Speyer

Verkehrsuntersuchung Postplatz

Verkehrsausschuss 30. September 2020

Sebastian Hofherr, Dipl.-Ing.

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Str. 17
D-64293 Darmstadt

Tagesordnung

1. **Aufgabe und Vorgehensweise**

2. **Bestandsanalyse und Planungsziele**

3. **Konzeptentwicklung**

4. **Weiteres Vorgehen**

Tagesordnung

1. **Aufgabe und Vorgehensweise**
2. **Bestandsanalyse und Planungsziele**
3. **Konzeptentwicklung**
4. **Weiteres Vorgehen**

Aufgabe und Vorgehensweise

Der Postplatz ist der innerstädtische Dreh- und Angelpunkt mit zahlreichen Anforderungen:

- Zukünftige Lage und Gestaltung der zentralen Haltestelle
- Platzgestaltung und Nutzungen auf dem Postplatz
- Organisation des Radverkehrs
- Lenkung der Fußgängerströme
- Zukünftige Dimension und Organisation des Kfz-Verkehrs (Sicherstellung Erschließungsverkehr, Umgang mit Durchgangsverkehr, Immissionsschutz)
- Rettungswege und technische Infrastruktur

Aufgabe und Vorgehensweise

Machbarkeitsprüfung zur Umstrukturierung und Umgestaltung des Postplatzes

- Auswertung vorhandener Unterlagen
- Entwicklung und Abstimmung von Planungszielen
- Entwicklung, Prüfung und Bewertung von Konzeptvarianten
- Integrierte Machbarkeitsprüfung mit Umsetzungsempfehlung
- Beteiligungsprozess

