RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, TOURISMUS, ENERGIE UND KLIMA

Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz

Gut zu Fuß in meiner Stadt - Abschlussbericht Stadt Speyer



SWECO

PLANUNGS BÜRO VIA

Impressum

Auftraggeber: Ministerium für Wirtschaft, Tourismus, Energie und Klima Rheinland-Pfalz

Stiftsstraße 9

55116 Mainz

Auftragnehmer: **Sweco GmbH**

Stegemannstraße 5-7

56068 Koblenz

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6

50667 Köln

Bearbeitung: Michelle Ries, M.Sc.

Nils Böttge, M.A.

Bearbeitungszeitraum: März 2026 – Dezember 2026

Bildquelle: Sweco / VIA eG, wenn nicht anders gekennzeichnet

Sweco GmbH	Handelsregisternummer HRB139246
Projekt	Fußverkehrschecks Rheinland-Pfalz 2026
Projektnummer	71008895
Auftraggeber	N/A
Autor	i.V. Michelle Ries, i.A. Nils Böttge
Datum	2930.06.2026
Dokumentname	Fußverkehrscheck Speyer

Zusammenfassung

Die kreisfreie Universitätsstadt Speyer mit rund 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern verfügt aufgrund ihrer kompakten, überwiegend ebenen Struktur, der hohen Bedeutung als Schul- und Tourismusstandort sowie ihrer guten Ausstattung mit Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen über sehr gute Voraussetzungen für den Fußverkehr. Die Innenstadt ist vom Bahnhof aus gut erreichbar; zwischen Bahnhof und Maximilianstraße liegen lediglich rund 830 Meter Luftlinie. Positiv sind insbesondere die fußgängerfreundliche Fußgängerzone, die Bereiche mit niveaugleichem und barrierearmem Straßenraum sowie die bereits ausgewiesene Tempo-20-Zone in der Gilgenstraße Teilen des Postplatzes. Gleichzeitig zeigt der Modal Split, dass der Fußverkehr mit 22 Prozent unter dem rheinland-pfälzischen Durchschnitt von 28 Prozent liegt. Der Fußverkehrs-Check soll daher den Auftakt für eine systematischere Fußverkehrsförderung bilden.

Die beiden Begehungen verdeutlichten, dass in Speyer vor allem die sichere und konfliktarme Gestaltung der zentralen innerstädtischen Wegebeziehungen weiterentwickelt werden sollte. Im Themenfeld Sicherheit stehen die Optimierung von Querungsstellen und Knotenpunkten, die Reduzierung von Kfz-Geschwindigkeiten auf wichtigen innerstädtischen Achsen sowie die Schulwegsicherung im Vordergrund. Dies betrifft beispielsweise den Knotenpunkt Bahnhofstraße/Obere Langgasse, an dem niveaugleiche Bereiche teilweise von Kfz und Schwerverkehr überfahren werden und zugleich starke Schulverkehre auftreten. Als geeignete Maßnahmen werden unter anderem Poller oder andere mobile Elemente sowie Aufpflasterungen beziehungsweise Teilaufpflasterungen genannt.

Ein zentraler Handlungsbedarf besteht deshalb in der Entflechtung des Fuß- und Radverkehrs. Insbesondere entlang der Bahnhofstraße führt die gemeinsame Führung beider Verkehrsarten bei teilweise geringen Breiten zu Konflikten. Kritisch sind dabei vor allem Querungsstellen, an denen der Radverkehr über Aufstellflächen der Lichtsignalanlagen geführt wird. Die bereits in Teilen der Stadt umgesetzten, beziehungsweise geplante, stärkere Trennung der Verkehrsarten sollte daher nach Möglichkeit weiterverfolgt werden. Auch am Postgraben bestehen Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr, die bei der vorgesehenen Umgestaltung der Haltestelle berücksichtigt werden sollten.

Im Themenfeld Barrierefreiheit ist eine durchgängige und komfortable Nutzbarkeit der Fußverkehrsanlagen herzustellen. Das Viadukt zeigt als wichtige Ost-West-Verbindung bereits beispielhaft, wie eine barrierearme Anrampung mobilitätseingeschränkten Menschen zugutekommen kann. Demgegenüber erschweren versetzte Bordsteinabsenkungen, nicht konsequent barrierefrei gestaltete Querungsstellen und abschnittsweise rollwiderstandsreiche Oberflächen das Queren und Begehen. Im Kämmerergebiet werden die nutzbaren Gehwegbreiten zudem durch die bestehende Bebauung, Gehwegparken und weitere Hindernisse eingeschränkt. Maßnahmen sollten daher insbesondere ausreichende Gehwegbreiten, gut begeh- und befahrbare Oberflächen, eindeutig gestaltete Bordabsenkungen sowie die Beseitigung baulicher und temporärer Hindernisse sichern.

Die Speyerer Innenstadt verfügt bereits über eine hohe Aufenthaltsqualität und eine gute touristische Orientierung. Der denkmalgeschützte Baubestand, die vielfältigen Nutzungen und die vorhandene Beschilderung bilden hierfür eine gute Grundlage. Ergänzend besteht jedoch insbesondere in den Sommermonaten Bedarf an mehr Begrünung und Beschattung, etwa auf der Maximilianstraße. Auch dezentrale Aufenthaltsbereiche, Sitzgelegenheiten und eine weitere Aufwertung von Straßen und Plätzen können die Innenstadt für ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen besser nutzbar machen. Die vorhandene Wegweisung sollte hinsichtlich der innerstädtischen Orientierung weiterentwickelt werden.

Das zukünftige Fußwegenetz sollte wichtige Quellen und Ziele, Schulwege, Haltestellen sowie Passagen und Parallelrouten miteinander verbinden. Dabei ist es besonders wichtig, die teilweise beengten Seitenräume und Nutzungskonflikte zu reduzieren sowie die Wege auch für Menschen mit unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen sicher, direkt und attraktiv zu gestalten. Die bereits vorhandenen Stärken – die Fußgängerzone, barrierearme Bereiche und die Tempo-20-Regelung – können dabei als Grundlage für ein zusammenhängendes und verständliches Fußverkehrsnetz dienen.

Fußverkehr und ÖPNV sollten in Speyer als eng verknüpfte Mobilitätsformen betrachtet werden. Der Zentrale Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof bietet bereits gute Umsteigebedingungen.

Verbesserungsbedarf besteht insbesondere an den Haltestellen am Postplatz und am Postgraben: Am Postplatz fehlt es an Barrierefreiheit, während am Postgraben Konflikte mit dem Radverkehr bestehen. Die barrierefreie Umgestaltung der Haltestelle Postgraben ist bereits vorgesehen und sollte ebenso wie sichere, direkte und hindernisfreie Zugänge zu weiteren Haltestellen vorangetrieben werden.

Mit dem Fußverkehrs-Check liegt der Stadt Speyer ein Maßnahmenprogramm mit rund 30 diskutierten und priorisierten Empfehlungen vor. Die Maßnahmen sollen mit groben Kostenschätzungen hinterlegt und für den Haushalt 2027 und die folgenden Jahre eingeplant werden. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen können im laufenden Verwaltungshandeln oder im Zuge bereits geplanter Projekte – beispielsweise im Kämmerergebiet – berücksichtigt werden. Für Maßnahmen in der Baulast des Landesbetriebs Mobilität ist eine frühzeitige Abstimmung erforderlich. Zur Vorbereitung weiterer Prüfungen und politischer Beschlüsse bietet sich die Einrichtung einer regelmäßig tagenden Arbeitsgruppe Mobilität an. Entscheidend ist, die Belange des Fußverkehrs künftig bei allen Straßenneu- und -umbauvorhaben konsequent mitzudenken und dauerhaft in Verwaltung und Politik zu verankern.

Überblick | Fußverkehrs-Check Rheinland-Pfalz 2026

Stadt Speyer

Kreisfreie Stadt Speyer | Einwohnerzahl: rd. 50.000





Begehungen	1. Begehung am 22.06.26 Postplatz – Kämmerergebiet – Domvorplatz	2. Begehung am 24.06.26 Bahnhofsvorplatz – Burgstraße – Bahnhofstraße - Maximilianstraße
Teilnehmende	Personen aus Verwaltung, Politik, Schul- und Elternvertretung, Seniorenbeirat, Behindertenbeauftragter, Einwohnerschaft, Privateigentümer, Planungsbüro Sweco	
Ansprechpartnerin	Manuel Kitzmann, Sachgebietsleiter Planung, Technik, ÖPNV der Stadt Speyer	

Gründe für die Teilnahme am FVC

- Impulse für die Fußverkehrsförderung notwendig
- Bedürfnisse der Bürgerschaft im Bereich Fußverkehr kennenlernen

Inhaltliche Schwerpunkte im Ablauf:

- Sichtbarmachen und Nutzung von Passagen und Parallelrouten
- Sicherung von Querungsstellen und Knotenpunkten
- Schulwegsicherung

Zusammenfassung

- Im **Auftaktworkshop** wurden die Begehungsrouten und grundsätzliche Schwachstellen des Fußverkehrs in der Stadt Speyer diskutiert. Diese finden sich in der weiteren Routenplanung wieder.
- In den **Begehungen** wurden zwei unterschiedliche Routen gewählt. Schwerpunkte waren u.a. die Entflechtung von Fuß- und Radverkehr, die Geschwindigkeitsbeschränkung auf wichtigen innerstädtischen Achsen und die Konflikte auf der Maximilianstraße.
- Im **Abschluss-Workshop** wurden die ca. 30 Maßnahmenempfehlungen von den Teilnehmenden diskutiert und priorisiert, die Ergebnisse wurden durch die Stadtverwaltung und Sweco bewertet und geprüft.
- **Ausblick**: Die Maßnahmentabelle wird mit einer Kostenschätzung hinterlegt. Die Stadt Speyer möchte möglichst viele Maßnahmen zur Umsetzung beschließen lassen und in den

Haushalt 2027 einbringen. Ziel der Stadt Speyer ist es sowohl kurz- als auch langfristige Maßnahmen umsetzten. Dies soll mit Fokus auf das gesamte Stadtgebiet erfolgen.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung ... 3
1 Hintergrund und Ziele der Fußverkehrs-Checks ... 10
2 Ausgangslage ... 10
3 Projektablauf ... 13
3.1 Auftaktworkshop ... 13
3.2 Begehungen ... 14
3.3 Abschlussworkshop ... 23

4 Stärken und Schwächen in Kommune ... 24
5 Maßnahmenempfehlungen für den Fußverkehr ... 28
5.1 Handlungsfeld Sicherheit ... 29
5.1.1 Querungen optimieren ... 30
5.1.2 Sicherheit entlang von Gehwegen erhöhen ... 35
5.1.3 Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren ... 47
5.1.4 Schulwegsicherheit erhöhen ... 52
5.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit ... 58
5.2.1 Barrierefreier Ausbau von Querungsstellen ... 58
5.2.2 Ausreichende Gehwegbreiten herstellen ... 62
5.2.3 Oberflächenbeschaffenheit verbessern ... 63
5.2.4 Bauliche Hindernisse beseitigen ... 66
5.3 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität und Attraktivität ... 68
5.3.1 Wegweisung verbessern ... 68
5.3.2 Begrünung schaffen und Plätze und Straßen aufwerten ... 70
5.3.3 Mobiliar / Sitzmöglichkeiten schaffen ... 75
5.4 Handlungsfeld Verbindung und Fußwegenetz ... 77
5.4.1 Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr lösen ... 77
5.5 Handlungsfeld Verbindung zum ÖPNV ... 83
5.5.1 Bushaltestellen barrierefrei ausbauen ... 84

6 Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung ... 88
7 Fördermöglichkeiten im Fußverkehr ... 89
7.1 Kommunales Investitionsprogramm Kilmaschutz und Innovation ... 89
7.1.1 Städtebauförderung/ Städtebauliche Erneuerung Richtlinie zur Förderung der Städtebaulichen Erneuerung und Entwicklung (RL-StEE) ... 90
7.2 LEADER ... 91
7.3 Stadt- und Dorfgrün ... 92
7.4 Landesgartenschau ... 93
7.5 Sustainable Urban Development Plan (SUMP) ... 94
Landesverkehrsfinanzierungsgesetz - Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) Vom 26. Mai 2009 ... 96
7.6 Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (KRL) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) .. 97

Literaturverzeichnis ... 99
Anhang ... 101

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsraum inkl. Quellen und Ziele 12
Abbildung 2: Projektablauf der FVC 13
Abbildung 3: Postplatz (Sweco) 15
Abbildung 4: Situation auf der Gilgenstraße (Sweco) 15
Abbildung 5: Querungssituation vor Ort (Sweco) 16
Abbildung 6: Begehung des Kämmerergebiets (Sweco) 16
Abbildung 7: KP Schwerdstraße /Paulstraße (Sweco) 17
Abbildung 8: Schulumfeld Zeppelinschule (Sweco) 17
Abbildung 9: Straßenraum Kleine Pfaffengasse (Sweco) 18
Abbildung 10: Domplatz am Abend (Sweco) 18
Abbildung 11: Haltestelle am Bahnhofsvorplatz (Sweco) 19
Abbildung 12: Situation am Viadukt (Sweco) 20
Abbildung 13: Minderbreiten an der Burgstraße (Sweco) 20
Abbildung 14: Schulweg Obere Langgasse (Sweco) 21
Abbildung 15: Situation Bahnhofstraße (Sweco) 21
Abbildung 16: Probleme am Postgraben (Sweco) 22
Abbildung 17: Geschäftsstraße Wormser Straße (Sweco) 22
Abbildung 18: Straßenraum der Maximilianstraße (Sweco) 23
Abbildung 19: Abschlussworkshop in Speyer (Sweco) 23
Abbildung 20: Handlungsfelder des Fußverkehrschecks 28
Abbildung 21: KP Bahnhofstraße/Obere Langgasse (Sweco) 30
Abbildung 22: Querung am Bartholomäus-Weltz-Platz (Sweco) 33
Abbildung 23: Best-Practice-Beispiel: Diagonalgrün in Köln-Nippes (Via GmbH) 34
Abbildung 24: Gehwege im Kämmerergebiet (Sweco) 35
Abbildung 25: Beispielhafte Systemskizze - Verbesserung der Kreuzungssituation durch Gehwegnasen (Sweco). 37
Abbildung 26: Beengte Verhältnisse im Kämmerergebiet (Sweco) 38
Abbildung 27: Verkehrsführung vor dem Speyrer Dom (Sweco) 39
Abbildung 28: Bahnhofvorplatz in Speyer (Sweco) 41
Abbildung 29: #RIDERIGHT Baden-Württemberg 44
Abbildung 30: Aktuelle Situation an der Bahnhofstraße (Sweco) 45
Abbildung 31: Führung auf Radfahrstreifen innerorts (Quelle: Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)) 46
Abbildung 32: Aktuelle Situation an der Bahnhofstraße (Sweco) 47
Abbildung 33: Parksituation in der Kleinen Pfaffengasse (Sweco) 48
Abbildung 34: Die Maximilianstraße ist häufig Ort von Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr (Sweco) 50
Abbildung 35: Aktuelle Situation an der Zeppelinschule (Sweco) 52
Abbildung 36: Best-Practice-Beispiel (Quelle: Sweco GmbH) 53
Abbildung 37: Schutzstreifen auf der Oberen Langgasse (Sweco) 55
Abbildung 38: Formen der Mobilitätseinschränkung (Quelle: Planungsbüro VIA eG nach FGSV 2011: H BVA) 58
Abbildung 39: Vorhandene FSA auf der Bahnhofstraße (Sweco) 59
Abbildung 40: Fehlendes in der Höhe differenziertes Bord am KP Schwerdstraße/Paulstraße (Sweco) 60
Abbildung 41: Nicht ausreichende Gehwegbreiten im Kämmerergebiet (Sweco) 62
Abbildung 42: Kopfsteinpflaster auf dem Bartholomäus-Welz-Platz (Sweco) 63
Abbildung 43: Oberfläche auf der Burgstraße (Sweco) 65
Abbildung 44: Temporäre Beschilderungen als Hindernisse in der Speyrer Innenstadt (Sweco) 66
Abbildung 45: : Innerörtliche Wegweisung vor dem Dom (Sweco) 68
Abbildung 46: Fehlende Beschattung auf der Maximilianstraße (Sweco) 70
Abbildung 47: Spielmöglichkeiten fehlen u.a. am Bartholomäus-Weltz-Platz (Sweco) 72

Abbildung 48: Mangelnde Platzverhältnisse im Seitenraum der Burgstraße (Sweco)....77
Abbildung 49: Fehlendes taktiles Leitsystem auf der Bahnhofstraße (Sweco)....79
Abbildung 50: Trennung von Fuß- und Radverkehr in der Stadt Erkner (Bild: Sweco GmbH)....80
Abbildung 51: Begehung auf dem Postplatz (Sweco)....81
Abbildung 52: Bushaltestelle Postgarben (Sweco)....84
Abbildung 53: Bushaltestelle in der Gilgenstraße (Sweco)....86

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausgangslage laut Selbsteinschätzung....11
Tabelle 2: Stärken Speyers im Fußverkehr....24
Tabelle 3: Schwächen Speyers im Fußverkehr....26

1 Hintergrund und Ziele der Fußverkehrs-Checks

Unter dem Motto „Gut zu Fuß in meiner Stadt“ werden die Fußverkehrs-Checks 2026 in Rheinland-Pfalz als landesweit gefördertes Instrument zur systematischen Stärkung des Fußverkehrs durchgeführt. Ziel des Gesamtprojekts ist es, die Qualität des Zu-Fuß-Gehens in Städten und Gemeinden zu untersuchen, zu verbessern und dauerhaft stärker in kommunale Planungs- und Entscheidungsprozesse einzubinden. Fußgängerfreundliche Orte leisten einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität, zur Aufenthaltsqualität in Stadt- und Ortszentren sowie zur Stärkung von Einzelhandel und Gastronomie. Darüber hinaus fördert der Fußverkehr Gesundheit, Barrierefreiheit und Klimaschutz.

Im Jahr 2026 erhalten zehn Kommunen in Rheinland-Pfalz die Möglichkeit, einen professionell vorbereiteten und begleiteten Fußverkehrs-Check durchzuführen. Ausgewählt wurden Bad Neuenahr-Ahrweiler, Birkenfeld, Kandel, Neustadt a.d.W., Oppenheim, Pirmasens, Rockenhausen, Saarburg, Speyer und Trier. Die Kommunen wurden am 16. März 2026 im Wirtschaftsministerium mit ihren Teilnahmeurkunden ausgezeichnet. Das Land finanziert das Vorhaben und verfolgt damit das Ziel, lebendige, attraktive und gut nutzbare Zentren und Ortsmitten zu entwickeln.

Der Fußverkehrs-Check ist ein partizipatives Verfahren, bei dem Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit Politik, Verwaltung und weiteren lokalen Akteuren die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewerten. Kern des Verfahrens sind ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen sowie ein Abschlussworkshop. In diesem Rahmen werden Stärken und Schwächen der Wege zu Fuß identifiziert, Konflikte und Barrieren benannt und konkrete Lösungsvorschläge erarbeitet. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei Themen wie Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Nutzungskonflikten, Querungen und der Anbindung zentraler Orte an das Fußwegenetz.

Ziel ist es den Fußverkehr in den ausgewählten Kommunen langfristig zu stärken und die erarbeiteten Maßnahmen auch in der kommunalen Arbeit zu verankern. Hierzu werden am Ende des Prozesses Maßnahmenvorschläge mit Kostenschätzungen erarbeitet, die es den städtischen Verwaltungen ermöglichen, entsprechende Maßnahmen in den eigenen Haushalt einzubringen.

2 Ausgangslage

Die am Rhein gelegene kreisfreie Universitätsstadt Speyer ist Teil der Metropolregion Rhein-Neckar. Die Stadt Speyer liegt in der Oberrheinischen Tiefebene im Südwesten von Rheinland-Pfalz direkt am linken Rheinufer und hat ca. 50.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Das Stadtgebiet ist überwiegend eben und wird durch die Nähe zum Rhein sowie durch landwirtschaftlich genutzte Flächen und Siedlungsbereiche geprägt.

Speyer ist verkehrlich gut in die Region eingebunden. Mannheim liegt rund 25 Kilometer entfernt und ist mit dem Pkw in etwa 25 bis 30 Minuten sowie mit der Bahn in rund 20 bis 25 Minuten erreichbar. Ludwigshafen befindet sich in einer Entfernung von etwa 20 Kilometern; die Fahrt dauert mit dem Pkw etwa 20 bis 25 Minuten und per Bahn rund 15 bis 20 Minuten. Heidelberg liegt ungefähr 30 Kilometer von Speyer entfernt und kann mit dem Pkw in etwa 30 bis 35 Minuten sowie mit der Bahn in 25 bis 35 Minuten erreicht werden. Karlsruhe befindet sich in einer Entfernung von rund 45 Kilometern; hier beträgt die Fahrzeit mit dem Pkw etwa 35 bis 45 Minuten und mit der Bahn etwa 35 bis 50 Minuten. Mit dem Fahrrad verlängern sich die Fahrtzeiten entsprechend, wobei die Ziele je nach Streckenführung in etwa ein bis knapp drei Stunden erreichbar sind.

Als Teil der städtischen Förderung der Nahmobilität hat sich Speyer im Dezember 2025 für das Förderprogramm „Gut zu Fuß in meiner Stadt“ zur Förderung eines Fußverkehrschecks durch das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz beworben. Ziel des Förderprogramms ist die Förderung von 10 Fußverkehrschecks in rheinlandpfälzischen Kommunen.

Grund für die Bewerbung ist die Selbsteinschätzung der Stadt Speyer zur Güte des Fußverkehrs im eigenen Stadtgebiet. Nach dem verkehrsplanerischen Fokus auf ÖPNV und Radverkehr möchte sich die Stadt Speyer jetzt dem Fußverkehr widmen. Ziel ist es die alltägliche Mobilität zu Fuß besser zu gestalten

aber auch die Potenziale, die der Fußverkehr für Tourismus und den innerstädtischen Einzelhandel bietet, besser heben zu können.

Ziel ist es, den Umweltverbund insbesondere im Binnenverkehr zu stärken und somit eine stadtverträgliche Mobilität für die Speyerer Bürgerschaft zu ermöglichen. Aufgrund der Vielzahl an Schulen im Stadtgebiet für Schulkinder aus Speyer und einigen umliegenden Gemeinden ist eine hohe Anzahl an Schulkindern unterwegs, die auf sichere Gehwege angewiesen sind. Zudem hat Speyer eine hohe touristische Bedeutung, häufig wird hier die Stadt zu Fuß erkundet. Folgende Hemmnisse wurden im Vorfeld zu den Fußverkehrschecks durch die Stadtverwaltung identifiziert:

- Die Fußgängerzone hat eine hohe städtebauliche Qualität, die Barrierefreiheit ist jedoch ausbaubedürftig.
- In der Kernstadt und auf den Wegen dorthin fehlen dezentrale Aufenthaltsbereiche und Sitzgelegenheiten.
- Die Gehwege sind oft schmal und nicht immer gut nutzbar, häufig wird auf dem Gehweg geparkt.
- Die Querung von Hauptverkehrsstraßen ist oftmals schwierig

In der durch die Stadt Speyer vorgenommenen Selbsteinschätzung des von Sweco zu betrachtenden Plangebietes „Kernstadt“ werden die gute Ausstattung mit Nahversorgern, die Erreichbarkeit des Umweltverbundes, der in der Innenstadt hohe Fußverkehrsanteil und die insgesamt hohe Frequentierung als positiv hervorgehoben. Nachholbedarf sieht die Stadt im Bereich der Aufenthaltsqualität.

Ein Blick auf den Modal Split der Stadt Speyer zeigt, dass sich hier gut Ausgangsvoraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität und einen starken Umweltverbund zeigen. Der ÖPNV, der Rad- und Fußverkehr sind im Vergleich zum Rheinland-Pfälzischen Landesdurchschnitt überdurchschnittlich hoch ausgeprägt. Während zunächst der hohe Radverkehrsanteil auffällt an der Gesamtverkehrsleistung (32 Prozent), ist der Fußverkehr mit 22 Prozent vergleichsweise unterrepräsentiert (Speyer: 22 Prozent, Land Rheinland-Pfalz: 28 Prozent). Trotz des Alters der uns vorliegenden Modal Splits (Rheinland-Pfalz: 2023, Speyer: 2020) sind die daraus abgeleiteten Rückschlüsse aussagekräftig und decken sich mit der durch die Stadt Speyer durchgeführten Selbsteinschätzung.

Tabelle 1: Ausgangslage laut Selbsteinschätzung

Kennziffern	
Fußverkehrsförderung	Eine gezielte Fußverkehrsförderung findet in der Stadt Speyer noch nicht statt. Der Fußverkehrscheck soll Auftakt für ein verstärktes Engagement der Stadt in diesem Bereich sein.
Aktivitäten zum Thema Fußverkehr	Die Aktivitäten im Fußverkehr ergeben sich aus zwei durch die Stadt erarbeiteten Strategiepapieren. Ausschlaggebend sind die Klimastrategie 2023 und das Radverkehrskonzept 2018, aus denen sich folgende Maßnahmen ableiten: • Aufwertung öffentlicher Räume durch **Begrünung, Aufenthalts-/Spielflächen** etc. zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs • Einfacher, sicherer, komfortabler **und barrierefreier Zugang aller ÖPNV-Haltestellen** für Fußgänger und Radfahrer*innen • Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur durch **Verbesserung bestehender Wege, Neuanlage in Netzlücken und fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen** • **Fuß- und Radwanderwege** in Abstimmung mit dem Grünflächenerhalt anlegen / ausbauen

	• Fußgängerschutzanlagen oder Fußgängerüberwege ergänzen (z.B. Bahnhofstraße/Langgasse, Lindenstraße, Auestraße, Wormser Landstraße) • Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr nach Ausbau (Fußgängerbrücke) • Radwege zugunsten Fußverkehr aufgeben (z.B. Burgstraße) • Gehwegausbau (Paul-Egell-Straße)
Verkehrspolitische Zielsetzung / Konzepte zum Fußverkehr	Im Stadtrat wurde die Zielsetzung einer lebenswerten Stadt beschlossen, die den Fußverkehr beinhaltet. Im laufenden Betrieb der Stadtverwaltung wird aktuell das Gehwegparken sukzessive reduziert. Der Fußverkehr wird zudem bei laufenden Tiefbaumaßnahmen und Anpassungen an LSA soweit möglich berücksichtigt.
Motivation zur Teilnahme	In Speyer sind Impulse zur Fußverkehrsförderung notwendig. Der FVC ist ein bewährtes Mittel, die Bedürfnisse der Bürgerschaft kennenzulernen und das künftige Verwaltungshandeln daran anzupassen, ganz im Sinne der Zielsetzung einer lebenswerten Stadt.

Die nachstehende Karte zeigt den von der Stadtverwaltung gewünschten Untersuchungsraum für die Fußverkehrs-Checks. Dargestellt sind die relevanten Quellen und Ziele, die für den Fußverkehr von hoher Bedeutung sind.

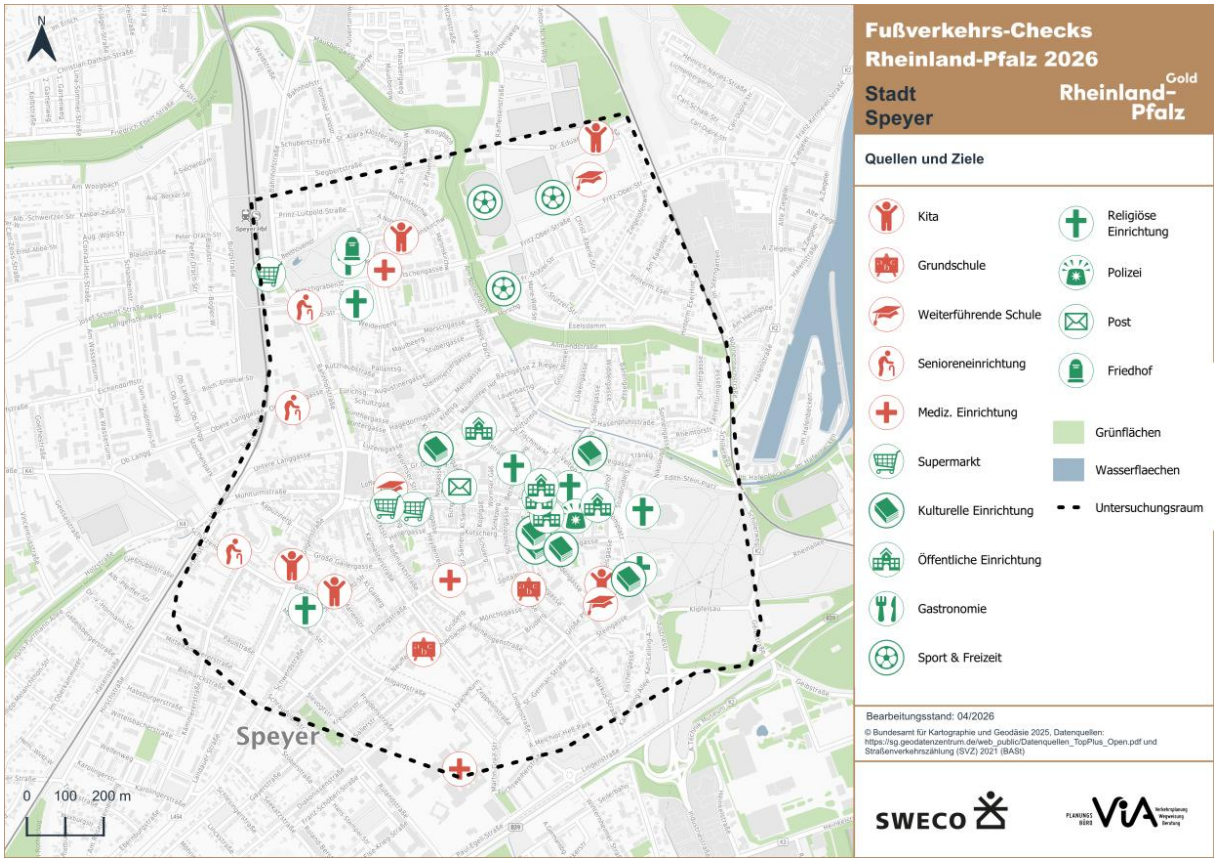


Abbildung 1: Untersuchungsraum inkl. Quellen und Ziele

3 Projektablauf

Um im Verlauf des Gesamtprojektes vergleichbare Ergebnisse zu erzielen, wird in allen am FVC teilnehmenden Kommunen derselbe Projektablauf angewandt. Der Projektablauf wurde durch die beauftragten Fachbüros VIA und Sweco erarbeitet und speist sich aus der langjährigen Erfahrung beider Unternehmen. Alle Prozessschritte wurden schon in der Vergangenheit bei Projekten in dieser Form erfolgreich angemeldet.

Das Startergespräch wird zwischen Fachbüro und Stadtverwaltung geführt. Es dient dem gemeinsamen Projektverständnis. Ablauf, Plangebiet und die folgenden Bürgerveranstaltungen werden vorbesprochen. Gemeinsam wird ein Projektzeitplan entwickelt.

Im anschließenden Auftaktworkshop wird das Projekt der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Bürgerinnen und Bürger bekommen die Möglichkeit, die Begehungsrouten des Stadtspaziergangs mitzugestalten, anzupassen und kritische Stellen zu kartieren. Die Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger sind Grundlage für die weitere gemeinsame Arbeit.

Vor Ort finden zwei Begehungen statt. Diese sollen unterschiedliche Bereiche des Untersuchungsraums abdecken und dienen insbesondere dem Perspektivwechsel dienen. Ziel ist es Verbesserungspotenziale und kritische Stellen im Bestand möglichst vollumfänglich zu erfassen. Die ausgewählten Begehungsrouten stellen Probleme des Fußverkehrs dar, die im städtischen Gebiet allgemein gütig und übertragbar sind. Die Begehungen dienen weiterhin dazu die Perspektive auf unterschiedliche Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur zu stärken. Die Ansprüche von Blinden, mobilitätseingeschränkten und Personen die alltäglich zu Fuß mobil sind, können im Detail deutlich voneinander abweichen.

Der Maßnahmenworkshop dient der Erläuterung, der aus den Begehungen abgeleiteten Maßnahmenempfehlungen. Hierbei werden die Maßnahmenvorschläge interaktiv in Kleingruppen diskutiert. Stadtverwaltung und das Fachbüro geben einen Ausblick auf das weitere Verfahren und die Verwertung der Ergebnisse.

Die Ergebnisse der einzelnen Termine in Speyer sind untenstehend aufgeführt.

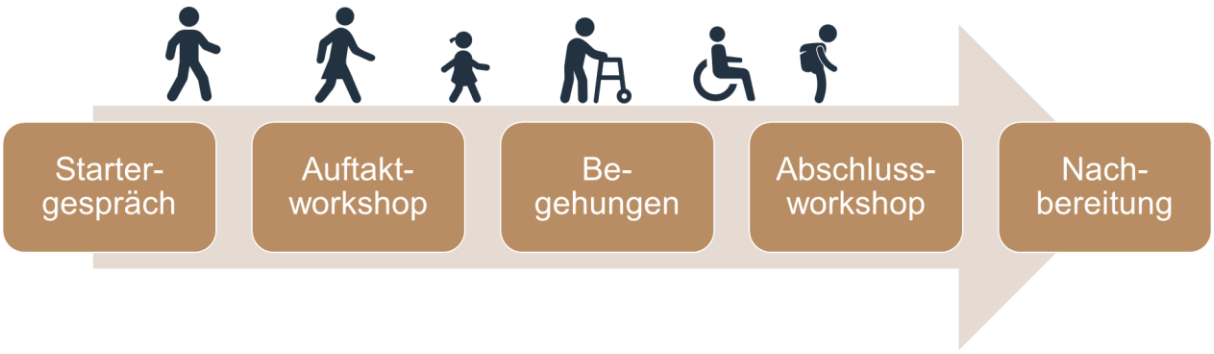


Abbildung 2: Projektablauf der FVC

3.1 Auftaktworkshop

Am 26.05.2026 fand im Ratssaal der Stadt Speyer der Auftaktworkshop des Fußverkehrscheck statt. Ziel war es die Begehungsrouten mit der Öffentlichkeit rückzukoppeln sowie Ziele und Inhalt des Projekts zu vermitteln. Zielgruppe der Veranstaltung war die Stadtbevölkerung, ehrenamtliche Entscheidungsträgerinnen der Kommunalpolitik sowie VertreterInnen verschiedener Interessenverbände. Anwesend waren auch die Senioren- und Behindertenvertretung der Stadt Speyer sowie

Einrichtungsleitungen verschiedener Kindereinrichtungen der Stadt, um eine möglichst große Perspektivvielfalt abbilden zu können.

Nach einer Begrüßung durch die Stadtbeigeordnete Frau Münch-Weinmann und dem bei der Stadt zuständigen Sachgebietsleiter Planung, Technik, ÖPNV Manuel Kitzmann, wurden den Teilnehmenden der Projekthintergrund, die zu bearbeitenden Handlungsfelder, der Projektablauf und erste Analyseergebnisse vorgestellt.

Handlungsfelder, die durch den Fußverkehrscheck abgearbeitet werden sollen, sind die Verbindung zum ÖPNV, Durchgängigkeit und Verbindungen im Fußwegenetz, Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Sicherheit und Barrierefreiheit. Die Vermittlung der Handlungsfelder war für die Teilnehmenden wichtig, um anschließend die Routenvorschläge fundierter diskutieren zu können.

Zusätzlich wurden erste Analyseergebnisse vorgestellt, die sich aus dem Bewerbungsbogen der Stadt Speyer, den verfügbaren Daten des Modal Splits und verschiedenen planerischen Vorarbeiten, wie der Klimastrategie 2023 und dem Radverkehrskonzept 2018 abgeleitet wurden. Zum besseren Verständnis wurde anschließend das Untersuchungsgebiet des Fußverkehrschecks sowie Quellen- und Ziele innerstädtischen Verkehrs begutachtet.

Für die Bearbeitung der Vorschlagsrouten, wurden den Teilnehmenden folgende Leitfragen an die Hand gegeben:

• Wodurch würde das Zu-Fuß-Gehen in den Untersuchungsräumen attraktiver und sicherer werden?

• Welche Mängel entlang der Begehungsrouten möchten Sie uns heute schon mitteilen?

• Gibt es zusätzliche Orte in den Untersuchungsräumen, die noch begangen werden sollten?

Beide Routenvorschläge wurden an zwei Arbeitsstationen im Workshop-Charakter mit den Teilnehmenden bearbeitet. Durch eine Rotation konnten alle Beteiligten an beiden Routenvorschlägen mitarbeiten.

3.2 Begehungen

Am 22.6. und 24.6.2026 fanden in Speyer zwei Begehungen statt. In Rücksprache mit der Stadtverwaltung wurden zwei Routenvorschläge erarbeitet, die während des Auftaktworkshop der Öffentlichkeit vorgestellt wurden. Die hier gesammelten Vorschläge und Ergänzungen wurden, soweit möglich, systematisiert erfasst und sind Basis der Maßnahmenentwicklung. Beide Begehungen wurden für die Teilnehmenden unter schwierigen Bedingungen durchgeführt. Anhaltende Hitze, auch in den Abendstunden, führte zu schwankenden Teilnehmendenzahlen.

Begehung 22.06.2026

Ziel der ersten Begehung im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2026 in Speyer war es, die Perspektive der Zufußgehenden einzunehmen, sichere Wege und Querungsstellen zu betrachten sowie insbesondere die Themen Schatten und Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen. Im Rahmen des Termins sollten Defizite im Untersuchungsraum aufgezeigt und gemeinsam Lösungsideen entwickelt werden. Die Begehung fand am 22.06.2026 von 18:00 bis 20:00 Uhr mit Treffpunkt am Postplatz statt.

An der ersten Begehung nahmen 29 Personen teil. Vertreten waren Verwaltung, Politik, Gewerbe, Kita- und Schulvertretungen, Seniorenbeirat, Inspeyered e.V., Einwohnerschaft sowie das Fachbüro Sweco.

Ergebnisse

- Postplatz: Es wurden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und klareren Verkehrsführung, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie zur klimaangepassten Gestaltung gesammelt. Genannt wurden unter anderem mehr Bänke, Schatten, Bäume, gute Beleuchtung, kleinere Aufenthaltsbereiche, Entsiegelung und Begrünung. Zudem wurden sichere, kurze und direkte Querungen, eine gestalterische Aufwertung, gebündelte und ergänzte Radabstellanlagen,

barrierefrei ausgebaute Bushaltestellen sowie die konsequente Berücksichtigung von Barrierefreiheit mit Nullabsenkungen und taktilen Elementen benannt.



Abbildung 3: Postplatz (Sweco)

- Gilgenstraße: Für die Gilgenstraße wurden Sitzgelegenheiten an den Bushaltestellen, sichere Querungsmöglichkeiten, zusätzliche Begrünung und Beschattung sowie eine deutlichere Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr, gegebenenfalls durch Markierungen, diskutiert.



Abbildung 4: Situation auf der Gilgenstraße (Sweco)

- Bartholomäus-Weltz-Platz: Als mögliche Maßnahmen wurden die Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Begrünung und Sitzmöglichkeiten, die Instandsetzung des Brunnens, die Prüfung eines Spielplatzes, die Aufstellung von Tischtennisplatten, eine bessere Beschilderung mit Entfernungs- und Zeitangaben, die Überprüfung der Grünphasen an Lichtsignalanlagen, rollstuhlgerechtere Pflastersteine bzw. ein widerstandsarmes Pflasterband sowie ein taktiles Leitsystem benannt.



Abbildung 5: Querungssituation vor Ort (Sweco)

- Kämmerergebiet / Schützenstraße, Paulstraße, Kämmererstraße: Im Kämmerergebiet wurden die Ordnung des Parkens durch Markierungen, regelmäßige Kontrollen durch den Ordnungsdienst, die Prüfung geänderter Verkehrsführungen einschließlich möglicher Einbahnstraßenregelungen sowie die Freihaltung und Sicherung von Knotenpunktbereichen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen besprochen. Zudem wurden Gehwegnasen, das Abpollern von Kreuzungsbereichen, ergänzende Bänke und Begrünung, die Prüfung von Bewohnerparken und Quartiersgaragen sowie das konsequente Freihalten der Gehwege von Hindernissen wie Mülltonnen genannt.



Abbildung 6: Begehung des Kämmerergebiets (Sweco)

- Knotenpunkt Schwerdstraße / Paulstraße: An der Querung wurden Defizite bei der Barrierefreiheit festgestellt. Die vorhandenen Verkehrsinseln waren nur umwegig barrierefrei erreichbar; Bordsteinabsenkungen sowie visuell und taktil kontrastierte Borde fehlten. Als Maßnahme wurde die Absenkung der Bordsteine im Bereich der Mittelinseln besprochen.



Abbildung 7: KP Schwerdstraße /Paulstraße (Sweco)

- Zeppelinstraße / Neufferstraße: Im Umfeld der Zeppelinschule wurden insbesondere Probleme durch Elterntaxis, Gehwegparken, Halten in zweiter Reihe, Halten auf dem Zebrastreifen sowie teils hohe Geschwindigkeiten thematisiert. Als Lösungsmöglichkeiten wurden markierte Stellplätze auf der Fahrbahn in der Zeppelinstraße, offizielle Eltern-Bring- und Holzonen unter Nutzung des vorhandenen Parkplatzes in der Neufferstraße, eine Verbesserung der Gehwegoberfläche in der Neufferstraße, Kontrollen durch den Ordnungsdienst, die Aktualisierung des Schulwegplans, Elternkommunikation zur Reduzierung von Elterntaxis, Anreizsysteme wie Schulradeln sowie die barrierefreie Nachrüstung von Querungsstellen und Knotenpunkten mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Elementen benannt.



Abbildung 8: Schulumfeld Zeppelinschule (Sweco)

- Kleine Pfaffengasse / Judenhof: Für die Kleine Pfaffengasse wurde festgestellt, dass der Gehweg nur einseitig vorhanden und sehr schmal ist. Vor dem Judenhof entstehen Nutzungskonflikte durch größere Touristengruppen und Kfz-Verkehr. Als Lösungsvorschläge wurden kurzfristig eine

Bordsteinabsenkung vor dem Judenhof und mittelfristig die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit Schrittgeschwindigkeit festgehalten.



Abbildung 9: Straßenraum Kleine Pfaffengasse (Sweco)

- Domplatz: Am Domplatz wurden die stärkere Lenkung des Verkehrs, beispielsweise durch ein Leitsystem zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs oder zur Beschränkung der Zufahrt auf Anwohnende, sowie die Prüfung einer zeitweisen Sperrung der Einfahrt diskutiert. Zusätzlich wurden Begrünung und Sitzgelegenheiten, die Überprüfung der Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit, ein verbesserter barrierefreier Zugang zum Dom sowie eine erweiterte Beschilderung zu relevanten Zielen mit Entfernungsangaben benannt.



Abbildung 10: Domplatz am Abend (Sweco)

Begehung 24.06.2026

Ziel der zweiten Begehung im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2026 in Speyer war es, die Perspektive der Zufußgehenden einzunehmen, sichere Wege und Querungsstellen zu betrachten sowie die Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen. Ergänzend wurde – wie bereits beim ersten Termin – die Perspektive von Menschen mit Behinderung einbezogen. Dabei sollten bestehende Defizite aufgezeigt und Lösungsideen entwickelt werden. Der Termin fand am 24.06.2026 von 17:00 bis 19:00 Uhr mit Treffpunkt am Bahnhofsvorplatz statt.

An der zweiten Begehung nahmen 15 Personen teil. Vertreten waren Verwaltung, Politik, Schulvertretung, Seniorenbeirat, Einwohnerschaft sowie das Fachbüro Sweco.

Ergebnisse

- Bahnhofsvorplatz: Es wurden der barrierefreie Ausbau der Fußgängerampel mit taktilen Elementen und audiovisuellen Reizen, der barrierefreie Ausbau und die bessere Ausstattung der Bushaltestelle bzw. alternativ deren Entfall aufgrund der nahen Haltestelle „ZOB“, eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bzw. eine taktile Trennung von Fuß- und Radverkehr, mobile Begrünung, zusätzliche Sitzmöglichkeiten insbesondere an der Bushaltestelle, eine besser einsehbare Beschilderung in Richtung Innenstadt sowie ein „Kiss and Ride“-Bereich zur Unterbindung von Gehwegparken benannt.



Abbildung 11: Haltestelle am Bahnhofsvorplatz (Sweco)

- Viadukt / Querung Bahntrasse: Für das Viadukt wurden ergänzende Kommunikationsmaßnahmen, insbesondere Banner mit dem Hinweis zum Absteigen und zur gegenseitigen Rücksichtnahme, sowie eine entsprechende Beschilderung mit dem Hinweis „Radfahrer absteigen“ als Lösungsvorschläge festgehalten.




Abbildung 12: Situation am Viadukt (Sweco)

- Burgstraße / Umfeld Edith-Stein-Schule und Seniorenheim: Als Maßnahmen wurden kurzfristig die vollständige Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, langfristig die Prüfung einer Fahrradstraße, die Überprüfung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten, ein insgesamt barrierefreier Ausbau mit Blick auf Oberflächen und Gehwegbreiten, der barrierefreie Ausbau des Fußgängerüberwegs sowie schulisches Mobilitätsmanagement benannt. Dazu zählten die Überprüfung des Schulwegeplans, Eltern-Hol- und Bringzonen, die Teilnahme an Aktionen wie Schulradeln sowie verstärkte Kommunikation gegenüber der Elternschaft.




