

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

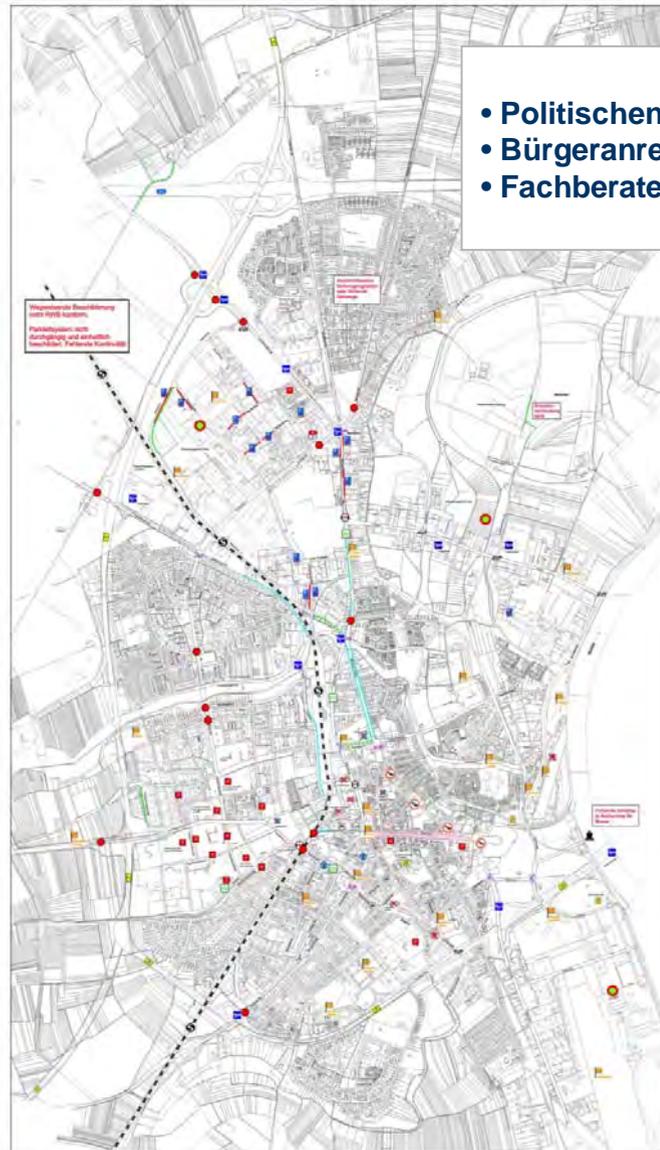
Durchführung von Bürgerbeteiligungsterminen Oktober 2011 bis April 2012

Insgesamt wurden aus den Anregungen 237 Punkte extrahiert und bis heute bearbeitet.
Hinzu kommen 22 politische Prüfaufträge und 87 Punkte aus dem Konfliktplan.

Seniorenbeirat	25. Oktober 2011	4
Speyer Nord	19. November 2011	36
Speyer West	04. Dezember 2011	62
Speyer Ost	23. Februar 2012	21
Speyer Süd	20. März 2012	63
Speyer Zentrum	20. April 2012	51
Politische Prüfaufträge		22
Konfliktplan BS Ingenieure		
Allgemeine Anregungen		3
Motorisierter Individualverkehr		28
Ruhender Verkehr		23
Radverkehr		16
Fußgängerverkehr		6
Parkleitsystem		11
Summe		346

KONFLIKTANALYSE - Konfliktplan

- Politischen Prüfaufträge
- Bürgeranregungen
- Fachberatergespräche



3044 Speyer
Verkehrsmittelkennzeichen

Analyse 2010
Konfliktanalyse



Motorisierter Individualverkehr:

- Unfallhäufigkeitsstelle
- Mangelnde Leistungsfähigkeit
- Mangelhafte Verkehrsführung
- Hotspot Lärm
- Verkehrsbelastung umfeldunverträglich

Radfahrer- und Fußgängerverkehr:

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

Ruhender Verkehr:

- Konflikt ruhender/liegender Verkehr
- Parkdruck
- Unerlaubtes Gehwegparken
- Gebietsfremdes Parken
- Parken im Haltverbot

Beschilderung:

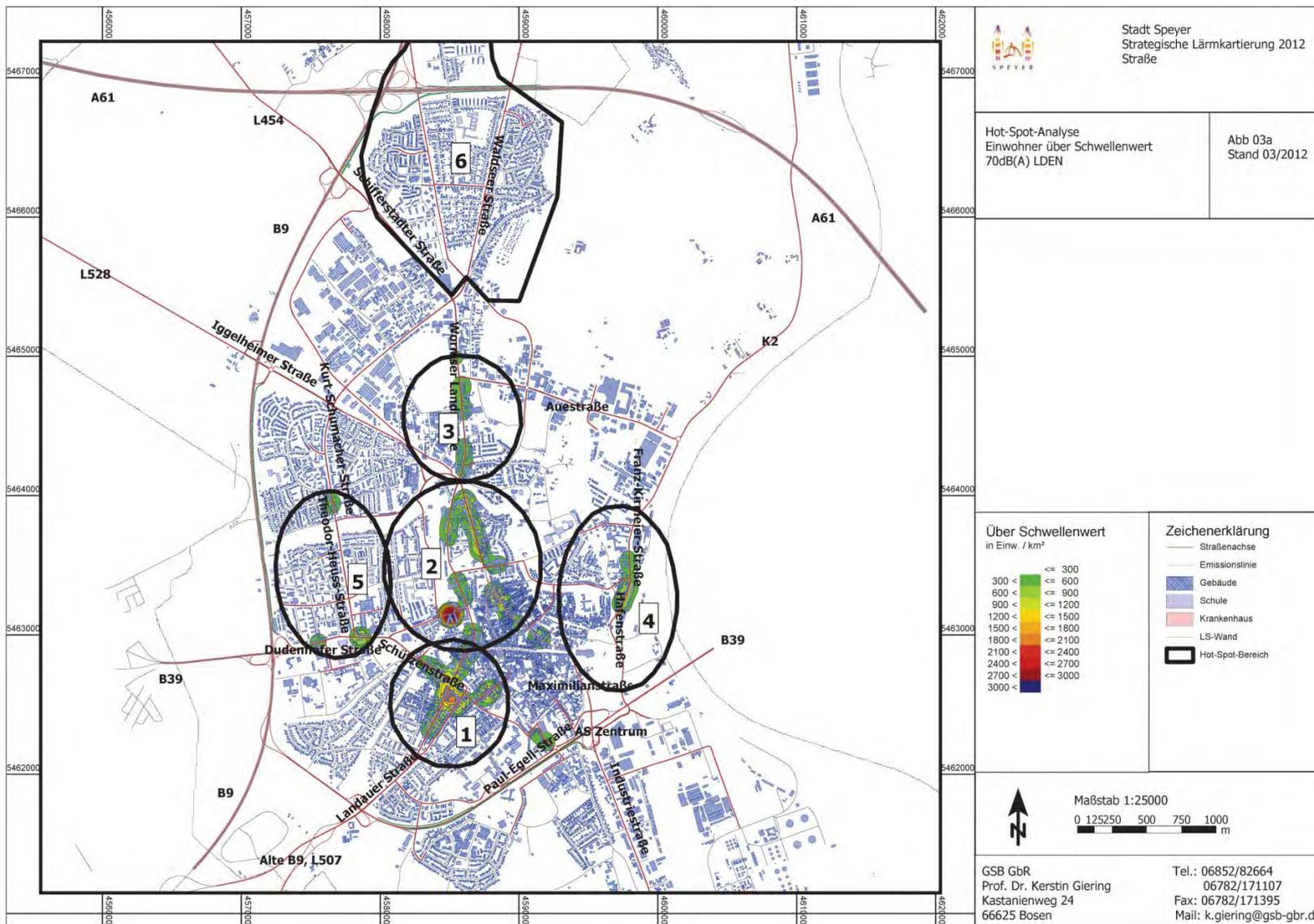
- Fehlende Beschilderung
- Unklare Wegweisung
- Fehlende Parkierungsbenennung
- Parkierungsanlagen ohne Einbindung ins PLS
- Fehlende Bushaltestelle
- Politischer Prüfauftrag

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

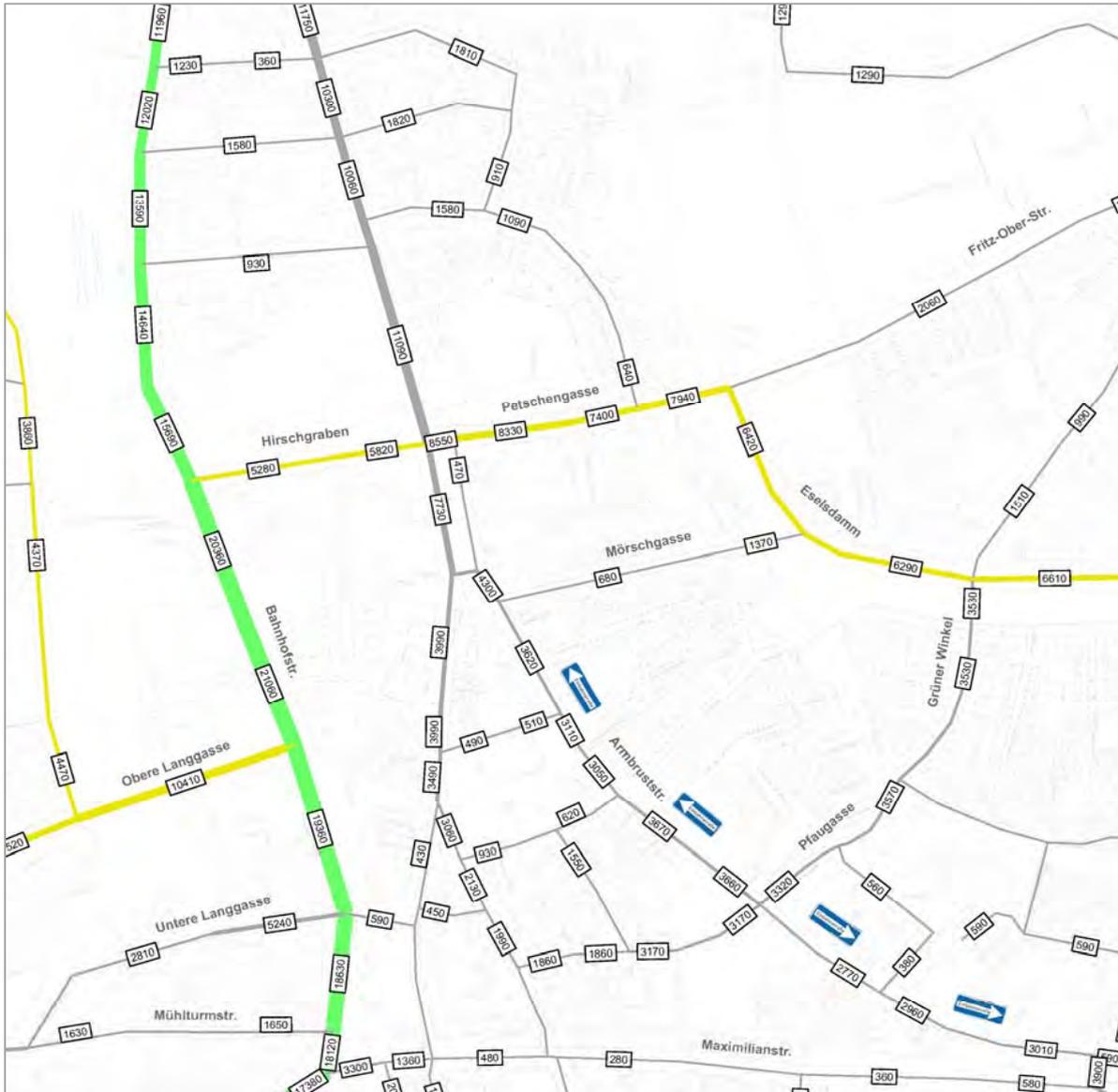
Liste "Konfliktpunkte und Anregungen" - Projektbeispiele