Tagesordnung

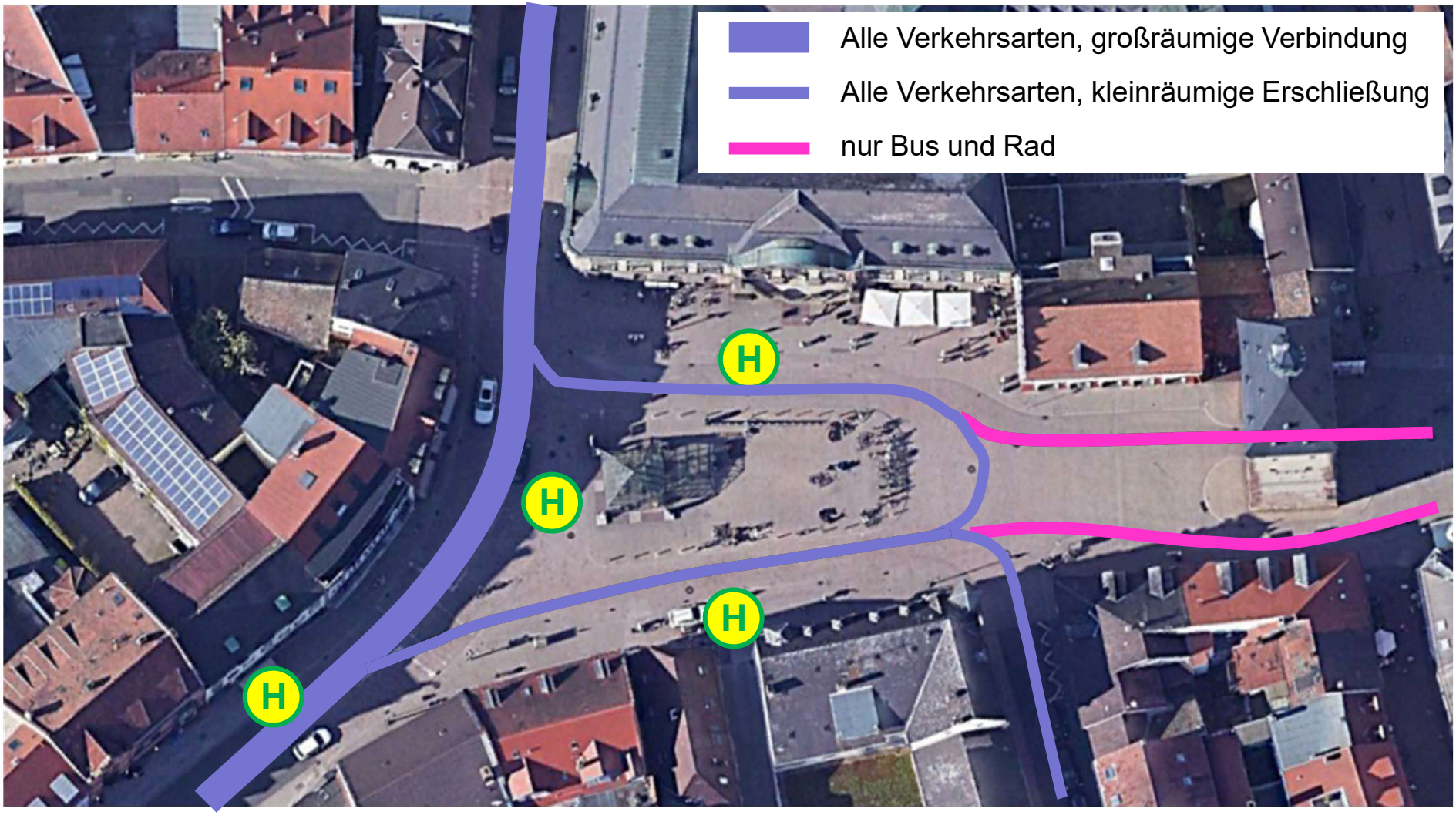
1. Aufgabe und Vorgehensweise

2. Bestandsanalyse und Planungsziele

3. Konzeptentwicklung

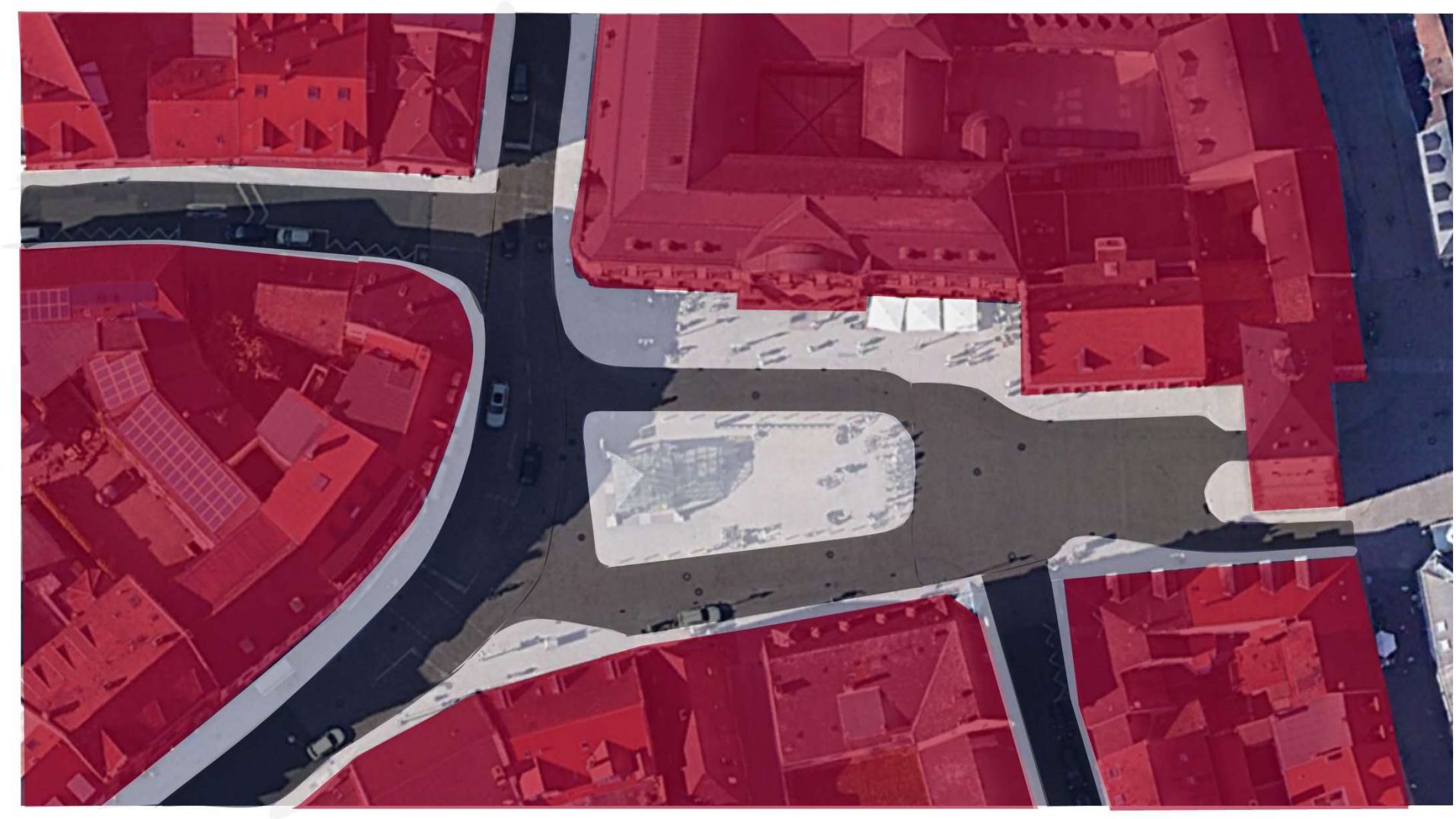
4. Weiteres Vorgehen

Bestehende Verkehrsführung



Quelle: Google Earth, Ergänzungen R+T

Straßenräume und Fahrbahnflächen am Postplatz

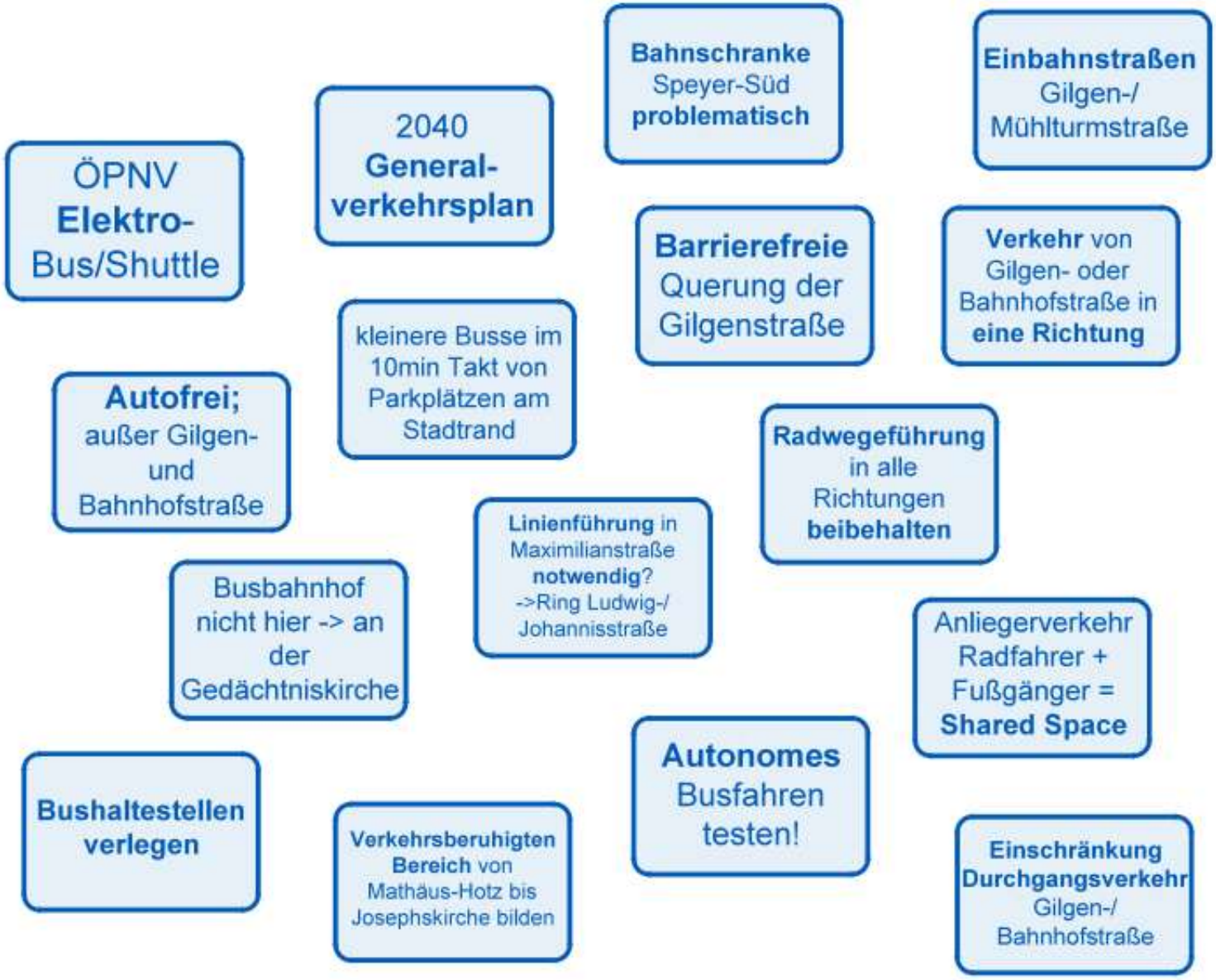


Quelle: Google Earth, Ergänzungen R+T

Beispielhafte Mängel im Ist-Zustand

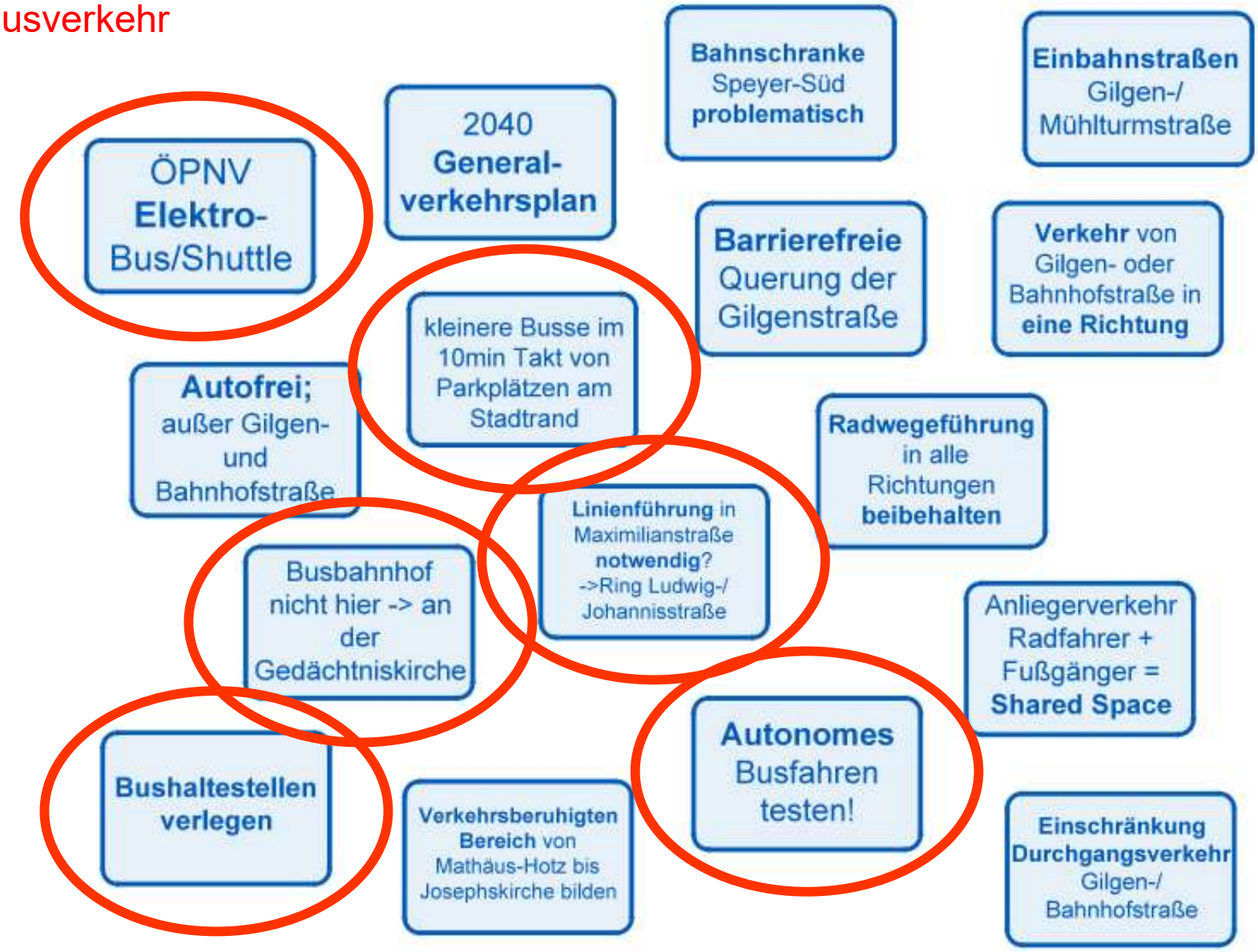
Quelle: Google Earth, Ergänzungen R+T

Rückblick auf den Bürgerworkshop



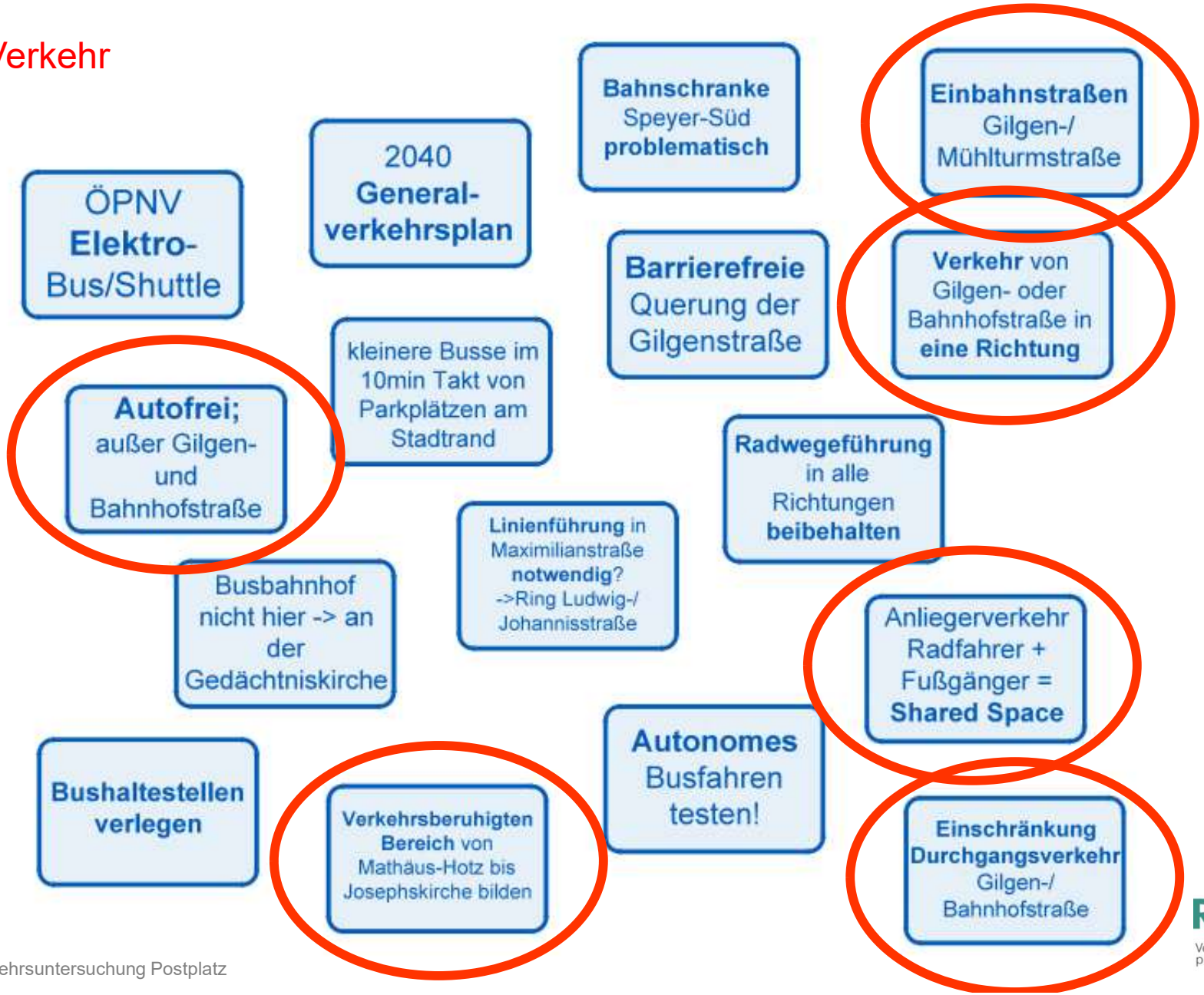
Rückblick auf den Bürgerworkshop

Busverkehr



Rückblick auf den Bürgerworkshop

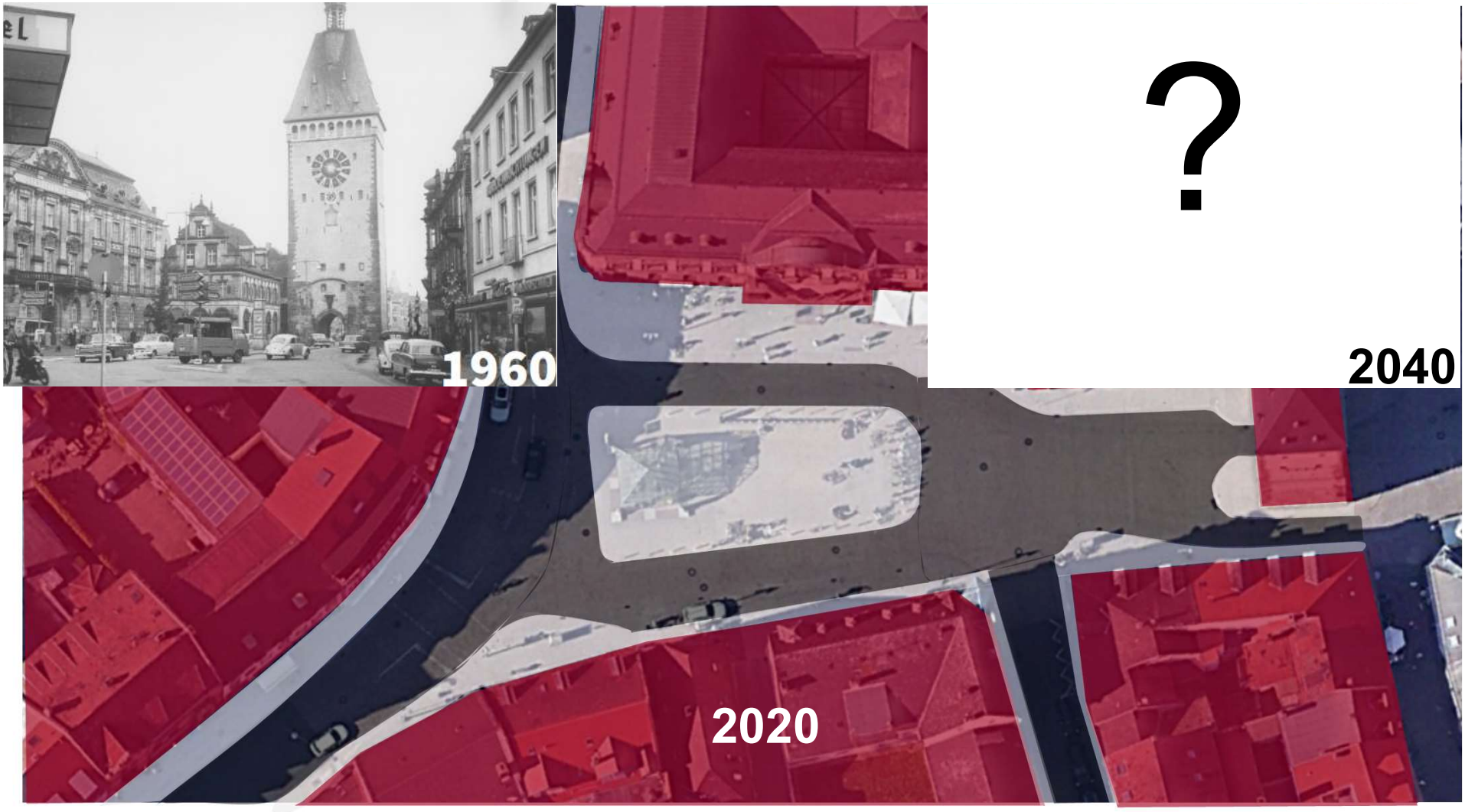
Kfz-Verkehr



Planungsziele

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

Straßenräume und Fahrbahnflächen am Postplatz



Quelle: Stadt Speyer, Google Earth, Ergänzungen R+T

R+T Verkehrsplanung

Tagesordnung

1. Aufgabe und Vorgehensweise

2. Bestandsanalyse und Planungsziele

3. Konzeptentwicklung

4. Weiteres Vorgehen

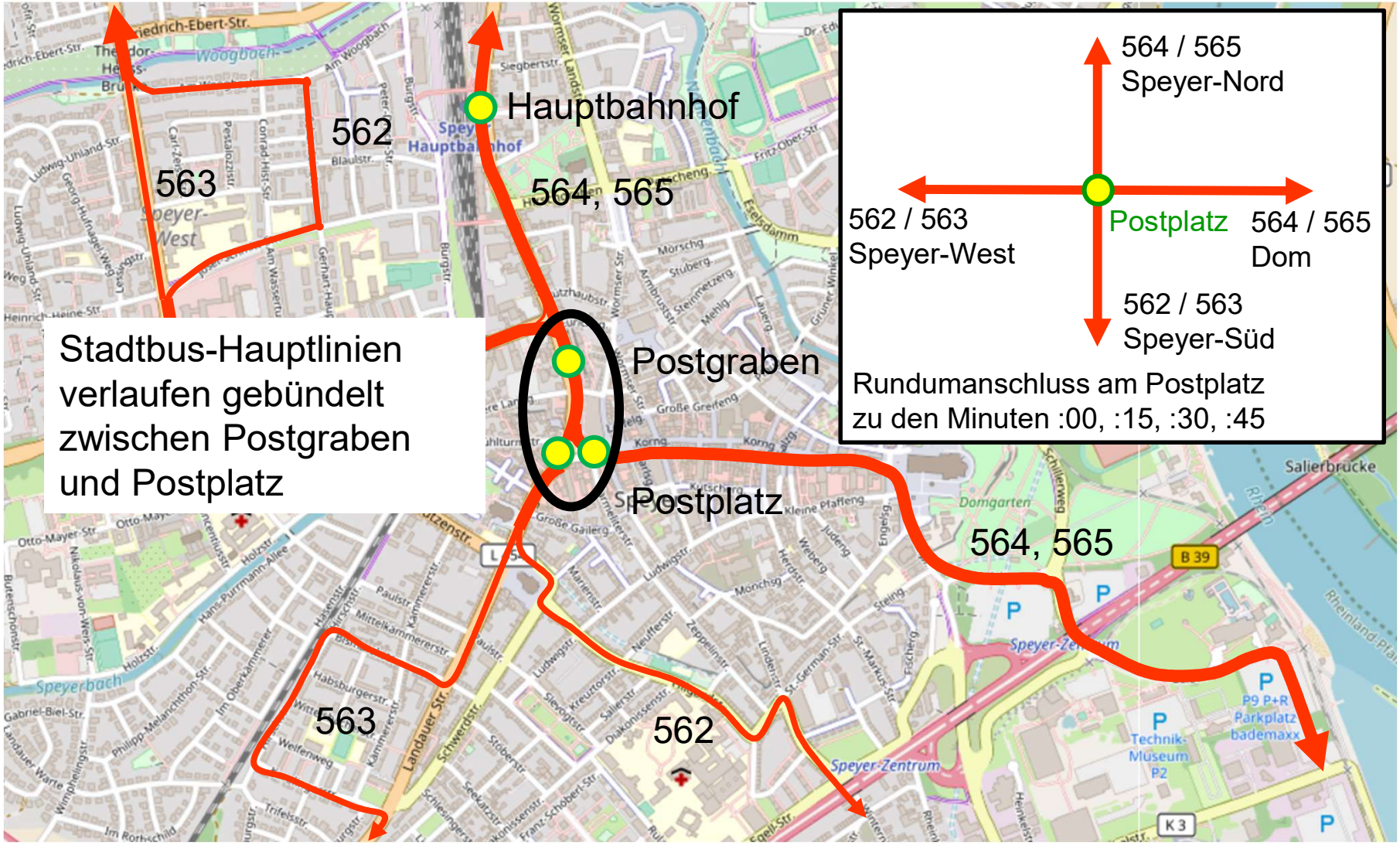
Bearbeitungsschwerpunkte

Zwei Fragen müssen als Grundvoraussetzung für die Neugestaltung frühzeitig geklärt werden:

- Zukünftige Anforderungen an eine zentrale Bushaltestelle im Bereich Postplatz

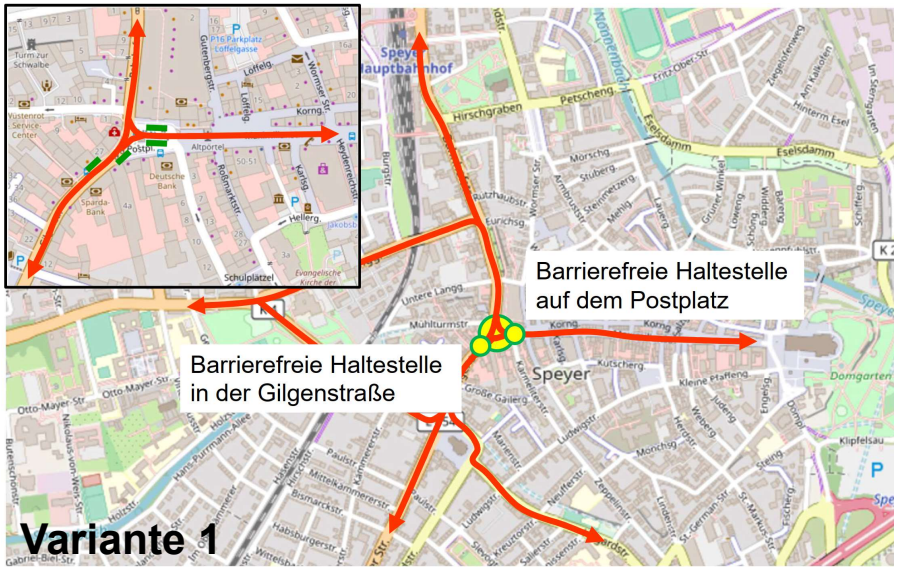
- Machbarkeit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs am Postplatz

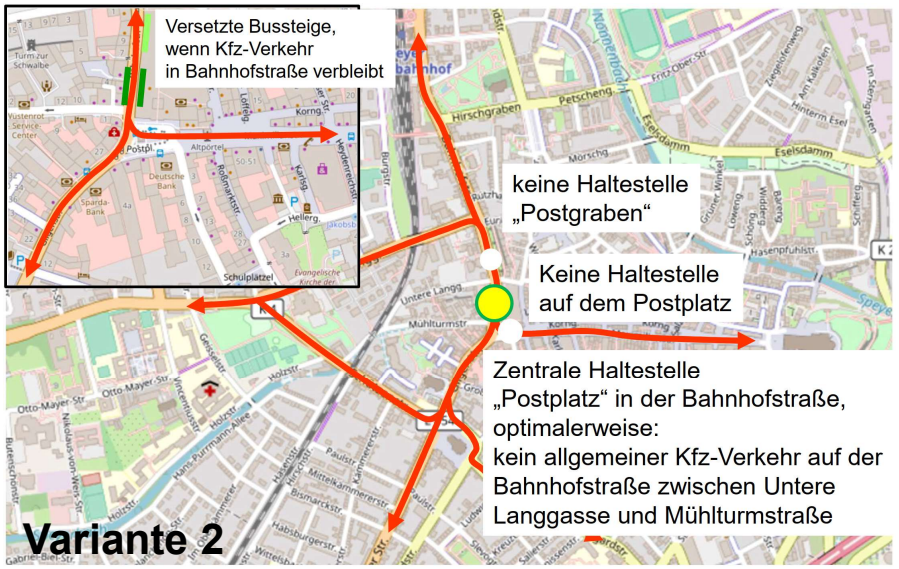
Stadtbus-Hauptlinien (Linienbündel Speyer)