Abbildung 13: Minderbreiten an der Burgstraße (Sweco)

- Obere Langgasse: Für die Obere Langgasse wurden die Anpassung von Markierungen, insbesondere die rote Einfärbung von Schutzstreifen an Ausfahrten, die regelkonforme Markierung von Schutzstreifen mit mindestens 1,50 m Breite sowie die Prüfung einer Aufweitung der Gehwegbreiten festgehalten.



Abbildung 14: Schulweg Obere Langgasse (Sweco)

- Bahnhofstraße / Knotenpunkt Obere Langgasse-Bahnhofstraße: Als Lösungsideen wurden die Einführung von Tempo 30, die Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, Umplanungen am Knotenpunkt Obere Langgasse/Bahnhofstraße einschließlich möglicher Reduzierung einer Abbiegespur, eine zusätzliche Querung zwischen Villa Ecarius und Agentur für Arbeit sowie eine zweite Querung für den Fußverkehr am nördlichen Arm der Bahnhofstraße benannt.



Abbildung 15: Situation Bahnhofstraße (Sweco)

- Bushaltestelle Postgraben: Für die Bushaltestelle Postgraben wurden die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, die Aufweitung des Seitenraums und der Aufstellflächen, die Überprüfung der Lichtsignalanlage auf längere Grünphasen für den Fußverkehr sowie der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle einschließlich taktiler Leitelemente festgehalten. Der barrierefreie Ausbau befand sich laut Protokoll bereits in Planung.



Abbildung 16: Probleme am Postgraben (Sweco)

- Wormser Straße / Höhe Sparkasse: Für die Wormser Straße wurden Geschwindigkeitskontrollen sowie Auflagen zum Schutz des Fußverkehrs in Baustellensituationen benannt. Dazu gehörten insbesondere ein ausreichend breiter Restgehweg, eine Umleitung für Zufußgehende sowie der möglichst weitgehende Erhalt der Barrierefreiheit. Anlass war unter anderem die stark eingeschränkte Restgehwegbreite im Baustellenbereich auf Höhe der Sparkasse.



Abbildung 17: Geschäftsstraße Wormser Straße (Sweco)

- Maximilianstraße: Für die Maximilianstraße wurden die Ansprache des Verkehrsverhaltens über Banner, die Durchführung von Kontrollen sowie die Umsetzung der Barrierefreiheit, insbesondere durch taktile Leitelemente und unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, als Maßnahmen festgehalten.



Abbildung 18: Straßenraum der Maximilianstraße (Sweco)

3.3 Abschlussworkshop

Der Abschlussworkshop am 31. August 2026 diente dazu, die wichtigsten Maßnahmenempfehlungen zu erläutern und abzustimmen, die Empfehlungen zu priorisieren und einen Ausblick auf das weitere Verfahren zu geben.

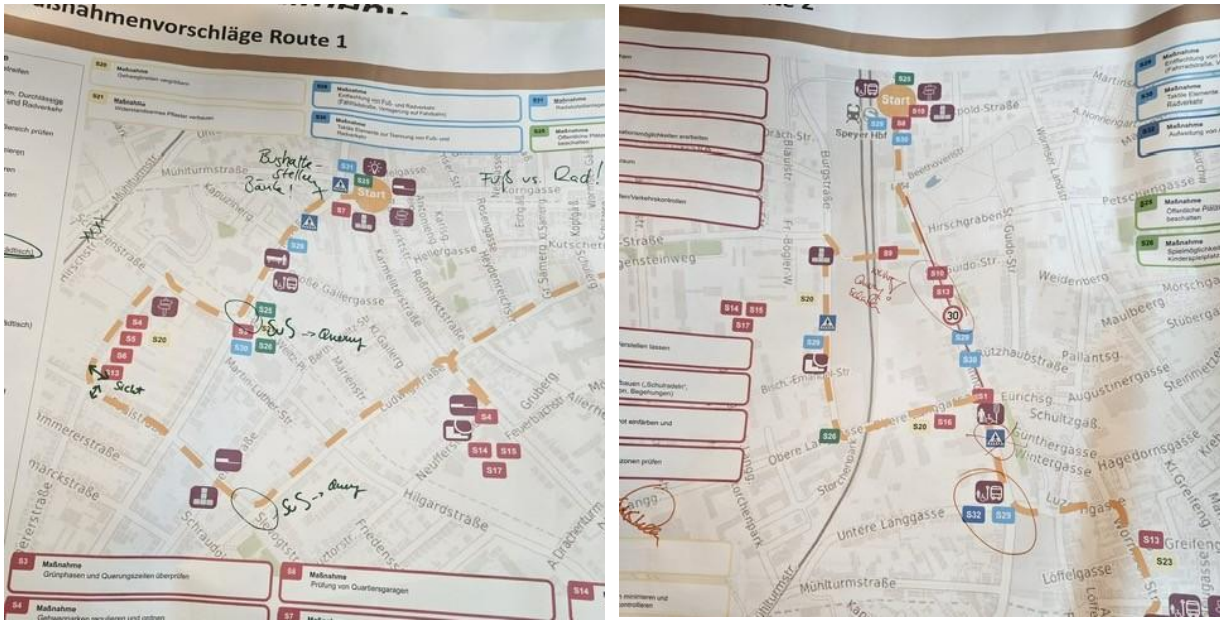


Abbildung 19: Abschlussworkshop in Speyer (Sweco)

Nach der Vorstellung des Projekts im Plenum versammelten sich die rund 25 Teilnehmenden an den Maßnahmenpostern. An diesen konnten sie zu den Maßnahmenempfehlungen Rückfragen stellen und diese diskutieren. Die Präsentation, die Maßnahmenposter und die Dokumentation an den Stationen sind im Anhang des Berichtes zu finden. Die Maßnahmen „Sitzmöglichkeiten auf öffentlichen Plätzen und Bushaltestellen schaffen (S28)“ und „Beschilderungen überprüfen/ Kommunikationsmöglichkeiten

erarbeiten (S9)“ werden als besonders wichtig herausgestellt. Mangelnde Sitzmöglichkeiten werden insbesondere für Ältere als Hindernis bei der Bewältigung langer Wegestrecken erlebt. Eine unvorsichtige Fahrweise von E-Scootern und Radfahrenden behindert den Fußverkehr auf der Maximilianstraße. Hier herrscht insbesondere bei älteren Verkehrsteilnehmenden ein großes Unsicherheitsgefühl. Ähnliche Probleme ergeben sich auf der Bahnhofstraße.

4 Stärken und Schwächen in Kommune

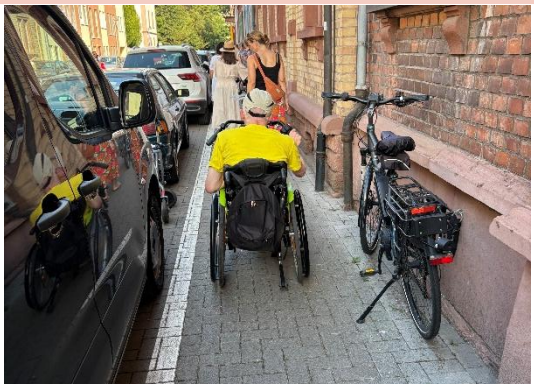
Im Rahmen der Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks sowie auf Grundlage ergänzender Hinweise aus der Verwaltung konnten Einschätzungen zur Situation des Fußverkehrs in Speyer ermittelt werden. Aus Sicht der Fußgängerinnen und Fußgänger zeigen sich dabei sowohl positive Aspekte als auch Bereiche mit Nachholbedarf und Verbesserungspotenzial.

Tabelle 2: Stärken Speyers im Fußverkehr

Handlungsfeld	Stärken	Beispielbild
Verbindung zum ÖPNV	Der ZOB weist aufgrund seiner Nähe zum Hauptbahnhof eine gute Umsteigesituation für den Fußverkehr auf. Weitere Haltestellen sollen auch im Sinne der Barrierefreiheit ertüchtigt werden.	
Verbindung und Fußwegenetz	Die Fußgängerzone in Speyer räumt dem Fußverkehr Vorrang ein und ist dank barrierearmer Pflasterung gut begeh- sowie mit Rollstuhl und Rollator befahrbar. Neben der Fußgängerzone ist in Speyer auch eine zonierte Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h ausgewiesen. Diese fördert die Aufenthaltsqualität und Nahmobilität vor Ort. Wie auch in der Fußgängerzone findet sich hier niveaugleicher, barrierearmer Straßenraum.	
Aufenthaltsqualität und Attraktivität	Die Speyrer Innenstadt ist von einer guten Erreichbarkeit und hohen Aufenthaltsqualität geprägt. Das ergibt sich insbesondere durch den denkmalgeschützten Baubestand. Die Distanz zwischen Bahnhof und Maximilianstraße beträgt ca. 830 Meter Luftlinie. In der gesamten Innenstadt herrscht ein gutes Angebot an Nahversorgung, Gastronomie, Einzelhandel und spezialisierten Dienstleistungen	

	wie Fachärzten. Für den touristischen Fußverkehr besteht ein Beschilderungssystem in der Speyrer Innenstadt. Dies ermöglicht eine schnelle Orientierung innerhalb der Innenstadt.	
Sicherheit	Die Stadt Speyer hat damit begonnen eine zunehmende Trennung von Fuß- und Radverkehr voranzutreiben. Neben weiteren Planungen u.a. entlang der Bahnhofsstraße ist dies schon in Teilen der Burgstraße umgesetzt.	
Barrierefreiheit	Das Viadukt ist ein gutes Beispiel barrierefreier Anrampung. Das Viadukt ist für den Fußverkehr eine wichtige Ost-West-Verbindung in der Speyrer Innenstadt.	

Tabelle 3: Schwächen Speyers im Fußverkehr

Handlungsfeld	Schwächen	Beispielbild
Verbindung zum ÖPNV	An ausgewählten Stellen ist die Verbindung zwischen Fußverkehr und dem ÖPNV verbesserungswürdig. Probleme ergeben sich am Postplatz und an der Haltestelle Postgraben. Am Postplatz ist keine Barrierefreiheit gegeben, an der Haltestelle Postgraben ergeben bestehen Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr.	
Verbindung und Fußwegenetz	Entlang vieler Streckenabschnitte, insbesondere im Kämmerergebiet, schränken die vorhandene Bebauung, Gehwegparken und weitere Hindernisse die nutzbare Gehwegbreite stark ein.	
Aufenthaltsqualität und Attraktivität	Trotz der hohen Aufenthaltsqualität in der Innenstadt Speyers fehlt es an vielen Stellen an Begrünung und Beschattung, was die Aufenthaltsqualität in den heißen Sommermonaten mindert. Zusätzlich werden für Ältere mehr Sitzmöglichkeiten benötigt.	

Sicherheit	An vielen Stellen der Speyrer Innenstadt, insbesondere entlang der Bahnhofstraße, wird der Radverkehr zusammen mit dem Fußverkehr geführt. Das führt immer wieder zu Konflikten, nicht zuletzt wegen der vor Ort vorliegenden Minderbreiten.	
Barrierefreiheit	Die Barrierefreiheit ist in der Innenstadt nicht immer konsequent umgesetzt: versetzte Bordsteinabsenkungen erschweren das Queren und verlängern die Querungsdistanz, Querungsstellen sind nicht konsequent barrierefrei ausgebaut und die abschnittsweisen gewählten Oberflächen bieten einen hohen Rollwiderstand.	

5 Maßnahmenempfehlungen für den Fußverkehr

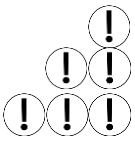
Die nach stehenden Maßnahmenempfehlungen wurden im Rahmen des Fußverkehrs-Checks in der Stadt Speyer erarbeitet. Sie basieren auf den Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, den Beiträgen während der beiden Begehungen sowie den im Verlauf des gesamten Prozesses gewonnenen Eindrücken und Erkenntnissen. Daraus wurden Maßnahmenvor-schläge für die fünf Handlungsfelder für den Fußverkehr abgeleitet:



Abbildung 20: Handlungsfelder des Fußverkehrschecks

Im vorliegenden Endbericht werden nicht alle Maßnahmenvorschläge ausführlich beschrieben und begründet, sondern es werden die für Speyer wichtigsten und typischen Maßnahmenempfehlungen in Steckbriefen aufgearbeitet. Die nachfolgenden **Steckbriefe** sind hierbei wie folgt aufgebaut:

- **Titel des Steckbriefs** mit Lokalisierung innerhalb des Untersuchungsgebiets.
- **Kosten:** Grob geschätzte Kosten für die Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen, diese basieren auf den Erfahrungswerten aus anderen Fußverkehrs-Checks und sind in der Regel mit den Kommunen abgestimmt.
  Die Kostenschätzung kann nicht auf die Einzelmaßnahme bezogen werden, da im Rahmen der Fußverkehrs-Checks keine Kostenschätzung nach HOAI-Leistungsphasen vorgenommen werden kann, sondern dienen dazu, ein grob geschätztes Gesamtbudget für die Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen zu geben. So erhalten die Kommunen einen Hinweis, welche Jahresbudgets in den Haushalt einzustellen sind, wenn die Maßnahmenempfehlungen beispielsweise in einem Zeitraum von bis zu fünf oder auch 10 Jahren umgesetzt werden sollen. Die Kostenschätzung gibt ein Volumen an, dass sich nicht nur auf Eigenmittel bezieht, vielmehr können manche Maßnahmenempfehlungen auch mit Mitteln der Landes-, Bundes- oder EU-Förderung finanziert werden oder auch in andere Projekte integriert werden.
- **Bürgervotum/Priorität:** Priorisierung der Maßnahmen, die durch die Bürgerinnen und Bürger im Abschlussworkshop vorgenommen und durch das Fachbüro sowie die Stadtverwaltung fachlich ergänzt wurden:

   geringe Priorität bei Bürgervotum

   mittlere Priorität bei Bürgervotum

hohe Priorität bei Bürgervotum

- **Planungshorizont:** Gibt eine Auskunft über die Umsetzungszeiträume basierend auf dem planerischen und baulichen, aber auch finanziellen Aufwand, der für die Umsetzung der Maßnahmen zu erwarten ist. Nicht berücksichtigt wird hierbei, dass durch die Integration der Maßnahmenempfehlung in andere Maßnahmenvorhaben (wie z.B. Kanalsanierungen) die Umsetzungszeiträume sich verschieben können:

  
  Kurzfristige Maßnahmen: hierunter werden z.B. Markierungen, Beschilderungen, Optimierung von Sperrpfosten, punktuelle Oberflächenverbesserungen und der Einbau von differenzierten Borden gefasst. Unter kurzfristig wird angenommen, dass die Verwaltung diese Maßnahmenempfehlungen innerhalb der nächsten **drei Jahre** umsetzen kann.

  
  Mittelfristige Maßnahmen: erfordern keine übergreifenden konzeptionellen Vorarbeiten oder können auch realisiert werden, ohne dass ein Komplettumbau erforderlich wäre. Für einen mittelfristigen Umsetzungshorizont nehmen wir der Erfahrung nach **vier bis sieben Jahre** an.

  
  Perspektivische Maßnahmen: gehen über den Zeitrahmen **von sieben Jahren** hinaus und haben einen längeren planerischen Vorlauf, erfordern Beteiligung und eine intensive politische Diskussion und Abstimmung sowie in der Regel die Akquirierung von Fördermitteln.

- **Problem/Schwäche:** Konkretisiert die aktuelle Situation vor Ort und benennt die subjektiven und objektiven Probleme und Schwächen.
- **Maßnahmenempfehlung:** Definiert bis zu drei Einzelmaßnahmen, basierend auf der Situation vor Ort, um die Situation des Fußverkehrs zu verbessern.
- **Maßnahmenbeschreibung:** Beschreibt die konkrete Maßnahme vor Ort und erläutert die Empfehlungen.
- **Hinweise und Erläuterungen:** Benennen basierend auf dem aktuellen Stand der Regelwerke Hinweise, die bei der Umsetzung zu beachten sind.
- **Weitere Einsatzorte:** Bezieht sich auf Orte mit ähnlichen Situationen im Untersuchungsgebiet, bei denen die vorgeschlagene Lösung übertragbar ist.
- **Baulast:** Gibt den zuständigen Baulastträger an.
- **Weitere Handlungsfelder:** Oftmals sind Maßnahmenempfehlungen intersektional zu verstehen und eine Zuordnung zu einem Handlungsfeld ist nicht trennscharf. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind die Steckbriefe einem Handlungsfeld primär zugeordnet, können jedoch auch andere Handlungsfelder betreffen.
- **Best-Practice:** Zeigt ein Beispiel-Foto zu einer gelungenen Umsetzung oder auch eine Musterlösung, die auf der Basis von Musterlösungen aus Baden-Württemberg oder Nordrhein-Westfalen erstellt worden sind.

Eine tabellarische Gesamtübersicht aller Maßnahmenempfehlungen ist Anhang 5 zu entnehmen.

5.1 Handlungsfeld Sicherheit

Sicherheit ist die Basis des Zu- Fuß- Gehens und umfasst hierbei sowohl die objektiven Aspekte der Verkehrssicherheit wie die Unfallstatistik, aber auch die subjektiven Erfahrungen. der Unsicherheit bis zur Mobilitätseinschränkung. Ist ein Weg nicht sicher zu begehen, wird er im schlechtesten Fall nicht gegangen. Vor allem vulnerable Personengruppen, hier vor allem Kinder und Senioren, werden durch mangelnde Sicherheit bzw. auch durch ein empfundenes Unsicherheitsgefühl von der eigenständigen Mobilität aus-geschlossen.

Die Teilnehmenden haben darüber hinaus auf der Begehung mehrfach auf Sicherheitsdefizite hingewiesen, die sie subjektiv empfinden und die nach Möglichkeit beseitigt werden sollten. Die Maßnahmenempfehlungen hierzu werden im Folgenden ausgeführt.

Eine sichere und damit für alle zugängliche Fußverkehrsinfrastruktur ist für die Qualität des Fußverkehrs in Speyer unerlässlich. Dies heißt in Bezug auf Speyer insbesondere sichere Querungsstellen, eine konfliktarme Führung verschiedener, nahmobiler Verkehrsarten. Für die Gestaltung sicherer Fußverkehrsanlagen ausschlaggebend, sind hierbei folgende Richtlinien: EFA (FGSV 2002: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen), RASt (FGSV 06: Richtlinie für die Anlage für Stadtstraßen).

5.1.1 Querungen optimieren

5.1.1.1 Aufstellflächen sichern

S1 – Aufstellflächen sichern - KP Bahnhofstraße/Obere Langgasse

Kosten	Priorität	Planungshorizont
12.000,00 €	! ! !	⧗

Problem / Schwäche	Der Knotenpunktbereich Bahnhofstraße/Obere Langgasse ist niveaugleich ausgestaltet. Dies führt zu einem Überfahren der Fußverkehrsanlagen am Kurvenscheitel und teilweise der Aufstellflächen für den auf die grüne Ampelphase wartenden Fußverkehrs. Es handelt sich hierbei um einen vielbefahrenen Knotenpunkt, an dem während der Begehung sowohl KfZ- als auch Schwerverkehr anzutreffen war. Dieser Umstand stellt eine Gefahr für den Fußverkehr dar und steigert das subjektive Unsicherheitsgefühl. Im Bereich des KP Bahnhofstraße/Obere Langgasse sind weiterhin viele Schulverkehre anzutreffen.



Abbildung 21: KP Bahnhofstraße/Obere Langgasse (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung	• Überfahren durch Poller oder mobile Elemente vermeiden • Aufpflasterung/Teilaufpflasterung von Kreuzungs- oder Querungsbereichen • Gehwegbereiche baulich absetzten • Einrichtung vorgezogener Seitenräume in Verbindung mit einer Schleppkurvenprüfung
Maßnahmen-beschreibung	Der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Obere Langgasse soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr baulich angepasst werden. Das Überfahren von Gehweg- und Aufstellflächen durch den Kfz- und Schwerverkehr ist durch Poller oder mobile Elemente zu verhindern. Vorzugsweise sind dauerhafte bauliche Absetzungen mit klaren Kanten oder Belagswechseln herzustellen. Aufpflasterungen beziehungsweise Teilaufpflasterungen im Kreuzungs- und Querungsbereich können die Geschwindigkeit reduzieren und

	die Aufmerksamkeit erhöhen. Hier ist die Verbindungsfunktion und Klassifizierung zu beachten. Vorgezogene Seitenräume verkürzen die Querungswege und schützen insbesondere den Schulverkehr.
Hinweise und Erläuterungen	Zur Vermeidung des Überfahrens von Fußverkehrsflächen sind vorrangig bauliche und eindeutig erkennbare Maßnahmen vorzusehen. Die Einhaltung der Barrierefreiheit ist zu beachten. Aufpflasterungen oder Teilaufpflasterungen reduzieren die Geschwindigkeit und erhöhen die Aufmerksamkeit. Gehwegbereiche sind durch klare Kanten, Belagswechsel oder bauliche Absetzungen von der Fahrbahn zu trennen. Vorgezogene Seitenräume verkürzen die Querungsstrecke und sind mittels Schleppkurvenprüfung für den maßgebenden Schwerverkehr festzulegen. Aufpflasterungen sind grundsätzlich möglich, bedürfen im öffentlichen Straßenraum jedoch der Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Die Ausführung darf die Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Entwässerung sowie die Befahrbarkeit durch Rettungs- und Schwerverkehr nicht beeinträchtigen. Verkehrsführung und Vorfahrt müssen eindeutig erkennbar bleiben.
Weitere Einsatzorte	Vergleichbare Knotenpunkte mit überfahrbaren Fußverkehrs- und Aufstellflächen sollten im gesamten Stadtgebiet überprüft werden. Insbesondere an stark frequentierten Knotenpunkten und im Umfeld von Schulen besteht ein erhöhter Handlungsbedarf.
Baulast	Stadt Speyer
weitere Handlungsfelder	Barrierefreiheit

5.1.1.2 Sichere/zusätzliche Querungen für Fußverkehr prüfen

S2 – Sichere/zusätzliche Querungen für Fußverkehr prüfen – Postplatz, Gilgenstraße		
Kosten	Priorität	Planungshorizont
70.000,00 – 300.000,00 €	❗❗❗	⌛⌛

Problem / Schwäche	Der Postplatz ist ein stark vom Verkehr geprägter Konfliktraum in der Innenstadt. Der Platz ist aktuell als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Durchgangsverkehr ausgeprägt. Laut den Teilnehmenden der Begehung mangelt es an sicheren, und direkten Querungen für den Fußverkehr (z.B. in Form von Fußgängerüberwegen). Bestehende Absenkungen sind nicht seitengleich und machen weite Querungsdistanzen notwendig. Im Sinne der Barrierefreiheit wird die Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten gefordert. Weiterhin ist die Gilgenstraße seit Ende 2024 als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 ausgewiesen. Laut Teilnehmenden mangelt es hier an sicheren Querungsmöglichkeiten.

Maßnahmen-empfehlung	Zusätzliche Fußgängerüberwege (FGÜ) und Querungen prüfen und umsetzten, bzw. bei bevorstehenden städtebaulichen Entwicklungen einbeziehen.
Maßnahmen-beschreibung	Im Falle des Postplatzes sind sichere Querungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit zu schaffen. Hierbei ist insbesondere Seitengleichheit zu achten, um lange Querungsdistanzen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen oder Menschen mit Sehbehinderung zu verhindern. Auf der Gilgenstraße ist die Einrichtung eines weiteren Fußgängerüberwegs zu prüfen.
Hinweise und Erläuterungen	FGÜ bieten Zu-Fuß-Gehenden die komfortabelste und sicherste Querungsmöglichkeit, denn ausschließlich an FGÜ hat der Fußverkehr immer Vorrang, was vor allem auch für seheingeschränkte Personen von Vorteil ist. Gesicherte Querungsstellen sollen immer mit differenzierter Bordhöhe (Nullabsenkung für Mobilitätseingeschränkte, 6 cm Bordhöhe für Seheingeschränkte) ausgebildet werden und die Bordanlagen einen visuellen Kontrast aufweisen (LBM, 2020). Mit der Novellierung der StVO und der VwV-StVO 2024/25 hat der Gesetzgeber Bund die Einsatzbereiche von FGÜ erweitert. FGÜ müssen nicht mehr mit einer besonderen Gefahrenlage begründet werden und können nunmehr auch im Rahmen einer Angebotsplanung (v.a. an besonders schützenswerten Einrichtungen, an Hauptwegen des Fußverkehrs, an hoch frequentierten Schulwegen) umgesetzt werden. Seit der Novellierung kann nun auch an FGÜ Tempo 30 angeordnet werden. Ein Fußgängerüberweg (FGÜ) ist in einem innerörtlichen Geschäftsbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h grundsätzlich möglich.
Weitere Einsatzorte	Die Schaffung barrierefreier und sicherer Querungshilfen in Speyer ist eine wichtige Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs, da die Querungsbedarfe vielerorts hoch sind. Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte: • Burgstraße (zusätzlich zu bestehenden Angeboten), • Bahnhofstraße (gegenüber Villa Ecarius), • KP Obere Langgasse/Bahnhofstraße (nördlicher Arm i.R. Bahnhofstraße zu prüfen)
Baulast	Stadt Speyer, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Weitere Handlungsfelder	Barrierefreiheit
Best-Practice-Beispiel	Fußgängerüberwege bei Tempo-20, Stadt Köln: Verkehrsversuch Dellbrücker Hauptstraße -

5.1.1.3 *Grünphasen und Querungszeiten überprüfen*

S3 – Grünphasen und Querungszeiten überprüfen – Bartholomäus-Weltz-Platz		
Kosten	Priorität	Planungshorizont
5.0000,00 €	!!	⧗

Problem / Schwäche	Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden während des Prozesses die teils sehr kurzen Grünphasen an den Lichtsignalanlagen in der Speyrer Innenstadt angemerkt. Insbesondere Ältere, mobilitätseingeschränkte oder sehbehinderte Bürgerinnen und Bürger können in den kurzen Schaltzeiten der Grünphase die vollen Querungsdistanzen oft nicht zurücklegen. Die LSA-Schaltungen, insbesondere am Bartholomäus-Weltz-Platz, sind fußverkehrsunfreundlich durch das bedingt verträgliche Fußverkehrsgrün und die versetzte Anordnung der Furten.
Maßnahmen-empfehlung	Anpassung einer bestehenden LSA zur optimierten Querung des Fuß-/ Radverkehrs
Maßnahmen-beschreibung	Dieser komplexe Knotenpunkt erfordert eine Detailuntersuchung, um die Verbesserungspotenziale für den Fußverkehr ermitteln und abwägen zu können. Es sollte geprüft werden, ob die LSA-Schaltung dahingehend optimiert werden kann, dass der Fußverkehr längere Grünphasen zugewiesen bekommen kann. Die LSA sollte barrierefrei umgebaut werden (taktile und akustische Leitsysteme). Eine Prüfung weiterer Knotenpunkte, abseits des Bartholomäus-Weltz-Platz, wird empfohlen.
Hinweise und Erläuterungen	Fußverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen (LSA) – allgemein bekannt als „Ampeln“ – sollten so gestaltet sein, dass sie die Sicherheit und Attraktivität des zu Fuß Gehens fördern und die Bedürfnisse aller Gruppen von Zu-Fuß-Gehenden berücksichtigen. Das Abbiegen von Kfz in die Grünphase des Fußverkehrs („bedingt verträgliches Fußgängergrün“) sollte vermieden werden (FGSV, 2002) und die Grünphasen für den Fußverkehr inklusive Räumzeiten so bemessen sein, dass auch langsamere mobilitätseingeschränkte Menschen in einem Zug ausreichend sicher die Straße überqueren können. Die Einrichtung erfolgt unter Beachtung der RiISA (FGSV, 2015), der RASt 06 (FGSV, 2006), sowie des BASt-Bericht V 217 (2012): Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen (BASt, 2012) und den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (FGSV, 2011)



Abbildung 22: Querung am Bartholomäus-Weltz-Platz (Sweco)

weitere Einsatzorte	Die Schaffung fußgängerfreundlicher, barrierefreier LSA in Speyer ist eine außerordentlich wichtige Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs. Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte: • Bushaltestelle Postgraben
Baulast	Stadt Speyer
weitere Handlungsfelder	Barrierefreiheit
Best-Practice-Beispiel	



Abbildung 23: Best-Practice-Beispiel: Diagonalgrün in Köln-Nippes (Via GmbH)

5.1.2 Sicherheit entlang von Gehwegen erhöhen

5.1.2.1 Gehwegparken regulieren und ordnen

S4 – Gehwegparken regulieren und Ordnen – Kämmerergebiet		
Kosten	Priorität	Planungshorizont
30.000,00 €	❗❗❗	⏳⏳

Problem / Schwäche	Im Kämmerergebiet ist das Thema Parken prägend. Aufgrund fehlender privater Stellplätze in den Mehrparteienhäusern besteht ein hoher Parkdruck. Das Gehwegparken ist zwar stellenweise durch Markierungen geordnet, führt jedoch insgesamt zu teils zu schmalen Restgehwegbreiten, die für Kinderwagen oder Rollstühle nicht ausreichen. Zusätzlich schränken abgestellte Fahrräder an den Gebäuden die Breite weiter ein.



Abbildung 24: Gehwege im Kämmerergebiet (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung	• konsequente Ordnung des Parkens durch Markierung • regelmäßige Kontrollen durch den Ordnungsdienst • Umgestaltung der Verkehrsführung, insbesondere Prüfung von Einbahnstraßenregelungen • Darüber hinaus: Prüfung von Bewohnerparken • Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten, durch Aufheben des Gehwegparkens
Maßnahmen-beschreibung	Das Gehwegparken im Kämmerergebiet ist abschnittsweise neu zu ordnen und auf Bereiche mit ausreichender Restgehwegbreite zu begrenzen. Einheitliche Parkstandsmarkierungen sollen die zulässige Parkordnung eindeutig sichtbar machen; die rechtliche Zulässigkeit ist zusätzlich durch Beschilderung sicherzustellen. In Engstellen ist das Gehwegparken aufzuheben und durch Fahrbahnparkstände oder Halt- beziehungsweise Parkverbote zu ersetzen. Gehwege sind dauerhaft von Fahrrädern, Mülltonnen und sonstigen Hindernissen freizuhalten. Das schließt auch die Umnutzung einzelner Parkstände und punktuelle Installation von Fahrradbügeln mit ein. Zur Entlastung des Parkdrucks können Einbahnstraßenregelungen und die Einrichtung eines Bewohnerparkbereichs geprüft werden. Dabei sind Rettungs-, Liefer- und Radverkehr sowie mögliche Ausweichverkehre zu berücksichtigen. Regelmäßige Kontrollen durch den Ordnungsdienst sichern die Einhaltung der angeordneten Parkordnung.
Hinweise und Erläuterungen	Die Parkordnung sollte abschnittsweise überprüft und durch **einheitliche Parkstandsmarkierungen** eindeutig festgelegt werden. Die Markierungen müssen so angeordnet werden, dass eine durchgängige und ausreichend

breite Gehwegfläche verbleibt. Sie ersetzen jedoch nicht die erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung: Zulässiges Gehwegparken muss eindeutig durch Verkehrszeichen, beispielsweise Zeichen 315, oder eine entsprechende Regelung ausgewiesen werden.

In Bereichen mit zu schmalen Gehwegen sollte das Gehwegparken aufgehoben und durch Fahrbahnparkstände oder ein Halt- bzw. Parkverbot ersetzt werden. Die Einhaltung ist durch regelmäßige Kontrollen zu überwachen. Eine Einbahnstraßenregelung kann geprüft werden, erfordert jedoch die Bewertung von Rettungs-, Liefer- und Radverkehr sowie möglichem Ausweichverkehr.

Bewohnerparken ist bei drohendem hohen Parkdruck und begrenztem Parkraum grundsätzlich möglich. Voraussetzung ist straßenverkehrsrechtliche Anordnung. Gehwege sind zudem von Fahrrädern, Mülltonnen und sonstigen Hindernissen freizuhalten.

Weitere Einsatzorte	Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte: • Kämmerergebiet (gesamt), hier insbesondere: Schützenstraße, Paulstraße, Kämmererstraße • Zeppelinstraße/Neufferstraße, • Bahnhofvorplatz
Koordination	Stadt Speyer

5.1.2.2 Knotenpunkte freihalten

S5 –Knotenpunkte freihalten– Kämmerergebiet

Kosten	Priorität	Planungshorizont
20.000,00 €	❗❗❗	⏳⏳

Problem / Schwäche	Insbesondere in den Wohngebieten Speyers sind Kreuzungsbereiche durch Falschparker blockiert. Das wirkt sich negativ auf die Verkehrssicherheit aus, da für den Fuß- und Kfz-Verkehr wichtige Sichtachsen blockiert und Querungsdistanzen verlängert werden. Der durch die StVO festgelegte Mindestabstand von 5 Metern zum Schnittpunkt der Fahrbahnkanten ohne vorhandene Radverkehrsführung wird hier selten eingehalten.
Maßnahmen-empfehlung	• Markierung oder Pflasterung von Gehwegnase • Freihalten des Kreuzungsbereich durch den Einsatz von mobiler Begrünung, Pollern oder Radabstellanlagen • Aufpflasterung/Teilaufpflasterung von Kreuzungs- oder Querungsbereichen
Maßnahmen-beschreibung	Kreuzungsbereiche sollen durch bauliche und gestalterische Maßnahmen dauerhaft freigehalten werden. Gehwegnasen können markiert oder gepflastert und bei Bedarf durch Poller, mobile Begrünung oder Radabstellanlagen gesichert werden. Dadurch werden Sichtbeziehungen verbessert,

	Querungswege verkürzt und die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Kfz-Verkehr erhöht. In geeigneten Bereichen sind ergänzend Aufpflasterungen oder Teilaufpflasterungen zu prüfen. Die Gestaltung ist barrierefrei auszuführen und darf die Befahrbarkeit durch Rettungs- und Lieferverkehr nicht beeinträchtigen. Ergänzend sind die Einhaltung der geltenden Abstände und die Wirksamkeit der Maßnahmen regelmäßig zu kontrollieren.
Hinweise und Erläuterungen	Die Maßnahme umfasst die dauerhafte Überprüfung, Aktualisierung und den Ausbau der sicheren Gestaltung des Fußnetzes. Beispielhafte Systemskizze: Verbesserung der Kreuzungssituation durch Poller und Markierung.

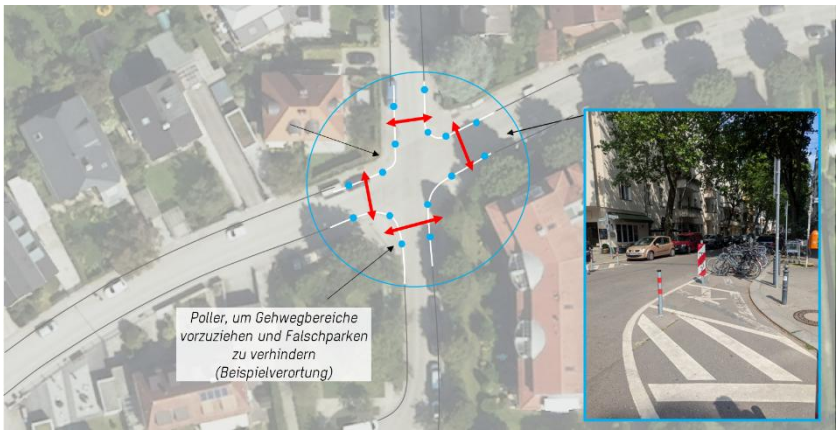


Abbildung 25: Beispielhafte Systemskizze - Verbesserung der Kreuzungssituation durch Gehwegnasen (Sweco).

Weitere Einsatzorte	Eine bauliche Veränderung der Kreuzungsbereiche kann entlang folgender Strecken erfolgen und sollte stadtweit geprüft werden: • Schützenstraße, • Paulstraße, • Kämmererstraße
Koordination	Stadt Speyer, Sachgebiete Planung und Tiefbau

5.1.2.3 Prüfung von Quartiersgaragen

S6 – Prüfung von Quartiersgaragen – Kämmerergebiet		
Kosten	Priorität	Planungshorizont
5.000.000,00 €	!	⧗⧗⧗

Problem / Schwäche	Im Kämmerergbeit (Schützenstraße, Paulstraße, Kämmererstraße) ist das Thema Parken prägend. Aufgrund fehlender privater Stellplätze in den Mehrparteienhäusern besteht ein hoher Parkdruck. Dieser führt zu Konflikten mit dem Fußverkehr, der Fußverkehr wird nicht selten durch geparkte Kfz behindert. Das Gehwegparken ist zwar stellenweise durch Markierungen geordnet, führt jedoch insgesamt zu teils zu schmalen Restgehwegbreiten, die für Kinderwagen oder Rollstühle nicht ausreichen. Zusätzlich schränken abgestellte Fahrräder an den Gebäuden die Breite weiter ein. Auch in Knotenpunktbereichen wird häufig geparkt, wodurch Sichtbeziehungen beeinträchtigt werden.

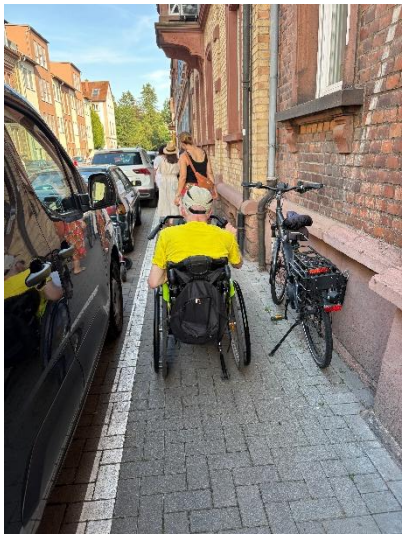


Abbildung 26: Beengte Verhältnisse im Kämmerergebiet (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung	Prüfung einer Quartiersgarage im Kämmerergebiet
Maßnahmen-beschreibung	Zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums im Kämmerergebiet soll die Einrichtung einer Quartiersgarage geprüft werden. Erste Schritte hierzu wurden durch die Stadtverwaltung bereits getätigt, ein Grundstückserwerb war bisher nicht möglich. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr zu bündeln und die Zahl parkender Fahrzeuge im Straßenraum zu reduzieren. Dadurch können Flächen für regelkonforme Radverkehrsanlagen, ausreichend breite Fußverkehrsanlagen sowie sichere Sichtbeziehungen an Grundstückszufahrten und Querungsstellen geschaffen werden. Die Quartiersgarage sollte möglichst am Rand des jeweiligen Quartiers liegen und über sichere, barrierearme Fuß- und Radwege an die umliegenden Wohnbereiche angebunden werden. Ergänzend sollte die Garage über ausreichend dimensionierte und gut zugängliche Fahrradabstellanlagen verfügen. Eine langfristige Lösung lässt sich jedoch nur in Verbindung mit einer Neuordnung oder Bewirtschaftung des Parkraums erreichen.
Hinweise und Erläuterungen	Bei einer Quartiersgarage in einem dicht bebauten Bestandsquartier sind die begrenzte Flächenverfügbarkeit, die bestehende Bebauungsstruktur und die Interessen der Anwohnerschaft besonders zu berücksichtigen. Zu prüfen sind daher geeignete Grundstücke, Innenhöfe oder Bestandsgebäude. Kosten

	können insbesondere durch Grundstückserwerb, Abriss oder Umnutzung, Gründung, Brandschutz, Belüftung, Lärmschutz, Barrierefreiheit sowie die Anpassung der Zu- und Abfahrten entstehen. Für die Akzeptanz im Quartier sind eine transparente, vorzugsweise anwohnerorientierte Stellplatzvergabe und ein abgestimmtes Parkraummanagement erforderlich. Betrieb und Bewirtschaftung können durch die Kommune, eine Wohnungsbaugesellschaft oder einen privaten Betreiber erfolgen. Neben den Investitionskosten sind laufende Aufwendungen für Wartung, Reinigung, Beleuchtung, Sicherheit und Zugangssysteme einzuplanen. Da Stellplatzentgelte möglicherweise nicht zur vollständigen Kostendeckung ausreichen, sollte vor der Umsetzung eine standortbezogene Wirtschaftlichkeits- und Machbarkeitsuntersuchung erstellt werden. Freiwerdende Straßenflächen sollten vorrangig zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur genutzt werden.
weitere Einsatzorte	Diese Maßnahme beschränkt sich auf das Kämmerergebiet.
Baulast	Stadt Speyer
weitere Handlungsfelder	Barrierefreiheit

5.1.2.4 Verkehre lenken und alternativ führen

S7 – Verkehre lenken und alternativ führen – Domplatz, Postplatz

Kosten	Priorität	Planungshorizont
30.0000,00 €	!!	⧗⧗

Problem / Schwäche	Der Postplatz ist aktuell stark vom Kfz- und insbesondere vom Durchgangsverkehr geprägt. Da der Postplatz am Beginn der Maximilianstraße liegt und dadurch ein entsprechend hohen Fußverkehrsanteil aufweist, kommt es zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr. Die jetzige Kfz-Führung führt zu Unsicherheit. Die Funktion als attraktiver Aufenthalts- und Begegnungsraum wird eingeschränkt. Eine Tempo-20-Regelung, zwei signalgesicherte Querungsstellen, mobile Begrünung sowie Sitzbereiche bestehen, diese Maßnahmen führen bislang jedoch noch nicht zu einer ausreichend ruhigen und fußgängerfreundlichen Platzsituation. Das Umfeld des Doms weist aufgrund des hohen Besucheraufkommens ein starkes Fußverkehrsaufkommen auf. Gleichzeitig führen An- und Abfahrten sowie

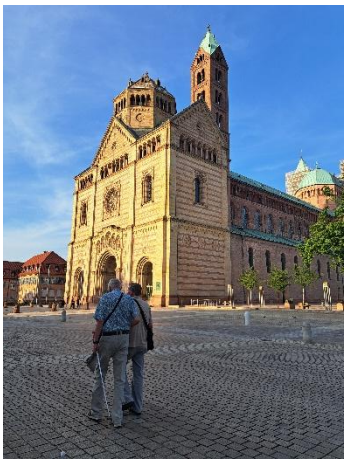


Abbildung 27: Verkehrsführung vor dem Speyrer Dom (Sweco)

	der bestehende Kfz-Verkehr zu Nutzungskonflikten. Obwohl der Bereich als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen ist und Schrittgeschwindigkeit gilt, wird diese in der Praxis nicht immer eingehalten. Orientierung und Wegeführung sind für sehbeeinträchtigte und mobilitätseingeschränkte Personen nicht ausreichend. Die vorhandenen Poller wirken teilweise unübersichtlich und erschweren eine intuitive Nutzung des verkehrsberuhigten Straßenraums.
Maßnahmen-empfehlung	Die geplante Umgestaltung des Postplatzes bietet die Chance, den Platz städtebaulich aufzuwerten und den Fuß-, Rad- und Busverkehr stärker zu berücksichtigen. • Verkehr verlagern, beruhigen und klarer führen, damit der Platz sicherer und angenehmer wird: Prüfung einer geänderten Kfz-Führung am Post- und Domplatz, beispielsweise durch Zufahrtsbeschränkung oder eine klare Trennung von Ziel- und Durchgangsverkehr. • Prüfung einer wirksamen Geschwindigkeitsüberwachung und ergänzender baulicher Maßnahmen, damit die Schrittgeschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich tatsächlich eingehalten wird. • Verkehrsrechtliche Änderungen, insbesondere Durchfahrtsbeschränkungen, Einbahnstraßen oder neue Querungsregelungen, sind durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu prüfen.
Maßnahmen-beschreibung	**Postplatz** Der Kfz-Verkehr soll am Postplatz klarer gelenkt und der Durchgangsverkehr möglichst auf geeignete Alternativrouten verlagert werden. Eine geänderte Verkehrsführung, beispielsweise durch eine Einbahnstraßenregelung in Richtung Karmeliterstraße i.V.m. Zufahrtsbeschränkung für den Kfz-Verkehr im nördlichen Bereich des Postplatzes, ist zu prüfen. Anlieger-, Liefer-, Bus- und Rettungsverkehre müssen hier weiterhin gewährleistet bleiben. Die Querungen zwischen Postplatz, Maximilianstraße und den angrenzenden Bereichen sind übersichtlicher und sicherer zu gestalten. **Umfeld des Doms** Im Domumfeld soll der Kfz-Verkehr stärker auf notwendige Zielverkehre beschränkt werden. Anlieger-, Liefer- und Rettungsverkehre sowie Zufahrten für mobilitätseingeschränkte Personen müssen erhalten bleiben; der Durchgangsverkehr ist möglichst umzuleiten. Die Poller und die Verkehrsführung sind so anzupassen, dass die Wege klarer, barrierefrei und besser orientierbar werden. Ergänzende Maßnahmen sollen die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit unterstützen
Hinweise und Erläuterungen	Am Postplatz sollte zunächst geprüft werden, welche Verkehre tatsächlich den Platz erreichen müssen und welcher Anteil lediglich durchfährt. Dafür kommen beispielsweise eine veränderte Verkehrsführung, eine Einbahnstraßenregelung oder zeitlich begrenzte Zufahrtsbeschränkungen

	infrage. Dabei sollten die Empfehlungen der RASt 06, der EFA und – für signalgesicherte Querungen – der RiLSA berücksichtigt werden. Im Umfeld des Doms könnten der Kfz-Verkehr stärker auf notwendige Zielverkehre wie Anlieger-, Liefer-, Rettungs- und gegebenenfalls Bus- und Taxiverkehre beschränkt werden. Zu möglichen Lösungen gibt es bereits Ansätze in der Stadt Speyer. Der vermeidbare Durchgangsverkehr sollte auf geeignete Alternativrouten verlagert werden. Da es sich um einen verkehrsberuhigten Bereich handelt, muss die Gestaltung die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit unterstützen. Hierzu können eine klarere Raumaufteilung, eine unterbrochene Fahrbeziehung, gestalterische Einengungen oder eine angepasste Oberflächengestaltung beitragen. Um die tatsächliche Verbindungsfunktion des Dom Vorplatzes für den Kfz-Verkehr besser einschätzen zu können, kann ein Verkehrsgutachten mit entsprechenden Verkehrszählungen angestrebt werden.
weitere Einsatzorte	*keine*
Baulast	Stadt Speyer
weitere Handlungsfelder	Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Attraktivität
Best-Practice-Beispiel	Stadt Regenburg: Verkehrskonzept Regensburger Altstadt • Kurzbericht und Maßnahmenplan

