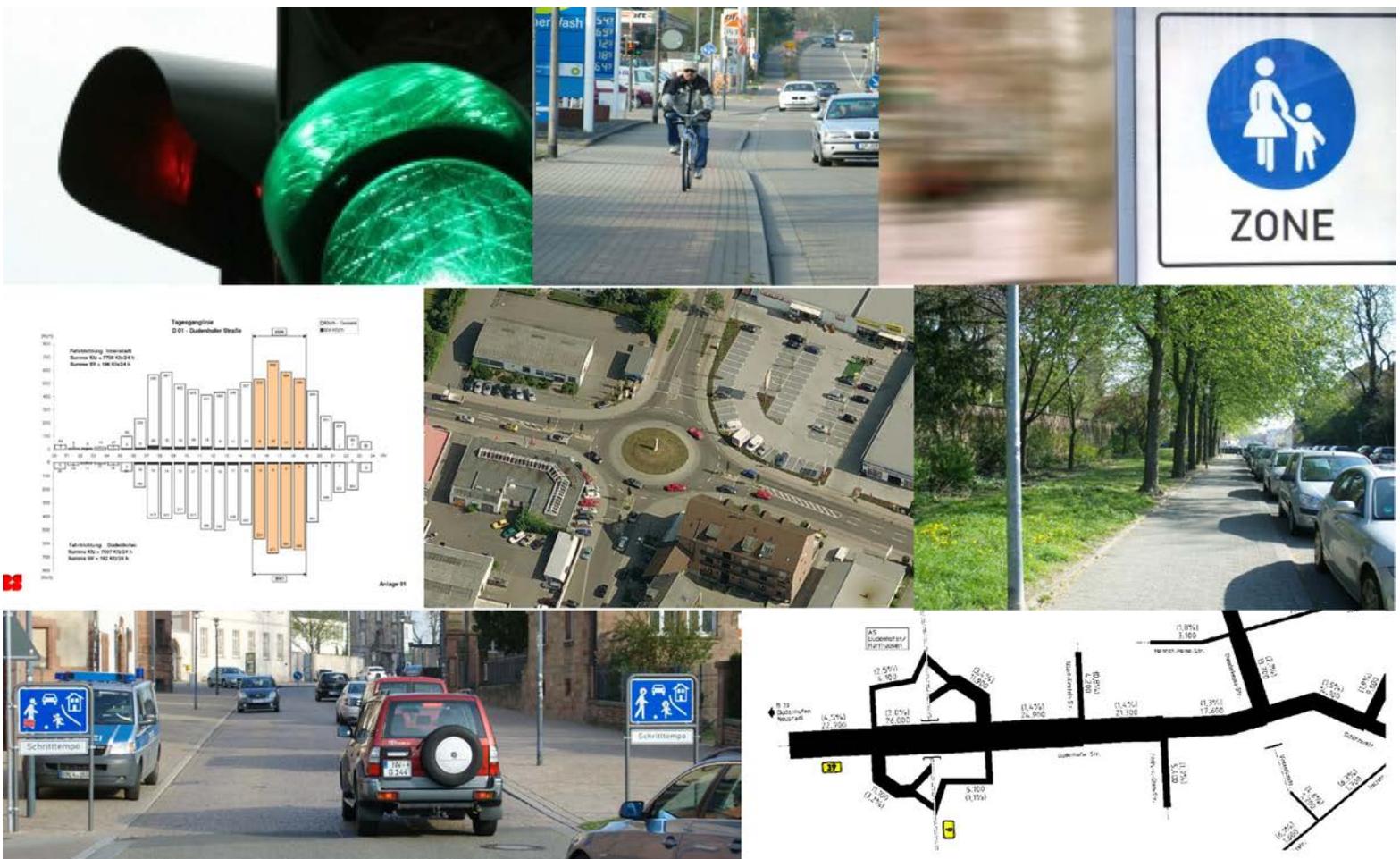


# Stadt Speyer

## VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN



Erstellt von:



**BS INGENIEURE, LUDWIGSBURG**

Stand: 28. April 2015



## **Stadt Speyer Verkehrsentwicklungsplan 2025**



**BS INGENIEURE**

Straßen- und Verkehrsplanung  
Objektplanung  
Schallimmissionsschutz

Auftraggeber: Stadt Speyer

Projektleitung: Dipl.-Ing. F. P. Schäfer

Projektbearbeiter: Dipl.-Ing. N. Hamacher  
Dipl.-Ing. C. Lindner  
H. Stigel

Arbeitsgruppe VEP: Thomas Zander  
Maria-Theresia Kruska  
Uwe Rudingsdorfer  
Manfred Reimer

An der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes und seiner Inhalte haben zahlreiche Dienststellen der Stadtverwaltung Speyer und ihre Eigenbetriebe mitgewirkt.

Lärmtechnische Begleitung Prof. Dr. Kerstin Giering, GSB GbR

Ludwigsburg, April 2015

**Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.0  
Fax 07141.8696.33  
info@bsingenieure.de  
www.bsingenieure.de**

# INHALTSVERZEICHNIS

## VORWORT OBERBÜRGERMEISTER

<b>TEIL A EINFÜHRUNG</b>	<b>6</b>
1. BEMERKUNGEN DES GUTACHTERS	6
2. ANLASS	7
3. AUFGABENSTELLUNG	9
<b>TEIL B VERKEHRSANALYSE</b>	<b>11</b>
4. FLIEßENDER MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	11
4.1 Verkehrserhebungen	11
4.2 Querschnittbelastungen am Außenkordon	13
4.3 Knotenpunktbelastungen	15
4.4 Querschnittbelastungen	18
4.5 Tagesganglinien	20
4.6 Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTV <sub>w</sub> )	22
4.7 Verkehrsbeziehungen	25
5. UNFALLANALYSE	28
6. BETRIEBSBEFRAGUNG	30
7. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	32
7.1 Allgemeines	32
7.2 Stadtbussystem 2014	33
8. RUHENDER VERKEHR	37
8.1 Gebietseinteilung des Innenstadtbereichs in Quartiere	37
8.2 Stellplatzangebot	39
8.3 Stellplatznachfrage	41
8.4 Tarifstruktur	41
8.5 Problembereich Deutschen Rentenversicherung	45
8.6 Problembereich Verwaltungshochschule / St. Vincentiuskrankenhaus	46
8.7 Problembereich Diakonissen-Stiftungskrankenhaus	47
8.8 Problembereich St. Guido-Stifts-Platz / Hirschgraben	48
8.9 Parkleitsystem	49
8.10 Busparkplätze	51
8.11 Stellplatzverfügbarkeit in Industriegebieten	51

<b>9. RADVERKEHR UND FUSSGÄNGERVERKEHR</b>	<b>52</b>
9.1 Allgemeines	52
9.2 Radverkehr	53
9.3 Fußgängerverkehr	57
<b>10. VERKEHRSBEDINGTE EMISSIONEN – LÄRMAKTIONSPLAN 2013</b>	<b>59</b>
<b>11. SIMULATIONSMODELL ANALYSEFALL</b>	<b>62</b>
<b>12. LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN</b>	<b>64</b>
12.1 Allgemeines	64
12.2 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen	66
<b>13. RESÜMEE DER VERKEHRSSANALYSE</b>	<b>71</b>
<b>TEIL C KONFLIKTANALYSE / SYNOPSE</b>	<b>72</b>
<b>14. KONFLIKTANALYSE</b>	<b>72</b>
14.1 Allgemeines	72
14.2 Konflikte aus der Verkehrsanalyse BS Ingenieure	74
14.2.1 Konflikte Motorisierter Individualverkehr	75
14.2.2 Konflikte Ruhender Verkehr	77
14.2.3 Konflikte Rad- und Fußgängerverkehr	79
14.2.4 Beschilderung	81
14.3 Politische Prüfaufträge	82
14.4 Bürgerbeteiligung und Politischer Arbeitskreis	83
14.4.1 Bürgerbeteiligung „VEP vor Ort“	83
14.4.2 Politischer Arbeitskreis	84
14.5 Synopse der Anregungen und Konfliktpunkte	85
14.6 Hot-Spots der Lärmaktionsplanung 2013	85
<b>TEIL D VERKEHRSPROGNOSE 2025</b>	<b>86</b>
<b>15. VERKEHRSPROGNOSE</b>	<b>86</b>
15.1 Allgemeines	86
15.2 Ermittlung der Zuwachsfaktoren	87
15.3 Künftige Strukturdaten	88
15.3.1 Bevölkerungsentwicklung	88
15.3.2 Beschäftigtenentwicklung	90
15.3.3 Motorisierungsentwicklung	92
<b>16. PROGNOSENULLFALL 2025</b>	<b>94</b>
16.1 Allgemeines	94
16.2 Verkehrskennwerte PF 0 (Prognose 2025)	95

<b><u>TEIL E LEITBILD</u></b>	<b>97</b>
17. STADTRAT 2012	97
18. LEITBILD	98
19. STRATEGIEKONZEPT	99
20. HANDLUNGSFELDER	100
21. RÜCKKOPPELUNG MIT DER SYNOPSE – ZEITSCHIENE	101
<b><u>TEIL F VERKEHRSKONZEPT / MASSNAHMENVORSCHLÄGE</u></b>	<b>102</b>
22. EINLEITUNG	102
23. PLANUNGSFÄLLE VERKEHRSFÜHRUNG INNENSTADT	103
23.1 Allgemeines	103
23.2 Planungsfälle	105
23.2.1 Planungsfall 01 Gilgenstraße	107
23.2.2 Planungsfall 02 Schützenstraße/Mühlturmstraße	108
23.2.3 Planungsfall 03 Domplatz/Armbruststraße	109
23.3 Bewertung der Planungsfälle	110
23.3.1 Planungsfall 01 Gilgenstraße	111
23.3.1.1 Verkehrliche Untersuchung	111
23.3.1.2 Schalltechnische Untersuchung	114
23.3.2 Planungsfall 02 Schützenstraße/Mühlturmstraße	116
23.3.2.1 Verkehrliche Untersuchung	116
23.3.2.2 Schalltechnische Untersuchung	119
23.3.3 Planungsfall 03 Domplatz/Armbruststraße	120
23.3.3.1 Verkehrliche Untersuchung	120
23.3.3.2 Schalltechnische Untersuchung	123
24. RUHENDER VERKEHR (MIV UND RAD)	125
25. ERGEBNISSE DER SYNOPSE	126
26. MASSNAHMENVORSCHLÄGE LÄRMAKTIONSPLAN 2013	168
<b><u>TEIL G FAZIT - LEITPROJEKTE</u></b>	<b>169</b>
LITERATUR	172
PLANVERZEICHNIS	174
ANLAGE	
PLÄNE	

## TEIL A: EINFÜHRUNG

### 1. BEMERKUNGEN DES GUTACHTERS

Seit der Vorlage des Verkehrsentwicklungsplans im Jahr 2000 haben sich die Verkehrssituation und vor allem das Bewusstsein und die Einstellung der Bevölkerung gegenüber dem Verkehr in Speyer weiter entwickelt.

Die Reflektion der Planungen über eine Bürgerbeteiligung hat heutzutage einen wesentlich höheren Stellenwert, als dies in früheren Tagen der Fall war, als Verkehrsentwicklungsplanung mehr oder minder ohne äußere Einflüsse erfolgte.

Diesem Anspruch muss nun auch die 2. Generation der Verkehrsentwicklungsplanung gerecht werden.

Aus diesem Grunde hat sich die Stadt Speyer entschlossen, die Entstehung des Verkehrsentwicklungsplans durch eine eingehende Bürgerbeteiligung begleiten und beeinflussen zu lassen.

Das Gremium des Stadtrats hat hierfür einen „Politischen Arbeitskreis“ ins Leben gerufen. Dieser Arbeitskreis hat sich einerseits mit den Anregungen der Bürger auseinandergesetzt und andererseits auch eigene Anregungen in den Prozess einfließen lassen.

Parallel hierzu erfolgte eine enge Verzahnung und Rückkoppelung der Planungen mit dem aktuell erarbeiteten Lärmaktionsplan. Auch diese Ergebnisse sind Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans der 2. Generation.

Die Koordination und Durchführung aller Arbeiten am Verkehrsentwicklungsplan übernahm eine Arbeitsgruppe die im Wesentlichen aus Mitgliedern der Stadtverwaltung und den planenden Ingenieurbüros für Verkehr und Schall bestand.

Unter hohem zeitlichem Aufwand und mit viel persönlichem Einsatz entstand ein Werk, welches in Zukunft als inhaltliche und formale Grundlage für die verkehrliche strategische Ausrichtung künftiger Planungen in Speyer dient.

So ergeht an dieser Stelle unser Dank an alle Beteiligten für die stets sehr kollegiale und überaus produktive Zusammenarbeit.

## 2. ANLASS

Städte sind einem steten Wandel und dynamischen Entwicklungsprozessen unterworfen. Bau- und Infrastrukturmaßnahmen, Nutzungsänderungen, Eingriffe in die landschaftlichen Ressourcen oder gesellschaftliche und kulturelle Veränderungen müssen dabei im Gesamtzusammenhang betrachtet werden.

Daneben erfüllt die Stadt vielfältige Aufgaben für ihre Bürgerinnen und Bürger. Für Speyer ist es deshalb von besonderer Bedeutung, langfristige Entwicklungskonzepte zu formulieren und für Bürgerinnen und Bürger sowie für Gäste gleichermaßen eine lebenswerte Stadt zu bleiben.

Seit der Vorlage des Verkehrsentwicklungsplans im Jahr 2000 hat sich viel in Speyer verändert. Zudem wurden viele Maßnahmen, die im VEP 2000 vorgeschlagen wurden, zwischenzeitlich realisiert.

Speyer soll sich weiter positiv entwickeln als eine Stadt, die für alle Generationen attraktiv ist.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Stadt Speyer, die weitere Stadtentwicklung integriert zu steuern, Entwicklungspotentiale und Entwicklungsoptionen zu definieren und Leitbilder für eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung zu formulieren.

Einige der vielen Themen, die letztendlich die Rahmenbedingungen dieser fachübergreifenden Planungen bilden, sind daher:

- Die Abwägung verschiedener, teils widerstreitender Interessen wie z. B. von Bürgern (Ruhe) und Touristen (Unterhaltung) aber auch Interessen die als Wirtschafts-, Einkaufs-, Bildungsstandort oder Ort der Geschichte bzw. Kulturausübung entstehen, gilt es für die nächsten Jahre zu meistern und somit positive Entwicklungspfade zu sichern.
- Der demographische Wandel verlangt neue Strukturen in der Daseinsvorsorge für die Einwohnerschaft.
- Durch die Zunahme des Individual- und Zulieferverkehrs hat sich die innerstädtische Verkehrs- und Parkierungssituation weiter verschärft. Das zunehmende innerstädtische Verkehrsaufkommen aber auch die steigende absolute Zahl an Fahrzeugen durch die Zunahme von Singlehaushalten und Kleinfamilien führen zu erhöhten Schadstoffmissionen. Dies erfordert verlässliche Zielvorgaben und verbindliche Regelungen.
- Die zunehmende Sensibilisierung der Bevölkerung hinsichtlich der Wirkungen von Verkehrsbelastungen (Lärm, Abgase) führt zu einer immer stärkeren und notwendigen Einbindung der Betroffenen in den Planungsprozess.
- Das veränderte Einkaufs- und Freizeitverhalten erfordert Anpassungen des Einkaufs- und Freizeitangebotes und der Erreichbarkeit.
- Die Vernetzung der Stadt mit dem Umland und der Metropolregion Rhein-Neckar.

Die wichtigste Aufgabe eines Verkehrsentwicklungsplanes ist es daher, den Planern ein Werk zu bieten, welches den heutigen Zustand aufzeigt und gleichzeitig als Grundlage für die künftigen Überlegungen dienen kann.

Der Verkehrsentwicklungsplan analysiert die Gegenwart, zeigt Konflikte und wagt den Ausblick in die Zukunft. Er bestimmt die Wirkungen klein- und großräumiger Prognoseszenarien und gibt den Planern ein in sich abgestimmtes Instrument und Werkzeug an die Hand.

Das im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung zu erarbeitende Verkehrskonzept hat somit zum Ziel:

- Handlungsfelder zu einem integrierten Konzept in den Bereichen Luft, Lärm und Verkehr aufzeigen und dadurch die Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen zu erreichen.
- Mit dem gleichen Ziel die umwelt- und stadtverträgliche Mobilität zu stärken.
- Motorisierten Individualverkehr in die und in der Stadt zu vermeiden und auf das notwendige Maß zu reduzieren.
- Ein gutes und durchgängiges Fußwegenetz im Stadtgebiet zu gewährleisten.
- Die Kapazität des bestehenden Straßennetzes durch planerische und technische Maßnahmen zu optimieren bzw. den Verkehr auf die Kapazität des historischen Straßennetzes anpassen.
- Die Stärkung des Umweltverbundes ÖPNV – Radverkehr – Fußgängerverkehr.

Das vorliegende Gutachtenwerk stellt die Neufassung des Verkehrsentwicklungsplans für Speyer mit dem Zielhorizont 2025 dar.

### 3. AUFGABENSTELLUNG

Unser Ingenieurbüro wurde am 08. Oktober 2009 von der Stadtverwaltung Speyer beauftragt, einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zu erarbeiten, der im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung sämtliche Verkehrsträger berücksichtigt.

Speyer ist raumplanerisch als Mittelzentrum eingestuft und ist Teil der Metropolregion mit den Oberzentren Ludwigshafen und Mannheim. Die Stadt liegt in der Oberrheinischen Tiefebene an der Mündung des Speyerbachs in den Rhein, knapp 20 km südlich von Ludwigshafen/Mannheim und 34 km nördlich von Karlsruhe. Der Rhein bildet die östliche Grenze der Stadt und gleichzeitig die Landesgrenze zwischen Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg.

Die kreisfreie Stadt Speyer hat gegenwärtig ca. 50.000 Einwohner.

Die folgenden im Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) von Rheinland-Pfalz, 2008 [1] formulierten Ziele Grundsätze zur Verkehrssystemgestaltung werden bei der Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Speyer beachtet:

- Im Rahmen der Siedlungsentwicklung sollen insbesondere die Verbindungen zwischen den zentralen Orten und die dafür notwendigen Flächen für die funktional gegliederten Netze der Verkehrsträger gesichert werden.
- Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sollen der nicht motorisierte Verkehr und der öffentliche Personenverkehr gestärkt werden. Insbesondere die Verlagerung des Gütertransports auf Schiene und Wasserstraße trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung in stärkerem Maße bei.
- Die Siedlungsentwicklung soll in Verbindung mit Haltepunkten an Nahverkehrsachsen erfolgen, wobei dem schienenengebundenen ÖPNV Vorrang eingeräumt werden soll.
- Dem Ausbau, der Ergänzung und der Verbesserung vorhandener Verkehrsanlagen soll Vorrang vor dem Neubau eingeräumt werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan Speyer geht weiterhin von folgenden Zielsetzungen aus:

- Erhöhung der Verträglichkeit des Verkehrs durch verkehrliche, städtebaulich-gestalterische und strukturell wirksame Maßnahmen.
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zur Reduzierung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr zu Gunsten von öffentlichen und nicht motorisierten Verkehrsmitteln.
- Verkehrsvermeidung durch Beeinflussung der Stadt- und Raumentwicklung.
- Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadtquartiere. Stärkung der Stadtmitte als funktionales und identitätsbildendes Zentrum der Stadt.

Dazu hat ein Verkehrsentwicklungsplan in doppeltem Sinne integrativ vorzugehen.

Einerseits sind alle Verkehrsarten wie

- motorisierter Individualverkehr (fließend und ruhend),
- öffentlicher Verkehr,
- Radverkehr,
- Fußgängerverkehr

als Gesamtheit der Mobilitätsansprüche zu erfassen, andererseits ist das gegenseitige Wirkungsgefüge von

- Verkehr,
- Städtebau und Strukturentwicklung und
- Ökologie

zu berücksichtigen.

Weiterhin ist es erforderlich, dass das Verkehrsgeschehen in größerem, über die Einzelkommune deutlich hinausgehendem Raumzusammenhang betrachtet wird.

Der VEP Speyer ist in mehrere Bearbeitungs- und Entscheidungsschritte gegliedert. Auf der Basis der Analyse 2010 wurde das Verkehrsleitbild entwickelt, welches die Grundlage für die im Folgenden skizzierten Maßnahmen darstellt.

Nach der Beteiligung der Bürger im Rahmen von Öffentlichkeitsterminen/VEP vor Ort und intensiver Diskussionen über die bisherigen Ergebnisse, wurden die verschiedenen Vorschläge bewertet und Planungsfälle sowie Einzelmaßnahmen für Speyer 2025 entwickelt.

Der Erläuterungsbericht zum Verkehrsentwicklungsplan Speyer wird hiermit vorgelegt.

Ludwigsburg, April 2015

**BS INGENIEURE**

## TEIL B: VERKEHRSANALYSE

### 4. FLIESSENDER MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

#### 4.1

#### Verkehrserhebungen

Mit Hilfe von Verkehrserhebungen werden die in einem Untersuchungsgebiet bestehenden Verkehrsbeziehungen nach Richtung, Menge, Zusammensetzung und zeitlichem Ablauf ermittelt. Aus der Vielzahl der möglichen Erhebungen sind sowohl zeitlich als auch räumlich repräsentative Stichproben und Intervalle auszuwählen.

Die zeitlichen Strukturen des Verkehrs weisen eindeutige Regelmäßigkeiten auf, so dass es möglich ist, Verkehrserhebungen auf relevante Zeitbereiche zu beschränken.

Ausgehend vom Ziel, die Kenngrößen des Verkehrs zu ermitteln, die notwendig sind, um

- Mängel im bestehenden System festzustellen,
- Abhängigkeiten zwischen der Nutzung und dem Verkehrsaufkommen zu erhalten und die Verkehrsanlagen dimensionieren zu können,

stellt der Zeitraum von 15.00 bis 19.00 Uhr an einem Normalwerktag (Dienstag bis Donnerstag) außerhalb der Ferien- und Winterzeit einen repräsentativen Erhebungszeitraum dar. In diesem Zeitraum sind zudem in der Regel durch die Überlagerungen des Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs im Tagesablauf die größten Verkehrsmengen zu erwarten.

Die als Fußgängerzone ausgewiesene Maximilianstraße kann in der Zeit von 23.00 bis 11.00 Uhr angedient werden. Zur Überprüfung der Einhaltung der Lieferverkehrszeiten wurden die Frequenzen des Anlieferverkehrs im Fußgängerbereich in der Zeit von 06.00 bis 11.00 Uhr ebenfalls erhoben.

Um Aussagen zu den Verkehrsbelastungen während der übrigen Tageszeiten machen zu können, sind darüber hinaus an ausgewählten Querschnitten Verkehrserhebungen über 24 Stunden (00.00 bis 24.00 Uhr) erforderlich.

Folgendes Erhebungsprogramm wurde entwickelt:

- Am Dienstag, den 27. April 2010 wurden im Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr am Außenkordon von Speyer an insgesamt 10 Ausfallstraßen **Verkehrsbefragungen des ausstrahlenden Verkehrs** durchgeführt.

Die Lage der Befragungsstellen wurde so gewählt, dass um das Stadtgebiet von Speyer ein Kordon gelegt wurde.

Damit ist sichergestellt, dass der gesamte auf die Stadt Speyer bezogene Quell- und Zielverkehr sowie der Durchgangsverkehr erfasst werden kann.

Hierzu wurde der Verkehr durch die Polizei angehalten und die Kfz-Fahrer durch Schülerinnen und Schüler nach Quelle und Ziel der augenblicklichen Fahrt befragt.

Gleichzeitig fanden an den Befragungsstellen Querschnittszählungen in beiden Fahrtrichtungen (Richtung und Gegenrichtung) statt.

- Am Donnerstag, den 29. April 2010 wurden in der Zeit von 15.00 bis 19.00 Uhr im Stadtgebiet von Speyer umfangreiche **Verkehrszählungen** durch Schülerinnen und Schüler von ortsansässigen Schulen an maßgebenden Querschnitten und Knotenpunkten durchgeführt.

Insgesamt wurden die Verkehrsdaten an 65 Knotenpunkten erhoben.

Gleichzeitig fanden von 0.00 bis 24.00 Uhr an drei maßgebenden Querschnitten **Dauerzählungen** mittels automatischer Zählgeräte statt.

PLAN 01

Auf dem **Zählstellenplan** (Plan 01) sind die erfassten Knotenpunkte und Straßenquerschnitte von Dienstag (Verkehrsbefragungen) und Donnerstag (Knotenpunkte und Querschnitte) dargestellt.

Bei sämtlichen Erhebungen wurde in 15-Minuten-Intervallen nach folgenden Fahrzeugarten unterschieden:

- Moped/Krad
- Pkw inkl. Lieferfahrzeuge bis 2,8 t (Lfz)
- Bus
- Lkw > 2,8 t
- Lastzüge und Sonderfahrzeuge (Lz, Sfz).

PLAN 02

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen am Normalwerktag im Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr in [Kfz/4 h] sind als **Querschnitt- und Strombelastungsplan** (Plan 02) dargestellt.

Der Einfluss der baustellenbedingten Sperrung der Gilgenstraße während der Verkehrserhebung, wurde anhand von älteren Zählungen korrigiert.

## 4.2 Querschnittbelastungen am Außenkordon

Das Richtungsübergewicht definiert sich wie folgt:

$$\text{Richtungsübergewicht (RÜ)} = \frac{\text{einstrahlendeRichtung} - \text{ausstrahlendeRichtung}}{\text{Gesamtquerschnitt}} 100 [\%]$$

Für den maßgebenden Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr ergeben sich die in der nachfolgende Tabelle 01 dargestellten Werte.

Tabelle 01: Ein- und ausstrahlender Verkehr, Richtungsübergewichte (15.00 - 19.00 Uhr)

Querschnitt		Einstrahlender Verkehr [Kfz/4 h]	Ausstrahlender Verkehr [Kfz/4 h]	Gesamtquerschnitt [Kfz/4 h]	Richtungsübergewicht RÜ [%]
KP 63	B 39 AS Speyer Zentrum Rampe Ost/Industriestr.	1.958	2.262	4.220	-7,2
KP 61	B 39 AS Speyer Zentrum Rampe West / Festplatz	1.609	2.030	3.639	-11,6
KP 62	Geibstraße östlich Straße am Technik-Museum	630	477	1.107	+13,8
Q 03	Industriestraße nördlich Heinkelstraße	2.153	1.581	3.734	+15,3
KP 60	Winternheimer Straße südlich Lindenstraße	760	803	1.563	-2,8
KP 58	B 39 AS Speyer-Vogelgesang Rampe	551	568	1.119	-1,5
KP 57	Closweg	1.352	431	1.783	+51,7
Q 04	Landauer Straße nördlich AS Speyer-Süd	1.952	2.857	4.809	-18,8
Q 05	Dudenhofer Straße östlich AS Dudenhofen	3.810	4.061	7.871	-3,2
Q 06	Iggelheimer Straße östlich AS Speyer-West	2.301	2.715	5.016	-8,3
Q 07	Schifferstadter Straße östlich AS Speyer-Nord	2.675	3.218	5.893	-9,2
Q 08	Spaldinger Straße südlich K 1	949	766	1.715	+10,7
Q 09	Waldseer Straße südlich A 61	838	1.083	1.921	-12,8
Q 10	K 2 nördlich Auestraße	654	757	1.411	-7,3
<b>Summe ein- und ausstrahlender Verkehr:</b>		<b>22.192</b>	<b>23.609</b>	<b>45.801</b>	<b>-3,1</b>

+ = Richtungsübergewicht im einstrahlenden Verkehr  
 - = Richtungsübergewicht im ausstrahlenden Verkehr

Die angegebenen Straßenquerschnitte bilden für die Innenstadt von Speyer den maßgebenden Außenkordon.

Für den Gesamtverkehr erhält man wie folgt:

- **Einstrahlender Verkehr**                    **22.192 Kfz/4 h**
- **Ausstrahlender Verkehr**                    **23.609 Kfz/4 h**

Die Tabelle zeigt darüber hinaus, dass im Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr die Summe des ausstrahlenden Verkehrs größer als die des einstrahlenden Verkehrs ist (- 3,1 %). Dies ist auf den Berufsverkehr zurückzuführen.

Da die Stadt Speyer über einen höheren Anteil an Einpendlern als an Auspendlern verfügt, handelt sich beim ausstrahlenden Verkehr um die Fahrt von Berufstätigen von der Arbeit nach Hause.

Die höchsten Belastungen im Gesamtquerschnitt weist die Dudenhofer Straße mit insgesamt 7.871 Kfz/4 h auf.

### 4.3 Knotenpunktbelastungen

Auf Plan 02 sind die Belastungen der Knotenpunkte im Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr dargestellt. Die nachfolgende Tabelle stellt die Summe der einstrahlenden bzw. ausstrahlenden Fahrzeuge an einem Knotenpunkt dar.

Tabelle 02: Knotenpunktbelastungen [Kfz/4 h], Zeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr  
(69 Knotenpunkte)

Knotenpunkt	Analyse 2010 [Kfz/4 h]
KP 01: K 1 / Spaldinger Straße	4.039
KP 02: Waldseer Straße / Am Sandhügel / Ruhhecke	2.591
KP03: Waldseer Straße / Nußbaumweg	2.635
KP 04: Spaldinger Straße / Weißdornweg / Nußbaumweg	2.781
KP 05: Schifferstadter Straße / B 9	6.390
KP 06: Schifferstadter Straße / B 9	6.396
KP 07: Schifferstadter Straße / Siemensstraße	6.794
KP 08: Waldseer Straße / Spaldinger Straße / Tullastraße	8.079
KP 09: "Wartturm" Schifferstadter Str. / Wormser Landstr. / Landwehrstraße	10.748
KP 10: Landwehrstraße / Draisstraße	4.385
KP 11: Brunckstraße / Draisstraße	697
KP 12: Landwehrstraße / Brunckstraße	5.016
KP 13: Wormser Landstraße	8.468
KP 14: Auestraße / Tullastraße	6.847
KP 15: Franz-Kirrmeier-Straße / Auestraße	4.542
KP 16: Wormser Landstraße / Alter Postweg	6.288
KP 17: Iggelheimer Straße / Kurt-Schumacher-Straße / Landwehrstraße	8.728
KP 18: Kurt-Schumacher-Straße / Im Erlich Nord	4.793
KP 19: Iggelheimer Straße / Bauhaus Parkplatz/B 9	7.378
KP 20: Iggelheimer Straße / B9	5.117
KP 21: Kurt-Schumacher-Straße / Im Erlich Süd	4.347
KP 22: Kurt-Schumacher-Straße / Theodor-Heuss-Str. / Friedrich-Ebert-Str.	4.901
KP 23: Theodor-Heuss-Straße / Am Woogbach	4.757
KP 24: Theodor-Heuss-Straße / Ludwig-Uhland-Straße	4.516

<b>Fortsetzung Tabelle 02 Knotenpunktbelastungen</b> Knotenpunkt	Analyse 2010 [Kfz/4 h]
KP 25: Theodor-Heuss-Straße / Heinrich-Heine-Straße/Josef-Schmitt-Straße	4.827
KP 26: Dudenhofer Straße / Theodor-Heuss-Straße	7.199
KP 27: Dudenhofer Straße / Albert-Einstein-Straße	7.958
KP 27a: Dudenhofer Straße / Freiherr-vom-Stein-Straße	7.011
KP 28: Dudenhofer Straße / Rampe Ost B 9	10.821
KP 29: Dudenhofer Straße / Rampe West B 9	10.620
KP 30: Schützenstraße / Obere Langgasse	5.478
KP 31: Obere Langgasse / Burgstraße	3.445
KP 31a: Burgstraße / Josef-Schmitt-Straße	1.058
KP 32: Bahnhofstraße / Obere Langgasse	6.020
KP 33: Bahnhofstraße / Hirschgraben	5.544
KP 34: "Rauschendes Wasser" Bahnhofstraße / Wormser Landstraße / Friedrich-Ebert-Straße	8.190
KP 34a: Wormser Landstraße / Mausbergweg	3.317
KP 35: Wormser Landstraße / Viehtriftstraße	6.755
KP 36: Karl-Spindler-Straße / Werkstraße	1.211
KP 37: Friedrich-Ebert-Straße / Iggelheimer Straße	4.377
KP 38: Friedrich-Ebert-Straße / Burgstraße	2.676
KP 39: Wormser Landstraße / Hirschgraben / Petschengasse	4.934
KP 40: Wormser Landstraße / Armbruststraße / Wormser Straße	3.258
KP 41: Petschengasse / Fritz-Ober-Straße / Eselsdamm	2.501
KP 42: Eselsdamm / Grüner Winkel / Ziegelofenweg	2.525
KP 43: Hafenstraße / Franz-Kirrmeier-Straße / Am Heringsee	4.688
KP 44: Große Himmelsgasse / Domplatz	2.042
KP 45: Ludwigstraße / Karmeliterstraße / Zeppelinstraße	2.008
KP 46: Ludwigstraße / Hilgardstraße	3.574
KP 47: Landauer Straße / Gilgenstraße / Schützenstraße	6.572
KP 50: Schützenstraße / Hasenstraße / Mühlturnstraße	3.707
KP 51: Holzstraße / Vincentiusstraße	656
KP 52: Alte Schwegenheimer Straße / Hirschstraße / Im Rothschild	641

Fortsetzung Tabelle 02 Knotenpunktbelastungen Knotenpunkt	Analyse 2010 [Kfz/4 h]
KP 53a: Landauer Straße / Schwerdstraße	4.605
KP 53b: Landauer Straße / Karolingerstraße	3.407
KP 54: Landauer Straße / Paul-Egell-Straße	5.689
KP 55: Landauer Straße / B 39	7.363
KP 56: Landauer Straße / B 39	8.455
KP 57: Closweg / B 39	2.360
KP 58: Paul-Egell-Straße / Else-Krieg-Straße	2.158
KP 59: Kardinal-Wendel-Straße / Remlingstraße	855
KP 60: Paul-Egell-Straße / Lindenstraße / Winterheimer Straße / Zeppelinstr.	4.026
KP 61: Industriestraße / Am Technik Museum	8.813
KP 62: Am Technik Museum / Geibstraße	5.247
KP 63: Industriestraße / B 39 / Karl-Leiling-Allee	7.470
KP 64: Industriestraße / Heinkelstraße	3.838

Mit Verkehrsmengen von über 10.000 Kfz/4 h sind die Knotenpunkte:

- KP 09: (Wartturm) Schifferstadter Straße/Wormser Landstraße / Landwehrstraße
- KP 28: Dudenhofer Straße / Rampe Ost B 9
- KP 29: Dudenhofer Straße / Rampe West B 9

am höchsten belastet.

Mit Werten von über 8.000 Kfz/4 h weisen die nachfolgenden Knotenpunkte im Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr ebenfalls hohe Knotenpunktbelastungen auf:

- KP 08: Waldseer Straße/ Spaldinger Straße / Tullastraße
- KP 17: Iggelheimer Straße / Kurt-Schumacher-Strasse / Landwehrstraße
- KP 34: Bahnhofstraße / Wormser Landstraße / Friedrich-Ebert-Straße  
"Rauschendes Wasser"
- KP 56: Landauer Straße / B 39
- KP 61: Industriestraße / Am Technik Museum

#### 4.4 Querschnittbelastungen

Die nachfolgende Tabelle stellt die Belastungen an den maßgebenden Querschnitten im Untersuchungsraum dar. Im Gegensatz zu den Knotenpunktbelastungen in Kapitel 4.3 werden in dieser Zusammenstellung Querschnittbelastungen auf Straßenabschnitten angegeben.

Tabelle 03: Querschnittbelastungen [Kfz/4 h], Zeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr

Querschnitt	Analyse 2010 [Kfz/4 h]
Schifferstadter Straße östlich Siemensstraße	5.075
Siemensstraße südlich Schifferstadter Straße	2.420
Spaldirger Straße westlich Waldseer Straße	2.601
Waldseer Straße nördlich Tullastraße	4.352
Tullastraße östlich Waldseer Straße	3.726
Landwehrstraße südlich Wormser Landstraße	4.321
Landwehrstraße nördlich Iggelheimer Straße	4.795
Auestraße Ost westlich Franz-Kirrmeier-Straße	3.898
Auestraße östlich Wormser Landstraße	4.620
Wormser Landstraße nördlich Auestraße	6.396
Wormser Landstraße südlich Alter Postweg	6.170
Wormser Landstraße südlich Mausbergweg	3.317
Petschengasse östlich Wormser Landstraße	2.177
Eselsdamm südlich Petschengasse	1.760
Am Heringsee westlich Hafenstraße	1.159
Franz-Kirrmeier-Straße nördlich Am Heringsee	4.208
Armbruststraße südlich Wormser Straße	2.243
Große Himmelsgasse westlich Domplatz	1.581
Hirschgraben östlich Bahnhofstraße	1.766
Obere Langgasse westlich Bahnhofstraße	2.908
Bahnhofstraße südlich Obere Langgasse	4.186
Bahnhofstraße nördlich Hirschgraben	4.428
Iggelheimer Straße westlich Landwehrstraße	5.023

Fortsetzung Tabelle 03 Querschnittbelastungen Querschnitt	Analyse 2010 [Kfz/4 h]
Iggelheimer Straße nördlich Friedrich-Ebert-Straße	2.379
Friedrich-Ebert-Straße nördlich Iggelheimer Straße	3.878
Friedrich-Ebert-Straße südlich Burgstraße	1.167
Kurt-Schumacher-Straße nördlich Im Erlich	3.380
Theodor-Heuss-Straße nördlich Am Woogbach	4.563
Theodor-Heuss-Straße nördlich Dudenhofer Straße	4.406
Dudenhofer Straße westlich Freiherr-vom-Stein-Straße	6.739
Schützenstraße östlich Theodor-Heuss-Straße	4.521
Schützenstraße östlich Hirschstraße	3.452
Gilgenstraße nördlich Schützenstraße	4.176
Hilgardstraße westlich Ludwigstraße	3.172
Hilgardstraße südöstlich Ludwigstraße	1.939
Lindenstraße östlich Winterheimer Straße	2.693
Am Technik-Museum nördlich Geibstraße	4.793
Am Technik-Museum östlich Industriestraße	4.637
Industriestraße nördlich Straße Am Technik Museum	5.475
Paul-Egell-Straße südöstlich Landauer Straße	2.053
Landauer Straße südlich Karolinger Straße	4.405

#### 4.5 Tagesganglinien

Ergänzend zu den Verkehrserhebungen im Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr wurden am 29. April 2010 an 3 Straßenquerschnitten **Dauerzählungen** in der Zeit von 00.00 bis 24.00 Uhr durchgeführt:

- D 01: Dudenhofer Straße östlich Goethestraße
- D 02: Wormser Landstraße nördlich Viehtriftstraße
- D 03: Industriestraße nördlich Heinkelstraße

Anlagen 01 - 03 Die Ergebnisse dieser Dauerzählung sind als Stundenwerte für Richtung und Gegenrichtung sowie für den Gesamtquerschnitt, unterschieden nach Pkw und Schwerverkehr > 2,8 t (Bus, Lkw, Lz + Sfz), im Anhang (Anlagen A 01 bis A 03), dargestellt.

In den nachfolgenden Tabellen erfolgt eine detaillierte Aufteilung nach den Fahrzeuggruppen und eine Übersicht über die wichtigen Kennwerte (a4 - Faktor und Nachtanteil). Der a4 - Faktor ist für die Hochrechnung der Verkehrsstärken im Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr auf den Tagesverkehr (ca. DTV) bedeutsam.

$$a4 = \frac{\text{Zeitbereich 00.00 - 24.00 Uhr}}{\text{Zeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr}}$$

$$\text{Nachtanteil} = \frac{\text{Zeitbereich 22.00 - 06.00 Uhr}}{\text{Zeitbereich 00.00 - 24.00 Uhr}}$$

Tabelle 04: Ergebnisse Dauerzählung 01 Dudenhofer Straße

<b>D 01: Dudenhofer Straße östlich Goethestraße (00.00 bis 24.00 Uhr)</b>			
	Richtung Innenstadt	Richtung Dudenhofen	Gesamt- querschnitt
Kfz/24 h	7.706	7.597	15.303
Schwerverkehr/24 h	196	182	378
Anteil Schwerverkehr [%]	2,5	2,4	2,5
Nachtanteil Kfz [%]	4,4	5,9	5,1
Nachtanteil SV [%]	3,6	1,1	2,4
a4-Faktor Kfz	3,31	3,03	3,16
a4-Faktor SV	4,36	4,92	4,61

Tabelle 05: Ergebnisse Dauerzählung 02 Wormser Landstraße

<b>D 02: Wormser Landstraße nördlich Viehtriftstraße (00.00 bis 24.00 Uhr)</b>			
	Richtung Innenstadt	Richtung Speyer Nord	Gesamt- querschnitt
Kfz/24 h	8.991	10.030	19.021
Schwerverkehr/24 h	439	151	590
Anteil Schwerverkehr [%]	4,9	1,5	3,1
Nachtanteil Kfz [%]	4,7	5,1	4,9
Nachtanteil SV [%]	3,6	5,3	4,1
a4-Faktor Kfz	3,29	3,11	3,19
a4-Faktor SV	3,92	4,31	4,01

Tabelle 06: Ergebnisse Dauerzählung 03 Industriestraße

<b>D 03: Industriestraße nördlich Heinkelstraße (00.00 bis 24.00 Uhr)</b>			
	Richtung Innenstadt	Richtung Gewerbegebiet	Gesamt- querschnitt
Kfz/24 h	7.464	6.915	14.379
Schwerverkehr/24 h	857	1.324	2.181
Anteil Schwerverkehr [%]	11,5 %	19,1 %	15,2 %
Nachtanteil Kfz [%]	6,6	10,7	8,6
Nachtanteil SV [%]	16,0	14,0	14,8
a4-Faktor Kfz	3,47	4,22	3,79
a4-Faktor SV	6,17	4,60	5,11

Folgende Feststellungen können getroffen werden:

Die üblicherweise zu beobachtende Tatsache, dass die beiden Richtungen eines Querschnittes über 24 Stunden nahezu gleiche Belastungswerte aufweisen, bestätigt sich bei der Dauzerzählstelle D 01 (Dudenhofer Straße).

Wie zu erwarten war, sind die Schwerverkehrsanteile an der Dauerzählstelle D 03 mit 15,2 % auf Grund der Nähe zum Gewerbegebiet sehr hoch. Auffällig sind die hohen Anteile des Schwerverkehrs in den Nachtstunden an der Dauerzählstelle D 03.

PLÄNE 03 - 04 Die Belastungswerte des Durchschnittlichen werktäglichen Verkehrs (ca.  $DTV_w$ ) in [Kfz/24 h] sind auf Plan 03 dargestellt. Einem weiteren Plan (Plan 04) kann der Schwerverkehr (SV > 2,8 t) entnommen werden.

#### 4.6 Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTVw)

PLÄNE 03 - 04 Die Belastungswerte des Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs werktags (ca. DTVw) sind in [Kfz/24 h] auf Plan 03 dargestellt. Diesem Plan sind in Klammern auch für die wichtigsten Straßen die Schwerverkehrsanteile zu entnehmen. Auf Plan 04 ist der Schwerverkehr [SV/24 h] für das gesamte Straßennetz angegeben. Hierbei handelt es sich um Schwerverkehr SV > 2,8 t.

Zur Hochrechnung auf DTV-Belastungswerte wurden die bei den Dauerzählungen ermittelten a4-Faktoren herangezogen. Für die zwischengemeindlichen und untergeordneten Straßenverbindungen wurden diese entsprechend umgerechnet.

An den **Befragungsstellen** von Speyer ergeben sich für den DTV<sub>w</sub> [Kfz/24 h] die folgenden Verkehrskenndaten.

Tabelle 07: Querschnittbelastungen DTVw [Kfz/24 h] – Befragungsstellen

<b>Außenkordon</b>		
Querschnitt	Analyse 2010 [Kfz/24 h]	SV-Anteil
B 01: Karl-Leiling-Allee	8.700	2 %
B 02: Am Technik Museum	15.200	5 %
B 03: Industriestraße Süd	14.850	16 %
B 04: Landauer Straße	17.150	1 %
B 05: Dudenhofer Straße	25.400	1 %
B 06: Iggelheimer Straße	15.300	2 %
B 07: Schifferstadter Straße	19.100	6 %
B 08: Spaldinger Straße	5.150	2 %
B 09: Waldseer Straße	6.750	2%
B 10: Franz-Kirrmeier-Straße	5.900	4 %
<b>Summe ein- und ausstrahlender Verkehr</b>	<b>133.500</b>	<b>4 %</b>

Die Summe des an den Befragungsstellen ein- und ausstrahlenden Verkehrs beträgt ca. 133.500 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil ist mit durchschnittlich 4 % relativ gering. Höhere Schwerverkehrsanteile von rd. 16 % wurden auf der Industriestraße ermittelt, was auf das dort angeschlossene Gewerbegebiet Süd zurückzuführen ist.

In den nachfolgenden Tabellen sind ausgewählte Querschnittbelastungen für den DTV<sub>w</sub> in [Kfz/24 h] nach **Stadtgebieten** unterteilt dargestellt.

