

Verkehrsuntersuchung Postplatz

Speyer

Verkehrsuntersuchung Postplatz

Speyer

20. Mai 2022

Auftraggeber

Stadtverwaltung Speyer Abteilung 520 Maimilianstraße 100 67346 Speyer Telefon: 06232 / 14-0 Telefax: 06232 / 14-2458

poststelle@speyer.de www.speyer.de

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH Julius-Reiber-Straße 17 64293 Darmstadt Telefon: 06151 / 2712 0 Telefax: 06151 / 2712 20

Telefax: 06151 / 2712 20 darmstadt@rt-verkehr.de

www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch: Sebastian Hofherr, Dipl.-Ing. Jenny Büttner, M.Eng. Jakob Schaller, M.Sc.

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.



Inhalt

1	Aufg	gabe und Vorgehensweise	1
2	Plan	ungsziele	3
	2.1	Lage im Stadtgebiet	3
	2.2	Gestalterische und funktionale Mängel am Postplatz	4
	2.3	Vorliegende Konzepte zur Aufwertung	5
	2.4	Übergeordnete Planungsziele	6
3	Entv	vicklung von Konzeptvarianten	8
	3.1	Rahmenbedingungen einer Neuorganisation der Verkehrsanlagen	8
	3.2	Untersuchungsschritte der Variantenprüfung	9
4	Мас	hbarkeitsuntersuchung Busverkehr	10
	4.1	Konzeptvarianten	10
	4.2	Zukünftiges Busliniennetz	11
	4.3	Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung	12
	4.4	Variantenvergleich und Vorzugsvariante	15
5	Varia	antenuntersuchung Kfz-Verkehr	18
	5.1	Zielsetzung der Variantenuntersuchung zum Kfz-Verkehr	19
	5.2	Vorgehensweise	20
	5.3	Konzeptvarianten	21
	5.4	Szenario 1: Innerstädtisches Verkehrsszenario zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs (Prognose 2025)	25
	5.5	Szenario 2: zusätzliche Potenzialabschätzung einer Förderung des Umweltverbunds (Prognose 2035)	30
	5.6	Vergleichende Darstellung und Bewertung	34
6	Förd	lerung des Radverkehrs im Postplatzumfeld	36



7	Ums	setzungskonzept	38
	7.1	Gesamtbewertung und Umsetzungsempfehlung	38
	7.2	Vorgaben für eine "Ideenkonkurrenz"	41
8	Zusa	ammenfassung	42
Ver	zeichni	sse	44



1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Der Postplatz stellt aufgrund seiner Lage direkt am Altpörtel und als "Vorzone" der denkmalgeschützten ehemaligen Postdirektion einen herausragenden öffentlichen Platz in der historischen Innenstadt von Speyer dar.

Er wurde zuletzt im Jahr 1990 im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbes für die Maximilianstraße umgestaltet. Es fand eine sehr hochwertige Gestaltung hinsichtlich Möblierung und Pflasterung statt, dessen Bestandteil auch der Pavillon (genannt: Brezelhäusel) war. Die Straßenführung und Anordnung der Bushaltestellen entsprachen den damaligen Anforderungen an den ÖPNV, wonach insbesondere eine Bus-Umfahrung der Platzmitte erforderlich war. Dies hatte zur Folge, dass der Anteil an Verkehrsflächen insgesamt sehr hoch ist. Zwischenzeitlich haben sich die Buslinien-Anforderungen geändert, womit über die Verkehrsführung neu nachgedacht werden kann.

Durch den Betrieb des Shopping-Centers "Postgalerie" wird der Platz höher frequentiert. Die Postgalerie wird zurzeit vom Betreiber umfassend modernisiert und möchte u.a. die Vorzone des Gebäudes mit einem neuen Eingangsbereich umbauen. Diese Planung greift in den bestehenden Platz mit einer Treppen- und Rampenanlage ein.

Das Projekt ist eine wichtige Maßnahme des Stadtumbauprojektes "Kernstadt-Nord" und steht im Fokus der Politik und der Bevölkerung. In einer Bürgerveranstaltung (Aktivierungsforum im März 2019) sind bereits Ideen und Wünsche zur Gestaltung genannt worden:

- Erhöhung des Grünanteils (insbesondere durch Baumpflanzungen, Entsiegelung),
- Wasser in der Stadt (Idee Freilegung des Speyerbachs) und
- Aufenthaltszonen schaffen (Freisitzfläche für Gastronomie, Bänke).
- Der Umgang mit dem Brezelhäuschen (Nachnutzung versus Abriss) ist eine weitere Herausforderung der Planung.

Hieraus begründet sich die Notwendigkeit den Platz verkehrlich umzustrukturieren und neu zu gestalten. Mit einer Verkehrsuntersuchung sollen die aktuellen verkehrlichen Rahmenbedingungen erarbeitet und für einen Gestaltungswettbewerb zusammengestellt werden. Im Vordergrund steht hierbei die Machbarkeit barrierefreier Bushaltestellen im Postplatzumfeld und die Prüfung einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Bahnhofstraße und Gilgenstraße.



Vorgehensweise

Bereits vorliegende Planungsgrundlagen und Zielsetzungen wurden ausgewertet und die Lage des Postplatzes in den Verkehrsnetzen der Stadt Speyer analysiert.

In einer entwurfstechnischen Machbarkeitsuntersuchung wurden zunächst Standorte für barrierefreie Bushaltestellen im Postplatzumfeld geprüft und eine Vorzugsvariante abgeleitet.

In einer Variantenuntersuchung zum Kfz-Verkehr wurde im nächsten Schritt geprüft, inwieweit der allgemeine Kfz-Verkehr im Postplatzumfeld reduziert werden kann. Unter Berücksichtigung zusätzlicher stadtweiter Maßnahmen zur Förderung des Fuß-, Rad- und Busverkehrs wurden hierbei abgeschätzt, welche Verkehrsverlagerungen auf andere Straßen der Innenstadt zu erwarten sind.

Die Ergebnisse der Untersuchungen für den Bus- und Kfz-Verkehr wurden zusammen mit der zukünftigen Infrastruktur des Fuß- und Radverkehrs in einem Umsetzungskonzept zusammengeführt und Vorgaben für eine "Ideenkonkurrenz zur zukünftigen Gestaltung des Postplatzes abgeleitet.



2 Planungsziele

2.1 Lage im Stadtgebiet

Der Postplatz bildet mit dem Altpörtel den westlichen Zugang zur Speyerer Innenstadt. Im Norden wird der Postplatz neben der kleinteiligen Bebauung am Altpörtel vom Gebäude der ehemaligen Oberpostdirektion begrenzt, das seit 2012 als Einkaufszentrum genutzt wird. Die Westseite und Südseite des Postplatzes werden von kleinteiliger historischer Bebauung charakterisiert. Aus den historisch bedingten Verläufen von Maximilianstraße, Gilgenstraße, Mühlturmstraße und Bahnhofstraße ergibt sich ein unregelmäßig geformter Platzbereich mit vielfältigen Wegebeziehungen.

Speyer verfügt für die Größe der Stadt über eine sehr große Innenstadt. Während der östliche Teil der Innenstadt rund um den Dom und das Rathaus einen touristischen Schwerpunkt mit Museen und Gastronomie darstellt, bildet der Bereich zwischen Postplatz und Rathaus den Einzelhandelsschwerpunkt der Stadt.

Der Postplatz selbst ist seit der Umgestaltung der Maximilianstraße die gestalterische und funktionale Fortsetzung der Fußgängerzone und wird lediglich in den westlichen und südlichen Randbereichen vom allgemeinen Kfz-Verkehr befahren. **Abbildung 1** zeigt die heutigen Verkehrsbeziehungen am Postplatz.

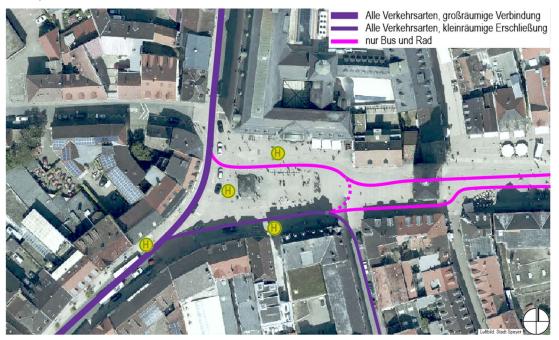


Abbildung 1: Verkehrsbeziehungen am Postplatz



2.2 Gestalterische und funktionale Mängel am Postplatz

In Bestandsanalysen und Beteiligungsverfahren wurden zahlreiche Mängel im Postplatzumfeld ermittelt. Die meisten Mängel beziehen sich auf Konflikte zwischen Verkehrsführung, Verkehrsaufkommen, Aufenthaltsqualität und Randnutzungen. Diese sind im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die Straßenräume im Postplatzumfeld eine hohe Empfindlichkeit insbesondere gegenüber dem Kfz-Verkehr aufweisen und der Postplatz vielfach durch Fahrbahnflächen zerschnitten wird. Obwohl die Verkehrsflächen auf dem gesamten Postplatz mit einheitlicher heller Oberfläche gestaltet sind und der Kfz-Verkehr maximal mit 30 km / h fahren darf, werden die Fahrbahnflächen als Barrieren wahrgenommen.

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Speyer zeigt im Postplatzumfeld Handlungsbedarf entlang der Bahnhofstraße und Mühlturmstraße auf.

Darüber hinaus sind bauliche Mängel, beispielsweise fehlende Barrierefreiheit, und der Wunsch nach einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität Anlass für eine Umgestaltung des Postplatzumfelds.

Beispielhaft seien folgende Mängel genannt:

- Fehlende Aufenthaltsfläche vor der Post-Galerie
- Geringe Aufenthaltsqualität der Mitteinsel auf dem Postplatz
- Hoher Flächenbedarf und fehlende Barrierefreiheit der Bushaltestellen
- Hohes Kfz-Verkehrsaufkommen auf Bahnhofstraße und Gilgenstraße
- Eingeschränkte Aufenthaltsqualität durch große Dieselbusse
- Fehlende bzw. mangelhafte Querungsstellen über die Gilgenstraße

In einem Bürgerworkshop zur Entwicklung des Postplatzes wurde am 27. Januar 2020 auch die Verkehrsentwicklung am Postplatz diskutiert. Der Schwerpunkt der Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung lag auf der zukünftigen Führung des Bus- und Kfz-Verkehrs. Beim Busverkehr standen die Haltestellen auf dem Postplatz und die Führung von Buslinien durch die Maximilianstraße im Vordergrund, beim Kfz-Verkehr die Entlastung der Bahnhofstraße und Gilgenstraße. Das Ergebnis der Bürgerbeteiligung in **Abbildung 2** zeigt unterschiedliche Vorschläge, in welcher Form und in welchem Umfang Busund Kfz-Verkehr zukünftig im Postplatzumfeld gewünscht wird. Hieraus wird deutlich, dass die gute Erreichbarkeit des Postplatzes einerseits als Vorteil gesehen wird, das derzeitige Verkehrsaufkommen bzw. der Flächenbedarf für den Bus- und Kfz-Verkehr aber auch vielfach nachteilig wahrgenommen wird.





Abbildung 2: Meinungsbild zum Thema Verkehr beim Bürgerworkshop Dialog Postplatz am 27. Januar 2020

2.3 Vorliegende Konzepte zur Aufwertung

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Umstrukturierung des Postplatzes wurden folgende Planungen berücksichtigt:

- Klimaschutzkonzept Speyer
- Nahverkehrsplan Speyer
- Planung zur Treppenanlage für die Postgalerie
- Radverkehrskonzept Speyer
- Stadtumbaukonzept Kernstadt Nord
- Verkehrsentwicklungsplan Speyer

Hieraus ergeben auf der Grundlage umfangreicher Bestandsanalysen und Beteiligungsverfahren insbesondere folgende Anforderungen an die zukünftige Gestaltung des Postplatzes und seines Umfelds:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch eine Verringerung von Fahrbahnflächen
- Vorrangige Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs, insbesondere eine verbesserte Querung der Bahnhof- und Gilgenstraße



- Attraktive Radverkehrsführungen in Nord-Süd und Ost-West-Richtung
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Umfeldverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Als Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs ist die Mühlturmstraße seit September 2020 als Fahrradstraße ausgewiesen.

2.4 Übergeordnete Planungsziele

Für den Postplatz lassen zusammenfassend die folgenden übergeordneten Planungsziele ableiten:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Weiterentwicklung vom "Verkehrsplatz" zum Stadtplatz
- Umsetzung der Ziele des Radverkehrskonzept mit Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt im Radverkehr
- Sicherstellung der Erreichbarkeit im Busverkehr durch eine attraktive und barrierefreie Haltestelle am Postplatz
- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Parkierungsanlagen, aber möglichst vollständige Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs

Die übergeordneten Planungsziele verfolgen dabei eine Strategie, die Innenstadtkonzeptionen vergangenen Jahrzehnte zu modernisieren. Es war in Speyer und vielen anderen Städten üblich, eine eng gefasste Fußgängerzone auszuweisen, während in den übrigen innerstädtischen Straßen weiterhin der Kfz-Verkehr dominierte und dort oftmals gezielt Parkierungsanlagen gebaut wurden. Zur Aufwertung der Innenstädte insbesondere auch als Wohnstandorte wird zunehmend eine Verkehrsberuhigung über die ursprünglichen Fußgängerzonen hinaus angestrebt.

Typische Bestandteile dieser Konzeptionen sind:

- zusätzliche Aufenthaltsflächen für Fußgänger in Form attraktiver Platzflächen und erweiterten Fußgängerzonen, bei ausreichender Flächenverfügbarkeit auch mit Freigaberegelungen für den Radverkehr
- Vernetzung bestehender Platzräume und Fußgängerzonen
- Umweltspuren / Umwelttrassen, die gemeinsam vom Radverkehr und ÖPNV genutzt werden.
- Sicherstellung der Erreichbarkeit von Parkierungsanlagen, aber Reduzierung des Parkens im öffentlichen Straßenraum
- Neugestaltung der Straßenräume, Inszenierung stadtbildprägender Gebäude, hochwertige barrierefreie ÖPNV-Haltestellen
- Herstellung bzw. Erweiterungen von Grünflächen, Einbeziehung von Wasser als Gestaltungs- und Spielelement

Die Herausnahme des allgemeinen Kfz-Verkehrs ist nicht zwingende Voraussetzung für die Ausweitung der Verkehrsberuhigung in Innenstädten. Mit



Verkehrsberuhigten Bereichen oder Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen gibt es Regelungen, die auf ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer setzen. Für die wirksame Herausnahme starker Durchgangsverkehrsströme aus innerstädtischen Straßenräumen ist jedoch oftmals eine (Teil-) Sperrung von Straßen für den allgemeinen Kfz-Verkehr sinnvoll.