5.1.2.5 Kiss & Ride einrichten

S8 – Kiss & Ride einrichten - Bahnhofvorplatz		
Kosten **4.0000,00 €**	Priorität !	Planungshorizont ⧗
Problem / Schwäche	Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes kommt es regelmäßig zu irregulären Parkvorgängen. Auch während er Begehung, konnte das Beparken der Fußverkehrsanlage beobachtet werden. Es handelt sich hierbei schwerpunktmäßig um Hol- und Bringverkehre von Fahrgästen der Deutschen Bahn. Hierbei wird unteranderem die lokale Haltestelle oder die dem Bahnhof vorgelagerten Taxistände beparkt beparkt.	 Abbildung 28: Bahnhofvorplatz in Speyer (Sweco)
Maßnahmen-empfehlung	Prüfung einer Kiss & Ride-Zone am Bahnhofvorplatz	

Maßnahmen-beschreibung	Zur sicheren Abwicklung des Bring- und Abholverkehrs empfehlen wir die Prüfung einer **Kiss-&-Ride-Zone** am Bahnhofsvorplatz. Sie dient ausschließlich dem kurzfristigen Ein- und Aussteigenlassen von Fahrgästen. Die Fläche wird durch eine eindeutige Beschilderung und geeignete Fahrbahnmarkierungen gekennzeichnet. Ein längeres Warten und Parken ist nicht vorgesehen. Der Zu- und Abfahrtsbereich sollte so gestaltet werden, dass Fuß- und Radverkehr nicht beeinträchtigt werden und ein möglichst konfliktfreies Ein- und Aussteigen auf der Gehwegseite möglich ist. Die Nutzung und Einhaltung der Regelungen sollten insbesondere zu den Bring- und Abholzeiten regelmäßig kontrolliert werden.
Hinweise und Erläuterungen	Der Begriff **„Kiss & Ride“** ist in der StVO nicht als eigenständiges Verkehrszeichen geregelt. Eine Beschilderung mit der Aufschrift „Kiss & Ride“ hat daher für sich allein keine verkehrsrechtliche Anordnungswirkung. Die zulässige Nutzung muss durch vorhandene Verkehrszeichen und gegebenenfalls Zusatzzeichen eindeutig geregelt werden. Zusatzzeichen sind ebenfalls Verkehrszeichen und können die Bedeutung eines Hauptzeichens näher bestimmen. (§ 39 StVO) Für eine ausschließlich dem kurzfristigen Ein- und Aussteigen dienende Zone kommt insbesondere eine Regelung mit **Zeichen 286 „Eingeschränktes Haltverbot“** infrage. In diesem Bereich ist das Halten zum unmittelbaren Ein- und Aussteigen grundsätzlich zulässig; ein darüberhinausgehendes Warten oder Parken ist nicht gestattet. Die Haltedauer sollte auf den eigentlichen Fahrgastwechsel beschränkt werden. Ein Verlassen des Fahrzeugs oder ein längerer Aufenthalt des Fahrzeugs ist zu vermeiden. Soll auch ein kurzes Warten auf ankommende Fahrgäste ermöglicht werden, kann alternativ eine Parkregelung mit **Zeichen 314 „Parken“** und einer zeitlichen Begrenzung, beispielsweise durch Parkscheibe, geprüft werden. In diesem Fall ist die zulässige Höchstparkdauer eindeutig festzulegen und auf den vorgesehenen Nutzungszweck abzustimmen. Die Vorgaben zu Parkscheibe und zulässiger Parkdauer ergeben sich aus § 13 StVO. (Anlage 3 StVO – Zeichen 314, § 13 StVO)
weitere Einsatzorte	Dieser Maßnahmenvorschlag beschränkt sich auf den Einsatz am Bahnhofsvorplatz der Stadt Speyer.
Baulast	Stadt Speyer
weitere Handlungsfelder	Barrierefreiheit
Best-Practice-Beispiel	Ausstattungskatalog der mobiSTATIONEN des Regionalverbands Braunschweig: Ausstattungskatalog für mobiSTATIONEN

5.1.2.6 *Beschilderungen überprüfen/Kommunikationsmöglichkeiten erarbeiten*

S9 – Beschilderungen überprüfen/Kommunikationsmöglichkeiten erarbeiten – Viadukt, Maximilianstraße		
Kosten **10.000,00 € - 50.000,00 €**	Priorität !!!	Planungshorizont ⧗
Problem / Schwäche	Die Alltagsexpertinnen berichten immer wieder von Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr, sowie zwischen Fußverkehr und E-Scootern. Insbesondere ältere Verkehrsteilnehmende fühlen sich durch die geringen Distanzen während des Überholens und die gefahrenen Geschwindigkeiten der E-Scooter behindert und nehmen diese als Risiko wahr. Ein Schwerpunkt ist hier Insbesondere die Maximilianstraße. Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr sind auch aus anderen Stellen der Stadt bekannt, verdichten sich aber an der Bahnhofstraße und am Viadukt über die lokalen Gleisanlagen.
Maßnahmen-empfehlung	Bestehende Beschilderungen durch Kommunikationsmaßnahmen in Form von Bannern und gut sichtbaren Aufstellern ergänzen. Diese sollen auf bestehende Verkehrsregeln hinweisen und für Rücksicht werben.
Maßnahmen-beschreibung	Zur Entschärfung der Konflikte zwischen Rad-, Fuß- und E-Scooter-Verkehr sollen insbesondere in der Maximilianstraße, der Bahnhofstraße und am Viadukt die bestehenden Beschilderungen überprüft werden. Ergänzend sind gut sichtbare Kommunikationsmaßnahmen, etwa Banner und Aufsteller, umzusetzen, die auf die geltenden Verkehrsregeln hinweisen, zum Absteigen bzw. zur angepassten Geschwindigkeit auffordern und für gegenseitige Rücksichtnahme werben. Ergänzend hierzu sind Kontrollmaßnahmen umzusetzen (S13).
Hinweise und Erläuterungen	Banner, Aufsteller oder mobile Hinweisstelen könnten an den Zugängen und vor konfliktträchtigen Engstellen eingesetzt werden. Kurze, positiv formulierte Botschaften wie „Maximilianstraße: Bitte Rücksicht nehmen“, „Zu Fuß Gehende haben Vorrang – langsam fahren, Abstand halten“, „Bei Gegenverkehr bitte warten“ oder „Wenn es eng wird: absteigen und schieben“ sollten mit leicht verständlichen Symbolen und gegebenenfalls einem Hinweis auf die geltenden Verkehrsregeln kombiniert werden. Die FGSV betont bei gemeinsam genutzten Flächen von Fuß- und Radverkehr insbesondere die Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und eine konfliktarme Gestaltung. Die gemeinsame Führung sollte daher insbesondere an stark frequentierten Bereichen, Engstellen und wichtigen Fußverkehrsverbindungen kritisch überprüft werden. Dies ist für die Maximilianstraße von besonderer Bedeutung, da hier bereits subjektive Unsicherheiten und Konflikte mit älteren Menschen als besonders schutzbedürftiger Nutzergruppe festgestellt wurden, es sich jedoch um einen insgesamt verkehrsberuhigten Bereich handelt. (siehe FGSV: Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Flächen, FGSV: ERA)
weitere Einsatzorte	Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte: • Bahnhofstraße

	Die Maßnahme ist explizit gesamtstädtisch zu denken, kann aber schwerpunktmäßig an den identifizierten Bereichen durchgeführt werden. Erfahrungsgemäß erhöht sich die Wirksamkeit von Kommunikationsmaßnahmen, wenn eine gesamtstädtische Sichtbarkeit genießen.
weitere Handlungsfelder	Barrierefreiheit, Verbindung und Fußwegenetze
Best-Practice-Beispiel	#RIDERIGHT-Kampagne der Polizei und Ministeriums des Innern, für Digitalisierung und Europa Baden-Württemberg:



Abbildung 29: #RIDERIGHT Baden-Württemberg

5.1.2.7 *Umverteilung des Verkehrsraums*

S10 – Umverteilung Verkehrsraum – Bahnhofstraße (RV, Linksabbieger), Burgstraße		
Kosten	Priorität	Planungshorizont
1.000.000,00 €	❗❗❗	⌛⌛

Problem / Schwäche	Die aktuell problembehaftete Situation im Seitenraum der Bahnhofsstraße und am Bahnhofvorplatz, resultiert insbesondere aus Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr und der meist minderbreiten Führung beider Verkehrsarten. Hieraus resultiert nicht nur ein Sicherheitsrisiko, sondern auch Probleme für die Barrierefreiheit. Für Menschen mit Behinderung stellt die Bahnhofstraße mit ihren Minderbreiten, häufig blockierten Gehwegen und dem im Seitenraum geführten Radverkehr eine Herausforderung dar. Einfaches Passieren ist hier manchmal nur erschwert, Begegnungsverkehre gar nicht oder nur unter Ausscheren auf die Radverkehrsanlagen möglich. Eine ähnliche Situation liegt in der Burgstraße vor, die Teilnehmenden der Begehung fordern auch hier eine Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn. An dieser Stelle hat die Stadt Speyer hiermit schon begonnen.
Maßnahmen-empfehlung	Umverteilung des Verkehrsraums durch: Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn und ggf. Entnahme von Abbiegespuren
Maßnahmen-beschreibung	Durch die Verlagerung des Radverkehrs vom Seitenraum auf die Fahrbahn können die Flächen für den Fußverkehr verbreitert und Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden reduziert werden. Dies verbessert insbesondere die Bedingungen für Menschen mit Mobilitäts- oder Seheinschränkungen. Gleichzeitig wird der Radverkehr stärker in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs gerückt. Um ein besseres Raumangebot zu schaffen, kann die Entnahme von Linksabbiegestreifen auf der Bahnhofsstraße geprüft werden. Hierzu sind ggf. Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Bahnhofsstraße zu treffen.
Hinweise und Erläuterungen	Als Führungsform sollte vorrangig die Einrichtung ausreichend breiter Radfahrstreifen geprüft werden. Diese sind mit einer durchgezogenen Fahrbahnbegrenzung vom Kfz-Verkehr abgetrennt und werden durch Zeichen 237 sowie Fahrradpiktogramme gekennzeichnet. Sie sind dem Radverkehr vorbehalten und dürfen vom Kfz-Verkehr grundsätzlich nicht in Längsrichtung befahren werden. Eine Umsetzbarkeit ist maßgeblich von der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite abhängig, auch alternative Führungsformen sollten bei der Prüfung berücksichtigt werden. In der Burgstraße ist eine Führungsform



Abbildung 30: Aktuelle Situation an der Bahnhofstraße (Sweco)

	mit einem Radfahrstreifen nicht möglich, da der schützenswerte Baumbestand den Gestaltungspielraum beim Fahrbahnquerschnitt einschränkt. Ein Radschutzstreifen ist möglich, unter der Voraussetzung, dass die Borde baulich versetzt werden.
weitere Einsatzorte	Eine Umverteilung des Verkehrsraum sollte durch die Stadtverwaltung an entsprechenden Stellen stadtweit geprüft werden. Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit entsprechenden Radverkehrsanlagen ist der Führung im Seitenraum vorzuziehen.
Baulast	Stadt Speyer, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
weitere Handlungsfelder	Aufenthaltsqualität und Attraktivität
Best-Practice-Beispiel	Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH): Qualitätsstandards und Musterlösungen - Radverkehr

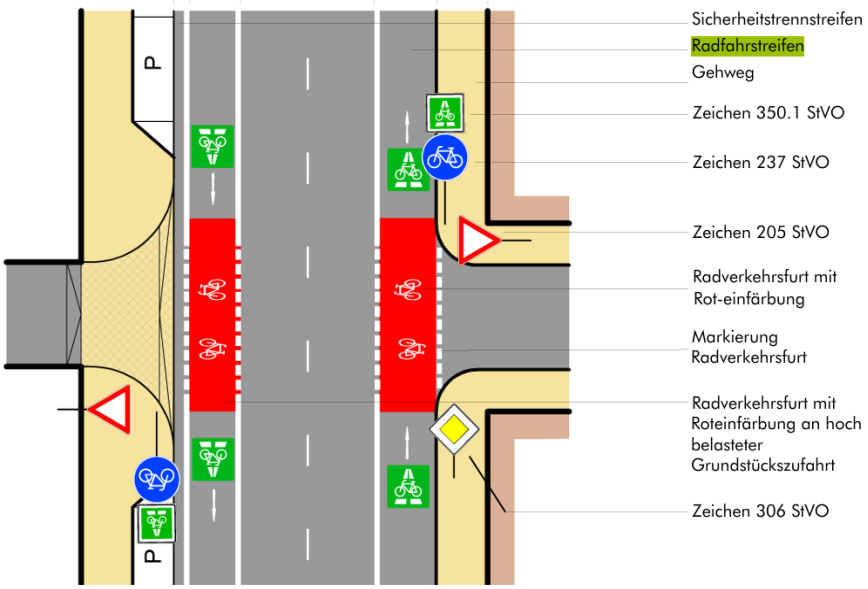


Abbildung 31: Führung auf Radfahrstreifen innerorts (Quelle: Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH))

5.1.3 Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren

5.1.3.1 Anordnung Tempo 30

S11 – Anordnung Tempo 30 – Bahnhofstraße (L 454)		
Kosten	Priorität	Planungshorizont
8.000,00 €	! ! !	⧗

Problem / Schwäche	An einigen Stellen in der Innenstadt, insbesondere in Bahnhofstraße werden die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs als zu hoch empfunden. Hier wird zusätzlich der Radverkehr auf getrennten und gemeinsamen Fuß- und Radwegen im Seitenraum geführt. Die sowohl minderbreiten Geh- und Radwege führen hier zu einem sehr hohen Konfliktpotenzial. Auch für Menschen mit Behinderung stellt die Bahnhofstraße mit Ihren Minderbreiten, häufig blockierten Gehwegen und dem im Seitenraum geführten Radverkehr eine Herausforderung dar.	

Abbildung 32: Aktuelle Situation an der Bahnhofstraße (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung	Anordnung von Tempo 30 auf der Bahnhofstraße
Maßnahmen-beschreibung	Die Anordnung von Tempo 30 auf der Bahnhofstraße ermöglicht das Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn. So würde die Situation des Fußverkehrs signifikant verbessert und die Barrierefreiheit gefördert. Weiterhin ermöglicht eine Reduktion der Geschwindigkeiten vor Ort auch den Gestaltungsspielraum des gesamten Straßenzuges. Geringe Geschwindigkeiten machen Abbiegesputen nicht länger notwendig, weiterhin kann der Fahrbahnquerschnitt verringert werden. Das ermöglicht eine Gestaltung attraktiver Seitenräume. Es gilt zu beachten, dass es sich bei der Bahnhofstraße um eine Landesstraße handelt.
Hinweise und Erläuterungen	Die Anordnungsmöglichkeiten für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind seit vielen Jahren das Ergebnis von Kompromissen im Bundesrat und der Verkehrsministerkonferenz, wurden nun aber mit der Novelle der StVO 2024 erweitert. Innerorts konnten auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h vor der Novellierung nur an folgenden besonders schützenswerten Einrichtungen angeordnet werden:

	- Kindergärten und Kindertagesstätten - allgemeinbildenden Schulen und Förderschulen - Alten- und Pflegeheimen - Krankenhäusern. Mit der novellierten StVO kann streckenbezogenes Tempo 30 (Zeichen 274) nun auch ohne den Nachweis einer „besonderen Gefahrenlage“ und damit erleichtert angeordnet werden: - als Lückenschluss (bis zu 500 Metern) zwischen zwei vorhandenen Tempo 30 Strecken - an Fußgängerüberwegen (FGÜ - „Zebrastreifen“) - an hochfrequentierten Schulwegen - an Spielplätzen - im Nahbereich von Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen.
weitere Einsatzorte	*keine*
Baulast	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Stadt Speyer
weitere Handlungsfelder	Aufenthaltsqualität und Attraktivität

5.1.3.2 Verkehrsberuhigte Bereiche schaffen

In verkehrsberuhigten Bereichen sind alle Verkehrsteilnehmende gleichberechtigt, Zu-Fuß-Gehende dürfen die gesamte Breite der Straße nutzen. Es gilt Schrittgeschwindigkeit. Das Instrument eignet sich besonders für Wohngebiete mit geringem Verkehrsaufkommen oder in vom Fußverkehr besonders stark frequentierten Bereichen.

S12 - Verkehrsberuhigte Bereiche schaffen– Kleine Pfaffengasse

Kosten	Priorität	Planungshorizont
8.0000,00 €	!!	⧗

Problem / Schwäche

Die kleine Pfaffengasse befindet sich unmittelbar südlich der Maximilianstraße, die als Fußgängerzone ausgestaltet und für Linienverkehr, Einsatzfahrzeuge und den Radverkehr freigegeben ist. Die große Nähe zu Speyers wichtigster touristischer Einkaufsstraße und dem Judenhof, der Teil des UNESCO-Weltkulturerbes ist, führt in der Kleinen Pfaffengasse zu einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen. Aufgrund des geringen Straßenquerschnitts kommt es hier immer wieder zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr. Die Kleine Pfaffengasse ist hierbei als Einbahnstraße mit einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ausgestaltet. Bestehende Konflikte führen dazu, dass das Potenzial der Kleinen



Abbildung 33: Parksituation in der Kleinen Pfaffengasse (Sweco)

	Pfaffengasse nicht komplett gehoben werden kann.
Maßnahmen-empfehlung	• Einrichtung einer Verkehrsberuhigung zwischen Dom- und Königsplatz.
Maßnahmen-beschreibung	Die Einrichtung einer Verkehrsberuhigung in der Kleinen Pfaffengasse wurde in der Stadt Speyer bereits diskutiert. Um touristische Potenziale hier besser heben zu können, empfehlen wir eine erneute Prüfung der Maßnahme.
Hinweise und Erläuterungen	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO): § 10 und Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) Richtzeichen: Abschnitt 4 Verkehrsberuhigter Bereich; Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): zu den Zeichen 325.1 und 325.2. Ordnungs- und Verkehrsausschuss Düsseldorf (OVA/045/2022): Beschlussvorlage Nachbarschaftszonen Düsseldorf
weitere Einsatzorte	*keine*
Koordination	Stadt Speyer
weitere Handlungsfelder	Aufenthaltsqualität und Attraktivität

5.1.3.3 *Geschwindigkeitskontrollen/Verkehrskontrollen durchführen*

S13 – Geschwindigkeitskontrollen/Verkehrskontrollen durchführen		
Kosten	**Priorität**	**Planungshorizont**
Geräte und Personal im Bestand	! ! !	⧗

Problem / Schwäche	An einigen Stellen in der Speyrer Innenstadt werden Verkehrsregeln nicht befolgt. Problematisch sind einerseits überhöhte Geschwindigkeiten durch den Kfz-Verkehr an der Oberen Langgasse. Andererseits konzentrieren sich die Beschwerden der Alltagsexperten insbesondere auf das Umfeld der Maximilianstraße. Hier kommt es oft zu überhöhten Geschwindigkeiten durch Radfahrende und E-Scooter, die Fußgänger, Menschen mit Behinderung und Ältere beeinträchtigen und hier zu einem Unsicherheitsgefühl führen.

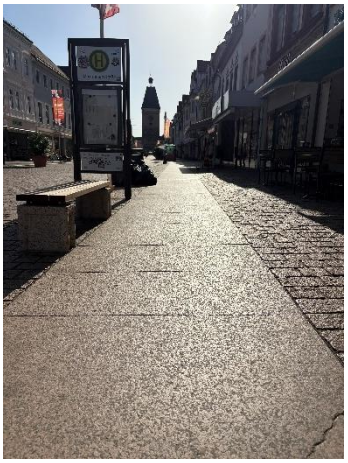


Abbildung 34: Die Maximilianstraße ist häufig Ort von Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung	Präsenz der Stadtpolizei an Schwerpunktstrecken, in enger Absprache mit der Landespolizei, vergrößern. Geräte zur beweissicheren Geschwindigkeitsüberwachung aufstellen, Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Innenstadt, insbesondere auf der Oberen Langgasse, der Kleinen Pfaffengasse und im Bereich der Maximilianstraße und ahnden.
Maßnahmen-beschreibung	Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll die Präsenz der Stadtpolizei an den Schwerpunktstrecken, insbesondere im Umfeld der Maximilianstraße, in enger Abstimmung mit der Landespolizei verstärkt werden. Ziel ist es auf verkehrswidriges und gefährdendes Verhalten aufmerksam zu machen und dieses zu unterbinden. Ergänzend ist der Einsatz eines geeigneten Geschwindigkeitsmessgeräts zu prüfen, um überhöhte Geschwindigkeiten ahnden zu können (Obere Langgasse). Die Maßnahmen sollen insbesondere dem Schutz von zu Fuß Gehenden, Menschen mit Behinderung und älteren Verkehrsteilnehmenden dienen sowie deren subjektives Sicherheitsempfinden stärken.
Hinweise und Erläuterungen	Die Präsenz der Stadtpolizei insbesondere im Umfeld der Maximilianstraße und an der Oberen Langgasse zeitlich flexibel zu verstärken und eng mit der Landespolizei abzustimmen. Neben Geschwindigkeitsüberschreitungen sollen auch das verbotswidrige Befahren von Fußgängerbereichen, riskante

	Überholvorgänge und Behinderungen durch abgestellte E-Scooter kontrolliert werden.
weitere Einsatzorte	Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte, sollte jedoch abhängig von vorhandenen Ressourcen auf dem gesamten Stadtgebiet umgesetzt werden: • Wormser Straße/Maximilianstraße, • Kämmerergebiet
weitere Handlungsfelder	Aufenthaltsqualität und Attraktivität

5.1.4 Schulwegsicherheit erhöhen

Mit einem bewegungsintensiven Kinder- und Jugendalter kann eine längerfristig gesunde Biografie begründet werden – gerade, wenn körperliche Anstrengung auf Alltagswegen ähnlich gewürdigt und gefördert wird wie der organisierte Sport. Denn das zu Fuß Gehen bietet gerade auch für Kinder viele Vorteile für die körperliche und soziale Entwicklung. Wer statt im Elterntaxi gebracht zu Fuß zur Schule geht oder in die Kita gebracht wird, ist durch die morgendliche Bewegung nachweislich zugleich wacher und fitter: Durch die eigenständige Bewegung schulen Kinder ihre Orientierung im Raum und lernen die Verkehrsregeln, sie lernen aber auch die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden und das soziale Miteinander.

5.1.4.1 Schulwegpläne überprüfen/erstellen lassen

S14 – Schulwegpläne überprüfen/erstellen lassen – alle Schulstandorte		
Kosten	**Priorität**	**Planungshorizont**
10.000,00 €	❗❗❗	⧗

Problem / Schwäche	Schulwegpläne sind für die Speyrer Schulen entweder nicht oder nur veraltet vorhanden. Gesicherte Kenntnisse über die genutzten Schulwege gibt es nicht. Schulverkehre können somit nicht sicher geleitet werden, weiterhin bleiben Schülerinnen und Schüler und Eltern über die verkehrlichen Herausforderungen uninformiert.



Abbildung 35: Aktuelle Situation an der Zeppelinschule (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung	Erarbeitung von Schulwegplänen für alle Speyrer Schulen, basierend auf einer möglichst repräsentativen Schulwegabfrage an den Schulen. Zur besseren Umsetzbarkeit kann eine schrittweise Erarbeitung für die einzelnen Schulstandorte erfolgen.
Maßnahmen-beschreibung	Ein Schulwegplan kennzeichnet empfohlene sichere Wege für den Fuß- und Radverkehr zur Schule und zeigt Gefahrenpunkte und Haltestellen auf. Schulwegpläne setzten den Grundstein für die weitere Aktualisierung und die Kommunikation innerhalb der Schulgemeinde. Zielsetzung ist: Bewusstsein für nachhaltige und sichere Mobilität unter Schülerinnen und Schülern, Eltern und Schulpersonal schaffen, Aufmerksamkeitspunkte und Hinweise zum sicheren Verhalten kommunizieren
Hinweise und Erläuterungen	Bearbeitungsschritte: • Eine regelmäßige Überprüfung ist sinnvoll. Bei wesentlichen Änderungen der Schulwege, beispielsweise durch Baustellen, sollte jedoch auch eine anlassbezogene Aktualisierung vorgesehen werden. Regelmäßige Abstimmung mit der Stadtverwaltung zu Änderungen ggf. Anpassungen vornehmen.

	• Versand an Eltern, Vorstellen des Schulwegplans an Elternabenden und in den Klassen, Aushang in der Schule, Veröffentlichung auf der Schulhomepage und in einem Informationsangebot für Schulwechsler
weitere Einsatzorte	Um sichere Schulverkehre zu gewährleisten, sollten alle Speyrer Schulstandorte berücksichtigt werden.
weitere Handlungsfelder	Sicherheit
Best-Practice-Beispiel	

Abbildung 36: Best-Practice-Beispiel (Quelle: Sweco GmbH)

5.1.4.2 SMM und Kommunikation aufbauen

S15 – SMM und Kommunikation aufbauen – alle Schulstandorte		
Kosten	**Priorität**	**Planungshorizont**
10.000,00 €	❗❗	⌛⌛
Problem / Schwäche	Sowohl im Rahmen der Begehungen als auch in den Workshops wurde ein hohes Aufkommen an Hol- und Bringverkehren im Umfeld der Speyerer Schulen festgestellt. Die damit verbundene erhöhte Kfz-Belastung in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeiten führt zu Konflikten mit dem gleichzeitig stattfindenden Fuß- und Radverkehr. Insbesondere im unmittelbaren Schulumfeld ergeben sich dadurch Beeinträchtigungen der Übersichtlichkeit und ein erhöhtes Gefährdungspotenzial für Schülerinnen und Schüler auf ihren Schulwegen.	
Maßnahmen-empfehlung	Erarbeitung eines stadtweiten schulischen Mobilitätsmanagements mit regelmäßigen Austauschformaten zwischen Stadtverwaltung und Schulen,	

	Aktions- und Projektangeboten („Wettbewerb Schulradeln“), regelmäßiger Evaluierung der Schulwegepläne und eines Informationsangebotes für Eltern.
Maßnahmen-beschreibung	Die Stadt entwickelt ein stadtweites schulisches Mobilitätsmanagement zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und zur Förderung einer selbstständigen, sicheren und nachhaltigen Mobilität. Vorgesehen sind regelmäßige Austauschformate zwischen Stadtverwaltung, Schulen und weiteren relevanten Akteuren, die Durchführung von Aktions- und Projektangeboten – beispielsweise im Rahmen des Wettbewerbs „Schulradeln“ –, die regelmäßige Evaluierung und Fortschreibung der Schulwegepläne sowie ein zielgruppengerechtes Informationsangebot für Eltern. Die Schülerinnen und Schüler sollen aktiv in die Erfassung von Problemlagen und die Entwicklung geeigneter Maßnahmen einbezogen werden. Eine regelmäßige Evaluation stellt sicher, dass die Maßnahmen bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Zur Unterstützung der Eltern wird ein gebündeltes Informationsangebot entwickelt. Dieses sollte verständlich über sichere Schulwege, geeignete Querungsstellen, das richtige Verhalten im Straßenverkehr und die Auswirkungen des Hol- und Bringverkehrs informieren (zum Beispiel im Rahmen eines Schulwegeplans). Die Informationen können über die Internetseiten der Stadt und der Schulen, Elternbriefe, digitale Schulplattformen, Informationsveranstaltungen sowie mehrsprachige Materialien bereitgestellt werden. Folgende Formen der Wissensvermittlung sollten berücksichtigt werden: • Elternabende, z. B. für die neue Schülerinnen und Schüler • Briefe seitens der Elternvertretung • Regelmäßiges Informationsheft oder SEB-Newsletter
Hinweise und Erläuterungen	Für die Umsetzung des stadtweiten schulischen Mobilitätsmanagements sollte eine zentrale Koordinierungsstelle innerhalb der Stadtverwaltung eingerichtet werden. Diese übernimmt die Abstimmung zwischen Schulen, Eltern- und Schülervertretungen, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Verkehrsunternehmen und weiteren relevanten Akteuren.
weitere Einsatzorte	Die Maßnahme gilt für alle Speyrer Schulstandorte.
weitere Handlungsfelder	Sicherheit
Best-Practice-Beispiel	Programm „Besser zur Schule“ der Stadt Rüsselsheim: 2025-03-10-Schulmobilitaetsbroschuere-Grundschule-Innenstadt.pdf

5.1.4.3 *Schutzstreifen an Ausfahrten rot einfärben und regelkonform markieren*

S16 – Schutzstreifen an Ausfahrten rot einfärben und regelkonform markieren – Obere Langgasse		
Kosten	**Priorität**	**Planungshorizont**
30.000,00 €	❗❗❗	⏳⏳

Problem / Schwäche	Die Obere Langgasse ist eine vielbefahrene Straße, über die durch die räumliche Nähe zum Edith-Stein-Gymnasium viele Schulverkehre abgewickelt werden. Durch die minderbreiten Schutzstreifen weicht der Radverkehr immer wieder auf die zu gering dimensionierten Fußverkehrsanlagen aus, was zu Konflikten führt. Verstärkt wird dieser Effekt durch die zahlreichen Grundstücksein- und Ausfahrten. Verstärkt wird dieser Effekt durch die meist zu hohen Geschwindigkeiten vor Ort, trotz der angeordneten 30 km/h.
	 Abbildung 37: Schutzstreifen auf der Oberen Langgasse (Sweco)
Maßnahmen-empfehlung	Herstellung regelbreiter Schutzstreifen, sowie rote Einfärbung des Schutzstreifens an Grundstückzufahrten. Überprüfung von optischen Einengungen, Fahrbahnversätzen oder Digitalanzeigen
Maßnahmen-beschreibung	Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit sollen die bestehenden Schutzstreifen in der Oberen Langgasse auf eine regelbreite Ausführung angepasst werden. Dadurch wird der Radverkehr sicher und eindeutig auf der Fahrbahn geführt und das wiederholte Ausweichen auf die zu schmalen Fußverkehrsanlagen vermieden. Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden können so reduziert werden. Die Grundstücksein- und -ausfahrten sollen im Bereich der Radverkehrsführung rot eingefärbt werden. Die farbliche Hervorhebung erhöht die Aufmerksamkeit der ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeugführenden und macht die Querungsbereiche für alle Verkehrsteilnehmenden besser erkennbar. Ergänzend hierzu sollte die fahrdynamische Ausgestaltung der Oberen Langgasse durch optische Einengungen (Markierungen, Poller in Kurvenbereichen), Fahrbahnversätzen (mobile Elemente) oder zumindest Digitalanzeigen behoben werden. Die Vereinbarkeit mit dem bestehenden Schutzstreifen muss geprüft werden.
Hinweise und Erläuterungen	Die Herstellung der Schutzstreifen in der Oberen Langgasse sollte sich an den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie an den Vorgaben der StVO und der VwV-StVO orientieren. Die ERA 2010 sowie die E-Klima 2022 (FGSV) dienen als maßgebendes technisches Regelwerk für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen.

	Die Schutzstreifen in der Oberen Langgasse sollten möglichst mit einer Breite von 1,50 m, einer regelgerechten Leitlinienmarkierung und regelmäßig wiederkehrenden Fahrradpiktogrammen ausgeführt werden. Aufgrund der hohen Bedeutung der Straße für den Schulverkehr ist eine Ausführung am unteren Mindestmaß von 1,25 m zu vermeiden.
weitere Einsatzorte	Eine dementsprechende Umsetzung kann an allen weiteren Orten in Speyer mit Radschutzstreifen geprüft werden. Vorzuziehen sind Abschnitte, die auch für die schulischen Verkehre relevant sind.
Baulast	Stadt Speyer
weitere Handlungsfelder	Sicherheit, Verbindung und Fußwegenetz
Best-Practice-Beispiel	Arbeitspapier „Roteinfärbung“ von RAD.SH: https://rad.sh/wp-content/uploads/2024/06/RAD.SH-Arbeitspapier-Roteinfaerbungen.pdf

5.1.4.4 Einrichtung von Hol- und Bringzonen prüfen

S17 – Einrichtung von Hol- und Bringzonen prüfen – alle Schulstandorte		
Kosten	**Priorität**	**Planungshorizont**
2.000,00 €		

Problem / Schwäche	Sowohl in den Begehungen als auch in den Workshops wird von zahlreichen Hol- und Bringverkehren im Umfeld der Speyrer Schulen berichtet, die insbesondere während in den Morgen- und Nachmittagsstunden zu einer hohen Kfz-Belastung im Umfeld der Schulen führt. Die Überlagerung mit dem Fuß- und Radverkehr erhöht das Konflikt- und Unfallrisiko.
Maßnahmen-empfehlung	Einrichtung von Hol- und Bringzonen im Schulumfeld prüfen
Maßnahmen-beschreibung	Das Absetzen und Einsammeln von Kindern und Jugendlichen an ausgewiesenen Haltebereichen in ausreichender Entfernung zur Schule ermöglicht es, hohe Pkw-Aufkommen im direkten Schulumfeld zu reduzieren. Kinder und Jugendliche laufen das letzte Stück zur Schule und treffen auf dem Weg andere Schülerinnen und Schüler. Die nachhaltige und eigenständige Mobilität wird gestärkt. Bei der Standortwahl sollten insbesondere die fußläufige Erreichbarkeit, sichere Wegebeziehungen zur Schule sowie die verkehrlichen Auswirkungen im Umfeld berücksichtigt werden.
Hinweise und Erläuterungen	Geeignete Standorte für Bring- und Holvorgänge identifizieren, prüfen und durch klare Beschilderung und Markierung umsetzen. Bearbeitungsschritte: • Organisation und Abstimmung

	• Umsetzung (ggf. bauliche Anpassungen, Markierung und Beschilderung) • Kommunikation
weitere Einsatzorte	Alle Schulstandorte in Speyer
Baulast	Stadt Speyer
weitere Handlungsfelder	Sicherheit
Best-Practice-Beispiel	Bring- und Holzone in Baunatal: https://www.langenbergschule.de/verwaltung/hol-und-bringzonen/

5.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit

Ein zentrales Thema im Zusammenhang mit den Fußverkehrs-Checks ist auch in Speyer die Barrierefreiheit gewesen. Barrierefreiheit nützt allen Personen, unabhängig von besonderen Bedürfnissen bzw. temporären oder dauerhaften Einschränkungen, wie folgende Grafik zeigt.



Abbildung 38: Formen der Mobilitätseinschränkung (Quelle: Planungsbüro VIA eG nach FGSV 2011: H BVA)

Von zentraler Bedeutung im Handlungsfeld Barrierefreiheit sind hier die Zeit- und Flächengerechtigkeit. Im vorigen Kapitel zur Verkehrssicherheit sind bereits Hinweise gegeben worden, wie Zeitgerechtigkeit für Zu-Fuß-Gehende vor allem an Querungshilfen mit Vorrang (Fußgängerüberweg), aber auch an Lichtsignalanlagen erwirkt werden kann. Nicht barrierefreie Querungshilfen sind für viele Personen nicht nur ärgerlich und unbequem, sondern stellen mitunter eine „echte“ Einschränkung der Mobilität dar, wenn z. B. Gehhilfen genutzt werden müssen. Es sollte selbstverständlich sein, dass Querungshilfen so ausgerichtet werden, dass sie auch für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar sind.

Im Folgenden werden einige Aspekte und Maßnahmen hervorgehoben, die im Rahmen der Begehungen bei den Fußverkehrs-Checks in Speyer von Bedeutung waren.

5.2.1 Barrierefreier Ausbau von Querungsstellen

Fußverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen (LSA) – allgemein bekannt als „Ampeln“ – sollten so gestaltet sein, dass sie die Sicherheit und Attraktivität des zu Fuß Gehens fördern und gleichzeitig die Bedürfnisse aller Gruppen von Zu-Fuß-Gehenden berücksichtigen. Besondere Rücksicht muss hier auf Menschen mit Behinderung geachtet werden, fehlende taktile oder audiovisuelle Elemente stellen sie insbesondere bei Querungssituation vor große Herausforderungen.

5.2.1.1 *Taktile und Audiovisuelle Elemente an Querungsstellen*

S18 – Taktile und Audiovisuelle Elemente an Querungsstellen – Bahnhofsvorplatz, Burgstraße		
Kosten	Priorität	Planungshorizont
30.000,00 €	!!	⧗

Problem / Schwäche	Querungsstellen sowohl Signalisierte als auch nicht signalisierte, sind in Speyer nicht konsequent barrierefrei ausgebaut. Nicht überall wird auf die Einhaltung des 2-Sinne-Prinzips geachtet. Dies lässt sich u.a. bei der Fußgängerampel am Bahnhofvorplatz beobachten, fehlende, bzw. in der Farbwahl ungünstige, taktile Elemente erschweren besonders für Blinde das Queren und der Fahrbahn und der im Seitenraum geführten Radverkehrsanlagen. Auch in der Burgstraße sind nicht-barrierefreie Querungsstellen verstandortet.



Abbildung 39: Vorhandene FSA auf der Bahnhofstraße (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung	• Prüfung und Anpassung bestehender LSA/FSA zur optimierten Querung des Fuß-/ Radverkehrs in Hinblick auf Barrierefreiheit. • Verbau von Taktilen und visuellen Elementen bei nicht signalisierten Querungsstellen, Berücksichtigung von akustischen Signalen bei signalisierten Querungsstellen
Hinweise und Erläuterungen	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2015): Richtlinien für Lichtsignalanlagen. (RiLSA). Köln Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. (HBVA). Köln DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ • Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) (2012): Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen, Bericht V 217
Weitere Einsatzorte	Die Schaffung barrierefreier LSA in Speyer ist essenziell. Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte: - *Burgstraße*
Koordination	Stadt Speyer, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

Weitere Handlungsfelder	Sicherheit

5.2.1.2 Differenzierte Bordsteinabsenkungen konsequent umsetzten

S19 – Differenzierte Bordsteinabsenkungen konsequent umsetzen – Postplatz

Kosten	Priorität	Planungshorizont
3.000,00 €	❗❗❗	⌛

Problem / Schwäche

Auch wenn in Speyer an vielen Stellen Bordsteinabsenkungen zu finden sind, sind diese häufig nicht als differenzierte Bordsteinabsenkung ausgeführt. An einigen Stellen wurden Bordsteinabsenkungen gar nicht berücksichtigt. Das Fehlen von differenzierten Bordstein-absenkungen stellt Menschen mit Behinderung insbesondere an verkehrlich komplexen Orten wir dem Postplatz vor Probleme, erhöht das Unsicherheitsgefühl und das Gefährdungsrisiko.



Abbildung 40: Fehlendes in der Höhe differenziertes Bord am KP Schwerdstraße/Paulstraße (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung	Differenzierte Bordsteinabsenkung umsetzten, Einbindung taktiler Elemente berücksichtigen

Maßnahmen-beschreibung

Im Bereich von Querungsstellen und wichtigen Wegebeziehungen wird eine differenzierte Bordsteinabsenkung vorgesehen. Dabei werden die Anforderungen verschiedener Nutzergruppen berücksichtigt: Für den Fußverkehr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, wird eine möglichst niveaugleiche Querung hergestellt. Für sehbehinderte und blinde Menschen bleibt gleichzeitig eine ertastbare Bordsteinkante beziehungsweise ein taktiler Übergang erhalten. Die Absenkung ist so auszubilden, dass sie eine sichere und komfortable Querung ermöglicht, ohne die Orientierung und Führung des Fußverkehrs zu beeinträchtigen. Die Ausführung sollte mit taktilen Leitelementen, ausreichenden Bewegungsflächen sowie einer kontrastreichen Gestaltung kombiniert werden. Im Bereich von Radverkehrsführungen ist zudem auf eine eindeutige Trennung zwischen Geh- und Radverkehr sowie auf eine möglichst höhengleiche, erschütterungsarme Führung zu achten.

Von besonderer Relevanz ist die Maßnahme bei der Neugestaltung des Postplatzes, hier wurde durch die Alltagsexperten insbesondere die fehlende Umsetzung von Nullabsenkungen in Zusammenhang mit sehr weiten Querungsdistanzen beanstandet.

Hinweise und Erläuterungen	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. HBVA. Köln Europäischen Norm DIN EN 17210: vorgesehen als Grundlage zur Überarbeitung der nationalen Normenreihe DIN 18040 (Ansprüche blinder und sehbehinderter Menschen im Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Die genaue Form und v. a. die Anordnung und Bedeutung der Bodenindikatoren werden aber in der DIN 32984 geregelt.) Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität des Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (AGNH) 2025: https://www.nahmobil-hessen.de/wp content/uploads/2024/05/240426_AGNH_Qualitaetsstandards_Anhange_10_bf_FINAL.pdf
Weitere Einsatzorte	Die Stadt Speyer sollte eine stadtweite Überprüfung aller Querungsstellen im Stadtgebiet vornehmen und in der Höhe differenzierte Borde nachrüsten. Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte: • Postplatz, • Schwerdstraße, • Maximilianstraße, • KP Schwerdstraße/Paulstraße, • Zeppelinstraße/Neufferstraße, • Kleine Pfaffengasse
Koordination	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Stadt Speyer
Weitere Handlungsfelder	Sicherheit

5.2.2 Ausreichende Gehwegbreiten herstellen

5.2.2.1 Gehwegbreiten vergrößern

S20 –Gehwegbreiten vergrößern – Kämmerergebiet		
Kosten	**Priorität**	**Planungshorizont**
100.000,00 €	! ! !	⧗

Problem / Schwäche	An vielen Orten der Begehung werden die Regelbreiten für Fußverkehrsanlagen nicht erreicht. Dies führt zu Problemen im Begegnungsverkehr. Weiterhin schränken diese die Barrierefreiheit ein: Die erforderlichen Bewegungs- und Begegnungsflächen für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen sind nicht vorhanden. Bei beengten Seitenräumen können Personen näher an Fahrbahnen, Grundstückszufahrten oder parkenden Fahrzeugen geführt werden. Dadurch verschlechtern sich die Sichtbeziehungen. Laternen, Verkehrszeichen, Mülltonnen, Fahrräder, Außengastronomie oder parkende Fahrzeuge reduzieren die tatsächlich nutzbare Gehwegbreite zusätzlich.

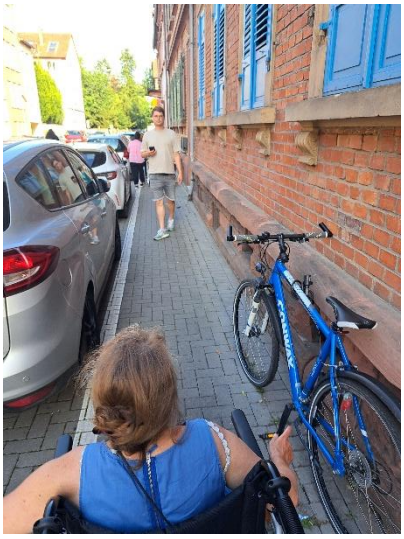


Abbildung 41: Nicht ausreichende Gehwegbreiten im Kämmerergebiet (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung	Verbreiterung der Gehwege prüfen und nach Möglichkeit richtlinienkonform umsetzten Mögliche Maßnahmen zur Gehwegverbreiterung prüfen, z. B. Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Umverteilung des Straßenraums oder Verlagerung von Einbauten.
Maßnahmen-beschreibung	Gehwege sind abschnittsweise zu verbreitern und entsprechend den einschlägigen Regelwerken barrierefrei zu dimensionieren. Hierzu sind der ruhende Verkehr neu zu ordnen, der Straßenraum zugunsten des Fußverkehrs umzuverteilen und Einbauten möglichst zu verlagern. Die nutzbare Gehwegbreite ist dauerhaft von Verkehrszeichen, Beleuchtung, Fahrrädern, Mülltonnen, Außengastronomie und sonstigen Hindernissen freizuhalten. Dadurch werden Begegnungs- und Bewegungsflächen gesichert, Sichtbeziehungen verbessert und die Verkehrssicherheit insbesondere für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen erhöht.
Hinweise und Erläuterungen	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO): §12, §25, Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Vorschriftzeichen: VZ 239 Gehweg Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): §45

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln

Weitere Einsatzorte	Die Stadt Speyer sollte die Gehwegbreiten generell überall nach Norm erstellen. Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte: • Obere Langgasse
Koordination	Stadt Speyer, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Weitere Handlungsfelder	Sicherheit

5.2.3 Oberflächenbeschaffenheit verbessern

Barrierefreie Oberflächen sind fest, griffig, eben, fugenarm bzw. engfugig. Vor allem für Personen, die mit Hilfsmittel wie Rollstuhl oder Rollator mobil sind, ist eine feste Oberfläche aus Betonsteinplatten, gesägtem Natursteinpflaster (eben, ohne Fase, mit schmalen Fugen), Klinker- oder Ziegelpflaster (rutschfest, wasserabweisend) sowie Asphalt leicht nutzbar.