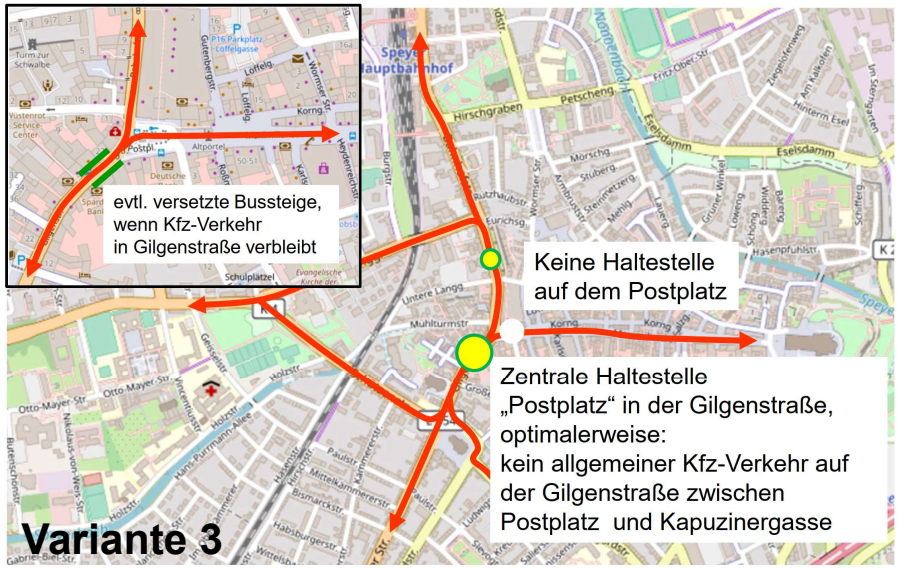


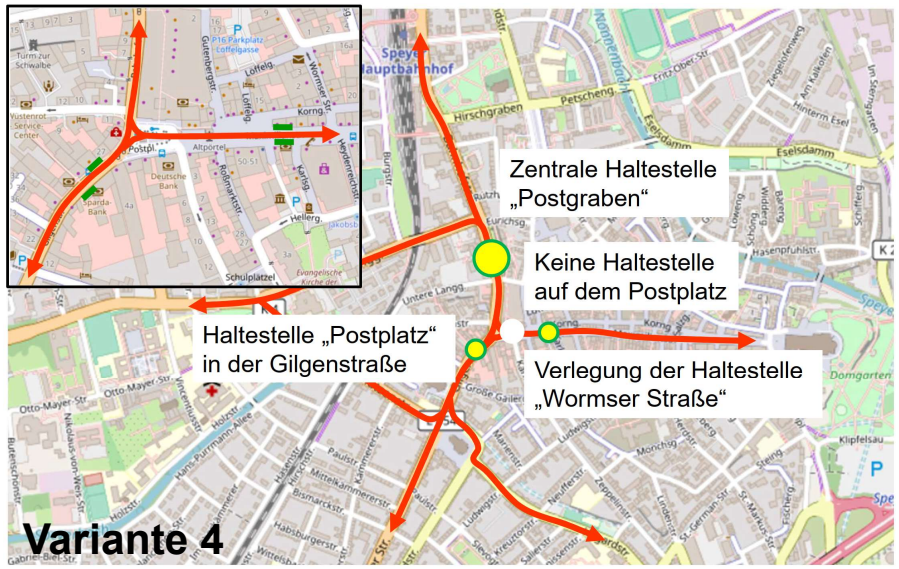
Quelle: OpenStreetMap, Ergänzungen R+T

Variantenvergleich









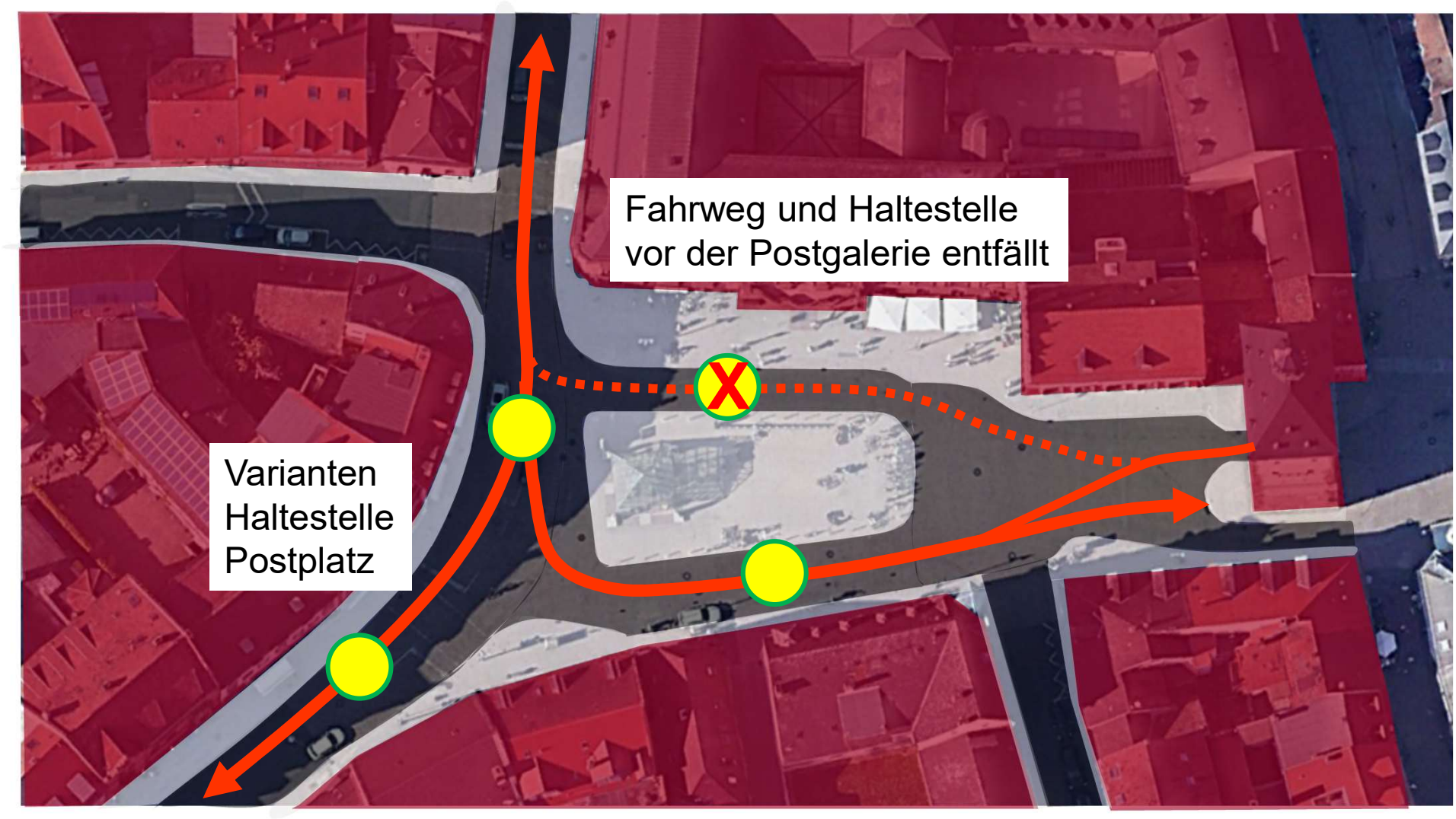
Quelle: OpenStreetMap, Ergänzungen R+T

R+T Verkehrsplanung

Variantenvergleich

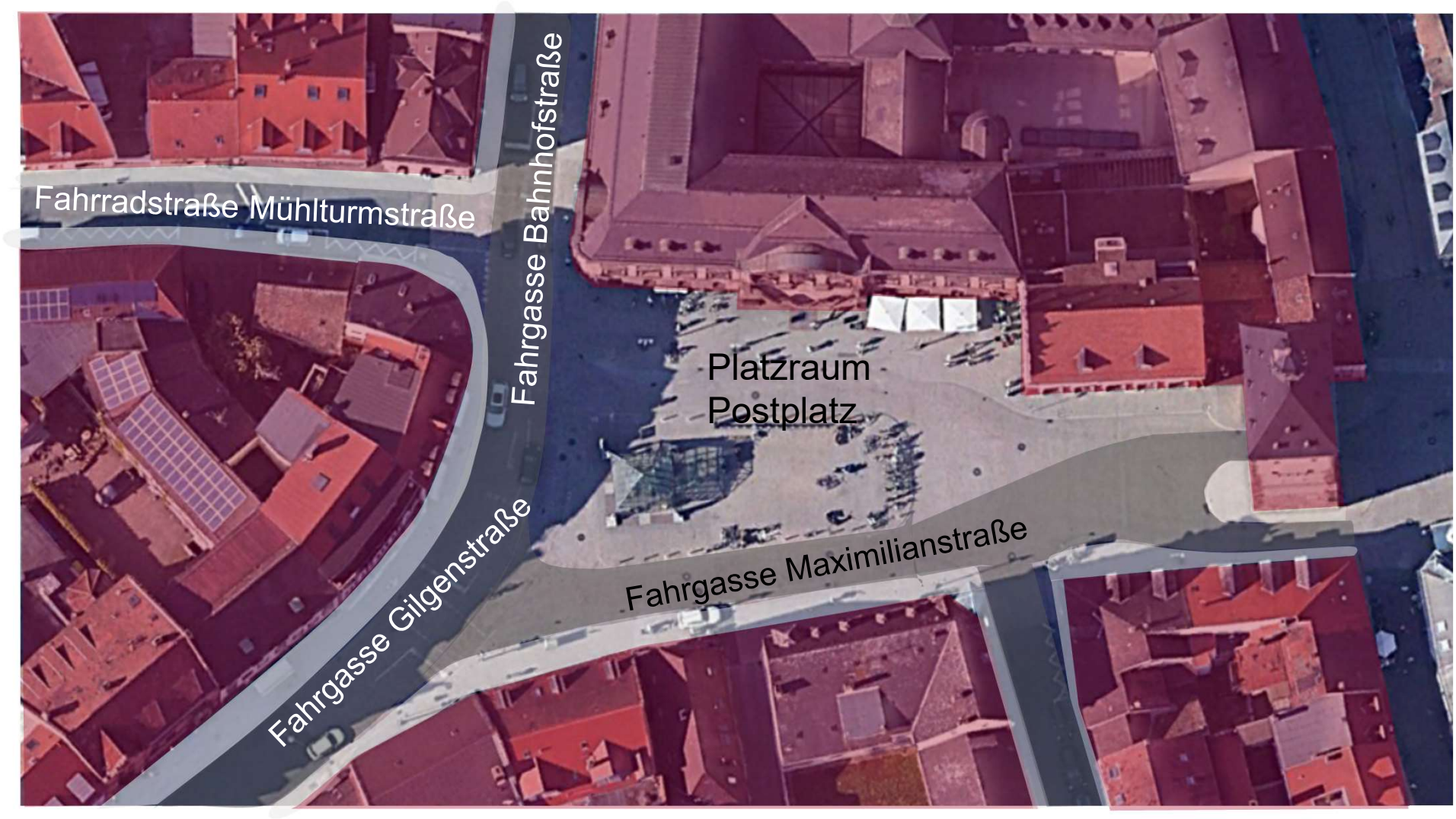
	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Gestaltungs-spielraum Postplatz	+ kompaktere Gestaltung der Haltestelle auf dem Postplatz möglich - Haltestelle an der Postplatz-Westkante mit Barrierewirkung	++ Haltestelle auf Postplatz entfällt, lediglich Fahrgasse für Bus und Erschließungsverkehr bleibt erhalten	++ Haltestelle auf Postplatz entfällt, lediglich Fahrgasse für Bus und Erschließungsverkehr bleibt erhalten	++ Haltestelle auf Postplatz entfällt, lediglich Fahrgasse für Bus und Erschließungsverkehr bleibt erhalten, evtl. kleine Haltestelle für Shuttlebus
ÖPNV-Qualität	++ hohe Flexibilität für Angebotserweiterungen + je nach Lage der Haltestellen Verkürzung von Umsteigewegen möglich - teilweise Querung der Gilgenstraße erforderlich	++ Verkürzung von Umsteigewegen	++ Verkürzung von Umsteigewegen -- für aktuelle Linienverläufe ungeeignet - geringere Flexibilität für Angebotserweiterungen	+ Flächenverfügbarkeit für zentrale Haltestelle, bei reduziertem Kfz-Verkehr am Postgraben wesentliche Verbesserung der heutigen Verkehrsführung im Haltestellenbereich möglich - ungünstige Lage für zentrale Umsteigehaltestelle, zusätzliche Verlustzeiten für Fahrgäste aus Speyer-Nord und Speyer-West zum Postplatz
Radverkehrsführung	o Radverkehr in Bereich Postplatz wird erschwert, Fahrradstraße auf Bahnhofstraße / Gilgenstraße gut möglich	- Radverkehr auf Bahnhofstraße wird erschwert --> eher Radachse Gutenbergstraße	- Radverkehr auf Gilgenstraße wird erschwert --> eher Radachse Gutenbergstraße	+ Fahrradstraße auf Bahnhofstraße / Gilgenstraße gut möglich
Auswirkung auf Kfz-Verkehr (bei allen Varianten Annahme einer Sperrung für den Durchgangsverkehr)	+ Sperrung des Postplatzes für den allgemeinen Kfz-Verkehr gut möglich - erschwerte Erreichbarkeit des Bereichs Mühlturmstraße aus Richtung Süden	o gute Erreichbarkeit des Bereichs Mühlturmstraße aus Richtung Süden, erschwerte Erreichbarkeit aus Richtung Norden - Fahrbeziehung Gilgenstraße --> Mühlturmstraße weiter auf Postplatz	- Durchgangsverkehr Bahnhofstraße --> Ludwigstraße bleibt weiterhin auf dem Postplatz - erschwerte Erreichbarkeit des Bereichs Mühlturmstraße aus Richtung Süden	+ Sperrung des Postplatzes für den allgemeinen Kfz-Verkehr gut möglich - erschwerte Erreichbarkeit des Bereichs Mühlturmstraße aus Richtung Süden, evtl. Erleichterung durch zusätzlichen Linksabbieger Gilgenstraße --> Mühlturmstraße