Tabelle 08: Querschnittbelastungen DTV<sub>w</sub> [Kfz/24 h] – Innenstadt

<b>Innenstadt</b>	
Querschnitt	Analyse 2010 [Kfz/24 h] je Streckenabschnitt
Bahnhofstraße	12.450 - 19.150
Schützenstraße	9.850 - 11.600
Oberer Langgasse	9.100 - 9.300
Maximilianstraße	250 - 550
Domplatz	7.800
Hirschgraben	5.300 - 6.000
Armbruststraße	7.850
Hilgardstraße	6.200 - 10.000
Karl-Leiling-Allee	8.700
Schillerweg	16.250 - 17.450
Eselsdamm	3.900 - 5.450

In der Innenstadt wurden die höchsten Belastungen mit bis zu 19.150 Kfz/24 h auf der Bahnhofstraße ermittelt. Auf dem Schillerweg liegen sie mit rd. 17.450 Kfz/24 h etwas niedriger. Die Belastungen auf den übrigen Haupterschließungsstraßen in der Innenstadt sind deutlich geringer.

Tabelle 09: Querschnittbelastungen DTV<sub>w</sub> [Kfz/24 h] – Speyer Süd

<b>Speyer-Süd</b>	
Querschnitt	Analyse 2010 [Kfz/24 h] je Streckenabschnitt [Kfz/24 h]
Industriestraße	4.400 - 19.750
Geibstraße	3.750
Paul-Egell-Straße	3.200 - 5.600
Closweg	6.050 - 6.600
Landauer Straße	10.650 - 17.150
Schwerdstraße	3.450 - 4.500

Im Stadtteil Süd wurden auf der Industriestraße (Gewerbegebiet) bis zu 19.750 Kfz/24 h gezählt. Die Paul-Egell-Straße weist im westlichen Abschnitt rd. 5.600 Kfz/24 h auf. Auf dem Closweg als Zufahrt zum Wohngebiet Vogelgesang wurden bis zu 6.600 Kfz/24 h gezählt. Auf der Landauer Straße wurden im südlichen Abschnitt bis zu 17.250 Kfz/24 h ermittelt.

Tabelle 10: Querschnittbelastungen DTVw [Kfz/24 h] – Speyer West

<b>Speyer-West</b>	
Querschnitt	Analyse 2010 [Kfz/24 h] je Streckenabschnitt
Dudenhofer Straße	15.900 - 25.400
Freiherr-vom-Stein-Straße	5.550
Theodor-Heuss-Straße	12.450 - 14.850
Friedrich-Ebert-Straße	4.300 - 7.400
Landwehrstraße	13.700 - 14.600
Iggelheimer Straße	6.550 - 15.300

Im Gebiet Speyer-West ist die Dudenhofer Straße mit bis zu 25.400 Kfz/24 h am höchsten belastet. Die Theodor-Heuss-Straße weist Belastungen von bis zu 14.850 Kfz/24 h auf.

Auf der Iggelheimer Straße schwankt die Verkehrsbelastung zwischen 6.550 Kfz/24 h auf Höhe der Friedrich-Ebert-Straße und 15.300 Kfz/24 h auf Höhe des Bauhaus-Kreisels.

Tabelle 11: Querschnittbelastungen DTVw [Kfz/24 h] – Speyer Nord

<b>Speyer-Nord</b>	
Querschnitte	Analyse 2010 [Kfz/24 h] je Streckenabschnitt
Schifferstadter Straße	15.150 - 19.100
Waldseer Straße	6.750 - 20.650
Spaldinger Straße	3.100 - 8.750
Auestraße	11.900 - 15.200
Tullastraße	9.800-11.250
Wormser Landstraße	10.900 - 21.800

Im Gebiet Speyer-Nord ist die Wormser Landstraße mit bis zu 21.800 Kfz/24 h im nördlichen Abschnitt (Kreuzung Wartturm) am höchsten belastet. Auf der Schifferstadter Straße schwankt die Belastung zwischen 15.150 bis 19.100 Kfz/24 h.

Die Belastung der Auestraße reicht von 11.900 bis 15.200 Kfz/24 h. Die Waldseer Straße weist mit bis zu 20.650 Kfz/24 h in Höhe des Wartturms eine sehr hohe Belastung auf. Im weiter nördlich gelegenen Abschnitt sinkt sie bis auf 6.750 Kfz/24 h.

#### 4.7

##### **Verkehrsbeziehungen**

Zur eingehenden Beurteilung der heutigen und künftigen verkehrlichen Zusammenhänge ist die alleinige Kenntnis der absoluten Verkehrsstärken auf den Straßen eines Untersuchungsgebietes nicht ausreichend.

Von entscheidender Bedeutung ist vielmehr die Kenntnis der Herkünfte und Ziele der einzelnen Verkehrsströme sowie deren Zusammensetzung und Routenwahl. Nur so können verlässliche Aussagen über die Wirkung von verkehrlichen Maßnahmen, wie Rück- oder Ausbau von Straßen, Schließung von Netzlücken oder Einrichtung/Verbesserung der Verkehrssteuerung getroffen werden.

Für die Auswertung der mündlichen Befragung auf der Straße und der anschließend zu erarbeitenden Matrix der Verkehrsbeziehungen wurden deshalb das Untersuchungsgebiet und das Umland von Speyer in Verkehrsbezirke eingeteilt, so dass die erfragten Ortsangaben datentechnisch bearbeitet werden konnten.

##### **Durchgangsverkehr**

Erfüllt eine Orts- oder Stadtstraße neben anderen Funktionen auch die einer regionalen oder überregionalen Verbindung zum übergeordneten Straßennetz, so treten dort auch Durchgangsverkehre auf.

Der Durchgangsverkehr stellt als nicht ortsgebundener Verkehr die Menge an Belastung dar, die weder Quelle noch Ziel im Planungsraum hat. Dieser Verkehr soll nach Möglichkeit aus den Orts- und Stadtstraßen ferngehalten werden. Dabei ist davon auszugehen, dass Maßnahmen gegen den Durchgangsverkehr nur zu dessen Verlagerung, nicht aber zu seiner Vermeidung führen.

Die definitorische Bestimmung von Durchgangsverkehr ist von der räumlichen Abgrenzung eines Innen- von einem Außenbereich abhängig. Die Schnittstelle zwischen Innen- und Außenbereich wird durch die Befragungsstellen (vgl. Zählstellenplan 01) gebildet.

##### **Quell- und Zielverkehr**

Neben den Angaben zum Durchgangsverkehr erhält man aus den Befragungen an den Außenquerschnitten die Anteile des Quell- und Zielverkehrs für die einzelnen Ein- und Ausfallstraßen.

**Binnenverkehr**

Das Binnenverkehrsaufkommen und die Ströme des Binnenverkehrs sollen durch eine schriftliche Befragung der Haushalte bestimmt werden.

In nachfolgender Tabelle sind die Verkehrsarten bezogen auf den Kordon von Speyer zusammengestellt. Dabei ist anzumerken, dass es sich nur um Fahrzeuge und Fahrten handelt, die am Kordon erfasst worden sind. Fahrten, die innerhalb des Kordons fahren (Binnenverkehr), bleiben in dieser Zusammenstellung unberücksichtigt.

Des Weiteren ist festzuhalten, dass der externalisierte Binnenverkehr und der Durchgangsverkehr den Kordon zweimal passieren – einmal bei der Einfahrt und das andere Mal bei der Ausfahrt. Aus diesem Grund werden in nachfolgender Tabelle sowohl die erfassten Kfz/24 h als auch die Fahrten/24 h dargestellt.

Unter externalisiertem Binnenverkehr sind diejenigen Verkehre zu verstehen, die Fahrtquelle und Fahrtziel innerhalb des Innenstadtkordons haben und die aufgrund der Lagegunst jedoch für die Fahrt das außerhalb des Kordons liegende Straßennetz und nicht das Binnenstraßennetz nutzen. Hierzu muss dieser Verkehr die Kordongrenze zweimal überqueren.

Tabelle 12: Verkehrsarten

Verkehrsart	2010		
	Kfz/24 h Kordongrenzen	Fahrten/24 h Kordongrenzen	Anteil in %
Externalisierter Binnenverkehr	10.070	20.150	9 %
Ziel und Quellverkehr	107.300	107.300	90 %
Durchgangsverkehr	1.310	2.650	1 %
<b>Summe</b>	<b>118.680</b>	<b>130.100</b>	<b>100 %</b>

Diese Tabelle zeigt, dass der Quell- und Zielverkehr mit 90 % den größten Anteil des Gesamtverkehrs am Außenkordon ausmacht.

Dieser Verkehr hat seine Quelle in Speyer und sein Ziel im Umland oder umgekehrt. Wie bereits erläutert handelt es sich bei den 9 % externalisierten Binnenverkehrs um Verkehr, der seine Quelle **und** sein Ziel in Speyer hat, dabei jedoch den Kordon zweimal überquert.

Aufgrund des die Stadt Speyer auf drei Seiten umschließenden Schnellstraßenrings ist dies nachvollziehbar.

In den Spitzenzeiten ist die Route von Speyer-Süd nach Speyer-Nord über die B 39 / B 9 wesentlich attraktiver als der Weg durch die Innenstadt.

Durchgangsverkehr gibt es aufgrund des Schnellstraßenrings praktisch keinen.



## 5. UNFALLANALYSE

Um Konfliktpunkte im vorhandenen Straßennetz zu bestimmen, ist es notwendig, eine Unfallanalyse durchzuführen, bei der Unfallschwerpunkte ermittelt werden.

Grundlage für die entsprechenden Erhebungen im Bereich Speyer ist das umfangreiche Unfallstatistikarchiv der ortsansässigen Polizeiinspektion, der für die Mithilfe an dieser Stelle gedankt wird. Es wurden nur polizeilich registrierte Unfälle in die Untersuchung einbezogen.

Ein Unfallschwerpunkt ist als Ort definiert, an dem in einem Jahr mindestens 5 Unfälle gleicher Ursache und gleicher Fahrtrichtung passiert sind. Knotenpunkte mit Unfallhäufung wurden in dieser Untersuchung zusätzlich berücksichtigt, wenn mindestens drei Unfälle pro Jahr verschiedener Ursachen auftraten.

Folgende Knotenpunkte/Querschnitte mit Unfallhäufung können festgestellt werden:

- KP 05: Schifferstadter Straße / Rampe B 9 Nord
- KP 06: Schifferstadter Straße / Rampe B 9 Süd
- QS: Schifferstadter Straße / Höhe Eibenweg \*
- KP 09: Schifferstadter Straße / Wormser Landstraße / Landwehrstraße
- KP 34: Bahnhofstraße / Wormser Landstraße / Wormser Straße
- KP 38: Friedrich-Ebert-Straße / Burgstraße \*
- KP 63: Industriestraße / B 39 / Karl-Leiling-Allee
- QS: B 39 (Rheinbrücke)

\* Diese Punkte wurden bereits im Jahr 2012 entschärft.

Anlagen 04 - 07 In der vorliegenden Untersuchung wurden die Verkehrsunfälle im Zeitraum vom 01. November 2009 bis 31. Oktober 2010 untersucht. Hierbei werden die Unfälle Gesamt (Anlage 04) ausgewiesen sowie in detaillierten Auswertungen die Unfälle an denen Radfahrer (Anlage 05) und Fußgänger (Anlage 06) beteiligt waren. Die Unfälle an denen Schwerverkehr beteiligt war, kann Anlage 07 entnommen werden. Bei der Auswertung wurden die Unfälle nach den 7 Unfalltypen unterschieden. Diese werden wie folgt beschrieben:

- Typ 1: Fahr Unfall
- Typ 2: Abbiege-Unfall
- Typ 3: Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- Typ 4: Überschreiten-Unfall
- Typ 5: Unfall durch ruhenden Verkehr
- Typ 6: Unfall im Längsverkehr
- Typ 7: Sonstiger Unfall

Des Weiteren werden Angaben zum entstandenen Sachschaden und dem Grad der Verletzung (Tote, Schwerverletzte, Leichtverletzte) der Unfallopfer gemacht.

PLAN 05

Die Querschnitte mit 10 und mehr Unfällen werden auf dem Plan **Unfallanalyse** dargestellt. Hier sind zudem die Unfallhäufungsstellen gekennzeichnet.

In den Straßen Am Rübsamenwühl, der Auestraße und der Wormser Landstraße fanden eine große Anzahl der jeweiligen Unfälle exakt vor oder auf demselben Grundstück statt. Hierbei handelte es sich um Kundenstellplätze von Marktkauf in der Straße am Rübsamenwühl, von Kaufland in der Auestraße und von Bauhaus in der Wormser Landstraße.

Folgende Straßenzüge weisen mehr als 30 Unfälle im betrachteten Zeitraum auf:

- Auestraße
- Bundesstraße B 39
- Bundesstraße B9
- Bahnhofstraße
- Hilgardstraße
- Iggelheimer Straße
- Industriestraße
- Kurt-Schumacher-Straße
- Landauer Straße
- Schützenstraße
- Tullastraße
- Wormser Landstraße

Eine hohe Anzahl von Schwer- und Leichtverletzten ist insbesondere an den folgenden Straßenzügen festzustellen:

- Bundesstraße B 39
- Bundesstraße B 9
- Bahnhofstraße
- Dudenhofer Straße
- Iggelheimer Straße
- Landwehrstraße
- Schützenstraße
- Wormser Landstraße

## 6. BETRIEBSBEFRAGUNG

Anlage 08

Im Rahmen einer Firmenbefragung wurden rd. 70 Firmen bzw. Behörden angeschrieben und gebeten, einen Fragebogen bzgl. der Anzahl der Mitarbeiter, des Modal-Split der Mitarbeiter, der Anzahl von Mitarbeiterparkplätzen, des Lieferverkehrs etc. auszufüllen. Der Fragebogen ist Anlage 08 zu entnehmen.

Etwas mehr als die Hälfte der Betriebe (57 %) hat den Fragenbogen zurückgesandt.

Anhand der Daten konnte der Modal-Split der Beschäftigten ermittelt werden, der in nachfolgender Tabelle aufgelistet ist. Es ist bei den Zahlen jedoch zu berücksichtigen, dass die Stichprobe mit rd. 8.200 Beschäftigten sehr gering ist.

Tabelle 13: Modal-Split der Beschäftigten

Modal-Split	2010	
	absolut	prozentual
Fuß	317	4 %
Rad	890	11 %
ÖPNV	451	5 %
PKW-Mitfahrer	825	10 %
PKW	5.693	69 %
LKW-Mitfahrer	0	0 %
LKW	27	0 %
<b>Summe</b>	<b>8.203</b>	<b>100 %</b>

Viele Unternehmen halten eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen für ihre Mitarbeiter vor, bei anderen Unternehmen reicht allerdings die Zahl der Stellplätze nicht aus.

Vergleicht man die Anzahl der Pkw-Fahrer mit der Anzahl der Mitarbeiterstellplätze, so stellt man fest dass 69 % des erforderlichen Stellplatzbedarfs durch Mitarbeiterstellplätze abgedeckt sind.

Der Rest der Fahrzeuge muss im Straßenraum abgestellt werden. Dies erzeugt in einigen Gebieten einen enormen Parkdruck.

Des Weiteren konnten auch Verbesserungsvorschläge zur Erschließung des Standortes angegeben werden.

Hier wurde eine mangelnde Anbindung des ÖPNV an das Gewerbegebiet West, das Gewerbegebiet Ost und insbesondere an das Gewerbegebiet Süd bemerkt.

Andere bemängelten die Wegweisung zum Gewerbegebiet West von der B 9 aus. Das Sealife-Zentrum beklagt die mangelhafte Ausschilderung seines Unternehmens zu den nächstgelegenen Parkplätzen.

Ein Unternehmen in der Siemensstraße bemerkt, dass die Ausweisung von Parkplätzen des S-Bahn-Haltepunkts nicht ausreichend sei. Auch seien die einzelnen Betriebszufahrten in der Siemensstraße für Ortsunkundige schwer zu erkennen.

Ein in der Industriestraße ansässiges Unternehmen wünscht einen Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Am Technikmuseum / Zufahrt B 39 / Industriestraße, da die Zufahrt zu ihrem Betrieb durch die Lichtsignalanlage gestört wäre.

Auch das „wilde“ LKW-Parken in den Gewerbegebieten West und Süd wird beobachtet und störe den Betriebsablauf in den eigenen Betrieben.

## 7. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR/STADTBUSSYSTEM 2014

### 7.1 Allgemeines

Bei ständig wachsenden Mobilitätsansprüchen und gleichzeitig weiter steigenden Verkehrsbelastungen im vorhandenen Straßennetz ist ein leistungsfähiges und optimal an die Wünsche der Fahrgäste abgestimmtes Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von immer größer werdender Bedeutung.

Der Öffentliche Personennahverkehr hat die Aufgabe, bedeutende Standorte für Angebot zur Befriedigung der Grundbedürfnisse und der Daseinsvorsorge wie Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholung zu erschließen und miteinander zu verbinden.

Für den Personenkreis, der nicht oder nicht ständig über individuelle Verkehrsmittel verfügt, soll der Öffentliche Personennahverkehr die Mobilität ermöglichen. Darüber hinaus ist ein attraktiver ÖPNV in der Lage, das Straßennetz vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und somit zur Verbesserung der Umweltverhältnisse beizutragen.

Für die Attraktivität des ÖPNV sind eine Reihe von Kriterien des Bedienungsangebotes ausschlaggebend, wie

- Linienführung
- Haltestellenlage und Einzugsbereiche
- Bedienungshäufigkeiten
- Reisezeiten zu wichtigen Zielen
- Netzverknüpfung und Umsteigemöglichkeiten
- Tarifgestaltung
- Ausstattungsmerkmale und Komfort
- Fahrgastinformation und -abfertigung

Grundvoraussetzung für eventuell mögliche Verbesserungen der bestehenden ÖPNV-Strukturen ist die detaillierte Kenntnis des vorhandenen Angebotes und der entsprechenden Fahrgastzahlen.

Speziell die Ermittlung der Belastungszahlen und der Fahrtbeziehungen der ÖPNV-Fahrgäste ist nur durch umfangreiche Erhebungen möglich. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Speyer konnte dabei auf vom Ingenieurbüro IVV, Aachen/Berlin im Rahmen einer Gesamterhebung für den Rhein-Neckar-Verkehrsverbund durchgeführte Verkehrserhebung aus dem Jahr 2007 zurückgegriffen werden.

Schulbus- sowie Sonderverkehre oder Reisebusse wurden bei den Auswertungen und Darstellungen nicht berücksichtigt.

In Zukunft ist eine weitere Zunahme des Fahrgastaufkommens zu erwarten, da gestiegene Kraftstoffpreise immer mehr Pkw-Benutzer veranlassen, auf den ÖPNV umzusteigen. Folglich sind Überlegungen anzustellen, wie das Busnetz effektiver genutzt werden kann.

Hinzu kommt, dass sich durch die gestiegenen und weiterhin steigenden Kfz-Belastungen auf einem heute bereits partiell stark belasteten Straßennetz die Wartezeiten an den Knotenpunkten auch für den ÖPNV zu den Hauptverkehrszeiten bis zum Jahr 2020 deutlich erhöhen werden. Dies wiederum kann die Attraktivität des ÖPNV vermindern, wenn nicht alle technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um einen Vorrang dieser Mobilitätsform zu gewährleisten (durchgängiges Buschbeschleunigungssystem).

Mit Wirkung zum 01.01.2014 wird in Speyer ein neues Stadtbussystem eingeführt. Aus diesem Grunde wurde auf die Analyse und Darstellung des Bestandssystems innerhalb des Planwerks verzichtet. Vielmehr soll auch aus Gründen der Aktualität auf den zukünftigen Stadtbusverkehr eingegangen werden.

## 7.2 Stadtbussystem 2014

Auf der Grundlage des Stadtratsbeschlusses vom 04.07.2013 erfolgt die Linienbedienung der Linien 561 – 568 mit insgesamt 10 Stadtbussen. Das Liniennetz ergibt sich hierbei aus dem künftigen Liniennetzplan. Die einzelnen Linien sind bezüglich ihres Linienverlaufes nachfolgend textlich aufgeführt und werden durch die Grundfahrpläne visualisiert. Die Linienverläufe stellen sich wie folgt dar:

### Linie 561

ZOB – Bahnhofstraße - Obere Langgasse – Dudenhofer Str. – Freiherr vom Stein – Otto-Mayer-Straße – Butenschönstraße – Holzstraße – Geisselstraße – Dudenhofer Straße – Obere Langgasse – Bahnhofstraße – ZOB

Hinweis zu Linie 561:

Linie verkehrt im Stundentakt. Liniennetzknüpfung mit Linie 566 und 567 (ein Bus).

### Linie 562

Industriestraße – Am Flugplatz – Rheinhäuser Str. – Winterheimerstraße - Lindenstraße – Kreiselverbindung Paul-Egell-Straße - zurück - Hilgardstraße – Barth-Weltz-Platz – Gilgenstraße – Postplatz – Bahnhofstraße – Obere Langgasse – Dudenhofer Straße – Theodor-Heuss-Straße – Josef-Schmitt-Straße – Schandainstraße – Am Woogbach – Kurt-Schumacher-Straße - Landwehrstraße – Brunckstraße – Armensünderweg – Karl-Spindler-Straße – Friedrich-Ebert-Straße – Bahnhofstraße – ZOB und zurück

Hinweise zu Linie 562:

Linie verkehrt im Halbstundentakt; im Parallelverkehr (bei gleichem Linienverlauf) mit Linie 563 im 15-Min-Takt. Eine Linienführung über die Ludwig-Uhland-Straße hätte massive Eingriffe in den ruhenden Verkehr erforderlich gemacht (Verlust an Stellflächen zur Ausweisung von Haltestellen und Ausweichbuchten für MIV).

Zusätzlich gelingt Stichverbindung zwischen den Kreisverkehren Paul-Egell-Straße entlang des neuen Hauptzugangs Diakonissenkrankenhaus und damit auch die Anbindung des Neubaugebietes Normand durch Ausweisung zusätzlicher Haltepunkte. Auch für die Bewohner des Stadtteils Süd ist über die Unterführung Am Germansberg/Kardinal-Wendel-Straße eine zusätzliche komfortable Ausweitung der Angebotsqualität im Stadtbusverkehr erreicht.

### Linie 563

Windthorstraße – Kardinal-Wendel-Straße – Closweg – Paul-Egell-Straße - Landauer Straße – Karolingerstraße – Hirschstraße – Bismarckstr – Landauer Straße – Gilgenstraße – Postplatz – Bahnhofstraße – Obere Langgasse – Dudenhofer Straße - Theodor-Heuss-Straße – Kurt-Schumacher-Straße – Im Erlich – Iggelheimer Straße - Friedrich- Ebert – Straße – Bahnhofstraße - ZOB und zurück

Hinweise zu Linie 563:

Linie verkehrt im Halbstundentakt; im Parallelverkehr (bei gleichem Linienverlauf) mit Linie 562 im 15-Min-Takt. Neuer S-Bahnhaltepunkt Süd wird in Linienverlauf eingebunden und erschließt somit auch über die Unterführung Dr.-von-Hörmann-Straße den Oberkämmerer. Das Haltestellennetz in den Bereichen der Neuerschließung muss komplett (S-Bahn-Haltepunkt und Im Erlich) neu hergestellt und ausgewiesen werden.

### Linie 564

Die Linie 564 geht ab Birkenweg in Linie 565 über (Linienwechsel).

Pfalz-Flugzeugwerke - Geibstraße - Am Technik-Museum – Klipfelsau – Domplatz – Maximilianstraße – Postplatz – Bahnhofstraße – ZOB – Bahnhofstraße – Kreuzung Rauschendes Wasser – Wormser Landstraße – Auestraße – Tullastraße - Waldseer Straße – Am Sandhügel – Birkenweg - Spaldinger Straße – Waldseer Straße - Landwehrstraße – Iggelheimer Straße – Friedrich-Ebert-Straße - Bahnhofstraße – ZOB – Bahnhofstraße - Postplatz – Maximilianstraße – Domplatz – Klipfelsau – Geibstraße – Pfalz-Flugzeugwerke

Hinweise zu Linie 564:

Linie verkehrt im Halbstundentakt; im Parallelverkehr (bei gleichem Linienverlauf) mit Linie 565 (heutiger Shuttle-Abschnitt und insbesondere SP-Nord) im 15-Min-Takt. S-Bahn-Anschluss SP-Nord/West wird ebenso erschlossen wie das Nahversorgungszentrum SP-West in der Iggelheimer Straße.

Parallele Linienführungen 564 und 565 ab Verkehrsknoten Waldseer Straße – Am Sandhügel – Birkenweg – Spaldinger Straße – Waldseer Straße bietet erhebliche Einsparungseffekte, da vorhandenes Haltestellennetz unverändert genutzt werden kann.

Die Endhaltestelle Bademaxx/Geibstraße ist als Wendepunkt nicht rechtssicher vergabefähig gewesen. Bereits die heutigen Midibusse überfahren beim Wendevorgang auf der Straße den Bürgersteig. Deshalb erfolgt die Durchbindung bis PFW-Werktor, da dort Wendepunkt vorhanden ist. Hierdurch bedarf es keiner kostenaufwändigen Herstellung eines Wendepunktes in der Geibstraße. Das Haltestellennetz muss geringfügig ergänzt werden.

#### Linie 565

Die Linie 565 geht ab dem Birkenweg in Linie 564 über (Linienwechsel)

Pfalz-Flugzeugwerke - Geibstraße - Am Technik-Museum – Klipfelsau – Domplatz – Maximilianstraße – Postplatz – Bahnhofstraße – ZOB – Bahnhofstraße – Kreuzung Rauschendes Wasser - Friedrich-Ebert-Straße - Iggelheimer Straße – Landwehrstraße – Kreuzung Wartturm – Waldseer Straße – Am Sandhügel – Birkenweg – Spaldinger Straße – Tullastraße – Auestraße – Wormser Landstraße – Bahnhofstraße – ZOB – Postplatz – Maximilianstraße – Domplatz – Klipfelsau – Geibstraße – Pfalz-Flugzeugwerke

Hinweise zu Linie 565:

Linie verkehrt im Halbstundentakt; im Parallelverkehr (bei gleichem Linienverlauf) mit Linie 564 (heutiger Shuttle-Abschnitt und insbesondere SP-Nord) im 15-Min-Takt. Parallele Linienführungen 565 und 564 ab Verkehrsknoten Waldseer Straße – Am Sandhügel – Birkenweg – Spaldinger Straße – Waldseer Straße bietet erhebliche Einsparungseffekte da vorhandenes Haltestellennetz unverändert genutzt werden kann. Das Haltestellennetz muss geringfügig ergänzt werden.

#### Linie 566

ZOB – Bahnhofstraße – Wormser Landstraße – Viehtriftstraße – Pulverturmweg - Mausbergweg – Viehtriftstraße – Wormser Landstraße – Bahnhofstraße – ZOB

Hinweise zu Linie 566:

Linie verkehrt im Stundentakt. Linienverknüpfung mit Linie 561 und 567 (ein Bus). Das Haltestellennetz muss geringfügig ergänzt werden.

#### Linie 567

ZOB – Bahnhofstraße – Hirschgraben – Petschengasse – Fritz-Ober-Straße – Ziegelofenweg – Franz-Kirrmeier-Straße – Am Heringsee – Am Eselsdamm – Ziegelofenweg – Fritz-Ober-Straße- Petschengasse – Hirschgraben – Bahnhofstraße – ZOB

Hinweise zu Linie 567:

Linie verkehrt im Stundentakt. Linienverknüpfung mit Linie 561 und 566 (ein Bus). Da Linie 562 (alt) entfällt, ist das Schulzentrum Ost im Stundentakt angebunden, jedoch gelingt durch veränderte Linienführung eine Anbindung der neu entstandenen Wohnbebauung im Stadtteil Ost.

Zur Gewährleistung der Taktzeiten ist eine Signalisierung mit Busbeschleunigungsmaßnahme an der Einmündung Ziegelofenweg/Franz-Kirrmeier-Straße geplant. Das Haltestellennetz in den Bereichen der Neuerschließung muss komplett hergestellt und ausgewiesen werden.

Linie 568 / „Römerberglinie“

ZOB – Bahnhofstraße – Postplatz – Maximilianstraße – Domplatz – Industriestraße – Karl-Leiling-Allee – Paul-Egell-Straße – Landauer Straße – Berghausen - Heiligenstein – Mechtersheim und zurück

Hinweise zu Linie 568:

Linie verkehrt im Stundentakt und wurde durch Beschluss des Stadtrates in das Liniennbündel Speyer übernommen.

Ferner erfolgt nun eine Anbindung von Römerberg mit Neuerschließung direkt an das Diakonissen-KHS über Domplatz – Maximilianstraße an den Postplatz. Takt besteht samstags nur bis zur Mittagszeit und an Sonntagen nicht.

Linie 569

ZOB – Bahnhofstraße – Wormser Landstraße - Auestraße – Kreisel Rübsamenwühl/Hasenpfeiler- Weide – Auestraße – Wormser Landstraße – Bahnhofstraße – ZOB – Bahnhofstraße - Kreuzung Rauschendes Wasser – Friedrich-Ebert-Straße – Iggelheimer Straße – Kreisel Lyautey – Iggelheimer Straße – Kurt-Schumacher-Straße – Theodor-Heuss-Straße - Lessingstraße – Heinrich- Heine-Straße – Quartiersmensa SP-West – Rainer-Maria-Rilke-Weg – Ludwig-Uhland-Straße – Theodor-Heuss-Straße – Kurt-Schumacher-Straße – Iggelheimer Straße – Kreisel Lyautey – Iggelheimer Straße - Friedrich-Ebert-Straße - Bahnhofstraße – ZOB

Hinweise zu Linie 569:

Die Linie verkehrt im Stundentakt von Montag-Freitag, 08.00-18.00 Uhr; keine Taktung an Samstagen und Sonntagen. Die Verkehrserbringung ist mit Kleinbussen vorgesehen; keine Verwendung von Standardlinienbussen.

Das Haltestellennetz in den Bereichen der Neuerschließung muss komplett (Auestraße, Iggelheimer Straße, SP-West) hergestellt und ausgewiesen werden.

Als zusätzlicher Leistungsbaustein wurde durch Beschluss des Stadtrates die Ausweitung der Betriebszeiten auf den Linien 562, 563 und 564 an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen bis 24.00 Uhr beschlossen. Dieses Ziel wurde auch für die Linie 568 formuliert, wobei hier die Zustimmung des Rhein-Pfalz-Kreises auch bezüglich der Kostenaufteilung erfolgen muss.

## 8. RUHENDER VERKEHR

### 8.1

#### Gebietseinteilung des Innenstadtbereichs in Quartiere

Da der Parkraum in der Innenstadt begrenzt ist, wird dieser in der Stadt Speyer bewirtschaftet und reglementiert.

Das Innenstadtbereich wurde in 11 Parkierungs-Quartiere eingeteilt, in denen Sonderparkberechtigungen für Bewohner eingeführt wurden.

Die Bewohner der jeweiligen Quartiere können bei der Verwaltung einen Ausweis beantragen, der sie berechtigt innerhalb des Quartiers auf den dafür ausgewiesenen Stellplätzen zu parken.

Im unmittelbaren Bereich von Geschäften, ist das Parken auch für gebietsfremde Fahrzeuge auf „freien“ Stellplätzen möglich. Diese Stellplätze sind bewirtschaftet und damit gebührenpflichtig.

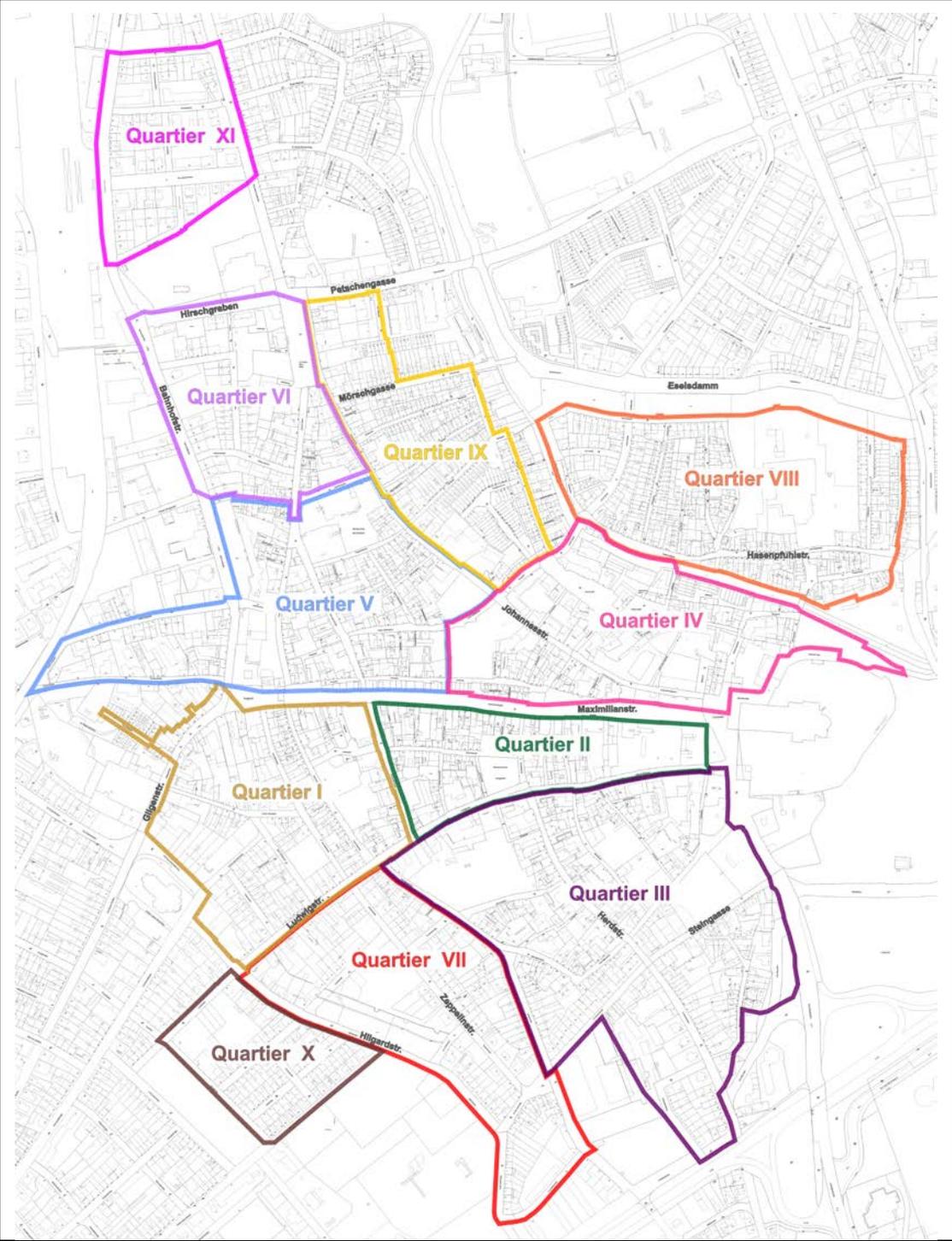
In der nachfolgenden Tabelle ist die Lage der einzelnen Quartiere angegeben:

Tabelle 14: Gebietseinteilung der einzelnen Quartiere

Quartier	Lage
Quartier I	Innenstadt südlich Postplatz
Quartier II	Innenstadt südlich Maximilianstraße
Quartier III	Gebiet Herdstraße / Große Pfaffengasse
Quartier IV	Innenstadt nordöstlich Maximilianstraße
Quartier V	Innenstadt nordwestlich Maximilianstraße
Quartier VI	St.-Guido-Stiftsplatz / Hirschgraben
Quartier VII	Zeppelinstraße / Diakonissenkrankenhaus
Quartier VIII	Hasenpfehlstraße / Grüner Winkel
Quartier IX	Mörschgasse / Mehlgasse
Quartier X	Salierstraße / Slevogtstraße
Quartier XI	Bahnhofsviertel

Zusätzlich kann die Lage der Quartiere der nachfolgenden Abbildung entnommen werden:

Abbildung 02: Einteilung des Innenstadtgebiets in Bewohner-Quartiere



## 8.2 Stellplatzangebot

Das in den Quartieren vorhandene Stellplatzangebot ist eingeteilt in folgende Stellplatztypen:

- Bewohnerstellplätze
- Kurzzeitstellplätze mit Parkscheibe
- Mixed Stellplätze Bewohner / Kurzzeit 1 Std.
- Mixed Stellplätze Bewohner / gebührenpflichtig
- gebührenpflichtige Stellplätze
- freie Stellplätze
- Behindertenstellplätze
- Kraftradstellplätze

PLAN 06

Die Lage der einzelnen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist auf Plan 06 grafisch dargestellt. Die Anzahl der entsprechenden Stellplätze (Stp.) pro Quartier ist in nachfolgender Tabelle aufgelistet:

Tabelle 15: Zusammenstellung der Stellplatztypen je Quartier

Stellplatztyp	Quartier											Summe
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	
Bewohnerstellplätze	130	56	115	71	82	20	88	161	119	58	35	935
Kurzzeitstellplätze mit Parkscheibe	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5
Mixed-Stellplätze. Bewohner / Kurzzeit 1 Stunde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	26
Mixed-Stellplätze Bewohner / gebührenpflichtig	28	0	57	20	85	50	55	28	11	0	121	455
Gebührenpflichtige Stellplätze	84	79	44	112	18	113	47	0	0	0	0	497
Freie Stellplätze	120	0	108	1	6	51	85	120	23	133	14	661
Behindertenstellplätze	1	3	7	5	6	1	3	0	0	0	0	26
Kraftradstellplätze	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Summe Stellplätze</b>	<b>363</b>	<b>138</b>	<b>332</b>	<b>209</b>	<b>202</b>	<b>235</b>	<b>278</b>	<b>309</b>	<b>153</b>	<b>191</b>	<b>196</b>	<b>2.606</b>

In der nachfolgenden Tabelle sind die Stellplätze der 23 öffentlichen Parkhäuser und Parkplätze in der Innenstadt von Speyer zusammengestellt.

Tabelle 16: Zusammenstellung Parkhäuser/Parkplätze

Parkierungsanlage		Stellplatzangebot
P 1	Parkhaus Zentrum (Heydenreichstraße)	282
P 2.1	Parkplatz Sparkasse Speyer (Willy-Brandt-Platz)	63
P 2.2	Parkplatz Sparkasse Speyer (Armbruststraße)	58
P 3	Parkplätze am Dom	160
P 4	Parkhaus Kornmarkt (Große Greifengasse)	100
P 5.1	Parkplatz St.-Guido-Stifts-Platz	15
P 5.2	Parkplatz Hirschgraben	70
P 6	P+R Parkhaus am Bahnhof	283
P 7	P+R Parkplatz Festplatz	720
P 8	P+R Parkplatz Naturfreundehaus	370
P 9	P+R Parkplatz bademaxx	200
P 10	Parkplatz Neufferstraße	30
P 11	Parkhaus Mühlturnpassage	180
P 12	Parkplatz Mühlturnstraße	45
P 13	Parkplatz Stadthalle	120
P 15	Parkplatz Königsplatz	54
P 16	Parkplatz Löffelgasse	65
P 17	Parkplatz Gedächtniskirche	25
P 18	P+R Parkplatz Technik Museum	1.050
P 19	Parkplatz Stiftungs Krankenhaus	56
P 20	Parkplatz Finanzamt	85
P 21	Parkplatz Volksbank Obere Parkzone	60
P 22	Parkplatz Volksbank Untere Parkzone	20
P 23	Parkplatz St. Josefs-Kirche	33

### 8.3

#### Stellplatznachfrage

Die Stellplatznachfrage wurde in den einzelnen Quartieren am 11. November 2010 bzw. 20. Januar 2011 (Nacherhebung) in der Zeit von 15.00 bis 19.00 Uhr erfasst.

PLAN 06

Das Ergebnis ist auf Plan 06 in Form von Belegungsganglinien dargestellt:

Anhand der Belegungsganglinien lässt sich feststellen, dass in den meisten Quartieren, das Stellplatzangebot größer ist als die Stellplatznachfrage. Lediglich im Quartier II wird das Stellplatzangebot in der Zeit von 16.00 bis 17.00 Uhr leicht überschritten.

Auch wenn die Amplitude der Belegungsganglinie meist gering ist, so ist doch in einigen Quartieren in den Abendstunden ein Anstieg der Nachfrage festzustellen und in anderen Quartieren eine Abnahme.

Dies lässt sich durch die Struktur des jeweiligen Gebietes erklären. So sind die Quartiere mit einer steigenden Stellplatznachfrage in den Abendstunden (Quartiere I, IV, VIII und XI) dem überwiegenden Zweck Wohnen zuzuordnen.

Die übrigen Quartiere (Quartiere V, VII und X) bei denen die Stellplatznachfrage in den Abendstunden sinkt, sind dem Zweck Arbeiten / Einkaufen / Besorgen zuzuordnen.

Es gibt aber auch Quartiere (Quartiere II, III VI und IX), in denen die Stellplatznachfrage im Erhebungszeitraum relativ gleich bleibt. In diesen Gebieten ist die Nutzung Wohnen / Arbeiten ähnlich bedeutend

Obwohl das Stellplatzangebot in den meisten Quartieren noch ausreichend ist, sind insgesamt 100 Falschparker zur gleichen Zeit registriert worden.

Insbesondere in der Maximilianstraße (8 Falschparker), der Hilgardstraße (7 Falschparker) und der Stuhlbrudergasse (6 Falschparker) wurde falsch geparkt.

### 8.4

#### Tarifstruktur

Die Tarife sind durch die Gebührensatzung der Stadt Speyer vom 21. Dezember 2012 festgelegt. Den einzelnen Straßenabschnitten sind Tarifzonen zugeordnet, die leicht gestaffelt sind.

Die Tarifzonen A und B beziehen sich auf den Innenstadtbereich und die Tarifzonen C bis E hauptsächlich auf Parkplätze im innenstadtnahen Außenbereich (Festplatz, Hirschgraben, Stadthalle).

PLAN 06

In Tabelle 17 sind die einzelnen Tarifzonen aufgelistet. Zudem sind auf Plan 06 die jeweiligen Straßenabschnitte mit den einzelnen Tarifzonen entsprechend unterschieden. Für einige Straßenabschnitte weichen die Gebühren der Tarifzone etwas ab, sie sind im Plan 06 ebenfalls gekennzeichnet.