5.2.3.1 Widerstandsarmes Pflaster verbauen

S21 – Widerstandsarmes Pflaster verbauen – Bartholomäus-Welz-Platz

Kosten	Priorität	Planungshorizont
750.000,00 €	!	⧗⧗⧗

Problem / Schwäche	Mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere Rollstuhlfahrende oder Menschen, die Rollatoren angewiesen sind, haben immer wieder Probleme mit den hohen Widerständen der Oberflächen in der Speyrer Innenstadt. Insbesondere ungeeignete Kopfsteinpflaster oder Materialwechsel erschweren die alltägliche Mobilität. Besonders wurde dies am Bartholomäus-Weltz-Platz angebracht, aber auch auf weitere Stellen in der Speyrer Innenstadt verwiesen.



Abbildung 42: Kopfsteinpflaster auf dem Bartholomäus-Welz-Platz (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung	• Oberflächen in der Innenstadt prüfen und nach Möglichkeit optimieren

Maßnahmen-beschreibung	Im Zuge von Sanierungs- und Umbaumaßnahmen sollen in der Speyerer Innenstadt möglichst widerstandsarme, ebene und erschütterungsarme Pflasterbeläge eingesetzt werden. Bestehende Bereiche mit grobem Kopfsteinpflaster oder ungünstigen Materialwechseln sind schrittweise zu überprüfen und, soweit möglich, durch geeignete Beläge zu ersetzen oder barrierearm zu ertüchtigen. Besonders am Bartholomäus-Weltz-Platz sollte eine Verbesserung der Oberflächenqualität geprüft werden. Dabei sind durchgängige, ausreichend breite und gut berollbare Wege für Rollstuhlfahrende, Personen mit Rollatoren sowie weitere mobilitätseingeschränkte Menschen sicherzustellen. Dies muss in enger Abstimmung mit der Kirche erfolgen, da diese Eigentümerin der Fläche ist.
Hinweise und Erläuterungen	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. HBVA. Köln DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“, DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“
Weitere Einsatzorte	Die Maßnahme sollte in der historischen Innenstadt, aber auch gesamtstädtisch geprüft werden.
Koordination	Stadt Speyer
Weitere Handlungsfelder	Verbindung und Fußverkehr

5.2.3.2 *Oberflächenqualitäten prüfen und warten*

Barrierefreie Oberflächen sind fest, griffig, eben, fugenarm bzw. engfugig. Vor allem für Personen, die mit Hilfsmittel wie Rollstuhl oder Rollator mobil sind, ist eine feste Oberfläche aus Betonsteinplatten, gesägtem Natursteinpflaster (eben, ohne Fase, mit schmalen Fugen), Klinker- oder Ziegelpflaster (rutschfest, wasserabweisend) sowie Asphalt leicht nutzbar. Entscheidend neben der Materialwahl ist auch die Prüfung und Instandhaltung bestehender Oberflächen.

S22 – Oberflächenbeschaffenheit verbessern – Burgstraße

Kosten	Priorität	Planungshorizont
30.000,00 €	!!	⧗

Problem / Schwäche	Bei der Begehung der Burgstraße wurde durch die Alltagsexpertinnen die schlechte Beschaffenheit der Oberflächen angemerkt, Schlaglöcher und Wurzeln machen das Passieren für Menschen mit Seh- oder Mobilitätseinschränkung sehr mühsam und stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Es wurde berichtet, das dies auch an anderen Stellen Speyers problematisch sei.



Abbildung 43: Oberfläche auf der Burgstraße (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung	Oberflächen innerstädtisch prüfen und instand setzten
Maßnahmen-beschreibung	Die Oberflächen von Geh- und Verkehrsflächen sollen systematisch überprüft und baulich verbessert werden. Schlaglöcher, Unebenheiten, Wurzelaufbrüche und andere Schäden sind zu beseitigen, um sichere, erschütterungsarme und gut begeh- beziehungsweise berollbare Wege zu gewährleisten. Bei der Gestaltung ist insbesondere auf die Bedürfnisse von Menschen mit Seh- und Mobilitätseinschränkungen zu achten. Die Maßnahme sollte zunächst in der Burgstraße umgesetzt und anschließend auf weitere bekannte Problemstellen im Stadtgebiet übertragen werden.
Hinweise und Erläuterungen	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. HBVA. Köln DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ • DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“
Weitere Einsatzorte	Der Handlungsansatz kann auf das gesamte Stadtgebiet angewandt werden.

Koordination und Baulast	Stadt Speyer
Weitere Handlungsfelder	Sicherheit

5.2.4 Bauliche Hindernisse beseitigen

Vorhandene bauliche Hindernisse wie Baustellen stören nicht nur alle Zu-Fuß-Gehenden, sondern bilden z.T. unüberwindbare Barrieren für Menschen mit Rollstuhl oder Kinder wagen, Fahrräder mit Kinderanhänger, Sonderfahrräder, etc.

5.2.4.1 Beeinträchtigung durch Baustellen minimieren

S23 – Beeinträchtigung durch Baustellen und Hindernisse minimieren – Wormser Straße

Kosten	Priorität	Planungshorizont
-	! ! !	⧗

Problem / Schwäche

Immer wieder werden Flächen des Fußverkehrs durch Baustellen oder Hindernisse des Einzelhandels blockiert oder nur schwer passierbar gemacht. Die Folge ist oft ein Ausweichen auf die Fahrbahn. Problematisch ist das insbesondere für Seh- oder Mobilitätseingeschränkte Personen, da Hindernisse zu spät wahrgenommen werden oder aufgrund zu geringer Restflächen Hindernisse unpassierbar machen.



Abbildung 44: Temporäre Beschilderungen als Hindernisse in der Speyrer Innenstadt (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung

- Überprüfung der Vorgehensweise von Baustellengenehmigungen hinsichtlich der Vereinbarkeit mit dem Fußverkehr
- Kontrolle der genehmigten Baustelleneinrichtung auf öffentlichem Gelände und der damit einhergehenden Beschilderungen
- Kontrolle des Handels/der Gastronomie auf Hindernisse auf Fußverkehrsanlagen

Maßnahmen-beschreibung

Baustellen, Beschilderungen sowie Hindernisse durch Einzelhandel und Gastronomie auf Fußverkehrsanlagen sollen regelmäßig kontrolliert und bei Bedarf angepasst werden. Genehmigte Baustelleneinrichtungen sind hinsichtlich ihrer Lage, Absicherung, Beschilderung und der verbleibenden barrierefreien Durchgangsbreite zu überprüfen. Für Menschen mit Seh-

	oder Mobilitätseinschränkungen müssen Hindernisse frühzeitig erkennbar und die Wege sicher, ausreichend breit sowie möglichst ohne Ausweichen auf die Fahrbahn passierbar sein. Nicht genehmigte oder unzulässige Einbauten und Nutzungen sind zeitnah zu beseitigen. Bei unvermeidbaren Einschränkungen sind sichere, barrierefreie und eindeutig beschilderte Umleitungen einzurichten.
Hinweise und Erläuterungen	Die Umsetzung sollte durch regelmäßige Vor-Ort-Kontrollen, eine konsequente Nachkontrolle festgestellter Mängel sowie eine enge Abstimmung zwischen den zuständigen Fachämtern, Baustellenverantwortlichen und Gewerbetreibenden begleitet werden. Besonderes Augenmerk ist auf die durchgängige und barrierefreie Passierbarkeit, die frühzeitige Wahrnehmbarkeit von Hindernissen sowie die sichere Führung an Querungsstellen zu legen. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. HBVA. Köln Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V.: https://www.dbsv.org/positionspapier-gfuv/gestaltung-und-anordnung-von pollern-im-strassenraum.html DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
Weitere Einsatzorte	Die Maßnahme ist stadtweit zu prüfen und entsprechend anzuwenden.
Koordination	Stadt Speyer
Weitere Handlungsfelder	Sicherheit

5.3 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität und Attraktivität

Neben Sicherheit und Barrierefreiheit sind Aufenthaltsqualität und Attraktivität entscheidende Faktoren dafür, ob Menschen ihre Wege gerne zu Fuß zurücklegen. Straßen und Plätze sind dabei nicht nur als Transiträume, sondern als vielfältige und zusammenhängende Lebensräume zu verstehen, die neben der Fortbewegung auch dem Aufenthalt, der Begegnung und dem Verweilen dienen.

Ein wiederkehrender Wunsch in allen Kommunen der Fußverkehrs-Checks ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Ein attraktiv gestalteter Fußweg kann als kürzer empfunden werden. Für eine Förderung des Fußverkehrs sind besonders lärm- und abgasfreie Wege auf alltäglichen Wegen attraktiv. Diese sorgen im Alltagsverkehr für eine gewisse Erholungswirkung.

Attraktive Wegeverbindungen können auch gestalterisch in Wert gesetzt und hervorgehoben werden. Wegeverbindungen werden sichtbar, indem diese mit einem Oberflächenwechsel in den Straßenraum bzw. Fahrbahnbereich integriert werden. Dies verdeutlicht, dass hier vermehrt Querungen stattfinden und soll dazu führen, dass Fahrzeugführende mit querendem Fußverkehr rechnen, die Geschwindigkeit verringern und besonders aufmerksam sind.

Mit den zunehmenden Folgen des Klimawandels gewinnt die klimaangepasste Gestaltung des Straßenraums an Bedeutung. Bäume, Begrünung, Entsiegelung, Trinkmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten reduzieren Hitzebelastungen und sorgen dafür, dass Wege und Aufenthaltsbereiche auch an heißen Tagen attraktiv und nutzbar bleiben.

5.3.1 Wegweisung verbessern

5.3.1.1 Wegweisungen in der Fläche umsetzten

S24 – Flächendeckende Umsetzung eines Fußverkehrsleitsystems – Bahnhofsvorplatz, Innenstadt

Kosten	Priorität	Planungshorizont
170.000,00 €	! ! !	⧗

Problem / Schwäche

Nicht Ortskundige finden den Weg in Richtung Maximilianstraße schlecht, da es vom Bahnhof ausgehend keine innerörtliche Wegweisung gibt. Vorhandene Stelen sind nicht in ein gesamtstädtisches Konzept eingebunden oder schlecht einsehbar.



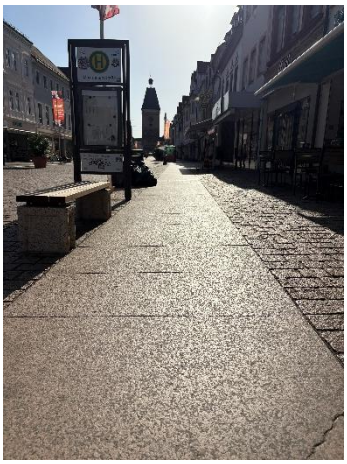
Abbildung 45: : Innerörtliche Wegweisung vor dem Dom (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung	• innerörtliche Wegweisung optimieren • Touristischen/alltäglicher Fußverkehr, bestehende Wegweisung in ein ganzheitliches Konzept integrieren
Maßnahmen-beschreibung	Für den Fußverkehr ist ein flächendeckendes, einheitliches Leitsystem nach gesamtstädtischem Konzept umzusetzen. Insbesondere die Verbindung vom Bahnhof zur Maximilianstraße ist durch klar erkennbare und kontinuierliche Wegweisung zu verbessern. Bestehende Stelen sind hinsichtlich Standortes, Sichtbarkeit und Gestaltung zu prüfen und in das Gesamtsystem zu integrieren. Die Beschilderung ist barrierearm, gut lesbar und an wichtigen Entscheidungspunkten eindeutig anzuordnen. Nach einer Beschilderung der wichtigsten Fußverkehrsachsen kann die Beschilderung auf die Gesamtstadt angewandt werden.
Hinweise und Erläuterungen	Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH: Leitfaden barrierefreie touristische Fußwegeleitsysteme in Rheinland-Pfalz: https://rlp.tourismusnetzwerk.info/wp-content/uploads/2018/10/Leitfaden_BarrierefrieLeitsysteme_interaktiv.pdf
Weitere Einsatzorte	Die Stadt Speyer sollte die Installation eines innerörtlichen Fußverkehrsleitsystem prüfen. Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte: • Innenstadt • Bahnhofsvorplatz • Maximilianstraße
Koordination	Stadt Speyer
Weitere Handlungsfelder	Verbindungen und Fußwegenetz

5.3.2 Begrünung schaffen und Plätze und Straßen aufwerten

5.3.2.1 Öffentliche Plätze begrünen, entsiegeln und beschatten

S25 – Öffentliche Plätze begrünen, entsiegeln und beschatten– Maximilianstraße		
Kosten	**Priorität**	**Planungshorizont**
25.000,00 – 1.000.000,00 €	❗❗	⏳⏳

Problem / Schwäche	Teilnehmende klagen über wenig beschattete Flächen in der Innenstadt. Insbesondere bei entsprechend hohen Temperaturen ist eine mangelnde Beschattung für die Mobilität in der Innenstadt auch in Hinblick auf immer heißer werde Hochsommer ein Mobilitätshindernis. Weiterhin wird hier durch langfristig der Einzelhandel belastet. Im Gespräch wurde klar, dass hierdurch insbesondere Randgruppen so von einer alltäglichen Teilhabe ausgeschlossen werden: Ältere, Schwangere oder Menschen mit einer gesundheitlichen Einschränkung trifft eine mangelnde Beschattung am meisten.	 Abbildung 46: Fehlende Beschattung auf der Maximilianstraße (Sweco)
Maßnahmen-empfehlung	• Prüfung und Einrichtung von Beschattung in der Innenstadt sowohl permanent als auch mobil • Begrünung sowohl permanent als auch mobil • Entsiegelung nach eingehender Prüfung	
Maßnahmen-beschreibung	Die Beschattung in der Innenstadt kann durch dauerhafte und temporäre Maßnahmen verbessert werden, um die Aufenthaltsqualität und die sichere Nutzung der Wege auch bei hohen Temperaturen zu gewährleisten. Als permanente Lösungen kommen insbesondere klimaresiliente, standortgerechte Bäume, begrünte Pergolen oder andere bauliche Verschattungselemente infrage. Ergänzend können stationäre oder saisonal aufstellbare Sonnenschirme, Sonnensegel oder Pflanzkübel eingesetzt werden, beispielsweise an Plätzen, vor Geschäften, an Sitzbereichen oder entlang stark frequentierter Wegeverbindungen. Bei der Planung sind ausreichende Durchgangsbreiten, Barrierefreiheit, Sichtbeziehungen, Rettungswege sowie die Unterhaltung und Bewässerung der Begrünung zu berücksichtigen. Im Bereich denkmalgeschützter Gebäude und Ensembles müssen Verschattungselemente gestalterisch angepasst, möglichst reversibel ausgeführt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf historische Fassaden, Platzräume und Sichtachsen geprüft werden. Mit den entsprechenden Stellen innerhalb der Verwaltung sollte Rücksprache gehalten werden. Ziel ist ein abgestimmtes Beschattungskonzept, das besonders hitzeempfindlichen Personen die alltägliche Teilhabe erleichtert und	

	zugleich die Aufenthaltsqualität sowie die Attraktivität der Innenstadt stärkt.
Hinweise und Erläuterungen	Bedarfe ermitteln: Zunächst sollten besonders hitzebelastete Wege, Plätze, Sitzbereiche, Haltestellen und wichtige Ziele des täglichen Bedarfs erfasst und priorisiert werden. Der Hitzeatlas des Bundes kann hierfür als Datengrundlage dienen. (gdz.bkg.bund.de) Dauerhafte Beschattung schaffen**:** Vorrangig sind klimaresiliente Bäume und begrünte Pergolen zu prüfen. Dabei müssen ausreichend große Wurzelräume, vorhandene Leitungen, Bewässerung, Pflege und die Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Stadtgrün unterstützt neben der Verschattung auch die Verdunstungskühlung. (bmwsb.bund.de) Barrierefreiheit sichern: Masten, Abspannungen und Befestigungen sind kontrastreich beziehungsweise tastbar auszuführen. Durchgangsbreiten, Querungsstellen, Eingänge und taktile Leitsysteme müssen dauerhaft frei bleiben. Erprobung und Beteiligung: Temporäre Verschattungselemente können zunächst als Modellprojekt getestet werden. Erfahrungen von Anwohnenden, Gewerbetreibenden, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen sollten in die weitere Planung einfließen. Fördermöglichkeiten prüfen: Die Maßnahme sollte mit bestehenden Konzepten zur Klimaanpassung, Hitzevorsorge und Innenstadtentwicklung verknüpft werden. Informationen zu Förderansätzen bietet das Programm Anpassung urbaner und ländlicher Räume an den Klimawandel. (anpassung-klimawandel.bund.de)
Weitere Einsatzorte	Die Stadt Speyer sollte das Thema Beschattung gesamtstädtisch betrachten. Vor dem Hintergrund der Begehung konnte ein Verbesserungspotenzial an folgenden Stellen des FVC identifiziert werden: - Bahnhofsvorplatz, - Postplatz, - Bartholomäus-Welz-Platz
Koordination	Stadt Speyer
Weitere Handlungsfelder	Verbindungen und Fußwegenetz

5.3.2.2 *Spielmöglichkeiten schaffen*

S26 – Spielmöglichkeiten schaffen– Bartholomäus-Weltz-Platz-Burgstraße		
Kosten	**Priorität**	**Planungshorizont**
200.0000,00 €	!	⧗⧗

Problem / Schwäche

Viele öffentliche Räume sind für Kinder unattraktiv. Soll bei ihnen eine aktive Mobilität zu Fuß positiv besetzt werden müssen öffentliche Flächen auch Kinder repräsentiert werden. Teilnehmende bei den Begehungen haben hier den Bartholomäus-Weltz-Platz identifiziert.



Abbildung 47: Spielmöglichkeiten fehlen u.a. am Bartholomäus-Weltz-Platz (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung

- Einrichtung von Tischtennisplatten, Spielelementen für Kinder oder Boule prüfen

Maßnahmen-beschreibung

Der Bartholomäus-Weltz-Platz sowie weitere Flächen in der Speyrer Innenstadt können zu einem attraktiven, generationenübergreifenden Aufenthalts- und Bewegungsort weiterentwickelt werden. Durch die Einrichtung von Tischtennisplatten, kindgerechten Spielelementen und oder beispielsweise Bouleflächen können innerstädtische Räume insbesondere für Kinder und Jugendliche aufgewertet und die aktive Nutzung des öffentlichen Raums gefördert werden. Ergänzend sind Sitzgelegenheiten, Beschattung, eine ansprechende Begrünung sowie ausreichend freie Bewegungsflächen vorzusehen, um auch Erwachsenen und älteren Menschen attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten zu bieten. Die Gestaltung sollte unterschiedliche Nutzungen ermöglichen, Konflikte zwischen Spiel, Bewegung und Ruhe vermeiden und die Bedürfnisse verschiedener Altersgruppen berücksichtigen. Dadurch können innerstädtische Flächen stärker belebt, die Aufenthaltsqualität erhöht und das Zufußgehen sowie die alltägliche Teilhabe in der Innenstadt positiv unterstützt werden.

Hinweise und Erläuterungen

- Flächenverfügbarkeit prüfen: Der Bartholomäus-Weltz-Platz gehört der Kirche, die hier involviert werden muss.
- Beteiligung organisieren: Kinder, Jugendliche, Erwachsene und ältere Menschen sollten frühzeitig zu ihren Wünschen und Anforderungen befragt werden. Vor-Ort-Beteiligungen oder ein temporäres Testangebot können dabei helfen.

- Angebote vielfältig gestalten: Tischtennisplatten und Spielelemente richten sich vor allem an Kinder und Jugendliche. Eine Boulefläche, bequeme Sitzgelegenheiten und ruhige Aufenthaltsbereiche machen den Platz auch für Erwachsene und ältere Menschen attraktiv.

- Barrierefreiheit und Sicherheit beachten: Wege und Zugänge müssen stufenlos und ausreichend breit sein. Spiel- und Sportelemente sind übersichtlich, sicher und möglichst inklusiv anzuordnen. Bei der Planung sind die Anforderungen der DIN EN 1176 und DIN EN 1177 für Spielplätze zu berücksichtigen.

- Lärm, Ballflug, Stolperstellen und Konflikte mit angrenzenden Verkehrsflächen sind frühzeitig zu prüfen.

- Betrieb sichern: Zuständigkeiten für Reinigung, Pflege, Reparaturen und Sicherheitskontrollen müssen vor der Umsetzung geklärt werden. Eine schrittweise Umsetzung oder ein Pilotprojekt ermöglicht eine spätere Anpassung an die tatsächliche Nutzung.

Weitere Einsatzorte	Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte: - *Obere Langgasse/Burgstraße*
Koordination	Stadt Speyer
Weitere Handlungsfelder	Verbindungen und Fußwegenetz

5.3.2.3 *Gute Beleuchtung schaffen*

S27 – Gute Beleuchtung schaffen– Postplatz		
Kosten	Priorität	Planungshorizont
100.000,00 €	❗❗❗	⌛
Problem / Schwäche	Neben einer Verbesserung der Verkehrsführung und der Barrierefreiheit wurde eine nicht ausreichende Beleuchtung des Postplatzes festgestellt. Teilnehmende der Begehungen berichten von einer generell mangelhaften Beleuchtung, die im Laufe der Umgestaltung berücksichtigt werden sollte. Unzureichende Beleuchtungen in öffentlichen Räumen schaffen Angsträume und können gleichzeitig bestimmte Nutzende von der Teilhabe ausschließen. Für Menschen mit Mobilitäts- oder Sehbeeinträchtigung stellen mangelhafte Lichtverhältnisse eine große Hürde da.	
Maßnahmen-empfehlung	• Ausreichend Beleuchtung schaffen	
Maßnahmen-beschreibung	Zur Reduktion von Angsträumen, sollen neuralgische Stellen in Speyrer Innenstadt besser beleuchtete werden. Hierzu bedarf es einer systematischen Erfassung des Bestands. Zu erfassen sind unter anderem Leuchtenstandorte, Lichtpunkthöhen, Leuchtmittel, Ausleuchtung, Blendung, Verschattung durch Bäume oder Gebäude, Schaltzeiten sowie der Zustand von Masten, Leitungen und Fundamenten. Eine Begehung sollte sowohl bei Dunkelheit als auch unter Einbeziehung von Menschen mit Seh- und Mobilitätsbeeinträchtigungen erfolgen.	
Hinweise und Erläuterungen	**Lichtplanung mit der Verkehrs- und Freiraumplanung verbinden:** Die Beleuchtung sollte nicht nur einzelne Leuchten ergänzen, sondern den gesamten Platz als zusammenhängenden Raum betrachten. Besonders wichtig sind barrierefreie Wege, Querungsstellen, Treppen, Rampen, Bushaltestellen, Eingänge, Sitzbereiche und mögliche Engstellen. Für öffentliche Verkehrsflächen bildet die Normenreihe **DIN 13201** eine wichtige Grundlage zur Auswahl geeigneter Beleuchtungsklassen und zur Bewertung von Beleuchtungsstärke, Gleichmäßigkeit und Blendung. (licht.de) **Barrierefreiheit sicherstellen:** Eine gleichmäßige, blend- und schattenarme Ausleuchtung erleichtert die Orientierung und das Erkennen von Hindernissen. Leuchten dürfen keine starken Hell-Dunkel-Kontraste oder Blendwirkungen erzeugen. Wege, Bodenbeläge, Stufen, Bordsteine und Ausstattungselemente sollten gut erkennbar sein. Die Anforderungen an öffentliche Verkehrs- und Freiräume nach **DIN 18040-3** sowie ergänzende Hinweise der Bundesfachstelle Barrierefreiheit sollten berücksichtigt werden. (din18040.de)	
Weitere Einsatzorte	Die Stadt Speyer sollte eine ausreichende Beleuchtung der Fußverkehrsanlagen stadtweit prüfen. Insbesondere sind folgende Orte vorzusehen: *- Schustergasse* *- Flachsgasse*	

Koordination	Stadt Speyer
Weitere Handlungsfelder	Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Barrierefreiheit

5.3.3 Mobiliar / Sitzmöglichkeiten schaffen

5.3.3.1 Sitzmöglichkeiten auf öffentlichen Plätzen und Bushaltestellen schaffen

S28 – Sitzmöglichkeiten auf öffentlichen Plätzen und Bushaltestellen schaffen – Bahnhofsstraße

Kosten	Priorität	Planungshorizont
4.000,00 € / Bank	!!!	⧗

Problem / Schwäche	In der gesamten Speyrer Innenstadt mangelt es an Sitzmöglichkeiten. Insbesondere entlang von wichtigen Fußwegeverbindungen oder Verkehrsachsen stellt das ein Problem für Ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen dar. Während des Beteiligungsverfahren klagen, insbesondere Ältere über somit für sie unüberwindbare Wegedistanzen.
Handlungsansatz	• Flächendeckend Sitzmöglichkeiten auf öffentlichen Plätzen und Bushaltestellen schaffen
Maßnahmen-beschreibung	In der Speyerer Innenstadt sollen entlang wichtiger Fußwegeverbindungen, auf öffentlichen Plätzen sowie an Bushaltestellen zusätzliche, barrierefreie Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Ziel ist es, Wegedistanzen für ältere Menschen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen besser bewältigbar zu machen und die Innenstadt insgesamt als attraktiven, generationengerechten Aufenthaltsraum zu stärken. Sitzgelegenheiten fördern zudem den Fußverkehr und erhöhen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Das Umweltbundesamt weist darauf hin, dass attraktive und auf die Bedürfnisse des Fußverkehrs ausgerichtete Straßen- und Platzräume eine wichtige Voraussetzung für mehr Zufußgehen sind. (umweltbundesamt.de)
Hinweise und Erläuterungen	**Grundsätzlicher Orientierungswert:** Entlang längerer Fußwege sollten Sitzmöglichkeiten grundsätzlich in einem Abstand von **höchstens etwa 300 Metern** vorhanden sein. Dieser Wert wird in Planungshinweisen für öffentliche Freiräume als geeignete maximale Entfernung im Stadtzentrum genannt. (nullbarriere.de). Für besonders unterstützungsbedürftige Personen können auf stark frequentierten Hauptfußwegen Bedarfe auch deutlich darunter liegen. **Bushaltestellen:** Jede regelmäßig genutzte Bushaltestelle sollte über eine Sitzmöglichkeit verfügen. Bei größeren Haltestellen oder wichtigen Umsteigepunkten sollten mehrere Sitzplätze, möglichst mit Rücken- und Armlehnen sowie mindestens einer geeigneten Fläche für Rollator oder Rollstuhl, vorgesehen werden. **Situationsbezogene Anpassung:** Der Abstand sollte nicht schematisch festgelegt werden. Entscheidend sind unter anderem die Länge und Steigung des Weges, die Nutzungshäufigkeit, die Nähe zu Arztpraxen, Senioreneinrichtungen, Geschäften, öffentlichen Gebäuden und Haltestellen sowie die Ergebnisse der Beteiligung.

	Generell sind die Anforderungen im Sinne der Barrierefreiheit zu beachten (z.B. Einhaltung vorgeschriebener Sitzhöhen).
Weitere Einsatzorte	Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte, sollte aber im Rahmen von Umbaumaßnahmen im gesamten Stadtgebiet geprüft werden: - Bahnhofsvorplatz - Gilgenstraße
Koordination	Stadt Speyer
Weitere Handlungsfelder	Barrierefreiheit

5.4 Handlungsfeld Verbindung und Fußwegenetz

Für alle Verkehrsträger wird in hierarchischen Netzen geplant, nur im Fußverkehr fehlen diese bislang. Häufig wird das Argument angeführt, Fußverkehr finde ausnahmslos flächig von überall nach überall statt. Dennoch bietet eine systematische Netzplanung auch für den Fußverkehr wesentliche Vorteile: Sie schafft eine nachvollziehbare Grundlage, um wichtige Wegebeziehungen, zentrale Ziele und Hauptachsen zu identifizieren. Ein Fußwegenetz ermöglicht, den vielfältigen Handlungsbedarf zu strukturieren, Maßnahmen transparent zu priorisieren und deren Umsetzung sowie Finanzierung besser zu begründen. Dies gilt auch für Maßnahmen, die unterschiedliche Fachbereiche betreffen, etwa den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Lichtsignalanlagen, die Führung des Radverkehrs oder die Bereitstellung von Sitzgelegenheiten. Daher wird empfohlen, eine Netzplanung nach einheitlichen und nachvollziehbaren Kriterien zu entwickeln.

5.4.1 Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr lösen

5.4.1.1 Entflechtung von Fuß- und Radverkehr (Fahrradstraße, Verlagerung auf Fahrbahn)

S29 – Entflechtung von Fuß- und Radverkehr – Bahnhofstraße, Burgstraße		
Kosten	Priorität	Planungshorizont
300.000,00 €	❗❗❗	⏳⏳

Problem / Schwäche	Fuß- und Radverkehr werden in Speyer oft zusammen im Seitenraum geführt. Wie schon an anderer Stelle aufgezeigt, führt dies zu häufigen Konflikten durch fehlende taktile Trennung oder Minderbreiten. An einigen Stellen der Begehung macht dies die Entflechtung von Rad -und Fußverkehr notwendig, um die Barrierefreiheit zu fördern und Konfliktschwerpunkte zu entschärfen. Ein Problemschwerpunkt liegt hier insbesondere in der Bahnhofstraße und Burgstraße.



Abbildung 48: Mangelnde Platzverhältnisse im Seitenraum der Burgstraße (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung	• Entflechtung von Fuß- und Radverkehr durch Einrichtung einer Fahrradstraße und Verlagerung auf die Fahrbahn
Maßnahmen-beschreibung	Ziel der Maßnahme ist es den Fuß- und Radverkehr räumlich zu entflechten, die Barrierefreiheit der Gehwege zu verbessern und die Konfliktschwerpunkte u.a. in der Bahnhofstraße und Burgstraße dauerhaft entschärfen. Hier soll aufbauend auf bestehende Vorplanungen geprüft werden, ob der Radverkehr vom Seitenraum auf die Fahrbahn verlagert und dort durch die Einrichtung einer

	Fahrradstraße (Burgstraße) sicher geführt werden kann oder ob die Einrichtung von entsprechenden Radverkehrsanlagen möglich ist (Bahnhofstraße). Dadurch können die gemeinsam genutzten Geh- und Radwege entlastet und Konflikte mit dem Fußverkehr, insbesondere aufgrund fehlender taktiler Trennungen und begrenzter Wegebreiten, reduziert werden. Die Gehwege sollen dem Fußverkehr vorbehalten und barrierefrei nutzbar bleiben. Die Fahrradstraße ist so zu gestalten, dass Radfahrende sicher, komfortabel und bevorrechtigt beziehungsweise gleichberechtigt geführt werden. Die Zulassung des Kfz-Verkehrs ist abhängig von der örtlichen Funktion, Verkehrsbelastung und Erschließung zu prüfen. Erforderlichenfalls sind Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs, zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Sicherung von Querungsstellen vorzusehen. Vor der Umsetzung sind die vorhandenen Querschnitte, Verkehrsaufkommen, Parkstände, Einmündungen, Haltestellen und Querungsbeziehungen zu untersuchen. Die Gestaltung sollte eindeutig erkennbar sein und durch Markierungen, Beschilderung und eine geeignete Oberflächengestaltung unterstützt werden.
Hinweise und Erläuterungen	Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Burgstraße kann eine geeignete Maßnahme sein, um den Radverkehr vom Seitenraum auf die Fahrbahn zu verlagern und die Gehwege vom Radverkehr zu entlasten. Die Umsetzung sollte jedoch nicht allein durch Beschilderung erfolgen, sondern durch eine eindeutig erkennbare und sichere Gestaltung unterstützt werden. **Rechtliche Voraussetzungen** Eine Fahrradstraße wird mit Zeichen 244.1 StVO angeordnet und am Ende mit Zeichen 244.2 aufgehoben. In Fahrradstraßen gilt grundsätzlich: • Der Radverkehr ist die vorherrschende Verkehrsart. • Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. • Es gilt grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. • Kraftfahrzeuge dürfen nur verkehren, wenn dies durch Zusatzzeichen ausdrücklich zugelassen wird. • Die Einrichtung einer Fahrradstraße bedeutet nicht automatisch eine Vorfahrt für den Radverkehr. Die Vorfahrt an Einmündungen und Kreuzungen muss gesondert geregelt werden.
Weitere Einsatzorte	- Die Entflechtung von Fuß- und Radverkehr sind anch Möglichkeit stadtweit durch die Stadtverwaltung zu prüfen. Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte: - *Gilgenstraße,* - *Bahnhofsvorplatz,* - *Bushaltestelle Postgraben*
Koordination	Stadt Speyer
Weitere Handlungsfelder	Sicherheit, Barrierefreiheit
Best-Practices	Das Beispiel wird im Leitfaden des Bundesamts für Logistik und Mobilität ausführlich behandelt: Leitfaden „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ (BALM)

5.4.1.2 *Taktile Elemente zur Trennung von Fuß- und Radverkehr*

S30 – Taktile Elemente zur Trennung von Fuß- und Radverkehr – *Bahnhofsvorplatz*		
Kosten	Priorität	Planungshorizont
185.000,00 €	!!	⧗⧗

Problem / Schwäche

Fuß- und Radverkehr werden in Speyer häufig zusammen im Seitenraum geführt. Neben den teilweise signifikanten Minderbreiten führen auch das Fehlen von taktilen Elementen zwischen Fuß- und Radverkehr zu Konflikten. Dies wurde bei den Begehungen insbesondere auf der Burgstraße, dem Bahnhofsvorplatz und der Bahnhofstraße sichtbar. Fehlende taktile Elemente, stellen nicht nur für Blinde eine sicherheitsrelevante Trennung dar sondern helfen auch Fußgehenden ohne Beeinträchtigung bei der intuitiven Erfassung von Verkehrsflächen.



Abbildung 49: Fehlendes taktiles Leitsystem auf der Bahnhofstraße (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung

- taktile Elemente zur Trennung von Fuß- und Radverkehr auf getrennten Geh- und Radwegen prüfen und einrichten

Maßnahmen-beschreibung

Auf im Seitenraum geführten Geh- und Radwegen in Speyer soll geprüft werden, ob eine eindeutige taktile Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr umsetzbar ist. Dies betreffen insbesondere die Burgstraße, den Bahnhofsvorplatz und die Bahnhofstraße.

Durch geeignete taktile Elemente, beispielsweise Trennstreifen oder gut erkennbare bauliche Abgrenzungen, sollen die Verkehrsbereiche eindeutig erfassbar und sicher nutzbar werden.

Vor der Umsetzung sind die örtlichen Breiten, Fuß- und Radverkehrsaufkommen, Querungsbeziehungen und Konfliktstellen zu erfassen. Die Gestaltung sollte mit den Anforderungen der Barrierefreiheit, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen, abgestimmt werden. Fehlende Geh- und Radwegbreiten können durch taktile Elemente nicht ausgeglichen werden. Voraussetzung ist, dass für beide Verkehrsarten ausreichend breite Flächen zur Verfügung stehen.

Hinweise und Erläuterungen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. (RASt) Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. HBVA. Köln

	Vorgaben u.a. nach DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum), DIN 18040 (Barrierefreies Bauen)
Weitere Einsatzorte	Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte, sollte aber auch stadtweit geprüft werden: • *Bahnhofsstraße,* • *Bartholomäus-Weltz-Platz*
Koordination	Stadt Speyer
Weitere Handlungsfelder	Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Verbindung und Fußwegenetz
Best-Practice-Beispiele	Taktile Trennung des Fuß- und Radverkehrs in der Stadt Erkner.



Abbildung 50: Trennung von Fuß- und Radverkehr in der Stadt Erkner (Bild: Sweco GmbH)

5.4.1.3 *Radabstellanlagen bündeln und ergänzen*

S31 – Radabstellanlagen bündeln und ergänzen – Postplatz		
Kosten	Priorität	Planungshorizont
15.000,00 €	!	⧗

Problem / Schwäche

Bei der Begehung des Postplatzes wurde deutlich, dass es hier an Radabstellanlagen mangelt. Es wurde berichtet, dass abgestellte Räder häufig beim Queren stören und der Barrierefreiheit entgegenstehen, da taktile Elemente, Bordsteinabsenkungen oder Durchgänge zwischen Pollern zugeparkt werden und unpassierbar sind. Generell sind willkürlich angestellte Fahrräder im öffentlichen Raum ein Anzeichen für ein zu geringes Angebot an Abstellanlagen oder lassen Rückschlüsse auf deren Qualität und Platzierung zu.



Abbildung 51: Begehung auf dem Postplatz (Sweco)

Maßnahmenempfehlung

- Radabstellanlagen bündeln und ergänzen

Maßnahmenbeschreibung

Am Postplatz sollen Radabstellanlagen gebündelt, qualitativ verbessert und bedarfsgerecht ergänzt werden. Ziel ist es, ungeordnet abgestellte Fahrräder zu reduzieren und Fußwege, Querungsstellen, Bordsteinabsenkungen, taktile Leitelemente sowie Durchgänge dauerhaft freizuhalten.

Die Anlagen sind gut sichtbar, sicher erreichbar und außerhalb notwendiger Bewegungs- und Sicherheitsräume anzuordnen. Empfohlen werden standsichere Anlehnbügel, an denen der Fahrradrahmen angeschlossen werden kann.

Vor der Umsetzung sind bestehende Anlagen, abgestellte Fahrräder und wichtige Zielorte zu erfassen. Nach der Umsetzung sollte geprüft werden, ob die neuen Anlagen angenommen werden und die Barrierefreiheit verbessert wurde. Bei der Umgestaltung des Postplatzes sollten entsprechende Radabstellanlagen im Sinne der Maßnahmenempfehlung mitgedacht werden.

Hinweise und Erläuterungen

Die Radabstellanlagen am Postplatz sollten gebündelt, bedarfsgerecht ergänzt und möglichst nahe an wichtigen Zielorten angeordnet werden. Dadurch soll das ungeordnete Abstellen von Fahrrädern reduziert werden.

Technische Hinweise und Regelwerke

- **FGSV 239 – Hinweise zum Fahrradparken:** Standortwahl, Ausstattung, Anordnung und Kapazität
  FGSV: Hinweise zum Fahrradparken

- **H BVA – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen:** Freihalten von Bewegungsflächen, Querungsstellen und taktilen Leitsystemen
  FGSV: Hinweise zu technischen Regelwerken
- **DIN 18040-3:** Barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum
  Informationen zur DIN 18040
- **ERA, EFA und RASt:** Ergänzende Hinweise zur Einordnung der Anlagen in den Rad- und Fußverkehr sowie in den Straßenraum.
- **Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität des Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (AGNH) 2025**:
  https://www.nahmobil-hessen.de/wp content/uploads/2024/05/240426_AGNH_Qualitaetsstandards_Anhange_10_bf_FINAL.pdf
- Vorgaben u.a. nach **DIN 32984** (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum), DIN 18040 (Barrierefreies Bauen)

Weitere Einsatzorte	*keine*
Koordination	Stadt Speyer
Weitere Handlungsfelder	Sicherheit, Barrierefreiheit

5.5 Handlungsfeld Verbindung zum ÖPNV

Zusammen mit Fuß- und Radverkehr bildet der ÖPNV den Umweltverbund. Dabei fungiert er als strategischer Partner des Fußverkehrs, da sich der Erfolg beider Verkehrsarten gegenseitig bedingt. Der Fußverkehr ist das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel auf dem Weg zur und von der Haltestelle: Rund 90 % der ÖPNV-Nutzenden legen zumindest einen Teil ihrer Zu- oder Abgangswege zu Fuß zurück. Sichere, barrierefreie und attraktive Wege sind daher eine wesentliche Voraussetzung für die Zugänglichkeit und Attraktivität des ÖPNV. Von besonderer Bedeutung ist der ÖPNV für Menschen, die längere Strecken nicht mit anderen Verkehrsmitteln zurücklegen können und auf ein verlässliches öffentliches Verkehrsangebot angewiesen sind. Ein guter Zugang zum ÖPNV ist deshalb auch aus Gerechtigkeitsperspektive zentral, um Benachteiligung und Exklusion zu vermeiden. Neben der Verbindung und den Wegen zu den Haltestellen des ÖPNV ist die Ausstattung der Haltestellen ebenso relevant, um die Nutzung zu attraktiveren.

5.5.1 Bushaltestellen barrierefrei ausbauen

Haltestellen sind wichtige Schnittstellen zwischen dem Fußverkehr und dem ÖV: Etwa 90% aller ÖPNV-Fahrten werden im Vor- und Nachtransport zu Fuß gegangen. Hinzu kommt, dass seheingeschränkte Personen sich eigenständig nur zu Fuß und im ÖV fortbewegen können, daher muss der Schwerpunkt in der Herstellung einer barrierefreien Infrastruktur in diesen beiden Systemen liegen. Eine gute Ausstattung von Haltestellen erhöht die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs, verbessert den Komfort für Fahrgäste und trägt zu mehr Sicherheit und Barrierefreiheit bei. Gut gestaltete Haltestellen erleichtern die Orientierung, verkürzen gefühlte Wartezeiten und machen den Zugang zum ÖPNV für möglichst viele Menschen nutzbar. Zudem können wettergeschützte und übersichtliche Haltestellen die Aufenthaltsqualität deutlich steigern. Typische Ausstattungsmerkmale von Haltestellen sind Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, Beleuchtung, Fahrgastinformation sowie Abfallbehälter. Hinzu kommen barrierefreie Elemente wie taktile Leitsysteme, ausreichende Bewegungsflächen und gut zugängliche Einstiegsbereiche.

5.5.1.1 Aufweitung von Aufstellflächen

S32 – Aufweitung von Aufstellflächen - Bushaltestelle Postgraben

Kosten	Priorität	Planungshorizont
40.0000,00 €	!!	⧗

Problem / Schwäche

Die Bushaltestelle Postgraben ist nicht barrierefrei nutzbar. Gleichzeitig kommt es aufgrund der aktuellen Radverkehrsführung immer wieder zu Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, da dieser die Aufstellflächen des Fußverkehrs mit nutzt und so durch den Haltestellenbereich fährt. Eigentlich wird der Radverkehr von einem getrennten Fuß- und Radweg direkt auf die Fahrbahn übergeleitet, durch die am Postgraben gefahrenen Geschwindigkeiten und den kreuzenden Busverkehr erfolgt der Wechsel des Radverkehrs auf die Fahrbahn oft nicht.



Abbildung 52: Bushaltestelle Postgarben (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung

- Aufweitung von Aufstellflächen
- Verbesserte Radverkehrsführung an Bushaltestellen

Maßnahmen-beschreibung

Die Bushaltestelle Postgraben soll barrierefrei und konfliktarm umgestaltet werden. Dafür sind die Aufstell- und Warteflächen ausreichend zu vergrößern, damit auch Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen sicher genutzt werden können. Haltestellenzugang, Einstiegsbereiche, taktile Leitelemente und Querungsstellen sind übersichtlich und hindernisfrei anzuordnen.

	Gleichzeitig ist die Radverkehrsführung im Haltestellenbereich eindeutig vom Fußverkehr zu trennen. Da der Wechsel auf die Fahrbahn wegen der gefahrenen Geschwindigkeiten und des kreuzenden Busverkehrs häufig vermieden wird, sollten eine sichere, gut erkennbare Führung, eine klare Markierung und gegebenenfalls eine bauliche Abgrenzung geprüft werden. Auch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen können zur Konfliktvermeidung beitragen. Vor der Umsetzung sollten Verkehrsabläufe, Geschwindigkeiten, Ein- und Aussteigevorgänge sowie die Bedürfnisse mobilitäts- und seheingeschränkter Personen untersucht werden. Die Planung ist mit dem Verkehrsunternehmen, der Straßenverkehrsbehörde und Behindertenvertretungen abzustimmen. Ziel ist eine sichere, barrierefreie Haltestelle mit ausreichend großen Aufstellflächen und einer verständlichen Radverkehrsführung.
Hinweise und Erläuterungen	Hindernisfreie Bewegungsflächen, taktile Leitelemente, kontrastreiche Gestaltung sowie eine ebene und rutschhemmende Oberfläche gewährleisten die sichere Nutzung durch Menschen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen. Die Ausgestaltung ist an **DIN 18040-3** und den örtlichen Standards auszurichten. Für den Radverkehr ist eine eindeutige und sichere Führung zu entwickeln. Zu prüfen sind insbesondere die Führung auf der Fahrbahn, eine eigenständige Radverkehrsanlage hinter der Wartefläche oder die Einrichtung eines Haltestellenkaps. Die gewählte Lösung muss ausreichende Sichtbeziehungen gewährleisten und Konflikte mit wartenden sowie ein- und aussteigenden Fahrgästen vermeiden. Ergänzend können Geschwindigkeitsreduzierungen, klare Markierungen, bauliche Trennelemente und eine verbesserte Beleuchtung eingesetzt werden. Ein temporärer Verkehrsversuch kann die Praxistauglichkeit überprüfen. Grundlage bilden neben **DIN 18040-3** insbesondere die **H BVA**, **EFA**, **ERA**, **RASt** und **EAÖ** sowie das Ziel der Barrierefreiheit nach **§ 8 Abs. 3 PBefG**. • EU-Richtlinie 2019/882 „Barrierefreiheitsrichtlinie“ • Umsetzung in nationales Recht in Deutschland: Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und Personenbeförderungs-Gesetz (PBefG), § 8 Absatz 3 • DIN 18040-3 – Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum • DIN 32984 Boden-Indikatoren im öffentlichen Raum
Weitere Einsatzorte	Die Verfügbarkeit ausreichend dimensionierter Aufstellflächen an den Haltestellen der Stadt Speyer ist stadtweit zu prüfen.
Koordination	Stadt Speyer
Weitere Handlungsfelder	Barrierefreiheit
Best Practices	Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH): Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Radverkehr Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN): Barrierefreie Bushaltestellen

5.5.1.2 *Bushaltestellen barrierefrei ausbauen*

S33 – Bushaltestellenausbau – Gilgenstraße, Postgraben

Kosten	Priorität	Planungshorizont
200.000,00 €	❗❗❗	⏳⏳

Problem / Schwäche

Einigen der begangenen Haltestellen fehlt es an der nötigen Haltstellenausstattung, um Barrierefreiheit und die für die Akzeptanz des ÖPNVs notwendige Attraktivität herzustellen. Den Haltestellen u.a. in der Gilgenstraße fehlt es an Sitzmöglichkeiten. Zwischen Rad- und Fußverkehr kommt es in den Haltestellenbereichen regelmäßig zu Konflikten, da der Radverkehr auf den Gehweg ausweicht, bzw. wie am Bahnhofvorplatz im Seitenraum geführt wird. Oft fehlt es auch an Witterungsschutz/Beschattung und es sind keine taktilen Elemente verbaut.