Vorzugsvariante Kombination Variante 1 und 4



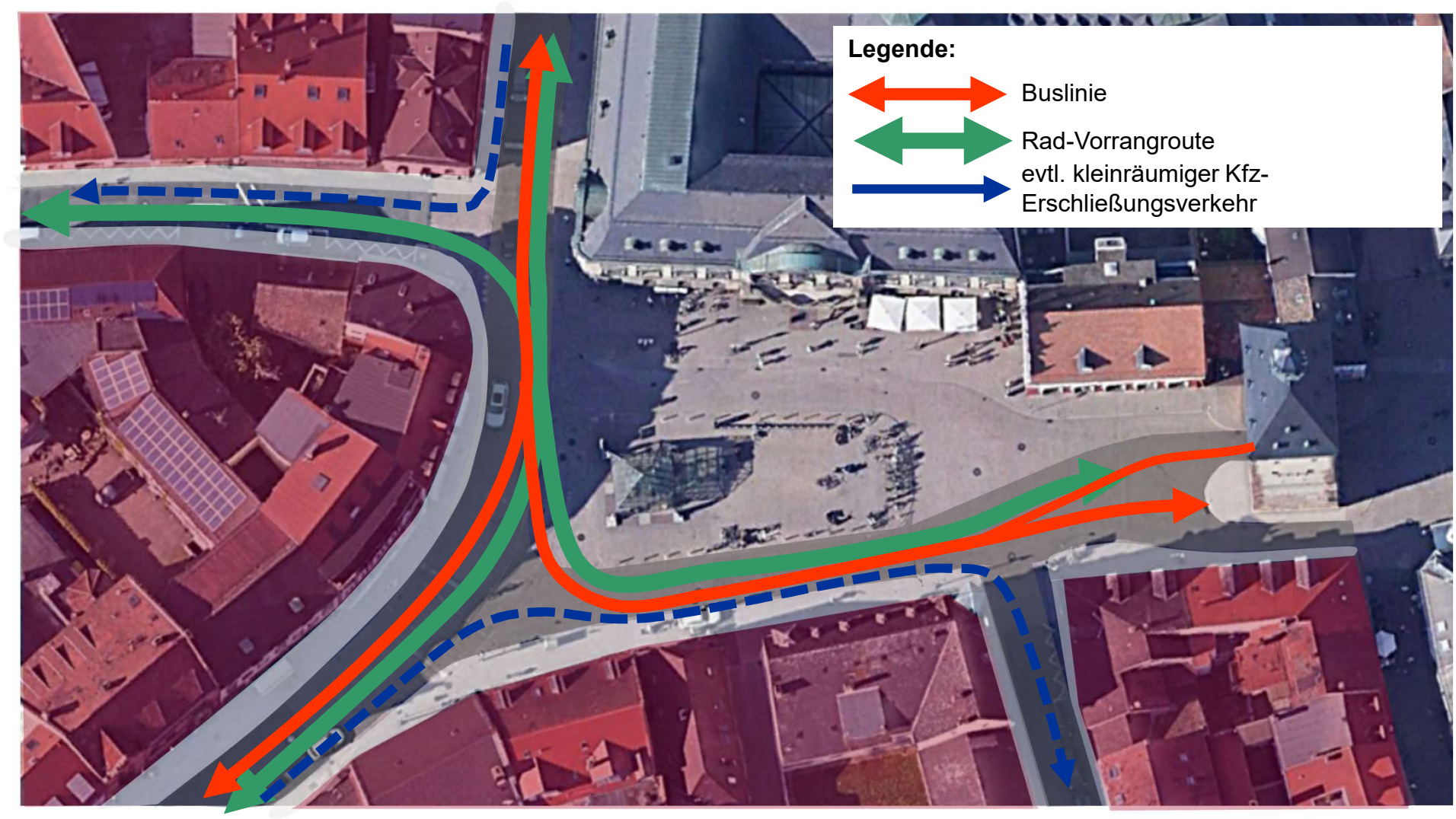
Quelle: Google Earth, Ergänzungen R+T

Zukünftige Flächennutzung am Postplatz



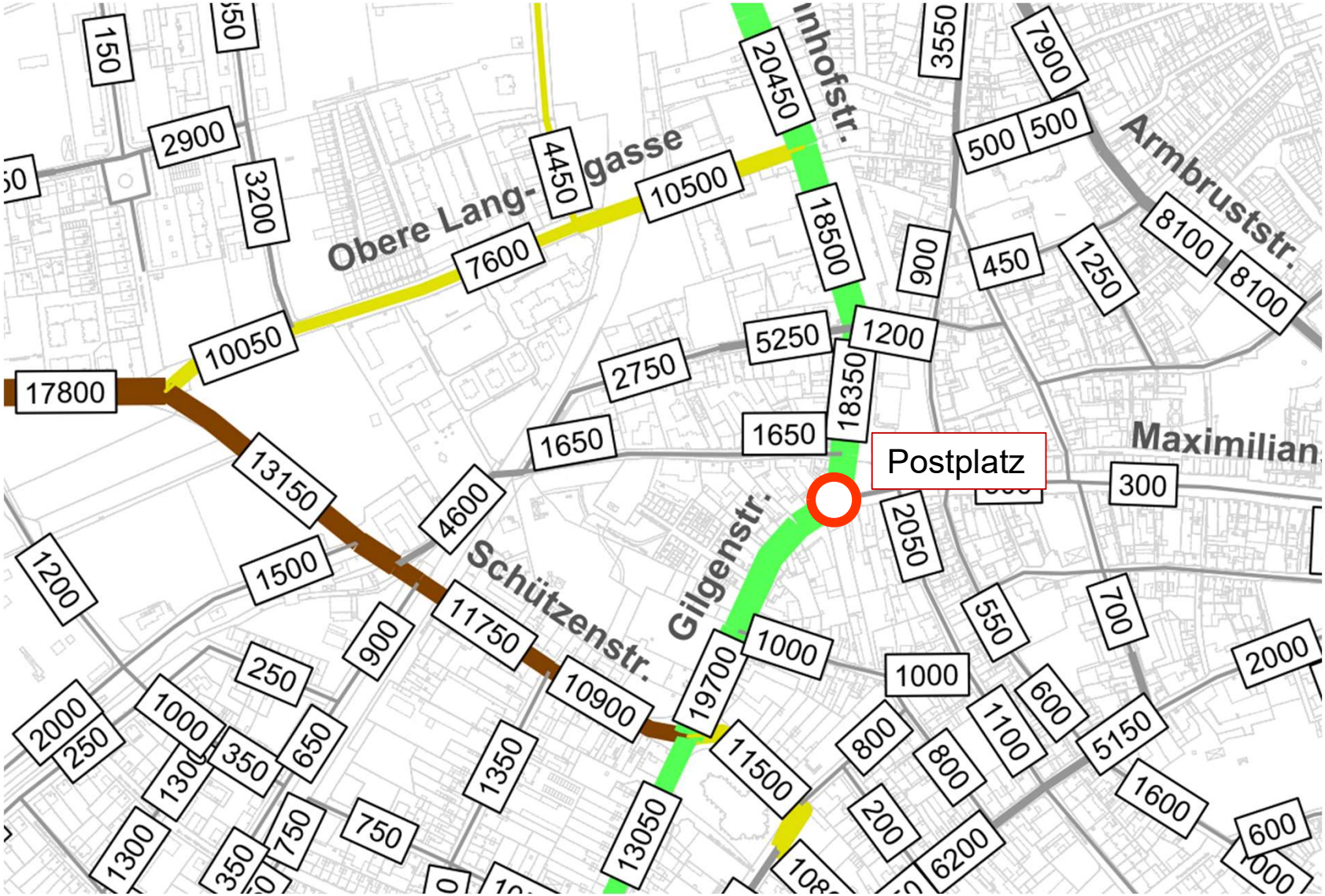
Quelle: Google Earth, Ergänzungen R+T

Prüfung: Reduzierung des allgemeinen Kfz-Verkehrs



Quelle: Google Earth, Ergänzungen R+T

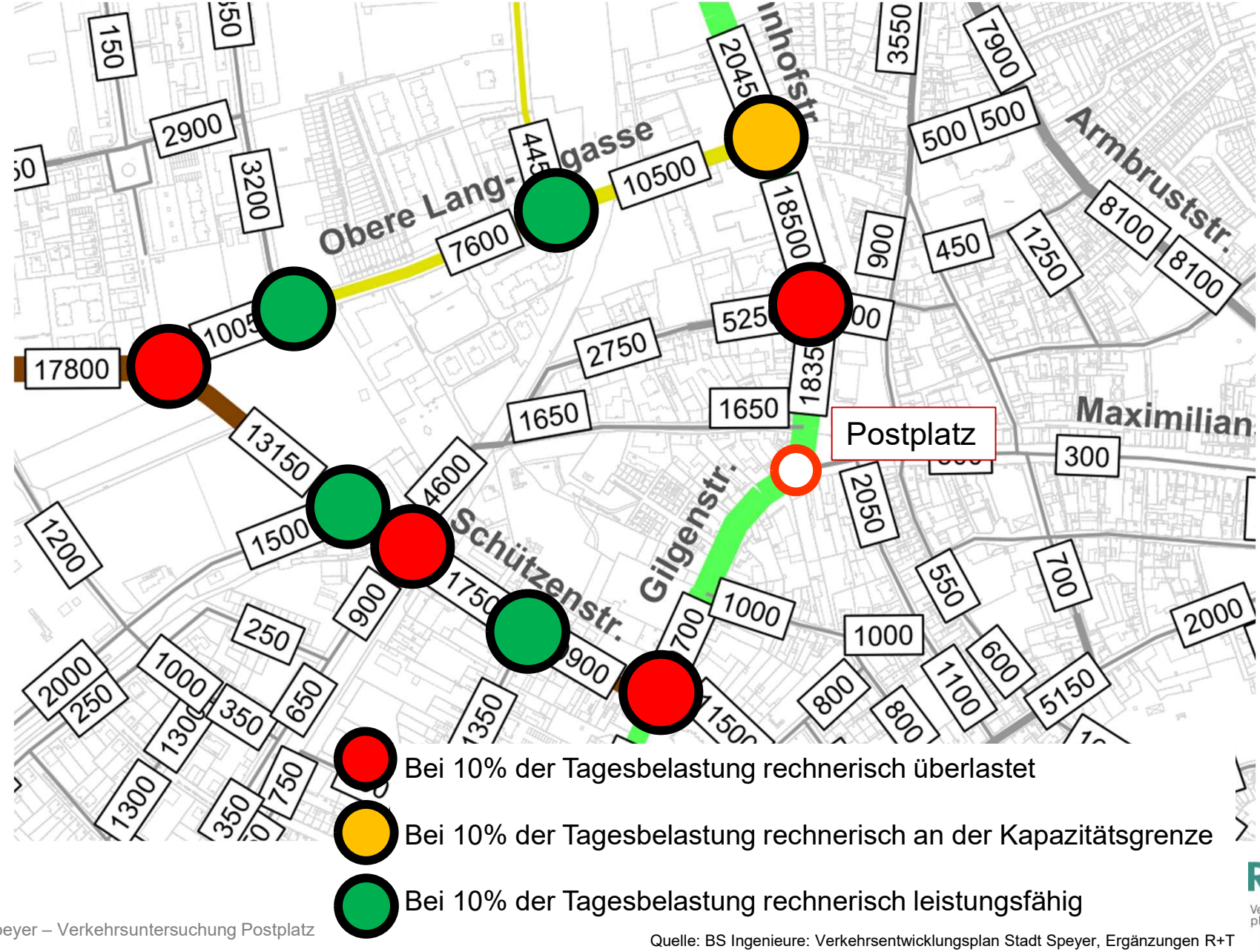
Prognostizierte Kfz-Verkehrsmengen (Verkehrsentwicklungsplan)



Kfz / 24 h am Normalwerktag

Quelle: BS Ingenieure: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Speyer, Ergänzungen R+T

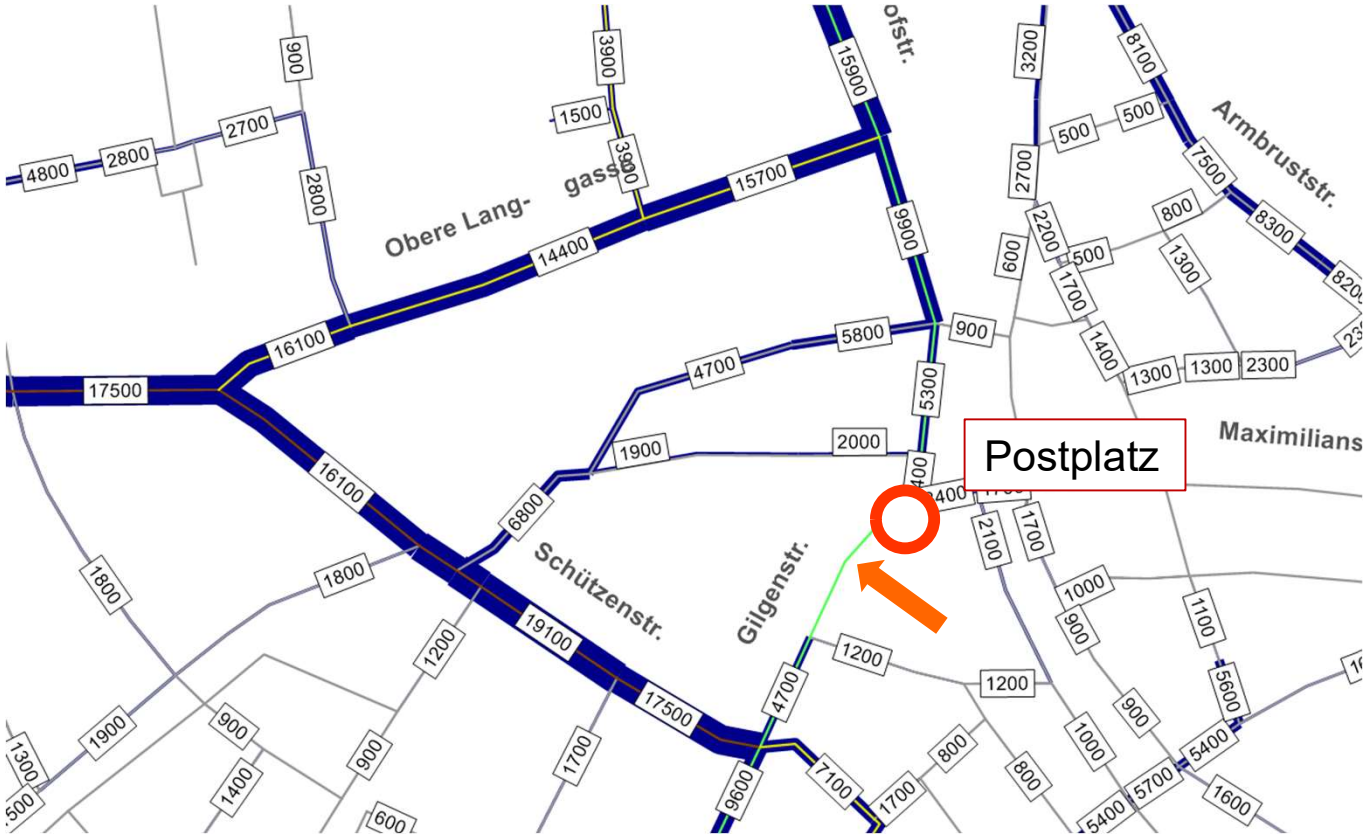
Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten (Prognose-Nullfall)



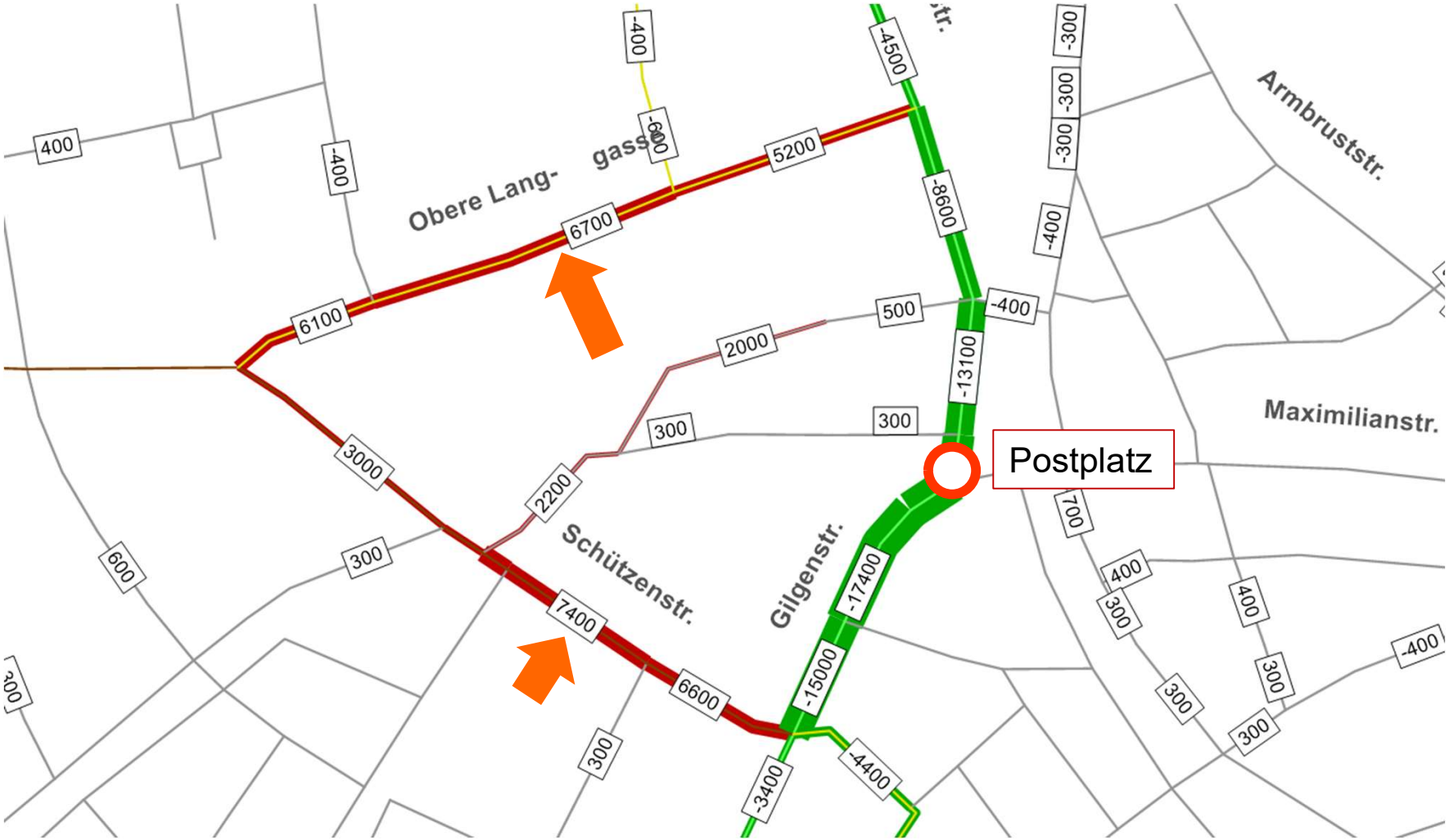
Quelle: BS Ingenieure: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Speyer, Ergänzungen R+T

Planfalluntersuchung im Verkehrsentwicklungsplan

Planungsfall	Benennung	Beschreibung
Planungsfall 0 Prognosenullfall 2025	PF 0	Prognose 2025 ohne Maßnahmen im bestehenden Straßennetz
Planungsfall 01 Gilgenstraße	PF 01.1	Vollsperrung Gilgenstraße in beiden Fahrtrichtungen



Planfalluntersuchung im Verkehrsentwicklungsplan

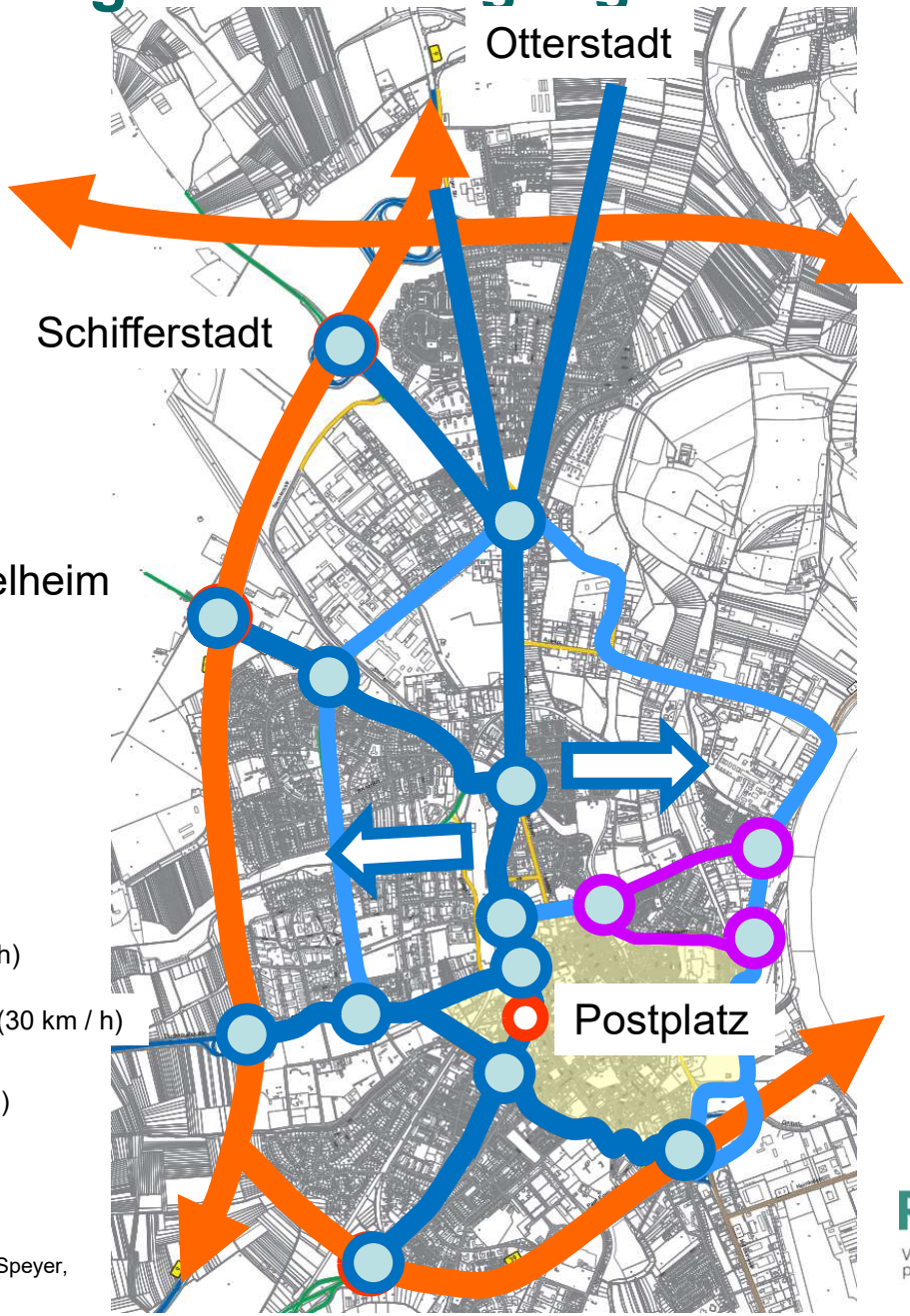


Differenz zum Prognose-Nullfall in Kfz / 24 h

→ **Keine Umsetzungsempfehlung im VEP auf Grund des zusätzlichen Kfz-Verkehrs auf Schützenstraße und Oberer Langgasse**