3 Entwicklung von Konzeptvarianten

3.1 Rahmenbedingungen einer Neuorganisation der Verkehrsanlagen

Abbildung 3 zeigt die heutige Flächenverteilung auf dem Postplatz. Trotz der einheitlich wirkenden hochwertigen Gestaltung sind die Flächen funktional überwiegend Fahrbahnflächen, die die Aufenthaltsqualität auf dem Platz einschränken.

Die Anordnung der Verkehrsflächen im Postplatz ist nicht beliebig möglich, sondern ergibt sich aus den jeweiligen Verkehrsnetzen. Hierbei lässt sich die Fahrbahn an der Westseite von den Fahrbahnen auf dem Postplatz unterscheiden. Die Westseite übernimmt für alle Verkehrsmittel eine Verbindungsund Verteilungsfunktion in der Innenstadt. Sie weist dementsprechend auf geringer Fläche und auf kürzestem Weg über den Postplatz eine hohe Verkehrsnachfrage auf. Die Lage dieser Nord-Süd-Verbindung ist somit bereits optimiert und kann nicht geändert werden. Die Verkehrsbedeutung der Fahrbahn an der Westseite für den allgemeinen Kfz-Verkehr sollte unter Beibehaltung der Lage reduziert werden.

Eine andere Situation zeigt sich auf dem Postplatz. Die umfangreichen Fahrbahnflächen werden nur in geringem Umfang genutzt und stellen keine Barrieren für den Fußverkehr dar. Sie können aber auch nicht für den Aufenthalt genutzt werden. Flächensparende Verkehrsanlagen für den Busverkehr sind hier eine entscheidende Voraussetzung für größere zusammenhängende Aufenthaltsflächen.

Im Variantenvergleich werden daher nicht Varianten mit unterschiedlicher Anordnung verkehrlicher Nutzungen gegenübergestellt, sondern es wird schrittweise geprüft, inwieweit die heutige Verkehrsfunktion im Bus- und Kfz-Verkehr reduziert werden kann, um die Zerschneidungswirkung zu verringern und die Aufenthaltsqualität auf dem Postplatz zu erhöhen.



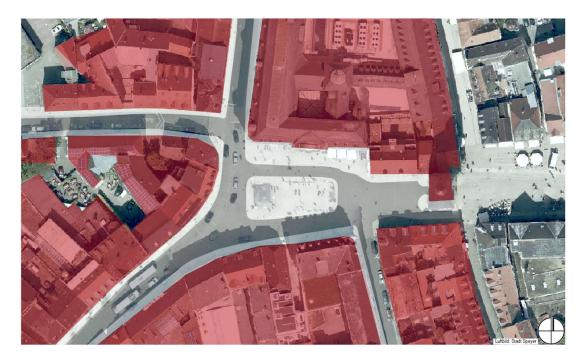


Abbildung 3: heutige Flächenaufteilung auf dem Postplatz

3.2 Untersuchungsschritte der Variantenprüfung

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen möglichst viele Flächen am Postplatz dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden. Hierfür wird eine Reduzierung der Flächen für andere Verkehrsmittel angestrebt, ohne deren Erschließungsfunktion einzuschränken. Zur Förderung des Umweltverbunds soll außerdem die Qualität der Verkehrsanlagen für den Rad- und Busverkehr verbessert werden. Bei der Entwicklung von Konzeptvarianten für das Postplatzumfeld wurden folgende Aufgabenstellungen bearbeitet:

- In einer entwurfstechnischen Machbarkeitsuntersuchung wurde zunächst mit vier Konzeptvarianten zur Anordnung der Bushaltestellen geprüft, welche Flächen im Postplatzumfeld für zeitgemäße barrierefreie Bushaltestellen zur Verfügung gestellt werden sollen.
- Zur Entlastung des Postplatzumfelds vom Kfz-Verkehr wurde mit einer Planfalluntersuchung im Verkehrsmodell geprüft, inwieweit der Kfz-Verkehr reduziert werden kann, ohne die Verkehrssituation im Nahumfeld, insbesondere auf Oberer Langgasse und Schützenstraße zu verschlechtern. Es wurden drei Verkehrsführungsvarianten für die Nord-Süd-Verbindung entlang der Bahnhof- und Gilgenstraße betrachtet.
- Aufbauend auf den vorangegangenen Untersuchungsschritten wurden die konzeptionellen Rahmenbedingungen für eine hochwertige Radverkehrsführung im Postplatzumfeld und den zuführenden Radrouten erarbeitet.



4 Machbarkeitsuntersuchung Busverkehr

Speyer verfügt über ein Stadtbusnetz, das auf den Postplatz als zentrale Haltestelle ausgerichtet ist. Die aktuelle Haltestelleninfrastruktur ermöglicht als zentrale Haltestelle ein Anschlusssystem zum Umsteigen zwischen den einzelnen Buslinien, ist aber nicht barrierefrei. Zum Umsteigen zwischen den einzelnen Linien sind diese mit Aufenthaltszeiten an der Haltestelle Postplatz von rund 3 Minuten zeitlich aufeinander abgestimmt. Die ringförmige Fahrbahn auf dem Postplatz kann im Busverkehr zudem als Wendeschleife genutzt werden.

Die Herstellung barrierefreier Haltestellen stellt hohe Anforderungen an die Verkehrsanlagen im Postplatzumfeld. Zu berücksichtigen sind

- die Flächenbedarfe für die haltenden Busse und Fahrgastwarteflächen,
- möglichst geradlinige Hochborde, um die Reststufe und den Restspalt zwischen Bordstein und Fahrzeugboden so gering wie möglich zu halten¹,
- günstige Lage zu wichtigen Fußverkehrsströmen und Querungsstellen

In einer Machbarkeitsuntersuchung wurden daher zunächst potenzielle Standortalternativen für die Anordnung der Haltestellen geprüft.

4.1 Konzeptvarianten

Der Flächenbedarf für Bushaltestellen und die zugehörigen Fahrwege der Busse bestimmen maßgeblich die Flächenverteilung im Postplatzumfeld. Ziel ist es, ein hochwertiges Busangebot bereitstellen zu können, dabei aber die für den Busverkehr benötigten Flächen auf dem Postplatz möglichst gering zu halten, oder vom Postplatz an andere geeignete Standorte zu verlagern.

Folgende Varianten wurden untersucht:

- Variante 1: barrierefreier Ausbau des Bestands mit Haltestellen auf dem Postplatz und in der Gilgenstraße
- Variante 2: Verlagerung aller Haltestellen vom Postplatz in die Bahnhofstraße zwischen Unterer Langgasse und Mühlturmstraße
- Variante 3: Verlagerung aller Haltestellen vom Postplatz in die Gilgenstraße
- Variante 4: Einrichtung einer zentralen Umsteigehaltestelle im Postgraben mit zusätzlichen Haltestellen in der Gilgenstraße und in der Maxmilianstraße östlich des Altpörtels

¹ Zu den Anforderungen an Bushaltestellen im VRN-Gebiet s. Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (Hrsg.): Barrierefreie Haltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Mannheim 2016



4.2 Zukünftiges Busliniennetz

Die Stadt Speyer plant eine Verbesserung des Busangebotes im Stadtgebiet. Während der Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung zum Postplatzumfeld wurde mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Speyer begonnen. Die Fertigstellung ist bis Mitte 2022 vorgesehen.

Aus dem bisherigen Bearbeitungsstand können folgende Rahmenbedingungen für den Busverkehr abgeleitet werden:

- Es werden mindestens zwei Linienachsen im Postplatzumfeld bedient: eine Fahrbeziehung Bahnhofstraße – Gilgenstraße (vgl. heutige Linien 562 und 563) und eine Fahrbeziehung Bahnhofstraße – Maximilianstraße (vgl. heutige Linien 564 und 565). Die Linienachsen verlaufen zwischen Postgraben und Postplatz auf gemeinsamer Strecke über die Bahnhofstraße.
- Der Postplatz wird weiterhin eine zentrale Haltestelle des Busverkehrs in Speyer sein. Ein Anschlusssystem am Postplatz könnte alternativ am Postgraben umgesetzt werden.
- Auf den wichtigsten Achsen des Busverkehrs ist mittelfristig von einer Verdichtung des Angebots auszugehen.
- Die Altstadterschließung soll weiterhin über die Maximilianstraße erfolgen. Für den Busverkehr auf der Maximilianstraße zeichnet sich die Wiedereinführung einer Shuttlebus-Linie zwischen Hauptbahnhof und Flugzeugwerke ab, für die der Einsatz kleinerer Fahrzeuge gewünscht wird.
- Eine Wendeschleife auf dem Postplatz wird nicht benötigt.

In der Machbarkeitsuntersuchung wurde darüber hinaus unterstellt, dass in einem neuen Buskonzept zusätzliche Fahrbeziehungen zwischen Maximilianstraße und Gilgenstraße möglich sein sollten (Liniendreieck am Postplatz).



Abbildung 4: Potenzielle Fahrbeziehungen der Buslinien am Postplatz



4.3 Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

Variante 1

Ein barrierefreier Ausbau der Bestandssituation mit Haltestellen auf dem Postplatz und in der Gilgenstraße ist möglich. Für barrierefreie Haltestellen auf dem Postplatz (Busse in / aus Richtung Maximilianstraße) ist eine möglichst geradlinige Führung des Busverkehrs anzustreben. Die bestehende Ringfahrbahn auf dem Postplatz ist daher nicht nur auf Grund der Trennungswirkung, sondern auch aus betrieblichen Gründen ungünstig und sollte aufgegeben werden. Stattdessen sollte der Busverkehr auf dem Postplatz im Zweirichtungsverkehr auf einer Fahrbahn gebündelt werden.

In der Bahnhofstraße und Gilgenstraße können aus Platzgründen keine separaten Haltebuchten hergestellt werden. Auch auf dem Postplatz sollte auf separate Haltebuchten verzichtet werden, um möglichst viel Fläche für den Fußverkehr zur Verfügung stellen zu können. Die Haltestellen der beiden Fahrtrichtungen müssen daher jeweils versetzt angeordnet werden, damit haltende Busse überholt werden können.

Durch die versetzte Anordnung ist ein Überholen der Busse prinzipiell möglich. Auf längere Haltestellenaufenthalte am Postplatz sollte trotzdem verzichtet werden. Die Haltestellenanordnung lässt unterschiedliche Liniennetzkonzeptionen inkl. einer bisher nicht angebotenen Fahrbeziehung zwischen Gilgenstraße und Maximilianstraße zu. Die Anordnung der Haltestellen zeigt **Abbildung 5**, das Ergebnis der entwurfstechnischen Machbarkeitsuntersuchung mit Schleppkurvenprüfung ist in **Plan 1.1** dargestellt.



Abbildung 5: Bushaltestellen in Variante 1



Bei einer vollständigen Anordnung der zentralen Haltestelle in der Bahnhofstraße kann der Postplatz frei von Haltestelleninfrastruktur gehalten werden, es wird lediglich die Fahrbahn in Richtung Maximilianstraße benötigt. Die bestehenden Linienwege Bahnhofstraße – Gilgenstraße und Bahnhofstraße – Maximilianstraße können gemeinsam in der Bahnhofstraße halten, hierfür sollte eine Doppelhaltestelle eingerichtet werden.

Nachteil von Variante 2 sind die schmalen Seitenräume in der Bahnhofstraße, die zu Konflikten zwischen den wartenden Busfahrgästen und dem Fußverkehr entlang der Bahnhofstraße führen. Ein Überholen von zwei gleichzeitig in der Doppelhaltestelle haltenden Bussen ist zudem schwierig, so dass eine Haltestelle in der Bahnhofstraße den Verkehrsfluss des Rad- und Kfz-Verkehrs zeitweilig stark einschränkt. Längere Aufenthaltszeiten an einer Haltestelle in der Bahnhofstraße sollten daher ausgeschlossen werden, obwohl eine Doppelhaltestelle in der Bahnhofstraße durch kurze Wege gute Voraussetzungen für Umstiege zwischen unterschiedlichen Buslinien bieten würde. Eine eventuelle Fahrbeziehung Gilgenstraße – Maximilianstraße wäre in Variante 2 nicht möglich.

Die Anordnung der Haltestellen zeigt **Abbildung 6**, das Ergebnis der entwurfstechnischen Machbarkeitsuntersuchung mit Schleppkurvenprüfung ist in **Plan 1.2** dargestellt.



Abbildung 6: Bushaltestellen in Variante 2



Bei einer vollständigen Anordnung der zentralen Haltestelle in der Gilgenstraße kann der Postplatz frei von Haltestelleninfrastruktur gehalten werden, es wird lediglich die Fahrbahn in Richtung Maximilianstraße benötigt. Der Linienweg Bahnhofstraße – Maximilianstraße, dessen Linien u. a. für den regionalen und touristischen ÖPNV sowie für den Park+Ride-Verkehr zu den Parkplätzen am Festplatz wichtig sind, kann eine Haltestelle in der Gilgenstraße nicht bedienen, diese Variante ist daher nicht zielführend. Als Weiterentwicklung dieser Variante wurde daher Variante 4 entwickelt. Die Anordnung der Haltestellen zeigt **Abbildung 7**, das Ergebnis der entwurfstechnischen Machbarkeitsuntersuchung mit Schleppkurvenprüfung ist in **Plan 1.3** dargestellt.



Abbildung 7: Bushaltestellen in Variante 3



In Variante 4 wird der Postplatz ebenfalls frei von Haltestelleninfrastruktur gehalten. Die Funktion der zentralen Umsteigehaltestelle in der Innenstadt übernimmt der Postgraben. Im Postplatzumfeld halten lediglich die Linien auf der Fahrbeziehung Bahnhofstraße – Gilgenstraße in der Gilgenstraße, die Linien in Richtung Maximilianstraße erhalten eine Haltestelle östlich des Altpörtels (Zusammenfassung der Haltestellen Postplatz und Wormser Straße. In Variante 4 wird der Rad- und Kfz-Verkehr im Postplatzumfeld vergleichsweise gering beeinflusst.