Abbildung 53: Bushaltestelle in der Gilgenstraße (Sweco)

Maßnahmen-empfehlung

- Ausstattung der Bushaltestellen mit ausreichend Sitzmöglichkeiten
- Verdeutlichung einer Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Zusätzliche Begrünung und Beschattung
- Barrierefreiheit an Bushaltestelle herstellen und taktile Elemente verbauen

Maßnahmen-beschreibung

Die Bushaltestellen in Speyer, insbesondere in der Gilgenstraße und am Postgraben, sollen barrierefrei, sicher und attraktiv aufgewertet werden. Dazu gehören ausreichend Sitzmöglichkeiten, ein geeigneter Witterungs- und Sonnenschutz sowie zusätzliche Begrünung. Die Ausstattung ist so anzuordnen, dass ausreichend Bewegungs- und Warteflächen erhalten bleiben und Ein- sowie Ausstiegsbereiche nicht eingeschränkt werden.

Zur Vermeidung von Konflikten ist der Radverkehr eindeutig vom Fuß- und Wartebereich zu trennen. Die Radverkehrsführung darf nicht durch Einstiegs- und Aufenthaltsflächen verlaufen. Wo eine Führung im Seitenraum erforderlich ist, sind visuell und möglichst taktil wahrnehmbare Abgrenzungen vorzusehen.

Für die Barrierefreiheit sind stufenlose, ausreichend breite und niveaugleiche Einstiegsbereiche sowie taktile Leit- und Auffindestreifen herzustellen. Kontrastreiche Haltestellenmasten und gut lesbare Fahrgastinformationen unterstützen die Orientierung.

Die Maßnahmen sind für ältere Menschen besonders wichtig, da längeres Stehen, Hitze, Regen und unübersichtliche Situationen belastend sein können. Sitzgelegenheiten ermöglichen Erholung und verringern das Sturzrisiko. Eine

	klare Wegeführung reduziert Konflikte, während taktile Elemente blinden und sehbehinderten Menschen eine selbstständige Nutzung des ÖPNV ermöglichen.
Hinweise und Erläuterungen	Die Empfehlungen für Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (FGSV, 2013) geben Hinweise zur Ausstattung von Haltestellen. Hierzu gehören neben den Sitzgelegenheiten unter anderem Haltestellenkennzeichnung, Fahrgastinformation, Wetterschutz, Beleuchtung. Die Eignung der Radverkehrsführung an Haltestellen orientiert sich anhand der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) auf Basis von Haltestellenform und Radverkehrsführung. Bei Haltestellen am Fahrbahnrand ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn gut geeignet, Führungen im Seitenraum sind zu vermeiden. EU-Richtlinie 2019/882 „Barrierefreiheitsrichtlinie“ Umsetzung in nationales Recht in Deutschland: Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und Personenbeförderungs-Gesetz (PBefG), § 8 Absatz 3 DIN 18040-3 – Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum DIN 32984 Boden-Indikatoren im öffentlichen Raum
Weitere Einsatzorte	Die generelle Überprüfung der Haltestellenausstattung auf ausreichende Sitzmöglichkeiten mit Beschattung im Stadtgebiet ist essenziell. In Kombination ist die Vermeidung von Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr in Haltestellenbereichen durch eine klare Führung beider Verkehrsarten ist wichtiges Thema in Speyer. Die Maßnahme gilt auch für die im Rahmen des FVC begutachteten Standorte: - *Bahnhofstraße,* - *Maximilianstraße*
Koordination	Stadt Speyer

6 Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung

Mit den Maßnahmenempfehlungen aus dem Fußverkehrs-Check 2026 hat die Stadt Speyer ein Maßnahmenprogramm zur Optimierung der Fußverkehrsinfrastruktur und der Kommunikation zum Fußverkehr erhalten. Mit einem positiven politischen Beschluss des Rates der Stadt Speyer würde die Verwaltung den Auftrag erhalten, in die Umsetzungsphase zu starten. Einige Maßnahmenempfehlungen können in anstehende Umbaumaßnahen integriert werden, wie z.B. die anstehende Umgestaltung des Postplatzes oder den Umbau der Bushaltestelle Postgraben. Nicht für alle Maßnahmenempfehlungen ist die Stadt Speyer allein zuständig, auch der Landesbetrieb Mobilität trägt hier streckenweise die Baulast, hier muss die Stadtverwaltung in Abstimmung gehen und ausloten, welche Maßnahmenempfehlungen wann angegangen werden können.

Viele Maßnahmenempfehlungen befinden sich jedoch in Baulast der Stadt Speyer. Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks wurden diese Maßnahmen überschlägig nach Finanz- und Umsetzungsaufwand geschätzt. Andere Maßnahmen in der Baulast der Stadt Speyer müssen zunächst von der Verwaltung weiter geprüft und politisch beraten werden. Es ist denkbar aus den bereits aufgebauten Strukturen, eine Arbeitsgruppe Mobilität zu gründen, die regelmäßig tagt und die politische Beschlussfassung vorbereitet. Dies wäre aus Gutachtersicht ein äußerst konsensuales und effizientes Vorgehen und trägt zur strategischen Verstetigung des Themas bei.

Die Stadt Speyer hat immer wieder betont, wie wichtig der Fußverkehr für eine stadtverträgliche Mobilität in der Kernstadt ist. Daher sollten möglichst alle Straßenneu- und -umbauprojekte immer auch aus Sicht des Fußverkehrs bewertet werden. Ziel sollte es sein, dass die Belange der Nahmobilität, also Fuß- und Radverkehr, dauerhaft in Verwaltung und Politik verankert werden, ggf. auch in einer extra benannten Person zusammengeführt werden. Für eine weitere strategisch-inhaltliche Fußverkehrsförderung in Speyer werden vor allem folgende Handlungsfelder empfohlen:

- Ein Hauptnetz für den Fußverkehr entwickeln: In einem hierarchisch gegliedertem Fußverkehrsnetz werden Hauptwege und Nebenverbindungen definiert. In Speyer sollten in dem Fußverkehrsnetz vor allem auch die Passagen berücksichtigt werden, aber auch die wichtigen Schulwegeverbindungen.
- Die Barrierefreiheit sollte systematisch verbessert werden, und zwar prioritär auf Strecken und Knotenpunkten im Hauptfußwegenetz, auch vor dem Hintergrund, dass unsere Gesellschaft altert und wir zukünftig deutlich mehr Seniorinnen und Senioren haben werden, die sich im öffentlichen Raum mit Hilfsmitteln bewegen wollen oder müssen.
- Die Stadt sollte kommunale Standards für den Fußverkehr entwickeln, z.B. für Gehwegbreiten und -oberflächen im Bestand und im Neubau, für barrierefreie Querungsstellen, für die Ausgestaltung von Verkehrsberuhigten Bereichen, für Sitzmöbel, für Beleuchtungsanlagen, für ein innerörtliches Fußverkehrsleitsystem, etc., um einen qualitätvollen und harmonisierten Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur anzustreben.
- Zukünftig wird die Anpassung des Stadtraumes an den Klimawandel entscheidend dafür sein, ob Menschen weiterhin gerne zu Fuß gehen. Zunehmende Hitzetage im Sommer erfordern eine enorme Anstrengung im Hinblick auf die Begrünung des Straßenraumes, um Kühleffekte erzielen zu können. Auf häufiger werdende Starkregenereignisse kann nur reagiert werden, indem die Versiegelung des Straßenraumes reduziert wird. Diese Tatsachen zeigen, dass nicht nur verkehrliche Argumente beachtet werden müssen, sondern zukünftig sehr viel stärker auch klimatologische.

7 Fördermöglichkeiten im Fußverkehr

Rheinland-Pfalz, der Bund und die Europäische Union bieten vielseitige Fördermöglichkeiten und -rahmenbedingen an. Nachfolgend sind diese im Steckbrieformat dargestellt.

7.1 Kommunales Investitionsprogramm Kilmaschutz und Innovation

Förderinstrument	zweckgebundene nicht rückzahlbare Zuwendung (Investitionsförderung)
Fördergeber	Land Rheinland-Pfalz (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität – MKUEM)
Laufzeit	2023-2026 (Umsetzungszeitraum der Maßnahmen)
Antragsfrist	Antragsstellung bis 31. Dezember 2024
Wer wird gefördert? • Kommunen in Rheinland-Pfalz (Verbandsgemeinden, verbandsfreie Gemeinden, Landkreise, kreisfreie Städte) • Kommunale Zusammenschlüsse und Zweckverbände	
Was ist förderfähig? • Investive Maßnahmen - zum kommunalen Klimaschutz - zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels • Gefördert werden unter anderem Maßnahmen in den Bereichen: - Energie und erneuerbare Energien - Energetische Sanierung von Gebäuden - Mobilität - Wasser- und Regenwassermanagement - Entsiegelung und Begrünung - Grün- und Freiflächen - Innovative Modell- und Leuchtturmprojekte	
Höhe der Förderungen • 75 % der Mittel für Klimaschutzmaßnahmen • 25 % der Mittel für Klimawandelanpassungsmaßnahmen	
Voraussetzungen • Umsetzung innerhalb des vorgegebenen Förderzeitraums • Zuordnung der Maßnahme zu Klimaschutz oder Klimawandelanpassung • Einhaltung der Vorgaben des KIPKI Handbuchs (u.a. Vergabe- und Haushaltsrecht)	
Einbindung des LBM	• Erforderlich, wenn die Maßnahme Bundes- oder Landstraßen betrifft - Fachliche Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) notwendig

Weitere Informationen	• KIPKI-Handbuch des Landes Rheinland-Pfalz • Programm wird über die Investition- und Strukturbank Rheinland-Pfalz (ISB) administriert
Weiterführende Links	KIPKI-Handbuch (PDF): https://kipki.rlp.de/fileadmin/kipki/PDF_Dateien/KIPKIhttps://kipki.rlp.de/fileadmin/kipki/PDF_Dateien/KIPKI-Handbuch_final.pdfHandbuch_final.pdf

7.1.1 Städtebauförderung/ Städtebauliche Erneuerung Richtlinie zur Förderung der Städtebaulichen Erneuerung und Entwicklung (RL-StEE)

Förderinstrument	Zuschüsse im Rahmen der Städtebauförderung (Projekt- und Investitionsförderung)
Fördergeber	• Bund (im Rahmen der Städtebauförderung) • Land Rheinland-Pfalz (Ministerium des Innern und für Sport – Mdl)
Laufzeit	Mehrjähriges, laufendes Förderprogramm (jahresweise Programmausstellung, Maßnahmen oft über mehrere Jahre)
Antragsfrist	• Jährlich, im Rahmen der Programmaufstellung des Landes • Antragstellung über die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) vor Beginn der Maßnahme
Wer wird gefördert? • Städte und Gemeinden in Rheinland-Pfalz • Kommunale Zusammenschlüsse	
Was ist förderfähig? • Maßnahmen der städtebaulichen Erneuerung und Entwicklung • Aufwertung von Orts- und Stadtkernen • Beseitigung städtebaulicher Missstände • Anpassung an demografische, soziale, wirtschaftliche und klimatische Veränderungen • Öffentliche Infrastruktur, Freiräume, Gebäude, vorbereitende Untersuchungen und Ordnungsmaßnahmen	
Höhe der Förderungen • In der Regel bis zu 50 und 80% Förderquote • Regelfinanzierung: - Bund/Land: 90% - Kommunaler Eigenanteil: ca. 10% - Abweichungen je nach Programmteil und Haushaltslage: bis zu 90% Förderquote möglich	
Voraussetzungen • Förmliche Festlegung eines Sanierungs- oder Entwicklungsgebiets • Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) • Beschluss der kommunalen Gremien • Einhaltung der RL-StEE sowie des besonderen Städtebaurechts (BauGB)	

Einbindung des LBM	• Erforderlich, sofern Maßnahmen Straßen betreffen, die in der Zuständigkeit des Landes oder Bundes liegen - Fachliche Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) notwendig
Weitere Informationen	• Verwaltungsvorschrift „Richtlinie zur Förderung der städtebaulichen Erneuerung und Entwicklung (RL-StEE)“ • Programmabwicklung über ADD und MdI Rheinland-Pfalz
Weiterführende Links	Programmübersicht: https://mdi.rlp.de/themen/staedte-und-gemeinden/kommunale-foerderung/staedtebauliche-erneuerung RL-StEE (Landesrecht): https://www.landesrecht.rlp.de/bsrp/document/VVRPhttps://www.landesrecht.rlp.de/bsrp/document/VVRP-VVRP000005004VVRP000005004

7.2 LEADER

Förderinstrument	Projektförderung in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen
Fördergeber	• Europäische Union (ELER – Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums) • Land Rheinland-Pfalz
Laufzeit	• EU-Förderperiode 2023–2027 - (Umsetzung der Projekte innerhalb der jeweiligen LEADER-Regionen)
Antragsfrist	• Laufend, abhängig von den Projektaufrufen der jeweiligen Lokalen Aktionsgruppe (LAG) • Fristen werden regional festgelegt
Wer wird gefördert? • Kommunen und kommunale Zusammenschlüsse • Vereine, Verbände und Stiftungen • Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) • Privatpersonen (vorausgesetzt, das Projekt liegt in einer anerkannten LEADER-Region)	
Was ist förderfähig? • Projekte zur integrierten Entwicklung des ländlichen Raums • Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen auf regionaler Ebene • Daseinsvorsorge, soziale Infrastruktur und regionale Wertschöpfung • Tourismus, Kultur, Dorf- und Regionalentwicklung • Innovative, modellhafte und kooperative Projekte entsprechend der lokalen Entwicklungsstrategie (LES)	
Höhe der Förderungen • Förderquote in der Regel bei 80%, abhängig von o Art des Antragstellers o Projektinhalt o Vorgaben der jeweiligen LAG • Maximal förderfähige Zuschüsse werden regional festgelegt	

Voraussetzungen • Projekt entspricht der Lokalen Entwicklungsstrategie (LES) der LEADER-Region • Positiver Beschluss der zuständigen Lokalen Aktionsgruppe (LAG) • Projektumsetzung im LEADER-Gebiet • Einhaltung der ELER- und Landesförderrichtlinien	
Einbindung des LBM	• Nur erforderlich, wenn das Projekt Maßnahmen an Landes- oder Bundesstraßen umfasst • In diesen Fällen fachliche Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM)
Weitere Informationen	• Programmkoordination und Bewilligung über die ADD Rheinland-Pfalz • Regionale Ansprechpartner sind die jeweiligen LEADER-Geschäftsstellen (LAGs)
Weiterführende Links	LEADER in Rheinland-Pfalz (ADD): https://add.rlp.de/themen/internationales/foerderungen-im-europaeischen-bereich/leader Förderdatenbank: LEADER-Förderung in Rheinland-Pfalz – Förderdatenbank

7.3 Stadt- und Dorfgrün

Förderinstrument	Projektförderung in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen
Fördergeber	Land Rheinland-Pfalz (Ministerium des Innern und für Sport – MdI)
Laufzeit	(Förderung im Rahmen der jährlichen Haushaltsmittel)
Antragsfrist	• Jährlich, Stichtage werden durch das Land festgelegt • Antragstellung vor Maßnahmenbeginn über die zuständige Bewilligungsbehörde (ADD)
Wer wird gefördert? • Städte und Gemeinden in Rheinland-Pfalz • Kommunale Zusammenschlüsse	
Was ist förderfähig? • Neuanlage und Aufwertung von öffentlichen Grün- und Freiflächen • Stadt- und Dorfplätze mit hohem Grünanteil • Maßnahmen zur Verbesserung des Stadt- und Dorfklimas • Begrünung, Entsiegelung und ökologische Aufwertung • Aufenthalts- und Erholungsflächen im öffentlichen Raum	
Höhe der Förderungen • Bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, jedoch höchstens 100.000 €	

Voraussetzungen	
• Maßnahme liegt im öffentlichen Raum • Städtebauliche und gestalterische Qualität • Beitrag zur ökologischen Aufwertung und Lebensqualität • Einhaltung der landesrechtlichen Vorgaben und Förderrichtlinien • Maßnahmenbeginn erst nach Bewilligung	
Einbindung des LBM	• Erforderlich, wenn Maßnahmen Straßen betreffen, die in der Zuständigkeit des Landes oder Bundes liegen • Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) notwendig
Weitere Informationen	• Programm dient der **Klimaanpassung**, Aufenthaltsqualität und nachhaltigen Stadt- und Dorfentwicklung • Abwicklung über die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD)
Weiterführende Links	Förderdatenbank – Stadt- und Dorfgrün: https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Rheinland-Pfalz/stadt-dorfgruen.html

7.4 Landesgartenschau

Förderinstrument	Projekt- und Investitionsförderung in Form von Zuschüssen des Landes (ergänzt durch Eigenmittel der Kommune und weitere Förderprogramme)
Fördergeber	Land Rheinland-Pfalz (über das federführende Ministerium und die Projektgesellschaft Landesgartenschau Rheinland-Pfalz mbH)
Laufzeit	• Bewerbung- und Entscheidungsphase bis Mitte der 2020er Jahre • Umsetzung- und Durchführungsphase bis 2032 • Durchführung der Landesgartenschau im Veranstaltungsjahr 2032
Antragsfrist	• Bewerbungsfrist gemäß Bewerbungsleitlinien (fristgebundenes Auswahlverfahren) • Einreichung der Bewerbungsunterlagen bei der Projektgesellschaft LGS Rheinland-Pfalz
Wer wird gefördert? • Städte und Gemeinden in Rheinland-Pfalz • Kommunale Zusammenschlüsse (Voraussetzung: Zuschlag als Ausrichterkommune der Landesgartenschau)	
Was ist förderfähig? • Investive Maßnahmen zur nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung • Dauerhafte Grün- und Freiraumgestaltung • Maßnahmen zur Klimaanpassung, Biodiversität und ökologischen Aufwertung • Umgestaltung von Konversion-, Industrie- oder Brachflächen • Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit dem LGS-Gelände	

• Temporäre Ausstellung- und Veranstaltungsflächen mit nachhaltigem Nachnutzungskonzept	
Höhe der Förderungen • Landeszuschüsse in mehrstelliger Millionenhöhe (programmabhängig) • Kombination aus: - Landesmitteln - Kommunalem Eigenanteil - ggf. weiteren Förderprogrammen (z. B. Städtebauförderung, Klimaprogramme) • Konkrete Förderhöhe abhängig vom ausgewählten Projekt und Finanzierungsplan	
Voraussetzungen • Erfolgreiche Bewerbung als Landesgartenschau-Standort • Überzeugendes städtebauliches, landschaftsplanerisches und nachhaltiges Gesamtkonzept • Darstellung der dauerhaften Nachnutzung der Investitionen • Finanzierung- und Durchführungskonzept • Politische Beschlüsse der kommunalen Gremien	
Einbindung des LBM	• Erforderlich, sofern Maßnahmen Landes- oder Bundesstraßen betreffen - Frühzeitige Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) empfohlen
Weitere Informationen	• Landesgartenschauen sind ein zentrales Instrument der nachhaltigen Stadt-, Grün- und Regionalentwicklung in Rheinland-Pfalz • Hoher Stellenwert von Klimaanpassung, Lebensqualität und langfristigem Mehrwert für die Kommune
Weiterführende Links	Bewerbungsleitlinien LGS 2032 (PDF): https://pg-lgs-rp.de/wp-content/uploads/2023/10/Bewerbungsleitlinien-LGS-2032.pdf

7.5 Sustainable Urban Development Plan (SUMP)

Förderinstrument	Projektförderung in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen (Förderung konzeptioneller Leistungen)
Fördergeber	Bundesrepublik Deutschland (Bundesministerium für Verkehr – BMV)
Laufzeit	Laufendes Förderprogramm (Förderung im Rahmen der jeweiligen Haushaltsjahre)
Antragsfrist	• Laufend, solange Haushaltsmittel verfügbar sind • Antragstellung vor Projektbeginn beim BMV bzw. dem beauftragten Projektträger

Wer wird gefördert? • Städte, Gemeinden und Landkreise • Kommunale Zusammenschlüsse • Zweckverbände (Vorrangig Kommunen mit komplexen verkehrlichen Herausforderungen)	
Was ist förderfähig? • Erarbeitung eines Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) • Weiterentwicklung bestehender Verkehrsentwicklung- oder Mobilitätspläne zu einem SUMP • Analyse-, Beteiligung- und Strategieprozesse • Integration von Klimaschutz, Klimaanpassung, Verkehrssicherheit und Lebensqualität • Externe Planung- und Beratungsleistungen	
Höhe der Förderungen • Bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben • Kommunaler Eigenanteil mindestens 10 % • Abweichungen je nach Programmteil und Haushaltslage bis zu 90% Förderquote möglich	
Voraussetzungen • Strategischer, integrierter Ansatz gemäß EU-SUMP-Leitlinien • Berücksichtigung aller Verkehrsarten und Nutzergruppen • Beteiligung der Öffentlichkeit und relevanter Akteure • Politische Rückendeckung und Beschlusslage in der Kommune • Maßnahmenbeginn erst nach Bewilligung	
Einbindung des LBM	• Nicht grundsätzlich erforderlich • Einbindung sinnvoll bzw. notwendig, wenn Landes- oder Bundesstraßen • Bestandteil der Analyse oder Zielkonzeption sind - In diesen Fällen fachliche Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) empfohlen
Weitere Informationen	• SUMP ist ein zentrales Instrument für nachhaltige Mobilität, Klimaschutz und Verkehrswende • Das Programm fördert ausschließlich Planung- und Konzeptionsleistungen, keine bauliche Umsetzung • Ergebnisse können Grundlage für weitere Investitionsförderungen sein
Weiterführende Links	Förderprogramm SUMP (BMV): BMV - Nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP) - Nationales Unterstützungsprogramm „nachhaltig. mobil. planen“

Landesverkehrsfinanzierungsgesetz - Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) Vom 26. Mai 2009

Förderinstrument	Gesetzlich geregelte Finanzzuweisungen und Umlagen (keine Projektförderung, sondern allgemeine und zweckgebundene Finanzmittel)
Fördergeber	Land Rheinland-Pfalz
Laufzeit	Unbefristet, gültig in der jeweils aktuellen Fassung (jährliche Umsetzung über den Landeshaushalt)
Antragsfrist	• Keine Antragsfrist • Mittelzuweisung erfolgt automatisch nach gesetzlichen Kriterien

Wer wird gefördert?

- Gemeinden und Städte
- Verbandsgemeinden
- Landkreise
- Kommunale Zusammenschlüsse (alle kommunalen Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz)

Was ist förderfähig?

- Förderfähig sind auf Antrag Vorhaben von Gemeinden, Landkreisen, Zweckverbänden, Verkehrsunternehmen, sonstigen Trägern des öffentlichen Personennahverkehrs sowie von Trägern von Güterverkehrszentren und öffentlichen Binnenhäfen.
  - Straßen- und Verkehrsinfrastruktur
  - Schienen- und Bahnverkehr (ÖPNV)
  - Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV
  - Umsteige- und Verknüpfungsanlagen
  - Kreuzungsmaßnahmen
  - Haltestellen und Bahnhöfe
  - Güterverkehr und Binnenhäfen

Höhe der Förderungen

- Bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben; Abhängig von:
  - Steuerkraft
  - Einwohnerzahl
  - Aufgabenlasten
  - Finanzbedarf
- Förderarten u. a.:
  - Schlüsselzuweisungen
  - Zweckzuweisungen
  - Investitionszuweisungen
  - Keine feste Förderquote (nicht projektbezogen)

Voraussetzungen

- Kommunale Gebietskörperschaft in Rheinland-Pfalz
- Erfüllung der gesetzlichen Anspruchsvoraussetzungen
- Haushalts- und Finanzdaten gemäß Vorgaben des Landes

Einbindung des LBM	• Nicht grundsätzlich erforderlich • Nur relevant, wenn zweckgebundene Mittel für Straßen- oder Verkehrsmaßnahmen eingesetzt werden - Dann fachliche Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) erforderlich
Weitere Informationen	• Zentrales Instrument zur Finanzierung kommunaler Aufgaben • Grundlage für viele kommunale Investitionen, oft in Kombination mit Förderprogrammen • Keine Projektsteuerung oder Einzelfallbewilligung
Weiterführende Links	Kommunalfinanzierungsgesetz Rheinland-Pfalz (KomFVG): Rheinland-Pfalz - § 1 LVFGKom | Landesnorm Rheinland-Pfalz | Zuwendungen des Landes | § 1 - Zuwendungen des Landes | gültig ab: 27.09.2025

7.6 Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (KRL) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)

Förderinstrument	Projektförderung in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen (Investition- und Konzeptförderung)
Fördergeber	Bundesrepublik Deutschland (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz – BMWK)
Laufzeit	Förderperiode 2021–2027 (Antragstellung laufend innerhalb der Förderaufrufe)
Antragsfrist	• Laufend, abhängig von Fördergegenstand • teilweise Stichtagsverfahren (z. B. bei investiven Maßnahmen) • Antragstellung vor Maßnahmenbeginn beim zuständigen Projektträger (ZUG gGmbH)
Wer wird gefördert? • Städte, Gemeinden und Landkreise • Kommunale Zusammenschlüsse und Zweckverbände • Öffentliche Einrichtungen • Kommunale Unternehmen (unter bestimmten Voraussetzungen)	
Was ist förderfähig? • Klimaschutzkonzepte und Teilkonzepte • Personalstellen für Klimaschutzmanagement • Investive Maßnahmen, z. B.: - Klimafreundliche Mobilität (Radverkehr, Verkehrsmanagement) - Energieeffiziente Straßen- und Außenbeleuchtung - Energetische Optimierung kommunaler Gebäude - Begleitende Maßnahmen wie Akteursbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	
Höhe der Förderungen • In der Regel 40 – 70 % Förderquote • Für finanzschwache Kommunen bis zu 90 % • Förderhöhe abhängig von Maßnahmentyp und Antragsteller	

Voraussetzungen	
• Deutlicher Beitrag zur Minderung von Treibhausgasemissionen • Maßnahme noch nicht begonnen • Wirtschaftlichkeit und Zusätzlichkeit der Maßnahme • Einhaltung der Vorgaben der Kommunalrichtlinie • Fachlich qualifizierte Projektumsetzung	
Einbindung des LBM	• Erforderlich, wenn Maßnahmen Straßen oder Verkehrsinfrastruktur betreffen, die in der Zuständigkeit des Landes oder Bundes liegen - In diesen Fällen fachliche Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) notwendig
Weitere Informationen	• Zentrales Förderinstrument des Bundes für kommunalen Klimaschutz
	• Sehr gut kombinierbar mit Programmen wie SUMP, KIPKI, Städtebauförderung oder Stadt- und Dorfgrün • Breites Spektrum von Konzepten bis hin zu investiven Maßnahmen
Weiterführende Links	Mobilitätsforum Bund – Förderung von Klimaschutzprojekten 2021–2027: Mobilitätsforum Bund - Förderfibel - Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie)

Literaturverzeichnis

Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität des Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (AGNH). (2025). *Barrierefreie Lichtsignalanlage und ungesicherte Querung.*

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001* In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6).

BASt. (2012). *BASt-Bericht V 217: Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen.* Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen.

Bundesministerium für Verkehr, B. u. (2001). *Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen.* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

Croissant, J. (17. Juni 2026). *Fußverkehrs-Check: Stadt sucht bessere Wege für Fußgänger*. Rheinpfalz.

DIN 18040-3. *Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum*.

DIN 32975. *Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung.*

DIN 32984. *Boden-Indikatoren im öffentlichen Raum.*

EU. (2019). *EU-Richtlinie 2019/882 „Barrierefreiheitsrichtlinie“.*

FGSV. (2002). *Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

FGSV. (2006). *Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

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

FGSV. (2011*). Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA).* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

FGSV. (2012). *Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko).* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

FGSV. (2013*). Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

FGSV. (2015). *Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA).* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH. (2016). *Leitfaden barrierefreie touristische Fußwegeleitsysteme in Rheinland-Pfalz.*

LBM. (2020). *Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsflächen.* Koblenz: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz.

Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 22. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 224) geändert worden ist".

Plan4Better. (2025). *Mobilitätskonzept.* Plan4Better.

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32) geändert worden ist.

Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (2021). *Gestaltung und Anordnung von Pollern im Straßenraum.*

Fußverkehrs-Checks 2026 Rheinland-Pfalz

Speyer Startertermin | 23.04.2026

Gold
Rheinland-Pfalz

Agenda

01
Hintergrund

02
Kennenlernen

03
Projektablauf

04
Themenfelder

05
Erste Analyseergebnisse

06
Organisation und Zeitplan

Hintergrund

01

Fußverkehrs-Checks

Beteiligungsformat zur Analyse der Bedingungen für den Fußverkehr auf konkreten Routen

Ziele:

- Erarbeitung **konkreter Maßnahmen-empfehlungen**, die häufig auch in der Fläche angewandt werden können
- Empfehlungen für die **weitere kommunale Fußverkehrsförderung**
- **Sensibilisierung** von Verwaltung, Politik und Bürgerschaft für den Fußverkehr

Methodik:
interaktive Workshops, Begehungen mit den Zielgruppen



Fußverkehrs-Checks 2026 in Rheinland-Pfalz

Motto:
„Gut zu Fuß in meiner Stadt“

Umfang:
Förderung der Durchführung der Fußverkehrs-Checks in 10 Kommunen durch das MWVLW

Zeitlicher Ablauf des Projekts:

- 10.12.2025: Veröffentlichung des Bewerbungsaufrufes
- 10.02.2026: Bewerbungsfrist
- 10.03.2026: Auswahl der Kommunen durch Jury
- 16.03.2026: offizielle Bekanntgabe
- **bis Dez. 26: Durchführung der Fußverkehrs-Checks**



Herzlichen Glückwunsch



Kennenlernen

02

Wer sind Sie?

Kurze Vorstellung der eigenen Person:

Name, Funktion

Beantwortung der Fragen:

- Welche Rolle spielt der Fußverkehr in Ihrem (Berufs-)Alltag?
- Welches Thema in der Grafik (rechts) interessiert Sie am meisten?



Starke Partner: Sweco GmbH & Planungsbüro VIA eG

- Europaweit führendes Architektur- und Ingenieurbüro (in 13 Ländern vertreten) mit 35 Standorten und rund 1.600 Expert*innen in Deutschland
- In diesem Projekt: Standorte Koblenz und Frankfurt, ca. 355 Mitarbeitende

Leistungsspektrum in Koblenz u. Frankfurt

- Regionalentwicklung: Mobilitätskonzepte, Machbarkeitsstudien, Aktiv-Tourismus, Beschilderung/Wegweisung, GIS-Analysen
- Verkehrs- und Mobilitätsplanung: Kommunale, betriebliche und schulische Mobilitätskonzepte, Verkehrsgutachten und -konzepte, Verkehrsmodellierung u. Kosten-Nutzen-Analysen
- Landschaft und Ökologie
- Flächenmanagement

SWECO

- bundesweit tätiges Verkehrsplanungsbüro, Schwerpunkte in: NRW, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz
- Sitz in Köln mit 30 Mitarbeitenden

Leistungsspektrum

- Nahmobilität: Fußverkehr, Radverkehr
- Fußverkehrs-Checks in NRW seit 2019
- Verkehrskonzepte für alle Verkehrsarten
- Ausführungsplanung (LPh HOAI 1-2)
- Wegweisung: Fahrrad, Wandern, innerörtliche Leitsysteme
- Prozessbegleitung: Moderations-/ Beteiligungsverfahren

PLANUNGS BÜRO VIA

Hohe Qualität in der Bearbeitung, breites Wissensspektrum, vielfältige Expert*innen, tiefgreifende Regionalkenntnisse und umfassende Personalkapazitäten

Wer sind wir?



Projektleitung

Michelle Ries

M.Sc. Wirtschaftsgeografie, Raumplanung u. Verkehrwesen
Sweco GmbH



Projektbearbeitung

Nils Böttge

M.A. Geografie
Sweco GmbH

Projektablauf

03

Fußverkehrs-Checks 2026: Ablauf



Fußverkehrs-Checks 2026: Ablauf | Startergespräch

1. Startergespräch
2. Auftaktworkshop
3. Begehung
4. Abschlussworkshop
5. Nachbereitung

- Abstimmung mit den Kommunen bzgl. Ziele und Erwartungen: **inhaltliche Schwerpunkte**, Untersuchungsgebiet, Entwurf der **Routenvorschläge**
- Definition des **Teilnehmerkreises** und Hilfestellung zur Akquise der Teilnehmenden
- Erläuterung des **Projektablaufs**: Beteiligungsbausteine und Zeitplan
- Organisatorische Durchführung:
  Räume, Einladungsverteiler, persönliche Ansprache, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Fußverkehrs-Checks 2026: Ablauf | Auftaktworkshop

Vorstellung im Plenum

17:30 – 17:50	**Begrüßung** **Fußverkehrsförderung in Speyer** *(Stadt Speyer)* **Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz 2026** *(Sweco)*
17:50 – 18:30	**Allgemeine Infos zum Fußverkehr** **Projektablauf und Inhalte Fußverkehrs-Checks** *(Sweco)*

Diskussion an Thementischen

18:30 – 19:15	**Anregungen und Mängel** **Routenvorschläge** *(Sweco)*

Abschluss im Plenum

19:15 – 19:30	**Zusammenfassung der Diskussion** **Ausblick auf das weitere Verfahren** *(Sweco)*





Fußverkehrs-Checks 2026: Ablauf | Auftaktworkshop

1. Startergespräch
2. Auftaktworkshop
3. Begehung
4. Abschlussworkshop
5. Nachbereitung

- **Einführung** in das Projekt:
  Zahlen, Daten, Fakten zum Fußverkehr sowie inhaltliche Schwerpunkte der Kommune
- **Arbeitsgruppenphase**:
  Einschätzungen / Erfahrungen zum Fußverkehr und Themenposter mit Routenvorschlägen
- Hinweise und Ergänzungen durch **Alltagsexperten** sind erwünscht, Anregungen werden in Abstimmung mit der Kommune eingearbeitet





Fußverkehrs-Checks 2026: Ablauf | Begehung

1. Startergespräch
2. Auftaktworkshop
3. Begehung
4. Abschlussworkshop
5. Nachbereitung

- **Zwei Begehungen** je Kommune
- Integration von interaktiven Elementen (Rollstuhl, Sprühkreide, etc.)
- Bereitstellung von „Headsets“ bei größeren Gruppen und bei Begehungen an lärmbelasteten Straßenzügen






Fußverkehrs-Checks 2026: Ablauf | Abschlussworkshop

- Erläuterung der für die Kommune wichtigsten **Maßnahmenempfehlungen**
- **Diskussion** der Maßnahmenvorschläge an Maßnahmenpostern
- **Ausblick** auf das weitere Verfahren

1. Startergespräch
2. Auftaktworkshop
3. Begehung
4. Abschlussworkshop
5. Nachbereitung





Fußverkehrs-Checks 2026: Ablauf | Nachbereitung

- **Abschlussbericht** für die Kommune
  - Stärken-Schwäche-Analyse
  - Arbeitsergebnisse mit Maßnahmenvorschlägen und zeitlicher Einordnung
  - umfassende und bebilderte Dokumentation der Beteiligungsformate

- **Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung** mit Empfehlungen zur Organisation und Arbeitsstruktur

- Präsentation in einem kommunalen **politischen Gremium**

1. Startergespräch
2. Auftaktworkshop
3. Begehung
4. Abschlussworkshop
5. Nachbereitung



Erwartungen und Ziele: Was leistet der FVC?

In den Kommunen in Rheinland-Pfalz:

- Wir geben Ideen, in welche Richtung weiter geprüft werden sollte, aber die Realisierungsarbeit beginnt erst nach den Fußverkehrs-Checks.

- Dazu sollte in den Kommunen ein politischer Beschluss zur Umsetzung erfolgen.

- Es wird empfohlen, bereits in 2026 einen Haushaltsansatz für 2027 in Höhe von ca. 30.000-50.000 € einzuplanen, um Maßnahmen aus dem Fußverkehrs-Check umsetzen zu können.

Themenfelder

04

Handlungsfelder



Handlungsfeld: Verkehrssicherheit

Querungshilfen (Ampel, Zebrastreifen, Gehwegnase, Mittelinsel)

Sichtverhältnisse

Fehlende oder zu schmale Gehwege

Geschwindigkeiten

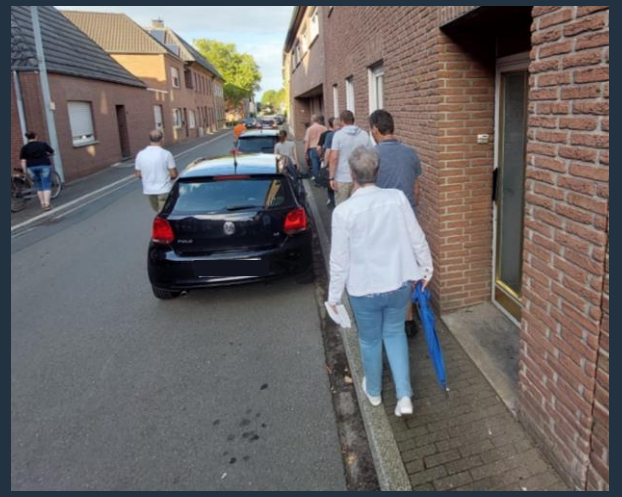
Parken

Konflikte Rad/Fuß & Kfz/Fuß









Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

Handlungsfeld: Schulwegsicherheit

Verkehrsberuhigung

Hol- und Bringverkehr

Geschwindigkeiten

Querungsmöglichkeiten

Wegebreiten

Anreize und Kampagnen

Spielmöglichkeiten









Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

Handlungsfeld: Aufenthaltsqualität und Attraktivität

Begrünung

Spielmöglichkeiten

Verkehrsberuhigte Bereiche

Angsträume

Beleuchtung

Sitzmöglichkeiten

Trinkstellen, Wasserspiele

Blau-grüne Infrastrukturen













Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

Handlungsfeld: Verbindung und Fußwegenetze

Lärm- und
Emissionsfrei

Aufenthaltsqualität

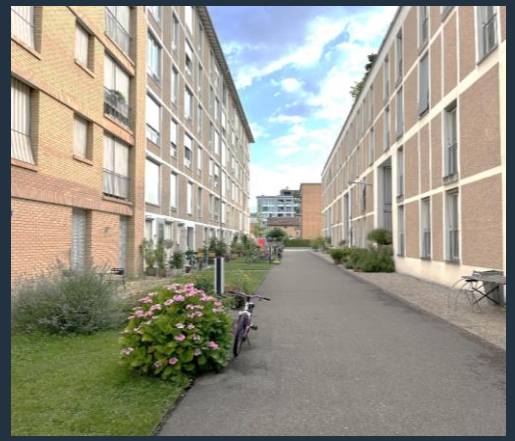
Wegebreiten

Kurze und
direkte
Wege

Durchgängigkeit

Beschilderung

Orientierung









Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

Handlungsfeld: Barrierefreiheit

Oberflächen

Breiten

Barrieren

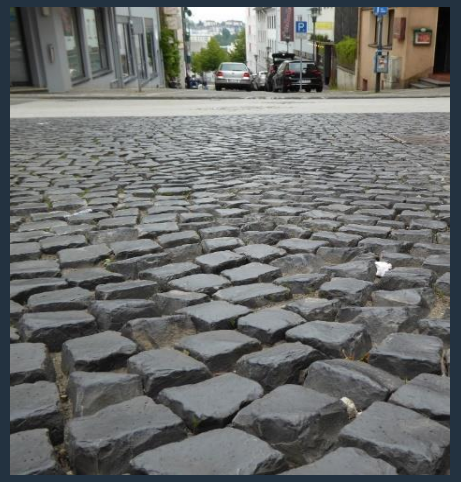
Bordstein-
absenkungen

Ampelschaltung

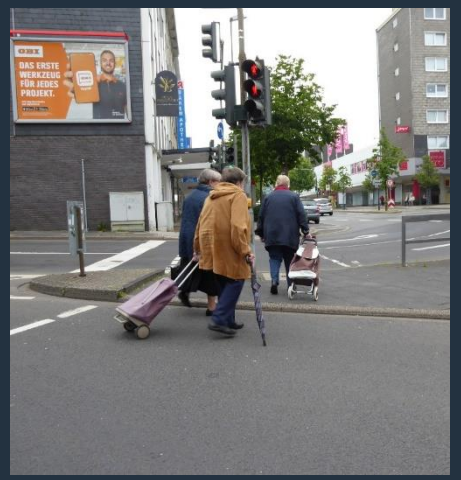
Topografie

Akustische Signale

Taktiles
Leitsystem



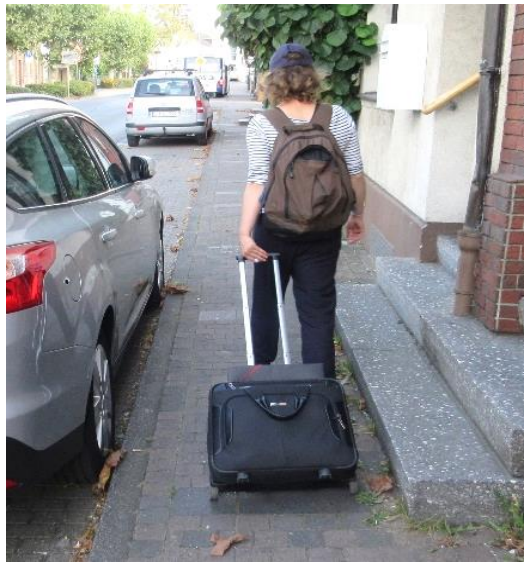






Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

Handlungsfeld: Barrierefreiheit







Fotoquellen: Planungsbüro VIA

Handlungsfeld: Nahmobilität und ÖPNV

Erreichbarkeit

Zugänglichkeit

Anbindung an Ziele

Barrierefreier Ausbau

Haltestellenaustattung

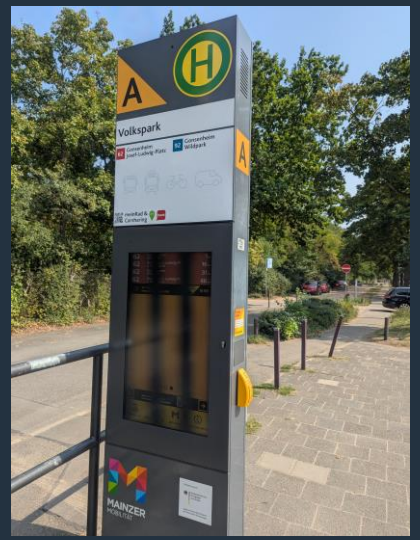
Information und Orientierung

Aufenthaltsqualität









Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

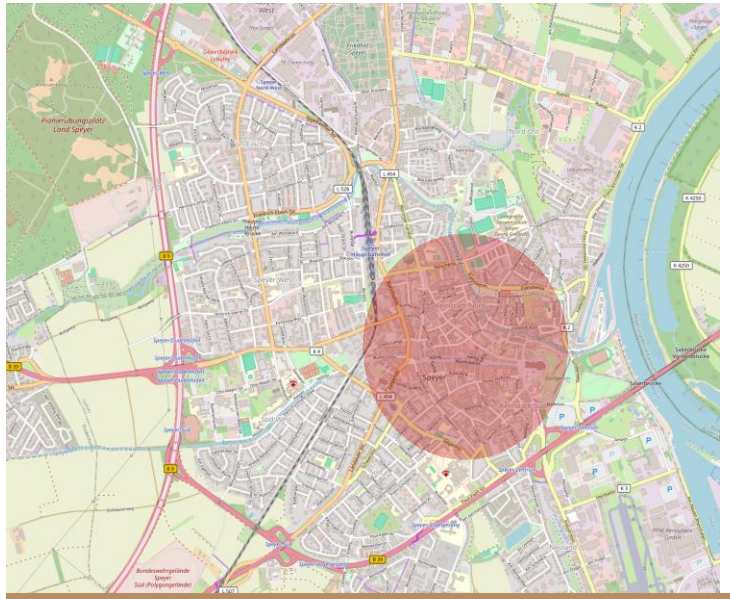
Erste Analyseergebnisse

05

Stadt Speyer

Angaben der Kommune aus dem Bewerbungsbogen

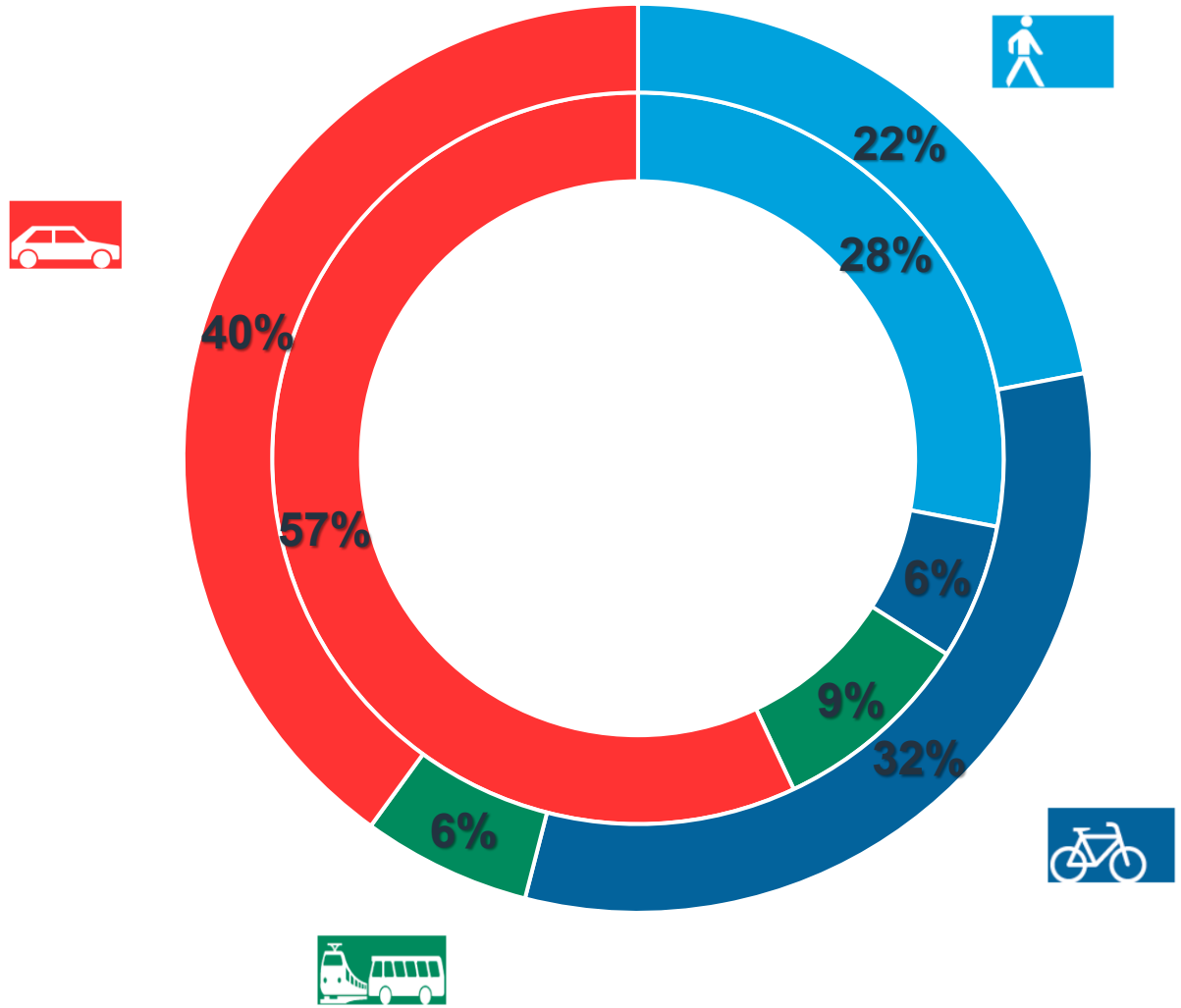
Kreisfreie Stadt	Einwohnerzahl: rd. 50.000
Aktuelle Situation des Fußverkehrs: Schulnote 4 | Einsteiger	**Fußverkehr ist verankert in:** Abteilung Tiefbau, Verkehrsplanung, ÖPNV, zudem: Mitgliedschaft in der AGFFK RLP, Beirat für nachhaltige Mobilität
Beschlossene Zielsetzung: Im Stadtrat wurde die Zielsetzung einer lebenswerten Stadt beschlossen, die den Fußverkehr beinhaltet. Im laufenden Betrieb der Stadtverw. wird aktuell das Gehwegparken sukzessive reduziert. Der Fußverkehr wird zudem bei laufenden Tiefbaumaßnahmen und Anpassungen an LSA soweit möglich berücksichtigt.	**Gründe für Bewerbung:** In Speyer sind Impulse zur Fußverkehrsförderung notwendig. Der FVC ist ein bewährtes Mittel, die Bedürfnisse der Bürgerschaft kennenzulernen und das künftige Verwaltungshandeln daran anzupassen, ganz im Sinne der Zielsetzung einer lebenswerten Stadt.
Hemmnisse für den Fußverkehr im Gebiet: • Die Fußgängerzone hat eine hohe städtebauliche Qualität, die Barrierefreiheit ist jedoch ausbaubedürftig. • In der Kernstadt und auf den Wegen dorthin fehlen dezentrale Aufenthaltsbereiche und Sitzgelegenheiten. • Die Gehwege sind oft schmal und nicht immer gut nutzbar, häufig wird auf dem Gehweg geparkt. • Die Querung von Hauptverkehrsstraßen ist oftmals schwierig	**Selbst-Bewertung der Gebiete** Gebiet 1: Kernstadt Aufenthaltsqualität Frequentierung Fußverkehrsanteil Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund Ausstattung Nahversorgung



Warum sollte Ihre Kommune für die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks ausgewählt werden?
Nach dem verkehrsplanerischen Fokus auf ÖPNV und Radverkehr ist jetzt der Fußverkehr an der Reihe.
Ziel ist es, den Umweltverbund insbesondere im Binnenverkehr zu stärken und somit eine stadtverträgliche Mobilität für die Speyerer Bürgerschaft zu ermöglichen.
Aufgrund der Vielzahl an Schulen im Stadtgebiet für Schulkinder aus Speyer und einigen umliegenden Gemeinden ist eine hohe Anzahl an Schulkindern unterwegs, die auf sichere Gehwege angewiesen sind. Zudem hat Speyer eine hohe touristische Bedeutung, häufig wird hier die Stadt zu Fuß erkundet.