Ziel: großräumige Entlastung vom Durchgangsverkehr

Ist-Zustand:
Trotz Umgehungsstraßen hoch belastete Nord-Süd-Verbindung durch die Innenstadt



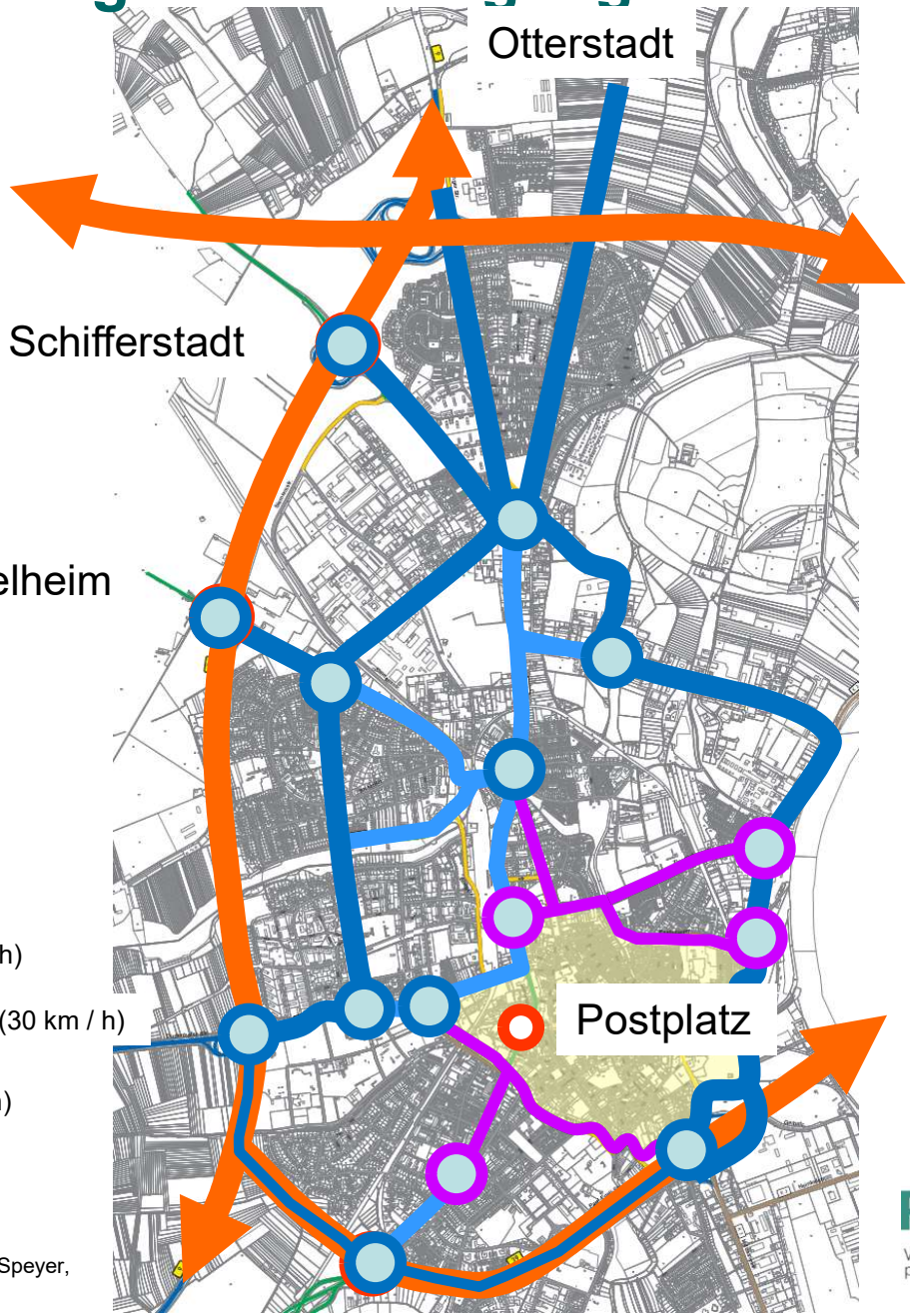
Legende:

- Großräumiger Fernverkehr
- Gesamtstädtisches Verteilernetz (50 km / h)
- Verteilung Quell-/Ziel-Verkehr Innenstadt (30 km / h)
- Verkehrsberuhigter Stadtkern (< 30 km / h)

Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Speyer, Ergänzungen R+T

Ziel: großräumige Entlastung vom Durchgangsverkehr

Ziel:
Verlagerung des Durchgangsverkehrs
auf die Tangenten und
Verkehrsberuhigung in der Innenstadt

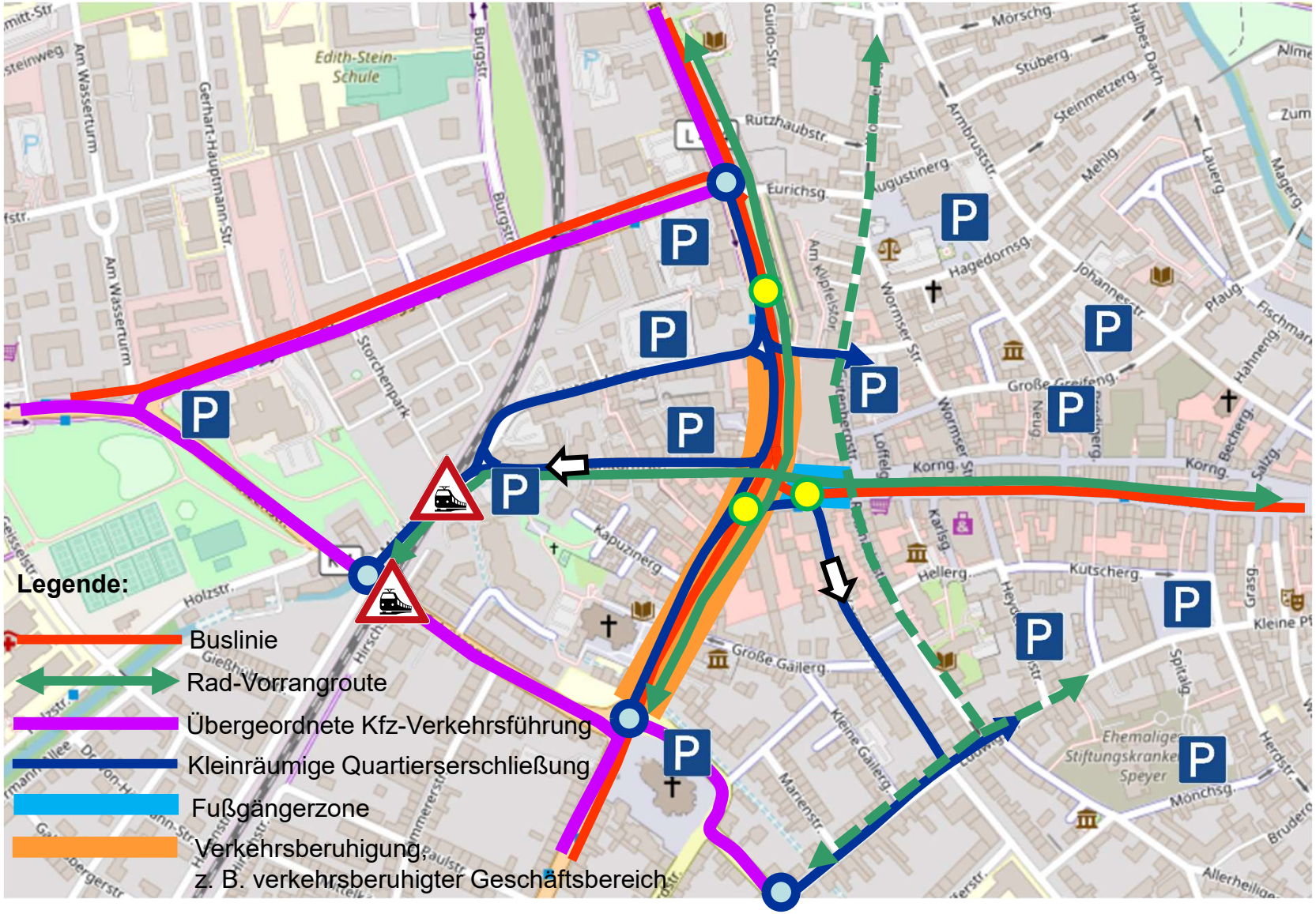


Legende:

- Großräumiger Fernverkehr
- Gesamtstädtisches Verteilernetz (50 km / h)
- Verteilung Quell-/Ziel-Verkehr Innenstadt (30 km / h)
- Verkehrsberuhigter Stadtkern (< 30 km / h)

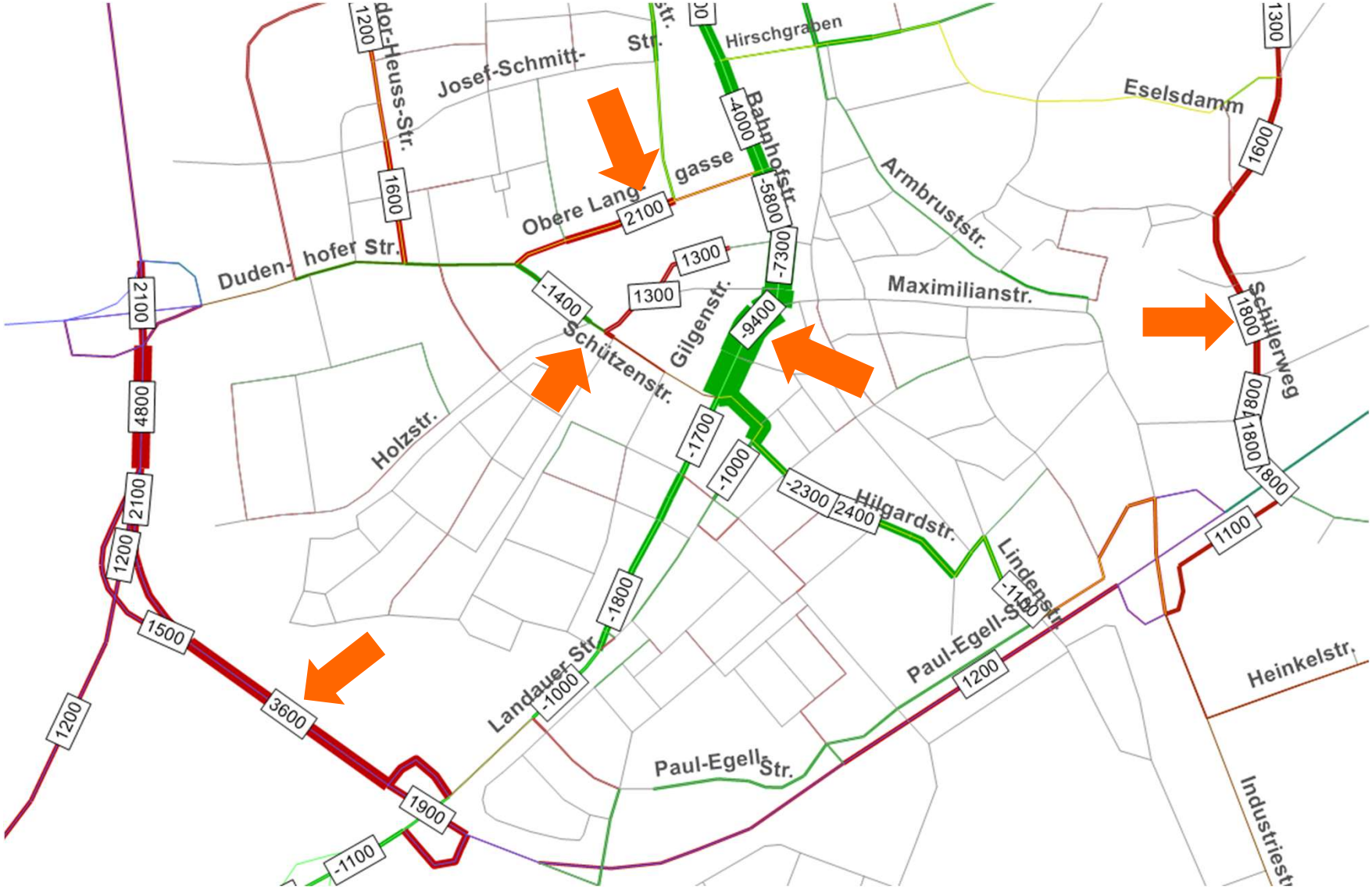
Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Speyer, Ergänzungen R+T