Tabelle 17: Tarifstruktur der einzelnen Parkzonen nach Parkgebührensatzung vom 21. Dezember 2012

<b>Tarif A</b>	
Höchstparkdauer	2 Stunden
20 Minuten	0,50 €
1 Stunde	1,50 €
2 Stunden	3,00 €
Montag bis Sonn-/Feiertag	7.00 - 19.00 Uhr
<b>Tarif B</b>	
Höchstparkdauer	3 Stunden
30 Minuten	0,50 €
1 Stunde	1,00 €
2 Stunden	2,00 €
3 Stunden	3,00 €
Montag bis Sonn-/Feiertag	7.00 - 19.00 Uhr
<b>Tarif C</b>	
Höchstparkdauer	keine
1 Tag	2,00 €
1 Monat	15,00 €
1 Jahr	130,00 €
Montag bis Samstag	8.00 - 18.00 Uhr
<b>Tarif D</b>	
Höchstparkdauer	keine
2 Stunden	2,00 €
1 Tag	3,00 €
1 Monat	15,00 €
1 Jahr	130,00 €
Montag bis Sonntag	8.00 - 18.00 Uhr
<b>Tarif E</b>	
Höchstparkdauer	keine
30 Minuten	0,50 €
1 Stunde	1,00 €
2 Stunden	2,00 €
1 Tag	3,00 €
1 Monat	15,00 €
1 Jahr	130,00 €
Montag bis Samstag	8.00 - 18.00 Uhr
<b>Tarif F</b>	
Höchstparkdauer	1 Stunde
20 Minuten	0,50 €
1 Stunde	1,50 €
Montag bis Samstag	7.00 - 18.00 Uhr

Für die Parkhäuser gelten die folgenden Parkgebühren:

Tabelle 18: Tarifstruktur der Parkhäuser

Parkierungsanlage		Stellplatzangebot
P 1	Parkhaus Zentrum (Heydenreichstraße)	€ 1,50 / Stunde € 2,50 / Tag
P 2.1	Parkplatz Sparkasse Speyer (Willy-Brandt-Platz)	bis 20 Min. kostenlos € 1,50 / Stunde, € 2,00 / jede weitere Stunde € 10,00 / Tag € 0,50 / Stunde; Nachttarif (20.00 bis 06.00 Uhr)
P 2.2	Parkplatz Sparkasse Speyer (Armbruststraße)	siehe P 2.1
P 3	Parkplätze am Dom	€ 1,50 / Stunde
P 4	Parkhaus Kornmarkt (Große Greifengasse)	€ 1,50 / Stunde
P 5.1	Parkplatz St.-Guido-Stifts-Platz	Mo.-So./Feiertag 07.00 -19.00 Uhr € 1,00 / Stunde, € 3,00 / Tag, € 15,00 / Monat
P 5.2	Parkplatz Hirschgraben	Mo.-Sa. 08.00 -18.00 Uhr € 1,00 / Stunde, € 15,00 / Monat, € 130,00 / Jahr
P 6	P+R Parkhaus am Bahnhof	bis 30 Min. kostenlos € 1,00 / Stunde, € 4,00 / Tag
P 7	P+R Parkplatz Festplatz	€ 2,00 / 2 Stunden, € 3,00 / Tag inkl. City - Shuttle, € 15,00 / Monat, € 130,00 / Jahr
P 8	P+R Parkplatz Naturfreundehaus	€ 2,00 / 2 Stunden, € 3,00 / Tag, € 15,00 / Monat, € 130,00 / Jahr
P 9	P+R Parkplatz bademaxx	gebührenfrei
P 10	Parkplatz Neufferstraße	€ 1,00 / Stunde, € 3,00 / Tag, € 15,00 / Monat
P 11	Parkhaus Mühlturnpassage	€ 1,00 / Stunde, € 2,00 / Tag
P 12	Parkplatz Mühlturnstraße	€ 1,00 / Stunde, € 4,00 / Tag

Fortsetzung Tabelle 18: Tarifstruktur der Parkhäuser

Parkierungsanlage		Stellplatzangebot
P 13	Parkplatz Stadthalle	Mo.-Sa. 08.00 -17.00 Uhr € 2,00 / Tag, € 15,00 / Monat, € 130,00 / Jahr
P 15	Parkplatz Königsplatz	€ 1,50 / Stunde
P 16	Parkplatz Löffelgasse	€ 1,50 / Stunde
P 17	Parkplatz Gedächtniskirche	€ 2,00 / Stunde, € 15,00 / Monat
P 18	P+R Parkplatz Technik Museum	€ 2,00 / Stunde
P 19	Parkplatz Stiftungs Krankenhaus	Mo.-So./Feiertag 07.00 -19.00 Uhr € 1,50 / Stunde, Höchstparkdauer 3 Std.
P 20	Parkplatz Finanzamt	€ 1,50 / Stunde
P 21	Parkplatz Volksbank Obere Parkzone	bis 20 Min. kostenlos € 1,50 / Stunde mit VR BankCard € 3,50 / Stunde ohne VR Bank- Card
P 22	Parkplatz Volksbank Untere Parkzone	Siehe P 21
P 23	Parkplatz St. Josefs-Kirche	€ 1,50 / Stunde Mo-Sa. 07.00 -18.00 Uhr

## 8.5

### Problembereich Deutsche Rentenversicherung

Hoher Parkdruck herrscht im Umfeld der Deutschen Rentenversicherung in der Eichendorffstraße. In direkter Nachbarschaft der Deutschen Rentenversicherung befinden sich die LSV (Sozialversicherung für Landwirtschaft, Forsten, Gartenbau) der LUFA (Landwirtschaftliche Untersuchungs- und Forschungsanstalt) sowie die Berufsbildenden Schulen.

Zur Ermittlung der Problembereiche im Ruhenden Verkehr wurde eine Parkraumerhebung durchgeführt.

Bei dieser Erhebung wurde neben dem Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr auch der Zeitbereich von 09.00 bis 10.00 Uhr erfasst. Folgende Straßenzüge wurden in die Untersuchung eingebunden:

- Am Wasserturm
- Eichendorffstraße
- Goethestraße
- Sophie-de-la-Roche-Straße
- Heinrich-Heine-Straße
- Lessingstraße
- Theodor-Storm-Weg
- Theodor-Heuss-Straße
- Georg-Kerschensteiner-Straße
- Conrad-Hist-Straße
- Josef-Schmitt-Straße

PLAN 07

Auf Plan 07 ist das Stellplatzangebot dargestellt. Zusätzlich wurde für das gesamte Gebiet eine Belegungsganglinie erstellt. Diese zeigt, dass das Stellplatzangebot von 466 Stellplätzen morgens mit 471 belegten Stellplätzen überschritten wird.

Nachmittags nimmt die Stellplatznachfrage deutlich ab. Die vorhandenen Stellplätze werden vor allem von den Beschäftigten der DRV und RLP belegt

**Aufgrund der Überschreitung des Stellplatzangebots vor allem in den Morgenstunden sind aus Sicht der Gutachter für dieses Gebiet Maßnahmen zur Verbesserung der Stellplatzsituation zu treffen, wofür zusätzliche Erhebungen in diesen Gebieten erforderlich werden. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung kann zu Verdrängungseffekten in angrenzende Bereiche führen.**

## 8.6

### Problembereich Universität / St. Vincentiuskrankenhaus

Ein weiterer Problembereich für den Ruhenden Verkehr bildet der Bereich Universität / Landesbibliothek / Speyerkolleg / Schulzentrum (Hans-Purmann-/ Friedrich-Magnus-Schwerd-Gymnasium) / St. Vincentius-Krankenhaus.

Für dieses Gebiet wurde ebenfalls eine Parkraumerhebung mit den gleichen Erhebungszeitenräumen wie beim vorgenannten Bereich durchgeführt.

Dabei wurde die Stellplatzsituation in den folgenden Straßenzügen untersucht:

- Freiherr-vom-Stein-Straße
- Otto-Mayer-Straße
- Nikolaus-von-Weis-Straße
- Butenschönstraße
- Vincentiusstraße
- Holzstraße
- Geisselstraße
- Hans-Purmann-Allee

PLAN 08

Auf Plan 08 ist das Stellplatzangebot und die Stellplatzbelegung dargestellt.

Im gesamten Gebiet steht dem Stellplatzangebot von 458 Stellplätzen eine Nachfrage morgens von 344 belegten Stellplätzen gegenüber. Am Nachmittag sinkt die Nachfrage bis auf 133 Stellplätze.

In einzelnen Bereichen/Straßenzügen ist jedoch eine Vollauslastung / Überlastung des Stellplatzangebotes festzustellen:

- Otto-Mayer-Straße (Schulzentrum),
- Freiherr-vom-Stein-Straße (Verwaltungshochschule)
- Vincentiusstraße / Holzstraße (St. Vincentiuskrankenhaus / Nikolaus-von-Weis-Schule).

**Obwohl in den Außenbereichen noch freie Stellplatzkapazitäten festgestellt wurden, sollte darüber nachgedacht werden, wie die Parksituation in den o. a. Straßenzügen verbessert werden könnte. Hierfür werden zusätzliche Erhebungen in denen Gebieten erforderlich. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung kann zu Verdrängungseffekten in angrenzende Bereiche führen.**

## 8.7

### Problembereich Diakonissen-Stiftungskrankenhaus

Das Diakonissen-Stiftungskrankenhaus bietet seine Dienste derzeit an 2 Standorten im innenstadtnahen Stadtgebiet von Speyer an (Spitalgasse 1 und Hilgardstraße 26). Es ist geplant, den Standort Hilgardstraße zu erweitern und den Standort Spitalgasse zu schließen.

Für den Standort Hilgardstraße wurde eine Parkraumuntersuchung vorgenommen, dabei liegt der das Krankenhaus umgebende Straßenraum bis auf die Rulandstraße im Quartier VII und im Quartier X. Für das Untersuchungsgebiet wurde zusätzlich die Rulandstraße erfasst sowie das Zeitfenster von 09.00 – 10.00 Uhr untersucht

In die Parkraumerhebung wurden folgende Straßenzüge aufgenommen:

- Fuchsweiherstraße
- Martin-Greif-Straße
- St.-Germain-Straße
- Zeppelinstraße
- Am Drachenturm
- Neufferstraße
- Lindenstraße
- Hilgardstraße
- Ludwigstraße
- Slevogtstraße
- Kreuztorstraße
- Friedensstraße
- Salierstraße
- Diakonissenstraße
- Rulandstraße

PLAN 09

Das Ergebnis der Parkraumerhebung ist dem Plan 09 zu entnehmen. Insgesamt beträgt das Stellplatzangebot in den o. a. Straßenräumen 479 Stellplätze. Dieses Stellplatzangebot wird mit 440 belegten Stellplätzen um 15.00 Uhr nahezu ausgeschöpft.

Viele der o. a. Straßenzüge verfügen über eine Sonderparkberechtigung für Bewohner und stehen somit den Besuchern und Mitarbeitern des Krankenhauses nicht zur Verfügung. Tagsüber, wenn die Bewohner bei der Arbeit sind, bleiben die Stellplätze frei. Auf der anderen Seite sind die Stellplätze nicht für das Bewohnerparken reserviert und überlastet.

Ein Parkhaus ist bereits neben dem neuen Haupteingang geplant. Es werden 297 Stellplätze auf eigenem Gelände des Diakonissen-Stiftungskrankenhauses Hilgardstraße hergestellt. Mit dem Bau der Parkhäuser soll die Parkraumbewirtschaftung in das Umfeld des Diakonissen-Stiftungskrankenhauses Hilgardstraße erweitert bzw. eingeführt werden. Hierzu werden in den Randbereichen weitere Erhebungen erforderlich.

## 8.8

### Problembereich St. Guido-Stifts-Platz / Hirschgraben

Zum Zeitpunkt der Erhebung war die Parkierungssituation am Guido-Stifts-Platz ungeordnet. Zudem wurden auf dem Hirschgraben auf beiden Straßenseiten Möglichkeiten zum Parken angeboten. Das Angebot umfasste 70 Stellplätze auf dem St. Guido-Stifts-Platz und 61 Stellplätzen im Bereich Hirschgraben (inklusive Parkplatz vor der Kirche).

PLAN 10

Das Stellplatzangebot sowie die Stellplatznachfrage von 09.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr können dem Plan 10 entnommen werden

Die Erhebung hat gezeigt, dass das Stellplatzangebot sowohl am Hirschgraben als auch am St. Guido-Stifts-Platz ausgenutzt wird. Im Hirschgraben liegt in der Zeit zwischen 15.00 bis 16.00 Uhr die Stellplatznachfrage über dem Stellplatzangebot.

**Der Vorschlag aus Sicht der Gutachter nach der Erhebung war, dass auch hier Maßnahmen zu treffen sind, die die Parkierungssituation in diesem Bereich strukturieren. Insbesondere die Parkierungssituation in der Wormser Landstraße sollte neu geordnet werden.**

**Der St.-Guido-Stifts-Platz wurde bereits neu gestaltet und die Abstellmöglichkeiten auf dem bislang unbefestigten Platz sowie vor dem Weidenberg neben der LIGA-Bank sind weggefallen. Entlang der Wormser Straße gibt es nun neue Parkmöglichkeiten. Im Rahmen der Überplanung des Platzes wurde das Stellplatzangebot auf ca. 15 Stellplätze im öffentlichen Raum reduziert. Die restlichen 24 Stellplätze stehen den Bewohnern zur Verfügung.**

**Die Gutachter empfehlen im Bereich Hirschgraben die Jahres- und Monatsparker entfallen zu lassen und diese Stellplätze komplett als Kurzzeit- und Tagesparkplätze auszuweisen.**

## 8.9 Parkleitsystem

In den Jahren 1990/1991 wurde in Speyer ein Parkleitsystem mit Restplatzanzeige eingerichtet.

An einigen Schilderstandorten sind statische Schilder vorhanden. Beim bestehenden Parkleitsystem sind fast alle innenstadtrelevanten und öffentlichen Parkierungseinrichtungen eingebunden.



PLAN 11

Von der Stadtverwaltung wurde uns eine Fotodokumentation mit nahezu allen Schilderstandorten übergeben. Im Rahmen einer Ortsbesichtigung wurden diese Schilderstandorte und Schilder-inhalte überprüft und ergänzt. Die Schilderstandort und -inhalte können dem Plan Ruhender Verkehr Parkleitsystem (Plan 11) entnommen werden.



Beispiel PLS Beschilderung in Speyer

Bei den Ortsbesichtigungen und der weiteren Bearbeitung zur Darstellung des Parkleitsystems sind die folgenden Mängel aufgefallen, die aus Sicht der Gutachter behoben werden sollten:

- Das P+R Parkhaus am Bahnhof sollte in das Parkleitsystem aufgenommen werden.
- Dasselbe gilt für das Parkhaus Zentrum/Kaufhof welches in der Beschilderung als Ziel Parkhaus Zentrum oder als Parkhaus Zentrum/Kaufhof ausgewiesen wird.
- Die Parkplätze am Dom sind am Standort Geibstraße sowohl als Park & Ride-Stellplätze als auch als normale Stellplätze ausgewiesen.
- Im Bereich Obere Langgasse befinden sich private Parkplätze mit einem guten Stellplatzangebot. Es sollte darüber nachgedacht werden, diese Parkplätze in das Parkleitsystem aufzunehmen. Dies gilt auch für den Parkplatz Neufferstraße. Auch der Parkplatz an der Bundesagentur für Arbeit sollte in das Parkleitsystem eingebunden werden.
- Die Parkplätze Stadthalle, Parkplatz am Hirschgraben, Parkhaus Willy-Brandt-Platz sind im Nahbereich unzureichend beschildert. Unmittelbar an der Zufahrt zu den betreffenden Stellplätzen fehlt ein Hinweis. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz als solchen zu erkennen.

Das Parkleitsystem von Speyer ist in die Jahre gekommen und bedarf einer generellen Überarbeitung.

**8.10****Busparkplätze**

Im Bereich des Festplatzes sind im südlichen Bereich 18 Busparkplätze ausgewiesen. Die Anzahl der Stellplätze scheint ausreichend zu sein. Probleme gibt es zu Zeiten, an denen der Festplatz für Festivitäten (Brezelfest etc.) genutzt wird.

Der in den letzten Jahren entstandene erhöhte Bedarf an Flusskreuzfahrten auf dem Rhein ist auch in Speyer zu bemerken. Hier entstehen Probleme bei der Andienung der Anlegestellen, da diese nur über teilweise unbefestigte Wege zu erreichen sind.

**8.11****Stellplatzverfügbarkeit in Industriegebieten (Beschäftigte + Lieferverkehr)**

Im Rahmen mehrerer Ortsbesichtigungen wurde die Stellplatzverfügbarkeit in den Industriegebieten von Speyer erfasst. Maßgebliche Industriegebiete sind das Industriegebiet Süd, südlich der B 39 entlang der Industriestraße, das Industriegebiet Ost nördlich und südlich der Auestraße gelegen und das Industriegebiet West, das von den Straßenzügen Siemensstraße, Landwehrstraße und Schifferstadter Straße begrenzt wird.

Bei den Begehungen wurde nach folgenden Kategorien das Stellplatzangebot bzw. die Stellplatznachfrage erfasst:

- Stellplätze öffentlicher Einrichtungen (z. B. Parkplatz bademaxx)
- Stellplätze privat (öffentlich zugänglich z. B. Kundenstellplätze Einzelhandel)
- Parken am Straßenrand, d. h. im öffentlichen Straßenraum
- Falschparker
- Gehwegparken

In der Kategorie Stellplätze privat sind nur diejenigen von Interesse, die von außen einsehbar sind bzw. über eine gewisse Größe verfügen.

PLÄNE 12 - 14 Die Stellplatzverfügbarkeit ist für die Industriegebiete Süd, Ost und West auf den Plänen 12 bis 14 dargestellt.

## 9. RADVERKEHR UND FUSSGÄNGERVERKEHR

### 9.1 Allgemeines

Eines der wichtigsten Ziele der Stadtentwicklungsplanung ist insbesondere in Klein- und Mittelstädten, die Attraktivität und Funktionsfähigkeit der Innenstädte zu erhöhen. Die Aufenthaltsqualität soll verbessert werden, möglichst differenzierte Handels- und Gastronomiestrukturen sollen erhalten und gestärkt werden, das innerstädtische Wohnen soll gefördert werden.

Unter diesen Zielsetzungen und im Sinne einer nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilität sind der Fußgänger- und der Radverkehr unverzichtbare und integrale Bestandteile der Stadtverkehrsplanung.

Für die Fußgänger soll die Stadt positiv erlebbar sein. Dazu ist es erforderlich, attraktive und sichere Umgebungen zu schaffen. Damit kann die Innenstadt als urbaner, identitätsstiftender Mittelpunkt erfahren werden, zudem werden die Handels- und Dienstleistungsfunktionen gestärkt. In Speyer erhält der Fußgängerverkehr durch die touristische Bedeutung der Stadt zusätzliches Gewicht.

Außerhalb der Innenstadt sind für den Fußgängerverkehr kurze und direkte Wegverbindungen sowie vor allem sichere Straßenquerungen von vordringlicher Bedeutung.

Der Radverkehr hat in den vergangenen zwei Jahrzehnten sowohl im Alltagsverkehr als auch im Freizeitsport und im Tourismusverkehr eine stark gestiegene Bedeutung erlangt. Für die Verkehrsentwicklungsplanung in der Stadt Speyer sind der Alltagsverkehr und der Tourismusverkehr maßgebend. Die topografischen Voraussetzungen sind in besonderem Maße dazu geeignet, den Radverkehr in Speyer zu fördern und somit zu höheren Wohn- und Lebensqualitäten in der Stadt beizutragen.

Das Fahrrad ist insbesondere im Nahbereich ein hervorragendes, umweltschonendes Verkehrsmittel. Indem kurze Pkw-Fahrten vermieden und durch Fahrten mit dem Fahrrad ersetzt werden, verringern sich gerade in diesem Distanzbereich die hohen Kfz-Emissionen. Mittelfristig kann mithin der hohe Flächenbedarf des ruhenden Kfz-Verkehrs verringert werden.

In der Analysephase des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Speyer wurden auf der Grundlage bestehender Untersuchungen und intensiver eigener Begehungen Bestandspläne für den Radverkehr und für den Fußgängerverkehr erarbeitet. Die dabei festgestellten Konflikte werden im Kapitel 14 Konfliktanalyse beschrieben.

## 9.2 Radverkehr

Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens und des immer höher werdenden Stellplatzbedarfs in der Innenstadt werden sich ohne Realisierung von Maßnahmen im IV und ÖV die Qualität der Radverkehrsverbindungen und die Verkehrssicherheit verschlechtern.

Aufgrund der topografischen Lage von Speyer hat die Stadt für den Radverkehr sehr gute Voraussetzungen aufzuweisen.

PLAN 16

Das **bestehende Radwegenetz** von Speyer ist auf Plan 16 dargestellt. Es ist mit Ausnahme einiger fehlender Lückenschlüsse recht gut ausgebaut. Fehlende Lückenschlüsse konnten an den folgenden Punkten festgestellt werden:

- Hirschgraben,
- Karl-Spindler-Straße
- Verlängerung des Rinckenbergwegs zur Schifferstadter Straße

An den folgenden Stellen ist es geplant die fehlenden Lückenschlüsse zu realisieren:

- Teilstück zwischen Steinhäuserwühlsee und Wammsee
- Teilstück Siemensstraße südlich Brunckstraße

Neben dem Rad- und Hauptfußwegenetz sind auch die Radrouten, die das Stadtgebiet von Speyer durchkreuzen oder dort beginnen zu erwähnen. Hierzu zählen folgende Routen:

- Veloroute Rhein (Worms – Mainz)
- Salier-Route / Kaiser-Konrad-Radweg (Meckenheim – Bad Dürkheim – Speyer)
- Schönborn Route (Bruchsal – Speyer)

Das bestehende Radwegenetz weist jedoch einige Ausbaumängel auf. Unzureichende Radwegbreiten, die nicht mehr den aktuellen Richtlinien der StVO-Novelle entsprechen, führen dazu dass die Nutzungspflicht der Radwege entfällt.

Dies gilt insbesondere für die folgenden Straßenzüge:

- Burgstraße nördlich Obere Langgasse
- Iggelheimer Straße südlich Kurt-Schumacher-Straße (im Jahr 2013 wurden hier Schutzstreifen angelegt)

Des Weiteren sollen zur Nachrüstung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraße unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche vorrangig Radfahrstreifen und Schutzstreifen angelegt werden.

Das Nebenstraßennetz ist bereits weitestgehend als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Des Weiteren sind zahlreichen Einbahnstraße in Speyer bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Hierzu zählen die folgenden Straßenzüge:

- Allerheiligenstraße, Eichenweg, Eurichgasse
- Fischmarkt, Große Gailergasse, Große Sämergasse
- Hasenpfehlstraße, (zwischen Mittelsteg und Sonnengasse)
- Im Lenhart, Kleine Gailergasse, Kutschergasse, Lärchenweg
- Martin-Greif-Straße, Mörschgasse, Mühlturnstraße, Nonnenbachstraße
- St. Gerogen-Gasse, Schustergasse, Steingasse.

Trotzdem besteht gemäß der neuen Straßenverkehrsordnung und einschlägiger Richtlinien Handlungsbedarf nach Fahrradstraßen und nach Öffnung weiterer Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr.

Des Weiteren konnten zeitaufwändige Führungen an einigen Kreuzungen / Einmündungen festgestellt werden. Diese sind im Detail in der Mängelliste der Konfliktanalyse (vgl. Kapitel 14) aufgelistet.

Die Unfallanalyse hat ergeben, dass vor allem in der

- Wormser Straße
- Bahnhofstraße
- Schützenstraße
- Holzstraße

zahlreiche Unfälle registriert wurden. Es ist wichtig, die Verkehrssicherheit im Radverkehr insbesondere unter Berücksichtigung der Belange des Schülerradverkehrs zu erhöhen.

PLAN 15

Auf Plan 15 sind die **Radverkehrseinrichtungen** in der Innenstadt dargestellt. Diesem Plan sind auch die Anzahl der Abstellplätze an den einzelnen Einrichtungen zu entnehmen. In der Summe sind im Innenstadtbereich rd. 600 Abstellplätze vorhanden, von denen rd. 230 am Bahnhof angelegt sind. Von den 230 Abstellplätzen am Bahnhof sind rd. 60 abschließbare Fahrradboxen installiert.

Die Verknüpfung Bike & Ride an Haltestellen der Buslinien ist ideal. In den Außenbereichen der Stadt Speyer und an den Busendhaltestellen muss der Bedarf an weiteren, modernen Fahrradabstellplätzen überprüft werden.

Des Weiteren muss der Bedarf an weiteren Abstellanlagen an maßgebenden Standorten im Stadtgebiet von Speyer überprüft werden.

Darüber hinaus ist es wichtig, dass die Qualität der Fahrradabstellanlagen gut ist. So müssen die Fahrradständer diebstahlsicher, standsicher und möglichst witterungsgeschützt sein.

## PLAN 17



Neben den baulichen Einrichtungen ist die **Beschilderung** bzw. detaillierte Ausweisung der Radrouten ein wesentlicher Bestandteil eines attraktiven Radverkehrsnetzes. Die o. a. Radrouten sind entsprechend ausgeschildert. Auf Plan 17 sind die Schilderstandorte und die Schilderhalte der Radroutenbeschilderung dargestellt.

Ein weiteres Ziel muss es sein, über eine gezielte **Image und Marketingkampagne** Werbung für das Fahrrad und das Radfahren zu machen.

Es ist wichtig im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit die Bürgerinnen und Bürger auf Neuigkeiten beim Radverkehr in Speyer hinzuweisen und so die Lust am Radfahren zu steigern und die Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen vom Kfz auf das Rad zu bewegen.

Auch die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung und die Steigerung der Rücksichtnahme im Verkehr und vor allem gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern muss Teil der Öffentlichkeitsarbeit sein. Auch das Thema Bike & Ride muss in der Öffentlichkeitsarbeit stärker in den Vordergrund gestellt werden. Zu diesem Thema wurde von der Stadt Speyer ein Positionspapier zur Förderung des Radverkehrs in Speyer [2] erarbeitet.

Eine Beratungsstelle mit einem Fahrradbeauftragten, der Fragen rund um den Radverkehr klären und beantworten kann wurde bereits eingerichtet.

Zusammenfassend lassen sich die folgenden **Ziele** beim Radverkehr wie folgt benennen:

- Steigerung eines radverkehrsfreundlichen Klimas
- Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehr
- Reduzierung der Zahl der Unfälle mit Radfahrer
- Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV

Darüber hinaus wird deshalb die Bildung einer fachübergreifenden Arbeitsgruppe zur Bearbeitung des gesamten Themas Radverkehr angeregt.

### 9.3 Fußgängerverkehr

Aufgrund einer attraktiven Fußgängerzone sowie wegen fußgängerfreundlichen Maßnahmen herrscht im weiteren Innenstadtbereich von Speyer reger Fußgängerverkehr.

Dazu trägt die Anzahl von Tagestouristen bei, die sich i. d. R. von den Busparkplätzen an der Klipfelsau nach Norden in Richtung Innenstadt bewegen.

Die Sicherung von Fußgängerüberwegen in der Gesamtstadt durch Verbesserung der Beleuchtungssituation, dem Bau von Querungshilfen oder der Einrichtung von Fußgänger-Lichtsignalanlagen soll bewirken, dass der Anteil des Fußgängerverkehrs am Binnenverkehr relativ hoch ist.

Trotz der Verbesserungen im Fußgängerverkehr bestehen im Wegenetz nach wie vor Mängel wie z. B. unsichere Querungen. Vor allem hohe Belastungen durch den fließenden Kfz-Verkehr und die starke Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Verkehr und Lieferverkehr, behindern die Bewegungsfreiheit von Fußgängern insbesondere in den innenstadtnahen Bereichen.

Sofern keine Maßnahmen zur Verbesserung des Fußgängerverkehrs ergriffen werden, wird sich durch eine weitere Zunahme des Kfz-Verkehrs und des Stellplatzbedarfs bis zum Jahr 2025 die Situation für die Fußgänger verschlechtern.

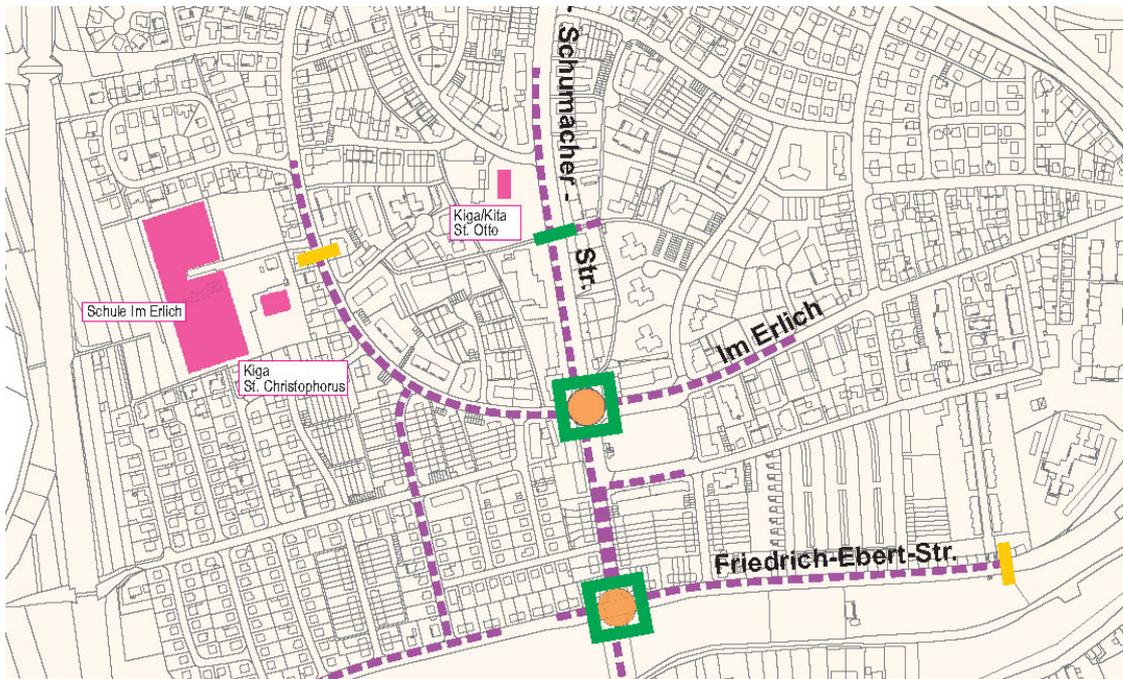
Besonders in den Wohngebieten westlich und östlich der Waldseer Straße fehlen die Fußwegeverbindungen vollständig. An der Westseite des Emanuel-Geibel-Weges fehlt der Gehweg, auch hier sollte über entsprechende Maßnahmen zur Schaffung von Fußwegeverbindungen nachgedacht werden.

PLAN 18

Speyer verfügt im Bereich der Schulen über gute Schulwegeführungen. Diese werden mittels Schulwegeplänen publiziert. Die einzelnen Schulwegepläne wurden in einer Gesamtübersicht (Plan 18) zusammengefasst.

Auf diesem Schulwegeplan sind sowohl die empfohlenen Schulwege im Bestand, die Querungen (Fußgängerbrücke, -überweg und -furt) als auch die schützenswerten Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten und Jugendheime gekennzeichnet. Die jeweiligen Schulbezirke sind ebenfalls dargestellt.

Die Schulwegepläne werden in Zusammenarbeit zwischen Elterbeirat, Schulleitung, Polizei, Straßenbaulastträgern, Straßenverkehrsbehörde, Fahrradbeauftragten etc. ständig fortgeschrieben.



Ausschnitt Schulwegeplan

An folgenden Knotenpunktzufahrten bestehen aus Sicht der Gutachter ungesicherte Querungen für den Fußgängerverkehr:

- Wormser Landstraße / Austraße (Knotenpunktzufahrt Wormser Straße Nord)
- Bahnhofstraße / Obere Langgasse (Knotenpunktzufahrt Bahnhofstraße Nord)
- Schützenstraße / Mühlturnmstraße

PLAN 19

Wir schlagen vor ein Fußgängerleitsystem für touristische Einrichtungen zu erarbeiten. Die Schilderstandorte und -inhalte des Fußgängerleitsystems wurden erfasst und können Plan 19 entnommen werden.

## 10. VERKEHRSBEDINGTE EMSSIONEN – LÄRMAKTIONSPLAN 2013

Nach Aussagen des Umweltbundesamtes fühlen sich in Deutschland fast 60 % der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm belästigt, davon mehr als 10 % stark oder äußerst stark. Hauptlärmquelle ist dabei der Straßenverkehr. Neben der Belästigung- und Störwirkung kann Lärm, insbesondere wenn der Mensch ihm über lange Zeit ausgesetzt ist, auch gesundheitliche Gefährdungen mit sich bringen. So kann bspw. das Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen steigen. Aber auch mit dem durch den Verkehrslärm bedingten Wertverlust von Immobilien ist ein erheblicher volkswirtschaftlicher Schaden verbunden.

Deshalb wurde am 25. Juni 2002 vom Europäischen Parlament und vom Rat die 'Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm' ('EU-Umgebungslärmrichtlinie') verabschiedet. Mit ihr soll im Rahmen der Europäischen Union ein 'gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern'.

Dazu soll in einem ersten Schritt die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um die Lärmbelastung verringern bzw. nicht weiter ansteigen lassen zu können. Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor. Dieses ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 49: Zeitliche Stufen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

Quelle	Lärmkartierung zum	Lärmaktionsplan zum
Ballungsräume > 250.000 Einwohner > 100.000 Einwohner	30.06.2007	18.07.2008
	30.06.2012	18.07.2013
Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz / a > 3 Mio. Kfz / a	30.06.2007	18.07.2008
	30.06.2012	18.07.2013
Hauptbahnstrecken > 60.000 Züge / a > 60.000 Züge / a	30.06.2007	18.07.2008
	30.06.2012	18.07.2013
Großflughafen > 50.000 Bewegungen / a	30.06.2007	18.07.2008

Die erste Stufe der Lärmaktionsplanung wurde in der Stadt Speyer 2009 mit der Verabschiedung des Lärmaktionsplans (LAP) abgeschlossen. Betrachtet wurden dabei die Bundesautobahn 61, die Bundesstraßen 9 und 39, die Landesstraße 454 und die Kreisstraße 4.

Im LAP wurden als kurzfristig umsetzbare Maßnahmen für die K 4 und die L 454 eine Geschwindigkeitsreduktion von 50 km / h auf 30 km / h vorgeschlagen. Ferner wurde angeregt, wenn möglich, lärmgeminderte Deckschichten einzubauen sowie im Rahmen des VEP zu prüfen, inwiefern Reduktionen der innerstädtischen Verkehre in den Hotspot-Bereichen möglich sind, bspw. durch die Einführung von Einbahnstraßenregelungen.

Im Rahmen der Lärmkartierung 2012 und der darauf aufbauenden Lärmaktionsplanung wurde ein dichtes innerstädtisches Straßennetz betrachtet, das Straßenabschnitte mit einer Querschnittsbelastung von mehr als 2.100 Kfz täglich umfasst. Die Grundlage für die schalltechnischen Berechnungen bilden die Verkehrsmengen IST des VEP.

Die sich ergebenden Lärmschwerpunkte wurden mit einer Hotspot-Analyse ermittelt. Sie sind in Kapitel 14.6 näher beschrieben.

In Speyer befand sich eine Messstation für den **Feinstaub** am St.-Guido-Stiftsplatz. Die Ergebnisse der Messungen im Zeitraum vom 01. Januar 2005 bis 31. Dezember 2006 können dem Aktionsplan zur Reduzierung der Feinstaubbelastung aus dem Jahr 2006 des Landesamtes für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz entnommen werden. Die geltenden Grenzwerte der Feinstaubbelastung liegen im Jahresmittel bei  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , das Tagesmittel bei  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei 35 Überschreitungstagen. 2006 lag die Feinstaubbelastung am Guido-Stifts-Platz im Jahresmittel bei  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , allerdings wurden an 34 Tagen die Tagesmittelwerte überschritten. Der Verkehr trägt 60 % des Beitrags an der jährlichen Immissionsbelastung am Messstandort. Die neue Messstation befindet sich im Meisenweg.

Empfohlene Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastung:

- Vermeidung von Verkehrsbehinderungen durch kommunale Fahrzeuge während der Hauptverkehrszeit
- Temporäre Durchfahrtsverbote für den Schwerlastverkehr (>7,5 h)
- Optimierung der Lichtsignalanlagenschaltung am St. Guido-Stifts-Platz zur Verstärkung des Verkehrs. Umgestaltung des St. –Guido-Stiftsplatzes zur Verstärkung des Verkehrsablaufs
- Kennzeichnung von Dieselfahrzeugen ohne Partikelfilter. Temporär Fahrverbote für diese Fahrzeuge
- Nachrüstung der städtischen Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern
- Neuanschaffung von städtischen Fahrzeugen mit Gasantrieb
- Anschaffung schadstoffarmer Reinigungsfahrzeuge und Fahrzeuge für den ÖPNV und
- Bewerbung von Gasfahrzeugen und Gastankstellen

Der Verantwortung beim **Klimaschutz** [4] hat sich die Stadt Speyer mit ihrer Klimaschutzleitlinie aus dem Jahr 2008 und dem Klimaschutzkonzept aus dem Jahre 2010 gestellt. Das Konzept dient dazu die in Speyer liegenden CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale zu erfassen und Maßnahmen zur Umsetzung zu empfehlen. Ein wichtiges Thema ist hier die Verkehrsbilanz.

Im Bereich Verkehr werden der Kraftstoffverbrauch und die daraus resultierenden Emissionen berechnet. In der Potenzialanalyse wird vor allem auf die Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs gesetzt. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Substitution von Kraftstoffen sowie der Ausbau der Elektromobilität und die Geschwindigkeitsanpassung auf überregionalen Straßen.

Bei einer Verlagerung von 20 % des MIV auf den ÖPNV ist eine potenzielle Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 3,26 % an den Gesamtemissionen zu erwarten. Bei einer Verlagerung von 10 % des MIV auf den Radverkehr ist mit einer Einsparung von 1,6 % auf die Gesamtemissionen zu rechnen. Um dieses Ziel zu erreichen ist eine weitere Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs vonnöten.

Der Ausbau der Elektromobilität muss vorangetrieben werden. Speyer hat am Festplatz eine von SWS betriebene Stromtankstelle.

Die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den überregionalen Straßen würden im Fall von Speyer die B 9 und die B 39 sowie die A 61 betreffen. Eine Geschwindigkeitsreduktion von 100 km/h auf 70 km/h auf der B 9 und der B 39 und auf 100 km/h auf der A 61 führt aus unserer Sicht dazu, dass die Zeitvorteile für den Verkehr auf den Bundesstraßen nicht mehr gegeben wären und die Kfz-Fahrer auf die innerstädtischen Straßen ausweichen würden.

## 11. SIMULATIONSMODELL - ANALYSEFALL

Modelle der Verkehrsumlegung werden angewandt, um die Verkehrsbelastungen für einen künftigen Netzzustand vorausschätzen zu können.

Mit Hilfe eines Routensuchmodells erfolgt der Aufbau der Wege zwischen allen Herkünften und Zielen, auf die dann die Fahrtbeziehungen umgelegt werden.

Unter Vorgabe von Streckengeschwindigkeiten und spezifischen Widerständen für Knotenpunkte, Lichtsignalanlagen, Abbiegebeziehungen etc. werden hierbei je Quell-Ziel-Beziehung sogenannte "effiziente Routen" ermittelt.

PLÄNE 03 - 04 Die Berechnungen erfolgen zur Eichung des Netzmodells zunächst auf der Basis der Analysebelastungen. Die Verkehrskenndaten  $DTV_w$  [Kfz/24 h] für die Analyse 2010 können dem Belastungsplan 03 entnommen werden. Der Schwerverkehr [SV/24 h] ist auf Plan 04 dargestellt.

In Abhängigkeit von vorgegebenen Streckenleistungsfähigkeiten wird die Routensuche und Umlegung so lange wiederholt, bis sich im betrachteten Verkehrsnetz ein Gleichgewichtszustand eingestellt hat.

Die Eichung des Simulationsmodells hat als Zielvorgabe, dass die Abweichungen zu den Analysebelastungen weniger als 1 % betragen.

Die Modellberechnungen wurden mit dem als 4-Stufenalgorithmus bekannten Ablauf durchgeführt, der die Arbeitsfelder

- Verkehrserzeugung (Bestimmung der Anzahl der Ortsveränderungen)
- Verkehrsverteilung (Bestimmung der Zielwahl)
- Modal Split (Bestimmung der Verkehrsmittelbenutzung)
- Verkehrsumlegung (Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Straßen- und öffentlichen Liniennetz)

stufenweise durchläuft und bei dem die Ergebnisse der vorausgegangenen Stufe jeweils als Eingangsgröße für die nachfolgende Stufe dient.

Die Verkehrsumlegung bewirkt die Zuordnung der Fahrten zwischen den einzelnen Verkehrszellen als Verkehrsbelastungen zu den speziellen Verkehrsnetzen.

Das Ziel des Modells besteht aus einer möglichst wirklichkeitsnahen Simulation der gegenwärtigen Wegewahl des einzelnen Verkehrsteilnehmers.

Das Umlegungsmodell stellt für den Planer ein sehr wichtiges Werkzeug dar, da er mit dessen Hilfe die Auswirkungen einzelner Maßnahmen (z.B. Änderungen im Verkehrsnetz und/oder Änderungen im Verkehrsaufkommen einzelner Gebiete) durch Belastung eines Verkehrsnetzes erkennen kann.

Das Umlegungsmodell (Programmpaket VISUM von PTV-Karlsruhe) basiert auf dem Grundgedanken, dass jeder Verkehrsteilnehmer die Reisezeit des vor ihm liegenden Weges im Netz individuell einschätzt. Somit kann es nach individuellen Schätzungen verschiedene alternative Wege zwischen der Quelle  $Q_i$  und dem Ziel  $Z_j$  geben.

Damit die Wegewahl belastungsabhängig durchgeführt werden kann, werden den einzelnen Netzabschnitten Kapazitäten zugeordnet und die einzelnen Verkehrsbedarfwerte werden schrittweise auf das Straßennetz umgelegt (Sukzessivumlegung).

## 12. LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN

### 12.1

#### Allgemeines

Überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, wie sich die prognostizierten Verkehrsbelastungen aufgrund der angesetzten Ausbaustandards der Knotenpunkte und Strecken auf die Verkehrssituation auswirken werden.

Sie ersetzen bei signalgeregelten Knotenpunkten nicht die exakten Berechnungen und können das aufgrund ihres überschlägigen Charakters auch nicht leisten. Sie dienen ausschließlich der Dimensionierung von Knotenpunkten hinsichtlich Stauraumlängen, Fahrstreifenanzahl usw., so dass sich gegebenenfalls notwendige Ausbaumaßnahmen ableiten lassen.

Bei den Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsberechnungen handelt es sich um rechnerische Extremwerte, da die Berechnungen auf der Grundlage der Verkehrsbelastungen während der Spitzenstunde beruhen.

Die überschlägige Berechnung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten erfolgt auf Basis des HBS 2005 [5], das für alle Knotenpunktsformen die standardisierte Bestimmung der erzielbaren Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs ermöglicht.

Die Einteilung in Qualitätsstufen führt dazu, dass unabhängig von den verschiedenen Qualitätskriterien auch verschiedene Knotenpunktsformen miteinander verglichen werden können.

Es handelt sich bei den Berechnungen in aller Regel um Einzelbetrachtungen ohne etwaigen Zusammenhang der Knotenpunkte untereinander durch möglicherweise vorhandene Grüne Wellen oder sonstige Koordinierungen.

Die Berechnung der **unsignalisierten Knotenpunkte** wird mit dem Simulationsprogramm KNOSIMO [6] und [7] durchgeführt.

Die Situation an **Kreisverkehren** wird mit Hilfe des Programms KREISEL [8] untersucht, das für deutsche Verhältnisse Regressionsansätze verwendet. Die Bewertung der Leistungsfähigkeit resultiert aus der mittleren Wartezeit der ungünstigsten Kreisverkehrszufahrt, die vom Programm ausgegeben wird.

Es werden sechs **Qualitätsstufen** des **Verkehrsablaufs** (QSV) definiert, die mit den Buchstaben A bis F bezeichnet werden.

Die Stufe A bezeichnet die beste Qualität, Stufe F die schlechteste, wobei die Kapazitätsgrenze einer Verkehrsanlage stets bei der Stufe E liegt.

Die Stufengrenzen werden in erster Linie im Hinblick auf die Ansprüche der Verkehrsteilnehmer an die Bewegungsfreiheit festgelegt. Die einzelnen Stufen lassen sich folgendermaßen beschreiben und voneinander abgrenzen:

Qualität des Verkehrsablaufs		
LEISTUNGSFÄHIG	Stufe A	Diese Stufe beschreibt <b>ausgezeichnete</b> Verkehrsbedingungen. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer (Fahrzeuge und Fußgänger) kann den Knotenpunkt nahezu ungehindert passieren. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind sehr gering.
	Stufe B	Bei dieser Qualitätsstufe herrschen <b>gute</b> Verkehrsbedingungen vor. Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
	Stufe C	Der Verkehr läuft mit <b>zufriedenstellender</b> Qualität ab. Die Wartezeiten sind jedoch bereits spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine wesentliche Beeinträchtigung darstellt.
	Stufe D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer muss Haltevorgänge verbunden mit deutlichen Zeitverlusten hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich in einem untergeordneten Verkehrsstrom vorübergehend ein merklicher Stau aufgebaut hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil. Die Verkehrsqualität ist in dieser Stufe als <b>ausreichend</b> zu bezeichnen.
NICHT LEISTUNGSFÄHIG	Stufe E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Verkehrsbelastung nicht mehr abbauen können. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen (Verkehrsmenge, Fußgänger usw.) können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Leistungsfähigkeit (Kapazität) des Knotenpunktes wird erreicht. Die Qualität des Verkehrsablaufs muss wegen der langen Wartezeiten und den mehrfachen Haltevorgängen aller Fahrzeuge als <b>mangelhaft</b> bezeichnet werden. Auch für Fußgänger sind nur unzureichende Verkehrsqualitäten zu erreichen.
	Stufe F	In dieser Stufe werden Situationen zusammengefasst, in denen die Qualität des Verkehrsablaufs als <b>völlig unzureichend</b> anzusehen ist. Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als dessen Kapazität. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Die Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Tabelle 20: Qualitätsstufen

Qualitätsstufe	Nicht signalisierte Knotenpunkte und Kreisverkehre	Signalisierte Knotenpunkte
	Mittlere Wartezeit [s]	Mittlere Wartezeit [s]
A	≤ 10	≤ 20
B	≤ 20	≤ 35
C	≤ 30	≤ 50
D	≤ 45	≤ 70
E	> 45	≤ 100
F	— <sup>1)</sup>	> 100

<sup>1)</sup> Die Stufe F ist erreicht, wenn der Sättigungsgrad größer als 1 ist

12.2

**Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen**

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen werden für die Analyseverkehrsbelastungen 2010 durchgeführt. Somit lassen sich die Auswirkungen der künftigen Verkehrsbelastungen auf den Verkehrsablauf an den maßgebenden Knotenpunkten abbilden.

Grundlage der Berechnungen bildet der bestehende Ausbauzustand des Straßennetzes und der Knotenpunkte.