Modal Split

Äußerer Kreis: **Modal Split in Speyer 2020**[2]
Innerer Kreis: **Hauptverkehrsmittel nach Wegen Rheinland-Pfalz 2023**[1]



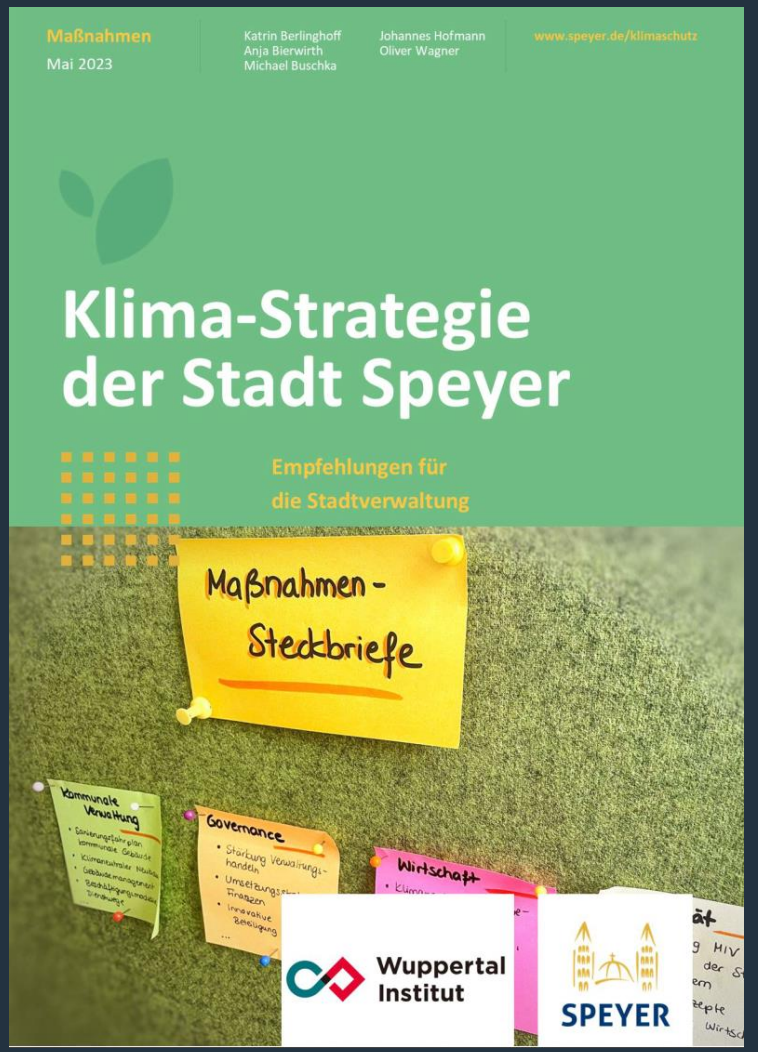
[1] infas (2025): Regionale Ergebnisse – ein Überblick, S.4
[2] Bs Ingenieure (202): Ergebnisse der Haushaltsbefragung Speyer (Vorabzug) S. 34

Rheinland-Pfalz Gold

Stadt Speyer: Klimastrategie 2023

Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität

- Aufwertung öffentlicher Räume durch **Begrünung, Aufenthalts-/Spielflächen** etc. zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs
- Einfacher, sicherer, komfortabler **und barrierefreier Zugang aller ÖPNV-Haltestellen** für Fußgänger und Radfahrer*innen
- Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur durch **Verbesserung bestehender Wege, Neuanlage in Netzlücken und fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen**
- **Fuß- und Radwanderwege** in Abstimmung mit dem Grünflächenerhalt anlegen / ausbauen



Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH (2023): Klima-Strategie der Stadt Speyer

Stadt Speyer: Radverkehrskonzept 2018

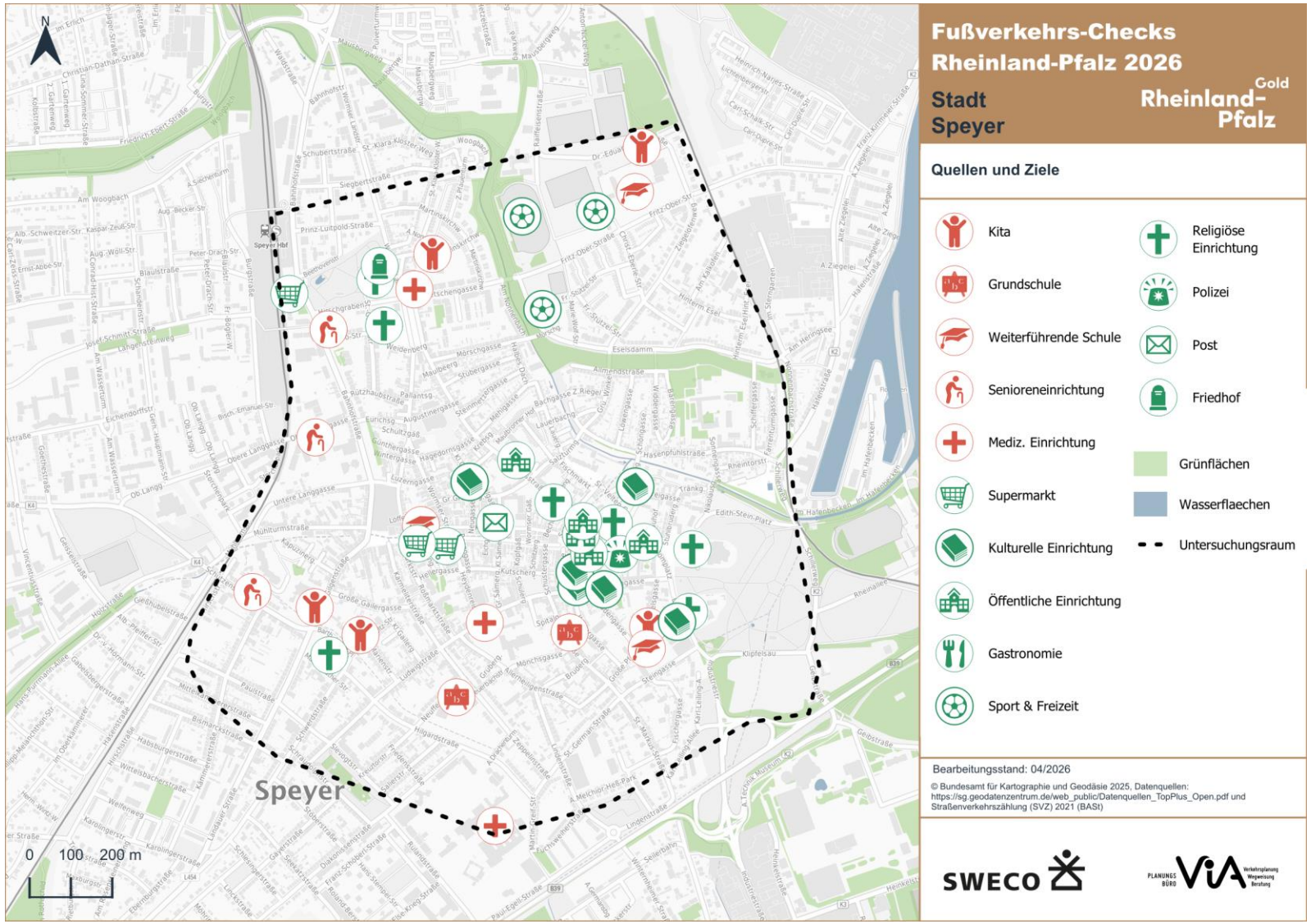
Definierte Maßnahmen für den Fußverkehr

- Fußgängerschutzanlagen oder Fußgängerüberwege ergänzen (z.B. Bahnhofstraße/Langgasse, Lindenstraße, Auestraße, Wormser Landstraße)
- Freigabe von Gehwegen für den Radvehr nach Ausbau (Fußgängerbrücke)
- Radwege zugunsten Fußverkehr aufgeben (z.B. Burgstraße)
- Gehwegausbau (Paul-Egell-Straße)

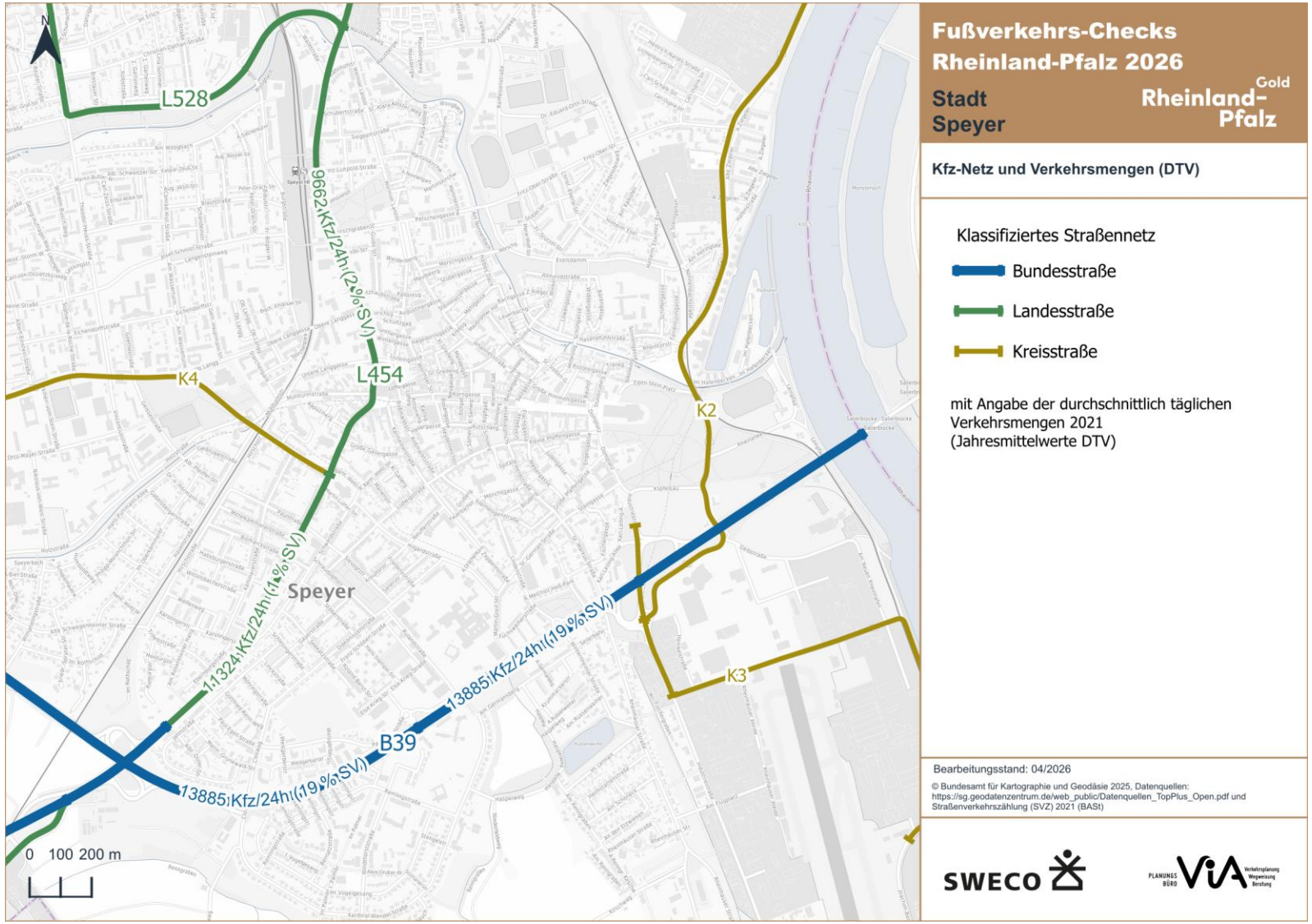


PGV (2016): Radverkehrskonzept. Berichtsteil zum Handlungsbedarf

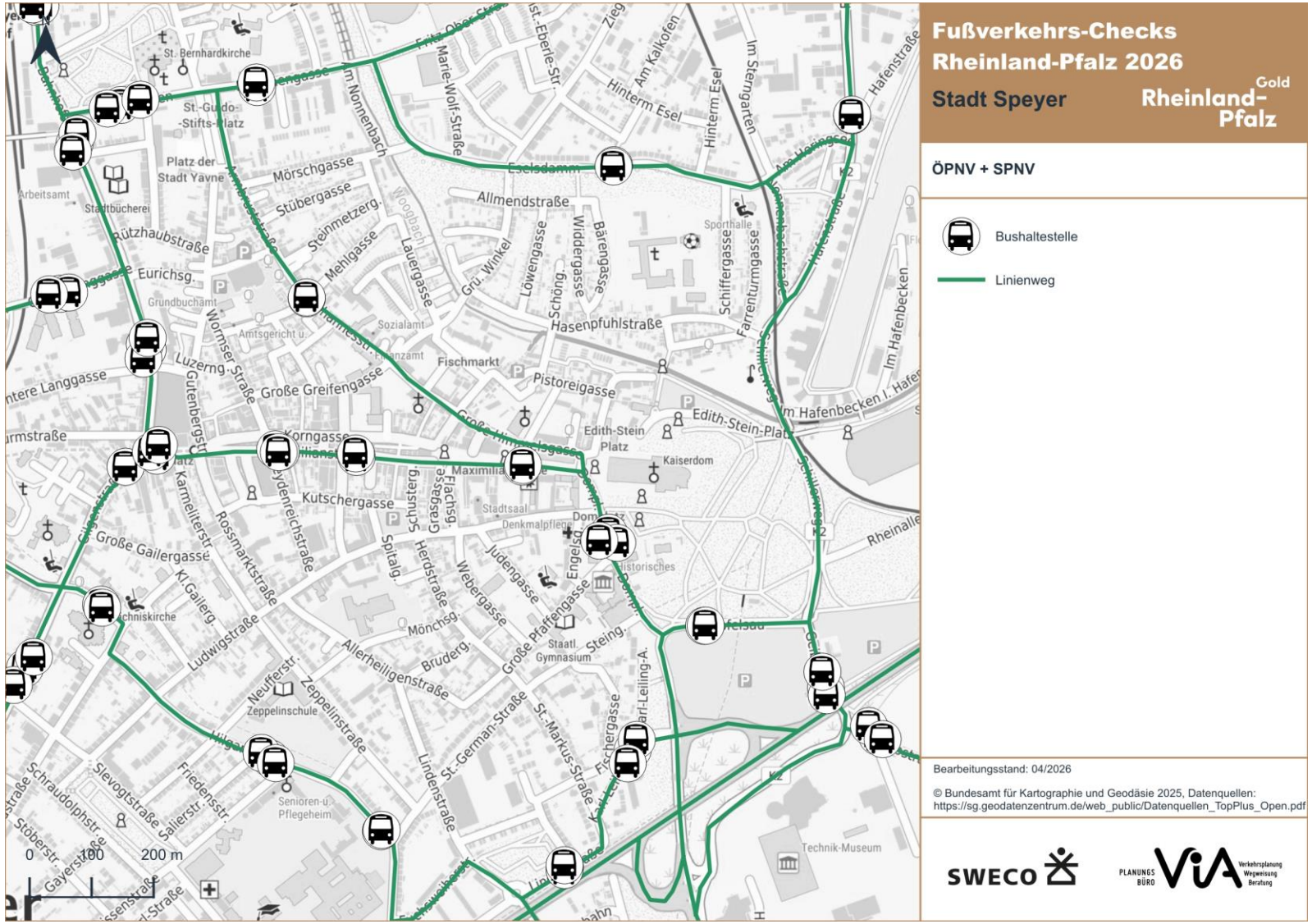
Quellen und Ziele



Klassifizierte Straßen

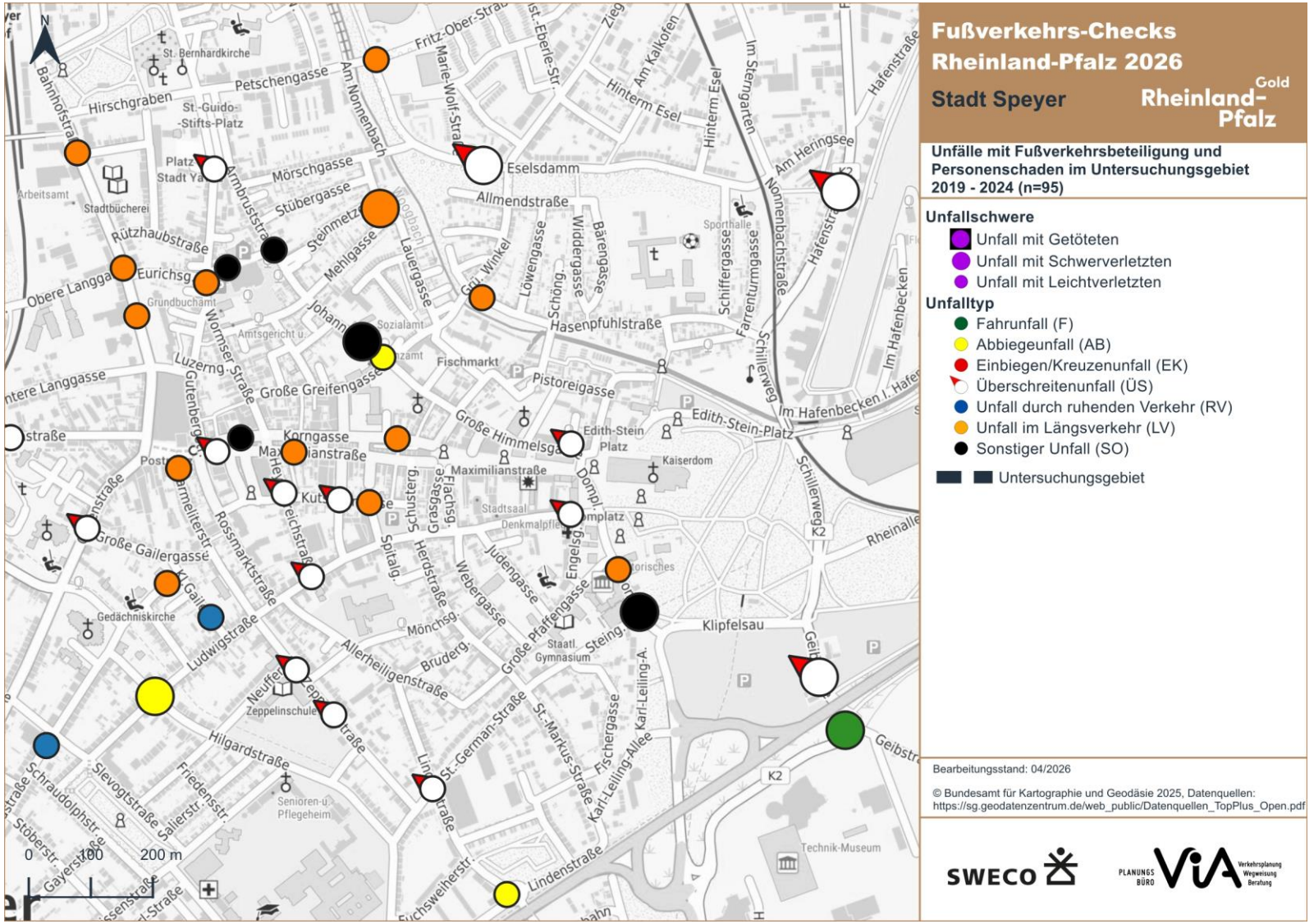


ÖPNV


Fußverkehrs-Checks
Rheinland-Pfalz 2026
Stadt Speyer
Rheinland-Pfalz Gold
ÖPNV + SPNV
Bushaltestelle
Linienweg
Bearbeitungsstand: 04/2026
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2025, Datenquellen:
https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf
SWECO
PLANUNGS BÜRO ViA Verkehrsplanung Wegweisung Beratung
0
100
200 m
St. Bernhardkirche
St.-Guido-Stifts-Platz
Platz der Stadt Yavne
Arbeitsamt
Stadtbücherei
Grundbuchamt
Amtsgericht u.
Sozialamt
Finanzamt
Fischmarkt
Sporthalle
Kaiserdom
Edith-Stein Platz
Stadtsaal
Denkmalpflege
Historisches
Staatl. Gymnasium
Neufferstr. Zeppelinschule
Senioren- u. Pflegeheim
Technik-Museum
Mörschgasse
Stübergasse
Steinmetzerg.
Mehlgasse
Lauergasse
Allmendstraße
Hasenpfuhlstraße
Pistoreigasse
Große Greifengasse
Kutschergasse
Große Gailergasse
Kl.Gailerg.
Ludwigstraße
Allerheiligenstraße
Mönchsg.
Brüderg.
Judengasse
Webergasse
Große Pfaffengasse
Steing.
Herdstraße
Spitalg.
Schusterg.
Grasgasse
Flachsg.
Karmeliterstr.
Rossmarktstraße
Judenreichstraße
Wormser Straße
Luzerng.
Eurichsg.
Rützhaubstraße
Untere Langgasse
Eselsdamm
Hinterm Esel
Am Kalkofen
Marie-Wolf-Straße
Im Nonnenbach
Woogbach
Löwengasse
Schönger.
Widdergasse
Bärengasse
Grü. Winkel
Schiffergasse
Farrenturmgasse
Im Hafenbecken
Im Hafenbecken I. Hafen
Edith-Stein-Platz
Rheinallee
Hafenstraße
Zeppelinstraße
St.-German-Straße
St.-Markus-Straße
Lindenstraße
Fischergasse
Karl-Leiling-A.
Friedensstr.
Sliererstr.
Slevogtstraße
Schraudolphstr.
Stöberstr.
Gayerstr.
Fliegerstraße

Untersuchungsraum: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung

Fußverkehrsunfälle mit verletzten Personen im Untersuchungsgebiet 2019 bis 2024 (n=95)



Quelle Unfallatlas, https://unfallatlas.statistikportal.de/

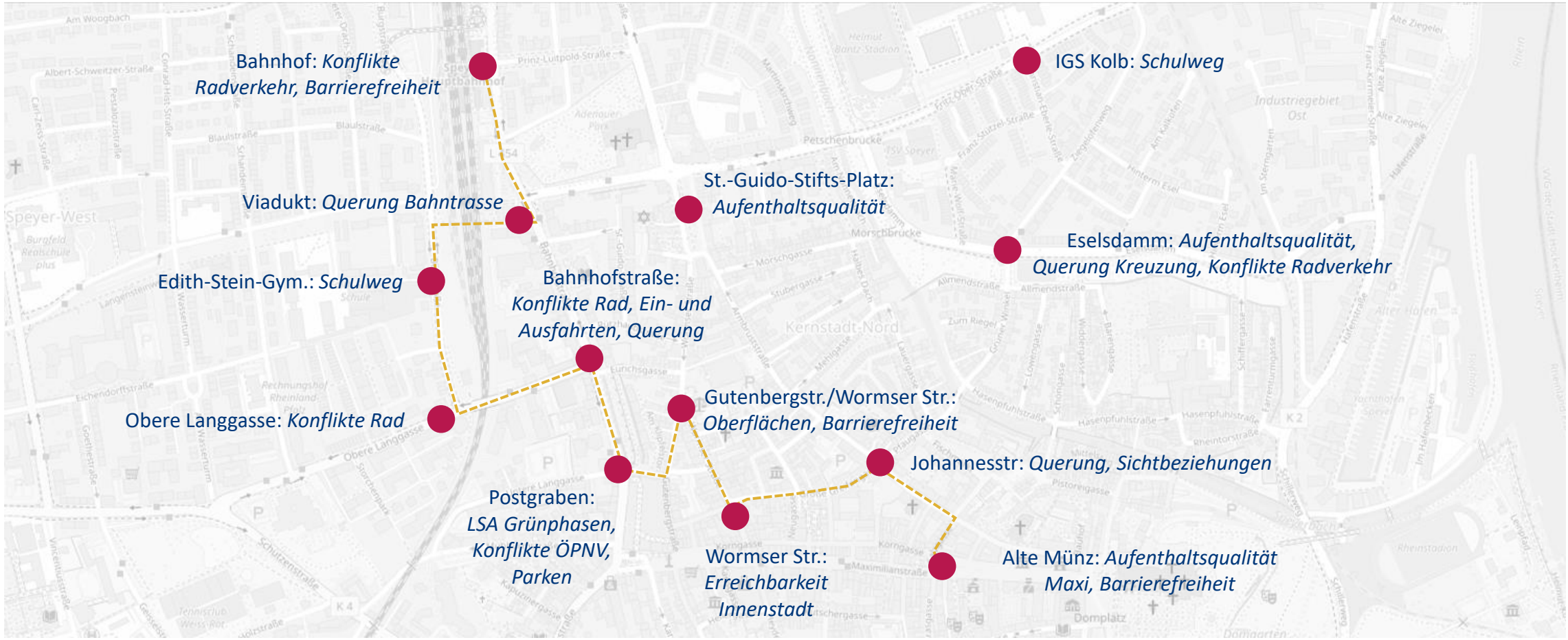
Routenvorschlag 1 – Kernstadt-Süd

Zur Diskussion



Quelle Google Maps 2026

Routenvorschlag 2 Kernstadt Nord



Quelle Google Maps 2026

Organisation und Zeitplan

06

Organisationsaufgaben: Auftakt-Workshop

Festlegung:

- **Route** der Begehungen
- thematische **Schwerpunkte**
- **Termin**, Veranstaltungszeit und Veranstaltungsort
- Technik und Ausrüstung (Beamer, Stellwände, Tische, ggf. Mikro, Catering)
- Begrüßung durch **Bürgermeister**
- **Pressearbeit**, Einladungen, Social Media

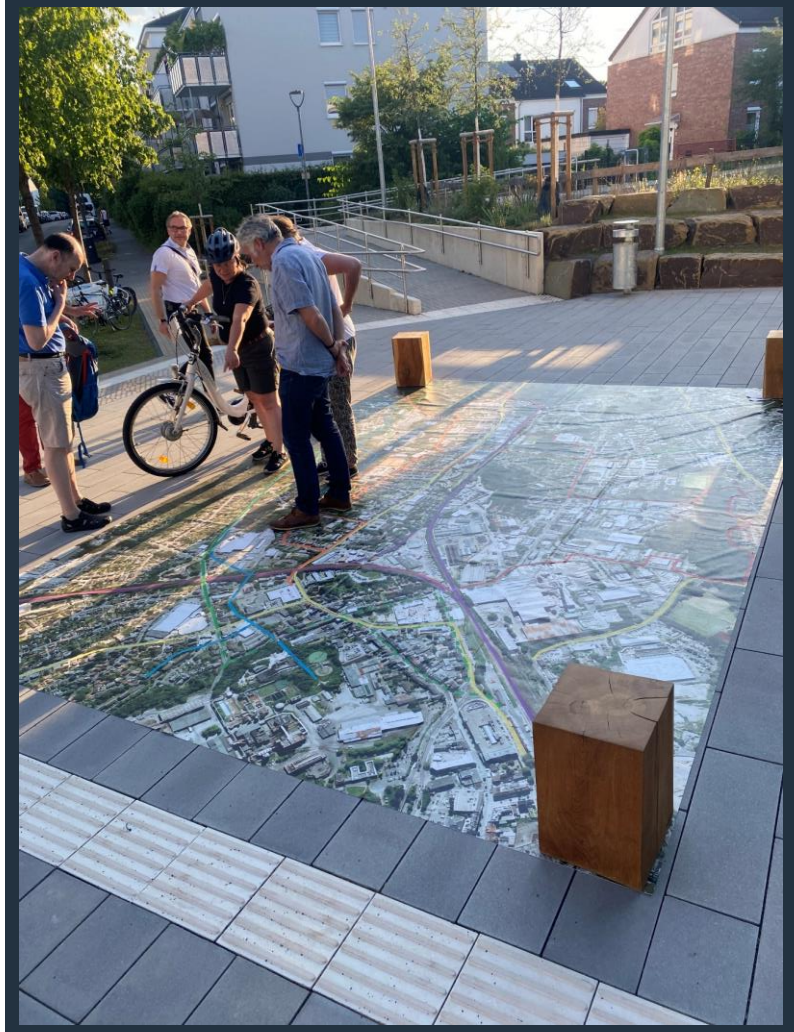
wichtige Akteur*innen persönlich einladen!



Organisationsaufgaben: Akteursliste

- **Verwaltung:** Bauamt, Ordnungsamt, Inklusionsbeirat und Seniorenbeirat, ggf. Denkmalschutz, Bürgermeisterin, Polizeidienststelle, Klimaschutzmanagement und Straßenverkehrsbehörde, Behindertenbeauftragte, Beteiligungsbeauftragte und Wirtschaftsförderung (City Marketing)
- **Politik:** Fraktionsvorsitzende, weitere Akteur*innen
- **Zivilgesellschaft:** Gewerbeverein, Tourismus Verband? Weitere Verbände?
- Polizei, Kreisverkehrswacht, ADAC
- Seniorenbeirat, Behindertenvertretung
- Schulen, Eltern- und SuS-Vertreter*innen, KiTa-Vertreter*innen
- Verkehrsbetrieb
- Landesbetrieb Mobilität

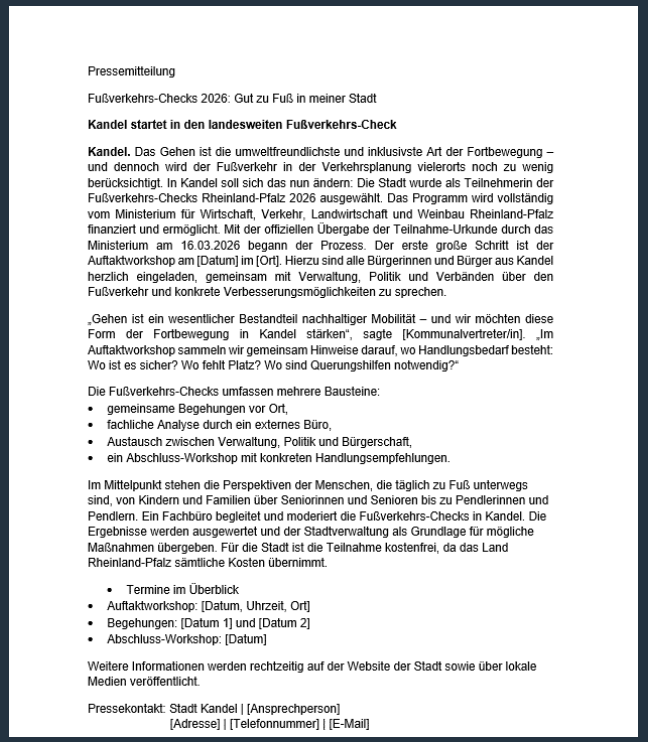
Bitte ergänzen und einen Verteiler mit Ansprechpartner*innen erstellen!



Vorlagen:
Beispiel Einladungen

- Für Social Media
- Printvorlage (auch als Poster)
- Internetseite der Kommune (News, eigene Seite)
- Postkarten / Flyer / Plakate: entlang der Begehungsroute verteilen





Pressemitteilung

Fußverkehrs-Checks 2026: Gut zu Fuß in meiner Stadt

Kandel startet in den landesweiten Fußverkehrs-Check

Kandel. Das Gehen ist die umweltfreundlichste und inklusivste Art der Fortbewegung – und dennoch wird der Fußverkehr in der Verkehrsplanung vielerorts noch zu wenig berücksichtigt. In Kandel soll sich das nun ändern: Die Stadt wurde als Teilnehmerin der Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz 2026 ausgewählt. Das Programm wird vollständig vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz finanziert und ermöglicht. Mit der offiziellen Übergabe der Teilnahme-Urkunde durch das Ministerium am 16.03.2026 begann der Prozess. Der erste große Schritt ist der Auftaktworkshop am [Datum] im [Ort]. Hierzu sind alle Bürgerinnen und Bürger aus Kandel herzlich eingeladen, gemeinsam mit Verwaltung, Politik und Verbänden über den Fußverkehr und konkrete Verbesserungsmöglichkeiten zu sprechen.

„Gehen ist ein wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Mobilität – und wir möchten diese Form der Fortbewegung in Kandel stärken", sagte [Kommunalvertreter/in]. „Im Auftaktworkshop sammeln wir gemeinsam Hinweise darauf, wo Handlungsbedarf besteht: Wo ist es sicher? Wo fehlt Platz? Wo sind Querungshilfen notwendig?"

Die Fußverkehrs-Checks umfassen mehrere Bausteine:

- gemeinsame Begehungen vor Ort,
- fachliche Analyse durch ein externes Büro,
- Austausch zwischen Verwaltung, Politik und Bürgerschaft,
- ein Abschluss-Workshop mit konkreten Handlungsempfehlungen.

Im Mittelpunkt stehen die Perspektiven der Menschen, die täglich zu Fuß unterwegs sind, von Kindern und Familien über Seniorinnen und Senioren bis zu Pendlerinnen und Pendlern. Ein Fachbüro begleitet und moderiert die Fußverkehrs-Checks in Kandel. Die Ergebnisse werden ausgewertet und der Stadtverwaltung als Grundlage für mögliche Maßnahmen übergeben. Für die Stadt ist die Teilnahme kostenfrei, da das Land Rheinland-Pfalz sämtliche Kosten übernimmt.

- Termine im Überblick
- Auftaktworkshop: [Datum, Uhrzeit, Ort]
- Begehungen: [Datum 1] und [Datum 2]
- Abschluss-Workshop: [Datum]

Weitere Informationen werden rechtzeitig auf der Website der Stadt sowie über lokale Medien veröffentlicht.

Pressekontakt: Stadt Kandel | [Ansprechperson]
[Adresse] | [Telefonnummer] | [E-Mail]



Weitere Beispiele Öffentlichkeitsarbeit

- Social Media, Radio
- Internetseite der Kommune (News, eigene Seite)
- Postkarten/Flyer/Plakate
  (auf den Begehungsrouten verteilen)
- Fernsehen
- Weitere schöne Formate: Banner, Infostand
  auf dem Wochenmarkt





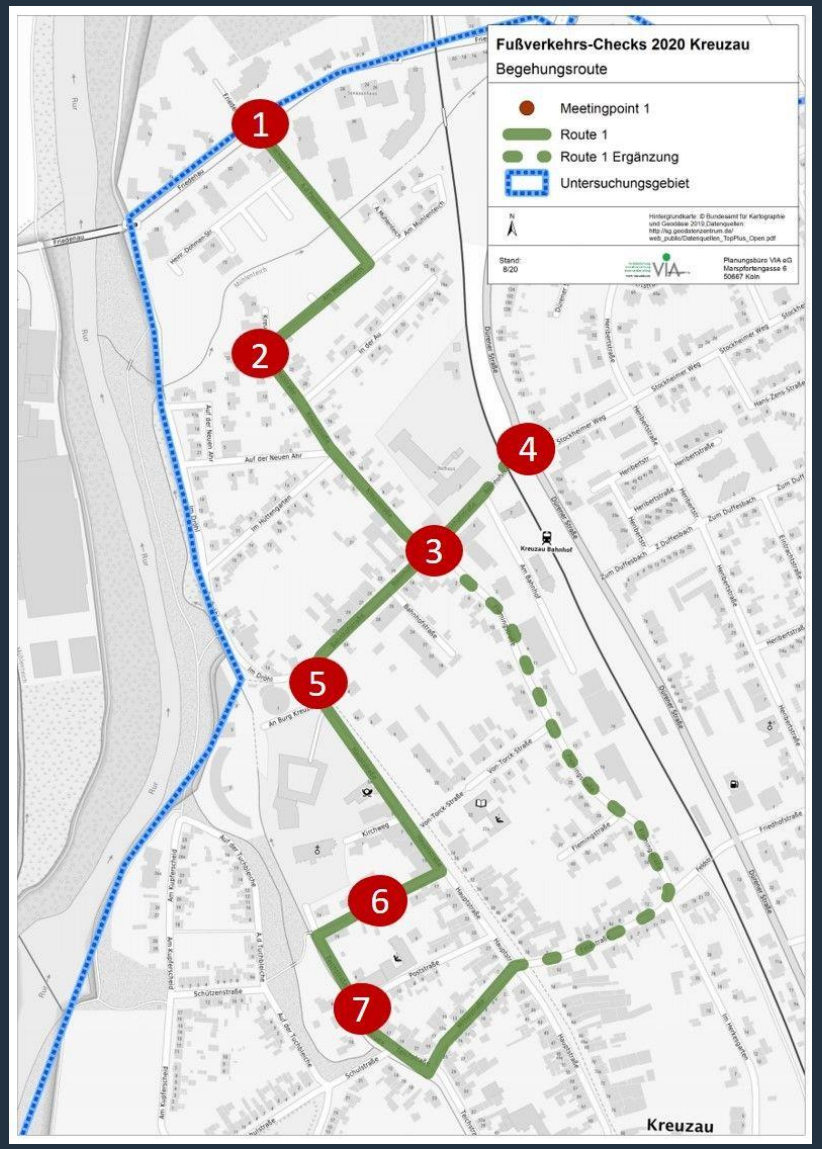






Organisation: Begehungen

- Keine Beschränkung der Gruppengröße, bei absehbar großen Gruppen werden Headsets eingesetzt
- Besprechung der Themen an vorher festgelegten, ausreichend großen Sammelpunkten
- nicht zu lang (max. 2 km, < 2 Std.)
- gerne typische, auf andere Gebiete übertragbare „Problemstellen“ integrieren
- möglichst keine temporären Situationen (Baustellen)



Organisation: Begehungen

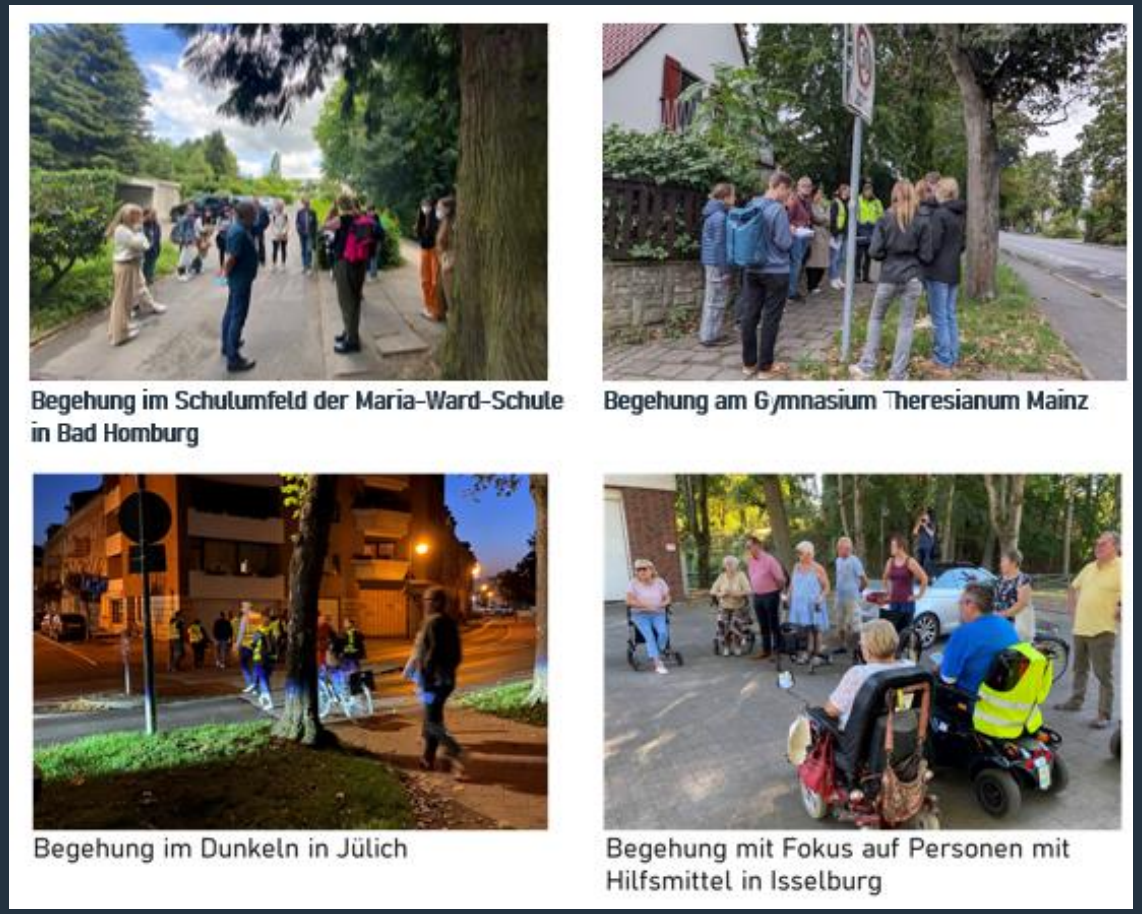
Routen

- spezielle Zielgruppen auswählen?