1. Bestandsaufnahme und Neukonzeption wegweisende Beschilderung
2. Bestandsaufnahme und Neukonzeption Parkleitsystem
3. Fußgängerleitsystems mit touristischer Wegweisung (Ausweisung eines Historischen Stadtrundgangs)
4. Ertüchtigung Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Tullastr./Waldseer Str., Kurt-Schumacher-Str./Im Erlich
5. Verkehrserschließung Bauhaus / Cura-Center
6. Brücke Obere Langgasse
7. Lärm-Hot-Spot Gilgenstraße
8. Lärm Hot-Spot Schützenstraße
9. Führung Fußgänger und Radverkehr Hirschgraben
10. Führung Fußgänger Busparkplatz in Richtung Museum
11. Bewohnerparkbereiche bspw. Bereich Diakonissenkrankenhaus
12. Shared Space Postplatz
13. Verkehrsberuhigung Domplatz, Große Himmelsgasse bis Armbrustraße

Verknüpfung mit dem Lärmaktionsplan



PROGNOSE 2025 PLANUNGSFALL Große Himmelsgasse

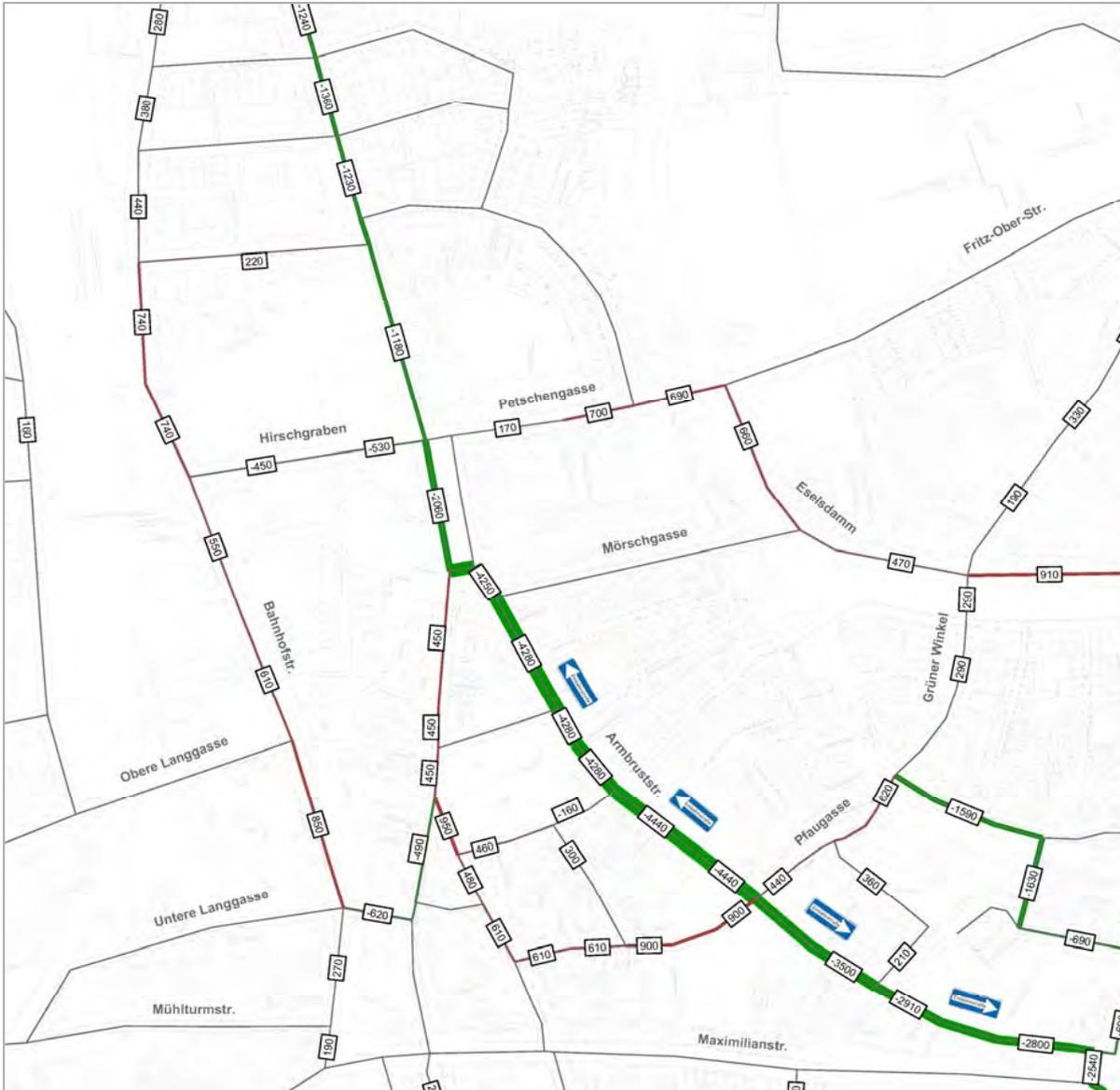


Planungsfall

Änderung
Einbahnstraßenregelung
Große Himmelsgasse
Sperrung Mittelsteg

- Große Himmelsgasse
2.800 - 3.000 Kfz/24 h
- 50%
- Johannesstr.
3.000 - 3.700 Kfz/24 h
- 55%
- Armbruststraße
3.700-4.300 Kfz/24 h
- 50%
- Domplatz
3.900 Kfz/24 h
- 40%
- Eselsdamm
6.610 Kfz/24 h
+ 16%
- Grüner Winkel
3.530 Kfz/24 h
+ 9%
- Pfaugasse
3.320 Kfz/24 h
+ 15%

PROGNOSE 2025 PLANUNGSFALL Große Himmelsgasse

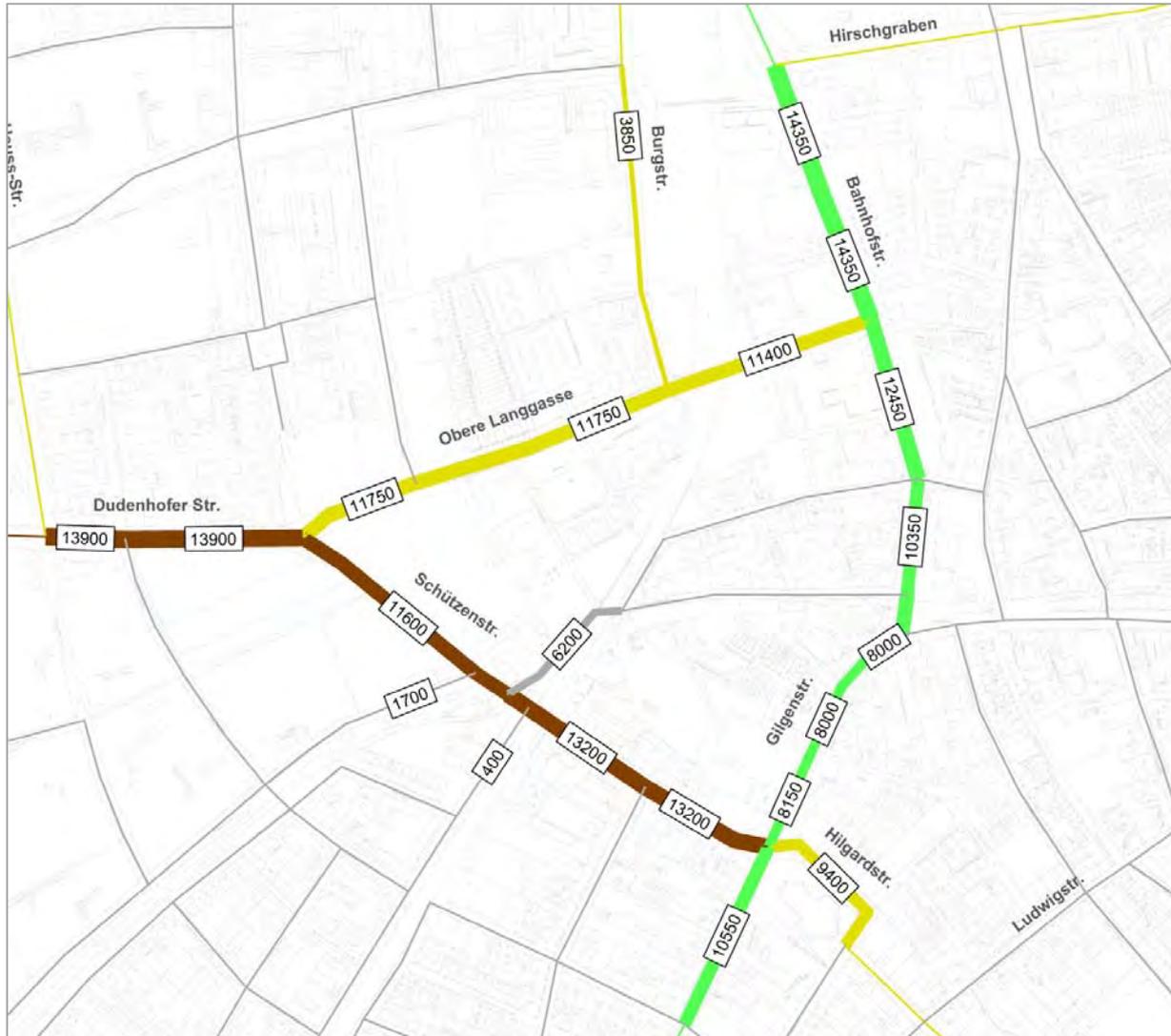


Planungsfall
Änderung
Einbahnstraßenregelung
Große Himmelsgasse
Sperrung Mittelsteg