Tabelle 21: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt	Knotenpunktform	Ergebnisse Berechnungen
KP 01: K 1 / Spaldinger Straße	Frei	D $t_w = 37 \text{ s}$
KP 02: Waldseer Straße / Am Sandhügel / Ruhhecke	Frei	B $t_w = 15 \text{ s}$
KP03: Waldseer Straße / Nußbaumweg	LSA	B 51 %
KP 04: Spaldinger Straße / Weißdornweg / Nußbaumweg	Frei	C $t_w = 25 \text{ s}$
KP 05: Schifferstadter Straße / B 9	Frei	F $t_w = 371 \text{ s}$ (Überlastung)
KP 06: Schifferstadter Straße / B 9	Frei	F $t_w = 1.143 \text{ s}$ (Überlastung)
KP 07: Schifferstadter Straße / Siemensstraße	KVP	D $t_w = 35 \text{ s}$
KP 08: Waldseer Straße / Spaldinger Straße / Tullastraße	LSA	F - 11 % (Überlastung)
KP 09: Schifferstadter Straße / Wormser Landstraße / Landwehrstraße / Waldseer Straße	LSA	D 13 %
KP 10: Landwehrstraße / Draisstraße	Frei	E $t_w = 47 \text{ s}$
KP 11: Brunckstraße / Draisstraße	Frei	A $t_w = 5 \text{ s}$
KP 12: Landwehrstraße / Brunckstraße	LSA	C 46 %
KP 17: Iggelheimer Straße / Kurt-Schumacher-Straße / Landwehrstraße	LSA	C 21 %

LSA: Lichtsignalanlage

KVP: Kreisverkehr

frei: Im freien Verkehrsablauf

Fortsetzung Tabelle 21: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt	Knotenpunktform	Ergebnisse Berechnungen
KP 18: Kurt-Schumacher-Straße / Im Erlich	Frei	E $t_w = 118 \text{ s}$
KP 19: Iggelheimer Straße / Bauhaus Parkplatz/B 9	KVP	B $t_w = 16 \text{ s}$
KP 20: Iggelheimer Straße / B9	Frei	E $t_w = 47 \text{ s}$
KP 21: Kurt-Schumacher-Straße / Im Erlich	LSA	C 35 %
KP 22: Kurt-Schumacher-Straße / Theodor-Heuss-Str. / Friedrich-Ebert-Str.	LSA	C 20 %
KP 23: Theodor-Heuss-Straße / Am Woogbach	Frei	E $t_w = 51 \text{ s}$
KP 24: Theodor-Heuss-Straße / Ludwig-Uhland-Straße	LSA	B 43 %
KP 25: Theodor-Heuss-Straße / Heinrich-Heine-Straße/ Josef-Schmitt-Straße	LSA	C 28 %
KP 26: Dudenhofer Straße / Schützenstraße / Theodor-Heuss-Straße	LSA	B 36 %
KP 27: Dudenhofer Straße / Albert-Einstein-Straße	Frei	C $t_w = 22 \text{ s}$
KP 27a: Dudenhofer Straße / Freiherr-vom-Stein-Straße	LSA	C 18 %
KP 28: Dudenhofer Straße / Rampe Ost B 9	Frei	B $t_w = 15 \text{ s}$
KP 29: Dudenhofer Straße / Rampe West B 9	Frei	E $t_w = 83 \text{ s}$
KP 30: Schützenstraße / Obere Langgasse	LSA	B 49 %
KP 31: Obere Langgasse / Burgstraße	LSA	B 61 %
KP 31a: Burgstraße / Josef-Schmitt-Straße	Frei	A $t_w = 5 \text{ s}$
KP 32: Bahnhofstraße / Obere Langgasse	LSA	C 64 %
KP 33: Bahnhofstraße / Hirschgraben	LSA	B 56 %

LSA: Lichtsignalanlage  
 KVP: Kreisverkehr  
 frei: Im freien Verkehrsablauf

Fortsetzung Tabelle 21: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt	Knotenpunktform	Ergebnisse Berechnungen
KP 34: Bahnhofstraße / Wormser Landstraße	LSA	C 31 %
KP 35: Wormser Landstraße / Viehtriftstraße	LSA	F - 38 % (Überlastung)
KP 36: Karl-Spindler-Straße / Werkstraße	Frei	A $t_w = 6$ s
KP 37: Friedrich-Ebertstraße / Iggelheimer Straße	LSA	B 41 %
KP 38: Friedrich-Ebert-Straße / Burgstraße	LSA	C 68 %
KP 39: Wormser Landstraße / Hirschgraben / Petschengasse	LSA	C 33 %
KP 40: Wormser Landstraße / Armbruststraße / Wormser Straße	Frei	B $t_w = 16$ s
KP 41: Petschengasse / Fritz-Ober-Straße / Eselsdamm	Frei	B $t_w = 11$ s
KP 42: Eselsdamm / Grüner Winkel / Ziegelofenweg	Frei	B $t_w = 15$ s
KP 43: Hafestraße / Franz-Kirrmeier-Straße / Am Heringsee	Frei	D $t_w = 39$ s
KP 44: Große Himmelsgasse / Domplatz	Frei	A $t_w = 8$ s
KP 45: Ludwigstraße / Karmeliterstraße / Zeppelinstraße	LSA	B 62 %
KP 46: Ludwigstraße / Hilgardstraße	LSA	C 34 %
KP 47: Landauer Straße / Gilgenstraße / Schützenstraße	LSA	B 43 %
KP 50: Schützenstraße / Hasenstraße / Mühlurmstraße	Frei	B $t_w = 17$ s
KP 51: Holzstraße / Vincentiusstraße	Frei	A $t_w = 5$ s
KP 52: Alte Schwegenheimer Straße / Hirschstraße / Im Rothschild	Frei	A $t_w = 5$ s
KP 53a: Landauer Straße / Schwerdstraße	Frei	C $t_w = 23$ s

LSA: Lichtsignalanlage  
 KVP: Kreisverkehr  
 frei: Im freien Verkehrsablauf

Fortsetzung Tabelle 21: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnungen

Knotenpunkt	Knotenpunktform	Ergebnisse Berechnungen
KP 53b: Landauer Straße / Karolingerstraße	Frei	C $t_w = 20$ s
KP 54: Landauer Straße / Paul-Egell-Straße	LSA	B 42 %
KP 55: Landauer Straße / B 39 Nord	Frei	F $t_w = 210$ s (Überlastung)
KP 56: Landauer Straße / B 39 Süd	Frei	D $t_w = 37$ s
KP 57: Closweg / B 39	Frei	A $t_w = 7$ s
KP 58: Paul-Egell-Straße / Else-Krieg-Straße	KVP	A $t_w = 4$ s
KP 59: Kardinal-Wendel-Straße / Remlingstraße	Frei	A $t_w = 4$ s
KP 60: Paul-Egell-Straße / Lindenstraße / Winterheimer Straße / Zeppelinstr.	KVP	A $t_w = 5$ s
KP 61: Industriestraße / Am Technik Museum	LSA	C 31 %
KP 62: Am Technik Museum / Geibstraße	Frei	C $t_w = 21$ s
KP 63: Industriestraße / B 39 / Karl-Leiling-Allee	LSA	C 29 %
KP 64: Industriestraße / Heinkelstraße	Frei	C $t_w = 29$ s

LSA: Lichtsignalanlage  
 KVP: Kreisverkehr  
 frei: Im freien Verkehrsablauf

Die Betrachtung der Tabelle zeigt, dass unter den gegebenen Randbedingungen die Mehrheit der untersuchten Knotenpunkte über sehr gute bis zufriedenstellende (A bis C) Verkehrsqualitäten verfügt. Diejenigen Knotenpunkte, die über die Verkehrsqualität D (ausreichend) verfügen können immer noch als funktionsfähig bezeichnet werden. Insbesondere bei diesen Knotenpunkten sind die Auswirkungen der Verkehrsprognose genau zu untersuchen.

Knotenpunkte mit einer Verkehrsqualität der Stufen E und F (mangelhaft bzw. völlig unzureichend) sind bereits im heutigen Zustand in den Spitzenzeiten überlastet. Diese Knotenpunkte werden im Konfliktplan als Konfliktpunkt aufgeführt und bedürfen einer eingehenden Untersuchung zur Verbesserung der Verkehrsqualität.

Bei den Leistungsfähigkeitsberechnungen nicht berücksichtigt werden konnte der Einfluss der beiden benachbarten Bahnübergänge an der Mühlturnmstraße / Untere Langgasse und der Schützenstraße / Mühlturnmstraße (KP 50).

In der nachmittäglichen Spitzenzeit kommt es hier zu massiven Überlastungen und erheblichen Stauungen, die den Verkehrsablauf im gesamten Quartier stark beeinflussen. Die gemessene Fahrzeit zwischen der Unteren Langgasse und der Schützenstraße / Landauer Straße betrug zeitweise über 30 Minuten.

Insbesondere hier wird also bereits in der Maßnahmenuntersuchung zur Analyse ein Schwerpunkt liegen.

Weitere Knotenpunkte, die bereits heute rechnerische Überlastungen mit der Verkehrsqualität **F** aufweisen sind:

- KP 05: Schifferstadter Straße / B 9 (freier Verkehrsablauf)
- KP 06: Schifferstadter Straße / B 9 (freier Verkehrsablauf)
- KP 08: Landwehrstraße / Waldseer Straße / Spaldinger Straße / Tullastr. (Lichtsignalanlage)
- KP 35: Wormser Landstraße / Viehtriftstraße (Lichtsignalanlage)
- KP 55: Landauer Straße / B 39 Nord (freier Verkehrsablauf)

Positiv ist dabei anzumerken, dass keiner der vorhandenen Kreisverkehre rechnerisch auffällig ist. Der Knotenpunkt 07 Schifferstadter Straße / Siemensstraße wird jedoch durch die beiden angrenzenden Knotenpunkte 05 und 06, die gemeinsam den Anschluss an die B 9 bilden negativ beeinflusst.

Dafür ausschlaggebend ist der Rückstau, den diejenigen Fahrzeuge erzeugen, die auf die B 9 abbiegen wollen. Dieser reicht zeitweise bis zum Kreisverkehr KP 07 oder gar darüber hinaus.

Generell sollen Überlegungen angestellt werden, wie im Einzelfall der Verkehrsablauf an den Knotenpunkten verbessert werden kann.



### 13. RESÜME DER VERKEHRSANALYSE

Die Verkehrsanalyse zeigt, dass zahlreiche Konfliktpunkte vorhanden sind. Ausgehend von den in diesem Prozess gewonnenen Erkenntnissen und auf Basis der dadurch erworbenen Ortskenntnis kommt es im Folgenden zu einer Zusammenfassung aller maßgebenden Fragestellungen in einer Konfliktanalyse.

Diese beruht nicht allein auf den Erfahrungen der Verkehrsgutachter, sondern spannt ein wesentlich weiteres Feld auf, als dies bislang der Fall war.

Über die aus der Stadtverwaltung kommenden Anregungen wurden im Laufe des folgenden Arbeitsschritts zusätzlich alle zu diesem Zeitpunkt verfügbaren Anregungen aus der Bürgerschaft auf dem Wege einer breit gefächerten Bürgerbeteiligung eingeholt.

Auch der Gemeinderat nahm mittels eines eigens hierfür ins Leben gerufenen „Politischen Arbeitskreises“ am Verfahren zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans teil.

Dort wurden die Anregungen der Bürger, der Gutachten und der Verwaltung gesichtet und durch eigene Anmerkungen ergänzt.

Das Ergebnis dieses Verfahrens wird in den folgenden Kapiteln ausführlich dargestellt.

## TEIL C: KONFLIKTANALYSE / SYNOPSE

### 14. KONFLIKTANALYSE

#### 14.1 Allgemeines

Die Konfliktanalyse betrachtet im Ganzen das Verkehrsgeschehen und identifiziert daraus die verschiedenen Konflikte zwischen und innerhalb der einzelnen Verkehrsarten.

Dabei ist eine Vielzahl von qualitativen und quantitativen Aspekten zu berücksichtigen:

- Verkehrsbelastungen (ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer, Kraftfahrzeuge)
- Geschwindigkeitsniveaus
- Parkraumnachfrage
- Unfallgeschehen
- Verkehrsrelevante Nutzungen
- Verkehrseinrichtungen
- Beschilderungen in jeglicher Form
- Haltestellen des ÖPNV
- Wegeverbindungen aller Art
- Schützenswerte Einrichtungen (z. B. Schule, Kindergarten, Jugendheim etc.)

Für die vorliegende Konfliktanalyse wurde ein mehrstufiges Verfahren mit einer sehr breit angelegten Bürgerbeteiligung gewählt.

Zunächst wurden unsererseits alle sich aus der Analyse des heutigen Verkehrsablaufs ermittelbaren Konfliktpunkte in einem Konfliktplan zusammengefasst. Gleichzeitig wurden bereits bei der Stadtverwaltung bekannte Konfliktpunkte übernommen (Politische Prüfaufträge). Auch die ersten Ergebnisse der Lärmaktionsplanung fanden zuletzt Eingang in diesen Plan.

Darüber hinaus wurden in den Jahren 2011 und 2012 unter dem Titel "VEP vor Ort" Bürgerinformationsveranstaltungen abgehalten. Diese Veranstaltungen fanden in den jeweiligen Ortsteilen statt und boten den Bürgern die Möglichkeit sich einerseits über den Stand und die Inhalte des Verkehrsentwicklungsplans zu informieren und andererseits über die Abgabe von Anregungen etc. aktiv an der Gestaltung des Verfahrens teilzunehmen. Da die Nachfrage der Bürger sehr groß war, ergab sich hier eine Vielzahl von Fragestellungen.

Der Stadtrat wurde mittels eines politischen Arbeitskreises inhaltlich in die Entstehung des Verkehrsentwicklungsplans eingebunden. Auch die Anregungen aus diesem Kreis wurden Teile der Konfliktanalyse.

Alle aus diesen Aktivitäten heraus ermittelten Konflikte wurden zusammengefasst und zunächst nach Themenschwerpunkten geordnet. Sich überschneidende Fragestellungen und Anregungen konnten somit unter Oberbegriffen gebündelt werden.

Anschließend wurden alle Punkte auf ihre Umsetzung, die entstehenden Kosten und die entsprechenden Zuständigkeiten hin geprüft (vgl. Kapitel F Verkehrskonzept)

Die Ergebnisse dieser aufwändigen Prüfung sind der sogenannten Synopse zu entnehmen.

Diese Synopse ist somit nicht nur das Kompendium aller verkehrlichen Konfliktpunkte sondern auch gleichzeitig das wesentliche Ergebnis dieses Verkehrsentwicklungsplans, nämlich das verkehrsträgerbezogene Maßnahmenkonzept.

In den folgenden Kapiteln werden die Stufen der Konfliktanalyse näher erläutert.

## 14.2

### Konflikte aus der Verkehrsanalyse BS Ingenieure

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bestandserhebungen, der umfangreichen Ortsbesichtigungen, der Auswertungen der Unfallschwerpunkte, der Expertengespräche und der Leistungsfähigkeitsberechnungen wurde ein zusammenhängender und umfassender Konfliktplan entwickelt.

PLÄNE 23 + 24 Im Plan 23 sind in Form von Piktogrammen alle Konfliktpunkte, Mängel und Gefahrenpunkte im bestehenden Verkehrswegenetz gekennzeichnet und entsprechenden Kategorien zugeordnet. Für Speyer-Süd wurde ein Detailausschnitt des Konfliktplanes erstellt. Der Detailausschnitt kann Plan 24 entnommen werden.

#### Motorisierter Individualverkehr:

- Unfalldhäufungsstelle
- Mangelnde Leistungsfähigkeit
- Mangelhafte Verkehrsführung
- Hot Spot Lärm

#### Ruhender Verkehr:

- Konflikte ruhender/fließender Verkehr
- Parkdruck
- Unerlaubtes Gehwegparken
- Gebietsfremdes Parken
- Parken im Haltverbot

#### Radfahrer- und Fußgängerverkehr:

- Unfälle mit Radfahrern
- Unübersichtliche Radwegführung
- Radweg- oder Gehwegengstelle
- Fehlende Rad- oder Fußwegeverbindung
- Ungesicherte Querung

#### Beschilderung:

- Fehlende Beschilderung
- Unklare Wegweisung
- Fehlende Parkierungsbenennung
- Parkierungsanlagen ohne Einbindung ins Parkleitsystem

#### Öffentlicher Personennahverkehr:

Die Konfliktanalyse des Bestandsnetzes (Altbestand) ist unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklung innerhalb des Stadtbusverkehrs nicht dargestellt, da mit Wirkung zum 01.01.2014 ein neues Stadtbussystem eingeführt wird.

- PLAN 22 In einem weiteren Schritt wird das vorhandene Straßennetz in Speyer entsprechend seiner Klassifizierung (Plan 22) dargestellt.
- PLAN 21 Auf Plan 21 ist die Straßennetzunterteilung nach Geschwindigkeit dargestellt. Hierbei werden die folgenden Kategorien unterschieden:
- 100 km/h
  - 50 km/h
  - 50 km /h
  - Tempo-30-Zone
  - Verkehrsberuhigter Bereich
  - Bereich ohne motorisierten Individualverkehr
  - Straße, welche dem ÖPNV vorbehalten ist
- PLÄNE 23 + 24 Die Pläne zur Konfliktanalyse (Plan 23 + 24) sind die im Folgenden beschriebenen Konfliktpunkte von Speyer zusammengefasst dargestellt.

Die dargestellten Konfliktpunkte wurden in die Synopse aufgenommen und bearbeitet.

#### **14.2.1 Konflikte Motorisierter Individualverkehr**

##### **Unfallhäufungsstelle**

Dargestellt sind die in Kapitel 5 erläuterten Knotenpunkte und Querschnitte mit Unfallhäufung. Zahlreiche Unfälle wurden auch auf den folgenden Kundenparkplätzen registriert.

Die drei nachfolgend genannten Unfallhäufungsstellen sind auch gleichzeitig Konfliktpunkte zwischen ruhendem und fließendem Verkehr. Im Plan werden sie allerdings lediglich als Unfallhäufungsstellen dargestellt.

- Bauhaus an der Iggelheimer Straße
- Marktkauf an der Straße Am Rübsamenwühl
- Kaufland an der Auestraße.

### **Mangelnde Leistungsfähigkeit**

Dargestellt sind die in Kapitel 12.2 aufgelisteten Knotenpunkte, die die Qualitätsstufen F und E aufweisen.

Die Knotenpunkte mit der Qualitätsstufe F weisen bereits für die Analyseverkehrsbelastungen der nachmittäglichen Spitzenstunde Leistungsdefizite und hohe Wartezeiten auf, so dass ein Ausbau dringend erforderlich wird.

Die Knotenpunkte der Qualitätsstufe E werden aus Sicht der Gutachter für die Prognoseverkehrsbelastungen lediglich die Qualitätsstufe F erreichen. Ein Knotenpunktumbau oder -umbau wird also erst zum Prognosehorizont (ca. 2025) dringend erforderlich.

Besonders auffällig hinsichtlich des Verkehrsablaufs ist das Quartier Untere Langgasse/Mühlurmstraße/Schützenstraße. Hier kommt es im Bereich der Bahnübergänge an der Schützen- und Mühlurmstraße insbesondere im maßgebenden Zeitbereich der nachmittäglichen Spitzenstunde zu erheblichen Leistungsgpässen (Wartezeiten und Rückstaus).

Teilweise reichen die Rückstaus in der Schützenstraße bis zur Dudenhofer Straße/Obere Langgasse und in der Mühlurmstraße bis zur Bahnhofstraße/Gilgenstraße.

### **Mangelhafte Verkehrsführung**

Unter diesen Konfliktpunkt fallen die folgenden Knotenpunkte:

- KP Wormser Landstraße/Bahnhofstraße/Friedrich-Ebert-Straße/Mausbergweg
- KP Wormser Landstraße/Waldseer Str./Spaldinger Str./Schifferstadter Straße
- KP Schillerweg/Klipfelsau/Geibstraße:  
Von der Straße Klipfelsau darf nur rechts in Richtung Technikmuseum eingebogen werden. Das Linkseinbiegen ist hier verboten. Ein großer Teil der Kfz-Fahrer missachtet hier trotz baulicher Maßnahmen das Rechtseinbiegegebot und biegt links in Richtung Dom in den Schillerweg ein. Seitens des ADFC wird hier die unübersichtliche Führung für den Radfahrer kritisiert.
- KP B.-Weltz-Platz/Hilgardstraße/Schwerdstraße:  
Der bestehende Innenstadtring verläuft u. a. von der Gilgenstraße über den B.-Weltz-Platz und die Hilgardstraße. Diese Fahrtbeziehung muss vorfahrtpflichtig sein. Heute allerdings müssen die Kfz-Fahrer, die vom B.-Weltz-Platz in die Hilgardstraße einbiegen wollen, warten. Der Verkehrsfluss des Innenstadtrings wird hierdurch beeinträchtigt. (Konfliktpunkt wurde 2013 durch Änderung der Verkehrsführung beseitigt.)
- St.-Guido-Stifts-Patz:  
Hier fallen insbesondere die ungeordneten Parkungsverhältnisse auf. Der Platz soll nach Aussage der Stadtverwaltung umgeplant werden. (Der Umbau wurde 2013 realisiert.)

### **Konflikt des städtebaulichen Umfeldes mit vorhandener Verkehrsbelastung**

An den folgenden Knotenpunkten/Querschnitten ist aus Sicht der Gutachter eine hohe Unverträglichkeit zwischen städtebaulichem Umfeld, der Charakteristik des Quartiers und den dort erhobenen Verkehrsbelastungen vorhanden:

- Domplatz
- Große Himmelsgasse
- Johannesstraße
- Armbruststraße

### **14.2.2 Konflikte Ruhender Verkehr:**

#### **Konflikte zwischen ruhendem und fließendem Verkehr**

Mittels der Unfallanalyse konnte festgestellt werden, dass an folgenden Straßenzügen Konflikte zwischen dem ruhenden und fließenden Verkehr aufgetreten sind:

- Wormser Landstraße
- Ludwigstraße
- Mühlturnstraße
- Hilgardstraße
- In der Karl-Leiling-Allee wird der fließende Verkehr durch die am Straßenrand parkenden Fahrzeuge behindert.

#### **Konflikte durch hohen Parkdruck**

Liegt das Parkraumangebot unter der Parkraumnachfrage, kommt es in der Regel zu Parksuchverkehr. Nachstehend werden die Bereiche aufgelistet, in denen zu bestimmten Tageszeiten nicht genügend Stellplätze zur Verfügung stehen:

PLAN 06	Innenstadt südlich Maximilianstraße, östlich Heydenreichstraße, westlich Domplatz und nördlich Kleine Pfaffengasse (Quartier 2).
PLAN 07	Deutsche Rentenversicherung in der Eichendorffstraße, Landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft an der Theodor-Heuss-Straße sowie die benachbarten Straßenzüge Quartier Am Wasserturm, Eichendorffstraße, Goethestraße, Sophie-de-la-Roche-Straße, Heinrich-Heine-Straße, Lessingstraße, Theodor-Storm-Weg, Theodor-Heuss-Straße, Georg-Kerscheneiner-Straße, Conrad-Hist-Straße, Josef-Schmitt-Straße.
PLAN 08	Universität für Verwaltungswissenschaften sowie die benachbarten Straßenzüge Freiherr-vom-Stein-Straße, Otto-Mayer-Straße, Vincentiusstraße, Holzstraße (St. Vincentiuskrankenhaus/Nikolaus-von-Weis-Schule), Hans-Purmann-Allee.
PLAN 09	Diakonissen-Stiftungskrankenhaus (Quartier VII) mit den folgenden Straßenzügen Fuchswieherstraße, Martin-Greif-Straße, St.-German-Straße, Zeppelinstraße, Am Drachenturm, Neufferstraße, Lindenstraße, Hilgardstraße, Ludwigstraße, Slevogtstraße, Kreuztorstraße, Friedensstraße, Salierstraße, Diakonissenstraße, Rulandstraße, Draisstraße.

### **Unerlaubtes Gehwegparken**

Im Konfliktplan werden lediglich die Bereiche mit unerlaubtem Gehwegparken markiert, in denen es dadurch zu auffällig negativen Folgen für Fußgänger bzw. Radfahrer kommt.

Davon besonders betroffen sind die Industriegebiete Ost und West, in denen diese Fälle zeitweise sehr häufig zu beobachten sind. Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um parkende Fahrzeuge von in der Umgebung arbeitenden Personen handelt. Offensichtlich verfügen einige Betriebe über kein ausreichend großes Stellplatzangebot auf privatem Grund.

### **Gebietsfremdes Parken**

Als gebietsfremdes Parken wird der Zustand beschrieben, dass Stellplätze nicht von den vorgesehenen Nutzergruppen belegt werden (können).

Gebietsfremdes Parken wurde insbesondere in der Draisstraße nördlich der Einmündung in die Landwehrstraße festgestellt. In diesem Gebiet herrscht ohnehin ein hoher Parkdruck, der durch gebietsfremde Parker noch verschärft wird.

Auch hier ist davon auszugehen, dass es sich bei den Parkenden um Angestellte der umliegenden Betriebe handelt, die aufgrund eines nicht ausreichenden Stellplatzangebots im öffentlichen Straßenraum parken müssen.

### **Parken im Haltverbot**

Das widerrechtliche Parken im Haltverbot (VZ 283 und 286 StVO) wurde insbesondere in der Siemensstraße nördlich der Einmündung Brunckstraße festgestellt.

In der Brunckstraße parken Lkw auf dem bestehenden Radweg. Es war festzustellen, dass es sich hierbei entweder um pausierende oder auf Einlass zu den umliegenden Firmen wartende Lkw handelt.

Weitere Parkvergehen konnten bei der Ortsbesichtigung in den folgenden Straßenzügen beobachtet werden:

- Boschstraße nördlich Draisstraße
- Teilstück Daimlerstraße
- Teilstück Armensünderweg
- Schwarzer Weg
- Teilstück im Geißhorn
- Anton-Dengler-Straße

### 14.2.3 Konflikte Rad- und Fußgängerverkehr:

#### Unfälle mit Radfahrern

Unfälle mit Radfahrern wurden vor allem in den folgenden Straßenabschnitten registriert:

- Wormser Straße
- Bahnhofstraße
- Schützenstraße
- Holzstraße

#### Unübersichtliche Radwegeführung

Folgende Einmündungen sind für die Radfahrer unübersichtlich bzw. die Radwegeführung ist unzureichend:

- Hirschgraben / Bahnhofstraße
- Steingasse / Industriestraße
- Iggelheimer Straße / Kurt-Schumacher Straße / Landwehrstraße
- Klipfelsau / Schillerweg
- Schwerdstraße / Landauer Straße. An der Einmündung Schwerdstraße in die Landauer Straße wird das abrupte Ende des Radweges bemängelt.

#### Radweg- oder Gehwegengstelle

##### Radwegengstelle

- Mühlturnstraße Nr. 30 (Höhe Schuhhaus Linn)
- Wormser Straße Zwischen St. Guido-Stifts-Platz und Knotenpunkt Wormser Landstraße/Bahnhofstraße, Radwegengstellen auf beiden Straßenseiten
- Wormser Landstraße zwischen Knotenpunkt Wormser Landstraße/Bahnhofstraße/Wartturm (einseitiger Radweg auf westlicher Straßenseite)

Bei diesen Straßenzügen wird auf Grund der Radwegengstellen künftig die Benutzungspflicht nach der StVO-Novelle aufgehoben:

- Burgstraße nördlich Obere Langgasse
- Iggelheimer Straße südlich Kurt-Schumacher-Straße

Gehwegengstelle

Gehwegengstellen gibt es abschnittsweise in den Wohngebieten insbesondere westlich und östlich der Waldseer Straße.

**Fehlende Rad- oder Fußwegverbindung**Fehlende Radwegverbindung:

Bei den genannten fehlenden Radwegverbindungen handelt es sich vor allem um fehlende Lückenschlüsse zwischen bestehenden Radwegen bzw. Radwegerouten.

- Teilstück der K 1 westlich Rinkenbergerhof
- Hirschgraben zwischen Bahnhofstraße und
- Karl-Spindler-Straße

An den folgenden Stellen ist es geplant die fehlenden Lückenschlüsse zu realisieren:

- Teilstück zwischen Steinhäuserwühlsee und Wammsee
- Teilstück Siemensstraße südlich Brunckstraße

Fehlende Fußwegverbindung:

- Fehlende Fußwegeverbindungen gibt es abschnittsweise in den Wohngebieten insbesondere westlich und östlich der Waldseer Straße
- Westseite Emanuel-Geibel-Weg

**Ungesicherte Fußgängerquerungen**

Ungesicherte Querungen werden insbesondere an den folgenden Knotenpunkten bemängelt:

- Wormser Landstraße / Auestraße (Knotenpunktzufahrt Wormser Straße Nord)
- Bahnhofstraße / Obere Langgasse (Knotenpunktzufahrt Bahnhofstraße Nord)
- Schützenstraße / Mühlturnstraße

## 14.2.4 Beschilderung

### Fehlende Beschilderung

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die wegweisende Beschilderung in Speyer an vielen Standorten nicht konform zu den RWB (Richtlinien für die wegweisende Beschilderung) [9] ist.

Dies bedeutet, dass die vorhandene Anzahl der Ziele pro Richtung häufig die maximal zulässige Anzahl von 4 Zielen bzw. auf einem Schild überschreitet. An manchen Stellen werden insgesamt mehr als 10 Ziele angezeigt. Abschnittsweise ist die Kontinuitätsregel bei der Anzeige der Schilderhalte nicht eingehalten. Des Weiteren wird an vielen Knotenpunkten (z. B. an allen Kreisverkehren) auf die Vorwegweisung verzichtet.

Gleichermaßen ist der Innenstadtring nicht durchgängig beschildert. Aus Sicht der Gutachter müssen an folgenden Knotenpunkten noch Wegweiser mit dem Ziel Innenstadtring angebracht werden:

- KP Franz-Kirrmeier-Straße / Eselsdamm  
Am Entscheidungspunkt fehlt in der Knotenpunktzufahrt Franz-Kirrmeier Straße Süd der Hinweis auf den Innenstadtring. Ca.150 m südlich des Entscheidungspunktes befindet sich ein Hinweis auf den Innenstadtring, dieser sollte aus Sicht der Gutachter direkt an den Entscheidungspunkt versetzt oder nochmals wiederholt werden.
- KP Hilgardstraße / Lindenstraße (Knotenpunktzufahrt Hilgardstraße)  
An diesem Standort fehlt die Beschilderung Innenstadtring vollständig.

### Unklare Wegweisung

Das Ziel Freibad und das Ziel bademaxx werden in der wegweisenden Beschilderung und im Parkleitsystem einmal als Ziel bademaxx und einmal als Ziel Freibad ausgeschildert. Hier wäre eine einheitliche Beschilderung wünschenswert.

Dasselbe gilt für das Parkhaus Zentrum/Kaufhof welches in der Beschilderung mal als Ziel Parkhaus Zentrum oder Parkhaus Zentrum/Kaufhof ausgewiesen wird. Die Parkplätze am Dom sind einmal als Park & Ride-Stellplätze ausgewiesen und einmal als normale Stellplätze.

### Fehlende Parkierungsbenennung

Die Parkplätze Stadthalle, Parkplatz Am Hirschgraben, Parkhaus Willy-Brandt-Platz sind im Nahbereich schlecht beschildert. An den Parkplätzen fehlt teils die Benennung des jeweiligen Parkplatzes. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.

### Parkierungsanlagen ohne Einbindung ins bestehende PLS

Im Bereich der Unteren Langgasse befinden sich private Parkierungsanlagen mit einem guten und attraktiven Stellplatzangebot. Es sollte darüber nachgedacht werden, diese Parkplätze in das Parkleitsystem aufzunehmen. Dies gilt auch für den Parkplatz Neufferstraße. Zudem sollte das P+R Parkhaus im Bahnhof und der Parkplatz am Arbeitsamt in das Parkleitsystem eingebunden werden

### 14.3

#### Politische Prüfaufträge

Neben den durch uns festgestellten Konfliktpunkten gibt es insgesamt 22 Politische Prüfaufträge, die teilweise von den genannten Konfliktpunkten abweichen, teilweise aber auch mit diesen übereinstimmen. Die 22 Prüfaufträge wurden in die Synopse aufgenommen und bearbeitet.

Diese Punkte sind der Stadtverwaltung gut bekannt und werden nun im Rahmen des Verfahrens zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans aufgegriffen, geprüft und ggf. einer Lösung zugeführt.

Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die folgenden Punkte:

- Lkw-Parken Gewerbegebiet Süd
- Lkw-Parken Gewerbegebiet Ost
- Lkw-Parken Gewerbegebiet West
- Verkehrssituation Wormser Landstraße
- Radverkehr Siemensstraße
- Beleuchtung Radweg Dudenhofer Straße
- Shared space am Postplatz
- Verkehrssituation Nomand-Gelände
- Verkehrssituation Paul-Egell-Straße
- Fußgängerquerungen Bartholomäus-Weltz-Platz
- Bewohnerparken Kämmererstraße
- Bewohnerparken Lindenstraße
- Bewohnerparken Eselsdamm
- Verkehrssicherheit Geibstr. / Am Technik-Museum
- Ausbau Dr. Eduard-Orth-Straße
- Postgalerie
- Umbau Hirschgraben / Bahnhofstraße
- Anbindung Otterstadter Weg
- Neubaugebiet Rheinufer-Nord
- Einbahnregelung Nonnenbachstraße
- Parkplatzsituation an der Woogbachschule
- Lärmsituation Hafenstraße

## 14.4 Bürgerbeteiligung und Politischer Arbeitskreis

### 14.4.1 Bürgerbeteiligung „VEP vor Ort“

Wie bereits erwähnt hat sich die Stadt Speyer im Jahr 2010 dazu entschlossen, im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans die übliche Vorgehensweise durch eine offene Einbindung der Bürger zu ergänzen. Zwischen Oktober 2011 und April 2012 fanden hierzu insgesamt 6 Termine zur Bürgerbeteiligung statt.

Diese Veranstaltungen wurden entweder als eigenständige Termine oder im Rahmen einer anderen Veranstaltung, wie beispielsweise einem Weihnachtsmarkt, durchgeführt. Die Bürger hatten dabei die Gelegenheit direkt mit den Verantwortlichen und den Bearbeitern in Kontakt zu treten und den Dialog zu suchen.

Die Resonanz war groß und viele Bürger hinterließen ihre Anregungen und Anmerkungen an einer eigens hierfür gebauten Litfaßsäule. Diese Anregungen wurden zunächst gesichtet und in die wesentlichen Hauptgruppen eingeordnet. Insgesamt konnten daraus 237 konkrete Punkte extrahiert werden, die dann Eingang in die Synopse fanden.

• Seniorenbeirat	25. Oktober 2011	4 Punkte
• Speyer Nord	19. November 2011	36 Punkte
• Speyer West	04. Dezember 2011	62 Punkte
• Speyer Ost	23. Februar 2012	21 Punkte
• Speyer Süd	20. März 2012	63 Punkte
• Speyer Zentrum	20. April 2012	51 Punkte

## Bürger helfen mit

### Echte Bürgerbeteiligung bei „VEP vor Ort“



*Voll dabei: Das ist echte Bürgerbeteiligung.*

Wer kennt sich besser aus in einem Stadtteil als ein Bürger, der dort wohnt und tagtäglich unterwegs ist? Das dachte sich die Speyerer Stadtverwaltung und bezog beim Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) ihre Bürgerinnen und Bürger mit ein. Diese wurden aufgefordert, aktiv zu werden und Verbesserungsvorschläge für den Verkehr in ihrem Stadtteil zu machen. Der Erfolg dieser Bürgerbeteiligung spricht für sich: Nach insgesamt fünf Mitmach-Aktionen „VEP vor Ort“ konnten dank des Engagements von 675 Bü-

gern neue sogenannte „Konfliktpunkte“ in den VEP-Entwurf aufgenommen werden, die dort bisher nicht zu finden waren.

„VEP vor Ort“ war eine Aktion, bei der die Speyerer sich umfassend informieren konnten, welche Maßnahmen in ihrem Stadtteil umgesetzt worden waren, um den Verkehr sicherer zu machen, und welche Konfliktpunkte – oft Stellen mit erhöhter Unfallgefahr – bereits erfasst waren. Ein Team aus Fachleuten nahm Anregungen der Bewohner in den Stadtteilen auf und stand bei Fragen Rede und Antwort. Oberbürgermeister Hansjörg Eger war bei allen fünf Aktionen vor Ort, um sein Team zu unterstützen. Auch von politischer Seite gab es eine kontinuierliche Beteiligung bei den Veranstaltungen.

Das VEP-Team besuchte einzelne Stadtteile und knüpfte seine Aktionen nach Möglichkeit an Veranstaltungen. In Speyer-West erwies sich das bunte Stadtteilmodell, das die Straßensituationen besonders gut veranschaulichte, als Publikumsmagnet. Das

Merkmal der Aktionen wurde die große Litfaßsäule, an der die Bürgerinnen und Bürger bunte Zettel mit ihren Anregungen und Lösungsvorschlägen anbrachten. 242 Anregungen und Problempunkte trugen die Speyerer so in allen Aktionen zusammen. Insgesamt jedoch führte das Team sogar rund 600 Gespräche. „Viele hatten kein konkretes Anliegen, sondern sind einfach nur gekommen, um sich informieren zu lassen“, berichtet Projektleiter Thomas Zander.

Mit ihrer Bürgerbeteiligung ist die Stadtverwaltung auch neue Wege gegangen, denn neben den VEP-vor-Ort-Aktionen bot sie den Speyerern die Möglichkeit, auf einer Art „Pinwand“ Vorschläge im Online-Netzwerk „Facebook“ einzustellen. Darüber hinaus band sie benachteiligte Jugendliche ein, die den Prozess filmisch begleiteten. „Wir freuen uns, dass wir mit unseren Aktionen so viele Speyerer erreichen konnten“, sagt der Oberbürgermeister, „denn das hier ist echte Bürgerbeteiligung, bei der die Bürger etwas bewirken können“.



Ausschnitt Informationsbroschüre VEP-vor-Ort

#### 14.4.2 Politischer Arbeitskreis

Auf Beschluss des Stadtrates wurde der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe ein politischer Arbeitskreis zur Beratung zur Seite gestellt. Neben den vom Stadtrat definierten Leitzielen:

- MIV-Belastung reduzieren
- Lärm mindern
- Fahrrad- und Fußgängerverkehr stärken
- ÖPNV stärken

wurde in den Arbeitsgruppensitzungen Detailarbeit geleistet.

Auf der Grundlage der durch die breite Bürgerbeteiligung, den Vorschlägen aus dem Stadtrat sowie den Feststellungen des Verkehrsgutachters erstellten Synopse, wurden die Themen der Konfliktanalyse diskutiert und konkretisierende Planungsschritte beauftragt.

Die in Teil F unter Ziffer 23.2 aufgeführten Planungsfälle:

- Planungsfall 01: Gilgenstraße
- Planungsfall 02: Schützenstraße / Mühlturnmstraße
- Planungsfall 03: Domplatz / Große Himmelsgasse / Johannesstr. / Armbruststr.

stellen das konkrete Ergebnis der erteilten Arbeitsaufträge dar.

Es bestand ferner in den Arbeitskreissitzungen grundsätzlich Einvernehmen, das innerstädtische Wegweisungssystem einschließlich Parkleitsystem einer konkreten Überplanung zuzuführen, wobei innerhalb der geführten Diskussionen deutlich wurde, dass über die Planung hinaus ein erheblicher Finanzierungsbedarf eintritt.

Nach Vorstellung des politischen Arbeitskreises sollen die in der Konfliktanalyse aufgeführten Themenbereiche den Radverkehr betreffend, von einer hierfür einzusetzenden Projektgruppe bearbeitet und Lösungsvorschläge unterbreitet werden. Bei der Besetzung sollen neben der Verwaltung, der ADFC, Fahrradbeauftragte und Vertreter der Kommunalpolitik berücksichtigt werden.

Im Rahmen einer Empfehlung sprach sich der Arbeitskreis auch für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Bereich des Straßenzuges „Eselsdamm“ unter Einbezug einer Bewohnerparkregelung aus.

## 14.5

### Synopse der Anregungen und Konfliktpunkte

Die insgesamt **346 Konfliktpunkte und Anregungen** aus der Bürgerschaft (237), dem Stadtrat, unserem Büro (87) und der Verwaltung (22) wurden in einer tabellarischen Synopse (Stand 25. März .2013) zusammengefasst.

Anlage 09

Die in Anlage 09 dargestellte Synopse enthält zunächst die folgenden Spalten:

- Zuordnung des Punktes zu einer Kategorie/Verkehrsart
- Beschreibung des jeweiligen Punktes
- Zuordnung der Zuständigkeit für die Bearbeitung

Die Darstellung der Bearbeitung der einzelnen Punkte erfolgt im Kapitel 25.

## 14.6

### Hot-Spots der Lärmaktionsplanung 2013

Auf der Basis der Isophonenkarten der Lärmkartierung wurde eine Hotspot-Analyse durchgeführt, die Bereiche aufzeigt, in denen der Außenpegel für den Lärmindikator  $L_{DEN} 70 \text{ dB(A)}$  übersteigt. Hotspots sind dadurch gekennzeichnet, dass eine größere Zahl von Menschen hohen Lärmpegeln ausgesetzt ist. Diese straßenverkehrliche Lärmbelastung ist durch eine hohe Verkehrsmenge in Verbindung mit einer dichten Bebauungssituation bedingt. Diese sind im Konfliktplan (Plan 23) nummeriert dargestellt. An diesen Stellen besteht vordringlicher Handlungsbedarf.

Ausgeprägte Lärmschwerpunkte finden sich in der Landauer Straße, der Gilgenstraße, der Schützenstraße, der Bahnhofstraße, der Oberen Langgasse, der Wormser Landstraße, der Armbruststraße, der Ludwigstraße und der Hafestraße.

## TEIL D: VERKEHRSPROGNOSE 2025

### 15. VERKEHRSPROGNOSE

#### 15.1

##### Allgemeines

Da Verkehrsanlagen in der Regel sehr teure und langfristige Investitionsgüter darstellen, darf die Verkehrswissenschaft sich nicht darauf beschränken, allein die heutigen Verkehrsverhältnisse zu analysieren und Schwachpunkte aufzuzeigen.

Die Aufgabe muss vielmehr darin bestehen, die mutmaßliche künftige Verkehrsentwicklung im allgemeinen wie auch die voraussichtlichen künftigen Verkehrsbelastungen auf bestimmten Streckenabschnitten bei verschiedenen Planungsalternativen zu bestimmen.

Da der Verkehr grundsätzlich nicht aus sich selbst heraus prognostiziert werden kann, muss das zukünftige Verkehrsaufkommen aus prognostizierbaren Merkmalen der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur abgeleitet werden. Besonderes Augenmerk ist dabei der Struktur- und Nutzungsänderung bereits bestehender Siedlungsgebiete zu widmen.

In erster Linie kommen folgende Parameter (Merkmale) in Frage:

- Anzahl der Einwohner und ihre Altersstruktur
- Anzahl der Beschäftigten (Arbeitsplätze), nach Möglichkeit unterteilt in primäre, sekundäre und tertiäre Erwerbsbereiche
- Anzahl, Lage und Struktur von zentralen Einrichtungen (z. B. Einkaufsmärkte)
- Entwicklung der individuellen Mobilität (Freizeitverhalten)
- Einfluss neuer Technologien und Kommunikation
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
- Kfz-Bestand
- Pendlerverhalten
- Veränderungen in der Verkehrsmittelbenutzung
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene)
- Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs

Die aufgeführten Merkmale sind aufgrund beobachteter Trends - oder nach vorliegenden Planungen (z. B. Regionalplanung, Flächennutzungsplanung) - weitgehend prognostizierbar. Merkmale, deren Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen derzeit nicht quantifiziert werden können, wurden, soweit möglich und vertretbar, in ihren Wirkungen abgeschätzt.

Die Genauigkeit dieser Prognosen ist wesentlich davon abhängig, wie exakt die zukünftige Nutzung eines Untersuchungsgebietes und seines Umlandes zum Zeitpunkt der Prognose absehbar war. Die Wirkungen von Strukturentwicklungen, die über einen längeren Zeitraum reichen, sind dabei eher vorhersehbar als die Auswirkungen kurzfristiger Großprojekte.

Bei längerfristigen Entwicklungen bietet sich die Chance zu rückkoppelnden Eingriffen und damit die Möglichkeit, auf unvorhergesehene und ungewollte Entwicklungen korrigierenden Einfluss zu nehmen. Der Bestand wird also immer wieder überprüft und wirkt kontinuierlich auf weitere Entwicklungsstufen ein.

Neben den grundsätzlichen Unwägbarkeiten jeder Prognose muss darauf hingewiesen werden, dass die Bestimmungsfaktoren umso unsicherer werden, je weiter die Prognose in die Zukunft geschoben wird.

## 15.2 Ermittlung der Zuwachsfaktoren

Die künftige Verkehrsnachfrage im Untersuchungsgebiet hängt entscheidend von der Strukturentwicklung des Raumes ab.