Nachteil von Variante 4 ist, dass die für den regionalen ÖPNV und den Park+Ride-Verkehr wichtige Linienachse auf der Maximilianstraße keine Haltestelle westlich des Altpörtels besitzt und damit die ÖPNV-Präsenz am Postplatz eingeschränkt ist. Die Anordnung der Haltestellen zeigt **Abbildung 8**, das Ergebnis der entwurfstechnischen Machbarkeitsuntersuchung mit Schleppkurvenprüfung ist in **Plan 1.4** dargestellt.



Abbildung 8: Bushaltestellen in Variante 4

4.4 Variantenvergleich und Vorzugsvariante

Tabelle 1 zeigt eine vergleichende Bewertung der vier Varianten hinsichtlich folgender Kriterien:

- Gestaltungsspielraum f
 ür den Postplatz
- ÖPNV-Qualität und Fußverkehr
- Radverkehrsführung
- Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr



	Varianto 1	Varianto 2	Varianto 3	Varianto A
:	Validitie I	Adiidiile Z	Valiance	Adiidiile 4
Gestaltungs-spielraum	Gestaltungs-spielraum + durch Entfall der Wendeschleife ++ Haltestelle auf Postplatz		++ Haltestelle auf Postplatz	++ Haltestelle auf Postplatz
Postplatz	kompaktere Gestaltung der	entfällt, lediglich Fahrgasse für	entfällt, lediglich Fahrgasse für	entfällt, lediglich Fahrgasse für
	Haltestelle auf dem Postplatz	Bus und Erschließungsverkehr	Bus und Erschließungsverkehr	Bus und Erschließungsverkehr
	möglich		bleibt erhalten	bleibt erhalten
	- Haltestelle an der Postplatz-			
	Westkante mit Barrierewirkung			
OPNV-Qualität	++ gute Präsenz des OPNV am	on	++ Verkürzung von	+ hohe Flexibilität für
	Postplatz	Umsteigewegen	Umsteigewegen	Angebotserweiterungen inkl.
				Fahrbeziehung Gilgenstraße -
	+ hohe Flexibilität für	geringe Flächen für	für aktuelle Linienverläufe	Maximilianstraße
	Angebotserweiterungen inkl.	mit dem	ungeeignet	
	Fahrbeziehung Gilgenstraße -	sonstigen Fußverkehr		- geringe Präsenz des
	Maximilianstraße		- geringere Flexibilität für	Busverkehrs am Postplatz
		- geringe Flexibilität für	Angebotserweiterungen	
	+ je nach Lage der Haltestellen	Angebotserweiterungen		 eher ungünstige Lage im Netz
	Verkürzung von Umsteigewegen			für zentrale Umsteigehaltestelle,
	möglich			zusätzliche Verlustzeiten für
				Fahrgäste aus Speyer-Nord und
				Speyer-West zum Postplatz
Radverkehrsführung	- Radverkehr auf Postplatz und	- Radverkehr auf Bahnhofstraße	- Radverkehr auf Gilgenstraße	o keine nennenswerte
	Gilgenstraße wird erschwert	wird erschwert	wird erschwert	Veränderung der
				Radverkehrsführung
Auswirkung auf Kfz-	- zeitweilige Einschränkung durch	- starke Einschränkung durch	starke Einschränkung durch	o keine nennenswerte
Verkehr	haltende und abbiegende Busse	haltende und abbiegende Busse	haltende und abbiegende Busse	Veränderung des Verkehrsablaufs
	auf der Fahrbahn, Kfz-Verkehr	auf der Fahrbahn, während des	auf der Fahrbahn, während des	im Kfz-Verkehr
	kann aber grundsätzlich	Anschlusssystems müssen zwei	Anschlusssystems müssen zwei	
	beibehalten werden	haltende Busse überholt werden.	haltende Busse überholt werden.	
	·	c	c	,
Gesamtbewertung	2	-2	-2	1

Tabelle 1: Variantenvergleich Busverkehr



Auf der Grundlage der Machbarkeitsuntersuchung wurde eine Kombination der Varianten 1 und 4 als Vorzugsvariante festgelegt. Eine optimale Präsenz des Busverkehrs auf dem Postplatz ist wichtig, so dass auch für die Linien, die über die Maximilianstraße verlaufen, eine Haltestelle westlich des Altpörtels beibehalten werden soll.

Der Busverkehr auf dem Postplatz soll gebündelt werden, es soll zukünftig keine Fahrbahn auf der Nordseite des Platzes vor der Postgalerie geben. Als Merkmal der Variante 4 sollen die Wartezeiten im Anschlusssystem vom Postplatz an den Postgraben verlagert werden, die Haltestelle am Postgraben ist hierfür sachgerecht auszubauen.² Auf dem Postplatz sollen entsprechend der Variante 1 richtungsversetzt angeordnete Haltestellen in der Gilgenstraße und auf dem Postplatz hergestellt werden, um eine optimale Erschließung des Postplatzumfelds im Busverkehr zu gewährleisten.

Die Anordnung der Haltestellen in der Vorzugsvariante zeigt **Abbildung 9**, sie ist identisch mit der Anordnung in Variante 1.



Abbildung 9: Bushaltestellen in der Vorzugsvariante

Die Verlegung des Anschlusssystems vom Postplatz an den Postgraben erfordert vertiefende Machbarkeitsuntersuchungen, um die Auswirkungen auf die einzelnen Fahrpläne zu prüfen. Da im Rahmen des Nahverkehrsplans das Liniennetz in Speyer neu konzipiert wird, kann hier frühzeitig ein Netzknoten am Postgraben berücksichtigt werden. Sollten die weiteren Untersuchungsschritte zum Ergebnis kommen, das Anschlusssystem am Postplatz beizubehalten, ist dies bei einer Umgestaltung des Postplatzes nicht prinzipiell ausgeschlossen. In diesem Fall sollte jedoch eine möglichst weitreichende Herausnahme des allgemeinen Kfz-Verkehrs aus dem Postplatzumfeld angestrebt werden (vgl. Kapitel 5).



5 Variantenuntersuchung Kfz-Verkehr

Die Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Postplatzumfeld ist eine Schlüsselmaßnahme für die Aufwertung des Postplatzes. Die Wirkung einer Sperrung der Gilgenstraße für den Kfz-Verkehr wurde bereits im Jahr 2013 im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) als Planungsfall 01 untersucht. Bei einer Sperrung der Gilgenstraße wurden zusätzliche Kfz-Verkehrsmengen von bis zu 7.500 Kfz-Fahrten / 24 h auf der Oberen Langgasse und Schützenstraße ermittelt. Der Planungsfall einer Sperrung der Gilgenstraße wurde daher im VEP nicht zur Weiterverfolgung empfohlen.

Um eine möglichst weitreichende Entlastung des Postplatzumfelds vom Kfz-Verkehr zu erreichen, wurde eine ergänzenden Variantenuntersuchung unter Berücksichtigung zusätzlicher verkehrlicher Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet durchgeführt. In zwei Szenarien wurde hierbei geprüft, unter welchen Umständen und in welcher Form eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs möglich ist, welche Wirkungen auf andere Straßen im Stadtgebiet dies zur Folge hat und welche flankierenden Maßnahmen u. U. als Voraussetzung für die Entlastung des Postplatzumfelds umgesetzt werden müssen.

Hinweis:

Die Variantenuntersuchung zum Kfz-Verkehr wurde im Jahr 2020 zunächst mit der zu dieser Zeit vorliegenden Verkehrsprognose 2025 begonnen. Die Zwischenergebnisse dieser Untersuchungsschritte wurden im September 2020 und April 2021 im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion und im Verkehrsausschuss vorgestellt.

Ab Mai 2021 wurde die Verkehrsuntersuchung mit der aktualisierten Verkehrsprognose 2035 fortgesetzt, die in der Innenstadt etwas geringere Kfz-Verkehrsmengen zu Grunde legt. Alle präsentierten Ergebnisse bis einschließlich April 2021 sind daher durch die zwischenzeitliche Aktualisierung des Verkehrsmodells in der dargestellten Anzahl der Kfz-Fahrten veraltet. Im vorliegenden Bericht dienen diese Zwischenergebnisse lediglich der Veranschaulichung der Vorgehensweise und der prinzipiellen Verlagerungswirkung, die durch das aktualisierte Verkehrsmodell bestätigt wird. Die Ergebnisse bis April 2021 sind aus heutiger Sicht als worst-case-Szenario einzuschätzen.

Ein Abgleich der Ergebnisse für 2035 mit den Werten für 2025 wurde am 7. September 2021 in der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion und des Verkehrsausschusses vorgestellt (vgl. Kapitel 5.5). Die für die einzelnen Untersuchungsschritte verwendete Verkehrsprognose ist in den jeweiligen Kapitelüberschriften genannt.



5.1 Zielsetzung der Variantenuntersuchung zum Kfz-Verkehr

Plan 2 zeigt das Straßennetz in Speyer. Auf Grund der großflächig erhaltenen historischen Innenstadt verlaufen auch die Hauptverbindungen des Kfz-Verkehrs im Postplatzumfeld auf Straßen mit schmalen Querschnitten und dichter Randbebauung. Hieraus ergeben sich zahlreiche Nutzungskonflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern und Randnutzungen.

Folgende Ziele sollen mit Neuorganisation des Kfz-Verkehrs im Postplatzumfeld erreicht werden:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr
- Attraktiver und sicherer Mischverkehr Rad / Kfz
- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Parkierungsanlagen
- Weitgehende Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs durch die Innenstadt auf tangentiale Verbindungen

Folgende Straßenverbindungen stehen im Zentrum der Betrachtung:

- Der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßenzug Bahnhofstraße-Gilgenstraße an der Westseite ist als Landesstraße 454 Bestandteil des klassifizierten Straßennetzes. Zwischen Oberer Langgasse und Schützenstraße sind Bahnhofstraße und Gilgenstraße als Tempo-30-Straßen ausgewiesen. Werktags beträgt das Kfz-Verkehrsaufkommen im Bereich des Postplatzes rund 14.000 Kfz / 24 h.3
- Die Obere Langgasse stellt die Verbindung zwischen der nördlichen Innenstadt und dem Stadtgebiet westlich der Bahntrasse dar. Sie überquert die Bahntrasse auf einer Brücke. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km / h, die Kfz-Verkehrsmenge liegt werktags bei rund 8.000 Kfz-Fahrten / 24 h
- Die Schützenstraße stellt die Verbindung zwischen der südlichen Innenstadt und dem Stadtgebiet westlich der Bahntrasse dar. Sie kreuzt die Bahntrasse mit einem höhengleichen Bahnübergang. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km / h, die Kfz-Verkehrsmenge liegt werktags bei rund 8.000 Kfz-Fahrten / 24 h

Auch die Schützenstraße und Obere Langgasse sind schmale Straßen mit anliegender Wohnbebauung, die keinen zusätzlichen Kfz-Verkehr aufnehmen sollten. In den Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens treten zudem auf dem Dreieck Schützenstraße / Obere Langgasse / Bahnhofstraße / Gilgenstraße regelmäßige Störungen im Verkehrsablauf auf. Diese ergeben sich vielfach durch die Überlagerung von Störereignissen, wie Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, Schließzeiten der Bahnübergänge, Parkvorgänge u. ä.

³ Quelle: Verkehrsmodell Speyer, Analyse 2018



Eine überschlägige Abschätzung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten nach dem AKF-Verfahren⁴ weist unter Verwendung von Daten aus dem Verkehrsmodell Speyer geringe Leistungsfähigkeitsreserven an den Knotenpunkten "Dudenhofer Straße / Obere Langgasse / Schützenstraße" und "Bahnhofstraße / Untere Langgasse / Mathäus-Hotz-Straße" auf. Problematisch sind insbesondere die sehr kurzen oder fehlenden Abbiegestreifen in der Schützenstraße und Oberen Langgasse, die zeitweise große Rückstaulängen zur Folge haben.

Ziel aller Maßnahmen zur Entlastung des Postplatzumfelds vom Kfz-Verkehr muss es daher sein eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf andere Verkehrsmittel oder auf das großräumige Straßennetz, insbesondere die B9 und die B 39 zu bewirken, um die zusätzliche Belastung anderer empfindlicher Straßenräume zu vermeiden.

5.2 Vorgehensweise

Die Untersuchung erfolgte durch Planfalluntersuchung im Verkehrsmodell des Kfz-Verkehrs in zwei Bearbeitungsstufen. Um die Verlagerungswirkung insbesondere auf die Obere Langgasse und die Schützenstraße zu reduzieren, wurden neben den Maßnahmen im Postplatzumfeld zusätzliche Maßnahmen im Verkehrsnetz der Stadt Speyer berücksichtigt.

In einem ersten Schritt wurden zusätzliche Maßnahmen zur innerstädtischen Verkehrsberuhigung, d. h. die zusätzliche Ausweisung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km / h auf einem Teil des innerstädtischen Straßennetzes berücksichtigt.

Darauf aufbauend wurde in einem weiteren Bearbeitungsschritt zusätzlich ein reduziertes Kfz-Verkehrsaufkommens berücksichtigt, das durch intensive Förderung des Umweltverbunds bewirkt wird. (Szenario 2 in Kapitel 5.4).

Die einzelnen Maßnahmen wurden hinsichtlich ihrer Maßnahmenwirkung im Verkehrsmodell untersucht und die Leistungsfähigkeit einzelner Knotenpunkte abgeschätzt.⁵ Für die Abschätzung des geringeren Kfz-Verkehrsaufkommens im Szenario 2 wurde eine zusätzliche Potenzialuntersuchung auf Grundlage der Verkehrsmittelwahl der Speyerer Bevölkerung durchgeführt.

⁴ Addition kritischer Fahrstrombelastungen

⁵ Eine zur Umsetzung der Maßnahmen erforderliche Anpassung der Erschließungsnetze in der Innenstadt wurde zunächst nicht betrachtet, so dass die tatsächliche bauliche und ordnungsrechtliche Machbarkeit der Varianten in den weiteren Planungsschritten zu prüfen ist.