Belastungsdifferenzen

PROGNOSE 2025

PLANUNGSFALL Gilgenstraße Einbahnstraße



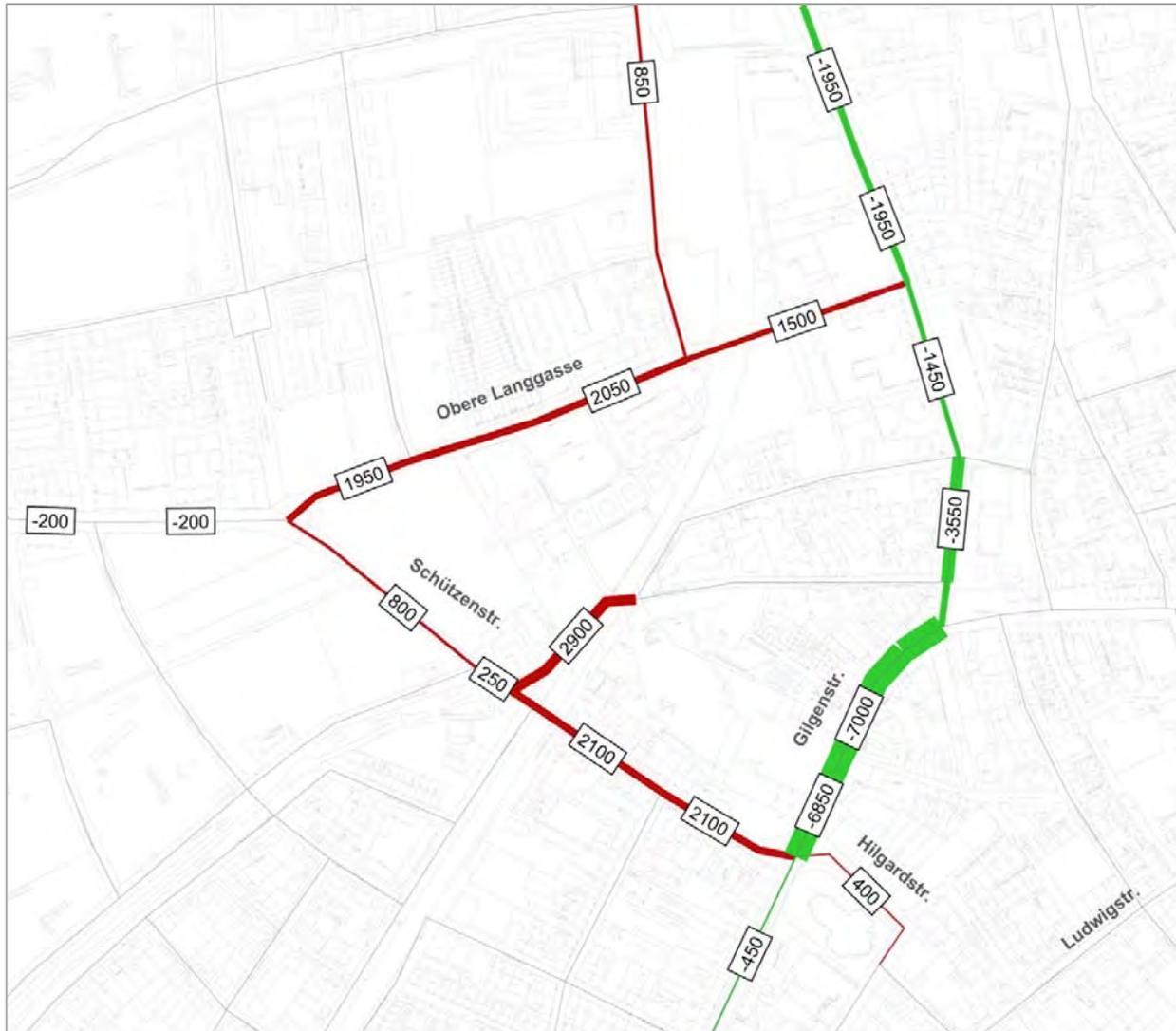
Planungsfall

Gilgenstraße als Einbahnstraße

- Gilgenstraße
8.000 Kfz/24 h
- 47 %
- Obere Langgasse
11.750 Kfz/24 h
+ 21 %
- Mühlenturmstraße
13.200 Kfz/24 h
+ 19 %
- Bahnhofstraße
10.350 Kfz/24 h
- 11 % bis - 25 %

PROGNOSE 2025

PLANUNGSFALL Gilgenstraße Einbahnstraße



Planungsfall
Gilgenstraße als
Einbahnstraße
Belastungsdifferenzen

PROGNOSE 2025

PLANUNGSFALL Vollsperrung Gilgenstraße



Planungsfall

Vollsperrung Gilgenstraße

- Gilgenstraße
1.600 Kfz/24 h
- 90 %
- Obere Langgasse
14.200 Kfz/24 h
+ 46 %
- Mühlturnmstraße
15.400 Kfz/24 h
+ 39 %
- Bahnhofstraße
9.500 Kfz/24 h
- 22 % bis - 32 %