Erfahrungsgemäß sind für eine Prognose an einem Werktag im nachmittäglichen Zeitbereich folgende Abhängigkeiten maßgebend:

1. Starke Abhängigkeiten des Quellverkehrs von der Zahl der Beschäftigten und bestehender Versorgungseinrichtungen, schwache Abhängigkeit von der Zahl der Einwohner je Verkehrsbezirk.
2. Starke Abhängigkeit des Zielverkehrs von der Zahl der Einwohner und Freizeiteinrichtungen je Verkehrsbezirk und schwache Abhängigkeit von der Zahl der Beschäftigten je Verkehrsbezirk.

Da Regressionsgeraden für derartige Abhängigkeiten nahezu den Nullpunkt des zugehörigen Achsenkreuzes schneiden, kann vereinfachend mit Zuwachsfaktoren gearbeitet werden.

Dieses Verfahren bietet sich zwangsläufig auch deshalb an, weil für die Verkehrsbezirke des Umlandes nicht der gesamte Ziel- und Quellverkehr erhoben wurde.

Sowohl die Stärke der Abhängigkeiten als auch die Abhängigkeitskoeffizienten werden anhand der Analyseergebnisse durch Vergleich der Strukturdaten mit der Stärke der Verkehrsbeziehungen ermittelt.

### 15.3 Künftige Strukturdaten

Die Strukturdaten wurden im Wesentlichen vom Landesinformationssystem des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz [10] entnommen.

Auf die Stadt Speyer bezogene Daten wurden seitens der Stadtverwaltung in Form des Flächennutzungsplanes [11] zur Verfügung gestellt.

#### 15.3.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerung von Speyer verteilt sich auf einer Fläche von 43 km<sup>2</sup>, so dass in der kreisfreien Stadt Speyer 1.175 Menschen auf einem km<sup>2</sup> leben (Einwohnerdichte).

Damit zählt die kreisfreie Stadt Speyer zu den dicht besiedelten Gebieten Deutschlands, wo sich im Durchschnitt 229 Einwohner einen km<sup>2</sup> Fläche teilen müssen. Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche liegt bei 19 km<sup>2</sup>. Damit ergibt sich eine Siedlungsdichte von 2.800 Einwohnern pro km<sup>2</sup> Siedlungs- und Verkehrsfläche.

Das statistische Landesamt Rheinland-Pfalz veröffentlicht eine Einwohnerprognose für das Jahr 2025 auf Gemeindeebene.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Einwohnerprognose für die einzelnen Kreise und kreisfreien Städte im Untersuchungsgebiet angegeben. Um auf der „sicheren Seite“ zu liegen, wurde die „obere Variante“ gewählt.

Tabelle 22: Bevölkerungsvorausberechnung für die Stadt Speyer für das Jahr 2025

Gemeinde	2010		2025 (obere Variante)	
Speyer	49.857	100 %	51.550	103,4 %
Ludwigshafen	163.340	100 %	163.604	100,2 %
Rhein-Pfalz-Kreis	148.733	100 %	147.966	99,5 %
Neustadt (W)	53.525	100 %	51.839	96,9 %
<b>Summe</b>	<b>415.409</b>	<b>100 %</b>	<b>414.934</b>	<b>99,9 %</b>

Betrachtet man die natürliche Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Speyer, so wird die Bevölkerung bis zum Jahr 2025 entgegen dem bundesweiten Trend um 3,4 % zunehmen.

Zwischenzeitlich liegen neue Daten des Landesinformationssystem des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz vor, die von einer Prognose bis zum Jahr 2030 ausgehen. Bei Ansatz der oberen Variante der Bevölkerungsentwicklung wird von einer leicht rückläufigen Bevölkerungsentwicklung von -0,1 % ausgegangen.

Bei der vorliegenden Prognose zur allgemeinen Verkehrsentwicklung ist die Datenbasis jedoch das Prognosejahr 2025.

Der im VEP angesetzte Bevölkerungszuwachs resultiert im Wesentlichen aus einem positiven Saldo durch geplante Flächenerweiterungen im Flächennutzungsplan (mittelfristiger Zeithorizont). Hier entstehen neue bzw. nach verdichtete Verkehrszellen, die aus verkehrsplanerischer Sicht von Bedeutung sind.

Der zusätzliche Wohnraum wird durch Nachverdichtungen, Schließen von Baulücken und Arrondierungen bestehender Gebiete bzw. durch Neubaugebiete geschaffen.

In der vorliegenden Untersuchung wurde für alle Stadtteile das Potenzial an Wohneinheiten bzw. Einwohnern anhand der uns von der Stadt Speyer zur Verfügung gestellten Unterlagen ermittelt und zusammengestellt.

Insgesamt sind wir von 2.171 neuen Wohneinheiten ausgegangen.

Die Baugebiete mit einer Anzahl von mehr als 100 neuen Wohneinheiten werden nachfolgend benannt (Stand 2010/2011):

- Bereich Burgstraße 130 Wohneinheiten
- Alte Ziegelei/Erlusgelände 300 Wohneinheiten
- Rheinufer 1. Teilbereich 112 Wohneinheiten
- Rheinufer 2. Teilbereich 350 Wohneinheiten
- Normand 2. Bauabschnitt 223 Wohneinheiten
- Hasenpfühlerweide/Rheindamm 250 Wohneinheiten

Für die entsprechenden Neubaugebiete wurden im Verkehrsmodell neue Verkehrszellen angelegt.

Es wurde davon ausgegangen, dass sich die Fahrtziele der einzelnen Zellen der Neubaugebiete wie die benachbarten Wohngebiete verhalten.

Bei den Wohnraumverdichtungen wurden die vorhandenen Verkehrszellen mit entsprechenden Zuwachsfaktoren beaufschlagt.

Für die Stadt Speyer wird ein Wachstum der Bevölkerungszahl von 3,4 % prognostiziert. Dieser Zuwachs resultiert im Wesentlichen aus einem positiven Saldo durch geplante Flächenerweiterungen im Flächennutzungsplan (mittelfristiger Zeithorizont).

Im Umland wird eher eine Stagnation der Bevölkerungsentwicklung prognostiziert. Von daher wird für die Prognose im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans mit einer Steigerung der Bevölkerung von 3 % gerechnet.

**15.3.2  
Beschäftigtenentwicklung**

Betrachtet man die **Beschäftigtenprognosen** für die Jahre 2000 bis 2025, so geht das Statistische Landesamt von einer Entwicklung der **Beschäftigten** in Speyer in den nächsten Jahren von einer Zunahme von ebenfalls + 0,25 % p. a. aus. Zwischenzeitlich liegt vom Statistischen Landesamt die Beschäftigtenprognose bis 2030 vor. Diese geht von höheren Zuwächsen im Jahr bei den Beschäftigtenzahlen aus.

In nachfolgender Tabelle sind die Beschäftigten am Arbeitsort in den Jahren 2004 und 2009 dargestellt. Damals lag die Beschäftigtenentwicklung bei 0,78 % p. a.. Zwischenzeitlich liegen beim Statistischen Landesamt die Werte der Beschäftigten am Arbeitsort für den 30. Juni 2011 vor. Die jährliche Beschäftigtenentwicklung von 2004 bis zum Jahr 2011 liegt für Speyer bei 1,93 % p. a.

Tabelle 23: Beschäftigte am Arbeitsort

Bereich	2004		2009		30. Juni 2011	
<b>Speyer</b>	<b>21.897</b>	<b>100 %</b>	<b>22.758</b>	<b>103,9 %</b>	<b>24.858</b>	<b>113,5 %</b>
Rhein-Pfalz-Kreis	21.255	100 %	23.126	108,8 %	24.720	116,3 %
LK Germersheim	36.866	100 %	40.252	109,2 %	40.562	110,0 %
Ludwigshafen	88.246	100 %	88.119	99,9 %	91.653	103,9 %
Neustadt (W)	15.576	100 %	15.518	99,6 %	15.549	99,8 %
Schifferstadt	3.490	100 %	3.679	105,4 %	-	-
Waldsee	653	100 %	570	87,3 %	-	-
Dudenhofen	702	100 %	663	94,4 %	-	-
Römerberg	1.013	100 %	1.276	126 %	-	-
Hockenheim	6.233	100 %	6.715	107,7 %	-	-

Darüber hinaus werden die maßgebenden Bauvorhaben in Speyer, die zusätzliche Arbeitsplätze schaffen werden in der Prognose zur allgemeinen Verkehrsentwicklung berücksichtigt. Die wesentlichen Bauvorhaben werden nachfolgend benannt:

- Einkaufszentrum Postgalerie (VK ca. 14.000 m<sup>2</sup>)                      336 Stellplätze
- Ärztehaus (Cura Center), Iggelheimer Straße                              64 Stellplätze
- Diakonissenkrankenhaus    297 Stellplätze

Südliches Industriegebiet:

- Verteilerzentrum der Firma Lidl
- Logistikzentrum Prologis mit 14 ha Nutzfläche

Für die beiden Bauvorhaben im südlichen Industriegebiet hat unser Büro aktuelle Verkehrsuntersuchungen durchgeführt [12+13]. Die Tagesverkehrsmengen der beiden Projekte wurden wie folgt und unter mit Hilfe einschlägiger Literatur [14+15] prognostiziert.

Tabelle 24: Projektbezogenes Verkehrsaufkommen DTV w[Kfz/24 h] im Industriegebiet Süd

Projekt	Tagesverkehr
Lidl-Logistik-Zentrum	474 Lkw/24 h 400 Pkw/24 h
Prologis Logistikzentrum	2.200 Kfz/24h (inkl. ca. 325 Lkw/24 h)

Die Zahl der beruflichen Einpendler liegt in Speyer deutlich über der Zahl der Auspendler. In nachfolgender Tabelle sind die Ein- und Auspendler für das Jahr 2004 und 2009 dargestellt. Diese Zahlen bilden die Datenbasis für die Verkehrsprognose des vorliegenden VEP. Die Daten vom 30. Juni 2011 sind nachrichtlich aufgeführt.

Tabelle 25: Einpendler und Auspendler

Bereich	2004		2009		30. Juni 2011	
	Einpendler	Auspender	Einpendler	Auspender	Einpendler	Auspender
<b>Speyer</b>	<b>13.258</b> <b>(100 %)</b>	<b>8.097</b> <b>(100 %)</b>	<b>14.433</b> <b>(108,9 %)</b>	<b>8.906</b> <b>(110,0 %)</b>	<b>16.294</b> <b>(122,9 %)</b>	<b>9.134</b> <b>(112,8 %)</b>
Rhein-Pfalz-Kreis	10.875 (100 %)	40.350 (100 %)	12.068 (111,0 %)	43.007 (106,6 %)	13.337 (122,6 %)	43.881 (108,8 %)
LK Germersheim	15.808 (100 %)	23.242 (100 %)	18.693 (118,3 %)	25.104 (108,0 %)	18.932 (119,8 %)	26.463 (113,9 %)
Ludwigshafen	57.641 (100 %)	21.239 (100 %)	59.779 (103,7 %)	24.473 (115,2 %)	62.968 (109,2 %)	26.170 (123,2 %)
Neustadt (W)	8.506 (100 %)	9.170 (100 %)	8.579 (100,9 %)	10.088 (110,0 %)	8.591 (101,0 %)	10.705 (116,7 %)
Schifferstadt	1.902 (100 %)	4.921 (100 %)	2.213 (116,4 %)	5.556 (112,9 %)	-	-
Waldsee	453 (100 %)	1.795 (100 %)	387 (85,4 %)	1.924 (107,2 %)	-	-
Dudenhofen	498 (100 %)	1.673 (100 %)	445 (89,4 %)	1.765 (105,5 %)	-	-
Römerberg	656 (100 %)	2.970 (100 %)	862 (131,4 %)	3.178 (107,0 %)	-	-
Hockenheim	4.256 (100 %)	5.204 (100 %)	4.739 (111,3 %)	5.693 (109,4 %)	-	-

Die Einpendler in Speyer haben seit 2004 im Vergleich zu den Jahren 2009 (+ 8,9 %) und 2011 (+ 22,9 %) deutlich zugenommen. Auffällig ist die starke Zunahme der Einpendler in Speyer in den Jahren 2009 bis 2011 (+ 12,9 %).

Die Zuwächse der Auspendler in Speyer fallen da mit + 10 % für das Jahr 2009 und + 12,8 % für das Jahr 2011 im Vergleich zum Jahr 2004 verhältnismäßig gering aus.

Am gesamten Pendleraufkommen haben die Einpendler 2009 einen Anteil von ca. 62 % und die Auspendler 2009 einen Anteil von 38 %. Im Jahr 2011 liegt der Anteil der Einpendler am gesamten Pendleraufkommen bei ca. 64 % und der Anteil der Auspendler bei 36 %.

### 15.3.3 Motorisierungsentwicklung

Zur Abschätzung der Motorisierungsentwicklung (Pkw/1.000 Einwohner) wurde die SHELL-Prognose [16] für die Prognose der Fahrleistung und des Pkw-Bestandes herangezogen.

Die Shell-Prognose geht von einem Anwachsen des Pkw-Bestandes von 48,0 Mio. Pkw in 2010 auf 49,7 Mio. Pkw in 2025 aus. Das entspricht einem Zuwachs von rund. 3 %. Für die Fahrleistung wird in der SHELL-Prognose angenommen, dass sie auf dem heutigen Niveau konstant bleibt.

Die Prognose des Pkw-Bestands in der SHELL-Prognose bezieht auf die Bundesrepublik. Um abschätzen zu können, wie der Pkw-Bestand der Bundesrepublik mit denen der Region korreliert, wurden die Pkw-Bestände in den letzten 5 Jahren gegenübergestellt:

Tabelle 26: Pkw-Bestand im Vergleich

	2005	2008	2010	2008/2005	2010/2005
Speyer	27.972	25.790	25.898	- 7,8 %	- 7,4 %
Ludwigshafen	79.020	71.487	71.930	- 9,5 %	- 9,0 %
Rhein-Pfalz-Kreis	90.423	86.123	88.015	- 4,8 %	- 2,7 %
Neustadt (W)	31.902	29.137	29.237	- 8,7 %	-8,4 %
Region	229.317	212.537	215.080	-7,3 %	- 6,2 %
BRD	45,83 Mio.	41,18 Mio.	41,74 Mio.	%	- 8,0 %

Aus dem Jahr 2012 liegen zwischenzeitlich neue Kfz-Zulassungszahlen für die Stadt Speyer vor. Diese teilen sich für die einzelnen Fahrzeugarten wie folgt auf:

- Pkw: 26.740
- Lkw: 1.647
- KRAD: 2.293
- Zugmaschinen: 231
- Busse: 336
- Anhänger: 2.781
- Sonstige: 145

Im Vergleich zum Pkw-Bestand im Jahr 2010 mit 25.898 zugelassenen Pkw hat sich der Pkw-Bestand im Jahr 2012 (26.740 Pkw) um 3,3 % erhöht. Datenbasis für die vorliegende Prognose bilden allerdings die Zulassungszahlen aus dem Jahr 2010.

Diese Zusammenstellung zeigt, dass die Entwicklung des Pkw-Bestands in der Region sich analog zum Pkw-Bestand der gesamten Bundesrepublik verhält.

Daher ist davon auszugehen, dass die Prognosen für die Bundesrepublik auf den Bereich Speyer übertragen werden können.

Insgesamt wurde bei der Prognose der künftigen Verkehrsmengen im Bereich des Industriegebiets Süd eine allgemeine Verkehrszunahme von 6 % in Ansatz gebracht. Diese setzt sich aus der Bevölkerungs-, Beschäftigten- und Motorisierungsentwicklung zusammen.

## 16. PROGNOSENULLFALL 2025

### 16.1 Allgemeines

Werden die künftigen Verkehrsbedarfswerte (Prognose 2025) auf das im Vergleich zur heutigen Situation unveränderte Straßennetz im Untersuchungsraum umgelegt, spricht man vom PLANUNGSFALL 0 oder PROGNOSENULLFALL.

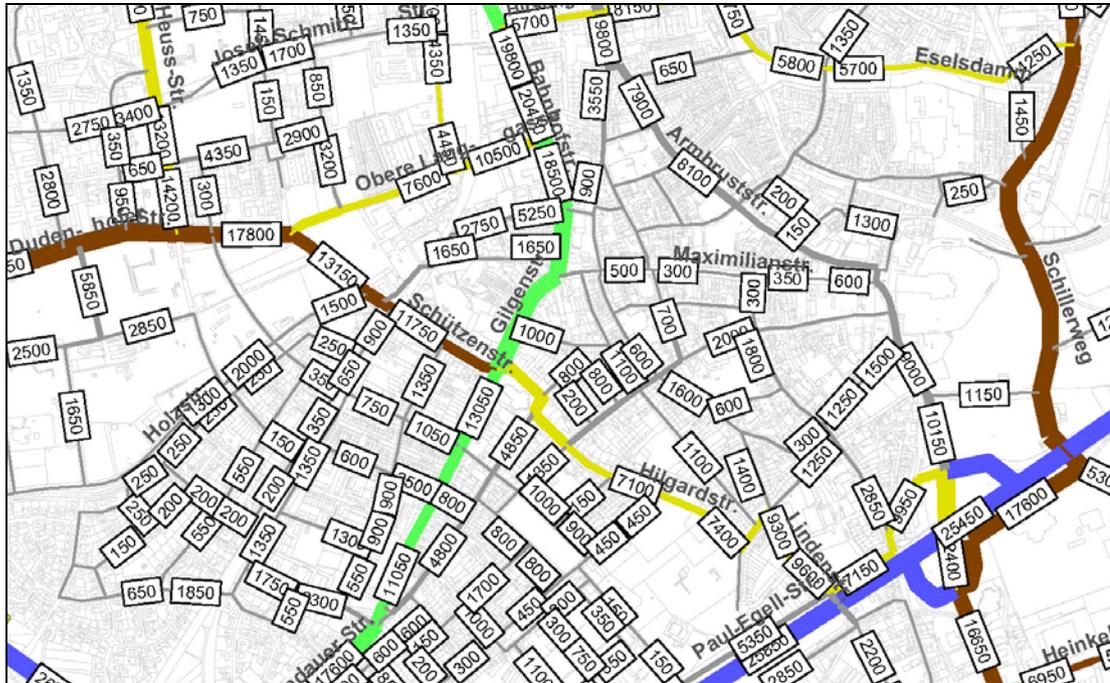
Mit den in Kapitel 15 beschriebenen Faktoren wurde die Matrix der Verkehrsbeziehungen aus der Analyse hochgerechnet.

PLAN 25 Für die dadurch gewonnene Prognosematrix für das Jahr 2025 ergibt sich insgesamt gesehen eine allgemeine Verkehrsentwicklung von **+ 6,1 %** (vgl. Plan 25).

Aufgrund des höheren Prognoseverkehrs ist grundsätzlich von einer stärkeren Belastung des Straßennetzes gegenüber dem Analyse-Nullfall auszugehen.

Dabei können die Verkehrszunahmen an einzelnen Querschnitten in Abhängigkeit von der Strukturentwicklung unterschiedlich ausfallen.

Abbildung 03: Ausschnitt VISUM-Modell Planungsfall 0 Prognose 2025



**16.2**  
**Verkehrskennwerte PF 0 (Prognose 2025)**

PLAN 25

Die DTV<sub>w</sub>-Belastungen [Kfz/24 h] für den Prognosenullfall können dem Plan 25 entnommen werden. In den folgenden Tabellen werden die Verkehrsbelastungen einiger ausgewählter Strecken in den einzelnen Stadtteilen aufgeführt und mit den Belastungen der Analyse 2010 verglichen.

Tabelle 27: Querschnittbelastungen DTV<sub>w</sub> [Kfz/24 h] – Vergleich Innenstadt

<b>Innenstadt</b>			
Querschnitt	Analyse 2010 [Kfz/24 h]	Prognose 2025 [Kfz/24 h]	Vergleich
	je nach Streckenabschnitt ca.		
Bahnhofstraße	19.150	20.450	+ 7 %
Schützenstraße	11.600	13.150	+ 13 %
Oberer Langgasse	9.300	10.500	+ 13 %
Maximilianstraße	550	600	+ 9 %
Domplatz	7.800	8.200	+ 5 %
Hirschgraben	6.000	8.150	+ 36 %
Armbruststraße	7.850	8.100	+ 3 %
Hilgardstraße	10.000	10.800	+ 8 %
Karl-Leiling-Allee	8.700	9.950	+ 14 %
Schillerweg	17.450	19.950	+ 14 %
Franz-Kirrmeier-Straße	14.550	16.900	+ 16 %
Eselsdamm	5.450	5.800	+ 6 %

Tabelle 28: Querschnittbelastungen DTV<sub>w</sub> [Kfz/24 h] – Vergleich Speyer Süd

<b>Speyer-Süd</b>			
Querschnitt	Analyse 2010 [Kfz/24 h]	Prognose 2025 [Kfz/24 h]	Vergleich
	je nach Streckenabschnitt ca.		
Industriestraße	19.750	22.400	+ 13 %
Geibstraße	3.750	4.000	+ 7 %
Paul-Egell-Straße	5.600	6.350	+ 13 %
Closweg	6.600	7.450	+ 13 %
Landauer Straße	17.150	18.700	+ 9 %
Schwerdstraße	4.500	4.800	+ 7 %

Tabelle 29: Querschnittbelastungen DTVw [Kfz/24 h] – Vergleich Speyer West

<b>Speyer-West</b>			
Querschnitt	Analyse 2010 [Kfz/24 h]	Prognose 2025 [Kfz/24 h]	Vergleich
	je nach Streckenabschnitt ca.		
Dudenhofer Straße	25.400	26.950	+ 6 %
Freiherr-von-Stein-Straße	5.550	5.850	+ 5 %
Theodor-Heuss-Straße	14.850	16.000	+ 8 %
Friedrich-Ebert-Straße	7.400	8.300	+ 12 %
Landwehrstraße	14.600	15.650	+ 7 %
Iggelheimer Straße	15.300	16.700	+ 9 %

Tabelle 30: Querschnittbelastungen DTVw [Kfz/24 h] – Vergleich Speyer Nord

<b>Speyer-Nord</b>			
Querschnitte	Analyse 2010 [Kfz/24 h]	Prognose 2025 [Kfz/24 h]	Vergleich
	je nach Streckenabschnitt ca.		
Schifferstadter Straße	19.100	20.100	+ 5 %
Waldseer Straße	20.650	22.350	+ 8 %
Spaldinger Straße	8.750	9.450	+ 8 %
Auestraße	15.200	16.100	+ 6 %
Tullastraße	11.250	11.700	+ 4 %
Wormser Landstraße	21.800	22.800	+ 5 %

## TEIL E: LEITBILD

### 17. STADTRAT 2012

Das Fazit zur Verkehrs- und Konfliktanalyse weist bereits eine Vielzahl von Aufgaben aus, die in den kommenden Jahren bewältigt werden müssen.

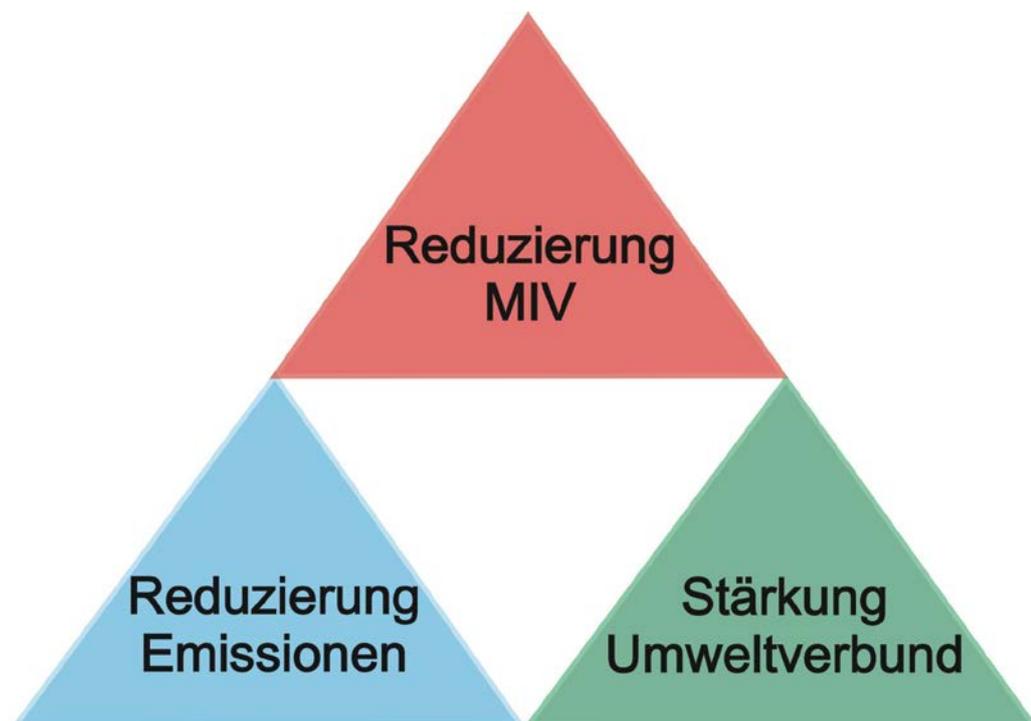
Diese Aufgaben ziehen quer über alle Handlungsfelder hinweg und sind untereinander eng verknüpft.

So bestimmte der Stadtrat in Form des Politischen Arbeitskreises die folgenden Punkte als wegweisende Ziele, die in ihrem Zusammenhang das Leitbild der künftigen Verkehrsplanung definieren.

Aus den vorliegenden Anregungen der Bürger, der Konfliktanalyse BS Ingenieure, den Eingaben der Verwaltung wurden die Eckpunkte dieses **Leitbildes** in 3 Punkten zusammengefasst.

- Reduzierung der Verkehrsbelastungen im motorisierten Individualverkehr
- Reduzierung der Belastungen durch die verkehrsbedingten Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen
- Stärkung des Umweltverbundes ÖPNV – Radverkehr – Fußgängerverkehr

Abbildung 03: Leitbild Verkehrsplanung der Stadt Speyer



## 18. LEITBILD

Das Leitbild lässt sich unter dem Begriff der "**Emissionsarmen Stadt**" zusammenfassen.

Um das so entstehende Gefüge mit Leben, d. h. Maßnahmen zu füllen, stehen Dank der intensiven Beteiligung der Bürger, der Verwaltung und der Politik nun eine Vielzahl von Möglichkeiten zur Verfügung.

Die zuvor genannten Maßnahmen beinhalten zunächst die Bearbeitung der Probleme, die sich aus dem heutigen Zustand wie z. B. die Vermeidung von Parksuchverkehr oder der Stärkung des Radverkehrs durch Beseitigung bestehender Mängel im Radwegenetz ergeben.

Darüber hinaus erstrecken sich die Maßnahmen jedoch auch auf künftige Projekte, wie Verkehrsführung in der Innenstadt, Ausbau des ÖPNV-Angebots und Schaffung von planerischen Vorgaben für künftige Projekte.

Insbesondere der letzte Punkt erscheint wichtig, denn z. B. die Festlegung der herzustellenden Stellplätze im Rahmen der Genehmigung von Projekten ist ein wichtiges Instrument der Bauleitplanung.

Aus den identifizierten Konfliktpunkten wurden seitens des Arbeitskreises VEP Strategien entwickelt, die alle das Ziel haben, bestehende Probleme zu beseitigen und künftig die umwelt- und stadtverträgliche Mobilität zu stärken.

Für Speyer hat die umwelt- und stadtverträgliche Mobilität deshalb Priorität.

Alle Planungen und deren Auswirkungen sollen künftig im Hinblick auf das Ziel einer emissionsarmen Stadt bewertet und beurteilt werden.

**Den Verkehrsarten des Umweltverbundes – Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr – wird dabei Vorrang eingeräumt.**

## 19. STRATEGIEKONZEPT

Um das Verkehrsleitbild der emissionsarmen Stadt nun zu konkretisieren und in eine realisierbare Form zu bringen, lassen sich die hierzu erforderlichen Prämissen, ohne lokale Spezifizierung, unter den folgenden allgemein geltenden Begriffen zusammenfassen. Sie bilden letztendlich die Eckpfeiler der künftigen Strategie.

- **Den Individualverkehr in der Innenstadt organisieren und lenken**

Ziel ist die Steuerung des Individualverkehrs in der Innenstadt und die „Emissionsarme Stadt“. Der Individualverkehr, einschließlich der Unterbringung des ruhenden Verkehrs, wird konsequenter gelenkt und organisiert. Die Innenstadt bleibt nicht nur als Wohnort für die Bürger/-innen, sondern auch für das kulturelle Angebot, den Einzelhandel und die Dienstleistungen erreichbar.

- Weniger Individualverkehr im Stadtzentrum
- Vermeidung von Parksuchverkehr
- Neuausrichtung und Bauleitplanung (Stellplatznachweis etc.)

- **Das Verkehrsaufkommen auf dem übergeordneten Straßennetz bündeln und die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes optimieren**

Durch die Bündelung des Verkehrsaufkommens auf dem übergeordneten Straßennetz werden insbesondere schützenswerte Bereiche und Wohngebiete vom quartiersfremden Verkehr entlastet. Voraussetzung für eine Bündelung des Verkehrs ist es, die Leistungsfähigkeit dieser Streckenabschnitte zu erhöhen. Dabei sollen auch Maßnahmen zur Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen für die Anlieger der übergeordneten Straßen ergriffen werden.

- **Die Belastungen des Durchgangsverkehrs in den Stadtteilen verringern**

Die Lösung der Verkehrsprobleme in den Stadtteilen ist eine zentrale Aufgabe zur Sicherung der Wohn- und Lebensqualität für die Bevölkerung. Im Rahmen einer integrierten Betrachtung der Bereiche Luft, Lärm und Verkehr sind verkehrsrechtliche, verkehrslenkende sowie städtebauliche Alternativen auf ihre Umsetzung zu prüfen. Im Einzelfall wird auch über Neutrassierungen von Straße nachgedacht.

- **Den Anteil umwelt- und stadtverträglicher Verkehrsarten erhöhen**

Mit dem Ziel einer emissionsarmen Stadt soll die Elektromobilität gefördert und der Anteil des Öffentlichen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs optimiert werden. Es sind Konzepte und Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs zu entwickeln, zum Beispiel um den Pendler/-innen den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsarten zu erleichtern. Ziel ist die Verbesserung des Angebotes und der Servicequalität im Öffentlichen Verkehr und im Fuß- und Radverkehr.

- Vernetzung der Handlungsfelder in einem integrierten Stadtentwicklungskonzept
- Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen von Luftschadstoffen und Lärm
- Stärkung des Radverkehrs
- Verbesserte Zielführung des Fußgängerverkehrs
- Erhöhung des ÖPNV-Anteils und Priorisierung des öffentlichen Nahverkehrs

## 20. HANDLUNGSFELDER

Abgeleitet aus dieser Strategie und unseren umfangreichen Untersuchungen werden vom Arbeitskreis VEP für die einzelnen Verkehrsträger die folgenden Leitprojekte zur vertieften Untersuchung und ggf. daraus resultierend zur Umsetzung empfohlen.

### Individualverkehr:

- Verkehrskonzept Innenstadt mit Untersuchung der Befahrbarkeit des Domplatzes und der Verkehrsführung in der Kernstadt Nord und im Quartier Gilgenstraße – Untere Langgasse – Mühlturnstraße - Schützenstraße
- Neugestaltung eines Dynamischen Verkehrs- und Parkleitsystems
- Ausweitung des Angebots an P + R-Anlagen
- Verstetigung des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten mit schlechter Verkehrsqualität. Ggf. Bau von Kreisverkehrsplätzen.
- Verkehrsberuhigung in den Stadtteilen
- Ggf. Installation von Lichtsignalanlagen mit Pförtnerwirkung

### Ruhender Verkehr

- Strikte Anwendung der Pflicht zur Herstellung von erforderlichen Stellplätzen bei Neubauvorhaben
- Überprüfung der als Problembereiche ausgewiesenen Quartiere mit ggf. Einführung eines Parkraummanagements und Bewohnerparken.

### Radverkehr:

- Quantitativer und qualitativer Ausbau der bestehenden Radverkehrsanlagen und Radabstellanlagen (Bike-and-Ride)
- Ausbau der Radwegweisung
- Überarbeitung der Radverkehrsführung z. B. Hirschgraben
- Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV (Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bussen.
- Etablierung eines Leihradsystems (E-Bikes)
- Schaffung einer Verpflichtung zur Herstellung erforderlicher Radabstellanlagen bei Neubauvorhaben (Fahrradsatzung)

### Fußgängerverkehr:

- Verbesserung Fußwegesysteme
- Neufassung der Fußwegbeschilderung
- Beschilderung historischer – touristischer Rundweg

### ÖPNV:

- Erweiterung des Fahrgastinformationssystems auf dem Postplatz (Rechnergestützter Betriebsleitstand)
- Einsatz umweltfreundlicher Technologien
- Busbeschleunigungen
- Einführung Kombi-Tickets bei Veranstaltungen
- Schaffung von Anreizen für Betriebe zur Förderung der ÖPNV-Nutzung durch Angestellte (Job-Ticket)

## 21. RÜCKKOPPELUNG MIT DER SYNOPSE - ZEITSCHIENE

Als wesentliche Vorgabe zur Umsetzung und inhaltlichen Befüllung der zuvor erläuterten Strategie dient die im Rahmen der Konfliktanalyse erstellte umfangreiche Synopse.

Im nachfolgenden Abschnitt "Verkehrskonzept und Maßnahmenvorschläge" werden alle vom Arbeitskreis VEP untersuchten Anregungen und Planungsfälle ausführlich behandelt und dargestellt.

Die Synopse endet mit einer Priorisierung und gibt somit gleichzeitig die mögliche Zeitschiene für eine Umsetzung der darin behandelten Punkte vor.

## TEIL F: VERKEHRSKONZEPTION / MASSNAHMENVORSCHLÄGE

### 22. EINLEITUNG

Das städtische Verkehrsnetz ist bereits heute zeitweise überlastet. Die prognostizierte Zunahme des Verkehrsaufkommens bis 2025 um weitere 6,1 % wird zu einer weiteren Belastung der Verkehrsinfrastruktur führen.

Nachfolgend werden zunächst die für das künftige Innenstadtkonzept untersuchten Planungsfälle dargestellt und jeweils verkehrstechnisch und schalltechnisch bewertet. Anschließend wird der Ruhende Verkehr behandelt.



Verkehrssituation Domplatz in Speyer

Den Abschluss dieses Kapitels bildet die vollständige Synopse mit den hierzu erarbeiteten Maßnahmenvorschlägen und dem daraus resultierenden Zeithorizont für die Umsetzung der Maßnahmen.

## 23. PLANUNGSFÄLLE VERKEHRSFÜHRUNG INNENSTADT

### 23.1

#### Allgemeines

Planungshorizont des Verkehrsentwicklungsplanes ist das Jahr 2025. Das bedeutet, es wird ein Maßnahmenkonzept vorgeschlagen, das bei entsprechender politischer Willensbildung in verschiedenen zeitlichen Schritten bis zum Jahr 2025 realisiert werden könnte.

Ziel einer innovativen Verkehrsplanung muss es sein, den Straßenverkehr im Bezug auf sein Umfeld verträglicher zu gestalten, die Belastungen zu reduzieren und die Wohn- und Aufenthaltsbedingungen in den Städten und Gemeinden zu verbessern.

Um diese Ziele zu erreichen, ist es erforderlich, ein Gesamtkonzept zu entwickeln, das alle Verkehrsarten integrativ erfasst und zu einer Verkehrsmittelwahl im Sinne des Umweltverbundes (ÖPNV-Rad-Fußgänger) beiträgt.

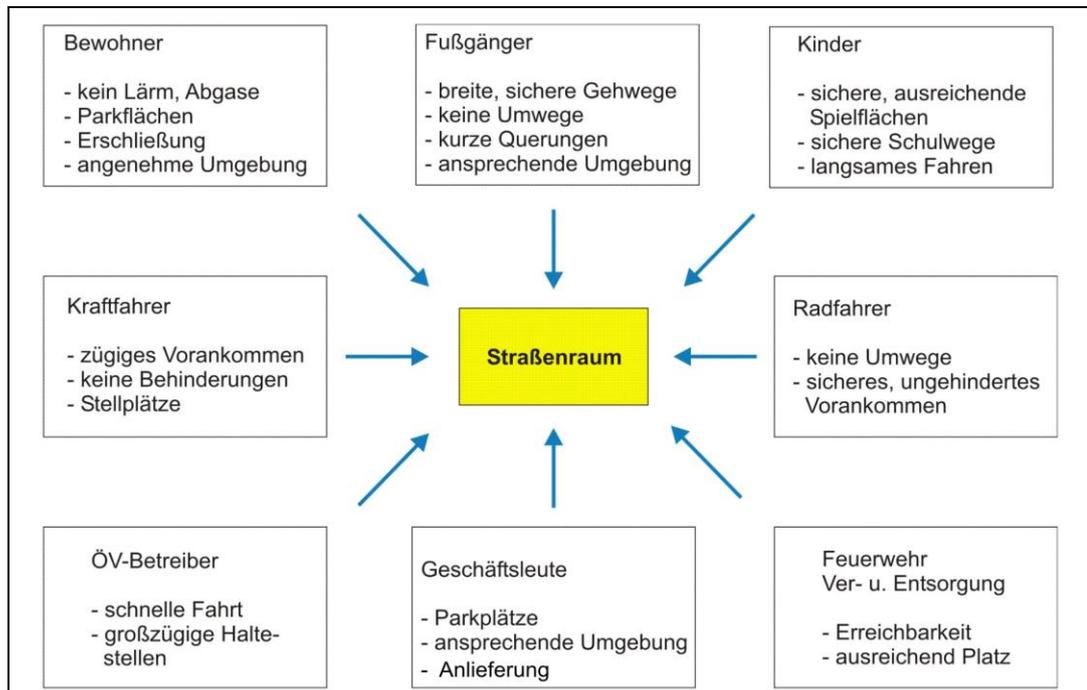
Grundsätzlich lassen sich drei wesentliche Funktionen unterscheiden, die einzelne Straßentypen in unterschiedlichem Maß erfüllen müssen:

- Aufenthalt
- Erschließung
- Verbindung

Straßen müssen zudem unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht werden. Die einzelnen Nutzer des Straßenraumes (Kraftfahrer, Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Bewohner, Geschäftsleute, Wirtschaftsverkehr, Ver- und Entsorgung etc.) haben verschiedenartige Ansprüche und Wünsche, die sich teilweise deutlich widersprechen und somit zu Nutzungskonflikten führen.

Die nachstehende Graphik verdeutlicht diese unterschiedlichen Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen und hebt die daraus resultierenden Nutzungskonflikte hervor.

Abbildung 04: Nutzungsansprüche an den Straßenraum



Je nach maßgebender Funktion einer Straße haben Ansprüche teilweise in den Hintergrund zu treten. Die Bestimmung der maßgebenden Funktion einer Straße ist Aufgabe der Hierarchisierung. Man spricht bei einem nach seinen Funktionen geordneten Straßennetz auch von einem hierarchisierten System.

Die für die Stadt Speyer entwickelte Verkehrskonzeption geht davon aus, dass einerseits alle Verkehrsarten gleichberechtigt zu berücksichtigen sind und das andererseits problemspezifisch Prioritäten zu setzen sind, welche die unterschiedlichen Vorteile der einzelnen Verkehrsarten nutzen.

Dieser integrierte Ansatz der Verkehrsentwicklungsplanung hat zum Ziel, die Verträglichkeit der Verkehrsverhältnisse in Speyer zu erhöhen. Die Handlungsleitlinien dazu sind nachfolgend ohne Priorisierung aufgelistet:

- **Verlagerung**  
Räumlich (Umgehungen) und intermodal (Angebotsverbesserungen und Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr).
- **Vermeidung**  
Förderung von ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr durch positive Öffentlichkeitsarbeit und Einzelmaßnahmen mit hoher Resonanzwirkung.
- **Verträglichkeit**  
Größere Bedeutung von Verkehrsverträglichkeitsprüfungen in allen Leitplänen und Stärkung regionaler Planungskompetenzen unter dieser Zielsetzung.
- **Verminderung**  
Örtliche Konflikt- und Folgenminderung.

Die Verkehrskonzeption wird in verkehrsträgerbezogenen Teilkonzepten dargestellt, der integrierte Ansatz gewährleistet jedoch, dass die gegenseitigen Wechselwirkungen der einzelnen Verkehrsarten berücksichtigt werden und somit Planungsgrundlage sind.

## 23.2 Planungsfälle

Mittels der Erkenntnisse aus der Verkehrsanalyse und dem Wissen aus der Bürgerbeteiligung wurden mit dem Ziel einzelne Bereiche der Innenstadt vom Verkehr zu entlasten Planungsfälle konzipiert.

Insbesondere im Rahmen der Bürgerbeteiligung und der Einbindung des Stadtrats entstanden viele Anregungen, die in teilweise aggregierter Form Eingang in die Planungsfälle gefunden haben.

Hinzu kommen die Ergebnisse aus den Untersuchungen zum Lärmaktionsplan. Auch dort wurden Konfliktpunkte identifiziert.

Die Stadt Speyer verfügt aufgrund der guten Umfahrungsmöglichkeiten über die Bundesstraßen B 9 und B 39 sowie die Bundesautobahn A 61 über vergleichsweise geringe Durchgangsverkehrsanteile.

Mithin können im Stadtgebiet auch aufgrund der verfügbaren Flächen keine neuen Straßen geplant werden. Die Planungsfälle müssen sich demnach darauf konzentrieren, für einzelne hoch belastete Streckenabschnitte Alternativen anzubieten. Sie beziehen sich folglich auch im Wesentlichen auf den im Stadtgebiet vorhandenen Quell-, Ziel und Binnenverkehr. Auf die Untersuchung von neuen Trassenvarianten wird deshalb verzichtet.

Mit Hilfe des Verkehrsmodells wurden seitens der Arbeitsgruppe VEP für die folgenden Bereiche des Stadtgebiets Planungsfälle zur Untersuchung bestimmt. Der Auftrag hierzu erfolgte von der vom Stadtrat eingerichteten politischen Arbeitsgruppe.

- Planungsfall 01: Gilgenstraße
- Planungsfall 02: Schützenstraße/Mühlturmstraße
- Planungsfall 03: Domplatz/Armbruststraße

Für alle 3 Planungsfälle wurden untergeordnete Planungsfälle mit Varianten der Verkehrsführung konzipiert und mittels des Verkehrsmodells untersucht.

Grundlage bildet jeweils der Prognosenußfall für den Durchschnittstag. Der Prognosehorizont ist bei allen untersuchten Planungsfällen das Jahr 2025. Der Prognosenußfall bildet dabei die Vergleichsgrundlage.

Alle Planungsfälle werden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen untersucht und bewertet. Darüber hinaus erfolgt eine schalltechnische Betrachtung der Planungsfälle. Da diese jedoch bereits im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanes erfolgte, beziehen sich die Aussagen der schalltechnischen Bewertung auf die Analyseverkehrsanzahlen.

Die Planungsfälle sind auch Gegenstand der in Kapitel 25 dargestellten Ergebnisse der Synopse.

Die Ergebnisse der Planungsfälle sollen hier jedoch vorab detailliert dargestellt werden

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick zu allen untersuchten Planungsfällen nebst der darauf abgeleiteten Unterfälle und ihrer Benennung.

Tabelle 31: Übersicht Planungsfälle Prognose 2025

Tabelle 31: Übersicht Planungsfälle Prognose 2025

Planungsfall	Benennung	Beschreibung
<b>Planungsfall 0</b> Prognosenullfall 2025	PF 0	Prognose 2025 ohne Maßnahmen im bestehenden Straßennetz
<b>Planungsfall 01</b> Gilgenstraße	PF 01.1	Vollsperrung Gilgenstraße in beiden Fahrtrichtungen
	PF 01.2	Teilspernung Gilgenstraße Südrichtung Einbahnstraße in Richtung Norden
	PF 01.3	Teilspernung Gilgenstraße Nordrichtung Einbahnstraße in Richtung Süden
<b>Planungsfall 02</b> Schützenstraße/Mühlturmstraße	PF 02.1	Vollsperrung Abschnitt Mühlturmstraße zwischen Unterer Langgasse und Schützenstraße
	PF 02.2	Teilspernung Abschnitt Mühlturmstraße zwischen Unterer Langgasse und Schützenstraße Einbahnstraße in Richtung Süden
	PF 02.2.1	Wie PF 02.2 am KP Schützenstraße / Mühlturmstraße ist nur das Rechtseinbiegen in Richtung Westen möglich
	PF 02.3	Teilspernung Abschnitt Mühlturmstraße zwischen Unterer Langgasse und Schützenstraße Einbahnstraße in Richtung Norden
<b>Planungsfall 03</b> Domplatz/Armbruststraße	PF 03.1	Sperrung Mittelsteg Keine Umlegung
	PF 03.2	Sperrung Domplatz ab Kleiner Pfaffengasse
	PF 03.3	Große Himmelsgasse – Armbruststraße als gegenläufige Einbahnstraßen <b>keine Sperrung Domplatz</b>

### 23.2.1

#### Planungsfall 01 Gilgenstraße

Der Planungsfall 01 untersucht unterschiedliche Varianten einer Sperrung der Gilgenstraße zwischen Postplatz und Schützenstraße.