Variante 1: Anpassung des Bestands



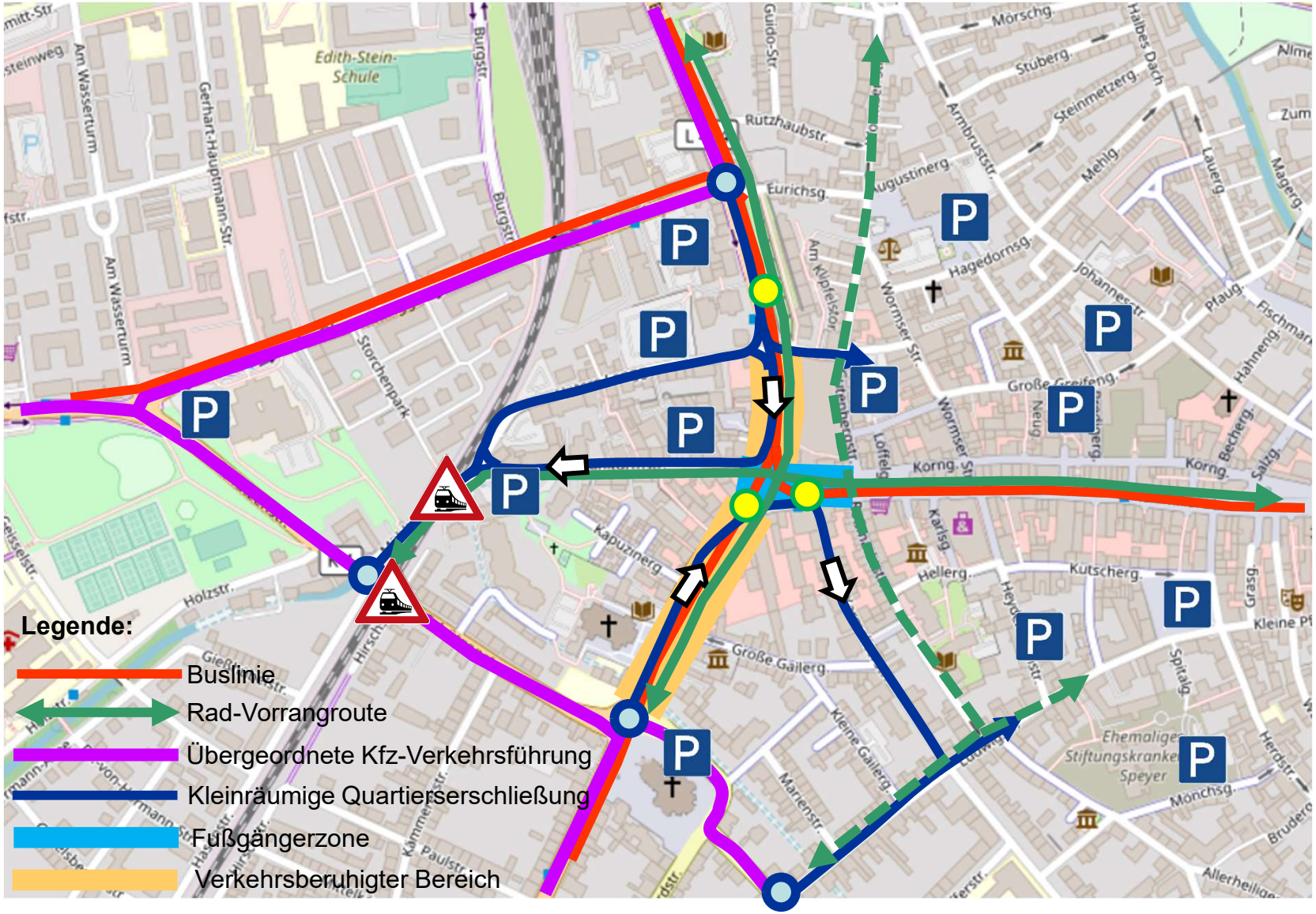
Quelle: OpenStreetMap, Ergänzungen R+T

Variante 1: Großräumige Entlastung – Optimierung Bestand



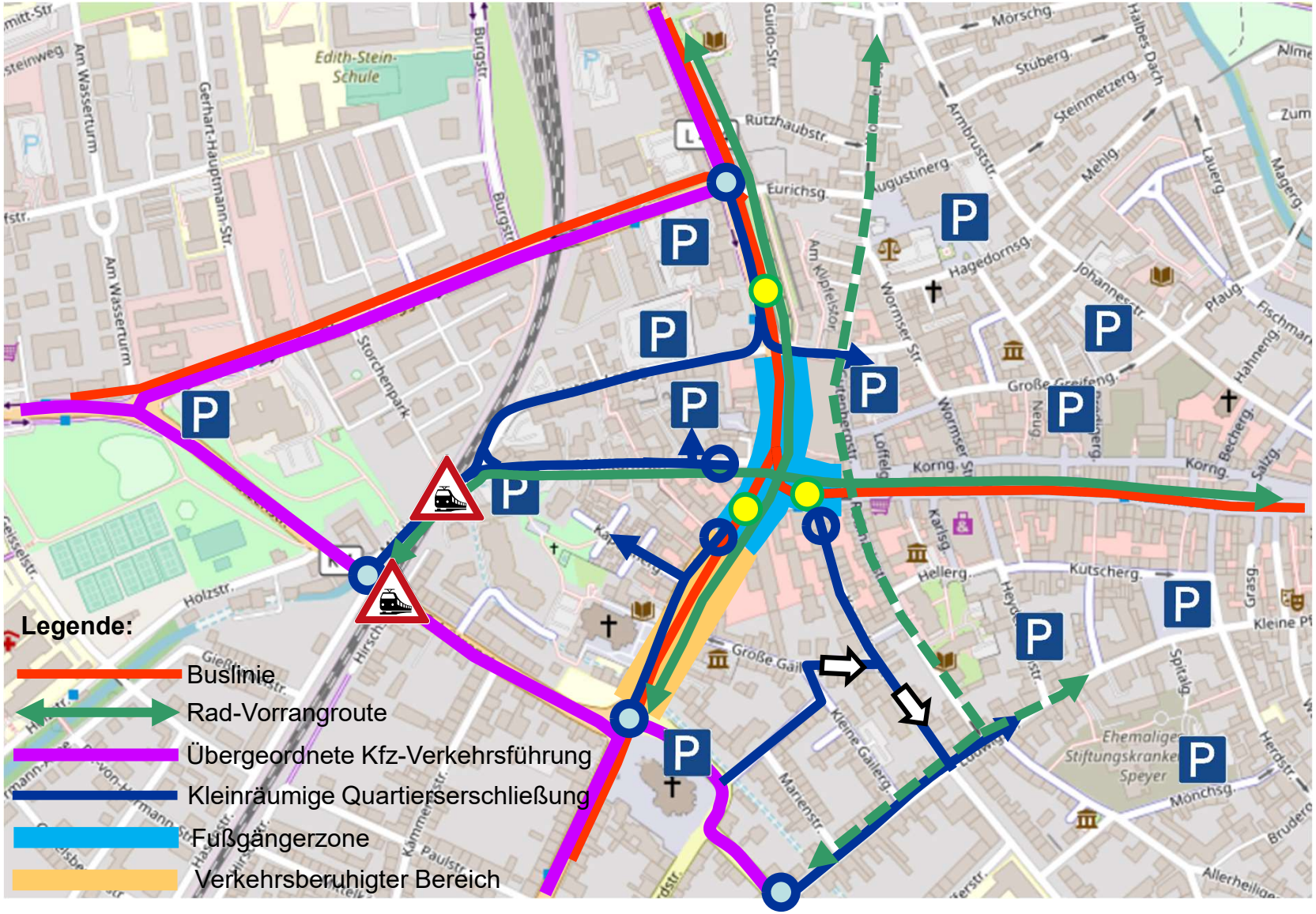
Differenz zum Prognose-Nullfall in Kfz / 24 h

Variante 2: Sperrung der Durchfahrt am Postplatz



Quelle: OpenStreetMap, Ergänzungen R+T

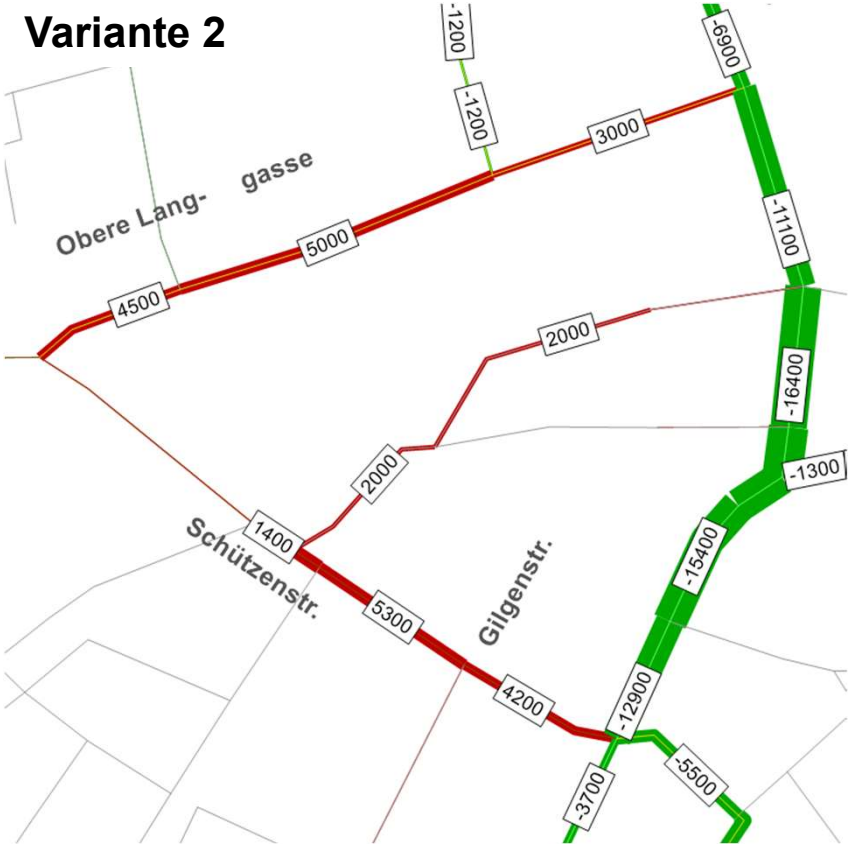
Variante 3: Sperrung Bahnhofstraße und Gilgenstraße