PROGNOSE 2025

PLANUNGSFALL Vollsperrung Gilgenstraße



Planungsfall
Vollsperrung
Gilgenstraße
Belastungsdifferenzen

Weiteres Vorgehen:

Bürgerbeteiligung (im Bus vor Ort) → ist erfolgt

Regelmäßige Berichterstattung im Stadtrat → erfolgt

Verabschiedung von Maßnahmen und
Leitprojekten auf Basis der Vorarbeit der AG VEP → Stadtrat

Erstellen einer Maßnahmenliste
inkl. Priorisierung und zeitlicher Reihung → AG VEP/BS Ing.

Vorlage des Endberichtes VEP Ende 2012 → AG VEP/BS Ing.

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Verkehrsentwicklungsplan Speyer

Komprimierte Synopse der Konfliktpunkte/Anregungen aus der Bürgerschaft/Stadtrat/Planungsbüro/Verwaltung

Stand: 19.07.2012

Textbeiträge unabhängig von ihrem Ursprung/Auftrag nun alle in schwarzer Schriftfarbe

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
Konfliktplan BS Ingenieure					
Allg. 2:	Wegweisende Beschilderung ist nicht konform zu den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung (RWB), Überprüfung Hotel- und Fußgängersystem (Historischer Stadtrundgang)	AG	Stimmt, digitale Bestandsaufnahme zur Feststellung der Beschilderungsmängel erforderlich. Hieraus erfolgt Mängelbeseitigung.	Fremdfirma muss mit Bestandsaufnahme beauftragt werden. Ggf. ist Programm-Modul Dr. Haller (RWB) hinzuzukaufen, Angebot BS Ingenieure über Bestandsaufnahme.	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption (inkl. Hotel- und Fußgängersystem) ca. € 20.000.
Allg. 3:	Fehlende ÖPNV-Andienung in den Gewerbegebieten insb. Gewerbegebiet Süd	AG	Thema wird innerhalb der anstehenden politischen Diskussion zur europaweiten Ausschreibung des Stadtbusverkehrs behandelt.	Nahverkehrsplanung und Erfassung Ausschreibung	
MIV 1:	Unfallhäufungsstelle B 39 Rheinbrücke	AG	Echn. Entwurfsplanung weitgehend abgeschlossen. Freihändiger Grunderwerb vorgesehen, falls dies scheitern sollte erfolgt Planfeststellungsverfahren.	Zuständigkeit liegt bei RP Karlsruhe; weitere Entwicklung wird verfolgt	
MIV 3:	Unfallhäufungsstelle Landauer Straße AS B 39 Nord	AG	Aufgrund der anhaltend hohen Unfallzahlen in den vergangenen Jahren erfolgt auch auf Empfehlung der Verkehrsunfallkommission eine Überplanung des Verkehrsknotens.	Überplanung durch den Landesbetrieb Mobilität ist zurzeit im Gange und sieht eine mit dem Verkehrsrechner der Stadt abgestimmte Signalisierung des Knotens vor	
MIV 6:	Unfallhäufungsstelle Schifferstadter Straße / AS B 9 West	220	Die Verkehrsunfallkommission hat dem Landesbetrieb Mobilität im Zuge der Erneuerung der Fahrbahnoberfläche eine Überplanung des Einmündungsbereiches empfohlen.	Zuständigkeit Landesbetrieb Mobilität Erneuerung der Fahrbahnoberfläche; Modifizierung der Straßenmarkierung	
MIV 7:	Unfallhäufungsstelle Schifferstadter Straße / AS B 9 Ost	220	Die Verkehrsunfallkommission hat dem Landesbetrieb Mobilität im Zuge der Erneuerung der Fahrbahnoberfläche eine Überplanung des Einmündungsbereiches empfohlen.	Zuständigkeit Landesbetrieb Mobilität Erneuerung der Fahrbahnoberfläche; Modifizierung der Straßenmarkierung	
MIV 10:	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Schifferstadter Straße / AS B 9 West	BSI	Der Knotenpunkt ist in seinem heutigen Ausbauzustand unsignalisiert. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die nachmittägliche Spitzenstunde ergeben Wartezeiten, die einen Umbau bzw. Ausbau des Knotenpunktes erforderlich machen. Zu empfehlen wäre hierbei, die Ausstattung des Knotenpunktes mit einer Signalanlage. Siehe auch MIV 6.	Technische Machbarkeit gegeben; AG VEP sieht jedoch Nähe zu Kreisverkehrsplatz kritisch. Kein zwingender Handlungsbedarf.	
MIV 11:	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Schifferstadter Straße / AS B 9 Ost	BSI	Der Knotenpunkt ist in seinem heutigen Ausbauzustand unsignalisiert. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die nachmittägliche Spitzenstunde ergeben Wartezeiten, die einen Umbau	Technische Machbarkeit gegeben; AG VEP sieht jedoch Nähe zu Kreisverkehrsplatz kritisch. Kein zwingen-	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
			fehlen wäre hierbei, die Ausstattung des Knotenpunktes mit einer Signalanlage. Siehe auch MIV 7.		
MIV 12:	Mangelnde Leistungsfähigkeit Kreisverkehr Schifferstadter Straße / Siemensstraße	BSI	Der Kreisverkehr Schifferstadter Straße / Siemensstraße wird durch die beiden angrenzenden Anschlussknotenpunkte der B9 Schifferstadter Straße/B 9 negativ beeinflusst. Dafür ausschlaggebend ist der Rückstau, den diejenigen Fahrzeuge erzeugen, die von der Schifferstadter Straße auf die B 9 abbiegen wollen. Dieser Rückstau reicht zeitweise bis zum Kreisverkehr und teilweise sogar darüber hinaus.	Kein akuter Handlungsbedarf; keine Beschwerdelage der Verkehrsteilnehmer bekannt.	