Die Sperrung soll dabei so vollzogen werden, dass die Erschließung für Anwohner und die Anlieferung der dort ansässigen Geschäfte nach wie vor erhalten bleibt. Gleichmaßen ist der Bereich für den ÖPNV weiterhin befahrbar.

- Planungsfall 01.1: Vollsperrung in beiden Fahrrichtungen
- Planungsfall 01.2: Teilspernung Gilgenstraße in Südrichtung (Einbahnstraße in Richtung Norden)
- Planungsfall 01.3: Teilspernung Gilgenstraße in Nordrichtung (Einbahnstraße in Richtung Süden)

Von besonderem Interesse ist dieser Bereich, weil sich dort sehr hohe Verkehrsbelastungen und eine maßgebende Überlagerung der verschiedenen Verkehrsarten Individualverkehr, ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr ergibt.

Zudem handelt es sich um einen der höchst belasteten und zentralsten Punkte im Straßennetz der Stadt Speyer.

Aus diesem Grund ist es besonders wichtig zu prüfen, ob durch geeignete verkehrliche Maßnahmen eine Verbesserung der vorhandenen Situation erreicht werden kann.

### 23.2.2

#### Planungsfall 02 Schützenstraße/Mühlturmstraße

Gegenstand des Planungsfalls 02 ist die Betrachtung des hoch belasteten Bereiches Schützenstraße/Mühlturmstraße. Ein wesentliches Netzelement bildet hier die Untere Langgasse. Letztendlich geht es in diesem Planungsfall um den Abschnitt der Mühlturmstraße zwischen Unterer Langgasse und der Schützenstraße.

Auch bei diesem Planungsfall werden unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung betrachtet.

Wie bereits beim Planungsfall 01 ist es auch hier wichtig, dass die Erschließung vorhandener öffentlicher Parkieranlagen entlang der Unteren Langgasse und der Wohngebäude erhalten bleibt.

Der Bereich verfügt wegen der dort vorhandenen Bahnquerung über eine besondere Brisanz. Die Verkehrs- und Konfliktsanalyse hat gezeigt, dass insbesondere in der nachmittäglichen Spitzenzeit der Verkehrsablauf durch die häufigen Schrankenschließungen erheblich beeinflusst wird.

Es kommt daher zu langen Staus entlang der Schützenstraße und im Einmündungsbereich der Mühlturmstraße, die bis weit in die Schützenstraße hinein reichen. Es ist in diesen Zeitbereichen nur sehr schwer möglich von der Mühlturmstraße nach Links in die Schützenstraße Richtung Landauer Straße einzubiegen.

Ohne eine tiefgehende Betrachtung der Situation über simulierte Planungsfälle ist klar, dass die zweimalige Querung der Bahntrasse ein wesentlicher Störfaktor im gesamten Verkehrsablauf des Quartiers rund um die Mühlturmstraße ist.

Nichtsdestotrotz wurden Planungsfälle konzipiert, die zum Ziel haben, über eine Verlagerung des Verkehrs eine Entlastung der maßgebenden Knotenpunkte zu erreichen.

- Planungsfall 02.1: Vollsperrung der Mühlturmstraße im Abschnitt zwischen der Unteren Langgasse und der Schützenstraße
- Planungsfall 02.2: Teilsperrung Mühlturmstraße im Abschnitt zwischen der Unteren Langgasse und Schützenstraße in Richtung Norden (Einbahnstraße in Richtung Süden)
- Planungsfall 02.2.1: Wie Planungsfall 02.2  
Am Knotenpunkt Schützenstraße/Mühlturmstraße ist jedoch nur das Rechtseinbiegen in Richtung Westen möglich. D. h. das Linkseinbiegen in Richtung Landauer Straße wird unterbunden.
- Planungsfall 02.3: Teilsperrung der Mühlturmstraße im Abschnitt zwischen der Unteren Langgasse und der Schützenstraße in Richtung Süden (Einbahnstraße in Richtung Norden)

### 23.2.3

#### Planungsfall 03 Domplatz/Armbruststraße

Eine Besonderheit in Speyer ist, dass der in hohem Maß vom touristischen Fußgängerverkehr frequentierte Domplatz vom Individualverkehr befahren werden kann.

Diese Verbindung dient im Wesentlichen der Erschließung des Bereiches Große Himmelsgasse-Johannesstraße-Armbruststraße-St.-Guido-Stifts-Platz-Wormser Straße-Gutenbergstraße und damit mehr oder minder dem lokalen Durchgangsverkehr und der Andienung der dort vorhandenen Parkieranlagen.

Neben den Stellplätzen entlang der Straßen befinden sich in diesem Quartier u. a. die Parkieranlagen an der Kreissparkasse, zeitweise am Finanzamt, am St.-Guido-Stifts-Platz und am Willy-Brandt-Platz.

Da dieser Zustand dringend einer alternativen Planung bedarf, wurden auch hier unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung in diesem Quartier entwickelt und untersucht.

- Planungsfall 03.1: Sperrung Mittelsteg
- Planungsfall 03.2: Sperrung Domplatz ab Kleiner Pfaffengasse
- Planungsfall 03.3: Der Streckenzug Große Himmelsgasse – Armbruststraße wird als gegenläufiges Einbahnstraßensystem ausgebildet. Der Domplatz bleibt jedoch für den Individualverkehr überfahrbar.

Wie schon bei den zuvor dargestellten Planungsfällen ist auch hier darauf zu achten, dass nicht nur Verbindungen gekappt, sondern insbesondere die Erschließung der Wohnquartiere und der Geschäfte erhalten bleibt.

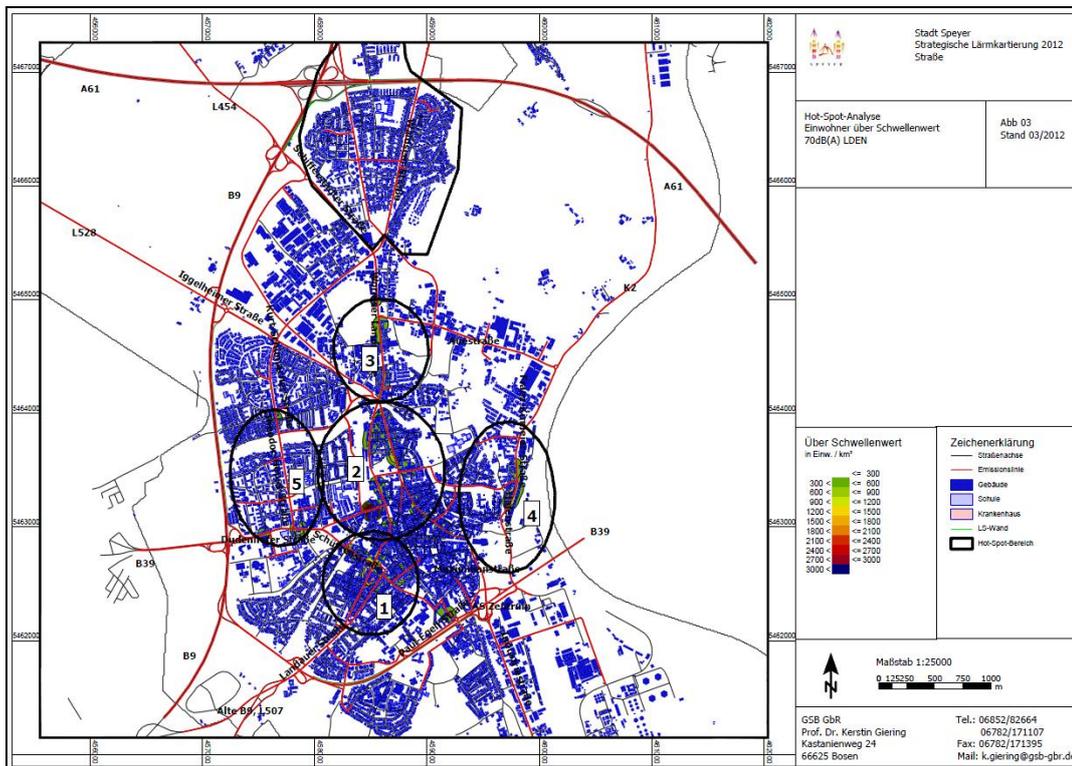
### 23.3 Bewertung der Planungsfälle

Bei der nachfolgenden Bewertung der einzelnen Planungsfälle werden diese einer verkehrlichen und schalltechnischen Betrachtung unterzogen. Bei der verkehrlichen Betrachtung werden die Wirkungen des jeweiligen Planungsfalls anhand eines Vergleichs mit dem Prognosenullfall ermittelt. Darüber hinaus wird der Planungsfall in sich hinsichtlich der Verlagerung von Verkehrsbelastungen betrachtet.

Um bei den schalltechnischen Berechnungen Aussagen zur Veränderung der Betroffenenzahlen treffen zu können, erfolgten die Berechnungen und Auswertungen auf der Basis der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“ (VBUS) und der „Vorläufigen Berechnungsmethode für die Ermittlung von Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (VBE). Wie bereits erwähnt wurden die Berechnungen im Rahmen des Lärmaktionsplans auf Basis der Analyseverkehrszahlen durchgeführt. Die verkehrlichen Bewertungen hingegen beziehen sich auf die Prognoseverkehrsbelastungen.

Der Untersuchungsraum erstreckte sich auf die durch eine Hotspotanalyse (Betroffene > 70dB(A) LDEN) herausgearbeiteten Hotspotbereiche 2 und 4.

Abbildung 05: Hotspots über 70dB(A) LDEN



Für die verschiedenen Planungsfälle wurden in abgegrenzten Untersuchungsbereichen die Betroffenenzahlen (betroffene Menschen, die Pegeln für den Lärmindikator LDEN Pegeln von 55 bis größer 75 dB(A) bzw. für den Lärmindikator LNight Pegeln von 50 bis größer 70 dB(A) ausgesetzt sind) für den IST-Fall und verschiedene Planungsfälle ermittelt. Die Veränderungen der Betroffenenzahlen wurden ermittelt und bewertet. Dazu wurde auch die Lärmkennziffer (LKZ) für den Lärmindikator LDEN mit einem Schwellenwert von 50 dB(A) herangezogen.

**23.3.1  
Planungsfall 01 Gilgenstraße**

**23.3.1.1  
Verkehrliche Untersuchung**

Die folgende Tabelle zeigt den Vergleich der Planungsfälle PF 01.1 bis 01.3 mit dem Prognosenullfall PF 0.

- PF 01.1: Vollsperrung Gilgenstraße in beiden Fahrtrichtungen
- PF 01.2: Teilspernung Gilgenstraße Südrichtung Einbahnstraße in Nordrichtung
- PF 01.3: Teilspernung Gilgenstraße Nordrichtung Einbahnstraße in Südrichtung

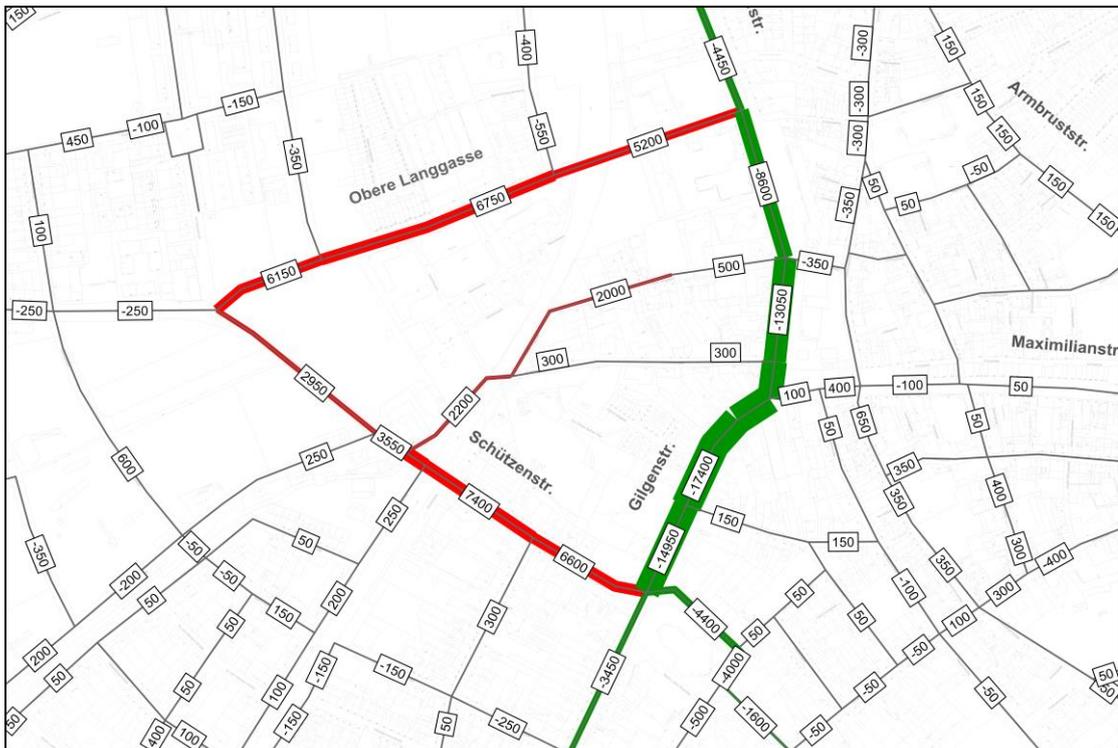
Tabelle 32: Belastungsvergleich PF 0/PF 01 Gilgenstraße [Kfz/24 h]

Querschnitt	PF 0	PF 01.1 Vollsperrung	PF 01.2 Teilspernung Süd	PF 01.3 Teilspernung Nord
Bahnhofstraße Nord	18.500 (100 %)	9.900 - 46,5 %	14.750 - 20,3 %	13.950 - 24,6 %
Bahnhofstraße Süd	18.350 (100 %)	5.300 - 71,1 %	11.450 - 37,6 %	11.850 - 35,4 %
Gilgenstraße	17.400 (100 %)	0	9.300 - 46,6 %	7.100 - 59,2 %
	19.700 (100 %)	4.700 - 76,1 %	8.600 - 56,3 %	8.350 - 57,6 %
Untere Langgasse	5.250 (100 %)	5.750 + 9,5 %	5.000 - 4,8 %	5.600 + 6,7 %
	2.750 (100 %)	4.700 + 70,9 %	3.550 + 29,1 %	4.400 + 60 %
Obere Langgasse	10.500 (100 %)	15.700 + 49,5 %	14.400 + 37,1 %	13.700 + 30,5 %
	7.600 (100 %)	14.400 + 89,5 %	12.400 + 63,2 %	11.850 + 55,9 %
Mühlturmstraße Ost	1.650 (100 %)	1.950 + 18,2 %	2.300 + 39,4 %	1.650 0 %
Mühlturmstraße West	4.600 (100 %)	6.750 + 46,7 %	5.850 + 27,2 %	6.250 + 35,9 %
Schützenstraße	14.250 (100 %)	17.750 + 25,0 %	14.400 + 1,1 %	14.100 - 1,1 %
	11.750 (100 %)	19.150 + 63,0 %	15.450 + 31,5 %	15.400 + 31,1 %

Abbildung 06: PF 0.1.1 Vollsperrung Gilgenstraße



Abbildung 07: Differenzplan PF 0 - PF 0.1.1 Vollsperrung Gilgenstraße



Es zeigt sich, dass die Voll- bzw. Teilsperren der Gilgenstraße erhebliche Auswirkung auf das umgebende Straßennetz haben. Zwar bewirken die Sperrung maßgebende Entlastungen entlang der Gilgen- und Bahnhofstraße, gleichzeitig wird das Verkehrsaufkommen jedoch in allen 3 Planungsfällen vergleichsweise kleinräumig im Quartier westlich der Gilgenstraße verteilt.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass bei Voll- oder Teilsperren das übergeordnete Straßennetz (Bahn- und Gilgenstraße) entlastet wird, wohingegen das untergeordnete Straßennetz zusätzlich belastet wird.

Sehr hohe Mehrbelastungen ergeben sich im Bereich Obere und Untere Langgasse. Insbesondere in der Oberen Langgasse bewegen sich die Verkehrsbelastungen im Prognosenullfall auf hohem Niveau mit ca. 10.000 Kfz/24 h. Dieser Vorgang ist unter dem Hintergrund der Tonnagebeschränkung auf der dortigen Bahnbrücke als besonders kritisch zu bewerten. Gegebenenfalls weichen Lkw dann auf die umliegenden Streckenzüge aus und führen dort zu unerwünschten Mehrbelastungen.

Gleiches gilt im Wesentlichen für die Zusatzbelastungen auf der Unteren Langgasse. Auch hier sind Verkehrszunahmen in der Größenordnung von 60 % bis 70 % zu verzeichnen.

Besonders signifikant ist jedoch die Erhöhung der Verkehrsbelastung entlang der Schützenstraße, die durch den Knotenpunkt mit der Landauer Straße und dem vorhandenen Bahnübergang ohnehin über einen in der Realität als mangelhaft zu bezeichnenden Verkehrsablauf verfügt.

Wenn die Nord-Süd-Achse auf Höhe der Gilgenstraße unterbrochen wird, weichen die Kfz auf die Schützenstraße aus.

Aus verkehrlicher Sicht sind die Planungsfälle zur Sperrung der Gilgenstraße auf diesen Querschnitt bezogen zwar als sehr positiv zu bewerten, entlang der umgebenden Straßenquerschnitte ergeben sich dadurch jedoch erhebliche Nachteile.

**Aus diesen Gründen wird dieser Planungsfall nicht zur Weiterverfolgung empfohlen.**

### 23.3.1.2

#### Schalltechnische Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung wurde für den **Planungsfall 01.1 Vollsperrung Gilgenstraße in beiden Fahrrichtungen** durchgeführt.

Es zeigt sich, dass durch die Maßnahme für den gesamten untersuchten Bereich von einer entlastenden Wirkung auszugehen ist. Um den Planungsfall einer abschließenden Bewertung zuzuführen sind Detailuntersuchungen für einzelne Straßen- bzw. Straßenabschnitte erforderlich.

Für den Bereich **Bahnhofstraße** ist eine sehr deutliche Entlastung in den oberen Pegelklassen und demgegenüber eine Zunahme in der darunterliegenden Pegelklasse zu verzeichnen. Das kurzfristige Ziel, keine Betroffenen >70/60 dB(A) ermitteln zu können, wird erreicht.

Im Bezug auf die **Gilgenstraße** ergibt sich eine sehr deutliche Entlastung. Das kurzfristige Ziel, keine Betroffenen >70/60 dB(A) zu erhalten, wird auch hier erreicht.

Dahingegen werden in der **Oberen Langgasse** durch die Zunahme der Betroffenheiten flankierende Maßnahmen erforderlich. Das Kurzfristige Ziel, keine Betroffenen >70/60 dB(A) zu erhalten, wird hier nicht erreicht.

In der **Schützenstraße** ist ebenfalls eine Zunahme der Betroffenheiten zu verzeichnen. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit flankierende Maßnahmen anzuordnen. Das kurzfristige Ziel, keine Betroffenen >70/60 dB(A) zu erhalten, wird wiederum nicht erreicht.

Nachfolgend werden die erwähnten flankierenden Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkungen untersucht.

#### Betrachtung der flankierenden Maßnahmen

a) 30km/h in Oberer Langgasse, LAO mit -4dB in Schützenstraße, 30km/h in der Bahnhofstraße Nord

Deutliche Verringerung der Betroffenenzahlen in den mittelstark belasteten Pegelklassen (65-70 bzw. 55-60dB(A)).

Nur geringe Entlastung in der jeweils höchsten Pegelklasse 70-75 bzw. 60-65dB(A)).

Nicht unerhebliche Zunahmen in den mittleren Pegelklassen (60-65 bzw. 50-55dB(A)).

Die Pegelabnahmen betragen nachts:

- Obere Langgasse: -2,5dB bis -2,2dB
- Bahnhofstraße Nord: -2,3dB; das 3-dB-Kriterium ist erfüllt.

- b) 30km/h in Oberer Langgasse, 30km/h und LAO mit -2dB in Schützenstraße, 30km/h in Bahnhofstraße Nord

Deutliche Verringerung der Betroffenenzahlen in den mittelstark belasteten Pegelklassen (65-70 bzw. 55-60dB(A)).

Nur geringe Entlastung in der jeweils höchsten Pegelklasse 70-75 bzw. 60-65dB(A)).

Nicht unerhebliche Zunahmen in den mittleren Pegelklassen (60-65 bzw. 50-55dB(A)).

Insgesamt etwas günstiger als Maßnahmenpaket a)

Die Pegelabnahmen betragen nachts

- Schützenstraße: -2,5dB bis -2,2dB (ohne LAO); das 3-dB-Kriterium ist erfüllt.

- c) 30km/h in Oberer Langgasse, 30km/h in Schützenstraße, 30km/h in Bahnhofstraße Nord

Deutliche Verringerung der Betroffenenzahlen in den mittelstark belasteten Pegelklassen (65-70 bzw. 55-60dB(A)).

Nur geringe Entlastung in der jeweils höchsten Pegelklasse 70-75 bzw. 60-65dB(A)).

Nicht unerhebliche Zunahmen in den mittleren Pegelklassen (60-65 bzw. 50-55dB(A)). Die LKZ verringert sich von 12.155 auf 10.915, d.h. um 1.240.

Insgesamt ist das Maßnahmenpaket c) ungünstiger als die Maßnahmenpakete a) und b) zu bewerten.

Die Pegelreduktion durch die Verwendung von lärmarmen Oberflächen (LAO) ist bei 50km/h gut belegt; hier wurden -4dB zugrunde gelegt.

Bei geringeren Geschwindigkeiten wird die lärmindernde Wirkung geringer; der Wert von -2dB bei 30km/h ist nicht durch Messungen hinterlegt.

23.3.2

Planungsfall 02 Schützenstraße/Mühlturnstraße

23.3.2.1

Verkehrliche Untersuchung

Die nachfolgende Tabelle beschreibt die Wirkungen der Planungsfälle PF 02.1 bis 02.3 im Vergleich zum Prognosenullfall PF 0.

- Planungsfall 02.1: Vollsperrung der Mühlturnstraße zwischen Unterer Langgasse und Schützenstraße
- Planungsfall 02.2: Teilspernung Mühlturnstraße zwischen Unterer Langgasse und Schützenstraße in Nordrichtung (Einbahnstraße in Südrichtung)
- Planungsfall 02.2.1: Wie Planungsfall 02.2  
Am Knotenpunkt Schützenstraße/Mühlturnstraße ist jedoch nur das Rechtseinbiegen in Richtung Westen möglich. D. h. das Linkseinbiegen in Richtung Landauer Straße wird unterbunden
- Planungsfall 02.3: Teilspernung der Mühlturnstraße zwischen Unterer Langgasse und Schützenstraße in Südrichtung (Einbahnstraße in Nordrichtung)

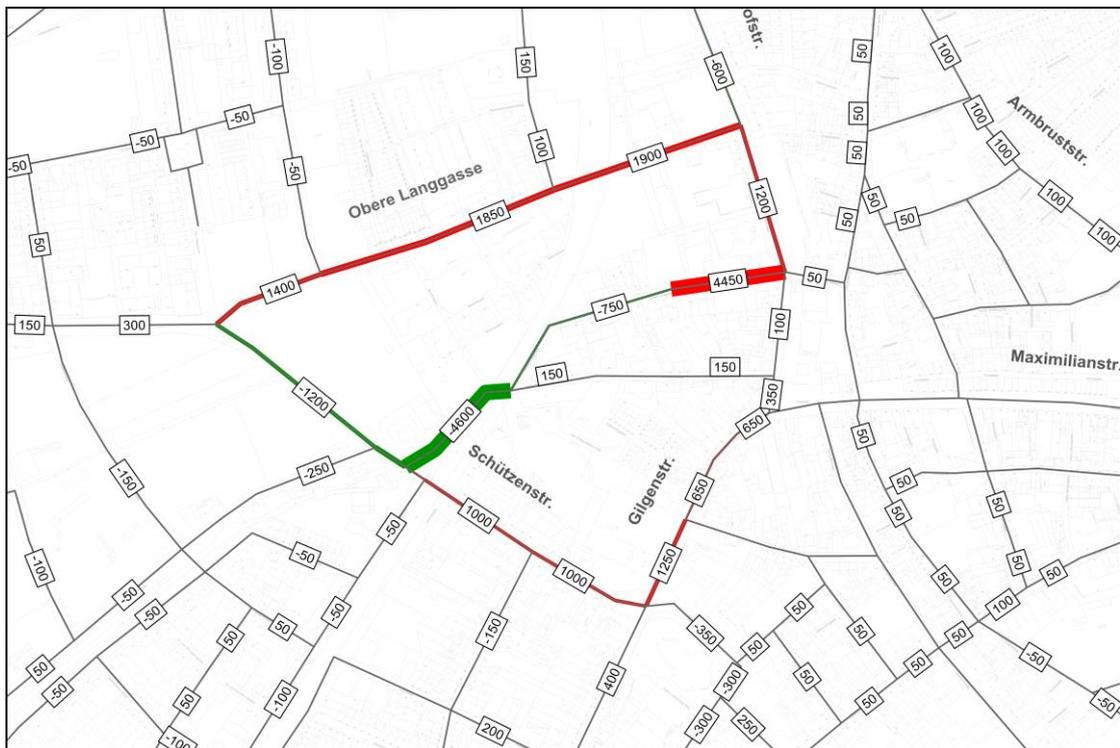
Tabelle 33: Belastungsvergleich PF 0/PF 02 Schützenstraße/Mühlturnstraße [Kfz/24 h]

Querschnitt	PF 0	PF 02.1 Vollsperrung	PF 02.2 Teilspernung Nord	PF 02.2.1 Nur RE in Ri. Westen	PF 02.3 Teilspernung Süd
Bahnhofstraße Nord	18.500 (100 %)	19.700 + 6,5 %	18.850 + 2,0 %	18.600 + 0,5 %	19.550 + 5,7 %
Bahnhofstraße Süd	18.350 (100 %)	18.450 + 0,7 %	18.500 + 0,7 %	18.950 + 3,4 %	18.650 + 1,6 %
Gilgenstraße	17.400 (100 %)	18.050 + 3,9 %	17.850 + 2,6 %	18.300 + 5,0 %	17.900 + 2,8 %
	19.700 (100 %)	20.850 + 5,7 %	20.400 + 3,5 %	20.750 + 5,3 %	20.650 + 4,8 %
Untere Langgasse	5.250 (100 %)	9.700 + 84,6 %	6.800 + 29,5 %	7.250 + 37,9 %	8.650 + 64,6 %
	2.750 (100 %)	2.000 - 26,9 %	1.300 - 53,5 %	1.700 - 38,9 %	2.850 + 3,3 %
Obere Langgasse	10.500 (100 %)	12.450 + 18,5 %	11.050 + 5,2 %	10.800 + 2,9 %	12.100 + 15,0 %
	7.600 (100 %)	9.450 + 24,6 %	8.150 + 7,1 %	8.150 + 7,5 %	9.100 + 19,9 %
Mühlturnstraße Ost	1.650 (100 %)	1.800 + 8,5 %	1.900 + 14,5 %	1.900 + 14,5 %	1.650 0 %
Mühlturnstraße West	4.600 (100 %)	0	2.800 - 39,3 %	2.350 - 48,9 %	1.200 - 74,1 %
Schützenstraße	14.250 (100 %)	12.650 - 11,2 %	13.650 - 4,4 %	14.150 - 0,9 %	13.000 - 8,8 %
	11.750 (100 %)	12.750 + 8,5 %	12.350 + 5,1 %	11.950 + 1,7 %	12.150 + 3,6 %

Abbildung 08: PF 0.2.1 Vollsperrung Mühlenturmstraße



Abbildung 09: Differenzplan PF 0 - PF 0.2.1 Vollsperrung Mühlenturmstraße



Die in der Tabelle 33 dargestellten Werte zeigen, dass eine Sperrung des westlichen Abschnitts der Mühlturnstraße auf diesen Querschnitt zunächst eine positive Wirkung hat.

Bei einer Vollsperrung reduziert sich die Verkehrsbelastung um 100 %, bei den Teilsperrevarianten um 40 bis 70 %. Allerdings ist das Ausgangsniveau von ca. 4.600 Kfz/24 h auch vergleichsweise niedrig. Demzufolge fallen die daraus resultierenden Mehrbelastungen der umliegenden Querschnitte, die über sehr viel höhere Vorbelastungen von teilweise über 10.000 Kfz/24 h verfügen, prozentual deutlich geringer aus.

Signifikant ist, dass die Schützenstraße im Fall einer Vollsperrung der westlichen Mühlturnstraße spürbar um über 10 % entlastet wird.

In den Planungsfällen 2 sind hinsichtlich der Verkehrsbelastungen in der Bahnhof- und Gilgenstraße minimale Wirkungen bzw. Verkehrszunahmen zu verzeichnen. Erhebliche Verkehrszunahmen sind in allen 3 Varianten in der Oberen (bis zu 25 %) und Unteren Langgasse (30 % bis 85 %) festzustellen.

In der Unteren Langgasse sind diese Zunahmen darauf zurückzuführen, dass die dort vorhandenen öffentlichen Parkieranlagen infolge der Voll- bzw. Teilsperreungen nicht mehr von beiden Seiten sondern nur noch von einer Seite erschlossen werden. Dementsprechend konzentriert sich das Verkehrsaufkommen auf den jeweiligen Abschnitt.

Ein ganz wesentlicher Effekt, der über die Verkehrszahlen nur schwer zu identifizieren ist, ist der, dass durch diese Unterbrechung der Verbindung Bahnhofstraße-Schützenstraße der Verkehrsablauf im Bereich der Schützenstraße deutlich verbessert wird. Der störende Einfluss des von der Mühlturnstraße nach Westen einbiegenden Verkehrs entfällt.

Parallel dazu verbessert sich auch der Verkehrsablauf im Quartier Mühlturnstraße/Untere Langgasse, da durch die Sperrung zumindest ein Teil des Rückstaus vor der Schrankenanlage entfallen würde.

Gut zu erkennen ist die Wirkung eines Rechtseinbiegegebots von der Mühlturnstraße in die Schützenstraße. Es ergeben sich dadurch weitere Entlastungen dieses Bereiches wohingegen die Mehrbelastungen der umliegenden Querschnitte nur minimal sind.

Mithin bringen die Planungsfälle 02.1 bis 02.3 nicht den gewünschten Effekt einer großräumigen Verlagerung der Verkehrsbelastungen. Aus Sicht der Gutachter ist jedoch davon auszugehen, dass insbesondere in der nachmittäglichen Spitzenstunden, durch den Entfall dieser Verbindung entlang der Schützenstraße deutlich weniger Störungen durch den Querverkehr und damit ein kontinuierlicher Verkehrsablauf eintreten kann.

**Wir schlagen deshalb vor, den Planungsfall 02.2.1 Rechtseinbiegegebot der westlichen Mühlturnstraße weiter zu verfolgen.**

23.3.2.2

Schalltechnische Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung bezieht sich auf den **Planungsfall 02.1: Vollsperrung der Mühlenturmstraße zwischen Unterer Langgasse und Schützenstraße.**

Aus schalltechnischer Sicht ist dieser Planungsfall zunächst als nicht geeignet zu bewerten. Da zum Zeitpunkt der Planfallbetrachtung nicht alle Straßen kartiert waren, fehlen noch erforderliche Informationen zur endgültigen Beurteilung. Eine wohngebäudegenaue Abgrenzung der Rechengebiete ist nicht erforderlich, da nur Aussagen zu den Veränderungen durch die Maßnahmen getroffen werden.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h kommt nach den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärm-schutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 dann in Betracht, wenn Pegel von 70/60dB(A) für WA und 72/62dB(A) für MI überschritten werden und die Pegelreduktion mindestens 2,1dB, gerundet 3dB beträgt. Hierzu wurden Berechnungen nach der RLS-90 für repräsentative Immissionsorte durchgeführt.

Tabelle 34: Berechnungen nach RLS-90 nach repräsentativen Immissionsorten

Immissionsort	Geschoss	IST	IST
		L <sub>rT</sub> dB(A)	L <sub>rN</sub> dB(A)
Am Heringsee 8	EG	64,1	55,0
Armbruststraße 17	EG	67,6	59,2
Armbruststraße 17	1.OG	67,0	58,6
Bahnhofstraße 9	EG	70,1	60,4
Bahnhofstraße 9	1.OG	69,6	59,9
Bahnhofstraße 29	EG	69,9	60,3
Gilgenstraße 23	EG	73,6	63,9
Gilgenstraße 23	1.OG	71,7	62,0
Gilgenstraße 23	2.OG	70,2	60,5
Hafenstraße 37	EG	72,0	61,9
Johannesstraße 15	EG	67,5	59,0
Johannesstraße 15	1.OG	67,0	58,4
Kämmererstraße 2	EG	68,6	59,4
Kämmererstraße 2	1.OG	68,0	58,8
Obere Langgasse 14	EG	67,9	59,9
Obere Langgasse 14	1.OG	67,1	59,1
Obere Langgasse 40	EG	62,3	54,1
Schützenstraße 1	EG	66,0	56,7
Schützenstraße 9	EG	67,3	58,2
Schützenstraße 9	1.OG	66,6	57,5
Schützenstraße 9	2.OG	65,8	56,7

Die Festsetzung von 30km/h in der Schützenstraße und Oberen Langgasse allein aus lärmtechnischen Aspekten wäre demnach nicht möglich. Für die Bahnhofstraße, die Gilgenstraße und die Hafenstraße ist die Gebietsnutzung zu prüfen.

**23.3.3  
Planungsfall 03 Domplatz/Armbruststraße**

**23.3.3.1  
Verkehrliche Untersuchung**

Die Untersuchung dieser Planungsfälle hat den Zweck die Möglichkeiten einer vollen oder teilweisen Verkehrsberuhigung des Domplatzes verkehrlich zu prüfen. Die Arbeitsgruppe VEP hat hierzu verschiedene Möglichkeiten vorab diskutiert. Das Ergebnis dieser Diskussion manifestiert sich in den nachfolgend hinsichtlich ihrer Wirkungen beschriebenen Planungsfällen.

- Planungsfall 03.1: Sperrung Mittelsteg
- Planungsfall 03.2: Sperrung Domplatz ab Kleiner Pfaffengasse
- Planungsfall 03.3: Der Streckenzug Große Himmelsgasse – Armbruststraße wird als gegenläufiges Einbahnstraßensystem ausgebildet. Der Domplatz bleibt jedoch für den Individualverkehr überfahrbar.

Die folgende Tabelle zeigt die Belastungsvergleiche zu den genannten Planungsfällen. Der Planungsfall 03.1 kann aufgrund der Struktur des Verkehrsmodells mit diesem nicht simuliert werden und fällt daher aus der Bewertung. Der Mittelsteg hat in der Analyse eine Verkehrsbelastung von ca. 1.500 Kfz/24 h. Im Prognosenullfall (PF 0) erhöht sich diese um ca. 10 % auf 1.650 Kfz/24 h.

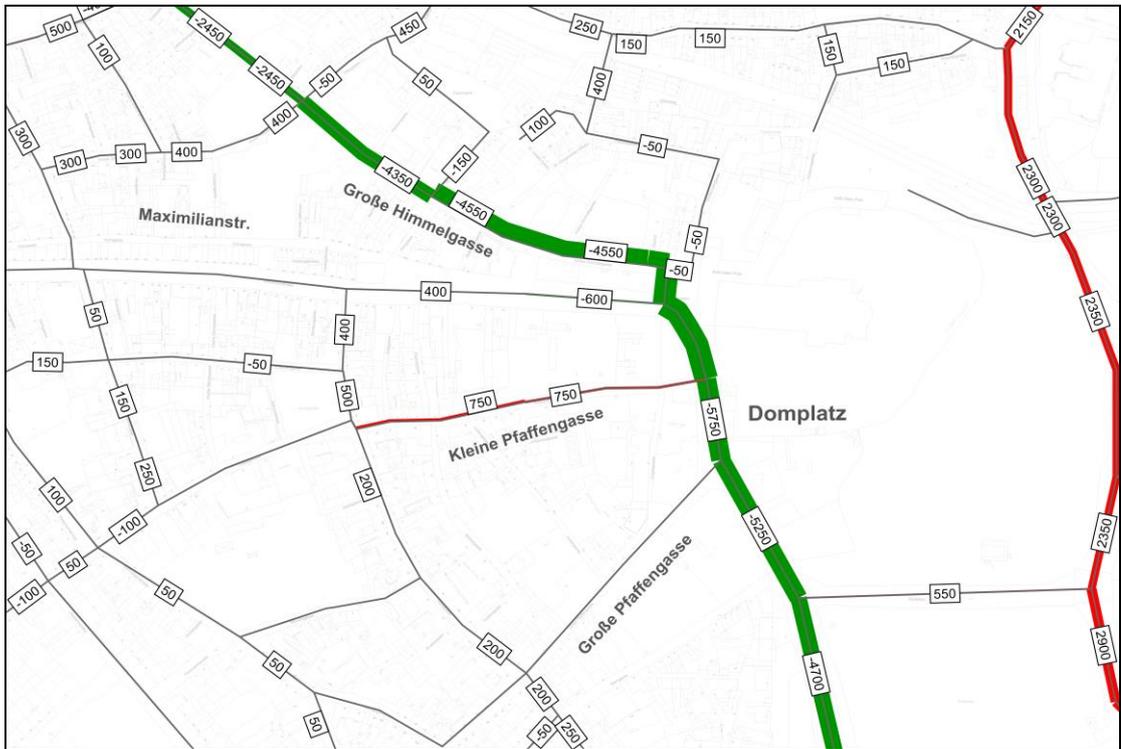
Tabelle 35: Belastungsvergleich PF 0/PF 03 Domplatz/Armbruststraße [Kfz/24 h]

Querschnitt	PF 0	PF 03.2 Sperrung Domplatz ab Kleiner Pfaffengasse	PF 03.3 Einbahnstraßen Große Himmelsgasse – Armbruststraße ohne Sperrung Domplatz
Domplatz	6.450 (100 %)		
Große Himmelsgasse	5.800 (100 %)	1.300 - 77,6 %	3.000 - 48,1 %
Armbruststraße	8.100 (100 %)	5.650 - 30,2	3.650 - 54,7 %
Kleine Pfaffengasse	1.250 (100 %)	1.250 0 %	2.450 + 94,4 %
Domplatz (südl. Gr. Pfaffengasse)	9.000 (100 %)	3.750 - 58,3 %	7.750 - 14,1 %
Domplatz / Industriestr.	10.150 (100 %)	5.450 - 46,3 %	9.300 - 8,4 %
Große Pfaffengasse	1.250 (100 %)	1.250 0 %	1.250 + 0,8 %
Eselsdamm	5.800 (100 %)	7.450 + 28,5 %	6.600 + 14,0 %
Grüner Winkel	3.240 (100 %)	5.300 + 63 %	3.550 +9,0 %
Pfau-gasse	2.900 (100 %)	3.400 + 17 %	3.300 + 14,5 %

Abbildung 10: PF 0.3.2 Sperrung Domplatz



Abbildung 11: Differenzplan PF 0 - PF 0.3.2 Sperrung Domplatz



Der Eingriff in die Verkehrsführung entlang der Achse Domplatz bis St.-Guido-Stifts-Platz mit ggf. einer Sperrung des Domplatzes für den Individualverkehr ist selbstverständlich der wesentlichste Eingriff in das bestehende Straßennetz, der im Rahmen dieses Verkehrsentwicklungsplans untersucht wird.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass der Platz nur für den Individualverkehr gesperrt wird. Die Überfahrbarkeit durch den ÖPNV bleibt erhalten.

Gleichermaßen ist auch die Erschließung durch den Lieferverkehr nach wie vor zu gewährleisten.

Eine alleinige Erschließung der gesamten Maximilianstraße durch das Altpörtel ist nach Ansicht der Arbeitsgruppe nicht möglich.

So hat dann auch die Sperrung des Bereiches von der Kleinen Pfaffengasse bis über den Domplatz (Planungsfall 03.2) hinweg die eindeutig größte Entlastungswirkung auf den Domplatz und die Große Himmelsgasse.

In beiden Querschnitten ergeben sich laut den Berechnungen zum PF 03.2 Reduktionen von mindestens 50 % im Bezug auf den Prognosenullfall.

Die deutlichste Entlastung erfährt in diesem Zusammenhang die Große Himmels-gasse, deren Verkehrsbelastung von ca. 5.800 Kfz/24 h um ca. 70 % auf 1.300 Kfz/24 h sinkt.

In geringerem Maß sinken die Verkehrsbelastungen im Planungsfall 03.3, wenn also die Armbruststraße und die Große Himmelsgasse als gegenläufige Einbahnstraße ausgebildet werden.

In diesem Fall bleibt die Befahrbarkeit des Domplatzes erhalten, allerdings dient er dann nicht mehr als Verbindung in Richtung St.-Guido-Stifts-Platz und kann nur noch entgegengesetzt zur heutigen Fahrtrichtung als Verbindung nach Süden genutzt werden. Demnach treten dort auch keine reinen Durchgangsverkehre mehr auf.

Die Erschließung der Großen Himmelsgasse und der Armbruststraße aus Richtung Süden erfolgt dann über den Grünen Winkel und die Pfaugasse. Dort entstehen zusätzliche Verkehrsbelastungen durch den verlagerten Quell- und Zielverkehr.

In gleicher Weise treten jedoch auch großräumigere Verlagerungen, wie die des o. g. Durchgangsverkehrs in Richtung St.-Guido-Stifts-Platz, auf. Dies führt zu Mehrbelastungen entlang des Eselsdamms, der Petschengasse und des Hirschgrabens. Die Erschließung des Kernbereichs Nord (Gutenbergstraße, Wormser Straße) erfolgt dann östlich des Kerns über den eigentlich für diese Verkehre vorgesehenen Schillerweg und die Hafenstraße.

**Aufgrund der in den beiden Planungsfällen 03.2 und 03.3 entstehenden deutliche Verkehrsentlastungen im Bereich Domplatz und Große Himmelsgasse schlagen wir vor, diese Konzepte einer vertieften Untersuchung, die auch die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten einbezieht, zu unterziehen.**

**23.3.3.2  
Schalltechnische Untersuchung**

Die schalltechnische Untersuchung wird für den **Planungsfall 03.3** durchgeführt.

Hier wird der Streckenzug **Große Himmelsgasse – Armbruststraße als gegenläufige Einbahnstraßen** ausgebildet. Der Domplatz bleibt jedoch für den Individualverkehr überfahrbar.

Tabelle 36: Veränderungen der Betroffenzahlen

Straße	EU-Gebäudestatistik					
	Intervalle	Anzahl betroffener Menschen LDEN		Intervalle	Anzahl betroffener Menschen LNight	
		ungerundet	EU-Rundung		ungerundet	EU-Rundung
Große Himmelsgasse IST		466	500	50-55	462	500
	55-60	313	300	55-60	498	500
	60-65	452	500	60-65	60	100
	65-70	507	500	65-70	0	0
	70-75	60	100	>70	0	0
	>75	0	0			
Große Himmelsgasse PLAN		468	500	50-55	476	500
	55-60	318	300	55-60	481	500
	60-65	472	500	60-65	53	100
	65-70	482	500	65-70	0	0
	70-75	51	100	>70	0	0
	>75	0	0			
Differenz Himmelsgasse		2	0	50-55	14	0
	55-60	5	0	55-60	-17	0
	60-65	20	0	60-65	-7	0
	65-70	-25	0	65-70	0	0
	70-75	-9	0	>70	0	0
	>75	0	0			

Es ergeben sich positive Wirkungen auf die Armbruststraße. Entlastung in den oberen Pegelbereichen, geringe Zunahmen in den mittleren bzw. unteren Pegelbereichen. Die Lärmkennziffer für L<sub>DEN</sub> (Schwellenwert 50dB(A)) nimmt geringfügig um 365 ab, von 23.880 auf 23.515.

Nachfolgend wird der Bereich der Hafenstraße näher betrachtet.

Tabelle 37: Veränderungen der Betroffenzahlen

Straße	EU-Gebäudestatistik						
	Intervalle	Anzahl betroffener Menschen LDEN		Intervalle	Anzahl betroffener Menschen LNight		LKZ LDEN
		ungerundet	Differenz		ungerundet	Differenz	
Hafenstraße IST 50km/h		56	0	50-55	70	0	3.660
	55-60	37	0	55-60	37	0	
	60-65	67	0	60-65	45	0	
	65-70	44	0	65-70	0	0	
	70-75	45	0	>70	0	0	
	>75	0	0				
Hafenstraße VEP 50km/h		58	2	50-55	61	-9	3.755
	55-60	37	0	55-60	50	13	
	60-65	58	-9	60-65	41	-4	
	65-70	55	11	65-70	0	0	
	70-75	45	0	>70	0	0	
	>75	0	0				

Es sind hierbei geringe Zunahme der Betroffenen zu verzeichnen. Daher sind flankierende Maßnahmen sinnvoll. Als flankierende Maßnahmen wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 auf 30 km/h betrachtet. Dadurch ergeben sich die nachfolgenden Veränderungen bezüglich der Anzahl von Betroffenen.

