

# Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0296/2010/2

**Abteilung:** Umwelt und Forsten

**Bearbeiter/in:** Herr Uwe Rudingsdorfer

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	30.11.2010	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

**Betreff: Verkehrsführung Gilgenstraße und Postplatz, LKW-Durchfahrtsverbot, Antrag der SWG-Stadtratsfraktion vom 15.06.2010**

## **Beschlussempfehlung:**

Der Antrag der SWG-Stadtratsfraktion kann innerhalb einer ganzheitlich zu betrachtenden Verkehrsentwicklungsplanung nicht isoliert bewertet und umgesetzt werden, sondern ist im Kontext des zu erstellenden Verkehrsentwicklungsplans durch die Verwaltung zu prüfen und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.

## **Begründung:**

Am 26. Januar 1978 beschloss die Stadt Speyer den Generalsverkehrsplan. Nach Beratungen in den zuständigen Ausschüssen wurde im Oktober 1979 das Verkehrs-Planungsbüro Prof. Schaechterle mit der Erarbeitung eines Verkehrsgutachtens für die Innenstadt beauftragt. Es sollten unter der Zielsetzung Verkehrsberuhigung modifizierte, alternative Erschließungskonzepte in verkehrlicher, qualitativer und stadtgestalterischer Hinsicht überprüft werden. Das Gutachten kam damals zu dem Ergebnis, dass es langfristig Ziel von Stadt und Verkehrsplanung sein muss, den motorisierten Verkehr, insbesondere den Wirtschafts- und Schwerverkehr, vom gesamten Innenstadtbereich fernzuhalten, soweit er nicht zur Versorgung und zur Nutzung der innerstädtischen Einrichtung unmittelbar in das Gebiet der Innenstadt gerichtet ist.

Die schwierige Situation in der Innenstadt Speyer hat bereits Anfang 1970 zur ersten grundsätzlichen Untersuchung zur Lösung der Probleme geführt. Der Auftrag der Stadt ging damals an den Städteplaner Professor Albert Speer. In seinem Gutachten hat er sich unter anderem intensiv mit der Innenstadt Speyer auseinandergesetzt. Als Ergebnis hat er einen verkehrsfreien Fußgängerbereich zwischen Domplatz und Altpörtel mit Fortsetzungen in Richtung Bahnhofstraße und Gilgenstraße vorgeschlagen.

Ein 1980 vom Planungsbüro Dr. Gruschka vorgelegtes Lärmgutachten zeigte, dass das Stadtzentrum, insbesondere im Bereich Gilgenstraße und große Himmelsgasse/ Johannesstraße die höchsten Lärmbelastungen aufweist. Diese Situation zeige die Notwendigkeit, durch gezielte Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsführung eine Reduzierung des täglichen Verkehrsumfanges und damit eine Verkehrsverminderung in diesem zentralen Innenstadtbereichen anzustreben.

Im Jahr 1989 wurde vom Planungsbüro Retzko & Topp ein weiteres Verkehrsgutachten zur Verkehrsberuhigung in der Speyerer Innenstadt vorgelegt. Ziel war die Einführung einer Fußgängerzone Maximilianstraße. Der politische Wille allerdings ließ diese Lösung ebenso wenig zu wie die rechtlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit den erhaltenen Zuschüssen.

Im Laufe der nächsten Jahre gewannen die Belange der Fußgänger und Radfahrer an

Bedeutung, wie die Forderung der Touristen nach steigender Aufenthaltsqualität der freien Bereiche zwischen Domplatz und Altpörtel. Dies führte dazu, dass erst der Stadtrat am 29. Februar 1996 die Maximilianstraße zur Fußgängerzone erklärte, so wie sie heute noch in Funktion ist. Diese Regelung trat zum 1. März 1996 in Kraft.

Im zeitlichen Zusammenhang mit der Einführung der Fußgängerzone Maximilianstraße beschloss der Stadtrat am 12. September 1996 die Bahnhofstraße soll ab Postplatz bis zur Unteren Langgasse Einbahnstraße werden. Dies wurde seinerzeit damit begründet, dass von den 16.000 gezählten Fahrzeugen in diesem Bereich, weit über 70 % als Durchgangsverkehr registriert wurden.

Gegen diese einseitige Sperrung der Bahnhofstraße wandte sich die Bürgerinitiative Bahnhofstraße, Gilgenstraße, Oberer Langgasse und eine Initiativgruppe im Einzelhandelsverband Speyer. Im Frühjahr 1997 wurde die Einbahnstraßenregelung wieder aufgehoben.

Die Situation hat sich an der Stelle Gilgenstraße, Postplatz, Bahnhofstraße seit 1996 nicht verbessert. Im Gegenteil, der Lärmaktionsplan 2008, der im März 2009 im Speyer Stadtrat verabschiedet wurde, sieht kurzfristigen Handlungsbedarf insbesondere im Bereich der Gilgenstraße, Bahnhofstraße und im Verlauf der K 4 im Bereich der Schützenstraße. Hier gibt es eine große Anzahl von Menschen, die Lärmpegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigung hervorrufen können. Dadurch ergibt sich nach wie vor ein Handlungsbedarf in der Gilgenstraße und Bahnhofstraße.