MIV 13:	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Tullastraße / Spaldinger Straße / Waldseer Straße	BSI	Der Knotenpunkt ist mit einer Signalanlage ausgestattet. Die Leistungsberechnungen ergeben für die Verkehrsbelastungen der nachmittäglichen Spitzenstunde ein Leistungsdefizit von 11 % (Qualitätsstufe F). Knotenpunkt wird 2011 als Unfallhäufungspunkt geführt.	Überplanung des gesamten Verkehrsknotens einschließlich Einmündung Otterstadter Weg. Leistungsfähigkeit einer Kreisverkehrsanlage berechnen. Gesamtkosten ca. 750.000 €	Überschlägig ermittelte Gesamtkosten ca. € 750.000, davon entfallen auf die Vorplanung ca. € 15.000.
MIV 14:	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Wormser Landstraße / Viehtriftstraße	AG	Über den neuen Verkehrsrechner mit der Einführung des Programms „Motion“ wird eine Optimierung der „Grünen Welle“ erreicht werden. Programm ist zwischenzeitlich in Betrieb.	Einführung Programm „Motion“ ist erfolgt; Beschwerdelage reduziert.	
MIV 15:	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Landauer Str. / AS B 39 Nord	AG	Siehe Stellungnahme MIV 3	Signalisierung geplant.	
MIV 16:	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Landwehrstraße / Draisstraße	AG	Erkenntnisse hierüber liegen nicht vor. Während der Hauptverkehrszeit gibt es jedoch Probleme beim Einfahren in die Landwehrstraße.	Aufweitung des Rechtsabbiegefahrstreifens von der Landwehrstraße in die Wormser Landstraße zur Verstärkung des Verkehrsablaufs.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 40.000.
MIV 17:	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße / Im Erlich	BSI	Der unsignalisierte Knotenpunkt weist in der Hauptverkehrszeit rechnerische Wartezeiten von über 100 s (Qualitätsstufe E) auf. Dies begründet einen Ausbau des Knotenpunktes.	Eine Signalisierung bzw. eine Einbindung in die bestehende Signalisierung ist nicht sinnvoll. Es besteht die Möglichkeit ein Rechtseinbiegegebot anzuordnen bzw. die Verkehrsführung generell zu ändern.	Überprüfung verschiedener Verkehrsführungsvarianten im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans.
MIV 21:	Engpass BÜ Schützenstraße	AG	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-	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
MIV 22:	Engpass BÜ Mühlurmstraße	AG	Verweis auf MIV 21. Massive Investitionen bei Untertunnelung, Sperrung Bahnübergang für MIV mit Durchlässigkeit für Fußgänger- und Radverkehr.	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.
MIV 23:	Mangelhafte Verkehrsführung Hilgardstr. / Schwerdstr.	AG	Die verkehrsrechtliche Unterordnung des Innenstadtrings hemmt den Verkehrsfluss. Überplanung wird vorgenommen, Umbau erfolgt 2013.	Abknickende Vorfahrt unter Bevorrechtigung des Innenstadtrings ändern. Vollausbau Hilgardstraße zwischen Ludwigstraße und Schwerdstraße	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 220.000.
MIV 24:	Mangelhafte Verkehrsführung St. Guido-Stifts-Platz	AG	Umbau 2012/2013	Durch den anstehenden Umbau, soll hier Abhilfe geschaffen werden. Insbesondere die Radwegführung wird hier eine entscheidende Erleichterung erfahren. Ein Umbau des Knotenpunktes muss sich anschließen, um eine sichere Radwegführung zu gewährleisten.	
MIV 25:	Hot Spot Lärm Gilgenstraße	540/250	Hot Spot im Rahmen der Lärmkartierung 1. Stufe festgestellt.	Die Lärmentwicklung ließe sich hier vermindern, wenn der Pflasterbelag im Bereich des Postplatzes in eine lärm mindernde Asphaltdecke umgebaut würde.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 56.000.
MIV 26:	Hot Spot Lärm Schützenstraße	AG	Umbau ist nach Abschluss der Baumaßnahme Postgalerie beabsichtigt. Zuschussantrag an den LBM wird gestellt.	Lärm mildernder Belag ist hier vorgesehen. 1. BA: Landauer Straße bis BÜ / in 2013 2. BA: BÜ bis Dudenhoferstraße	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 940.000.
MIV 27	Brückenbauwerk Obere Langgasse 30t	AG	Um die Tonnagebeschränkung aufheben zu können müsste die bestehende Brücke abgerissen werden und an dieser Stelle neu aufgebaut werden.	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“.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 1,1 Mio.
MIV 28	Brückenbauwerk Mörschbrücke 2,8t	AG	Um die Tonnagebeschränkung aufheben zu können müsste die bestehende Brücke abgerissen werden und an dieser Stelle neu	Auch hier wäre die Einführung der „alten“ Verkehrsführung“ durchaus sinn-	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca.