Tabelle 38: Veränderungen der Betroffenzahlen

Hafenstraße VEP		58	0	50-55	53	-8
30km/h tags und nachts	55-60	44	7	55-60	62	12
Differenz zu IST	60-65	61	3	60-65	12	-29
	65-70	41	-14	65-70	0	0
	70-75	40	-5	>70	0	0
	>75	0	0			
Hafenstraße VEP		57	-1	50-55	53	-8
30km/h nachts	55-60	37	0	55-60	62	12
Differenz zu IST	60-65	63	5	60-65	13	-28
	65-70	47	-8	65-70	0	0
	70-75	45	0	>70	0	0
	>75	0	0			

Aufgrund der Bildung des  $L_{DEN}$  wirkt sich auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung nachts auf den  $L_{DEN}$  aus; die LKZ für den  $L_{DEN}$  bildet die Wirkung dieser Maßnahme nicht nach. Wird die LKZ für den  $L_{Night}$  mit einem Schwellenwert von 50dB(A) berechnet, kommt es zu einer Verringerung um 340, von 1.420 auf 1.080.

Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung kommt es insbesondere nachts zu einer deutlichen Minderung der Betroffenen. Die Pegelreduktion beträgt nachts -2,4dB, das 3-dB-Kriterium ist somit erfüllt.

Das im LAP zu verankernde Ziel, die Lärmbelastung unter 70dB(A)  $L_{DEN}$  bzw. 60dB(A)  $L_{Night}$  zu senken, wird jedoch nicht erreicht.

## 24. RUHENDER VERKEHR (MIV UND RAD)

Die Verkehrsanalyse hinsichtlich des Ruhenden Verkehrs hat gezeigt, dass es eine Vielzahl von Problembereichen in Speyer gibt.

Insbesondere auffällig waren hier die folgenden Quartiere:

- Problembereich Deutsche Rentenversicherung
- Problembereich Deutsche Universität / St. Vincentiuskrankenhaus
- Problembereich Diakonissen-Stiftungskrankenhaus
- Problembereich St. Guido-Stifts-Platz / Hirschgraben

Hier kommt es aufgrund der Gebietsstruktur zu einer Überlagerung der Stellplatznachfrage von Bewohnern und in der Umgebung Arbeitenden, Studierenden oder auch Besuchern.

Bei näherer Betrachtung hat sich schnell gezeigt, dass die Gründe hierfür in der Hauptsache auf ein nicht ausreichendes Stellplatzangebot großer Verkehrserzeuger in diesen Gebieten zurück geht.

Offensichtlich wurden hier bei der Einrichtung dieser Nutzungen das künftige Verkehrsaufkommen und der damit einher gehende Stellplatzbedarf nicht richtig prognostiziert.

Wir empfehlen, diese Bereiche einer vertieften Untersuchung mit Erstellung eines Parkraumkonzepts (Parkraumbewirtschaftung, Ausweisung von Bereichen mit Sonderparkberechtigung für Bewohner) zu zuführen.

Darüber hinaus wurden formale und inhaltliche Mängel bei der wegweisenden Beschilderung und im Parkleitsystem festgestellt. Wir empfehlen, auch hier hinsichtlich beider Systeme eine Bestandsanalyse und Überarbeitung der Systematik durchzuführen.

Bezüglich des Parkleitsystems ist zu prüfen, ob die Einführung eines neuen Systems Vorteile hinsichtlich der Vermeidung von Parksuchverkehr mit sich bringt. In diesem Zusammenhang müssen Parkieranlagen, die heute mangelhaft oder gar nicht an das Parkleitsystem angebunden sind, in das neue System aufgenommen werden.

Darüber hinaus empfehlen wir, für Neubauvorhaben die Herstellung erforderlicher Stellplätze künftig strikt durchzusetzen. Die hierzu verwendeten Richtzahlen sind zu prüfen und ggf. anzupassen.

In diesem Zuge ist es aus unserer Sicht ebenfalls sinnvoll eine Fahrradstellplatzsatzung zu erlassen, die die Herstellung erforderlicher Fahrradabstellanlagen bei Neubauvorhaben regelt.

Weitere Konfliktpunkte bzw. Anregungen zum Ruhenden Verkehr sind Gegenstand der in Kapitel 25 dargestellten Ergebnisse der Synopse.

## 25. ERGEBNISSE DER SYNOPSE

In Anlage 09 wird auf die Synopse der Anregungen hingewiesen. Die dort dargestellten insgesamt **119 Konfliktpunkte und Anregungen** aus der Bürgerschaft, dem Stadtrat, unserem Büro und der Verwaltung wurden gesammelt und in Kategorien eingeteilt (Stand 28. April 2015). Die ehemals 346 Konfliktpunkte wurden im Verkehrsausschuss beraten und nach Prioritäten geordnet. In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 15.10.2014 wurden die Konfliktpunkte den Bereichen politische Beratung/Beschlussfassung und laufende Verwaltung zugeordnet. Nachfolgend ist im Rahmen einer komprimierten Übersicht der Teilbereich der politischen Beratung/Beschlussfassung dargestellt. Die anderen Konfliktpunkte werden im Rahmen des üblichen Verwaltungshandelns abgearbeitet und regelmäßig über den Sachstand im Verkehrsausschuss/Stadtrat berichtet.

Gegenstand dieses Kapitels ist nun die Behandlung jedes einzelnen Konfliktpunkts bzw. jeder einzelnen Anregung.

Die bislang vorhandenen Spalten

- Zuordnung des Punktes zu einer Kategorie/Verkehrsart
- Beschreibung des jeweiligen Punktes
- Zuordnung der Zuständigkeit für die Bearbeitung

werden ergänzt um die Spalten

- Stellungnahme der zuständigen Stelle zu diesem Punkt
- Darstellung der erforderlichen Maßnahmen
- Kostenprognose zur Maßnahme
- Priorisierung zur Umsetzung der Maßnahme

In der letzten Spalte ist die PRIO = Priorisierung der Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen genannt. Die einzelnen Buchstaben A bis E gehen von den folgenden Umsetzungszeiträumen aus:

- A:** kurzfristige Maßnahmen (Umsetzung sollte in 1-3 Jahren erfolgen)  
**B:** mittelfristige Maßnahmen (Umsetzung sollte in 4-6 Jahren erfolgen)  
**C:** langfristige Maßnahmen (Umsetzung sollte in 7-12 Jahren erfolgen)  
**D:** keine Maßnahmen erforderlich bzw. möglich  
**E:** Maßnahmen wurden bereits angegangen und erledigt

Erfreulicherweise konnten bisher (Stand 01.02.2017) Insgesamt 14 Konfliktpunkte erledigt werden. Bei 27 Konfliktpunkten ergab sich kein Maßnahmenbedarf.

Die folgende Tabelle stellt somit das vollständige, durch die politische Ebene zu beschließende Maßnahmenkonzept dar und soll damit als Leitlinie für die zukünftige Verkehrsplanung verstanden werden.

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
MIV 26:	Hot Spot Lärm Schützenstraße <b>Sachstand:</b> <b>Baumaßnahme abgeschlossen.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Baumaßnahme Schützenstraße abgeschlossen. Lärmmindernder Asphalt wurde eingebaut, Ausweisung 30-km/h-Regelung in diesem Teilabschnitt entfällt, da keine weitere Lärminderung mit Geschwindigkeitsreduzierung erzielt werden kann. Hinweis: Lärmaktionsplan Seite 20 zu Abrollgeräuschen Fahrzeuge.	Lärmmindernder Belag wurde eingebaut.		E
MIV 27	Brückenbauwerk Obere Langgasse 30t <b>Sachstand:</b> <b>Bauausschuss 08.12.2015; Instandsetzung des Brückenbauwerkes bei Einhaltung der Tonnagebeschränkung. Voraussichtlicher Baubeginn 2018.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Um die Tonnagebeschränkung aufheben zu können, müsste die bestehende Brücke abgerissen werden und an dieser Stelle neu aufgebaut werden. Ein entsprechender Beschluss wurde vom Bauausschuss in der Dezembersitzung gefasst.	Verkehrsplanerisch schwierige Situation, da Schwerlastverkehre nur im Rahmen weiträumiger Beschilderungsmaßnahmen abgeleitet werden können. Empfehlung wäre ein Neubau des Brückenbauwerkes auch wegen eintretenden Zielverkehre für den Schwerlastverkehr „Postgalerie“ und somit Erhöhung der Tragkraft auf 60 t.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 1 Mio.	A
MIV 28	Brückenbauwerk Mörschbrücke 2,8t <b>Sachstand:</b> <b>Aufgrund einer statischen Neubewertung wurde die Tonnagebeschränkung der Mörschbrücke auf 6 Tonnen erhöht. Langfristig wäre Neubau Brückenbauwerk anzustreben.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Um die Tonnagebeschränkung aufheben zu können müsste die bestehende Brücke abgerissen werden und an dieser Stelle neu aufgebaut werden.	Auch hier wäre die Einführung der „alten“ Verkehrsführung“ durchaus sinnvoll, um den Bereich der Altstadt wieder über den Eselsdamm und nicht über den St.-Guido-Stifts-Platz zu führen. Hierdurch würde sich auch der Verkehrswert in der Armbruststraße reduzieren.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 400.000 €.	E
Radv 2	Unfälle mit Radfahrern Schützenstraße <b>Sachstand:</b> <b>Maßnahme abgeschlossen.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	In der Schützenstraße ereigneten sich im Jahr 2010 6 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung mit 2 Leichtverletzten.	Vollausbau der Schützenstraße mit besserem Fahrbahnbelag.		E

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 3	Unfälle mit Radfahrern Holzstraße <b>Sachstand:</b> <b>Maßnahme abgeschlossen</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	In der Holzstraße ereigneten sich im Jahr 2010 5 Unfälle mit Radfahrereteiligung mit einem Schwerverletzten und 6 Leichtverletzten. Aufgrund der unterschiedlichen Unfallörtlichkeit und spezifischen Unfallsituation ist keine Vergleichbarkeit gegeben.	Einmündung Schützenstraße / Holzstraße wurde im Zuge der Baumaßnahme überplant und umgestaltet.		E
Allg. 2	Wegweisende Beschilderung ist nicht konform zu den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung (RWB), Überprüfung Hotel- und Fußgängerleitsystem (Historischer Stadtrundgang)	Politische Beratung und Beschlussfassung	Bestandsaufnahme zur Feststellung der Beschilderungsmängel ist in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr gutachterlich erfolgt. Verwaltung prüft Bestandsaufnahme auf Plausibilität.	Durchführung einer Schwachstellenanalyse und Festlegung neuer Zielspinnen auch in Bezug auf das Parkleitsystem.	Kosten für Neukonzeption; Kosten ca. € 20.000. / Ohne Hotel- und Fußgängerleitsystem	A
MIV 16	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Landwehrstraße / Draisstraße	Politische Beratung und Beschlussfassung	Erkenntnisse hierüber liegen nicht vor. Während der Hauptverkehrszeit gibt es jedoch Probleme beim Einfahren in die Landwehrstraße aufgrund der erheblichen Rückstauproblematik von der Kreuzung Wartturm.	Aufweitung des Rechtsabbiegefahrstreifens von der Landwehrstraße in die Wormser Landstraße zur Verstetigung des Verkehrsablaufs.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. €40.000.	A+B
MIV 22	Engpass BÜ Mühlturnstraße <b>Maßnahme wird in Bezug auf Untertunnelung nicht weiter verfolgt; Sitzungsergebnis des Verkehrsausschusses vom 15.10.2014.</b> <b>Weitere Abstimmungsprozesse mit DB AG sind angestoßen.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Massive Investitionen bei Untertunnelung. Sperrung Bahnübergang für MIV mit Durchlässigkeit für Fußgänger- und Radverkehr möglich.	Prüfauftrag Ausweisung Sackgasse; Untertunnelung für Radfahrer und Fußgänger oder signalisiertes Leitsystem für Querung Fußgänger und Radfahrer (Schrankenanlage); Schließung für motorisierten Individualverkehr. Hierzu sind Abstimmungen mit der DB AG dringend erforderlich.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten für die Unterführung ca. € 450.000. Alternative in Form von Leiteinrichtungen ca. € 5000.	(A+B)
MIV 25	Hot Spot Lärm Gilgenstraße <b>Sachstand: Wird im Zuge der Überplanung Postplatz bewertet.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Hot Spot im Rahmen der Lärmkartierung 1. Stufe festgestellt.	Die Lärmentwicklung ließe sich hier vermindern, wenn der Pflasterbelag im Bereich des Postplatzes in eine lärmindernde Asphaltdecke umgebaut würde.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 56.000.	A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
RadV 1	<p>Unfälle mit Radfahrern Bahnhofstraße</p> <p><b>Beschlussfassung Radverkehrskonzept</b></p> <p><b>Alle Themen zu dem Bereich Radverkehr sind im Radverkehrskonzept aufgenommen und bewertet worden. Eine Beschlussfassung ist in der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses für den 25. April 2017 vorgesehen</b></p>	Politische Beratung und Beschlussfassung	<p>Im Jahr 2010 ereigneten sich insgesamt 3 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung. Eine Unfallhäufungslinie ist nicht erkennbar. Ungünstig ist der gesamte Verlauf des Radweges, der aufgrund der jetzt gültigen StVO-Vorgaben nicht mehr den Richtlinien entspricht.</p>	<p>Abhilfemöglichkeit wäre hier die Nutzungspflicht des Radweges durch Abbau der VZ 241 (getrennter Geh- und Radweg) anzuordnen und den Radverkehr verkehrsbegleitend zum MIV fahren zu lassen. Alternativ kann der bisherige benutzungspflichtige Radweg als „anderer“ Radweg weiter genutzt werden.</p> <p>Hinweis: Tiefbautechnischer Zustand der Straße muss ordnungsgemäß sein. Weiterhin Lichtsignalanlage müssen Räumzeiten des Radverkehrs berücksichtigen. Markierungen an den LSA müssen angebracht werden (Voraufstellflächen).</p> <p>Kosten fallen in nicht unerheblichem Maße an.</p> <p>Programmierung der LSA pro Anlage ca. € 7200.</p> <p>Die Fahrbahndecken sind zu erneuern sowie die Straßenabläufe auf Höhe zu setzen.</p>	<p>Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 320.000 €.</p> <p>Eine genaue Untersuchung des Straßenaufbaus muss noch erfolgen.</p>	A+B
RuhV 5	<p>Unfälle mit ruhendem Verkehr Karl-Leiling-Allee</p> <p><b>Maßnahme abgeschlossen. Stellplätze wurden entfernt.</b></p>	Politische Beratung und Beschlussfassung	<p>Bei der Karl-Leiling-Allee handelt es sich nicht um einen Unfallhäufungspunkt zwischen fließendem und ruhendem Verkehr.</p> <p>Vielmehr wird der fließende Verkehr durch die am Straßenrand geparkten Fahrzeuge behindert.</p>	<p>Stellplätze entfernen; Innenstadtring mit Busverkehr; Parkplatzalternativen auf dem Festplatz und im Sackgassenbereich der Karl-Leiling-Allee vorhanden. DRK und Hotel betroffen.</p>		E

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
RuhV 9	Hoher Parkdruck im Quartier II (südliche Innenstadt) <b>Sachstand:</b> <b>Gutachterliche Bewertung der Bewohnerquartiere mit Stellplatzanalyse erfolgt; Abschließende Bewertung durch Verwaltung ist in Arbeit. Ergebnispräsentation für Sitzung im Verkehrsausschuss im Juni vorgesehen.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Gerade an Wochenmarkttagen reduziert sich die Anzahl der Bewohnerparkplätze rund um den Königsplatz. Eine Erleichterung wird dadurch angeboten, dass an diesen Tagen die Quartiere II und III zusammengefasst werden.	Denkbarer Lösungsansatz wäre, dass kein Wochenmarkt mehr auf dem Königsplatz stattfindet.  Des Weiteren könnte die Einführung einer durchgängigen Mixed-Park-Regelung auf dem Königsplatz für die Bewohner des Quartiers II zu einer Reduzierung des Parkdrucks führen.  Allerdings könnten die Gebühreneinnahmen eine Reduzierung erfahren.		A+B
RuhV 10	Hoher Parkdruck im Quartier VII (Diakonissenkrankenhaus) <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf RuhV 9.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Auch unter dem Blickwinkel des Baus des Parkhauses wird das Quartier bezüglich der Parkraumbewirtschaftung komplett überplant werden;	Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes unter Beteiligung der Bewohner (Befragung).		A+B
Radv 5	Unzureichende Radwegführung Knotenpunkt Iggelheimer Straße / Kurt-Schumacher-Straße / Landwehrstraße; <b>Sachstand: Verweis auf Radv 1.</b> <b>Umbauplanung liegt vor; Vorstellung im Bau-und Planungsausschuss März 2017</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	StVO-konforme Radwegführung entlang der Verkehrsachse ist nicht gegeben			A

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 6	<p>Unzureichende Radwegführung Knotenpunkt Landauer Straße / Schwerdstraße</p> <p><b>Sachstand:</b></p> <p><b>Hinweis auf Radv 1.</b></p> <p><b><u>21.01.2016</u></b></p> <p><b>Gemäß Ratsbeschluss wird Priorisierung von B auf A geändert. Umbauplanung soll in Auftrag gegeben werden und Verkehrsknoten umgebaut werden.</b></p>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Der vorhandene Radweg führt in die Schwerdstraße und lässt aufgrund seines baulichen Zustandes ein Befahren in Richtung Landauer Straße nur schwerlich zu. Bypass muss geschlossen werden.	Der Bypass in die Schwerdstraße sollte geschlossen werden. Eine Überplanung ist erforderlich in Bezug auf die Radwegführung bis zur Einmündung Karolinger Str./Schwerdstraße. Die Maßnahme wurde im Rahmen einer Ortsbesichtigung begutachtet.	Überschlägig ermittelte Honorarkosten für einen verkehrstechnischen <b>Entwurf</b> als Vorlage der Vorplanung ca. € 3.500.  Kosten für Umsetzungsmaßnahmen können erst nach Entwurfsplanung ermittelt werden.	A (B)

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 8	<p>Radwegengstelle Wormser Landstraße zwischen St. Guido-Stifts-Platz und Rauschendes Wasser</p> <p><b>Sachstand:</b> <b>Hinweis auf Radv 1.</b></p>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Im Jahr 2010 ereigneten sich insgesamt 4 Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung. Eine Unfallhäufungslinie ist nicht erkennbar. Ungünstig ist der gesamte Verlauf des Radweges, der aufgrund der jetzt gültigen StVO-Vorgaben nicht mehr den Richtlinien entspricht.	<p>Abhilfemöglichkeit wäre hier die Nutzungspflicht des Radweges durch Abbau der VZ 241 (getrennter Geh- und Radweg) anzuordnen und den Radverkehr verkehrsbegleitend zum MIV fahren zu lassen. Alternativ kann der bisherige benutzungspflichtige Radweg als „anderer“ Radweg weiter genutzt werden.</p> <p><b>Hinweis:</b> Tiefbautechnischer Zustand der Straße muss ordnungsgemäß sein. Weiterhin Lichtsignalanlage müssen Räumzeiten des Radverkehrs berücksichtigen. Markierungen an den LSA müssen angebracht werden (Voraufstellfläche).</p> <p>Es fallen in nicht unerheblichem Maß Kosten an.</p> <p>Bei einem Vollausbau des Straßenkörpers könnte hier eine komplette Neuordnung der Verkehrsströme erfolgen.</p>	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 1.620.000 (Vollausbau).	<b>B</b>
Radv 10	<p>Radwegbreite zu gering in Burgstraße (Bahnseite).</p> <p><b>Sachstand:</b> <b>Hinweis auf Radv 1.</b></p>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Problematik liegt in baulichem Zustand, der nicht StVO-konform ist.	Alternativen wurden in der Stadtratssitzung vom 24.08.2011 vorgestellt. Lösung: Aufhebung der Benutzungspflicht		<b>B</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 13	Fehlende Radwegverbindung Hirschgraben <b>Sachstand:</b> <b>Hinweis auf Radv 1.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Radwegeverbindung zwischen Bahnhofstraße und Wormser Landstraße fehlt. Abhilfemaßnahmen nur durch massive Eingriffe in den ruhenden Verkehr. Steht im Zusammenhang mit der Überplanung Knoten Bahnhofstraße/Hirschgraben und Hirschgraben/Wormser Landstraße.	Wegfall der Stellplätze entlang des südlich gelegenen Straßenteilstücks zur Verbreiterung des Straßenquerschnitts.  Breite Fahrbahn. 7,47 m; Breite Schutzstreifen. 1,25 m. Sicherheitsabstand Längsparkplätze: 0,50 m  Breite der Fahrbahn wegen Innenstadtring und Busverkehr 6 m. Folge: Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens unter beengten Verhältnissen, permanentes Überfahren, möglich.  Allerdings muss dies im Kontext zu einer möglichen Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Bahnhofstraße und Wormser Landstraße gesehen werden.		<b>(B)</b> <b>A</b>
MIV 13	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Tullastraße / Spaldinger Straße / Waldseer Straße <b>Sachstand: Vorseinalisierung in Waldseer Straße in Auftrag gegeben; Fertigstellung Frühjahr 2017</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Der Knotenpunkt ist mit einer Signalanlage ausgestattet. Die Leistungsberechnungen ergeben für die Verkehrsbelastungen der nachmittäglichen Spitzenstunde ein Leistungsdefizit von 11 % (Qualitätsstufe F).	Überplanung des gesamten Verkehrsknotens einschließlich Einmündung Otterstadter Weg ist erfolgt. Priorität wird auf Vorseinalisierung Waldseer Straße / Otterstadter Weg gelegt.		<b>A</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
RuhV 12	Hoher Parkdruck im Gebiet Universität / St. Vincentiuskrankenhaus	Politische Beratung und Beschlussfassung	Gemäß der vorliegenden Stellplatzanalyse, ist selbst in den Verkehrsspitzenzeiten keine Vollauslastung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten gegeben (Plan.-Nr.8).	Grundsätzlich keine, allerdings kann über eine Parkraumbewirtschaftung in den Bereichen Schulen/Krankenhaus eine größere Fluktuation im ruhenden Verkehr erreicht werden.		C+D
RuhV 11	Hoher Parkdruck im Gebiet Deutsche Rentenversicherung	Politische Beratung und Beschlussfassung	Parkdruck entsteht durch Zielverkehre der Rentenversicherung, Berufsschule aber auch infolge der hohen Wohndichte (mehrere Fahrzeuge pro Haushalt zugelassen).  Stellplatzbelegung wurde im Rahmen der Verkehrsanalyse erhoben. In der Zeit von 09.00-15.00 Uhr herrscht Stellplatzknappheit infolge der Berufs- und Schulpendinger.  Option Bewohnerparken wird wegen Verlagerung in angrenzende Bereiche ohne den Ausbau weiterer Stellflächen jedoch nicht gesehen.	Stellplatzanzahl DRV :  Insgesamt 406Stellplätze (318 Stellplätze Tiefgarage / Wirtschaftshof und 88 Stellplätze PPL Josef-Schmitt-Straße).  Parkraumbewirtschaftungskonzept zwar sinnvoll, jedoch wegen der weitläufigen Verdrängungseffekte sehr problematisch.		D
MIV 21	Engpass BÜ Schützenstraße	Politische Beratung und Beschlussfassung	Schließzeiten des Bahnübergangs können nicht beeinflusst werden und hemmen auch weiterhin den Verkehrsfluss. Abhilfe würde nur eine Untertunnelung bringen, die nicht finanzierbar ist. Nach Rückfrage bei der Bahn dauert die Regelschließzeit Schützenstraße bei Zügen aus Richtung Speyer Hbf. 140 s (S-Bahn ca. 10 s schneller).  Bei Zügen aus Richtung Germersheim 115 s. Die Schließzeit im ungünstigsten Fall bei Zugbegegnung und Verzögerung der Abfahrt beträgt 7 Minuten 19 s.	-keine-		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 4	Unzureichende Radwegführung Knoten Steingasse / Industriestraße <b>Sachstand: Überplanung erfolgt; Radwegführung wird optimiert Radverkehr nach Einmündung Steingasse auf vorhandene Radverkehrsanlage geführt. Umsetzung in 2017</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Die Radwegführung ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten zumutbar. Unfallhäufungen, die auf eine Gefährdung schließen lassen, sind nicht vorhanden.	Überplanung der Verkehrsversituation		A
Radv 11	Radwegbreite zur gering in Iggelheimer Straße südlich Kurt-Schumacher-Straße	Politische Beratung und Beschlussfassung	Problematik liegt in baulichem Zustand, der nicht StVO-konform ist.	Hat sich durch Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht erledigt. Radfahrer fährt verkehrsbegleitend über Angebotsstreifen auf Fahrbahn.		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 14	Verkehrssicherheit Knotenpunkt Geibstraße/Am Technik-Museum <b>Sachstand: Planung mit Vollsignalisierung ist beauftragt; Detailabstimmung läuft Verwaltungsintern; Vorlage Bauausschuss in 2017</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Abknickende Einmündung ist insbesondere für Fußgänger- und Radverkehr problematisch. Vollsignalisierung würde zwar Abhilfe schaffen, sollte aber in einem ersten Schritt zunächst zugunsten einer Fußgängerdruckkempel zurückstehen.	Vollsignalisierung des Knotens		A
Polit 20	Schließung Nonnenbachstraße für Durchgangsverkehr (Sackgasse). <b>Sachstand: Anwohner stellen Grundstücke nicht zur Verfügung. Umsetzung des Bauausschussbeschlusses daher nicht möglich.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Lösungsansatz in Zusammenhang mit vorgesehener Querungshilfe Hafestraße in Höhe Hafenvillen. Geländeabtretung der Eigentümergemeinschaft ist jedoch erforderlich. Abkürzungsverkehre sind vorhanden, bei einem DTV von ca. 1800 Kfz/24 h.	Schließung für den Durchgangsverkehr ist sinnvoll im Zusammenhang mit Bau der Überquerungshilfe. Gerade auch in Bezug auf die spitzwinklige Einmündung des gegenläufigen Radweges (Sicherungsmaßnahme)	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 10.000.	A
Polit 22	Lärmsituation Hafestraße <b>Sachstand: Beschluss Lärmaktionsplan 05.10.2016 im Stadtrat erfolgt; Maßnahme steht auch im Zusammenhang mit Ergebnis zu Polit 20.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Hot-Spot Lärmaktionsplanung / 2. Stufe Lärmkartierung Ausweisung Tempo-30-Bereich zwischen Bahnübergang und Am Heringsee zur Nachtzeit	Lärminderung durch Einbau neuer Asphaltdecke alternativ zur Reduzierung auf 30 km/h.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 100.000.	A

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 3	Lkw-Parken Gewerbegebiet West <b>Sachstand: Unbefriedigende Entwicklung, da Angebot hohen Verschmutzungsgrad hervorruft. Schließung bedeutet Verdrängung des Schwerlastverkehrs in umliegende Straßen.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Hoher Verschmutzungsgrad auf ausgewiesener Parkfläche; Beschränkung der Parkzeit durch Parkscheibenregelung erfolgt.	Parkfläche entlang Siemensstraße ist eingerichtet. Wird mit Parkscheibenregelung nur für Lkws ausgewiesen, damit Fluktuation bezüglich der Nutzung sich erhöht.		D
Polit 5	Radverkehr Siemensstraße <b>Sachstand: Maßnahme abgeschlossen Lückenschluss erfolgt.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Radweglücke zwischen angrenzenden Gewerbebetrieben bis Einmündung Brunckstraße vorhanden.	Lückenschluss bei Bereitstellung der Haushaltsmittel		E
Polit 8	Verkehrssituation Normand-Gelände <b>Sachstand: Verweis auf RuhV 9.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung		Verkehrsrechtliche Anordnung zur Ausweisung eines Tempo-30-Bereiches ist erfolgt. Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes unter Beteiligung der Bewohner (Befragung).		A+B
Polit 12	Bewohnerparken Lindenstraße <b>Sachstand: Verweis auf RuhV 9.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung		Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes unter Beteiligung der Bewohner (Befragung).		A+B
Polit 13	Bewohnerparken Eselsdamm <b>Sachstand: Verweis auf RuhV 9.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Stellplätze sind tagsüber durch Berufspendler belegt. Teilabhilfe durch Ausweisung von Bewohnerparkplätzen möglich, da Verkehrsflächen noch für sonstige Verkehrsteilnehmer vorhanden.	Die Sonderparkberechtigung für Bewohner soll auf die nordöstliche Seite (Häuserseite) des Eselsdamms ausgeweitet werden. Bürgerbefragung vorgesehen.		A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 17	Umbau Hirschgraben / Bahnhofstraße <b>Sachstand: Gesamtkonzeption im Bau- und Planungsausschuss vorgestellt. Radverkehrskonzept hat auf Umgestaltung Auswirkungen. Gesamtbetrachtung Verkehrsachse Bahnhofstraße zwischen Postplatz und Rauschendes Wasser erforderlich.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Sowohl im Zusammenhang mit der Umgestaltung des St.-Guido-Stiftsplatzes, als auch im Stadtumbauprozess „Entwicklungsband Kernstadt-Nord“ wurde die Erforderlichkeit des Umbaus diskutiert und für notwendig erachtet.  Daher wird dies als eine Maßnahme im integrierten Entwicklungskonzept aufgenommen.  Über die Umsetzungspriorität innerhalb des Stadtumbauprojektes ist – auch in Abhängigkeit von noch zu bewilligenden Fördergeldern – noch zu entscheiden.	Wegfall aller Stellplätze auf der südlichen Seite d. Hirschgrabens durch Haltverbotsregelung. Alternativen für die Umgestaltung der Signalisierung des Knotens:  a) Einrichtung einer weiteren signalisierten Fußgängerfurt auf der Südseite.  b) Radwegebenutzungspflicht Bahnhofstraße aufheben; Vorgrün schalten; anderer Radweg belassen, vorgezogene Aufstellungsfläche an Signalanlage schaffen.  c) Rechtsabbiegesignalisierung Bahnhofstraße/Hirschgraben und Hirschgraben / Bahnhofstraße aufheben, FGÜ anlegen und Radfahrerfurt schaffen.  d) Verkehrsverstetigung Am Hirschgraben durch Verlängerung der Rechtsabbiegespur Richtung Bahnhofstraße; Wegfall von Stellplätzen in Parkbucht auf nördlicher Seite.	Geplante Umbaukosten  1, 6 Mio. Euro	A
Polit 4	Situation Wormser Landstraße; Bereich St.-Guido-Stifts-Platz bis Rauschendes Wasser  Sachstand: Verweis auf Radv 8	Politische Beratung und Beschlussfassung		Stellplätze ausdünnen, wobei diese Maßnahme in Abhängigkeit mit dem Radverkehrskonzept steht.		B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 18b	Anbindung Otterstadter Weg / Waldseer Str. <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf MIV 13</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung				<b>B+C</b>
Polit 16	Postgalerie/Umbau Postplatz <b>Sachstand:</b> <b>Erarbeitung einer Neukonzeption ist durch städtischen Verkehrsplaner und Stadtplanung vorgesehen.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Im Rahmen des Stadtumbauprojektes „Entwicklungsband Kernstadt-Nord“ wird die Umgestaltung des Postplatzes als eine Maßnahme im integrierten Entwicklungskonzept aufgenommen. Dabei geht es in erster Linie um eine Optimierung der Verkehrsflächen und ggf. gestalterischen Anpassungen.  Eine komplette Umgestaltung/Neuorganisation der Platzfläche ist nicht vorgesehen.	Planungsfall Sperrung Postplatz mit Umfeldbelastung wurde erstellt und der politischen AK VEP vorgestellt.  Detailplanung setzt separaten Planungsauftrag voraus der die stadtgestalterischen, verkehrs- und ÖPNV-technischen sowie tiefbautechnischen Belange berücksichtigt.		<b>C+D</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 1	Lkw-Parken Gewerbegebiet Süd	Politische Beratung und Beschlussfassung	Problematik hierzu ist bekannt. Nur die wenigsten Unternehmen halten ausreichende Stellflächen für die Lieferverkehre vor. Alternativen bestehen keine, da es an Flächen fehlt für die Ausweisung zusätzlicher Stellplätze. Zudem handelt es sich nicht um eine kommunale Aufgabe.	Änderungen nur im Rahmen von Neubauvorhaben möglich. Auch bauordnungsbehördliche nachträgliche Maßnahmen scheiden aus. Gespräche mit Firmen zwecks Sensibilisierung stehen an. Landesweit unbefriedigende Situation.		D
Polit 2	Lkw-Parken Gewerbegebiet Ost <u>Verweis auf Polit 1</u>	Politische Beratung und Beschlussfassung				D
Polit 6	Beleuchtung Radweg Dudenhofer Straße	Politische Beratung und Beschlussfassung	Die direkte Radwegeverbindung entlang der B 39 zwischen Dudenhofen und Speyer ist beleuchtet.	-keine- Für die Beleuchtung des parallel verlaufenden Wirtschaftsweges mit Wegeführung in die Vincentiusstr. besteht keine Verpflichtung.		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 7	Shared Space am Postplatz	Politische Beratung und Beschlussfassung	Dominierende Verkehrsart ist MIV mit 15.000 Fahrzeugen im DTV. Landesstraße L 454; Abstufung der Landesstraße denkbar, Zuschüsse des Landes zum Straßenbau entfallen, Verkehrsaufkommen muss drastisch reduziert werden, Schrittgeschwindigkeit für MIV.	Komplettumbau Postplatz wäre erforderlich, um gleichberechtigte Mischfläche zu schaffen (Postplatz/Gilgenstr./Bahnhofstr.)  Gegenwärtiges Nutzungskonglomerat Landesstraße/Buslinienkreuzungspunkt/Hauptverkehrsachse lassen eine solche Umstellung eigentlich nicht zu.  Politischer AK VEP lehnt Shared Space ab.		D
Polit 9	Paul-Egell-Straße	Politische Beratung und Beschlussfassung	Fahrzeuge weichen im Begegnungsverkehr auf den Geh./Radweg aus. Abhilfemaßnahmen angeordnet.	Einführung des alternierenden Parkens mit Ausdünnen der Stellplatzkapazität. Verkehrsbehördliche Anordnung erfolgt. Verkehrsversuch hat sich bewährt. Daher keine weiteren Maßnahmen.		D
Polit 10	Fußgängerquerungen Bartholomäus-Weltz-Platz	Politische Beratung und Beschlussfassung	Die Dauer der Schaltphasen für Fußgänger an den Lichtsignalanlagen wurde kritisiert. Änderung veranlasst.	Die Grünzeit für Fußgänger wurde beim Umbau der Anlagen generell von 8 auf 10 Sekunden erhöht. Ansonsten kein Abhilfebedarf, da signalisierte und sichere Querungsmöglichkeit.		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 11	Bewohnerparken Kämmererstraße	Politische Beratung und Beschlussfassung	Parkdruck auf Stellflächen in diesem Bereich liegt vor. Jedoch fehlt es an adäquaten zusätzlichen Stellflächen auf die die Berufspendler verwiesen werden könnten.	Gehwegparken wurde mittels Markierung unter Beachtung der notwendigen Fußgängerbreite legalisiert. Bewohnerparken in Ermangelung von anderen Stellplatzkapazitäten für sonstige Verkehrsteilnehmer führt nur zu Verdrängungseffekten.  Daher sind keine Maßnahmen vorgesehen. Die Problematik wird nach dem Bau der S-Bahn aber weiter zunehmen.		D
Polit 15	Ausbau Dr.-Eduard-Orth-Straße	Politische Beratung und Beschlussfassung	Ausbau wurde mit durchgängigem Fußweg und Querungshilfe abgeschlossen. Ausweisung zusätzlicher Straßenstellplätze auf der Fahrbahn wurde angeordnet und umgesetzt.	-keine-		D
Polit 18a	Anbindung Otterstadter Weg-Erlenweg (Wendemöglichkeit)	Politische Beratung und Beschlussfassung	Vorliegend handelt es sich um ein bereits geführtes und abgeschlossenes Verwaltungsverfahren, in dem Teile der Anwohner des Otterstadter Weges die Öffnung des Erlenweges verlangen. Hiergegen spricht sich wiederum ein Teil der Anwohner des Erlenweges und Maulbeerstücks aus. Ergebnis: Sollten verkehrliche Maßnahmen beschlossen werden, wäre eine Widmung erforderlich. Hierüber ist eine politische Entscheidung herbeizuführen. Eine zeitliche Dringlichkeit ist aus Sicht der Verwaltung nicht gegeben.	Auch im Hinblick auf die ausreichende Wendemöglichkeit an der letzten Einmündung zum Thomashof, lässt sich das Erfordernis eines Verkehrskreisels in Abrede stellen.  Wird durch einen politischen Beschluss die Widmung der Straße vorgenommen, wird die Verwaltung entsprechend des Beschlusses handeln.		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 19	Fußweg im Neubaugebiet Rheinufer-Nord (über Mäuseweg)	Politische Beratung und Beschlussfassung	Es besteht eine direkte beleuchtete Fußwegverbindung über den Ziegelofenweg zum Schulzentrum Ost bzw. über die neue Fußwegeverbindung entlang der Dr.-Eduard-Orth-Straße in Richtung Salierschule. Deshalb ist der kostenintensive Ausbau der einfachen Wegeverbindung von dem Neubaugebiet entbehrlich.	-keine-		<b>D</b>
Polit 21	Parkplatzsituation an der Woogbachschule	Politische Beratung und Beschlussfassung	Zwischenzeitlich wurde Stellplatzkapazität im Anschluss an den Neubau der Sporthalle erweitert. Keine weitere Veranlassung mehr erforderlich.	-keine-		<b>D</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Fußg 2	Fehlende Gehwegverbindungen in Speyer-Nord westlich und östlich der Waldseer Straße und Spaldinger Straße <b>Sachstand: Bau Pförtnerampel Waldseer Straße/Ruhhecke erfolgt; Verkehrssicherheit der Querungshilfen stehen in Zusammenhang mit Barrierefreiheit Bußhaltestellen. Umbau vorgesehen.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Querungshilfen sowohl in der Waldseer Straße als auch Spaldinger Straße sind in ausreichendem Maße vorhanden.  Verweis auf VEP-vor-Ort / SP-Nord 1-12	Die vorhandene Querungshilfe in Höhe des Eichenweges ist zu erneuern. Die weiteren Querungshilfen sind auf ihre Verkehrssicherheit zu überprüfen.  Bau Pförtnerampel Waldseer Str./Am Sandhügel/Ruhhecke		A
Fußg 3	Ungesicherte Querung für Fußgänger in Schützenstraße <b>Sachstand: Umbaumaßnahme Schützenstraße abgeschlossen; Planungsfall 2/ S. 116 in Verkehrsausschusssitzung vom 15.10.2014 verworfen.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Die Nutzung des Fußgängerüberweg Schützenstraße/Mühlturnstraße bzw. der signalisierten Knoten Gedächtniskirche und Obere Langasse ist zumutbar.  Eine Sperrung des Bahnüberganges Mühlturnstraße würde wegen der Verringerung des Verkehrswertes Abhilfe schaffen.	Sperrung Bahnübergang Mühlturnstraße für den MIV.  Allerdings Einzelhandelsgeschäfte und Parkplätze nur noch über Bahnhofstraße erschlossen.  Sehr starker Anstieg des Verkehrswertes in Mühlturnstraße und Untere Langasse.		E
Fußg 4	Ungesicherte Querung für Fußgänger in Burgstraße <b>Sachstand: Durch Novellierung der StVO ist Ausweisung einer 30 km/h-Beschränkung möglich. Thema soll in Verkehrsausschusssitzung im Juni behandelt werden.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Thematik wurde teilweise abgearbeitet; Verzicht auf Stellplätze auf der westlichen Seite der Burgstraße; Sichtdreieck für Fußgänger/MIV wurde durch Sperrflächen und Haltverbot hergestellt;  RFGÜ-2001/Richtwerte MIV und Fußgängerquerungen sind nicht erreicht, daher keine Anlage eines Fußgängerüberweges	Fußgängerdruckkoppel in Höhe Altenheim wurde geprüft, jedoch aufgrund der Novellierung der StVO verworfen.		A

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Fußg 1	Fehlender Gehweg Emanuel-Geibel-Weg	Politische Beratung und Beschlussfassung	Problematik vorhanden; Ausbaumangel gegeben. Behebung nur durch Geländeabtretung möglich; Anliegerbeiträge 75%.	<p>Auf den angrenzenden Rasengrundstücken wären Stellplatzerweiterungen möglich. Themenpunkt wird mit GEWO erörtert.</p> <p>Die Ausweisung eines Einbahnstraßenringes Emanuel-Geibel-Weg über Hans-Sachs-Straße ist nur bedingt ein probates Mittel, führt jedoch zu weiteren Fahrtwegen.</p>		C

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
PLS 2	Unklare Wegweisung Dom <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Allg 2</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Die Parkplätze am Dom werden unterschiedlich beschildert zum einen als Park & Ride-Stellplätze und zum anderen als normale Stellplätze. Dies ist zu vereinheitlichen.	- Überarbeitung Parkleitsystem	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption Parkleitsystem ca. € 25.000.	A
PLS 3	Unklare Wegweisung Zentrum / Kaufhof <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Allg 2</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Das Parkhaus Zentrum/Kaufhof wird in der wegweisenden Beschilderung und im Parkleitsystem unterschiedlich ausgewiesen. So wird es zum einen als Ziel Parkhaus Zentrum und zum anderen als Ziel Parkhaus Zentrum/Kaufhof benannt. Dies ist zu vereinheitlichen.			A
PLS 4	Fehlende Nennung der Parkierung Willy-Brandt-Platz <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Allg 2</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Das Parkhaus am Willy-Brandt-Platz ist im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkhaus selbst fehlt die Benennung. Der Kfz-Fahrer hat Schwierigkeiten das Parkhaus zu erkennen.			A
PLS 5	Fehlende Nennung der Parkierung Hirschgraben <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Allg 2</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Die Parkplätze Am Hirschgraben, sind im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Der Kfz-Fahrer hat Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.			A
PLS 6	Fehlende Nennung der Parkierung Stadthalle <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Allg 2</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Die Parkplätze Stadthalle, sind im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.			A

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
PLS 8	Parkierungsanlage nicht im PLS Untere Langgasse <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Allg 2</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Die Parkplätze Untere Langgasse (Privatstellflächen) sind im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.			A
PLS 9	Parkierungsanlage Agentur für Arbeit nicht im Parkleitsystem vorhanden <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Allg 2</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Der Parkplatz der Agentur für Arbeit / ehemals Mini-Mal ist im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.			A
PLS 10	Parkierungsanlage Volksbank nicht im Parkleitsystem <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Allg 2</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Der Parkplatz Volksbank ist im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.			A
PLS 7	Parkierungsanlage nicht im PLS Neufferstraße <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Allg 2</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Der Parkplatz Neufferstraße ist im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.			A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
PLS 11	<p>Verkehrsachse Große Himmels- gasse/Johannesstraße/Armbruststraße; „Projekt“ Kernstadt Nord</p> <p><b>Sachstand:</b> Verkehrsmodell wurde als Planungsfall im Entwurf des VEP berechnet. Verkehrsverlagerung ergeben für den Grünen Winkel. Daher wird Planungsfall nicht weiter verfolgt.</p> <p>Ferner wird im Zuge der Vollsperrung der Ludwigstraß diese Verkehrsachse für die Umleitungsstrecke einschließlich ÖPNV und Rettungsdienste benötigt.</p>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Der Verkehrswert liegt auf dieser Achse bei ca. 7.500 Kfz/Tag, welche über den Domplatz ein- und überwiegend durchfahren.	<p><b>Zielansatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Reduktion des Verkehrswertes auf dem Domplatz</li> <li>-Sperrung der Durchfahrt Altstadt am Mittelsteg (Sackgasse Stuhlbruder- gasse, Pistoreigasse, Holzmarkt</li> <li>-Verkehrsmodel Verkehrsverlage- rung berechnen</li> </ul> <p><b>Aber:</b></p> <p>Vielfältige Nutzergruppen (Gastro- nomie, Einzelhandel, Hotellerie, Behördenandienung, Rettungswege FFW).</p> <p><b>Baumaßnahme ist fast abge- schlossen.</b></p>		A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP-Gespräch mit Seniorenbeirat: 25.10.2011						
4	Radwege im Bestand erhalten, da verkehrsbegleitendes Fahren auf der Straße für Senioren zu gefährlich <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Radv 1</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Steht im Widerspruch zur Forderung des ADFC und zu den Vorgaben der StVO-Novelle	Anpassung an StVO-Novelle; verkehrsbegleitendes Fahren des Radverkehrs wird zur Regel. Das gesamte Radwegenetz ist diesbezüglich auf die Anforderung und Umsetzung der StVO-Novelle zu überplanen.	Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben.	A
1	Burgstraße / Seniorenheim (Geschwindigkeit und Fußgängerquerung) <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf FußG 4</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung				B+C