5.3 Konzeptvarianten

Es wurden folgende Varianten untersucht:

- Variante 1: Bahnhofstraße und Gilgenstraße zwischen Unterer Langgasse und Bartholomäus-Weltz-Platz als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Variante 2: Sperrung der Fahrbahn auf der Westseite des Postplatzes zwischen Mühlturmstraße und der Fahrbahn auf der Südseite des Postplatzes für den allgemeinen Kfz-Verkehr
- Variante 3: Bahnhofstraße und Gilgenstraße zwischen Unterer Langgasse und Kapuzinergasse als Fußgängerzone mit Freigabe für den Rad-, Bus- und Kfz-Anliegerverkehr

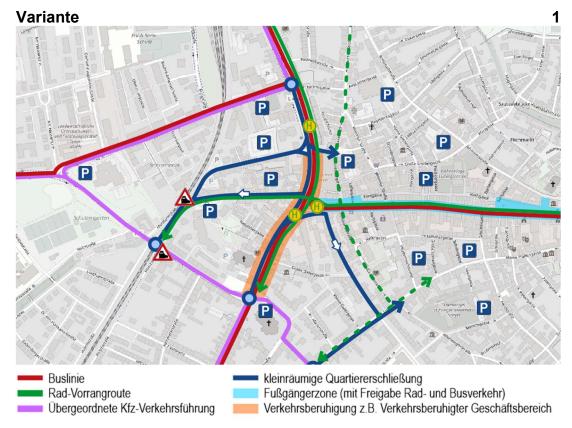


Abbildung 10 zeigt die Verkehrsführung in Variante 1. Auf der Fahrbahn an der Westseite des Postplatzes sind alle Verkehrsmittel zugelassen, für eine bessere Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs ist der Abschnitt zwischen Unterer Langgasse und Schützenstraße als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km / h ausgewiesen.



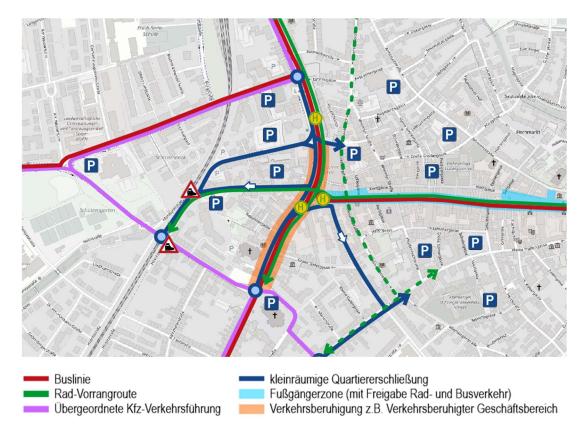


Abbildung 10: Verkehrsführung Variante 1

Abbildung 11 zeigt die Verkehrsführung in Variante 2. Die Fahrbahn an der Westseite des Postplatzes ist zwischen Mühlturmstraße und der Fahrbahn auf der Südseite des Postplatzes für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt. Die Parkierungsanlagen im Postplatzumfeld sind über die Bahnhofstraße und die Karmeliterstraße über die Gilgenstraße erreichbar. Die Bahnhofstraße zwischen Unterer Langgasse und Mühlturmstraße sowie die Gilgenstraße sind als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km / h ausgewiesen.



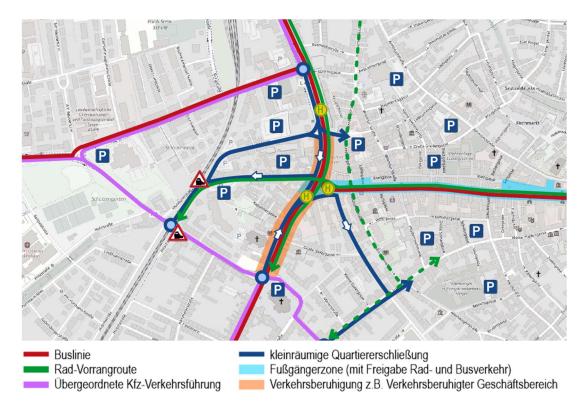


Abbildung 11: Verkehrsführung Variante 2

Abbildung 12 zeigt die Verkehrsführung in Variante 3. Die Nord-Süd-Verbindung ist zwischen Unterer Langgasse und Schützenstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt. Zum Erreichen der Parkierungsanlagen im Postplatzumfeld sind teilweise angepasste Erschließungskonzepte erforderlich, zudem ist die Erreichbarkeit der Karmeliterstraße und anderer Straßen über Anliegerregelungen sicherzustellen.



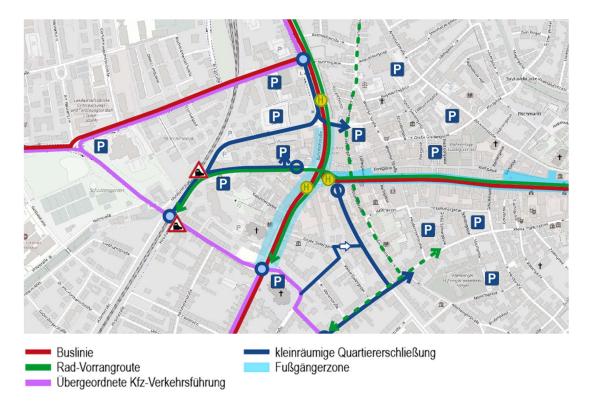


Abbildung 12: Verkehrsführung Variante 3



5.4 Szenario 1: Innerstädtisches Verkehrsszenario zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs (Prognose 2025)

5.4.1 Vorgehensweise

Die Sperrung von Bahnhofstraße und Gilgenstraße im Bereich des Postplatzes bewirkt in hohem Maße Verlagerungen auf die Obere Langgasse und Schützenstraße, da diese beiden Straßen zur kleinräumigen Umfahrung des Postplatzumfelds genutzt werden. Eine nennenswerte Verlagerung von Kfz-Verkehr auf großräumige tangentiale Verbindungen kann nur erreicht werden, wenn die Durchfahrt durch die Innenstadt auf längerer Strecke erschwert wird.

Es wurde daher ein Szenario erstellt, in dem auf weiteren Teilen des innerstädtischen angebauten Straßennetzes eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km / h unterstellt wurde. Ziel des Verkehrsszenarios ist es, Durchgangsverkehr von der innerstädtischen Nord-Süd-Verbindung über die Bahnhofstraße und Gilgenstraße auf tangentiale Straßenverbindungen wie die B 9 oder den Schillerweg zu verlagern (vgl.

Abbildung 13).

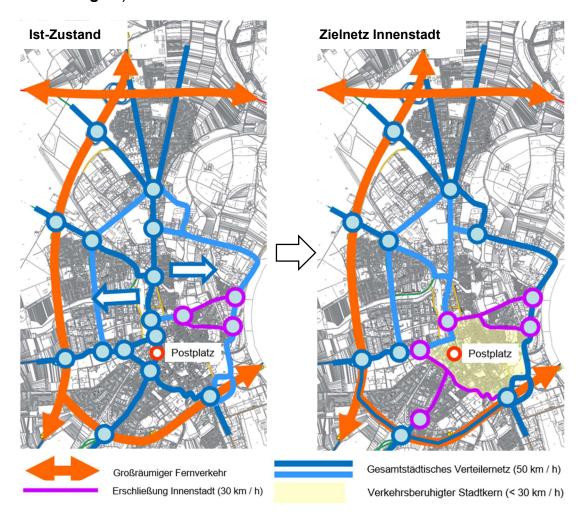




Abbildung 13: Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der L 454 auf das tangentiale Straßennetz (Grundlage VEP Speyer, Ergänzungen R+T)

Zunächst wurde ein Stadtring bestehend aus Wormser Landstraße, Bahnhofstraße, Oberer Langgasse, Dudenhofer Straße, B 39, Paul-Egell-Straße, Schillerweg, Hafenstraße, Franz-Kirrmeier-Straße und Aueweg definiert. Die Parkierungsanlagen der Innenstadt sind über den skizzierten Stadtring auf kurzen Wegen erreichbar.

Innerhalb dieses Rings wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km / h auf der Wormser Landstraße (südlich der Friedrich-Ebert-Straße), Hirschgraben, Schützenstraße, Hilgardstraße, St. German-Straße, Lindenstraße, Landauer Straße und Schwerdstraße zu Grunde gelegt.⁶ Hierdurch nimmt die Attraktivität des Dreiecks Bahnhofstraße – Obere Langgasse – Schützenstraße – Gilgenstraße für großräumige Verbindungen zwischen Speyer Nord und Speyer Süd sowie zwischen Speyer West und dem Rhein ab.

⁶ Ein Teil der genannten Straßen mit einer Anordnung von 30 km / h sind bereits umgesetzt bzw. in der Vorbereitung, z. B. auf der Landauer Straße. Andere Vorschläge im Szenario 1 stehen unter dem Vorbehalt der Machbarkeit einer verkehrsrechtlichen Anordnung.



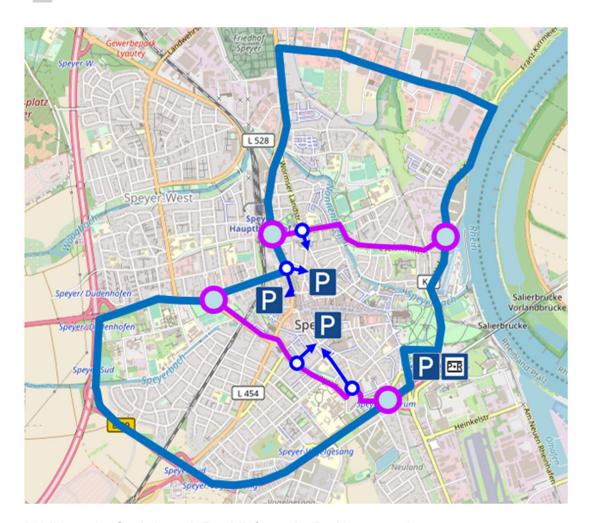


Abbildung 14: Stadtring mit Erschließung der Parkierungsanlagen

5.4.2 Ergebnisse der Planfalluntersuchung

Die Variantenuntersuchung im Szenario 1 zeigte folgende Wirkungen der Maßnahmen im Postplatzumfeld:

Prognose-Nullfall

Im Prognose-Nullfall 2025, der dem VEP und dem Szenario 1 der Variantenuntersuchung Kfz-Verkehr zu Grunde liegt, wurden im Bereich Postplatz auf der Bahnhofstraße und Gilgenstraße rund 18.000 Kfz-Fahrten / 24 h prognostiziert. Auf der Oberen Langgasse lag der Kfz-Verkehr bei 8.000 - 11.000 Kfz-Fahrten / 24 h, auf der Schützenstraße bei 12.000 Kfz / 24 h.

Variante 1

In Variante 1 kann die Kfz-Verkehrsmenge auf Bahnhofstraße und Gilgenstraße auf rund 8.000 - 11.000 Kfz-Fahrten / 24 h reduziert werden. Die



Verlagerungswirkung beträgt auf der Oberen Langgasse rund 2.000 Kfz-Fahrten / 24 h, auf der Schützenstraße rund 1.500 Kfz-Fahrten / 24 h. Eine Mehrbelastung von rund 1.500 Kfz-Fahrten / 24 h tritt außerdem auf der Unteren Langgasse und der Mühlturmstraße im Bereich des Bahnübergangs auf.

Variante 2

In Variante 2 kann die Kfz-Verkehrsmenge auf Bahnhofstraße und Gilgenstraße auf rund 2.000 Kfz-Fahrten / 24 h reduziert werden. Die Verlagerungswirkung beträgt auf der Oberen Langgasse rund 3.000 - 5.000 Kfz-Fahrten / 24 h, auf der Schützenstraße rund 5.000 Kfz-Fahrten / 24 h. Die Mehrbelastung auf der Unteren Langgasse und Mühlturmstraße steigt auf rund 2.000 Kfz-Fahrten / 24 h.

Variante 3

In Variante 3 entfällt der Kfz-Verkehr Bahnhofstraße und Gilgenstraße abschnittsweise nahezu vollständig. Die Verlagerungswirkung auf die Obere Langgasse und Schützenstraße entspricht weitgehend Variante 2. Die Mehrbelastung auf der Unteren Langgasse und Mühlturmstraße steigt auf rund 2.500 Kfz-Fahrten / 24 h.

5.4.3 Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Für Variante 3 wurde eine erneute überschlägige Abschätzung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten nach dem AKF-Verfahren⁷ durchgeführt. Neben den innerstädtischen Knotenpunkten im Dreieck Obere Langgasse – Bahnhofstraße – Gilgenstraße – Schützenstraße wurden zudem Knotenpunkte auf den großräumigen Ausweichrouten betrachtet.

Das Innenstadtverkehrskonzept bewirkt in Szenario 1 an allen innerstädtischen Knotenpunkten zunächst eine deutliche Verbesserung des Verkehrsablaufs.

Durch die Verlagerungswirkung in Variante 3 treten jedoch überschlägige Leistungsfähigkeitsprobleme an folgenden Knotenpunkten auf:

- Dudenhofer Straße / Obere Langgasse / Schützenstraße
- Schützenstraße / Mühlturmstraße
- Dudenhofer Straße / Theodor-Heuss-Straße
- Dudenhofer Straße / Zufahrt B 9
- Landauer Straße / Zufahrt B 39

⁷ Addition kritischer Fahrstrombelastungen



- Industriestraße / Am Technikmuseum
- Geibstraße / Am Technikmuseum
- Franz-Kirrmeier-Straße / Am Heringsee / Hafenstraße

5.4.4 Bewertung

Mit den zusätzlichen Maßnahmen zur Lenkung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt sind die Auswirkungen einer Sperrung der Gilgenstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr geringer. Die Verlagerungswirkung auf die Obere Langgasse und Schützenstraße kann gegenüber dem VEP-Planfall von rund 7.500 Kfz-Fahrten / 24 h auf rund 5.000 Kfz-Fahrten / 24 h verringert werden. Dies ist jedoch nicht ausreichend, negative Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und das Wohnumfeld im Bereich Obere Langgasse und Schützenstraße in ausreichendem Maße zu vermeiden.