Zielgruppen

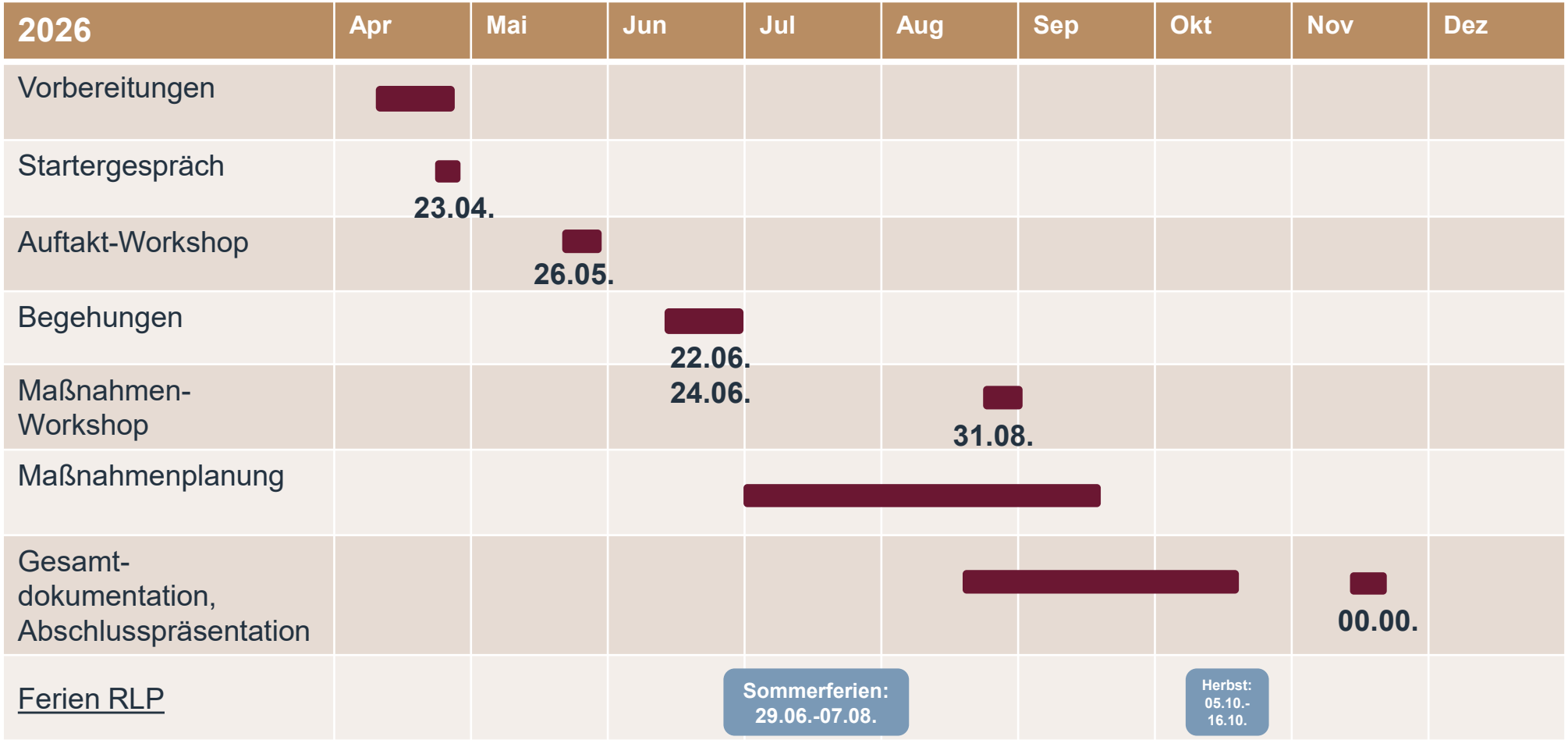
- Schülerinnen und Schüler
- Mobilitätseingeschränkte
- Seniorinnen und Senioren
- Anwohnende

Anmeldung der Teilnehmenden



Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

Zeitplan


2026
Apr
Mai
Jun
Jul
Aug
Sep
Okt
Nov
Dez
Vorbereitungen
Startergespräch
23.04.
Auftakt-Workshop
26.05.
Begehungen
22.06.
24.06.
Maßnahmen-Workshop
31.08.
Maßnahmenplanung
Gesamt-dokumentation, Abschlusspräsentation
00.00.
Ferien RLP
Sommerferien: 29.06.-07.08.
Herbst: 05.10.-16.10.

Wir freuen uns, mit Ihnen zu gehen!



Planungsbüro Sweco
Michelle Ries / Nils Böttge
Telefon: +49 699 5921-349
Mail: michelle.ries@sweco-gmbh.de /
nils.boettge@sweco-gmbh.de

Fußverkehrs-Checks 2026 Rheinland-Pfalz

Speyer

Auftakt-Workshop | 26.05.2026 17:30 Uhr

Gold
Rheinland-Pfalz

Begrüßung

Beigeordnete Fr. Münch-Weinmann
Stadt Speyer

01

Agenda

01
Begrüßung

02
Projekthintergrund

03
Handlungsfelder

04
Projektablauf

05
Erste Analyse-erkenntnisse

06
Diskussion an Themenpostern

07
Ausblick

Projekthintergrund

02

Fußverkehrs-Checks

Beteiligungsformat zur Analyse der Bedingungen für den Fußverkehr auf konkreten Routen

Ziele:

- Erarbeitung **konkreter Maßnahmen-empfehlungen**, die häufig auch in der Fläche angewandt werden können
- Empfehlungen für die **weitere kommunale Fußverkehrsförderung**
- **Sensibilisierung** von Verwaltung, Politik und Bürgerschaft für den Fußverkehr

Methodik:
interaktive Workshops, Begehungen mit den Zielgruppen



Fußverkehrs-Checks 2026 in Rheinland-Pfalz

Motto:
„Gut zu Fuß in meiner Stadt“

Umfang:
Förderung der Fußverkehrs-Checks in 10 Kommunen durch das MWVLW

Zeitlicher Ablauf des Projekts:

- 10.12.2025: Veröffentlichung des Bewerbungsaufrufes
- 10.02.2026: Bewerbungsfrist
- 10.03.2026: Auswahl der Kommunen durch Jury
- 16.03.2026: offizielle Bekanntgabe
- **bis Dez. 26: Durchführung der Fußverkehrs-Checks**





Herzlichen Glückwunsch!

Wer sind wir? Sweco GmbH & Planungsbüro VIA eG

- Europaweit führendes Architektur- und Ingenieurbüro (in 13 Ländern vertreten) mit 35 Standorten und rund 1.600 Expertinnen und Experten in Deutschland
- In diesem Projekt: Standorte Koblenz und Frankfurt, ca. 355 Mitarbeitende

Leistungsspektrum in Koblenz u. Frankfurt

- Regionalentwicklung: Mobilitätskonzepte, Machbarkeitsstudien, Aktiv-Tourismus, Beschilderung/Wegweisung, GIS-Analysen
- Verkehrs- und Mobilitätsplanung: Kommunale, betriebliche und schulische Mobilitätskonzepte, Verkehrsgutachten und -konzepte, Verkehrsmodellierung u. Kosten-Nutzen-Analysen
- Landschaft und Ökologie
- Flächenmanagement

SWECO

- bundesweit tätiges Verkehrsplanungsbüro, Schwerpunkte in: NRW, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz
- Sitz in Köln mit 30 Mitarbeitenden

Leistungsspektrum

- Nahmobilität: Fußverkehr, Radverkehr
- Fußverkehrs-Checks in NRW seit 2019
- Verkehrskonzepte für alle Verkehrsarten
- Ausführungsplanung (LPh HOAI 1-2)
- Wegweisung: Fahrrad, Wandern, innerörtliche Leitsysteme
- Prozessbegleitung: Moderations-/ Beteiligungsverfahren

PLANUNGS BÜRO ViA

Hohe Qualität in der Bearbeitung, breites Wissensspektrum, vielfältige Expertise, tiefgreifende Regionalkenntnisse und umfassende Personalkapazitäten

Wer sind wir?



Projektleitung

Michelle Ries

M.Sc. Wirtschaftsgeografie, Raumplanung u. Verkehrwesen
Sweco GmbH



Projektbearbeitung

Nils Böttge

M.A. Stadt- und Verkehrsgeografie
Sweco GmbH

Warum den Fußverkehr fördern?

Gehen ist die Basis jeglicher Mobilität



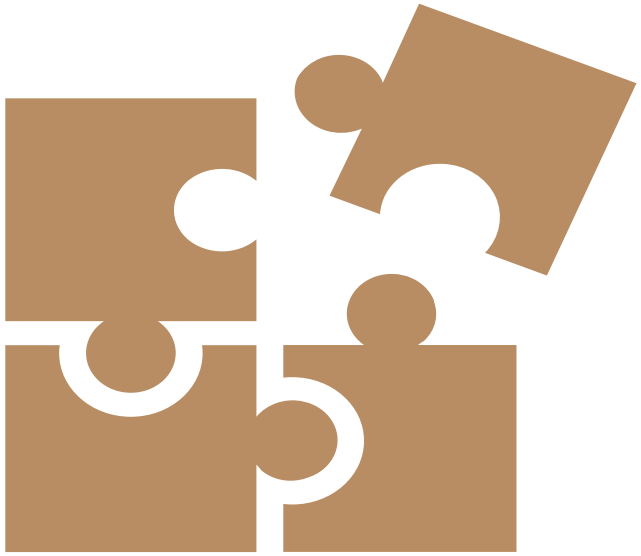
Fotoquelle: Planungsbüro VIA

doch wurde bisher der Fußverkehr in der Planung oftmals als „Sowieso-Verkehr“ vernachlässigt …

Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks. Leitfaden zur Durchführung. S. 6

Forderungen für den Fußverkehr

Flächengerechtigkeit!



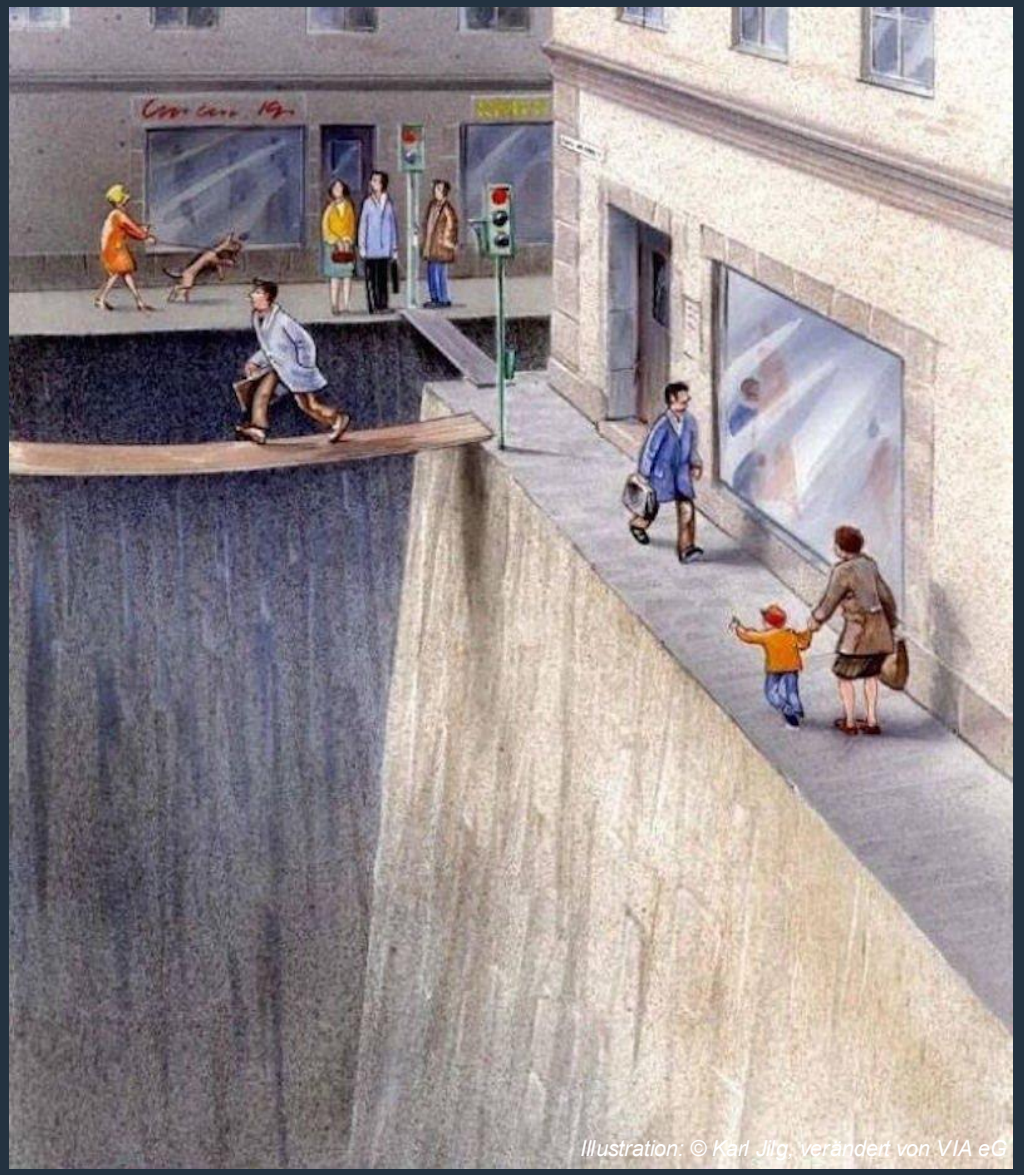
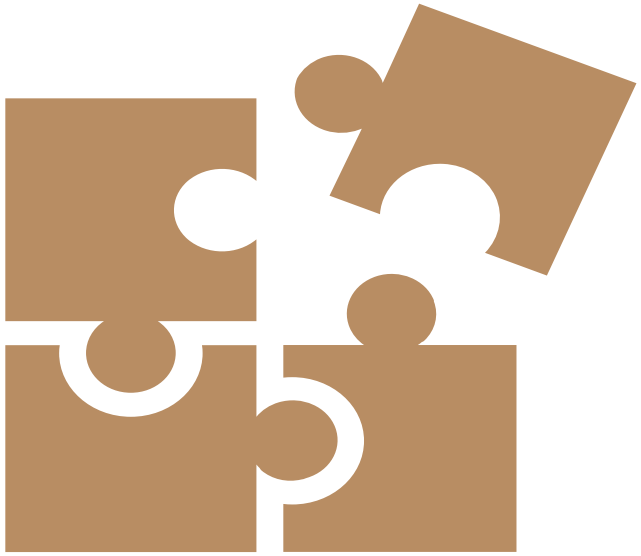
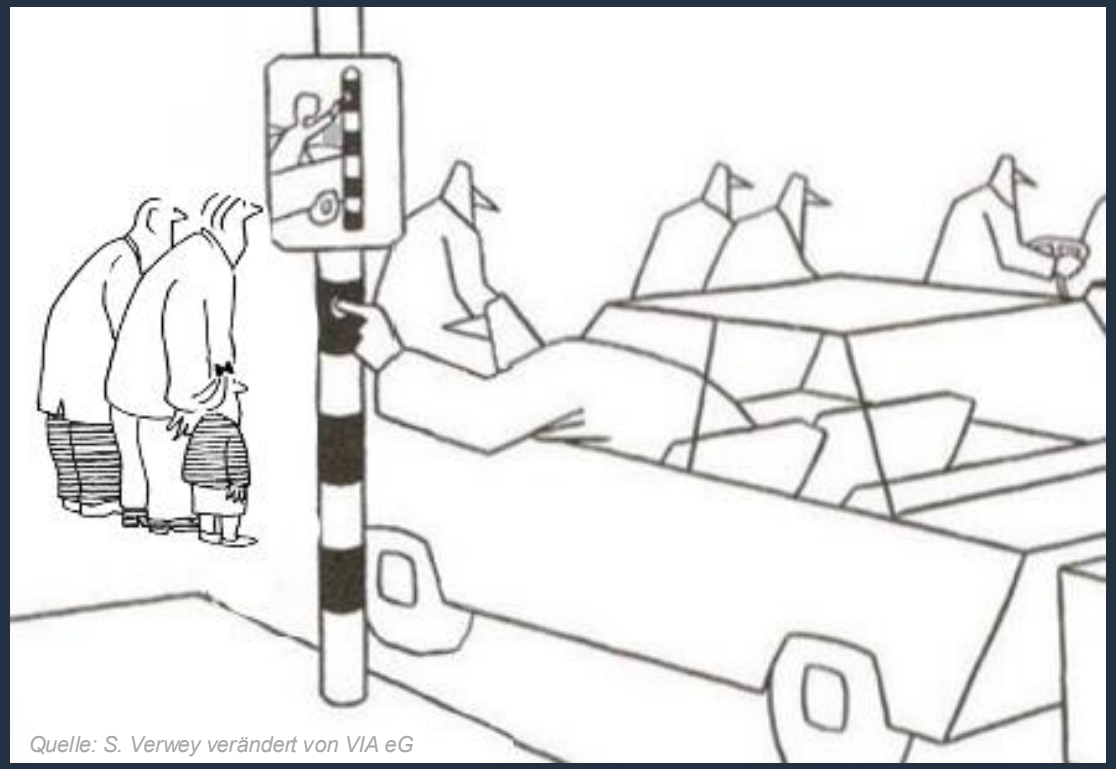


Illustration: © Karl Jilg, verändert von VIA eG

Forderungen für den Fußverkehr

Zeitgerechtigkeit!





Quelle: S. Verwey verändert von VIA eG

Gleichberechtigte Integration des Fußverkehrs mit anderen Mobilitätsformen in Verkehrs- und Stadtplanung!

Gute Gründe, das Zu-Fuß-Gehen zu fördern

- unterstützt die eigenständige Mobilität
- stärkt Einzelhandel und Gastronomie
- ermöglicht Begegnungen
- verbraucht wenig Platz
- kostet wenig
- ist gesund
- erzeugt weder Abgase noch Lärm

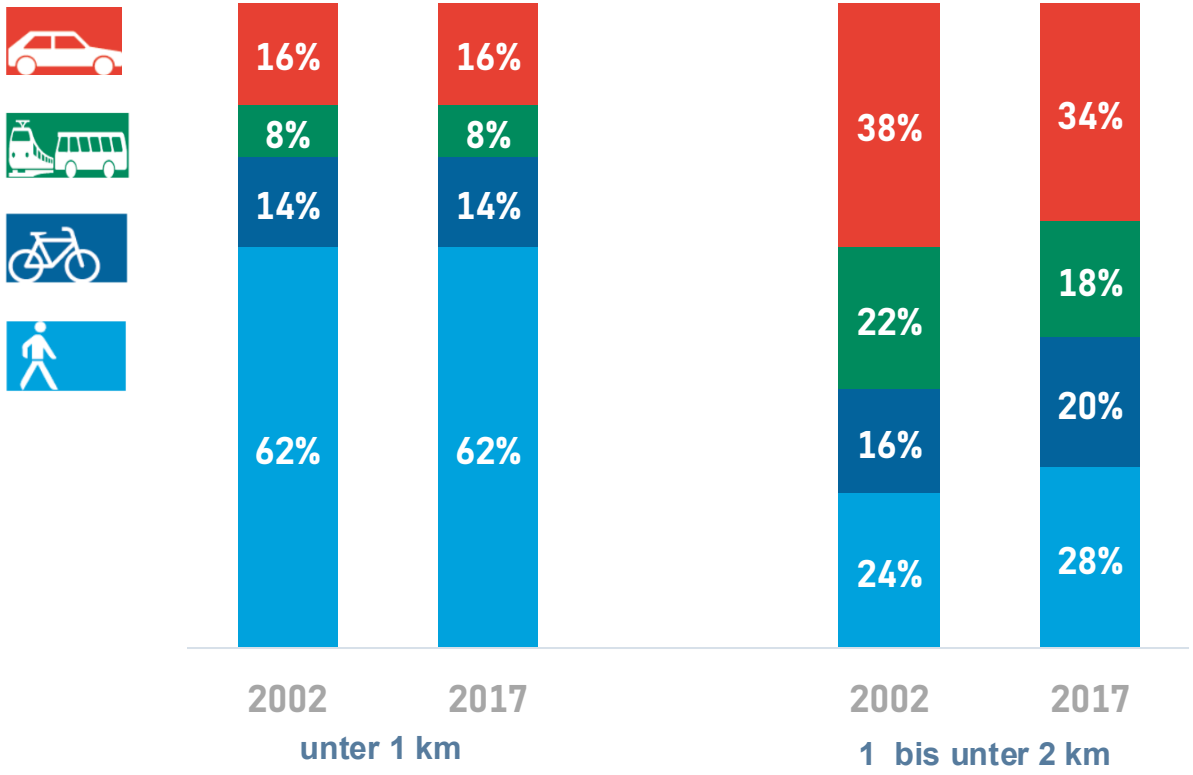
Die eigene Stadt als Lebens- und Bewegungsraum (wieder-)entdecken!



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Fußverkehr auf kurzen Wegen

Wegelängenverteilung nach Hauptverkehrsmittel 2002 und 2017



Datenquelle: Nobis: 76

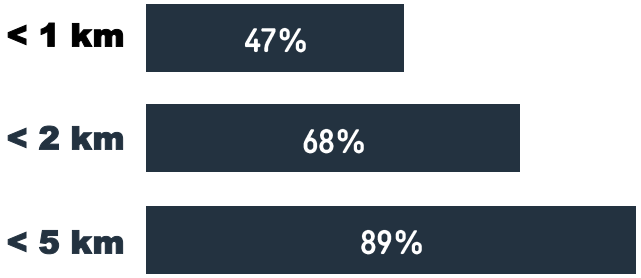
- insbesondere auf kurzen Distanzen wird viel zu Fuß gegangen
- Anteil des motorisierten Verkehrs jedoch auch bei kurzen Wegelängen deutlich vorhanden

hohes Verlagerungs-potenzial bei kurzen Wegen vorhanden!

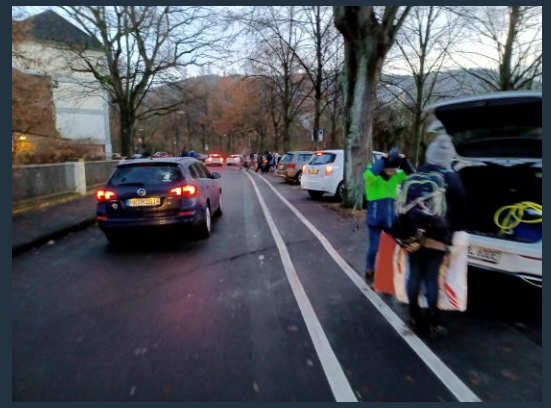
Schulweg der Kinder unter 10 Jahren

34%
der Kinder in Deutschland werden mit dem Auto zur Kita oder Schule gebracht
(infas 2025: 177)

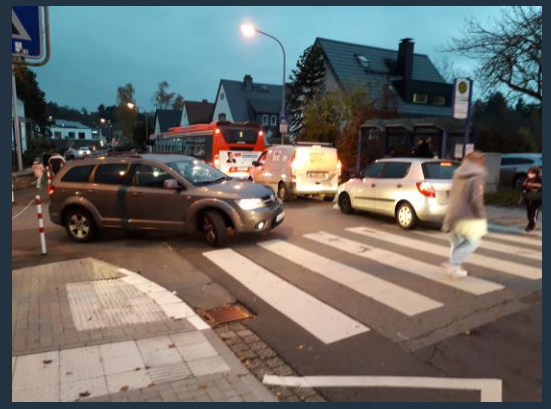
Durchschnittliche Schulweglänge in Deutschland











Fotoquelle: Sweco und Planungsbüro VIA

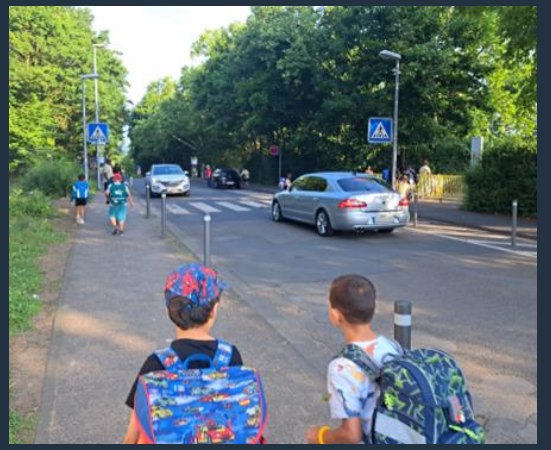
Bedeutung des Fußverkehrs für Kinder

- Förderung motorischer Entwicklung
- Erkunden größerer Aktionsräume (zu Fuß und mit dem Fahrrad)
- Spiel (Bewegungsspiele, Rollenspiele)
- Entwicklung des Sozialverhaltens (Lernen von Verkehrsregeln, Interaktion mit älteren Kindern)

FGSV (2010): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung. S.8

attraktive und sichere Straßenräume steigern den sozialen Austausch und die physische Aktivität für Kinder und Jugendliche.









Fotoquelle: Sweco und Planungsbüro VIA

Welche Handlungsfelder gibt es?

03

Handlungsfelder



Handlungsfeld: Verkehrssicherheit

Querungshilfen (Ampel, Zebrastreifen, Gehwegnase, Mittelinsel)

Sichtverhältnisse

Fehlende oder zu schmale Gehwege

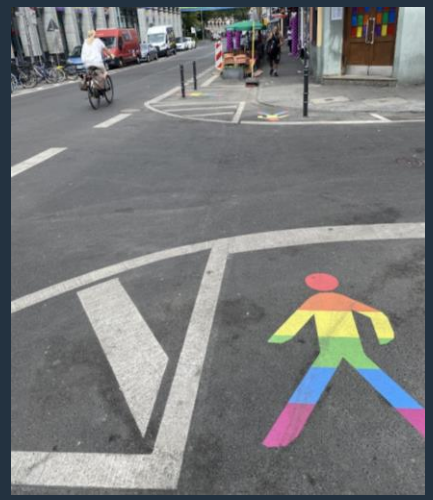
Geschwindigkeiten

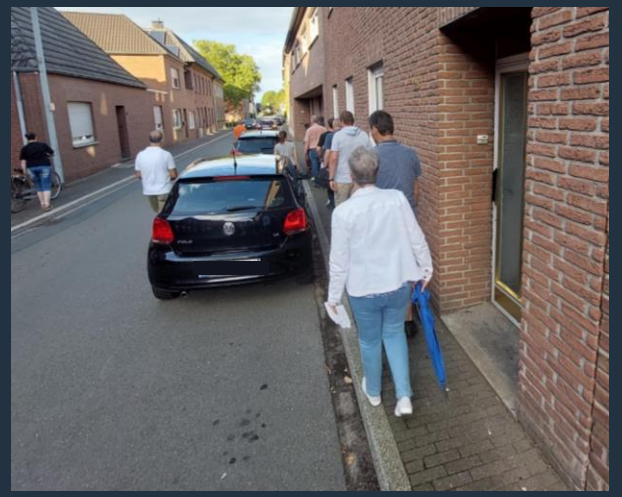
Parken

Konflikte Rad/Fuß & Kfz/Fuß









Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

Handlungsfeld: Schulwegsicherheit

Verkehrsberuhigung

Hol- und Bringverkehr

Geschwindigkeiten

Querungsmöglichkeiten

Wegebreiten

Anreize und Kampagnen

Spielmöglichkeiten









Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

Handlungsfeld: Aufenthaltsqualität und Attraktivität

Begrünung

Spielmöglichkeiten

Verkehrsberuhigte Bereiche

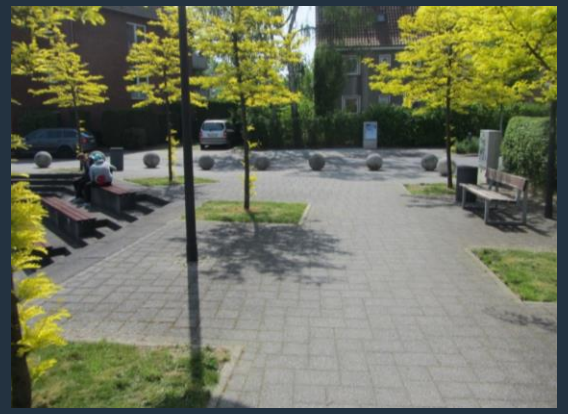
Beleuchtung

Angsträume

Sitzmöglichkeiten

Trinkstellen, Wasserspiele

Blau-grüne Infrastrukturen





Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

Handlungsfeld: Verbindung und Fußwegenetze

Lärm- und
Emissionsfrei

Aufenthaltsqualität

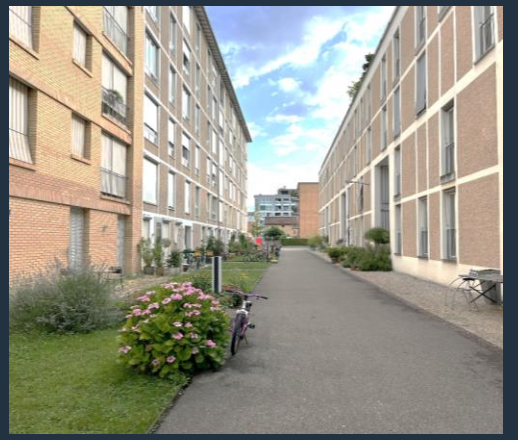
Wegebreiten

Kurze und
direkte
Wege

Durchgängigkeit

Beschilderung

Orientierung









Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

Handlungsfeld: Barrierefreiheit

Oberflächen

Breiten

Barrieren

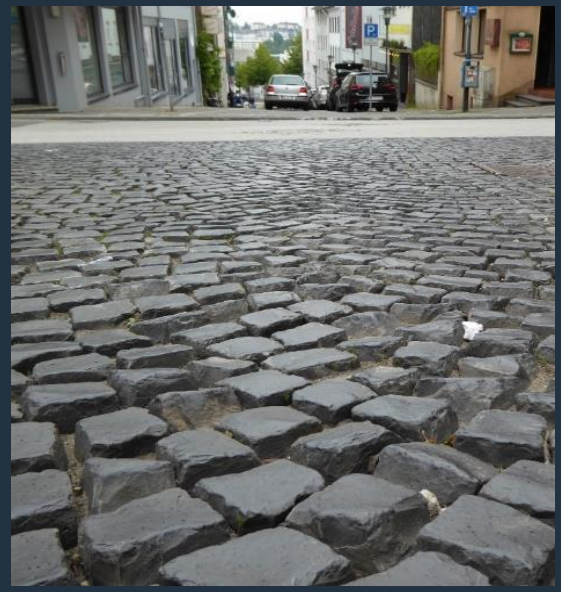
Bordstein-
absenkungen

Ampelschaltung

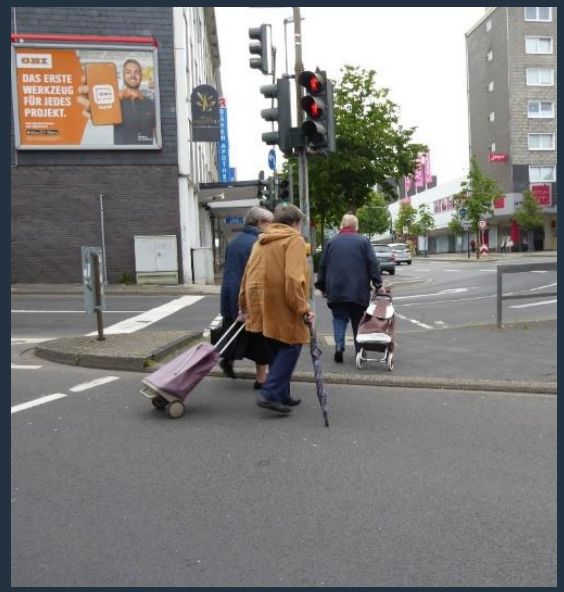
Topografie

Akustische Signale

Taktiles
Leitsystem



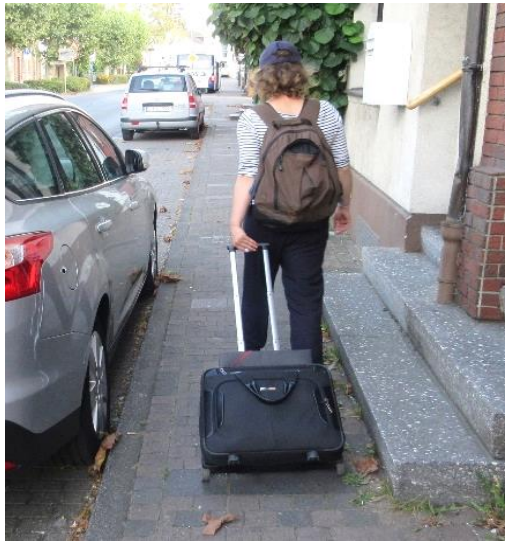






Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

Handlungsfeld: Barrierefreiheit








Fotoquellen: Planungsbüro VIA

Handlungsfeld: Nahmobilität und ÖPNV

Erreichbarkeit

Zugänglichkeit

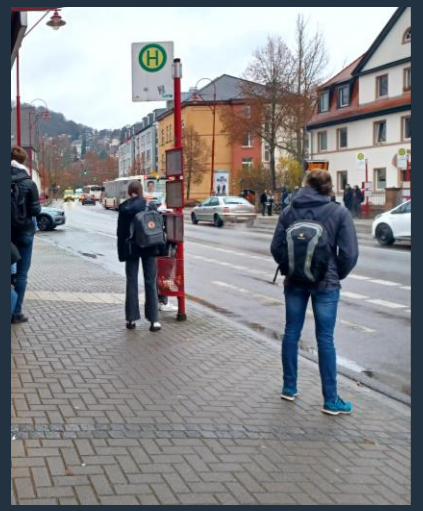
Anbindung an Ziele

Barrierefreier Ausbau

Haltestellenaustattung

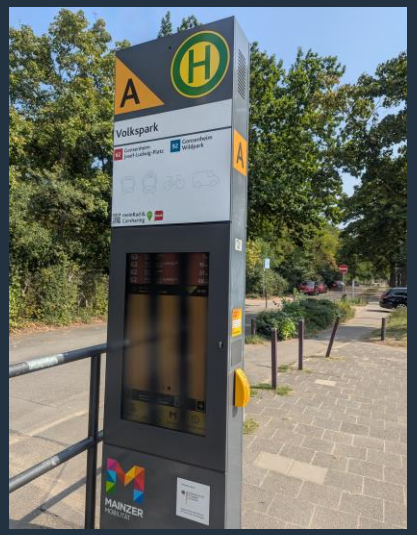
Information und Orientierung

Aufenthaltsqualität







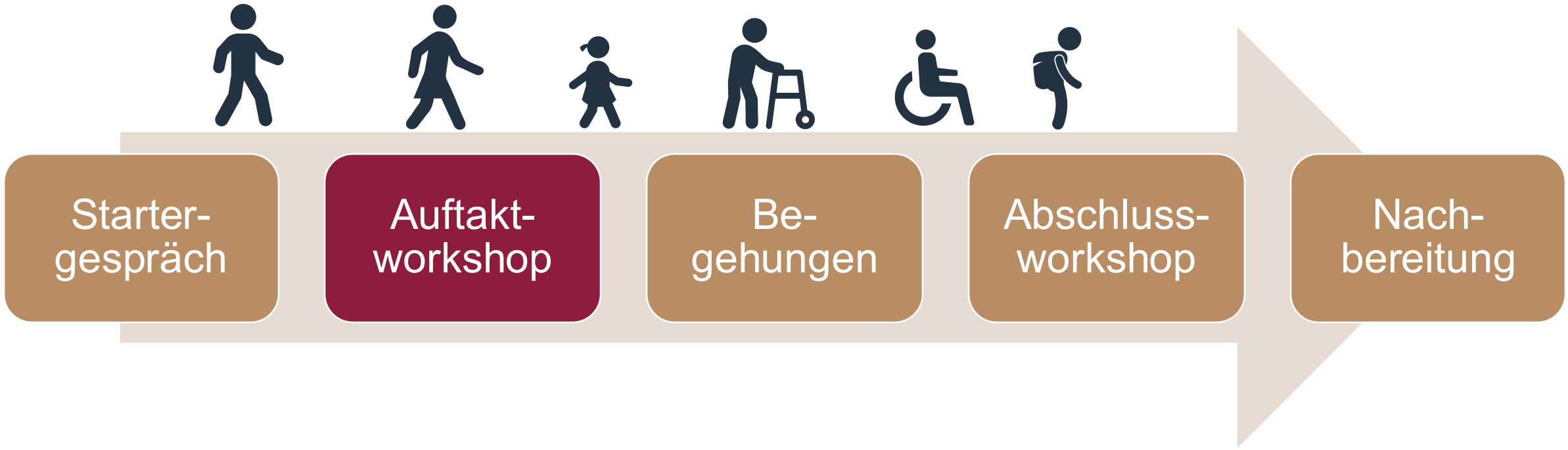


Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

Wie läuft der Fußverkehrs-Check ab?

04

Fußverkehrs-Checks 2026: Ablauf



Fußverkehrs-Checks 2026: Ablauf | Begehung

1. Startergespräch
2. Auftaktworkshop
3. Begehung
4. Abschlussworkshop
5. Nachbereitung

Zwei Begehungen

1. Begehung: 22.06. 18:00 Uhr

2. Begehung: 24.06. 17:00 Uhr









Fotoquellen: Planungsbüro VIA und Sweco

Fußverkehrs-Checks 2026: Ablauf | Abschlussworkshop

1. Startergespräch
2. Auftaktworkshop
3. Begehung
4. Abschlussworkshop
5. Nachbereitung

- Erläuterung der wichtigsten **Maßnahmenempfehlungen**
- **Diskussion** der Maßnahmenvorschläge an Maßnahmenpostern
- **Ausblick** auf das weitere Verfahren

Termin am 31.08.2026







Fotoquellen: Planungsbüro VIA

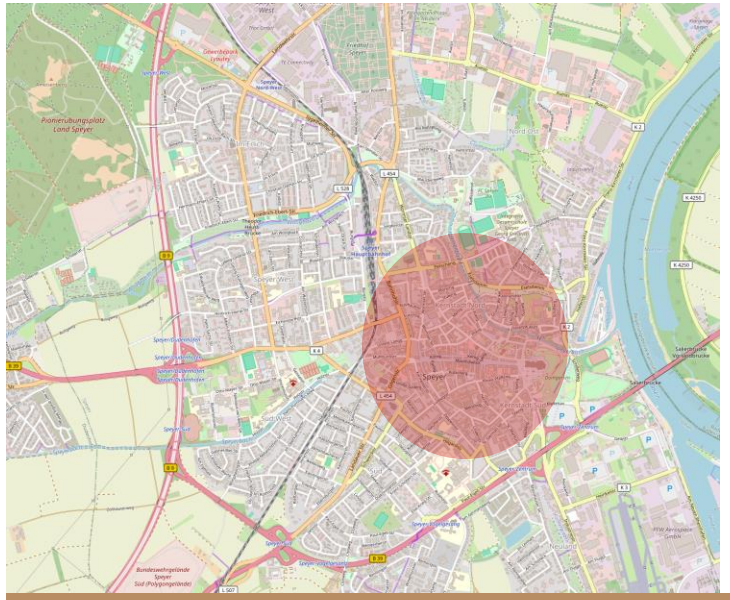
Was wissen wir bis jetzt?

05

Stadt Speyer

Angaben der Kommune aus dem Bewerbungsbogen

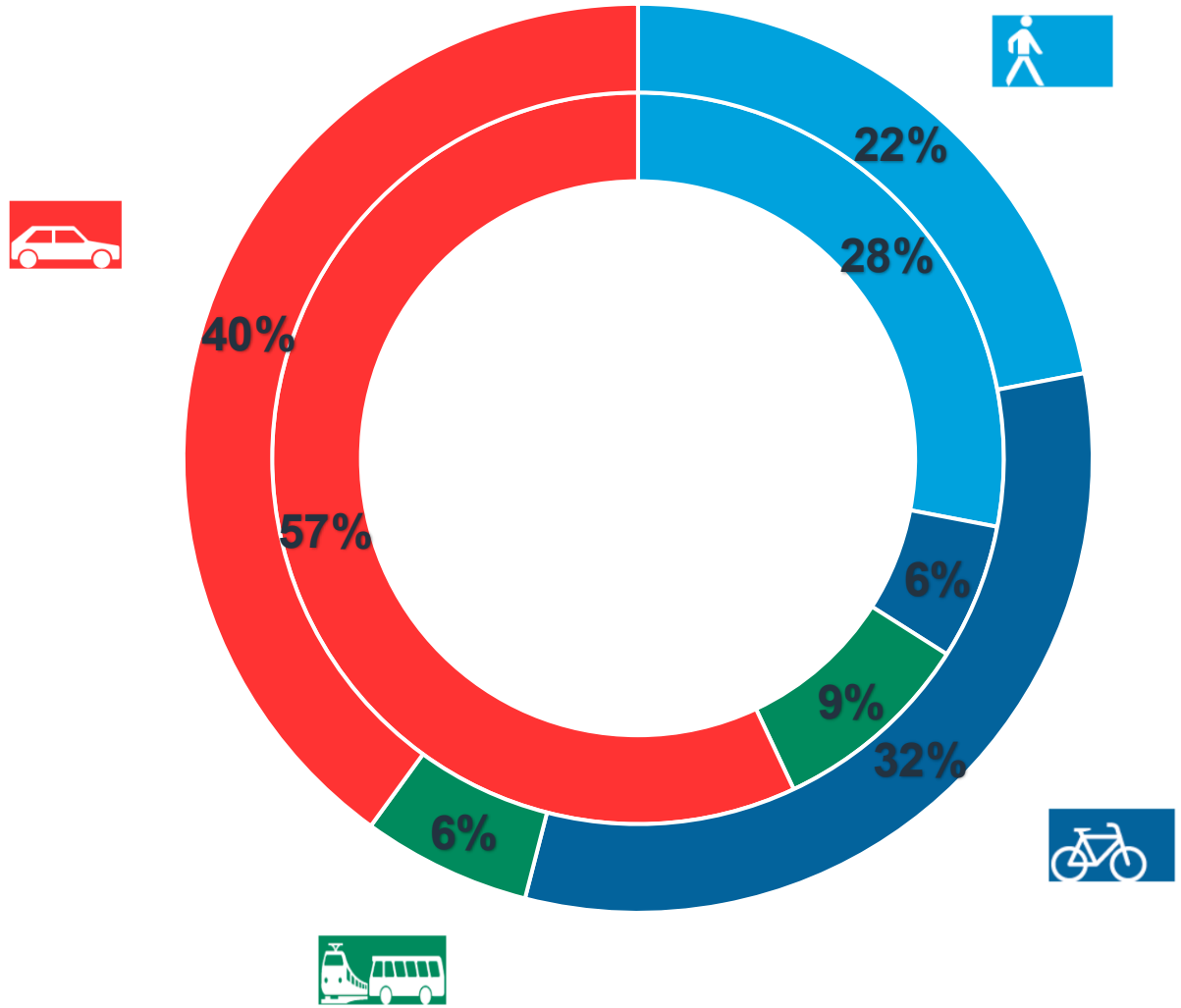
Kreisfreie Stadt	Einwohnerzahl: rd. 50.000
Aktuelle Situation des Fußverkehrs: Schulnote 4 | Einsteiger	**Fußverkehr ist verankert in:** Abteilung Tiefbau, Verkehrsplanung, ÖPNV, zudem: Mitgliedschaft in der AGFFK RLP, Beirat für nachhaltige Mobilität
Beschlossene Zielsetzung: Im Stadtrat wurde die Zielsetzung einer lebenswerten Stadt beschlossen, die den Fußverkehr beinhaltet. Im laufenden Betrieb der Stadtverw. wird aktuell das Gehwegparken sukzessive reduziert. Der Fußverkehr wird zudem bei laufenden Tiefbaumaßnahmen und Anpassungen an LSA soweit möglich berücksichtigt.	**Gründe für Bewerbung:** In Speyer sind Impulse zur Fußverkehrsförderung notwendig. Der FVC ist ein bewährtes Mittel, die Bedürfnisse der Bürgerschaft kennenzulernen und das künftige Verwaltungshandeln daran anzupassen, ganz im Sinne der Zielsetzung einer lebenswerten Stadt.
Hemmnisse für den Fußverkehr im Gebiet: • Die Fußgängerzone hat eine hohe städtebauliche Qualität, die Barrierefreiheit ist jedoch ausbaubedürftig. • In der Kernstadt und auf den Wegen dorthin fehlen dezentrale Aufenthaltsbereiche und Sitzgelegenheiten. • Die Gehwege sind oft schmal und nicht immer gut nutzbar, häufig wird auf dem Gehweg geparkt. • Die Querung von Hauptverkehrsstraßen ist oftmals schwierig	**Selbst-Bewertung der Gebiete** Gebiet 1: Kernstadt Aufenthaltsqualität Frequentierung Fußverkehrsanteil Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund Ausstattung Nahversorgung



Warum sollte Ihre Kommune für die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks ausgewählt werden?
Nach dem verkehrsplanerischen Fokus auf ÖPNV und Radverkehr ist jetzt der Fußverkehr an der Reihe.
Ziel ist es, den Umweltverbund insbesondere im Binnenverkehr zu stärken und somit eine stadtverträgliche Mobilität für die Speyerer Bürgerschaft zu ermöglichen.
Aufgrund der Vielzahl an Schulen im Stadtgebiet für Schulkinder aus Speyer und einigen umliegenden Gemeinden ist eine hohe Anzahl an Schulkindern unterwegs, die auf sichere Gehwege angewiesen sind. Zudem hat Speyer eine hohe touristische Bedeutung, häufig wird hier die Stadt zu Fuß erkundet.