Zurzeit wird der Verkehrsentwicklungsplan 2020 vom Ingenieurbüro BS Ingenieure Ludwigsburg erarbeitet. Im April 2010 fand eine erste umfangreiche Verkehrserhebung statt. Für die Gilgenstraße wurden 15.000 Fahrzeuge durchschnittlicher, täglicher Verkehr an Werktagen festgestellt. Durch eine einseitige Sperrung der Gilgenstraße könnte der Verkehr dort um 7.000 Fahrzeuge täglich reduziert werden. Dies führt allerdings zu einer Mehrbelastung in der Oberen Langgasse von rund 2.000 Fahrzeugen und in der Schützenstraße von rund 2.100 Fahrzeugen. Mit einer Mehrbelastung der Mühlenturmstraße an der Einmündung zur Schützenstraße von rund 2.900 Fahrzeugen wäre zu rechnen.

Der Antrag der SWG-Stadtratsfraktion vom 15.06.2010 zur Verkehrsführung Gilgenstraße und Postplatz sowie zu einem LKW-Durchfahrtsverbot wurde den Abteilungen Stadtplanung und Tiefbau, sowie der Polizeiinspektion Speyer und dem Landesbetrieb Mobilität Speyer mit der Bitte um Stellungnahme vorgelegt.

### **Die Abteilung Stadtplanung nimmt wie folgt Stellung:**

„Aus Stadtplanerischer Sicht werden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation, die zur Steigerung der Wohn- Lebensqualität beitragen, grundsätzlich befürwortet. Der Handlungsbedarf ist im genannten Bereich Gilgenstraße, Postplatz, Bahnhofstraße bekanntlich besonders hoch, da dort durch Verkehr eine sehr große Belastung für die Anwohner besteht (Lärmaktionsplan). Gerade auch vor dem Hintergrund des Stadtumbauprozesses, der durch den Beschluss des Bau- und Planungsausschusses am 18.8.2010 eingeleitet wurde, sind stadtgestalterische und verkehrsplanerische Maßnahmen in diesem Bereich von großer Bedeutung. Das Stadt Umbauprogramm, das mit Fördermitteln von Bund und Land unterstützt wird, hat zum Ziel, mithilfe geeigneter Maßnahmen nachhaltige städtebauliche Strukturen herzustellen. Die Maßnahmen sollen zum Beispiel auch dazu beitragen, die Innenstadtbereiche zu stärken und innerstädtische Altbaubestände zu erhalten. Dazu gehören im Bereich Postplatz und Gilgenstraße/Bahnhofstraße auch die Verbesserung der Verkehrssituation sowie der Wohn- und Umweltqualität“.

### **Die Abteilung Tiefbau der Stadt Speyer nimmt zum Thema Einbahnstraße Gilgenstraße**

**wie folgt Stellung:**

„Durch die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung wird der Verkehr auf der Schützenstraße und die Untere Langgasse beziehungsweise Mühlturnstraße umgeleitet. Die Schützenstraße wird nach dem Ausbau im Jahr 2012 zwar den erforderlichen Straßenaufbau haben, allerdings liegt die Lärmbelastung in der Schützenstraße nach der Lärmkartierung jetzt schon über dem Grenzwert. Die Mühlturnstraße und Obere Langgasse sind beide nicht für zusätzlichen Schwerverkehr ausgebaut. Eine alternative Führung des Schwerlastverkehrs über die Oberer Langgasse ist aufgrund der 30 t Beschränkung der Brücke über die Bahn keine Lösung für den Schwerverkehr. Die Verkehrsbedeutung der Gilgenstraße ist hoch. Es handelt sich um die Achse von der Landauer Straße bis zur Schifferstadter Straße. Die Unterbrechung im Bereich Gilgenstraße, Bahnhofstraße stellt die Gesamtfunktion infrage. Die Bahnhofstraße wurde auf Kosten des Landes gerade neu ausgebaut. Die Gilgenstraße wurde 1996 ausgebaut. Falls eine Abstufung der Bahnhofstraße in diesem Bereich erfolgen würde, wäre zu klären, ob das Land die Kosten erstattet haben will.

**Die Polizeiinspektion Speyer hat zu dem Vorschlag einseitige Sperrung der Gilgenstraße wie folgt Stellung genommen:**

„Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße wird der Verkehr der gut ausgebauten K 4 in Seitenstraßen mit einem wesentlich kleineren Straßenquerschnitt verdrängt. Eine Einbahnregelung in südlicher Richtung hätte zur Folge, dass ein Großteil des Verkehrs über die Untere Langgasse/Mühlturnstraße in die ohnehin schon stark belastete Schützenstraße abfließen wird. In diesem Bereich liegen zwei Bahnübergänge, die den bereits vorhandenen Verkehrsfluss stark beeinträchtigen“.

**Der Landesbetrieb Mobilität hat in einer ersten kurzen Stellungnahme zum gleichen Thema wie folgt geantwortet:**

„Wir sehen ein Problem darin, wenn nur in einer Richtung Verkehr zugelassen wird, wie es dann mit der anderen Richtungsbeziehung aussehen würde. Eine Einbahnregelung auf einer klassifizierten Straße nur in einer Richtung und die Gegenrichtung über Stadtstraßen, können wir nicht akzeptieren. Beim LKW-Verbot müssen wir ebenfalls unsere Bedenken anmelden, der die Einzelhandelsgeschäfte beliefert und eine Vielzahl an Ausnahmegenehmigungen erteilt werden müssten, was nicht ausreichend kontrolliert werden könnte“.

In Anbetracht dieser deutlich vorhandenen Zielkonflikte schlägt die Verwaltung daher vor, diese Gesamthematik innerhalb des VEP einer Klärung zuzuführen. Die Entscheidungskompetenz nach erfolgter Analyse obliegt dann dem Stadtrat.

**Anlagen:**

Externes Dokument - Antragsschreiben vom 15.06.2010

Speyer, den 11.11.2010

Frank Scheid  
Beigeordneter