5.5 Szenario 2: zusätzliche Potenzialabschätzung einer Förderung des Umweltverbunds (Prognose 2035)

5.5.1 Vorgehensweise

Die in Szenario 1 durchgeführte Planfalluntersuchung im Verkehrsmodell veranschaulicht die räumlichen Verlagerungen des Kfz-Verkehrs. Sie berücksichtigt jedoch keine modalen Verlagerungen vom Kfz-Verkehr auf andere Verkehrsmittel, die sich durch die geänderte Verkehrsführung im Postplatzumfeld sowie eine generelle Förderung des Umweltverbunds ergeben.

Eine im Jahr 2019 durchgeführte Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Speyerer Bevölkerung zeigt, dass 40 % aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden.⁸ Dieser Wert liegt bereits deutlich unter dem Mittelwert der Metropolregion Rhein-Neckar (58 %).⁹

In einem weiteren Szenario wurde abgeschätzt, wie sich die Kfz-Verkehrsmengen in den Varianten unter Berücksichtigung zusätzlicher modaler Verlagerungen entwickeln. Hierbei wurde ausgehend von den 40 % MIV-Anteil in der Haushaltsbefragung ein Rückgang auf 30 % MIV-Anteil bei der Speyerer Bevölkerung angenommen.

Für die Potenzialabschätzung wurde das Stadtgebiet und sein Umland in Kategorien eingeteilt. Die einzelnen Verkehrsbezirke im Verkehrsmodell wurden der Typisierung "Innenstadt", "Wohngebiet", "Gewerbegebiet" (Arbeits- und Ausbildungsschwerpunkt), "Nahumland" und "Fernumland". Für die Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Kategorien wurden Annahmen zum Modal-Split auf der Grundlage der Haushaltsbefragung Speyer und eigenen Erhebungen getroffen.

Als Förderung des Umweltverbunds wurden folgende Maßnahmenpakete berücksichtigt:

- Lückenloses, attraktives und sicheres Radverkehrsangebot im gesamten Stadtgebiet, insbesondere mit guter Erreichbarkeit der Innenstadt
- Erweiterung und Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten
- Stadtweite Optimierung des ÖPNV-Angebots mit Preisgestaltung, Angebotsstruktur und Attraktivität der Haltestellen
- Verbesserte Vernetzung von Verkehrssystemen (z. B. Bus und Bahn, Rad und ÖPNV)
- Zusätzliche Förderung durch Mobilitätsmanagement

⁸ BS Ingenieure: Haushalts- und Betriebsbefragung zum Integrierten Verkehrskonzept Innenstadt im Jahr 2019

Mobilität in Deutschland MiD 2017 – Regionale Vertiefung für die Metropolregion Rhein-Neckar in ifeu Institut für Energie- und Umweltforschung, Heidelberg, 2020



Es wurde die Wirkung von Maßnahmen im Stadtgebiet von Speyer berücksichtigt. Hierbei wurde zusätzlich abgeschätzt, inwieweit diese Maßnahmen auch die Pendlerströme über die Stadtgrenze beeinflussen. Eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur in Speyer wirkt sich beispielsweise auch auf Radfahrten aus der Nachbargemeinde Dudenhofen nach Speyer aus.

Abbildung 15 zeigt den Rückgang des Kfz-Verkehrs im Szenario 2 mit 30 % MIV-Anteil. Die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds in Speyer wirken sich insbesondere auf Wege der Speyerer Bevölkerung aus. Durch die flächendeckende Umsetzung von Maßnahmen kann der Kfz-Verkehr in vergleichsweise hohem Maße zwischen den Wohngebieten und der Innenstadt, benachbarter Wohngebiete sowie Arbeits- und Ausbildungsschwerpunkten auf andere Verkehrsmittel verlagert werden. Darüber hinaus kann der Kfz-Verkehr auch auf Pendlerwegen zwischen Speyer und dem Nahumland reduziert werden.

Mit den im Szenario 2 mit 30 % MIV-Anteil ermittelten Minderungsfaktoren auf den einzelnen Verkehrsbeziehungen wurde die Fahrtenmatrix des Verkehrsmodells neu berechnet und die geänderte Matrix im Netzmodell umgelegt.

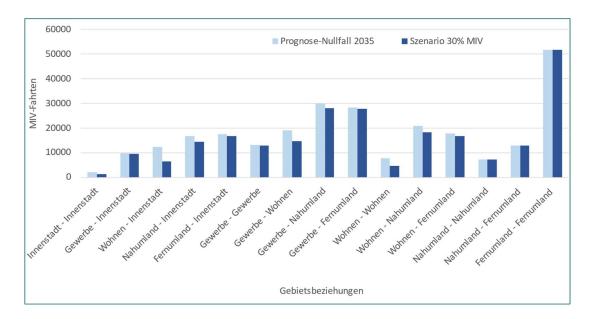


Abbildung 15: Rückgang der Kfz-Fahrten im Szenario 2 mit 30 % MIV-Anteil



5.5.2 Ergebnisse der Planfalluntersuchung

Die Variantenuntersuchung im Szenario 2 zeigte folgende Maßnahmenwirkungen:

Prognose-Nullfall

Seit Mai 2021 liegt eine aktualisierte Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2035 vor, die für das Szenario 2 der Verkehrsuntersuchung zum Postplatzumfeld verwendet werden konnte.

Die aktuelle Entwicklung des Kfz-Verkehrsaufkommens in Speyer zeigt, dass die Kfz-Verkehrsmenge in der Innenstadt mittel- bis langfristig stagniert, während am Stadtrand und auf den Bundesfernstraßen Zuwächse auftreten.

Im Bereich Postplatz wurden daher auf der Bahnhofstraße und Gilgenstraße bis 2035 rund 15.000 Kfz-Fahrten / 24 h prognostiziert, d. h. rund 3.000 Kfz-Fahrten weniger als im Prognose-Nullfall 2025. Auch auf der Oberen Langgasse (8.000 Kfz-Fahrten / 24 h) und der Schützenstraße (9.000 Kfz-Fahrten / 24 h) liegt die Kfz-Verkehrsmenge bis zu 3.000 Kfz-Fahrten unter den Werten von des Prognose-Nullfalls 2025.

Variante 1

In Variante 1 kann die Kfz-Verkehrsmenge auf Bahnhofstraße und Gilgenstraße gegenüber dem Prognose-Nullfall 2035 um knapp 50 % auf rund 7.000 - 9.000 Kfz-Fahrten / 24 h reduziert werden. Eine Verlagerungswirkung auf Obere Langgasse und Mühlturmstraße ist praktisch nicht spürbar, auf der Schützenstraße wird bei einem MIV-Anteil von 30% sogar ein Rückgang gegenüber dem Prognose-Nullfall 2035 bewirkt.

Variante 2

In Variante 2 kann die Kfz-Verkehrsmenge auf Bahnhofstraße und Gilgenstraße auf rund 1.000 - 2.000 Kfz-Fahrten / 24 h reduziert werden. Die Verlagerungswirkung beträgt auf der Oberen Langgasse rund 1.000 - 2.000 zusätzliche Kfz-Fahrten / 24 h, auf der Schützenstraße rund 1.000 Kfz-Fahrten / 24 h. Die Mehrbelastung auf der Unteren Langgasse und Mühlturmstraße liegt bei rund 500 Kfz-Fahrten / 24 h.

Variante 3

In Variante 3 entfällt der Kfz-Verkehr Bahnhofstraße und Gilgenstraße abschnittsweise nahezu vollständig. Die Verlagerungswirkung auf die Obere Langgasse, Schützenstraße und Mühlturmstraße entspricht weitgehend Variante 2.



5.5.3 Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Für Variante 3 wurde eine erneute überschlägige Abschätzung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten nach dem AKF-Verfahren durchgeführt. Der geringere MIV-Anteil und das Innenstadtverkehrskonzept bewirken in Szenario 2 an allen innerstädtischen Knotenpunkten eine deutliche Verbesserung des Verkehrsablaufs.

In Variante 3 verbessert die Verkehrsqualität am Knotenpunkt "Dudenhofer Straße / Obere Langgasse / Schützenstraße" gegenüber dem Szenario 1. Die Leistungsfähigkeitsreserven sind trotzdem sehr gering. Zur Verkürzung der Rückstaus sollten am Knotenpunkt "Dudenhofer Straße / Obere Langgasse / Schützenstraße" längere Abbiegestreifen hergestellt oder der Knotenpunkt zum Kreisverkehrsplatz umgestaltet werden.

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts "Schützenstraße / Mühlturmstraße" ist in der Variante 3 im Szenario 2 gegeben.

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte entlang der großräumigen Ausweichstrecken sollte vertiefend untersucht werden. Überschlägiger Handlungsbedarf zeigt sich an folgenden Knotenpunkten:

- Dudenhofer Straße / Zufahrt B 9
- Landauer Straße / Zufahrt B 39
- Geibstraße / Am Technikmuseum
- Franz-Kirrmeier-Straße / Am Heringsee / Hafenstraße

5.5.4 Bewertung

Bei einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch die Förderung des Umweltverbunds in Speyer liegen die Kfz-Verkehrsmengen auf der Oberen Langgasse und Schützenstraße bei einer Sperrung der Gilgenstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr nur in geringem Maße über dem Kfz-Verkehrsaufkommen im Ist-Zustand.

Da die Kfz-Verkehrsmenge an den Knotenpunkten "Bahnhofstraße / Obere Langgasse" und "Gilgenstraße / Hilgardstraße / Landauer Straße / Schützenstraße" im Szenario 2 wesentlich geringer ist und Rückstaus am Knotenpunkt "Obere Langgasse / Schützenstraße" durch einen Ausbau verkürzt werden können, ist trotz der etwas höheren Kfz-Verkehrsmenge keine Verschlechterung des Verkehrsablaufs auf Oberer Langgasse und Schützenstraße zu erwarten.



5.6 Vergleichende Darstellung und Bewertung

Die **Tabellen 2** und **3** zeigen die Kfz-Verkehrsmengen der unterschiedlichen Planfälle in den Szenarien 1 und 2 in vergleichender Darstellung. Die Tabelle veranschaulicht auch die unterschiedliche Ausgangsbasis der Verkehrsprognose 2025 und 2035 (Prognose-Nullfälle).

Zusammenfassend können die Ergebnisse wie folgt bewertet werden:

- Die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre und die prognostizierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet schaffen
 günstigere Voraussetzungen für eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs
 im Postplatzumfeld als die bisherigen Berechnungen des Verkehrsentwicklungsplans. Das Verkehrsverhalten der Speyerer Bevölkerung
 zeigt bereits einen erfreulich geringen MIV-Anteil.
- Die Nord-Süd-Verbindung über Bahnhofstraße und Gilgenstraße ist auch bei einer stärkeren Verkehrsberuhigung in Form eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs attraktiv für den Kfz-Verkehr. Es kann im günstigsten Fall etwa eine Halbierung des Kfz-Verkehrs erreicht werden. Die verbleibende Kfz-Verkehrsmenge im Szenario von bis zu ca. 9.000 Kfz / 24 h ist für den Mischverkehr Rad / Kfz und für ein attraktives Wohnumfeld rund um den Postplatz weiterhin hoch.
- Mit einer umfangreichen Förderung des Radverkehrs und einem Ausbau des ÖPNV-Angebots können auch bei einer Sperrung der Nord-Süd-Verbindung über den Postplatz unerwünschte zusätzliche Kfz-Verkehrsmengen auf der Oberen Langgasse und Schützenstraße weitgehend vermieden werden.

Querschnitt	Prognose- Nullfall 2025		Differenz zum Prognose- Nullfall 2025		Differenz zum Prognose- Nullfall 2025		Differenz zum Prognose- Nullfall 2025
Bahnhofstraße nördlich Mühltorstraße	18.350	11.050	-7.300	2000	-16.350	0	-18.350
Fahrbahn auf der Postplatz-Westseite	17.950	9.400	-8.550	0	-17.950	0	-17.950
Gilgenstraße südlich Postplatz	17.400	8.050	-9.350	2.050	-15.350	0	-17.400
Obere Langgasse westlich Bahnhofstraße	10.500	11.200	700	13.500	3.000	13.300	2.800
Obere Langgasse westlich Burgstraße	7.600	9.700	2.100	12.650	5.050	12.750	5.150
Schützenstraße Bahnübergang	11.750	12.300	550	17.000	5.250	16.700	4.950
Mühlturmstraße Bahnübergang	4.600	5.850	1.250	6.600	2.000	7.150	2.550

Tabelle 2: Übersicht der Kfz-Verkehrsmengen im Szenario 1 (Prognose 2025)



Querschnitt	Prognose- Nullfall 2035	Szenario	Differenz zum Prognose- Nullfall 2035	Variante 2 Szenario		Variante 3 Szenario	Differenz zum Prognose- Nullfall 2035
Bahnhofstraße nördlich Mühltorstraße	14.900	8.500	-6.400	0	-14.900	0	-14.900
Fahrbahn auf der Postplatz-Westseite	14.800	7.500	-7.300	0	-14.800	0	-14.800
Gilgenstraße südlich Postplatz	14.800	6.600	-8.200	2.400	-12.400	0	-14.800
Obere Langgasse westlich Bahnhofstraße	8.300	8.100	-200	9.400	1.100	9.600	1.300
Obere Langgasse westlich Burgstraße	8.000	8.200	200	9.900	1.900	9.900	1.900
Schützenstraße Bahnübergang	9.400	7.200	-2.200	10.500	1.100	10.200	800
Mühlturmstraße Bahnübergang	2.000	2.100	100	2.500	500	2.700	700

Tabelle 3: Übersicht der Kfz-Verkehrsmengen im Szenario 2 (Prognose 2035)

Es wird empfohlen, den allgemeinen Kfz-Verkehr in einem möglichst weitreichenden Umfang aus dem Postplatzumfeld herauszunehmen, um die Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität sowie Attraktivität und Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs zu erhöhen. Für eine hohe Akzeptanz der Maßnahme sollte Variante 3 angestrebt werden, um den positiven Eindruck der Maximilianstraße auch auf die Gilgenstraße zu übertragen.