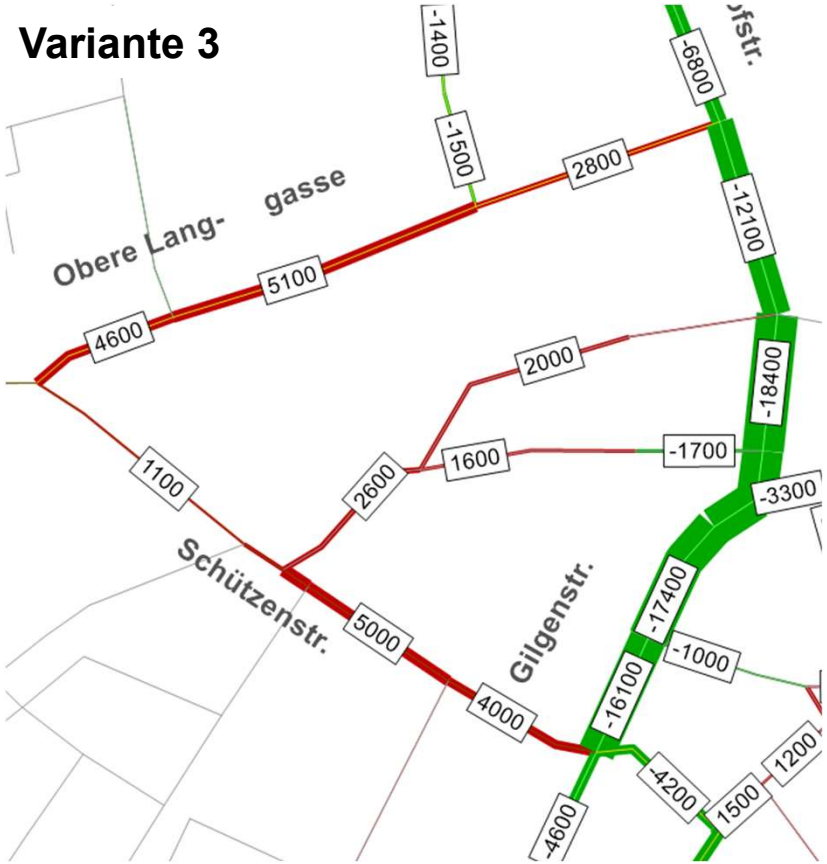
Quelle: OpenStreetMap, Ergänzungen R+T

Vergleich Variante 2 – Variante 3

Variante 2



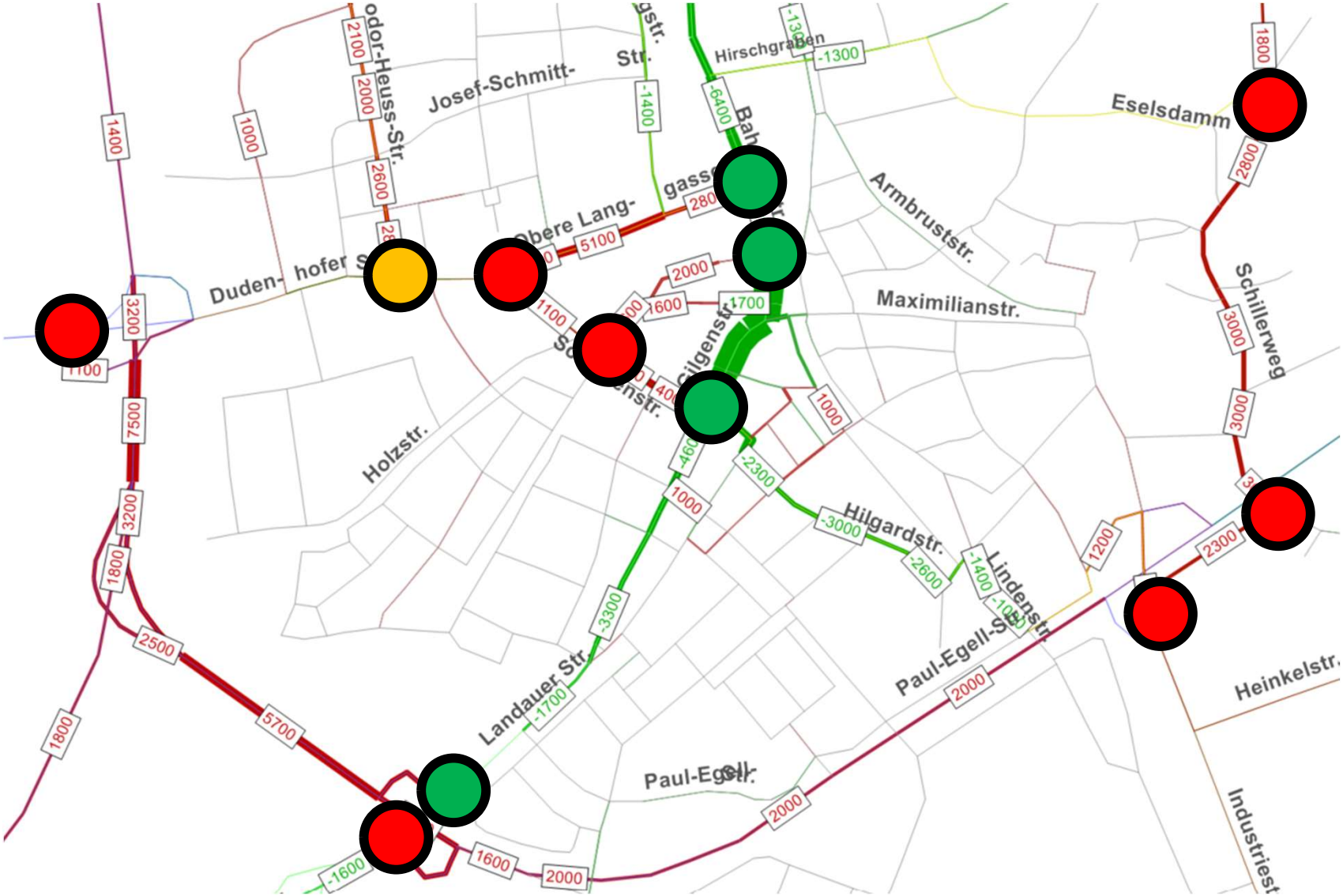
Variante 3



Differenz zum Prognose-Nullfall in Kfz / 24 h

→ Verlagerungswirkung der Varianten ist ähnlich
→ Der wesentliche Unterschied liegt in der Erschließung der Gebiete um den Postplatz

Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten (Variante 2 / 3)



Tagesordnung

1. Aufgabe und Vorgehensweise

2. Bestandsanalyse und Planungsziele

3. Konzeptentwicklung

4. Weiteres Vorgehen

Ausblick

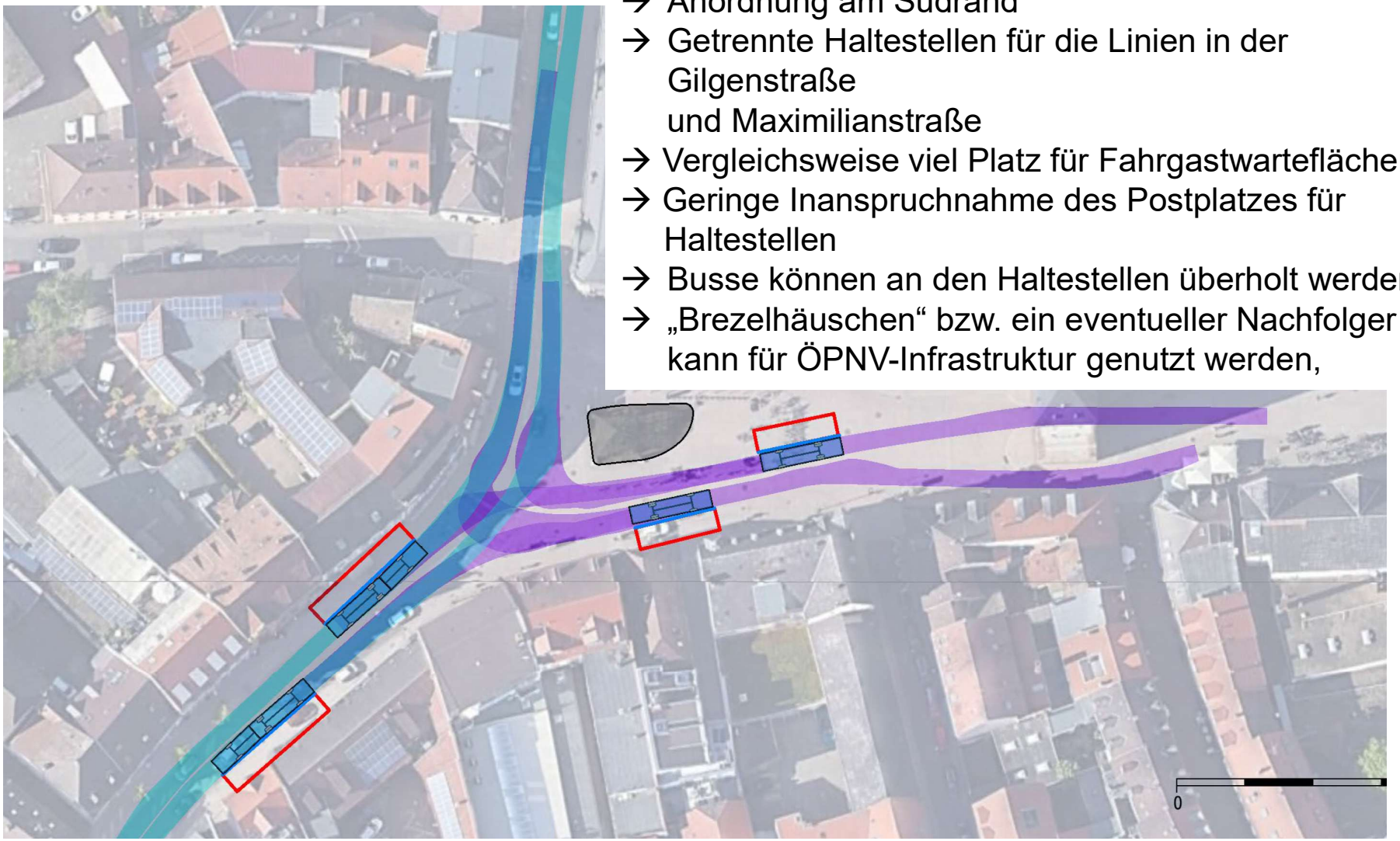
- Bürgerveranstaltung Anfang November 2020
- Abschließende entwurfstechnische Ausarbeitung und Empfehlung
- Beschlussfassung Anfang 2021

Haltestellenanordnung a)

- → Anpassung des Bestands, die Haltestelle vor der Postgalerie wird an den Südrand des Postplatzes verlegt
- → Getrennte Haltestellen für die Linien in der Gilgenstraße und Maximilianstraße
- → Vergleichsweise viel Platz für Fahrgastwarteflächen
- → Haltestellen weiterhin als Schwerpunkt der Postplatzgestaltung
- → Busse können an den Haltestellen überholt werden
- → „Brezelhäuschen“ bzw. ein eventueller Nachfolger kann für ÖPNV-Infrastruktur genutzt werden

Quelle: Google Earth, Ergänzungen R+T

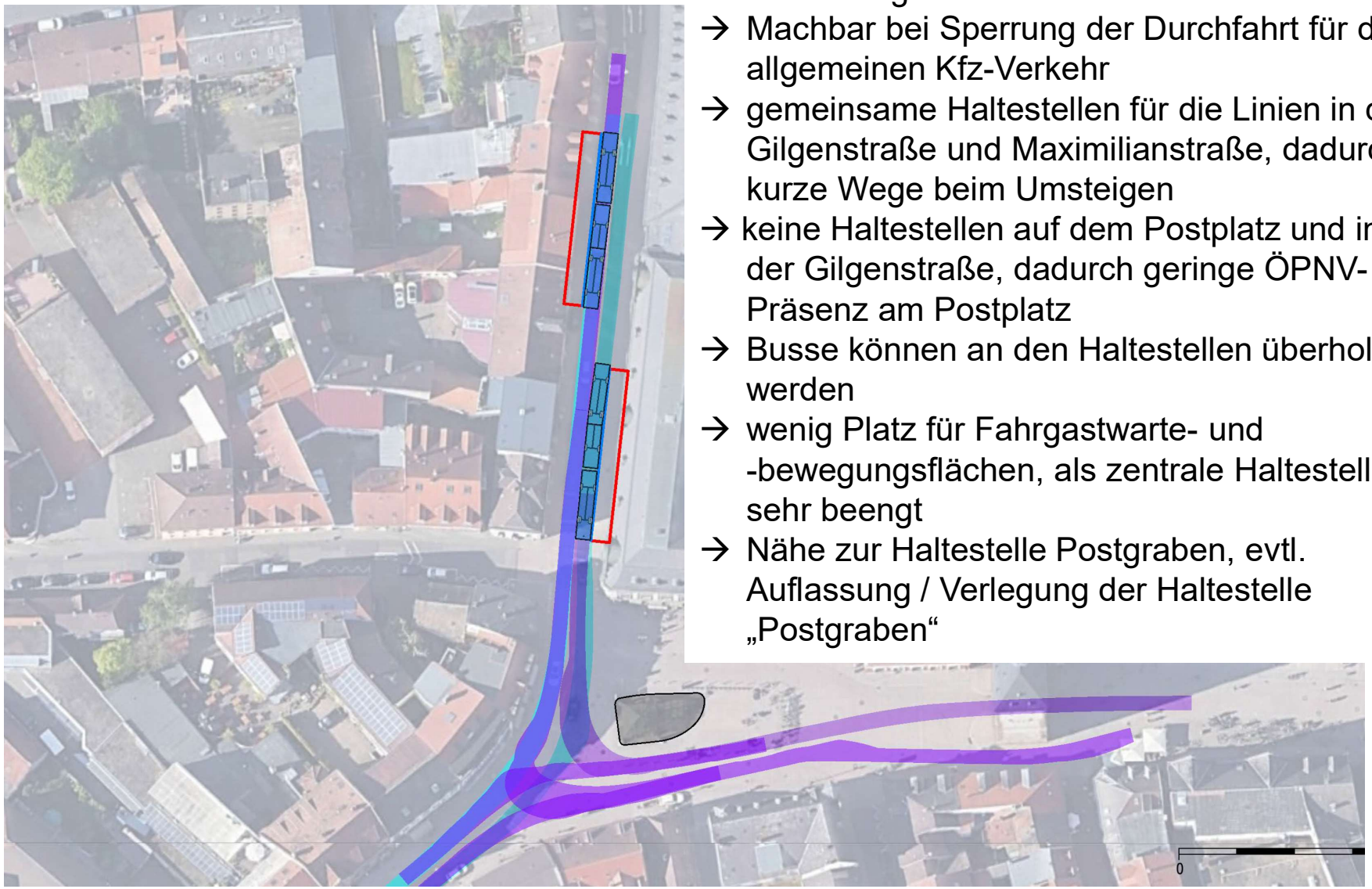
Haltestellenanordnung b)



- → Anordnung am Südrand
- → Getrennte Haltestellen für die Linien in der Gilgenstraße und Maximilianstraße
- → Vergleichsweise viel Platz für Fahrgastwarteflächen
- → Geringe Inanspruchnahme des Postplatzes für Haltestellen
- → Busse können an den Haltestellen überholt werden
- → „Brezelhäuschen“ bzw. ein eventueller Nachfolger kann für ÖPNV-Infrastruktur genutzt werden,

Quelle: Google Earth, Ergänzungen R+T

Haltestellenanordnung c)



- → Anordnung in der Bahnhofstraße
- → Machbar bei Sperrung der Durchfahrt für den allgemeinen Kfz-Verkehr
- → gemeinsame Haltestellen für die Linien in der Gilgenstraße und Maximilianstraße, dadurch kurze Wege beim Umsteigen
- → keine Haltestellen auf dem Postplatz und in der Gilgenstraße, dadurch geringe ÖPNV-Präsenz am Postplatz
- → Busse können an den Haltestellen überholt werden
- → wenig Platz für Fahrgastwarte- und -bewegungsflächen, als zentrale Haltestelle sehr beengt
- → Nähe zur Haltestelle Postgraben, evtl. Auflassung / Verlegung der Haltestelle „Postgraben“

Quelle: Google Earth, Ergänzungen R+T

Haltestellenanordnung d)

- → Anordnung rund um das „Brezelhäuschen“ und in der Bahnhofstraße
- → Vergleichsweise viel Platz für Fahrgastwarteflächen in Richtung Hauptbahnhof, Speyer Nord und Speyer West
- → An der Haltestelle in der Bahnhofstraße wenig Platz für Fahrgastwarte- und -bewegungsflächen,
- → Haltestellen weiterhin als Schwerpunkt der Postplatzgestaltung, aber Freihaltung der Gilgenstraße
- → Busse können an den Haltestellen überholt werden
- → „Brezelhäuschen“ bzw. ein eventueller Nachfolger kann für ÖPNV-Infrastruktur genutzt werden

Quelle: Google Earth, Ergänzungen R+T

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!