Modal Split

Äußerer Kreis: **Modal Split in Speyer 2020**[2]
Innerer Kreis: **Hauptverkehrsmittel nach Wegen Rheinland-Pfalz 2023**[1]

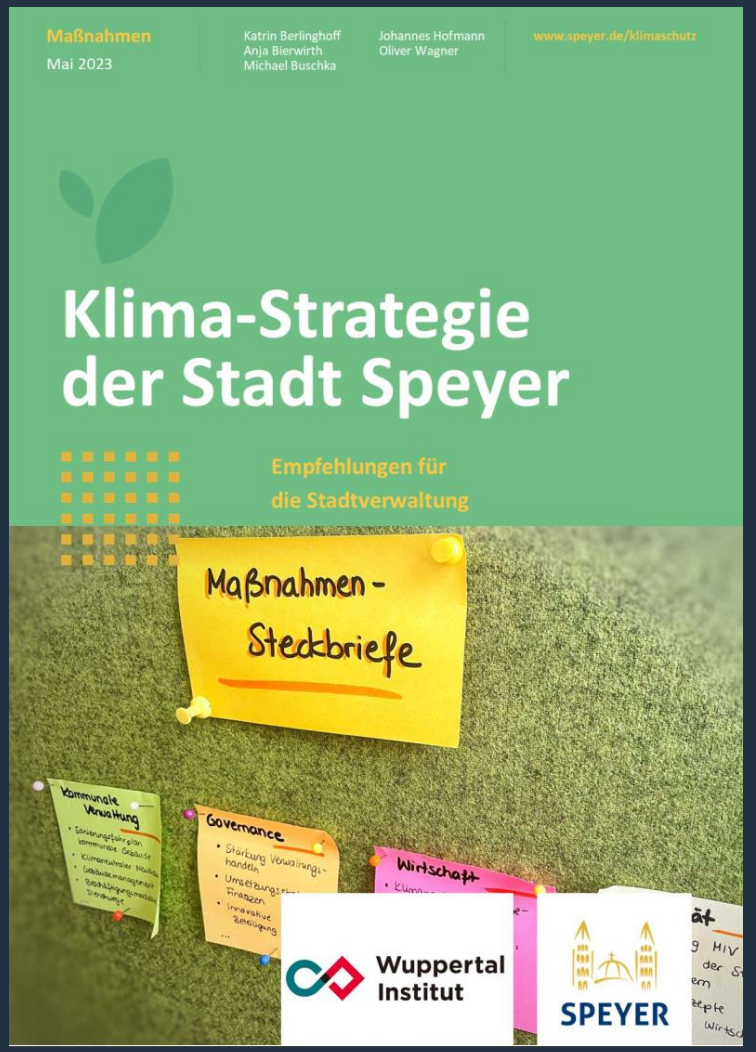


[1] infas (2025): Regionale Ergebnisse – ein Überblick, S.4
[2] Bs Ingenieure (202): Ergebnisse der Haushaltsbefragung Speyer (Vorabzug) S. 34

Stadt Speyer: Klimastrategie 2023

Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität

- Aufwertung öffentlicher Räume durch **Begrünung, Aufenthalts-/Spielflächen** etc. zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs
- Einfacher, sicherer, komfortabler **und barrierefreier Zugang aller ÖPNV-Haltestellen** für Fußgänger und Radfahrer*innen
- Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur durch **Verbesserung bestehender Wege, Neuanlage in Netzlücken und fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen**
- **Fuß- und Radwanderwege** in Abstimmung mit dem Grünflächenerhalt anlegen / ausbauen



Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH (2023): Klima-Strategie der Stadt Speyer

Stadt Speyer: Radverkehrskonzept 2018

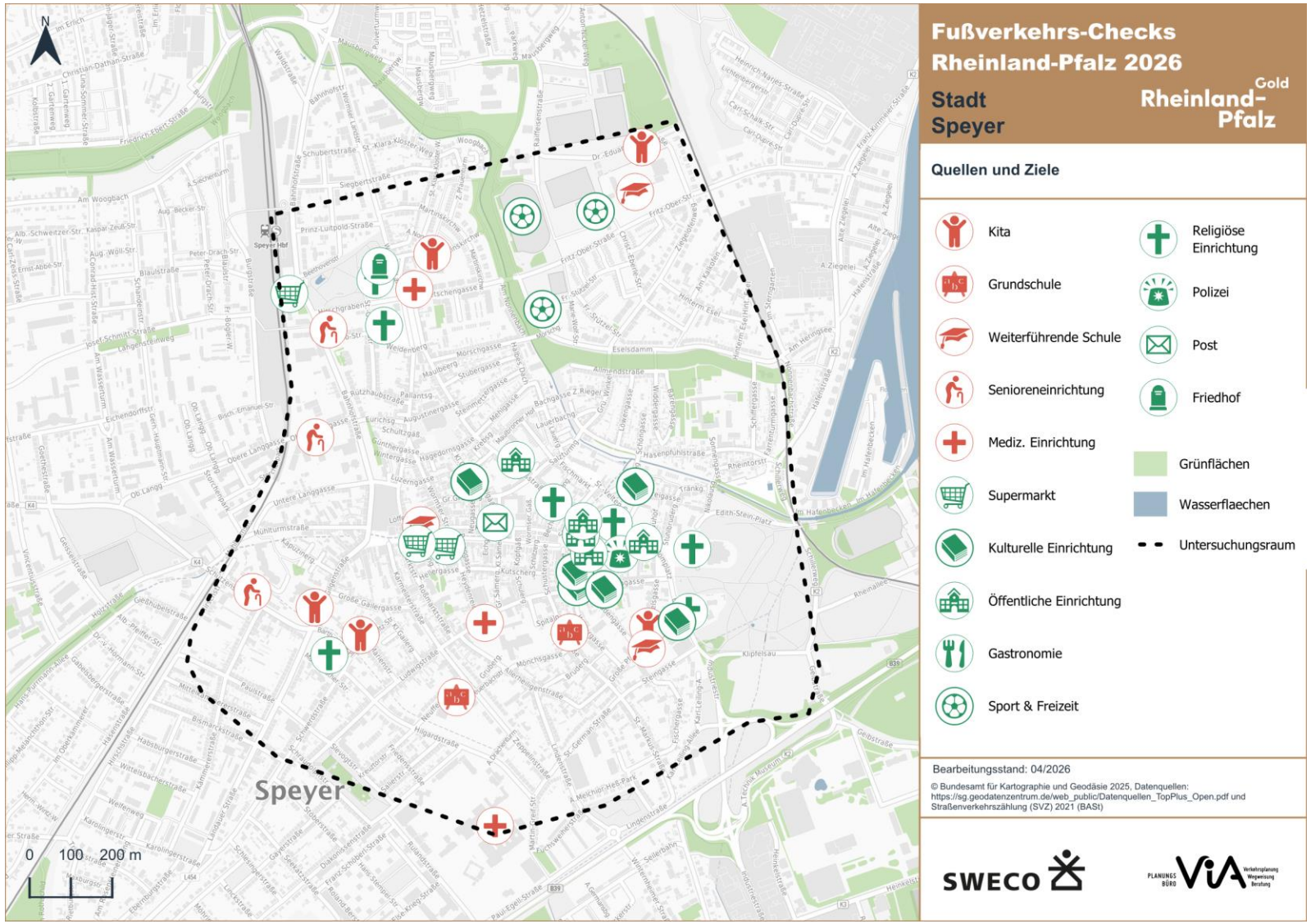
Definierte Maßnahmen für den Fußverkehr

- Fußgängerschutzanlagen oder Fußgängerüberwege ergänzen (z.B. Bahnhofstraße/Langgasse, Lindenstraße, Auestraße, Wormser Landstraße)
- Freigabe von Gehwegen für den Radvehr nach Ausbau (Fußgängerbrücke)
- Radwege zugunsten Fußverkehr aufgeben (z.B. Burgstraße)
- Gehwegausbau (Paul-Egell-Straße)



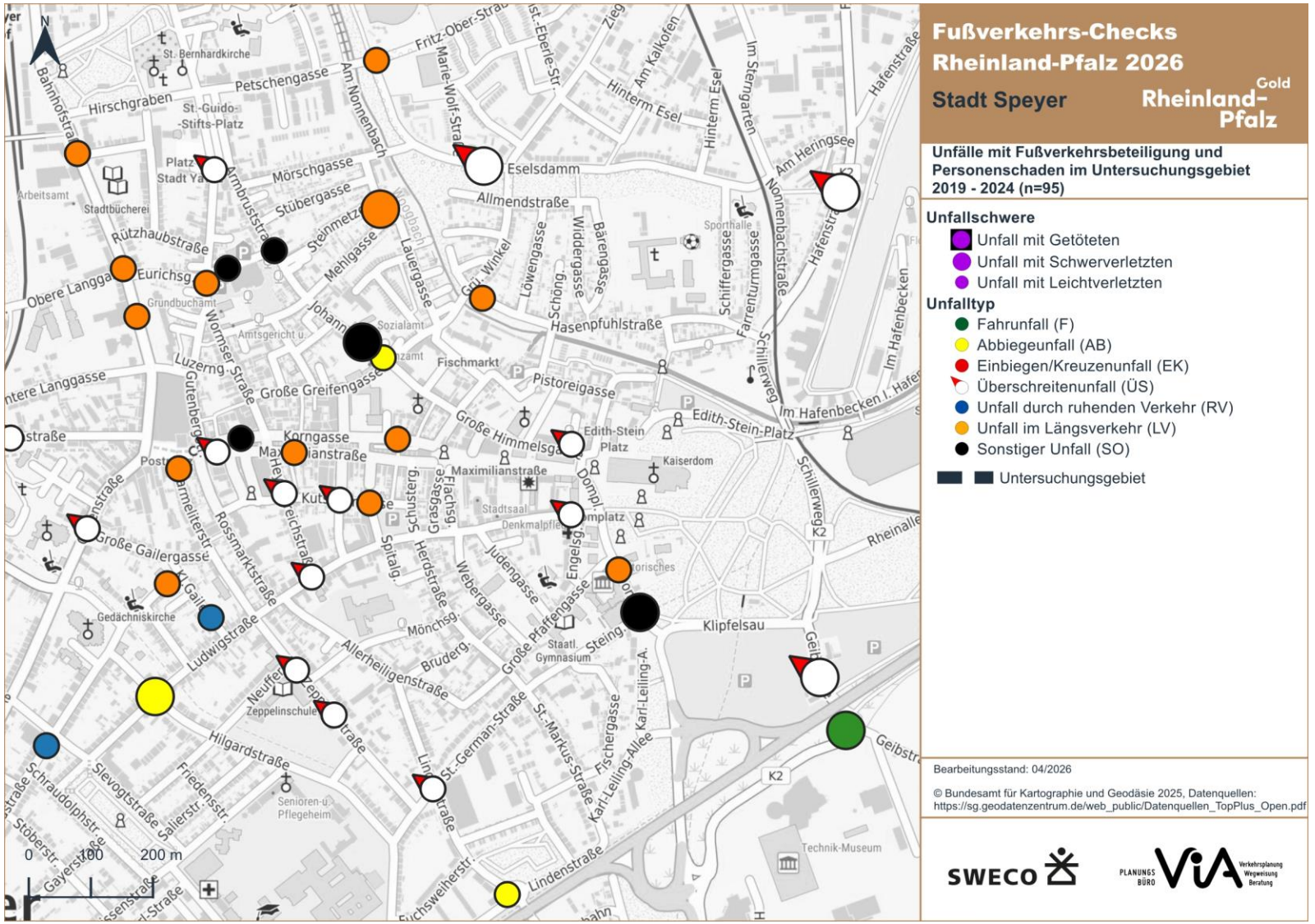
PGV (2016): Radverkehrskonzept. Berichtsteil zum Handlungsbedarf

Quellen und Ziele



Untersuchungsraum: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung

Fußverkehrsunfälle mit verletzten Personen im Untersuchungsgebiet 2019 bis 2024 (n=95)



Quelle Unfallatlas, https://unfallatlas.statistikportal.de/

Was ist unsere Aufgabe heute?

06

Routenvorschlag 1 – Kernstadt-Süd



Quelle Google Maps 2026

Routenvorschlag 2 Kernstadt Nord



Quelle Google Maps 2026

Diskussion an den Postern

Routenvorschläge

- Wodurch würde das Zu-Fuß-Gehen in den Untersuchungsräumen **attraktiver** und **sicherer** werden?
- Welche **Mängel** entlang der Begehungsrouten möchten Sie uns heute schon mitteilen?
- Gibt es zusätzliche Orte in den Untersuchungsräumen, die noch begangen werden sollten?

Diskussion an den Postern

Zusammenfassung
der Ergebnisse

Impressionen







33 Teilnehmende

Vorstellungsrunde

Aus welcher Sicht schauen Sie heute auf den Fußverkehr?

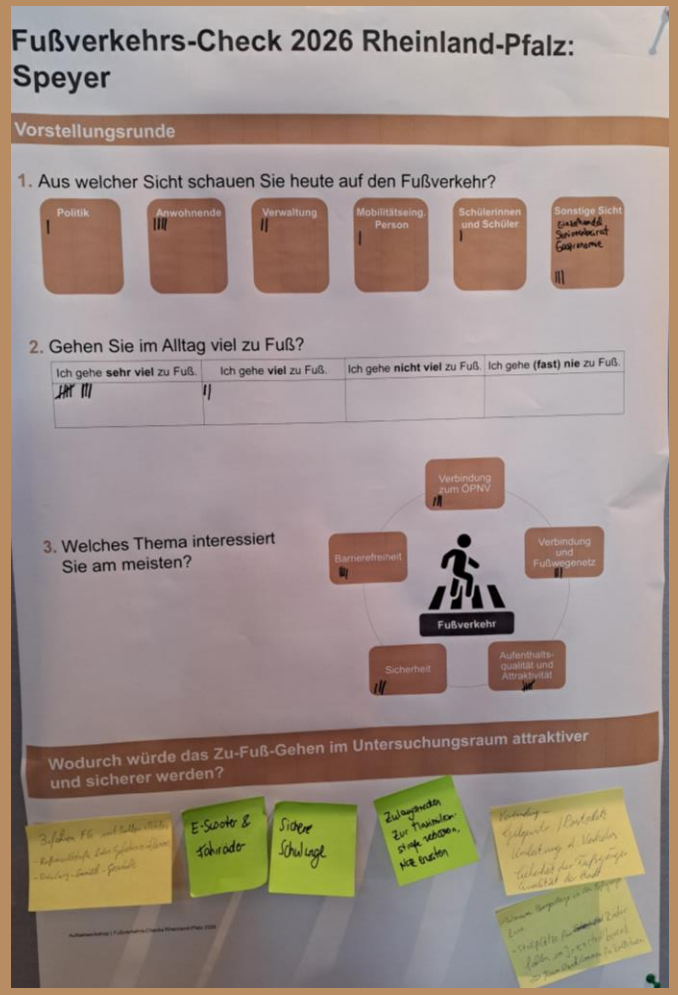
Politik	Anwohnende	Verwaltung	Mobilitätseingeschränkte Person	Schülerinnen und Schüler	Sonstige Sicht
2	10	7	5	2	3

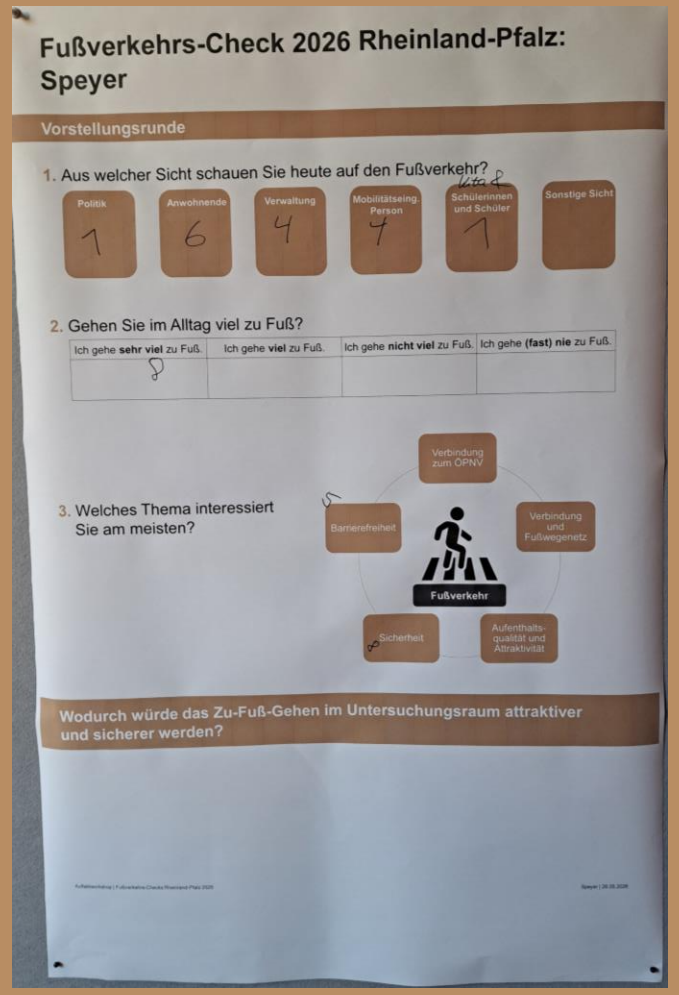
Gehen Sie im Alltag viel zu Fuß?

Sehr viel zu Fuß	Viel zu Fuß	Nicht viel zu Fuß	Fast nie zu Fuß
16	2		

Themen:

Barrierefreiheit	Verbindungen zum ÖPNV	Sicherheit	Aufenthaltsqualität	Verbindungen und Fußwegenetz
9	3	11	5	3



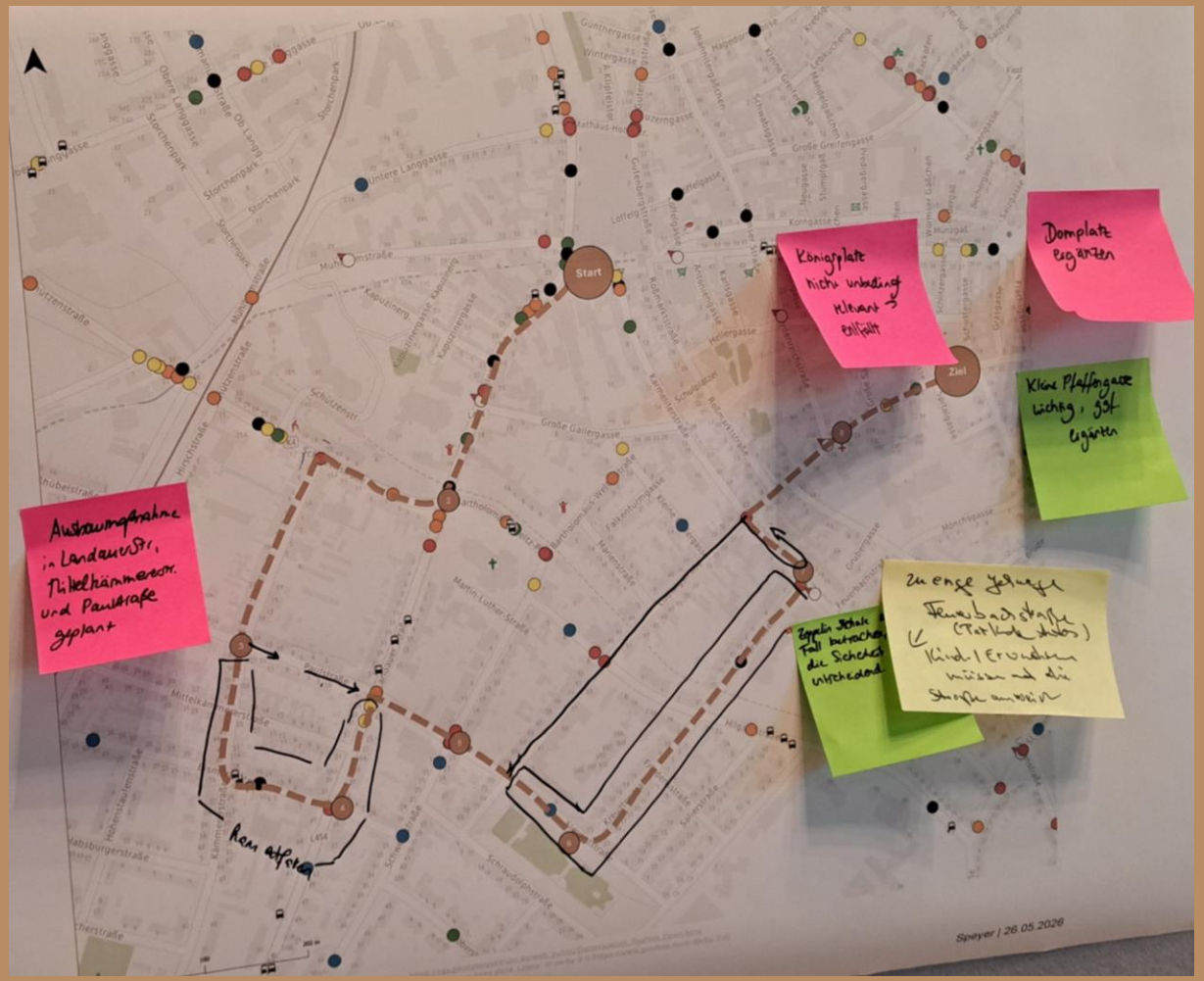


Wünsche in Bezug auf Attraktivität und Sicherheit im Untersuchungsgebiet:

Sichere Schulwege, mehr Rücksichtsnahme durch E-Scooter und Fahrräder, mehr Sicherheit in der Roßmarktstraße, Fußgängerzone in den Zulaufstrecken zur Maximilianstraße erweitern, mehr Radabstellanlagen im Innenstadtbereich, Niveaugleichheit in Fußgängerzone, mehr Sicherheit für Fußverkehr auf der Verbindung Gilgenstraße-Postplatz

Anmerkungen zur Begehungsroute 1

- Im Kämmerergebiet kann abgekürzt werden, in dem die Paulstraße begangen werden soll - Bismarckstraße entfällt.
- Statt Kreuztorstraße soll die Ludwigstraße gewählt werden, mit Abstecher zur Zeppelinschule, die aufgrund der Schulwegsicherheit in jedem Fall betrachtet werden soll. Hinweis zur Feurbachstraße: zu schmale Gehwege wegen parkender Kfz
- Der Königplatz ist verkehrlich wenig relevant, er kann als Haltepunkt entfallen. Das Thema Aufenthaltsqualität /Begrünung soll dagegen am Bartholomäus-Weltz-Platz besprochen werden.
- Dafür soll am Domplatz geendet werden und die kleine Pfaffengasse auf dem Weg ergänzt werden.



Anmerkungen zur Begehungsroute 2

- Als Konfliktstellen wurden benannt: **Bahnhof** (Barrierefreiheit), **Obere Langgasse** (Barrierefreiheit für Blinde nicht gegeben), **Eselsdamm** (Konflikte Rad- und Fußverkehr (RV/FV)), **Maximilianstraße** (Bordsteinkanten bergen Sturtzgefahr, Querungsstellen für Blinde ungeeignet, Konflikte RV/FV, E-Roller, sowie Lieferverkehr), **Domplatz** (Konflikte RV/FV), **Auestraße** (Querungssituation), **Martinkirchweg/Petschengasse** (Querungssituation).
- Die Auswahl der konkreten Stellen ist für die Beteiligten zweitrangig, insofern die Punkte für die Gesamtstadt stehen können.
- Die IGS bietet unter verkehrlicher Betrachtung ein höheres Konfliktpotenzial als die Edith-Stein-Schule und kann exemplarisch für die Schulmobilität betrachtet werden.
- Neuer Routenvorschlag zur Diskussion: IGS, Eselsdamm, Innenstadt (Maxi, Domlatz). Genauer Routenverlauf wird mit Stadtverwaltung geprüft.



Was steht als nächstes an?

07

Begehungen

- **Begehung der 1. Route am Montag, 22. Juni 2026, 18 bis 20 Uhr, Treffpunkt: Postplatz**
- **2. Begehung am Mittwoch, 24.Juni 2026, 17 bis 19 Uhr, Treffpunkt: Bahnhofsvorplatz**
- → **Anmeldung bitte unter: tiefbau@stadt-speyer.de**

Maßnahmenworkshop

- **Montag, 31.08.2026, 17:30 Uhr im Großen Ratssaal**
  - Maßnahmenvorschläge
  - Diskussion der Empfehlungen
  - Ausblick auf die Umsetzung der Maßnahmen



Wir freuen uns, mit Ihnen zu gehen!





Planungsbüro Sweco
Michelle Ries / Nils Böttge
Telefon: +49 699 5921-349
Mail: michelle.ries@sweco-gmbh.de /
nils.boettge@sweco-gmbh.de

Was wünschen Sie sich, damit das zu Fuß Gehen in Speyer attraktiver wird?

- Sichere (Schul-)wege
- Aufenthaltsqualitäten
- Sichere Querungsstellen

Konkret wurden folgende **Problembereiche** im Umfeld der Route genannt:

- **Postplatz**
  - Aufenthaltsqualitätsqualitäten
  - Barrierefreiheit
- **Bartholomäus-Weltz-Platz:**
  - LSA-Grünphasen und Querungsdistanzen
  - Verschattung / Begrünung
- **Kämmerergebiet**
  - Gehwegparken und Sichtbeziehungen
  - Verkehrsrechtliche Anordnungen
- **Schwerdstraße/Paulstraße**
  - Querungssituation
  - Schulwegsicherheit
- **Zeppelinschule:**
  - Schulwegsicherheit
  - Gehwegbreiten und Gehwegparken
  - Bring- und Holverkehre
- **Kleine Pfaffengasse**
  - Verkehrsraumaufteilung
- **Domplatz**
  - Verkehrsverhalten
  - Aufenthaltsqualität

2. Begehung:
Mittwoch, 24.06.2026 | 17:00 Uhr |
Treffpunkt: Bahnhofsvorplatz

Maßnahmen-Workshop:
Mo, 31.08.2026 | 17:30 Uhr |
Großer Ratssaal Speyer

Weitere Informationen unter:

https://www.speyer.de/de/standort/verkehr/fussverkehrs-check-2026/

Fußverkehr-Checks 2026

Los geht's in Speyer!



Informationen zur 1. Begehung: Montag, 22.06.2026

SPEYER

Gefördert durch

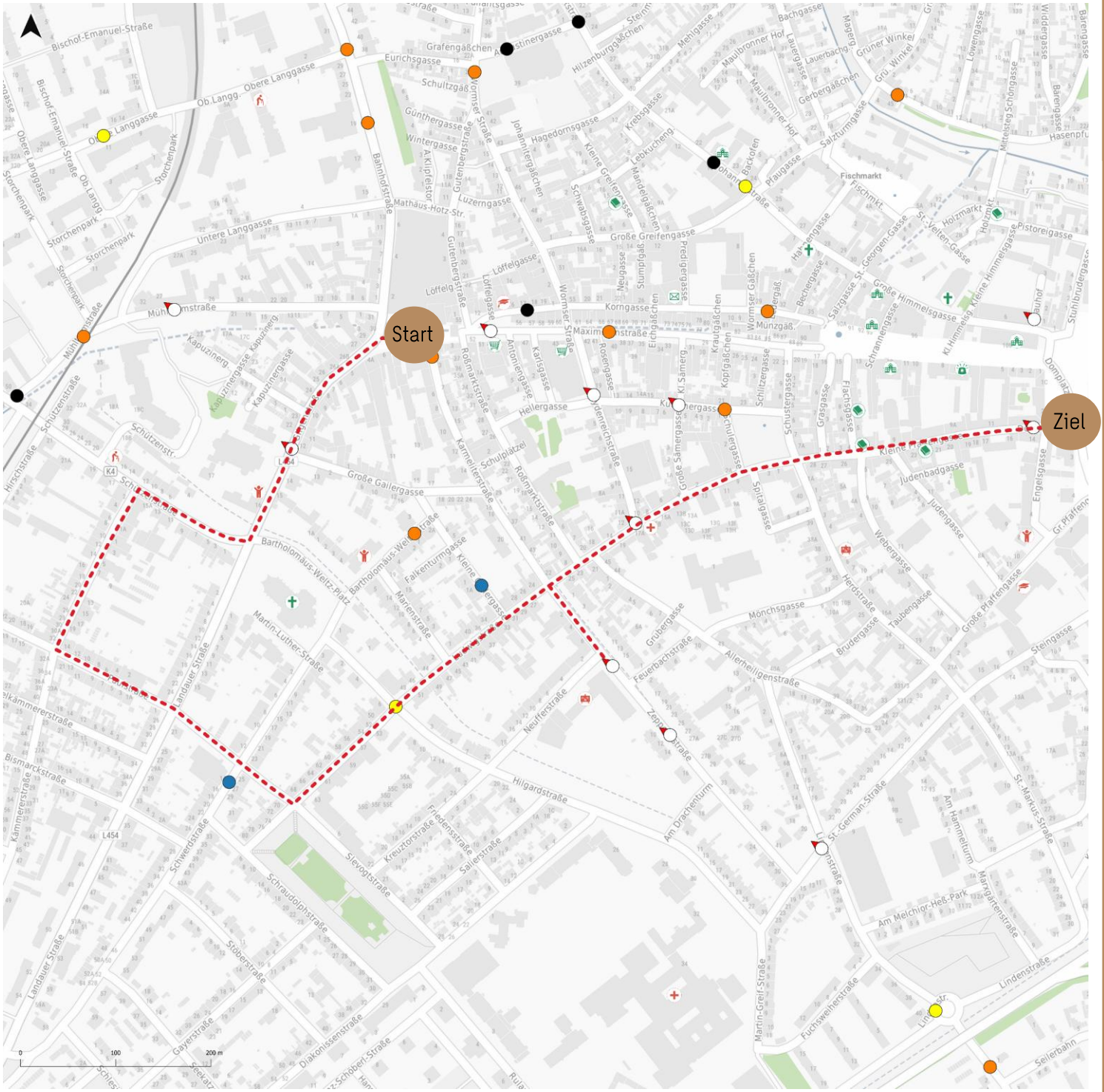
RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, TOURISMUS, ENERGIE UND KLIMA

Rheinland-Pfalz Gold

Fußverkehr-Checks Rheinland-Pfalz 2026

Stadt Speyer

Begehungsroute 1 mit Quellen und Zielen



Soziale Einrichtungen

- Kita
- Grundschule
- weiterführende Schule
- Seniorenheim
- Krankenhaus

Einrichtungen des täglichen Bedarfs

- Einzelhandel/ Wochenmarkt
- Öffentliche Einrichtungen
- Kirche
- Freizeit & Sport
- Polizei
- Feuerwehr
- Kulturelle Einrichtung

Unfälle

Unfallschwere

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

Unfalltyp

- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Fahrunfall (F)
- Sonstiger Unfall (SO)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)

Flächen

- Grünflächen
- Wasserflächen

Kartengrundlage und Datenquellen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2025, https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf
https://unfallatlas.statistikportal.de/ (Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung und Personenschaden 2019-2024)

SWECO
PLANUNGS BÜRO ViA Verkehrsplanung Wegweisung Beratung

Was wünschen Sie sich, damit das zu Fuß Gehen in Speyer attraktiver wird?

- Sichere (Schul-)wege
- Barrierefreiheit
- Sichere Querungsstellen, ausreichende Gehwegbreiten

Konkret wurden folgende **Problembereiche** im Umfeld der Route genannt:

- **Bahnhofvorplatz**
  - Aufenthaltsqualitätsqualitäten
  - Barrierefreiheit
  - Konflikte Rad- und Fußverkehr
- **Viadukt:**
  - Konflikte Rad- und Fußverkehr
- **Burgstraße**
  - Gehwegbreiten
  - Querungssituation
- **Obere Langstraße**
  - Schulwegsicherheit
  - Gehwegbreiten
- **Bahnhofstraße:**
  - Konflikte Rad- und Fußverkehr
  - Querungssituation
  - Allg. Verkehrssicherheit
- **Haltestelle Postgraben**
  - Barrierefreiheit
  - Flächenaufteilung Fußverkehr
  - Konflikte Rad- und Fußverkehr
- **Wormser Straße**
  - Verkehrsaufkommen
  - Seitenräume, Gehwegbreiten
- **Maximilianstraße**
  - Aufenthaltsqualität, Begrünung
  - Barrierefreiheit
  - Konflikte mit E-Scootern

Maßnahmen-Workshop:
Mo, 31.08.2026 | 17:30 Uhr |
Großer Ratssaal Speyer

Weitere Informationen unter:

https://www.speyer.de/de/standort/verkehr/fussverkehrs-check-2026/

Fußverkehr-Checks 2026

Los geht's in Speyer!



Informationen zur 2. Begehung: Mittwoch, 24.06.2026

SPEYER

Gefördert durch

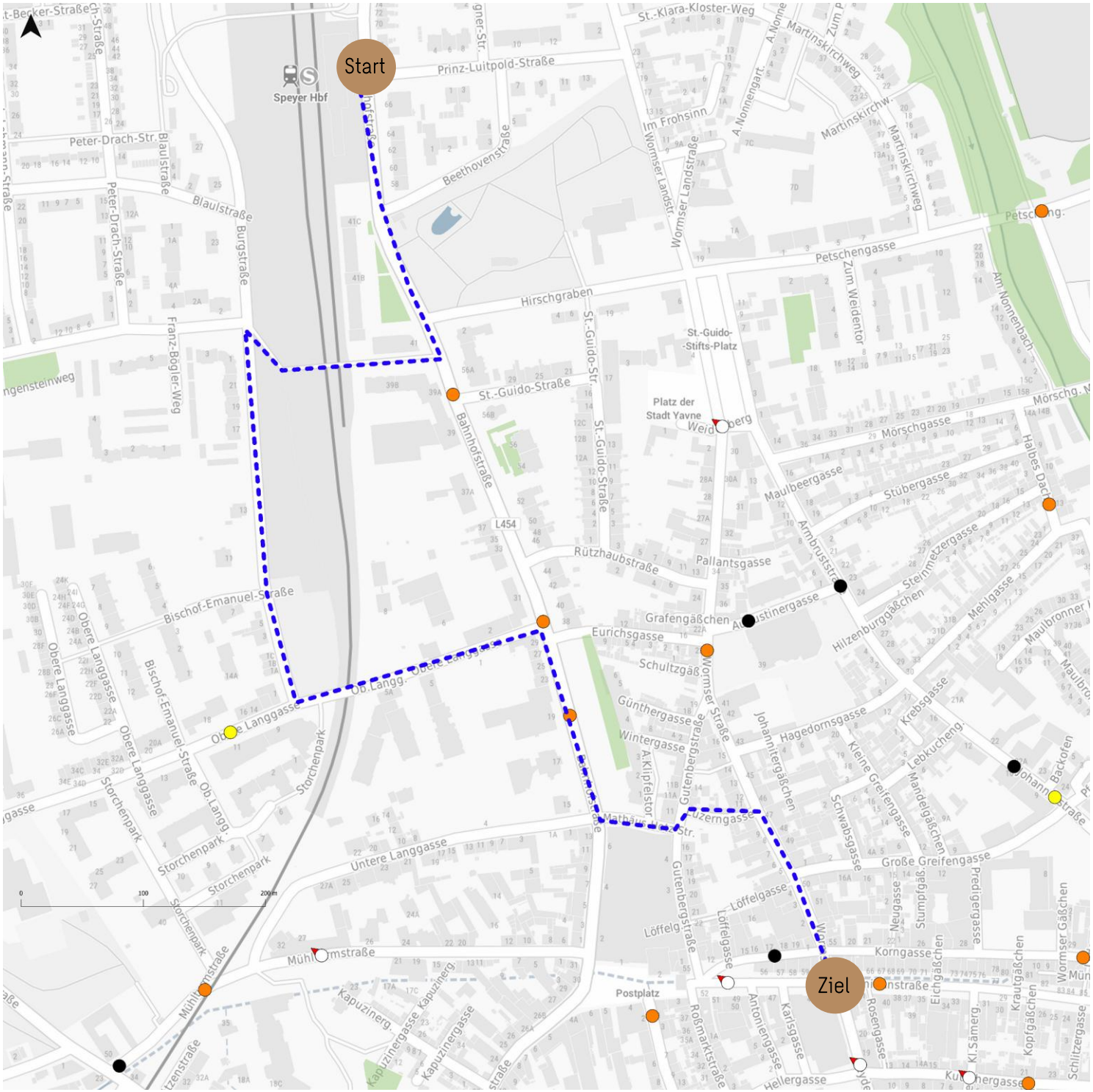
RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, TOURISMUS, ENERGIE UND KLIMA

Rheinland-Pfalz Gold

Fußverkehr-Checks Rheinland-Pfalz 2026

Stadt Speyer

Begehungsroute 2 mit Quellen und Zielen



Soziale Einrichtungen

- Kita
- Grundschule
- weiterführende Schule
- Seniorenheim
- Krankenhaus

Einrichtungen des täglichen Bedarfs

- Einzelhandel/ Wochenmarkt
- Öffentliche Einrichtungen
- Kirche
- Freizeit & Sport
- Polizei
- Feuerwehr
- Kulturelle Einrichtung

Unfälle

Unfallschwere

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

Unfalltyp

- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Fahrunfall (F)
- Sonstiger Unfall (SO)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)

Flächen

- Grünflächen
- Wasserflächen

Kartengrundlage und Datenquellen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2025, https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf
https://unfallatlas.statistikportal.de/ (Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung und Personenschaden 2019-2024)

SWECO

PLANUNGS BÜRO ViA Verkehrsplanung Wegweisung Beratung

Maßnahmennummer	Verortung	Maßnahmenname
Handlungsfeld Sicherheit		
Bereich: Querungen optimieren		
S1	KP Bahnhofstraße/Obere Langgasse	Aufstellflächen sichern
S2	Postplatz, Gilgenstraße, Burgstraße (zusätzlich), Bahnhofstraße (Villa Ecarius, KP Obere Langgasse/Bahnhofstraße (nördlicher Arm Bahnhofstraße))	Sichere/zusätzliche **Querungen** für Fußverkehr prüfen
S3	Bartolomäus-Weltz-Platz, Bushaltestelle Postgraben	Grünphasen und Querungszeiten überprüfen
Bereich: Sicherheit entlang von Gehwegen erhöhen		
S4	Schützenstraße, Paulstraße, Kämmererstraße, Zeppelinstraße/Neufferstraße, Kämmerergebiet gesamt	Gehwegparken regulieren und ordnen
S5	Schützenstraße, Paulstraße, Kämmererstraße, Kämmerergebiet gesamt	Knotenpunkte freihalten
S6	Kämmererviertel	Prüfung von Quartiersgaragen
S7	Domplatz, Postplatz,	Verkehre lenken und alternativ führen
S8	Bahnhofvorplatz	Kiss & Ride einrichten
S9	Viadukt, Maximilianstraße	Beschilderungen überprüfen/Kommunikationsmöglichkeiten erarbeiten
S10	Bahnhofsstraße (RV, Linksabbieger), Bahnhofvorplatz	Umverteilung Verkehrsraum
Bereich: Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren		
S11	Bahnhofsstraße, Obere Langgasse	Anordnung Tempo 30
S12	Kleine Pfaffengasse	Verkehrsberuhigte Bereiche schaffen
S13	Wormser Straße/Maximilianstraße, Kämmererstraße, Stadtgebiet gesamt	Geschwindigkeitskontrollen/Verkehrskontrollen durchführen
Bereich: Schulwegsicherheit erhöhen		
S14	Alle Schulstandorte	Schulwegepläne überprüfen/erstellen lassen

S15	Alle Schulstandorte	SMM und Kommunikation aufbauen
S16	Obere Langgasse	Schutzstreifen an Ausfahrten rot einfärben und regelkonform markieren
S17	Alle Schulstandorte	Einrichtung von Hol- und Bringzonen prüfen
Handlungsfeld Barrierefreiheit		
Bereich: Barrierefreier Ausbau von Querungsstellen		
S18	Bahnhofsvorplatz Burgstraße	Taktile und Audiovisuelle Elemente an Querungsstellen
S19	Postplatz, Schwedstraße, Maximilianstraße, KP Schwerdstraße/Paulstraße, Zeppelinstraße/Neufferstraße, Kleine Pfaffengasse	Differenzierte Bordsteinabsenkungen konsequent umsetzten
Bereich: Ausreichende Gehwegbreiten herstellen		
S20	Obere Langgasse, Schützenstraße, Paulstraße, Kämmererstraße, Kämmererviertel gesamt, Burgstraße	Gehwegbreiten vergrößern
Bereich: Oberflächenbeschaffenheit verbessern		
S21	Bartholomäus-Welz-Platz	Widerstandsarmes Pflaster verbauen
S22	Burgstraße, Neufferstraße	Oberflächenqualitäten prüfen und warten
Bereich: Bauliche Hindernisse beseitigen		
S23	Wormser Straße	Beeinträchtigung durch Baustellen minimieren und verkehrsrechtliche Anordnungen kontrollieren
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität und Attraktivität		
Bereich: Wegweisung verbessern		
S24	Innenstadt Bahnhofsvorplatz Maximilianstraße	Wegweisung in der Fläche umsetzten
Bereich: Begrünung schaffen und Plätze und Straßen aufwerten		
S25	Bahnhofsvorplatz, Postplatz, Bartholomäus-Welz-Platz, Maximilianstraße	Öffentliche Plätze begrünen, entsiegeln und beschatten
S26	Bartholomäus-Welz-Platz, Burgstraße/Obere Langgasse	Spielmöglichkeiten schaffen (Tischtennisplatten, Kinderspielplatz, Bouleplätze)
S27	Postplatz	Gute Beleuchtung schaffen

Bereich: Stadtmobiliar/Sitzmöglichkeiten schaffen		
S28	Bahnhofsvorplatz, i.v.m. Barrierefreiheit, Gilgenstraße, gesamtes Stadtgebiet	Sitzmöglichkeiten auf öffentlichen Plätzen und Bushaltestellen schaffen
Handlungsfeld Verbindung und Fußwegenetz		
Bereich: Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr lösen		
S29	Gilgenstraße, Bahnhofsvorplatz, Bahnhofsstraße, Burgstraße, Bushaltestelle Postgraben	Entflechtung von Fuß- und Radverkehr (Fahrradstraße, Verlagerung auf Fahrbahn)
S30	Bahnhofsvorplatz, Bahnhofsstraße, Bartholomäus-Welz-Platz	Taktile Elemente zur Trennung von Fuß- und Radverkehr
S31	Postplatz	Radabstellanlagen bündeln und ergänzen
Handlungsfeld Verbindung zum ÖPNV		
Bereich: Bushaltestellen barrierefrei ausbauen und Ausstattung verbessern		
S32	Postgraben	Aufweitung von Aufstellflächen
S33	Bahnhofsvorplatz, Postgraben	Bushaltestellen barrierefrei ausbauen

Anhang

Präsentation und Dokumentation des verwaltungsinternen Startergesprächs

Präsentation und Dokumentation des Auftaktworkshops

Handouts Begehungen

Präsentation und Dokumentation des Maßnahmenworkshops

Maßnahmenprogramm als Tabelle