6 Förderung des Radverkehrs im Postplatzumfeld

Zur Förderung des Radverkehrs ist eine lückenlose hochwertige Radverkehrsführung unabdingbar. Oftmals besteht die Radverkehrsinfrastruktur aus einem Flickenteppich unterschiedlicher Führungsformen, die zu unterschiedlichen Zeiten nach unterschiedlichen Standards und Regelwerken hergestellt wurden und aus heutiger Sicht vielfach mangelhaft sind. Aus Gründen der Verständlichkeit, Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts ist eine Modernisierung und Vervollständigung der Radverkehrsinfrastruktur dringend geboten. **Plan 4** zeigt das Routennetz des Radverkehrs in Speyer.

Um entsprechende Investitionen zielgerichtet vornehmen zu können, und im gesamten Stadtgebiet eine hohe Angebotsqualität herstellen zu können, wird die Definition von Radvorrangrouten vorgeschlagen, die in den kommenden Jahren zusammenhängend und bevorzugt optimiert werden. Für die Erreichbarkeit der Innenstadt und hochwertige Verbindungen durch die Innenstadt sollte das Postplatzumfeld in das Netz der Radvorrangrouten einbezogen werden.

Abbildung 18 zeigt beispielhafte Radvorrangrouten im Stadtzentrum. Mit der Ausweisung der Fahrradstraßen in der Mühlturmstraße und Holzstraße wird kurzfristig ein großer Teil einer hochwertigen Ost-West-Radverkehrsverbindung zwischen der Innenstadt, Speyer-Südwest und Dudenhofen hergestellt, die dann lediglich im Bereich des Postplatzes unterbrochen ist.

In Nord-Süd-Richtung könnte eine hochwertige Radverbindung entlang der heutigen L 454 über die Bahnhofstraße und Gilgenstraße oder östlich des Altpörtels über Wormser Straße, Gutenbergstraße, Roßmarktstraße, Schulplätzel, Große Gailergasse, Bartholomäus-Weltz-Straße und Schwerdstraße geführt werden. Vorteil der Variante über den Postplatz ist die Geradlinigkeit, Vorteil der Variante östlich des Altpörtels ist der Verlauf im Nebenstraßennetz mit geringem Kfz-Verkehr. Die Überlagerung der Radrouten mit dem Handlungsbedarf aus den Radverkehrskonzept zeigt, dass insbesondere die Verbindung entlang der L 454 zahlreiche Ausbaumaßnahmen erfordert, um attraktive Verbindungen zwischen Speyer-Nord, der Innenstadt und Speyer Süd anbieten zu können.



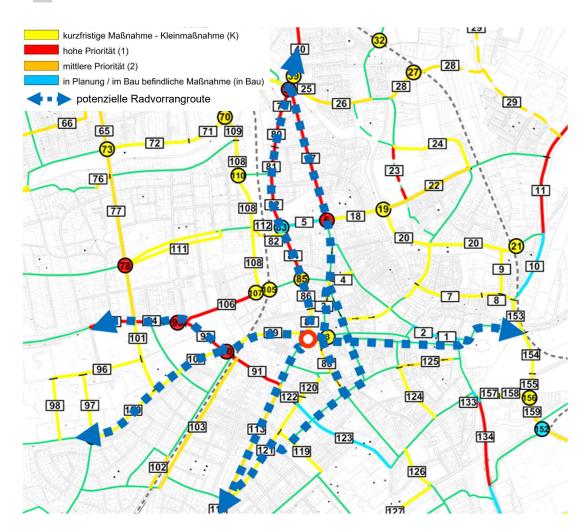


Abbildung 16: Potenzielle Radvorrangrouten im Stadtzentrum (Grundlage: Maßnahmenplan Radverkehrskonzept Speyer, Ergänzungen R+T)

Im Postplatzumfeld spielt die Kfz-Verkehrsmenge für die Qualität der Radverkehrsführung eine entscheidende Rolle. In den schmalen Straßenräumen sind zeitgemäße separate Radverkehrsanlagen nicht möglich. Prinzipiell ist eine gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km / h oder geringer möglich, allerdings sollte die Kfz-Verkehrsmenge zusätzlich reduziert werden, um einen hohen Fahrkomfort des Radverkehrs zu ermöglichen. Eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Busverkehr ist möglich.

Zur Förderung des Radverkehrs im Quell-/Ziel-Verkehr der Nutzungen am Postplatz sollten Abstellanlagen für ca. 50 - 100 Fahrräder hergestellt werden.



7 Umsetzungskonzept

7.1 Gesamtbewertung und Umsetzungsempfehlung

Die Verkehrsführung im Postplatzumfeld und die dadurch mögliche Umgestaltung der Bereiche westlich des Altpörtels ist eine der wichtigsten Aufgaben für die mittel- bis langfristige Entwicklung der Speyerer Innenstadt als Wohnstandort sowie Gewerbe, Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkt.

Das kompakte Stadtgebiet bietet günstige Voraussetzungen für die Nahmobilität und einen leistungsfähigen Stadtbusverkehr. Die Nord-Süd-Achse über das Postplatzumfeld ist dabei im Busverkehr der wichtigste Zugang zur Innenstadt und eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr. Hierbei ist insbesondere eine Busführung durch die Bahnhofstraße, Gilgenstraße und Maximilianstraße bevorzugt zu betrachten, um die Innenstadt angemessen an den Busverkehr anzubinden.

In weiten Teilen der Speyerer Innenstadt ist eine Verkehrsberuhigung möglich, ohne die Verbindungs- und Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr einzuschränken. Die Parkierungsanlagen der Innenstadt sind für den städtischen und regionalen Kfz-Verkehr über das übergeordnete Straßennetz gut erreichbar. Eine generelle Überfahrt über den Postplatz ist für den allgemeinen Kfz-Verkehr somit nicht erforderlich.

Umsetzungsempfehlung Busverkehr

Für die Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur wird empfohlen, einen barrierefreien Ausbau der Haltestellen am Postplatz gemäß der Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsuntersuchung zum Busverkehr (vgl. **Kapitel 4.2**) vorzunehmen und auf längere fahrplanmäßige Standzeiten am Postplatz zu verzichten.

Als ergänzende Maßnahme zur Umgestaltung der Haltestellen am Postplatz ist die Haltestelle am Postgraben barrierefrei auszubauen, zudem sollte als Teil einer Gesamtverkehrsstrategie für die Innenstadt (vgl. **Kapitel 5.3.1**) auf der Bahnhofstraße im Bereich des Postgrabens Tempo 30 ausgewiesen und die Fußgängerquerung verbessert werden.

Umsetzungsempfehlung Kfz-Verkehr

Für den Kfz-Verkehr wird empfohlen, im Rahmen einer innerstädtischen Gesamtstrategie eine möglichst weitgehende Herausnahme des Kfz-Verkehrs aus dem Postplatzumfeld umzusetzen. In Verbindung mit der von der Stadt Speyer angestrebten Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch eine Förderung des Umweltverbunds ist es möglich, Bahnhofstraße und Gilgenstraße im



Postplatzumfeld für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu sperren und für den Fuß-, Rad- und Busverkehr ein attraktives Eingangstor zur Innenstadt zu schaffen.

Um negative Auswirkungen auf benachbarte Straßen wie die Schützenstraße und die Obere Langgasse wirksam zu vermeiden, sind hierbei flankierende Maßnahmen im Straßennetz umsetzen. Hierzu zählt insbesondere die Umgestaltung des Knotenpunkts "Dudenhofer Straße / Obere Langgasse / Schützenstraße". Darüber hinaus sollte die Leistungsfähigkeit der Anschlussknotenpunkte von Dudenhofer Straße und Landauer Straße an die B 9 und B 39 vertiefend untersucht werden. Zur Entlastung der Schützenstraße und weiterer innerstädtischer Straßen sollten u. a. Schützenstraße, Hilgardstraße und St. German-Straße als Tempo-30 Straßen ausgewiesen werden, um Durchgangsverkehr in der Beziehung Speyer-West / Dudenhofen – Speyer-Süd auf die B 39 zu verlagern.

Im Sinne einer Gesamtverkehrsstrategie für die Innenstadt sollten außerdem im erweiterten Postplatzumfeld flankierende Maßnahmen umgesetzt werden. Hierzu zählen Tempo 30 auf der Bahnhofstraße zwischen Oberer Langgasse und Unterer Langgasse zur Aufwertung des Umfelds um die zukünftige zentrale Umsteigehaltestelle Postgraben und die Umgestaltung des Knotenpunkts "Gilgenstraße / Schützenstraße / Hilgardstraße / Landauer Straße mit Rückbau der Dreiecksinseln.

Umsetzungsempfehlung Radverkehr

Für den Radverkehr wird im Postplatzumfeld eine gemeinsame Führung mit dem Busverkehr empfohlen. Hierbei sollen die Fahrbahnen auf der West- und Südseite des Postplatzes sowie auf der Bahnhofstraße und Gilgenstraße genutzt werden. Hierbei ergibt sich für die Ost-West-Radverbindung zwar ein Umweg zwischen Maximilianstraße und Mühlturmstraße, eine geradlinige Verbindung über die Platzfläche südlich der Postgalerie sollte jedoch prinzipiell dem Fußverkehr vorbehalten sein, um eine hohe Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Im Rahmen der weiteren vertiefenden Planungen können alternative Radverkehrsführungen entwickelt werden, wenn diese die Belange des Fußverkehrs auf dem Postplatz angemessen berücksichtigen.

Auch im Radverkehr sollten kurzfristig Maßnahmen im erweiterten Postplatzumfeld umgesetzt werden, um die angestrebte Reduzierung des Kfz-Verkehrs zeitnah zu erreichen. Hierzu zählen insbesondere durchgängig hochwertige Radverkehrsanlagen entlang der Bahnhofstraße und Wormser Landstraße sowie die Behebung weiterer Mängel im Bereich der Innenstadt und ihrer Zulaufstrecken.



Umsetzungsempfehlung Fußverkehr

Der Fußverkehr soll am Postplatz bevorzugt berücksichtigt werden. Die angrenzenden Nutzungen sollten auf dem kürzesten Wege erreichbar sein, es sollte dabei möglichst flächendeckend möglich sein, die Fahrbahnen auf der Westseite und Südseite zu überqueren. Die Platzfläche sollte möglichst vollständig dem Fußverkehr zur Verfügung stehen.

Abbildung 17 zeigt die Aufenthaltsflächen, die sich bei einer Neuorganisation der Verkehrsanlagen für den Rad-, Bus- und ergeben. Durch den Rückbau der nördlichen Fahrbahn auf dem Postplatz kann eine zusammenhängende Platzfläche zwischen Postgalerie und Altpörtel hergestellt werden. Je nach Lage der Fahrbahnen auf der Westseite und Südseite des Postplatzes können die Vorzonen der anliegenden Bebauung vergrößert werden.



Abbildung 17: Erweiterte Seitenräume und zusammenhängende Platzfläche am Postplatz



7.2 Vorgaben für eine "Ideenkonkurrenz"

Gemäß den Umsetzungsempfehlungen sollten die weiteren Planungen zur Umgestaltung des Postplatzumfelds folgende Infrastruktur auf dem Postplatz berücksichtigen:

- Fahrbahnen mit einer Breite von 6,00 m auf der Westseite und Südseite des Postplatzes.
- Gehwege in den Seitenräumen der Bahnhof- und Gilgenstraße mit einer Mindestbreite von 2,50 m. Soweit möglich, sollten in den Vorzonen von Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben zusätzliche Flächen im Seitenraum für die Warenpräsentation und Außengastronomie zur Verfügung gestellt werden.
- Versetzt angeordnete barrierefreie Haltestellen auf dem Postplatz und in der Gilgenstraße als Fahrbahnrandhaltestellen ohne separate Haltebucht. Die Haltestellen sind zur Minimierung des Restspalts zwischen Bordstein und Fahrzeugboden geradlinig anzuordnen.
- Nach Möglichkeit Verzicht auf Hochborde zwischen den Fahrbahnen und den Seitenräumen bzw. den Fahrbahnen und der Platzfläche, Herstellung barrierefreier "weicher" Trennungen. Hiervon abweichend sind im Bereich der Haltestellen die Anforderungen an barrierefreien Fahrzeugzugang zu berücksichtigen.
- ca. 50 100 Radabstellanlagen in dezentraler Anordnung

Abbildung 18 zeigt die vorgeschlagene Flächenaufteilung am Postplatz.

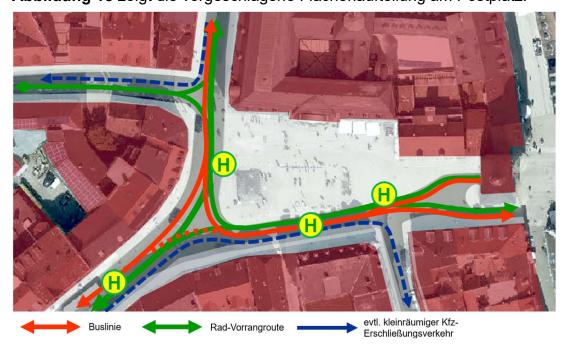


Abbildung 18: Vorgeschlagene Verkehrsführung und Flächenaufteilung am Postplatz



8 Zusammenfassung

Die Stadt Speyer plant die Neugestaltung des Postplatzumfelds in der Innenstadt. Der Postplatz ist der Verkehrsknoten der westlichen Innenstadt. Er ist mit den angrenzenden Straßen Bahnhofstraße und Gilgenstraße Bestandteil des innerstädtischen Einkaufsschwerpunkts im westlichen Teil der Innenstadt. Durch die vielfach schmalen Straßenräume im Postplatzumfeld ergeben sich zahlreiche Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß-, Rad-, Bus- und Kfz-Verkehr. Auch auf dem Postplatz selbst wird die Aufenthaltsqualität durch Fahrbahnen eingeschränkt.

Mit einer Verkehrsuntersuchung sollen die zukünftigen verkehrlichen Nutzungen im Postplatzumfeld betrachtet werden. Im Vordergrund steht hierbei das Ziel, die Aufenthaltsqualität auf dem Postplatz zu erhöhen. Störend wahrgenommen werden insbesondere das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen auf Bahnhofstraße und Gilgenstraße und die Betriebsabläufe an der zentralen Bushaltestelle Postplatz.