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.11.2011/SP-Nord						
1-12	<p><b>Stadteinfahrts-/Kreuzungssituation Waldseer Straße – Am Sandhügel – Ruhhecke</b> (Pfortnerampel, Fußgängerquerung, Geschwindigkeitsreduktion, bessere Sicht)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pfortnerampel Sandhügel/Waldseer Straße aufstellen</li> <li>2. Fußgängerüberquerung Waldseer Straße/ Am Sandhügel =&gt; Geschwindigkeitsreduktion</li> <li>3. Sandhügel/ Waldseer Straße: Fehlende Übersicht nach links</li> <li>4. Waldseer Straße/ Sandhügel: Ampelanlage installieren</li> <li>5. Waldseer Straße/ Sandhügel =&gt; Lichtsignalanlage/ Schulweg/ Geschwindigkeit</li> <li>6. Geschwindigkeitsbegrenzung Spaldinger u. Waldseer Straße</li> <li>7. Verkehrslenkung und Geschwindigkeitsdrosselung durch Stellplatzeinrichtung auf Waldseer Straße u. a.</li> <li>8. Geschwindigkeitskontrolle Waldseer Straße, Ruhhecke/ Am Sandhügel</li> <li>9. Waldseer Straße ab BAB-Brücke bis Nußbaumweg: „Rennstrecke“, da keine optischen oder sonstigen „Bremsen“</li> <li>10. Waldseer Straße: Verkehrsbelastung sehr hoch. Viel zu schnelles „Fahren“ (besonders Motorräder). Lärm macht krank!</li> </ol>	Politische Beratung und Beschlussfassung	<p>Planung und Bau einer Pfortnerampel wird empfohlen; Ergänzung der Fußgängerdruckkoppel Höhe Lärchenweg ebenfalls als Pfortnerampel mit Vorschleife ausbauen.</p> <p>Hinweis auch auf Beschluss Stadtratssitzung vom 15.12.2011 mit Auftrag Prüfung einer Lichtsignalanlage.</p>	<p>Beschlussfassung Stadtrat und Umsetzung im Rahmen der Erstellung einer Maßnahmen- und Prioritätenliste.</p> <p><b>Ziel:</b> Umsetzung der Maßnahme nach Mittelbewilligung</p> <p><b>Status:</b> Ausschreibung erfolgt, Maßnahme soll in Kürze begonnen werden.</p> <p><b><u>Maßnahme abgeschlossen</u></b></p>	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 85.000.	E
1-12	<ol style="list-style-type: none"> <li>11. Geschwindigkeitskontrolle, z.B. Nußbaumweg, Waldseer Straße</li> <li>12. Einmündung Ruhhecke/ Waldseer Straße: Fußgängerüberquerung schwierig (Schulweg)</li> </ol>					

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.11.2011/SP-Nord						
19	Ausbauzustand der Überquerungshilfe Waldseer Straße/ Kiefernweg <b>Sachstand:</b> Überplanung in Zusammenhang mit Barrierefreiheit	Politische Beratung und Beschlussfassung	Der Ausbauzustand ist mangelhaft; Optionen bestehen entweder im Abbau bzw. einer ordnungsgemäßen Anlage gemäß der aktuellen Straßenbauvorgaben (Breite mind. 2m). Die Folge wäre ein kompletter Umbau des Straßenzuges auf Länge von ca. 50 m;	Überquerungshilfe erneuern und ordnungsgemäß herstellen.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 15.000.	(A+) B A
18	Spaldinger Straße: Parken auf dem Grünstreifen bzw. Radweg. Selbstgemachte Stellplätze im Grünbereich.	Politische Beratung und Beschlussfassung	Regelungen der Straßenverkehrsordnung greifen nicht, da kein öffentlicher Verkehrsraum.	Abhilfe wäre über eine Grünflächensatzung zu schaffen. An Entwurf der Satzung wird durch die Verwaltung gearbeitet.		B
33	Bushaltestelle Spaldinger Straße/ Kiefernweg gefährlich <b>Sachstand:</b> Überplanung steht im Zusammen mit Barrierefreiheit der Bushaltestelle	Politische Beratung und Beschlussfassung	Verkehrsschau wurde durchgeführt; Überplanung vornehmen;	Gehweg mit Hochbord entlang Haltestelle ausbilden. Einstieg mit Bus höhengleich anlegen. Entwässerung beachten.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 25.000.	B
16	Bessere Einfahrtmöglichkeit vom Otterstadter Weg in Waldseer Straße <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf MIV 13</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Ein- und Ausfahrtssituation mit Einfädeln in den fließenden Verkehr Richtung Verkehrsknoten Tullastraße/Spaldinger Straße auch aufgrund der Gefällstrecke schwierig.	Überplanung in Zusammenhang mit Unfallhäufungspunkt Waldseer Str./Spaldinger Straße		C
28	Verbindungswege Erlenweg/ Otterstadter Weg, Waldseer Straße/ Otterstadter Weg (Grunderwerb?)	Politische Beratung und Beschlussfassung	Grunderwerb im Erlenweg und Maulbeerstück setzt Einverständnis der Eigentümer voraus um Fahrbahnverbreiterung zu erreichen. Damit ist nicht zu rechnen.	-keine-		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
29	Grünpfeilregelung Friedrich-Ebert-Straße/ Iggelheimer Straße <b>Sachstand:</b> <b>Maßnahme abgeschlossen</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Rückstau zur „Rushhour“ am signalisierten Knoten durch Rechtsabbieger Iggelheimer Straße. .	Verkehrsversuch mit der Anlage einer Fahrradfurt mit Fußgängerüberweg (Schulwegsicherheit) hat sich bewährt. Soll auf Dauer angeordnet werden.	Kosten für die Einrichtung und Durchführung des Versuchs ca. € 5000.	<b>E</b>
46	<b>THEMA ALLGEMEIN</b> GBS-„Tor-Gebäude“ Einfahrt Eugen-Jäger-Straße => Friedrich-Ebert-Straße: schlechte Sicht. Spiegel?	Politische Beratung und Beschlussfassung	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Hoher anwohnerbedingter Parkdruck. Sehr enge Restfahrbahnbreite in Eugen-Jäger-Straße bei beidseitigem Gehwegparken macht Begegnungsverkehr nahezu unmöglich.	Ausweisung einer von der Friedrich-Ebert-Straße abführenden Einbahnstraße erscheint sinnvoll.Anwohnerbefragung ist vorgesehen, wenn Detailplanung Radverkehrskonzept für den Straßenzug feststeht.		<b>A</b>
57	Eugen-Jäger-Straße: Einbahnstraße Richtung Torbogen <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Ziffer 46</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Ja, Anregung ist wegen des hohen Parkdrucks der Anwohner sinnvoll.	Ausweisung einer von der Friedrich-Ebert-Straße abführenden Einbahnstraße ist sinnvoll. Anwohnerbefragung ist vorgesehen		<b>A</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
13	Radweg Iggelheimer Straße.: Falschfahrer ab REWE Richtung Sport-Zimmermann <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Radv 1</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Falschfahrten hängen mit geringer Radweg-/Gehwegbreite auf nördlicher Seite Höhe Aldi bis Kreuzungspunkt zusammen.	Gesamtes Radwegenetz wird auf der Grundlage der StVO-Novelle auch in Bezug auf die Freigabe von Einbahnstraßen überprüft. Bildung einer Arbeitsgruppe.  Verkehrs- und tiefbautechnische Überplanung des gesamten Knotens.  Radwegverbreiterung des kurzen Teilstücks.  Geländeabtretung Lidl erforderlich.		<b>B</b>
14	Fahrradfreundliches Quartier / Fahrradfreundliche Stadt <b>Verweis auf Radv 1</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Radwege im Quartier bei Tempo-50-Bereichen vorhanden; ansonsten generell Tempo-30-Bereich	Gesamtes Radwegenetz wird auf der Grundlage der StVO-Novelle auch in Bezug auf die Freigabe von Einbahnstraßen überprüft. Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben.		<b>(B)</b> <b>A</b>
15	Alle Einbahnstraßen im Quartier gegenläufig für RadfahrerInnen öffnen <b>Verweis auf Radv 1</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Mindestvoraussetzungen der StVO-Novelle müssen erfüllt sein.			<b>(B)</b> <b>A</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
16	Burgstraße: Tempo-30-Zone besser für Radverkehr <b><u>Verweis auf Fußg 4</u></b>	Politische Beratung und Beschlussfassung		Benutzungspflicht Radweg aufheben; Tempo 30-Zone lässt kein Fußgängerüberweg oder alternativ Fußgängerdruckkempel zu. Prüfung Fußgängerdruckkempel unter Beibehaltung des Tempo-50-Bereiches Nähe Altenheim.		(B) A
28	<b><u>THEMA SIGNALANLAGEN</u></b> Iggelheimer Straße: Signalanlage Fahrspuraufteilung Höhe Lidl <b><u>Verweis auf Radv 5</u></b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Verkehrsfläche nicht ausreichend vorhanden; Fahrspuraufweitung würde zur Blockade der Ausfahrten LIDL, ALDI führen.	Überplanung vorgenommen		A
3	Burgstraße / Fußgängersicherheit der Altenheimbewohner und Radwegproblematik, Tempo-30-Zone? <b><u>Verweis auf Fußg 4</u></b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Verkehrsschau wurde durchgeführt. In Tempo-30-Bereichen dürfen keine Fußgängerüberwege oder Druckkempeln eingerichtet werden.	Fußgängerdruckkempel prüfen. Durch Änderung StVO-Novelle verworfen.		B+C
1	Radweglückenschluss L 528 / Iggelheimer Straße von Lichtsignalanlage bis Verkehrskreisel entlang BAUHAUS <b><u>Verweis auf Radv 5</u></b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Radwegeverbindung auf südlicher Seite ist durchgängig vorhanden. Querungsmöglichkeit erst ab Kreisverkehrsplatz. Nördlicher Radweganschluss endet unvermittelt ohne Fortsetzung.	Lückenschluss wird empfohlen, um Fehlfahrten und Fehlverhalten der Radfahrer zu vermeiden.		A
2	L 528 / Iggelheimer Straße weitere Einfahrt zum Gelände BAUHAUS / Cura-Center zur Entlastung des Verkehrskreisels Richtung Iggelheim <b><u>Verweis auf Radv 5</u></b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Einfahrt wäre wünschenswert, jedoch verschiedene Grundstückseigentümer; zusätzliche Kosten fallen an; daher Umsetzung nur mit Zustimmung der Grundstückseigentümer gegen Kostenübernahme.	Machbarkeitsuntersuchung wurde durchgeführt; Gespräch unter Firmenanliegern erfolgt.		A

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
7	Am Wasserturm Parkausweise (Bewohnerparken)  <u>Verweis auf Ruhv 11</u>	Politische Beratung und Beschlussfassung		Ohne die Ausweisung zusätzlicher Stellplatzkapazitäten treten unangenehme Verlagerungs- und Verdrängungseffekte ein.		D
41	L528/Iggelheimer Straße: Direkte Zufahrt zu Cura-Center, Entlastung Verkehrskreisel  <u>Verweis auf Radv 5</u>	Politische Beratung und Beschlussfassung		Bei Kostenübernahme Umsetzung möglich.		A
42	Verkehr im Bereich um die Schulen	Politische Beratung und Beschlussfassung	Verkehrsbelastungen entstehen zu den Bring- und Holzeiten allein durch die Elternschaft. Im Rahmen der Schulwegsicherheit gibt es regelmäßig Aktionen zwischen Polizei, Schulen, Straßenverkehrsbehörde unter dem Titel „Gib Acht-Schulanfänger“	Jährliche Kontrollmaßnahmen in Abstimmung mit Polizei , Schulleitungen und Elternbeiräten. Einführung eines „Schülerlotsendienstes“ in Eigenregie der Elternschaft.		D
59	Zu- und Ausfahrt Cura-Center  <u>Verweis auf Radv 5</u>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Einfahrt wäre wünschenswert, jedoch verschiedene Grundstückseigentümer; zusätzliche Kosten fallen an; daher Umsetzung nur mit Zustimmung der Grundstückseigentümer gegen Kostenbeteiligung.	Überplanung liegt vor		A

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost						
6	<p><b>Wunsch:</b> Verlängerung der Grünphase der Ampelschaltungen in der Zeit von ca. 12:55 Uhr – 13:30 Uhr für Verkehrsteilnehmer/innen, die aus der der Freiherr-vom-Stein-Straße links und rechts in die Dudenhofer Straße abbiegen wollen. Oder: Einrichtung einer weiteren, deutlich nach hinten versetzten, Kontaktschleife in der Freiherr-vom-Stein-Straße</p> <p><b>Begründung:</b> Die kurzen Grünphasen stellen beim täglichen Schulkende um 13 Uhr ein Problem dar; am Freitag kommt erschwerend das Ende der Kernzeit bei den Behörden hinzu. Die zu kurzen Grünphasen verursachen lange Rückstaus durch die vielen Verkehrsteilnehmer/innen aus Schulen und umliegenden Behörden, die nur ein sehr langsames Abfließen erlauben. Vorteil einer weiteren Kontaktschleife: Starkes Verkehrsaufkommen in der Freiherr-vom-Stein-Str. kann unabhängig von der Tageszeit und von Schul- oder Ferienzeiten geregelt werden.</p> <p><b>Maßnahme abgeschlossen:</b> <b>Mit Einführung des Programms „Motion“, erfolgt eine verkehrabhängige Steuerung der LSA.</b></p>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Prüfung erfolgt im Rahmen einer Verkehrsschau;	<p>Prüfung, ob Umsetzbarkeit gegeben, einen verlängerten Umlauf zu programmieren.</p> <p>Verkehrsversuch mit Festzeitprogramm.</p> <p>Neuberechnung und Überplanung Knoten durch Ing.-Büro.</p>	ca. 10.000,-€	E

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost						
11	<p><b>Grundsätzliche Beobachtung:</b></p> <p>Die Freiherr-vom-Stein-Straße ist zu schmal, um sowohl fließenden Auto- und Radverkehr als auch ruhenden Verkehr aufzunehmen. Dies macht sich in den Stoßzeiten morgens und mittags ganz besonders bemerkbar. Es müsste geprüft werden, ob das Parken am Straßenrand in der Freiherr-vom-Stein-Straße weiterhin erlaubt werden soll. Besucher der Universität und Bewohner des Wohnheims könnten ggf. grundsätzlich den Parkplatz der DHV an der Otto-Mayer-Straße nutzen. Inwieweit Besucher des Doppelgymnasiums die Straßenparkplätze an der Freiherr-vom-Stein-Straße nutzen, können wir nicht beurteilen.</p>	Politische Beratung und Beschlussfassung	<p>Die Verkehrsverhältnisse sind vor Ort in der Tat beengt.</p> <p>Verstärkt wird diese Problematik noch durch den Buslinienverkehr der im Halbstundentakt pendelt. Aus diesem Grunde wäre sinnvoll die Straßenparkplätze zu beseitigen und ein eingeschränktes Haltverbot auszuweisen. Dies wiederum führt jedoch zu einer weiteren Verknappung der Stellplatzverhältnisse in diesem ohnehin stark frequentierten Bereich.</p>	<p>Parkstände tragen zur Geschwindigkeitsreduktion bei; Verkehrsverhältnisse sind zwar beengt, aber zumutbar.</p> <p>Keine weiteren Maßnahme beabsichtigt.</p>		D
17	<p>Einfahrt von den Seitenstraßen in Wormser Landstraße schlechte Sichtverhältnisse.</p> <p><u>Anregung:</u> Parkverbot auf der Wormser Landstraße bzw. Sperrflächen vor den Einmündungen um Sichtbeziehung zu erhöhen.</p>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Überplanung durch Straßenbulasträger und Straßenverkehrsbehörde ist vorgesehen. Neuordnung der Parkstände und Verbesserung der Sichtbeziehungen ist Zielbestimmung.	<p>Anordnung Straßenverkehrsbehörde</p> <p><b><u>Verkehrsschau 2017</u></b></p>		A
18	<p>Fahrradwege in der Wormser Landstraße gefährlich, da parallel zu Parkverkehr; Gefahr beim Abbiegen.</p> <p><u>Anregung:</u> Radweg auf die Straße verlegen</p> <p><b><u>Verweis auf Radv 1</u></b></p>	Politische Beratung und Beschlussfassung				B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost						
1	Parkplatzsituation Gewerbegebiet Süd Hinweis Pneuhome Management <b>Sachstand: Bei den neuen Gewerbeansiedlungen (Daimler, Lidl) sowie DHL wurden ausreichende Stellplatzkapazitäten auf eigenem Gelände geschaffen.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Problematik hierzu ist bekannt. Nur die wenigsten Unternehmen halten ausreichende Stellflächen für die Lieferverkehre vor. Alternativen bestehen keine, da es an Flächen fehlt für die Ausweisung zusätzlicher Stellplätze. Zudem handelt es sich nicht um eine kommunale Aufgabe.	Änderungen nur im Rahmen von Neubauvorhaben möglich. Auch bauordnungsbehördliche nachträgliche Maßnahmen scheiden aus. Gespräche mit Firmen zwecks Sensibilisierung stehen an. Landesweit unbefriedigende Situation.		D
5	LKW-Parken Industriestraße/K3 nach Joachim-Becher-Straße (nach Einmündung Haltermann); Hinweis Saint-Gobain-Isover <b>Sachstand: Problemlage mit Fertigstellung der Baumaßnahme K 3 erledigt.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Während Baumaßnahme K3 wurde der entlang führende Radweg gesperrt. Hierdurch wurde die Verkehrsfläche durch Schwerlastverkehr beparkt.	Überwachungsmaßnahmen der Straßenverkehrsbehörde wurden durchgeführt und ergänzt durch Maßnahmen der Tiefbauabteilung. Anlage eines Grünstreifens und Installation von Leitpostenelementen.		E

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Süd						
37	<p><b>THEMA: Fußgänger &amp; Radfahrer</b></p> <p>Unterführung unter B39 (Paul-Egell-Straße): Spiegel fehlt, gefährlich für Radfahrer, hier fehlt Fußgängerüberweg</p> <p><b>Sachstand: Überplanung der Querungshilfe läuft; ist jedoch auch von Masterplan Campus Diakonissenkrankenhaus abhängig</b></p>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Bezüglich der Anlage eines Fußgängerüberweges, werden leider die erforderlichen Verkehrswerte (Anzahl querende Fußgänger/Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge) nicht erreicht.	Überplanung der Verkehrsfläche unter dem Blickwinkel der Installation einer ordnungsgemäßen Überquerungshilfe. (Breite 2 m )	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 10.000.	A
38	<p>Einbahnstraßen generell für Radfahrer gegen die Fahrtrichtung öffnen!</p> <p><b>Verweis auf Radv 1</b></p>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Anpassung an StVO-Novelle; verkehrsbegleitendes Fahren des Radverkehrs wird zur Regel. Das gesamte Radwegenetz ist diesbezüglich auf die Anforderung und Umsetzung der StVO-Novelle zu überplanen.	Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben; Vorstellung in Bau- und Planungsausschuss Sitzung April		A
16	<p><b>THEMA: ALLGEMEIN</b></p> <p>Weisgerber Straße: Fahrbahnbreite in Nähe neues Baugebiet wegen Parkern zu schmal</p> <p><b>Sachstand: Überprüfung der durchgeführten Maßnahmen im Rahmen einer Verkehrsschau.</b></p>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Die Stellplatzsituation ist wegen der hohen Kfz-Zulassungsrates der Anwohner angespannt.	Neuordnung Parkverkehr nur unter Verlust von Straßenparkplätzen.		A +B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

31	<p>Rad- und Gehweg an der B39 (zwischen Remlingstraße und Am Germansberg) sind im schlechten Zustand, besonders bei Regen. Gehweg sollte asphaltiert werden.</p> <p><u>Sachstand:</u> Verbesserung erst nach Bebauung Priesterseminar zu erwarten (Baustellenverkehre)</p>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Mangel kann bestätigt werden.	Der gemeinsame Geh- und Radweg sollte asphaltiert werden.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 31.000.	A+B
----	--	--	-------------------------------	---	--	-----

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Süd						
1	Landauer Str., stadteinwärts, Höhe ARAL-Tankstelle: Wenn man Fahrrad fährt und in die Karolingerstr. abbiegen will (oder auch auf der Landauer Str. bleiben will), wird man den Fahrradweg an der Tankstellenausfahrt verlassen u. ein Stückweit auf der Straße fahren, obwohl der Fahrradweg direkt angrenzend parallel verläuft. Man will ja weder vom hohen Bordstein herabfahren noch den Umweg über die Einmündung Schwerdstr. nehmen.	Politische Beratung und Beschlussfassung	<u>Verweis auf Radv 1</u>	Bau eines Angebotsstreifens		B
42	<b>THEMA: Signalanlagen / Kreuzungen</b> Dreieck“ Landauer Straße/ Schwerdstraße/ Karolingerstraße: Statt dieser Kreuzungen ein Kreisel	Politische Beratung und Beschlussfassung	<u>Verweis auf Radv 1</u>	Überplanung unter Einzug des Radverkehrskonzeptes		B
47	Closwegbrücke: bei starkem Verkehr auf B39 durch Abfahrer („Abkürzung“ über Paul-Egel-Straße bzw. Kardinal-Wendel-Straße) für Schulkinder faktisch unüberquerbar	Politische Beratung und Beschlussfassung	Die Annahme ist gerechtfertigt, dass mit dem Umbau des signalisierten Knotens L722/Altlusheim/Rheinbrücke die Abkürzungsverkehre wegen der Stauwirkung auf die B 39 nachlassen und sich hierdurch auf die Verkehrswerte im Closweg reduzieren. Bezüglich der querenden Schulkinder wird dem Hinweis nachgegangen.	Verkehrsschau zu Schulbeginn durchführen Umbau Signalisierung L722/Altlusheim abwarten. Planung des Regierungspräsidiums wurde vorgestellt.		B
21	Tempo 30 in der Paul-Egel-Straße bis zum zweiten Kreisel <b>Sachstand: Auf der Grundlage der Novellierung der StVO sowie den Anregungen aus dem Radverkehrskonzept, wird eine erneute Prüfung vorgenommen.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Gegenwärtig ist eine Erweiterung der Tempo-30-Zone nicht vorgesehen, da die Straßengeometrie und deren Ausbauzustand kein Zonenbewusstsein schafft. Ferner ist die Baumaßnahme Diakonissenkrankenhaus, Bau des Parkhauses und die zukünftige Buslinienführung (Tempo-30-Bereich wegen Taktfrequenz vermeiden) abzuwarten			B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Süd						
27	Der Teil der Alten Schwegenheimer Straße ohne Gehweg für Schritttempo ausweisen	Politische Beratung und Beschlussfassung	Die Straßenverkehrsbehörde kann Schritttempo nur in Zusammenhang mit einem Verkehrsberuhigten Bereich ausweisen. Die baulichen Voraussetzungen hierfür liegen nicht vor, da sich die Fahrbahndecke nicht von der der übrigen Straßenzüge unterscheidet. Ferner gilt für dieses Straßenteilstück insbesondere der Hinweis auf § 1 StVO und im weiteren eine Rechts-vor-Links-Regelung.	-keine-		D
32	Gilgenstraße: Fahrbahnmarkierung für Radfahrer erforderlich, Autos fahren zu dicht an die Radfahrer	Politische Beratung und Beschlussfassung	Für die Gilgenstraße gilt eine 30-km/h-Beschränkung. Die Ausweisung eines Schutzstreifens für Radfahrer ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nicht zulässig. Ein Angebotsstreifen, der hingegen wieder überfahren werden darf (Obere Langgasse) entfaltet nicht den gewünschten Abstand. Ferner gilt auch in diesem Bereich § 1 StVO.	-keine-		D
34	Alte Schwegenheimer Straße: Völlig diffuse Verkehrsführung, Bürgersteig erforderlich	Politische Beratung und Beschlussfassung	<u>Verweis auf Ziffer 27</u>	-keine-		D
44	Übergang Paul-Egell-Straße/Rulandstraße (Unterführung Umgehungsstraße) => kein Zebrastreifen, keine Ampel! Aber: Tempo 50! => zukünftig mehr Verkehr durch Verlegung Eingang Diakonissen Krankenhaus zur Paul-Egel-Straße	Politische Beratung und Beschlussfassung	<u>Verweis auf Ziffer 21</u>	-keine-		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
26	Gefahrensituation Fußgänger bzw. Anwohner – Überquerung Schillerweg+ Hafenstraße <b>Sachstand: Verweis auf Polit 20; Anwohner stimmen Geländeabtretung nicht zu. Daher Maßnahme in Frage gestellt.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Lösungsansatz in Zusammenhang mit vorgesehener Querungshilfe Hafenstraße in Höhe Hafenvillen. Geländeabtretung der Eigentümergemeinschaft ist jedoch erforderlich.	Geländeabtretung der Hauseigentümergemeinschaft muss erfolgen.		A
41	Matthäus-Hotz-Straße – keine Zufahrt über Gutenbergstraße / Parkplatz Löffelgasse in Richtung Bahnhofstraße <b>Sachstand: Baustellenbedingte Verkehrsänderung wurde aufgehoben; Verkehr kann vom Parkplatz wieder in Richtung Bahnhofstraße abfließen.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Im Zuge des Umbaus der Postgalerie wurde die ursprüngliche Verkehrsführung geändert um die Lieferverkehre störungsfrei abwickeln zu können. Erfahrungswerte zeigen zwischenzeitlich, dass eine Zufahrt über die Bahnhofstraße wieder ermöglicht werden kann.	<u>Vorschlag:</u> -Abfließender Verkehr von PPL Löffelgasse / Gutenbergstraße in Richtung Bahnhofstraße -Einfahrender Verkehr von der Bahnhofstraße in Richtung PPL-Löffelgasse zulassen. Anwohnerparkplätze Gutenbergstraße wieder herstellen.  Verkehrsbehördliche Anordnung		E
43	Mathäus-Hotz-Straße öffnen <b>Verweis auf Ziffer 41</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung				E

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
47	Sperrung Durchgangsverkehre Pistoreigasse  <b>Sachstand:</b> Mit der Wiedereröffnung der Großen-Himmelsgasse – Johannesstraße- dürften sich Abkürzungsverkehre reduzieren.	Politische Beratung und Beschlussfassung	<b>Verweis auf Ziffer 13</b>	Aktuell ist eine mehrmonatige Baustelle in der Hasenpfehlstraße mit Vollsperrung in Richtung Grüner Winkel vorhanden. Nach deren Fertigstellung durchführung einer Verkehrszählung in der Pistoreigasse		A
3	Anwohnerparkplätze in engen Altstadtgebieten knapp und oft „fremd beparkt“  <b>Sachstand:</b> <b>Hinweis auf RuhV 9</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Hinweis wird nachgegangen	Systematische Überplanung der Bewohnerquartiere mit Ausweitung im Bedarfsfall.		A+B
6	Anwohnerparken Schraudolphstraße  <b>Sachstand:</b> <b>Hinweis auf RuhV 9</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung		Überplanung erforderlich		A+B
14	Parkleitsystem optimieren in Bezug auf Öffnung Postgalerie.  <b>Sachstand:</b> <b>Hinweis auf Allg 2</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Überarbeitung wird empfohlen	Überarbeitung Zielwegweisung Das gesamte dynamische und statische Parkleitsystem ist nach über einem Jahrzehnt an die veränderten Gegebenheiten anzupassen. Hierzu ist ein separater Kostenvoranschlag einzuholen.	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption des Parkleitsystems ca. € 25.000.	A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
13	Mittelsteg – verkehrsberuhigter Bereich mit Zusatzschild „Schrifttempo“ <b>Sachstand:</b> Mit der Wiedereröffnung der Großen-Himmelsgasse – Johannesstraße- dürften sich Abkürzungsverkehre reduzieren. Aktuell ist eine mehrmonatige Baustelle in der Hasenpfehlstraße mit Vollsperrung in Richtung Grüner Winkel vorhanden. Nach deren Fertigstellung Durchführung einer Verkehrszählung in der Pistoreigasse	Politische Beratung und Beschlussfassung	Eine erhebliche Verkehrsberuhigung wäre das Unterbinden des Durchgangsverkehrs über den Mittelsteeg - Holzmarkt - Pistoreigasse - Stuhlbrudergasse - Domplatz. Diese Zielsetzung steht im Zusammenhang mit einer Verkehrsberuhigung der Achse Domplatz-Große Himmels-gasse-Johannesstraße-Armbruststraße-St.-Guido-Stifts-Platz.	<b>Zielansatz:</b> -Reduktion des Verkehrswertes auf dem Domplatz. -Sperrung Durchfahrt Altstadt am Mittelsteeg (Sackgasse Stuhlbrudergasse, Pistoreigasse, Holzmarkt. -Verkehrsmodell Verkehrsverlagerung berechnen Aber: Vielfältige Nutzergruppen (Gastronomie, Einzelhandel, Hotellerie, Behördenandienung, Rettungswege FFW)..		A+B
17	Mehr Parkbügel für Fahrräder zum sicheren Abstellen. <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Radv 1</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Optimierung im Zuge der Umsetzung des Radverkehrs-konzepts vorgesehen.	Bestandsplan Fahrradabstellanlagen erstellen und Ergänzungen vornehmen. Im Zusammenhang mit der Überprüfung des gesamten Radwegenetzes soll auch dieser Themenpunkt bearbeitet werden. Bildung einer Arbeitsgruppe.		A+B
22	Fußgänger entlang Hafenstraße Richtung Sealife <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Allg 2</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Verkehrsbeobachtungen bestätigen diesen Hinweis.	Zielwegweisung vor Ort muss auch im Bereich des Domgartens optimiert werden. Touristische Wegweisung optimieren – historischer Stadtrundgang.	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption (inkl. Hotel- und Fußgängerleitsystem) ca. € 20.000.	A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
24	Viel Verkehr in der Armbruststraße, Querung für Fußgänger unkomfortabel z.B. KSK + Steinmetzergasse <b>Sachstand:</b> <b>Mit Fertigstellung der Baumaßnahme Armbruststraße erledigt.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	Der Verkehrswert der Durchgangssachse Große Himmelsgasse-Johannesstraße und Armbruststraße liegt bei über 7.000 Fzge. täglich. Verkehrsreduktionen werden geprüft. Querungssituation ist für den innerörtlichen Bereich nicht ungewöhnlich.	Umbau ist erfolgt		<b>E</b>
42	Domplatz verkehrsfrei! <b>Sachstand:</b> <b>Zielsetzung für die Zukunft wünschenswert; jedoch auch aufgrund der anstehenden Vollsperrung Ludwigstraße und der hierdurch bedingten Umleitungsverkehr (ÖPNV, Rettungsdienste) nicht durchführbar.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung		-Reduktion des Verkehrswertes auf dem Domplatz. -Sperrung der Durchfahrt Altstadt am Mittelsteg (Sackgasse Stuhlbrudergasse, Pistoreigasse, Holzmarkt. -Verkehrsmodell Verkehrsverlagerung berechnen. <u>Aber:</u> Vielfältige Nutzergruppen (Gastronomie, Einzelhandel, Hotellerie, Behördenandienung, Rettungswege FFW).		<b>B</b>
49	Lärmbelastung Hafestraße/ Franz-Kirrmeier-Straße (Lärmkarten ins Internet stellen) <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Polit 22</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	<b>Verweis auf Polit 22</b>	Lärminderung durch Einbau neuer Asphaltdecke alternativ zur Reduzierung auf 30 km/h.		<b>A+B</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
30	Landauerstraße links abbiegen in Karolinger Straße sehr schwierig (Schüler) & Karolinger Straße rechts abbiegen in Landauer Straße sehr schwierig, weil Radweg endet, sehr eng (Schulweg)  <b>Sachstand:</b> <b>Verweis auf Radv 1</b> <b>Überplanung unter Einzug des Radverkehrskonzeptes</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung		Der Bypass in die Schwerdstraße sollte geschlossen werden mit gleichzeitiger Anlage eines Angebotsstreifens ab der Paul-Egell-Straße Richtung Landauer Straße.		<b>B</b>
27	Zebrastrifen: Rulandstraße Richtung Unterführung der B39 sollte auf der Paul-Egell-Straße ein Zebrastrifen sein, ist in 50er Zone möglich!  <b>Sachstand: Auf der Grundlage der Novellierung der StVO sowie den Anregungen aus dem Radverkehrskonzept, wird eine erneute Prüfung vorgenommen.</b>	Politische Beratung und Beschlussfassung	<b>Verweis auf Seite 161/21</b> VEP-vor-Ort/SP-Süd  Bezüglich der Anlage eines Fußgängerüberweges, werden leider die erforderlichen Verkehrswerte (Anzahl querende Fußgänger/Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge) nicht erreicht.			<b>B</b>
36	Gesamtsituation Bahnübergang Schützenstraße unbefriedigend	Politische Beratung und Beschlussfassung	Schließzeiten des Bahnübergangs können nicht beeinflusst werden und hemmen auch weiterhin den Verkehrsfluss. Abhilfe würde nur eine Untertunnelung bringen, die nicht finanzierbar ist.  Nach Rückfrage bei der Bahn dauert die Regelschließzeit Schützenstraße bei Zügen aus Richtung Speyer Hbf. 140 Sekunden (S-Bahn ca. 10 Sekunden schneller).  Bei Zügen aus Richtung Germersheim 115 Sekunden. Die Schließzeit im ungünstigsten Fall bei Zugbegegnung und Verzögerung der Abfahrt beträgt 7 Minuten 19 Sekunden.	-keine-		<b>D</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
46	Vorschlag: Maximilianstraße beidseitig auf der gesamten Länge die Bordsteine absenken.	Politische Beratung und Beschlussfassung	Sicherlich eine wünschenswerte aber sehr kostspielige Maßnahme, der kein zwingendes Erfordernis zu Grunde liegt. Aufpflasterungen sind im Straßenzug vorhanden, um niveaugleich auf den Gehweg zu gelangen.	-keine-		D

## 26. MASSNAHMENVORSCHLÄGE - LÄRMAKTIONSPLAN 2013

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2013 wurden nicht nur die im Kapitel 23 "Planungsfälle Verkehrsführung Innenstadt" beschriebenen Varianten schalltechnisch betrachtet, sondern auch weitere Maßnahmvorschläge in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe VEP untersucht.

Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Maßnahmen, die dazu dienen sollen die im Kapitel 14.6 dargestellten Lärm Hot-Spots zu entschärfen.

Auf Basis des für den Prognosenullfall erstellten Verkehrsmodells wurden seitens des für die Lärmaktionsplanung zuständigen Büros Berechnungen hinsichtlich der Auswirkungen von Maßnahmen zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit untersucht. Im Wesentlichen geht es darum, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in ausgewählten Straßenzügen auf 30 km/h zu verringern.

Spezielle Umlegungsberechnungen mittels des Verkehrsmodells hierzu wurden nicht durchgeführt. Es wird davon ausgegangen, dass aufgrund der ohnehin relativ moderaten Geschwindigkeiten im innerörtlichen Straßennetz dadurch zunächst keine Verkehrsverlagerungen erfolgen.

Aus den Berechnungen der Lärmaktionsplanung ergaben sich die folgenden Bereiche als maßgebend für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

- Ausweisung von Bereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Schützenstraße, der Oberen Langgasse und dem Teilstück der Bahnhofstraße im Bereich Postplatz.
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 22.00 bis 06.00 Uhr in der Hafestraße (Bereich des Bahnüberganges bis zur Einmündung am Heringsee oder Ziegelofenweg, Bebauung Erlus).

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der heute benutzungspflichtige Radweg in der Oberen Langgasse künftig entfällt, da dieser nicht StVO-konform ausgebildet ist. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist daher auch aus diesem Grunde sinnvoll.

Die Ausweisung der nächtlichen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Hafestraße (22.00 bis 06.00 Uhr) muss mit dem Landesbetrieb noch geklärt werden.

## TEIL G: FAZIT - LEITPROJEKTE

Die umfassende Verkehrs- und Konfliktdanalyse und das daraus resultierende Maßnahmenkonzept in Form der nun vorliegenden Synopse haben gezeigt, dass es bereits ohne eine weitreichende strategische Ausrichtung der Verkehrsplanung viel zu tun gibt.

Wir, die Arbeitsgruppe VEP, halten es jedoch für unerlässlich, diese Planungen anhand eines größeren und umfassenderen Gedankens auszurichten.

Dieser kann nach unserer Meinung nur der sein, dass sich die Lebensqualität einer Stadt in der Zufriedenheit ihrer Bewohner ausdrückt und dass zu dieser Zufriedenheit die Verkehrsplanung ein großes Stück beitragen kann.

Es hat sich gezeigt, dass es viele Anregungen und Konfliktpunkte gibt, die nun anhand der Synopse Stück für Stück umgesetzt werden können.

Die Arbeitsgruppe hat hierzu einen mit Prioritäten versehenen Zeitplan vorgelegt, der nach unserer Auffassung den Notwendigkeiten gerecht wird.

Dennoch bedarf es einer ständigen Überprüfung dieses Plans zur Umsetzung der Maßnahmen und einer Evaluierung der Maßnahmen anhand einer zyklischen Überprüfung der Haushaltssituation.

Wir erinnern hier nochmals an die Prämissen, die diesen Planungen immer zugrunde liegen müssen:

- Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs
- Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen
- Stärkung des Umweltverbundes ÖPNV – Radverkehr - Fußgängerverkehr

An dieser Stelle möchten wir mit der folgenden Tabelle auf einige, aus unserer Sicht im Hinblick auf diese Punkte wichtigen Projekte hinweisen:

Tabelle 39: Leitprojekte

Verkehrsart	Kurzbeschreibung
<b>Individualverkehr</b>	
Innenstadtkonzept	Verkehrsführung am Domplatz und im Quartier Mühlturnmstraße.
Parkleitsystem Wegweisung	Neugestaltung Parkleitsystem und Wegweisende Beschilderung.
Verkehrsablauf	Verstetigung des Verkehrsablaufs an heute bekannten kritischen Knotenpunkten. Ggf. Umbau zu Kreisverkehrsplätzen.
Verkehrsberuhigung in den Stadtteilen	Verkehrslenkende und bauliche Maßnahmen zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme (Pfortnerampel Waldseer Straße).
<b>Ruhender Verkehr</b>	
Parkraummanagement	Überprüfung der Einführung von Bewohnerparken in den als kritisch ausgewiesenen Innenstadtquartieren.
Bauleitplanung	Strikte Durchsetzung der Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze.
<b>ÖPNV</b>	
Rechnergestützter Betriebsleitstand	Einrichtung eines Fahrgastinformationssystems am Postplatz.
Umweltfreundliche Busse	Weitergehende Verbesserung des Images als umweltfreundliches Verkehrssystem.
Busbeschleunigungen	Prüfung in Frage kommender Streckenabschnitte.
Kombi-Ticket	Einführung Kombi-Ticket bei allen Veranstaltungen.
Job-Ticket	Schaffung von Anreizen für Arbeitgeber zur Finanzierung eines Job-Tickets für die Angestellten.
Fortschreibung Nahverkehrsplan	Verbundweite Anpassung der Nahverkehrspläne im VRN-Gebiet.

Fortsetzung Tabelle 40: Leitprojekte

<b>Radverkehr</b>	
Ausbau Radverkehr	Neben der weiteren Verbesserung der Verkehrsführung für den Radverkehr in der Kernstadt wird eine stärkere Vernetzung mit den Stadtteilen sowie den angrenzenden Städten und Gemeinden angestrebt. Es werden zusätzliche attraktive Verbindungen geschaffen, um den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.
Bildung einer fachübergreifenden Arbeitsgruppe	In der Arbeitsgruppe soll das gesamte Thema Radverkehr bearbeitet werden (inkl. ADFC etc.)
Ausbau Beschilderung	Die Radverkehrsbeschilderung wird bedarfsgerecht ausgebaut.
Verknüpfung mit dem ÖPNV	Ausbau der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bussen. Schaffung weiterer Fahrradabstellanlagen (bike-and-ride) an wichtigen Haltestellen (wettergeschützt, beleuchtet, gut einsehbar). An geeigneten Standorten Aufbau abschließbarer, kostenpflichtiger Fahrradboxen.
Etablierung eines Leihradsystems (E-Bikes)	Erhöhung des Radverkehrsanteils bei Touristen, aber auch bei Einheimischen. So können alltägliche, kurze Wege bequem, umweltfreundlich und aktiv zurückgelegt werden.
<b>Fußgängerverkehr</b>	
Fußwegesysteme	Fußwegeverbindungen sollen attraktiver gestaltet werden (Beleuchtung an Überwegen, Einrichtung von Lichtsignalanlagen).
Bildung einer Arbeitsgruppe	In der Arbeitsgruppe soll das gesamte Thema Fußgängerverkehr bearbeitet werden.
Fußwegbeschilderung	Erneuerung und Verbesserung der Information des Fußgängers.
Beschilderung historischer – touristischer Rundweg	Erhöhung der Attraktivität für den Fußgänger.
Schulwege	Erstellung von Schulwegeplänen für Grundschulen (bereits realisiert).
<b>Lärmaktionsplan 2013</b>	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	<p>Ausweisung von Tempo-30-Bereichen in der Schützenstraße, der Oberen Langgasse und dem Teilstück der Bahnhofstraße im Bereich Postplatz.</p> <p>Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 22.00 bis 06.00 Uhr in der Hafensstraße (Bereich des Bahnüberganges bis zur Einmündung am Heringsee oder Ziegelofenweg, Bebauung Erlus).</p>

## LITERATUR

- [1] Ministerium des Innern und für Sport • Oberste Landesplanungsbehörde  
Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) Rheinland-Pfalz  
Teil B: Ziele und Grundsätze der Landesentwicklung, Infrastruktur  
Mainz 2008
  
- [2] Stadt Speyer  
Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Speyer (Positionspapier)  
Speyer 2010
  
- [3] Stadt Speyer  
Lärmaktionsplan 2013  
Speyer 2013
  
- [4] Steinbeis-Transferzentrum  
Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Speyer  
Stuttgart 2010
  
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen  
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2005  
FGSV, Köln 2005
  
- [6] Prof. Dr.-Ing. Werner Brilon, Dr.-Ing. Michael Großmann  
(Lehrstuhl für Verkehrswesen, Ruhruniversität Bochum)  
KNOSIMO Version 5  
Simulationsprogramm für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen  
Bochum 2003
  
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen  
Merkblatt zur Berechnung der Leistungsfähigkeit von  
Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage  
Köln 1991
  
- [8] BPS Brilon und Partner Systemtechnik GmbH  
KREISEL Version 7.1  
Programm zur Berechnung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität  
an Kreisverkehrsplätzen  
Bochum / Karlsruhe 2009
  
- [9] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen  
Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen  
RWB 2000  
Bonn, November 1999

- [10] Rheinland-Pfalz 2050  
Zweite regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2006)  
Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz
  
- [11] Flächennutzungsplan 2020 mit integrierter Landschaftsplanung  
Stadt Speyer, August 2008
  
- [12] BS Ingenieure  
Verkehrsuntersuchung Lidl-Zentrallager Speyer  
Ludwigsburg 2011
  
- [13] BS Ingenieure  
Verkehrsuntersuchung ProLogis Park Speyer  
Ludwigsburg 2010
  
- [14] Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen; Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung  
Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung,  
Heft 42, Wiesbaden, 2000
  
- [15] Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)  
Köln, 2006
  
- [16] Shell Pkw-Szenarien bis 2030, Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Auto-Mobilität, Hamburg, 2009

## PLANVERZEICHNIS

- PLAN 01: Zählstellenplan
- PLAN 02: Querschnitt- und Strombelastungsplan [Kfz/4 h]  
Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr, Normalwerktag, Analyse 2010
- PLAN 03: Querschnittbelastungsplan - VISUM  
DTV<sub>w</sub> [Kfz/24 h]; Analyse 2010
- PLAN 04: Querschnittbelastungsplan - VISUM  
DTV<sub>w</sub> [Kfz/24 h]; Analyse 2010 - Schwerverkehr
- PLAN 05: Unfallanalyse
- PLAN 06: Stellplatzangebot und Stellplatzbelegung
- PLAN 07: Problembereich Deutsche Rentenversicherung
- PLAN 08: Problembereich Verwaltungshochschule / St. Vincentius-Krankenhaus
- PLAN 09: Problembereich Diakonissenkrankenhaus
- PLAN 10: Problembereich St. Guido-Stifts-Platz / Hirschgraben
- PLAN 11: Parkleitsystem Bestand
- PLAN 12: Stellplatzverfügbarkeit Industriegebiet Süd
- PLAN 13: Stellplatzverfügbarkeit Industriegebiet Ost
- PLAN 14: Stellplatzverfügbarkeit Industriegebiet West
- PLAN 15: Radverkehrseinrichtungen
- PLAN 16: Radwege
- PLAN 17: Radwegeplan mit Beschilderung
- PLAN 18: Sicherungseinrichtungen für Fußgänger mit Angabe der Schulbezirke
- PLAN 19: Leiteinrichtungen Fußgänger
- PLAN 20: ÖPNV Netz- und Linienplan
- PLAN 21: Straßennetzunterteilung nach Geschwindigkeit
- PLAN 22: Klassifiziertes Straßennetz
- PLAN 23: Konfliktanalyse
- PLAN 24: Konfliktanalyse Speyer-Süd
- PLAN 25: Prognosenußfall (PF 0)