Im Busverkehr ist der Postplatz zentrale innerstädtische Umsteigehaltestelle. Die Haltestellen der einzelnen Buslinien sind auf mehrere Standorte verteilt und belegen daher einen großen Teil des Postplatzes. In einer Machbarkeits-untersuchung wurde zunächst untersucht, ob die Bushaltestellen vom Postplatz in die Bahnhofstraße oder Gilgenstraße verlagert werden können, um zusätzliche Flächen auf dem Postplatz für andere Nutzungen zu gewinnen. Eine Verlegung der zentralen Haltestelle in die Bahnhofstraße hat auf Grund des schmalen Straßenraums Konflikte mit dem Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr zur Folge und ist deshalb nicht zu empfehlen. Eine zentrale Haltestelle in der Gilgenstraße kann von der Fahrbeziehung Hauptbahnhof – Maximilianstraße nicht bedient werden und ist daher nicht praktikabel.

Für eine optimale Einbeziehung des Postplatzes in den Busverkehr, insbesondere auch in die für den Park+Ride-Verkehr relevanten Linien durch die Maximilianstraße, sollte die Bestandssituation barrierefrei ausgebaut werden. Die Haltestelle auf der Nordseite des Platzes sollte jedoch auf die Südseite verlegt und die Wendefahrbahn über den Postplatz aufgegeben werden. Da bei einem barrierefreien Ausbau der Haltestellen aus Gründen des Flächenbedarfs auf separate Haltestellenbuchten verzichtet werden sollte, wird empfohlen, die Aufenthaltszeiten zum Umsteigen an die Haltestelle "Postgraben" zu verlegen, die von denselben Linien bedient wird.

Mit einer Variantenuntersuchung wurde geprüft, inwieweit der Kfz-Verkehr auf der Nord-Süd-Verbindung entlang von Bahnhofstraße und Gilgenstraße reduziert werden kann. Kleinräumige Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Postplatzumfeld bewirken hierbei zunächst Verlagerungen im Nahbereich auf die Obere Langgasse und die Schützenstraße.

Um Kfz-Verkehr stattdessen von der Bahnhofstraße und Gilgenstraße auf das großräumige Straßennetz zu verlagern und nachteilige Auswirkungen auf die



Obere Langgasse und Schützenstraße zu vermeiden, ist zusätzlich ein weitergehendes Konzept zur Reduzierung des innerstädtischen Durchgangsverkehrs erforderlich. Hierzu zählt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km / h u. a. auf der Schützenstraße, der Hilgardstraße und der Bahnhofstraße zwischen Oberer und Unterer Langgasse. Darüber hinaus sollten die "Eingangstore" zur Innenstadt am Postgraben und Bartholomäus-Weltz-Platz umgestaltet und für den Fuß- und Radverkehr optimiert werden.

Eine Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs aus dem Postplatzumfeld, z. B. durch eine Fußgängerzone mit Freigabe für den Rad- und Busverkehr auf der Gilgenstraße ist ohne Nachteile für die Obere Langgasse und Schützenstraße möglich, wenn durch eine fortgesetzte Förderung des Fuß-, Rad- und Busverkehrs weitere Alternativen zur Pkw-Nutzung in Speyer geschaffen werden. Zur Verkürzung von Rückstaulängen auf der Oberen Langgasse und Schützenstraße sollte außerdem der Knotenpunkt "Dudenhofer Straße / Obere Langgasse / Schützenstraße" umgestaltet werden.

Im Radverkehr ist das Postplatzumfeld Schnittpunkt zahlreicher innerstädtischer und überörtlicher Radrouten. Der Radverkehr soll im Postplatzumfeld gemeinsam mit dem Bus- und dem verbleibenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Zur Förderung des Radverkehrs durch eine lückenlose Radverkehrsinfrastruktur sind zudem die Maßnahmen im Radverkehrskonzept umzusetzen, insbesondere entlang der Nord-Süd-Verbindungen.



Verzeichnisse

Abbildungen i	im	Text:
---------------	----	-------

Abbildung 1:	Verkehrsbeziehungen am Postplatz	3
Abbildung 2:	Meinungsbild zum Thema Verkehr beim Bürgerworkshop Dialog Postplatz am 27. Januar 2020	5
Abbildung 3:	Potenzielle Fahrbeziehungen der Buslinien am Postplatz	11
Abbildung 4:	Bushaltestellen in Variante 1	12
Abbildung 5:	Bushaltestellen in Variante 2	13
Abbildung 6:	Bushaltestellen in Variante 3	14
Abbildung 7:	Bushaltestellen in Variante 4	15
Abbildung 8:	Bushaltestellen in der Vorzugsvariante	17
Abbildung 9:	Verkehrsführung Variante 1	22
Abbildung 10:	Verkehrsführung Variante 2	23
Abbildung 11:	Verkehrsführung Variante 3	24
Abbildung 12:	Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der L 454 auf da tangentiale Straßennetz (Grundlage VEP Speyer,	
Abbildung 13:	Ergänzungen R+T) Stadtring mit Erschließung der Parkierungsanlagen	2627
ŭ		
Appliaung 14:	Rückgang der Kfz-Fahrten im Szenario 2 mit 30 % MIV-Ant	ен 31
Abbildung 15:	Potenzielle Radvorrangrouten im Stadtzentrum (Grundlage: Maßnahmenplan Radverkehrskonzept Speyer, Ergänzunge R+T)	
Abbildung 16:	Erweiterte Seitenräume und zusammenhängende Platzfläc am Postplatz	he 40
Abbildung 17:	Vorgeschlagene Verkehrsführung und Flächenaufteilung an Postplatz	n 41



Tabellen im Text:

Tabelle 1:	Variantenvergleich Busverkehr	16
Tabelle 2:	Übersicht der Kfz-Verkehrsmengen im Szenario 1 (Prognose 2025)	34
Tabelle 3:	Übersicht der Kfz-Verkehrsmengen im Szenario 2 (Prognose 2035)	35

Plandarstellungen als Anhang:

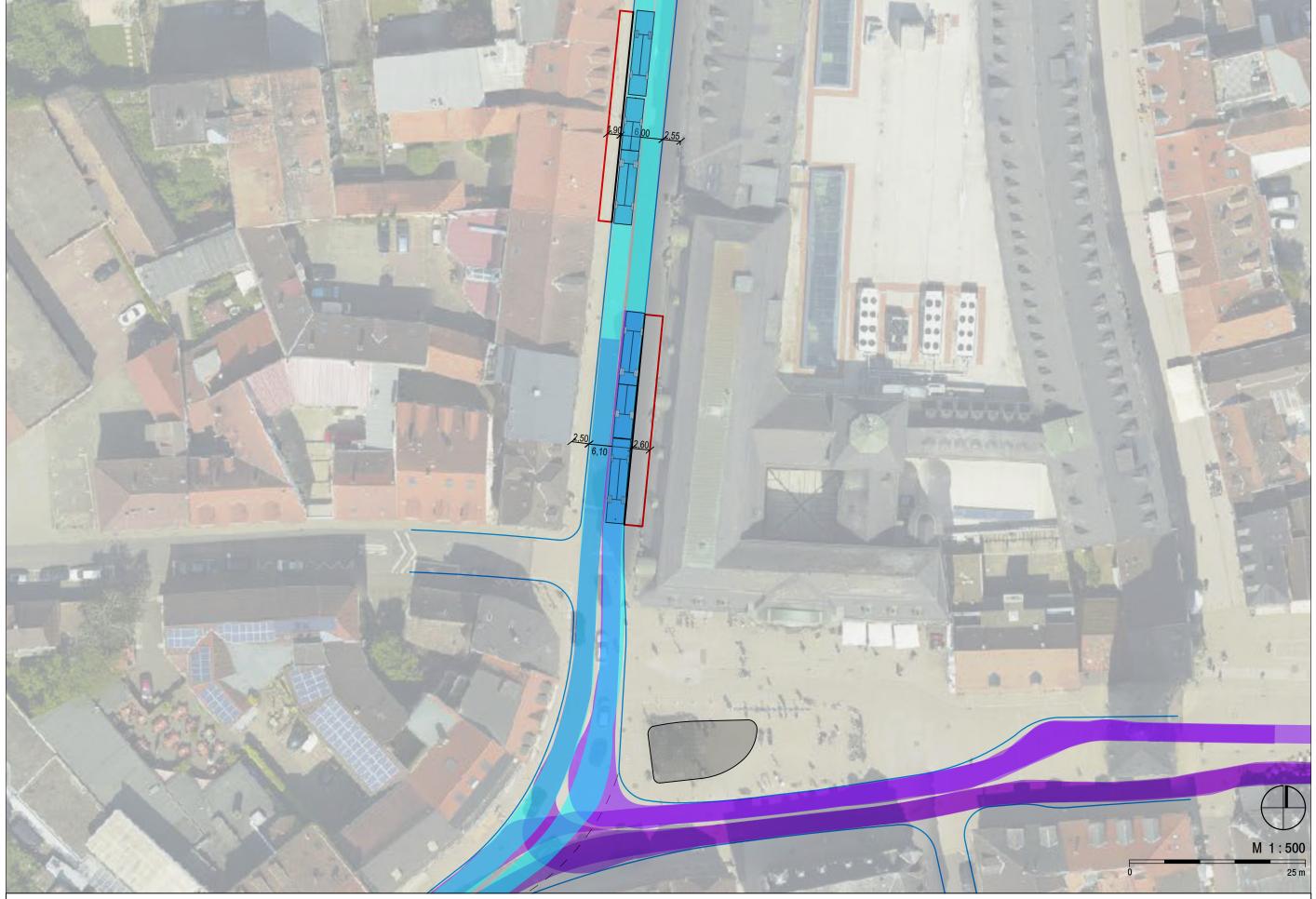
Plan 1	Machbarkeitsuntersuchung Busverkehr
Plan 1.1	Variante 1
Plan 1.2	Variante 2
Plan 1.3	Variante 3
Plan 1.4	Variante 4
Plan 2	Straßennetz Stadt Speyer
Plan 3	Variantenuntersuchung Kfz-Verkehr, Szenario 2
Plan 3.1	Prognose-Nullfall 2035
Plan 3.2	Variante 1
Plan 3.3	Differenz Variante 1 zu Prognose-Nullfall 2035
Plan 3.4	Variante 2
Plan 3.5	Differenz Variante 2 zu Prognose-Nullfall 2035
Plan 3.6	Variante 3
Plan 3.7	Differenz Variante 3 zu Prognose-Nullfall 2035
Plan 4	Radroutennetz Speyer



Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Speyer, Stand 18.03.21
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle
Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im
Dezimeter-Bereich sind möglich.

Machbarkeitsuntersuchung Busverkehr

Verkehrsplanung



Ctand: 20 11 2021

Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Speyer, Stand 18.03.21
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle
Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im
Dezimeter-Bereich sind möglich.

Machbarkeitsuntersuchung Busverkehr

Verkehrsplanung



Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Speyer, Stand 18.03.21
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle
Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im
Dezimeter-Bereich sind möglich.

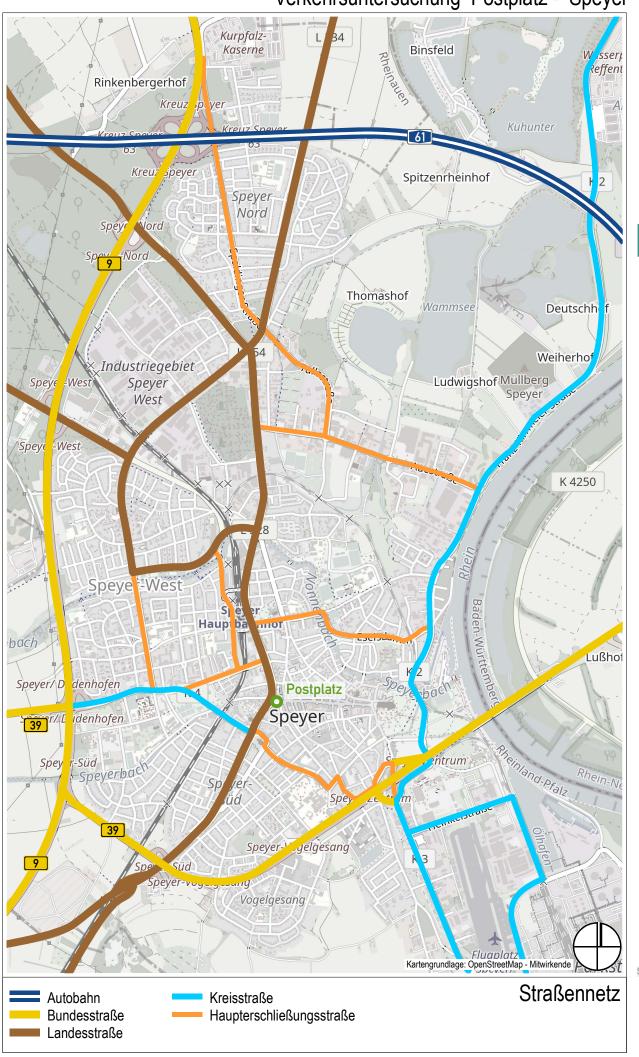
Machbarkeitsuntersuchung Busverkehr



Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Speyer, Stand 18.03.21
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle
Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im
Dezimeter-Bereich sind möglich.

Machbarkeitsuntersuchung Busverkehr

Verkehrsuntersuchung Postplatz - Speyer

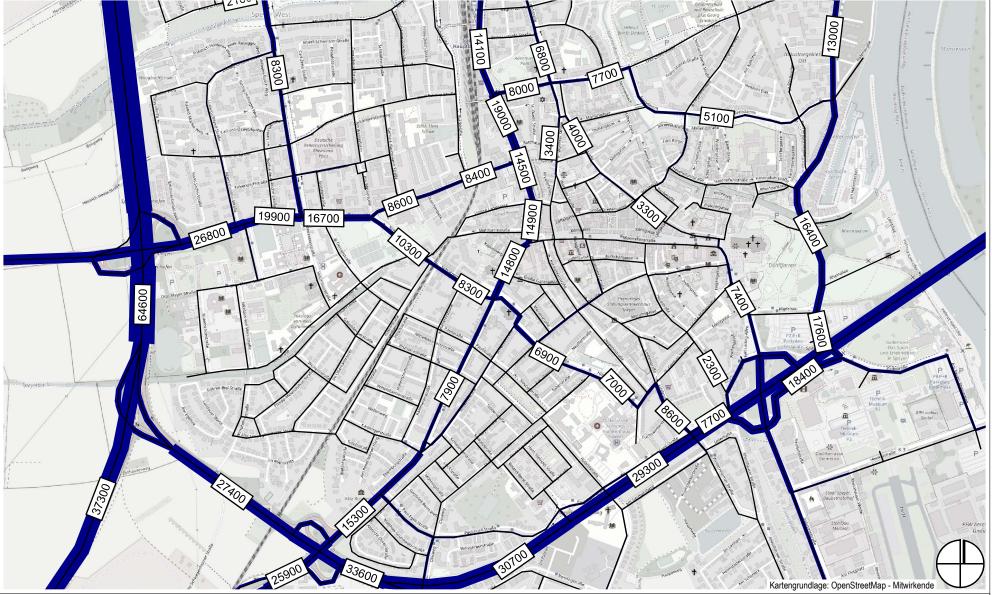




Stand: 24.11.2021

Verkehrsuntersuchung Postplatz - Speyer





30.000 Kfz/ 24h



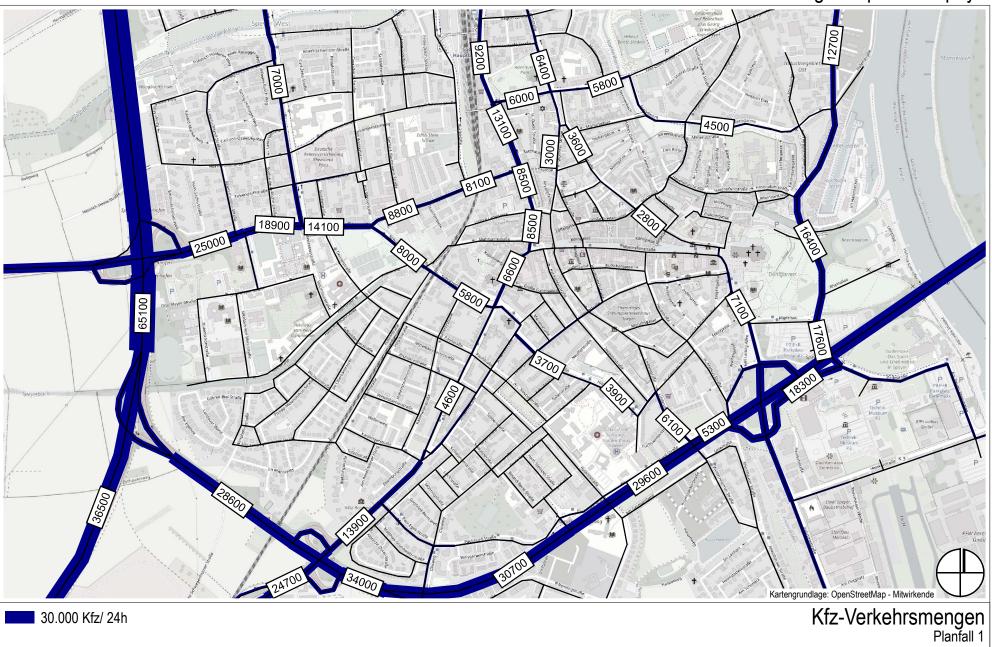
Variantenuntersuchung Kfz-Verkehr Prognose-Nullfall 2035

Stand: 24.11.2021



Verkehrs-planung

Verkehrsuntersuchung Postplatz - Speyer

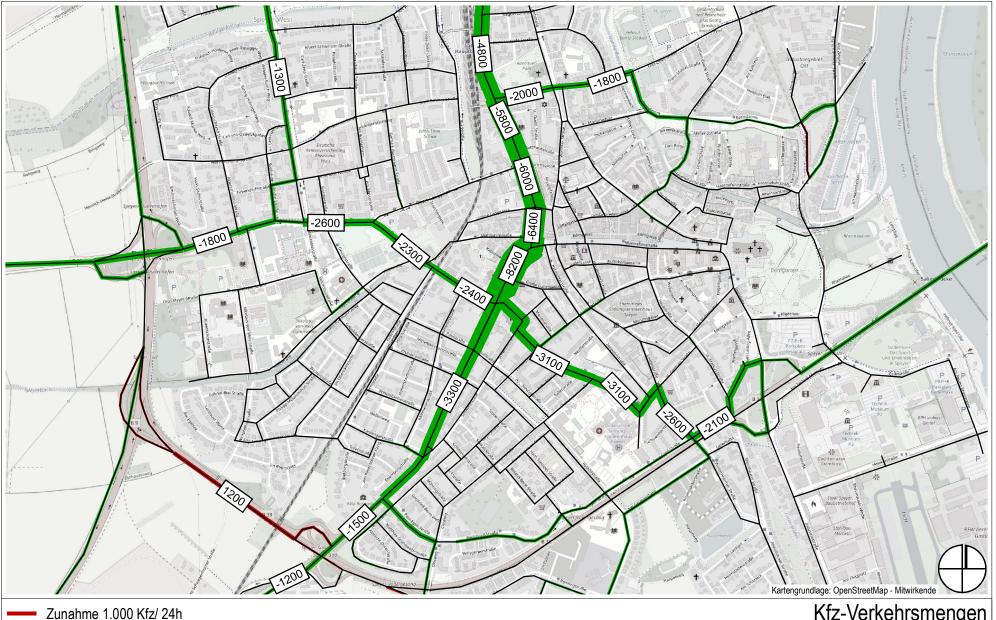


30.000 Kfz/ 24h

Stand: 24.11.2021

Szenario 2 MIV - Anteil 30%





Abnahme 1.000 Kfz/ 24h



Stand: 24.11.2021

Kfz-Verkehrsmengen Differenznetz

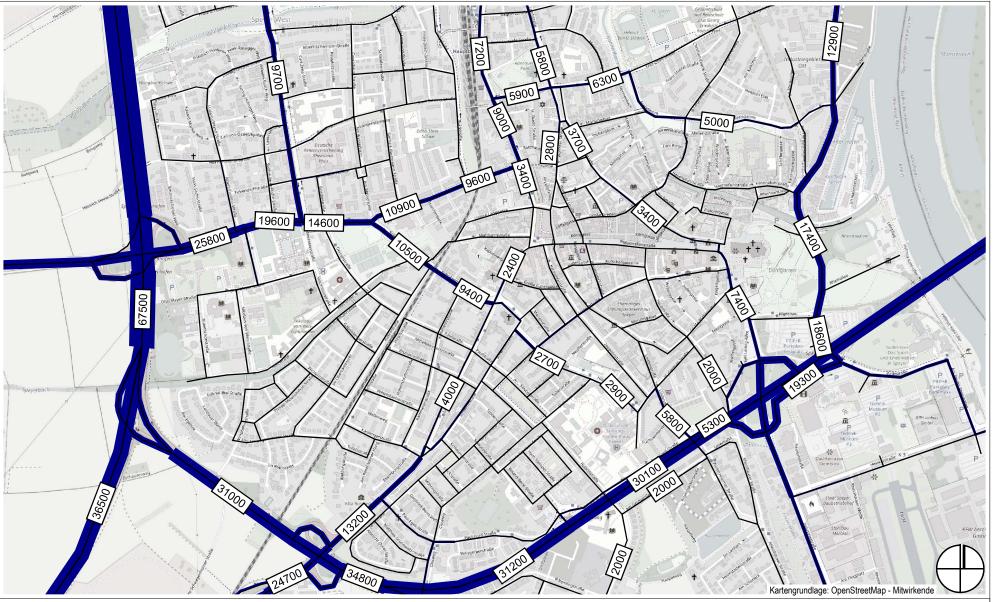
Planfall 1 - Prognose-Nullfall 2035



Verkehrsuntersuchung Postplatz - Speyer



Verkehrsplanung



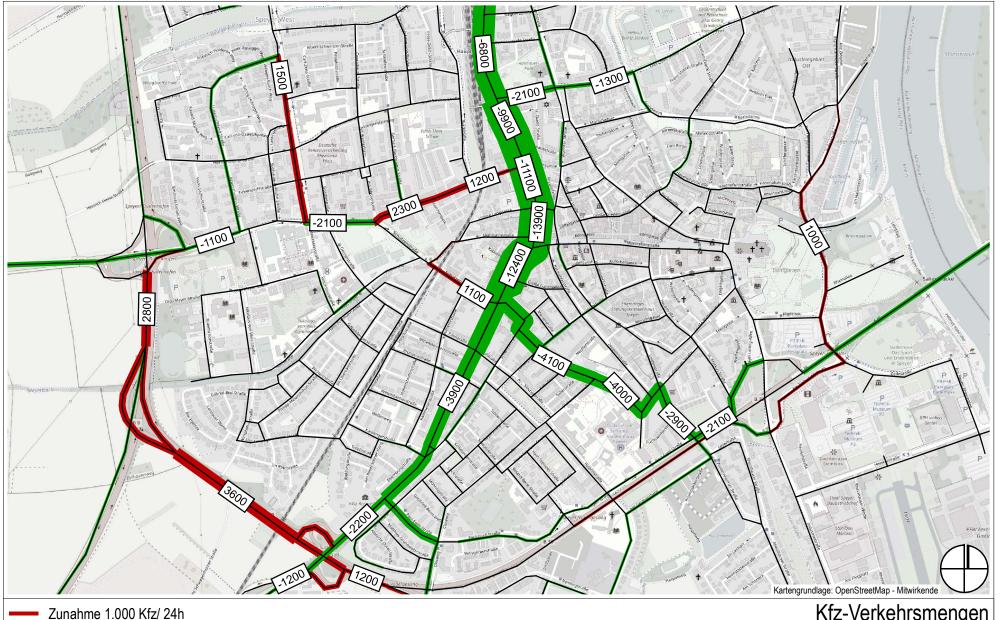
30.000 Kfz/ 24h

Stand: 24.11.2021

Kfz-Verkehrsmengen
Planfall 2

Szenario 2 MIV - Anteil 30%





Abnahme 1.000 Kfz/ 24h

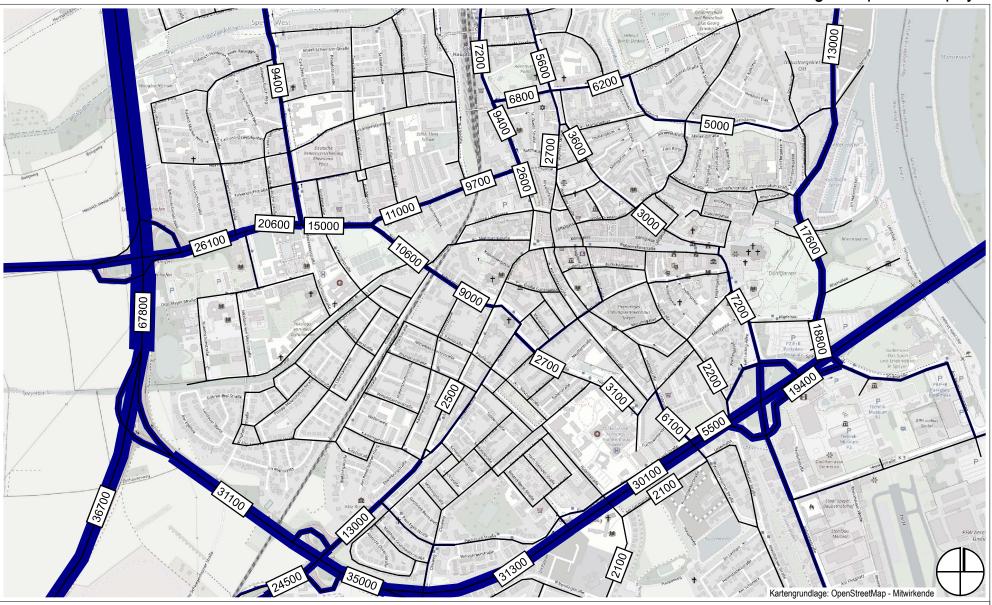


Stand: 24.11.2021

Kfz-Verkehrsmengen Differenznetz

Planfall 2 - Prognose-Nullfall 2035





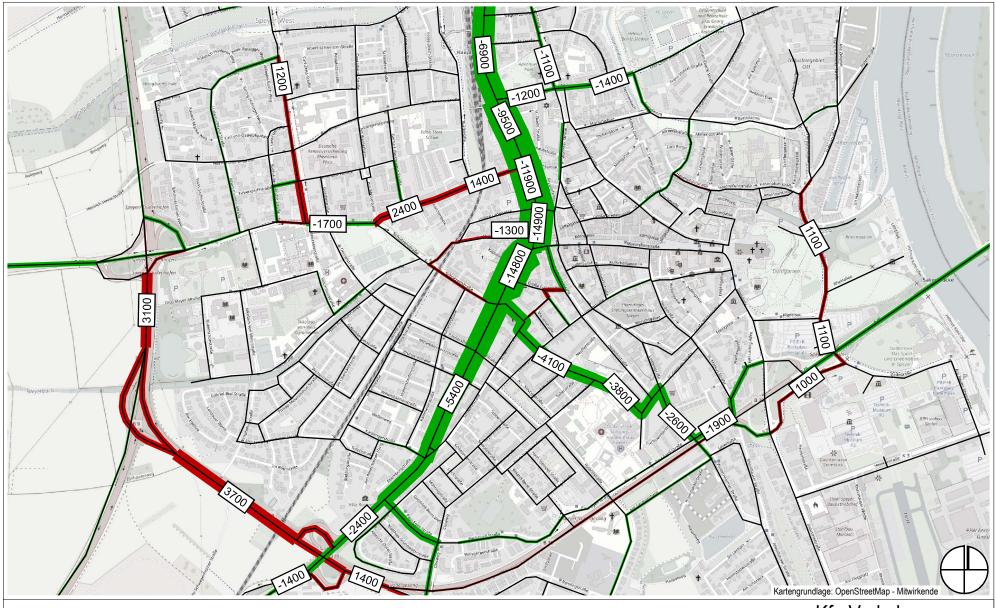
30.000 Kfz/ 24h



Stand: 24.11.2021

Kfz-Verkehrsmengen
Planfall 3
Szenario 2 MIV - Anteil 30%







Stand: 24.11.2021

Zunahme 1.000 Kfz/ 24hAbnahme 1.000 Kfz/ 24h

Kfz-Verkehrsmengen Differenznetz Planfall 3 - Prognose-Nullfall 2035