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
			aufgebaut werden.	voll, 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.	€ 400.000 €.
RuhV 1:	Unfälle mit ruhendem Verkehr Wormser Landstraße	220/540	Im Jahr 2010 ereigneten sich insgesamt 29 Verkehrsunfälle, größtenteils im Längsverkehr (abgefahrene Außenspiegel).	Dieser Mangel wird behoben, indem die Stellplätze entlang des Fahrbahnrandes ausgedünnt werden. Die verkehrsbehördliche Anordnung wird erfolgen. Die Umsetzung wird im Nachgang mit der Baumaßnahme St.-Guido-Stifts-Platz erfolgen.	
RuhV 3:	Unfälle mit ruhendem Verkehr Mühlturnstraße	AG	Es handelt sich vorliegend nicht um einen Unfallhäufungspunkt. Das Unfallgeschehen ist für diesen Streckenabschnitt unauffällig. Im Jahr 2010 ereigneten sich 4 Unfälle mit Beteiligung des ruhenden Verkehrs.	Konfliktpunkte mit dem freigegebenen Radverkehr in Gegenrichtung wurden reduziert, indem die vorhanden Stellflächen für PKW entlang des Straßenkörpers ausgedünnt wurden.	
RuhV 5:	Unfälle mit ruhendem Verkehr Karl-Leiling-Allee	BSI	Bei der Karl-Leiling-Allee handelt es sich nicht um einen Unfallhäufungspunkt zwischen fließendem und ruhendem Verkehr. Vielmehr wird der fließende Verkehr durch die am Straßenrand geparkten Fahrzeuge behindert.	Stellplätze entfernen; Innenstadtring mit Busverkehr; Parkplatزالternativen auf dem Festplatz und im Sackgassenbereich der Karl-Leiling-Allee vorhanden. DRK und Hotel betroffen.	
RuhV 9:	Hoher Parkdruck im Quartier II (südliche Innenstadt)	AG	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 auch die Einführung einer durchgängigen Mixed-Park-Regelung auf dem Königsplatz für die Bewohner des Quartiers II zu einer Reduzierung des Parkdrucks führen. Allerdings könnten dann hier die Gebühreneinnahmen eine Reduzierung erfahren.	
RuhV 10:	Hoher Parkdruck im Quartier VII (Diakonissenkrankenhaus)	AG/BSI	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)	Honorarkosten für Erhebung des Stellplatzbestands, der Stellplatzbelegung und Erstellung eines Konzepts für die Ausweisung von Bewohnerparkbereichen belaufen sich auf

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
					ca. € 15.000.
RuhV 11:	Hoher Parkdruck im Gebiet Deutsche Rentenversicherung	BSI	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 Schulpender. Option Bewohnerparken wird wegen Verlagerung in die angrenzenden Bereiche ohne den Ausbau weiterer Stellflächen jedoch nicht gesehen.	Stellplatzanzahl DRV : Insgesamt 406 Stellplätze (318 Stellplätze Tiefgarage / Wirtschaftshof und 88 Stellplätze PPL Josef-Schmitt-Straße). Parkraumbewirtschaftungskonzept zwar sinnvoll, jedoch wegen der weitläufigen Verdrängungseffekte sehr problematisch.	
RuhV 12:	Hoher Parkdruck im Gebiet Hochschule für Verwaltungswissenschaften / St. Vincentiuskrankenhaus	AG	Gemäß der vorliegenden Stellplatzanalyse, ist selbst in den Verkehrsspitzenzeiten keine Vollaustlastung 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.	
RuhV 13, 16, 19:	Hoher Parkdruck und Gebietsfremdes Parken in der Draisstraße. Parken im Haltverbot Daimlerstraße	AG	Beschäftigte der umliegenden Gewerbebetriebe nutzen öffentliche Stellplätze in diesem Gebiet. Andere Parkplätze in zumutbarer Entfernung stehen nicht zur Verfügung.	-keine- Verstärkte Überwachung	
RuhV 14:	Unerlaubtes Gehwegparken in Gewerbegebiet Ost	BSI	siehe RuhV 15		
RuhV 15:	Unerlaubtes Gehwegparken in Gewerbegebiet West	AG/ BSI	Die vorhandenen Gewerbebetriebe halten keine ausreichenden Stellflächen für die Beschäftigten vor, weshalb Parkvorgänge im öffentlichen Verkehrsraum stattfinden. Fahrzeuge nutzen die Gehwege, da die vorhandenen Fahrbahnquerschnitte zu gering für Begegnungsverkehre sind bzw. negative Folgen für Radfahrer und Fußgänger auftreten	Überplanung der Stellplatzsituation mit Markierung der Parkstände, dort wo es legalisiert werden kann.	
RuhV 17:	Lkw-Parken im Haltverbot Siemensstraße	AG	Problematisch hierbei ist die Just-in-time-Regelung der dortigen Gewerbebetriebe, die die wartenden Lkws nicht auf ihre Grundstücke einfahren lassen. Gespräch zu den Betrieben wird gesucht.	Bestehende Haltverbotsregelung wird ergänzt und dann restriktiv überwacht. Einführung einer Parkscheibenregelung tagsüber zur Sicherstellung einer größeren Fluktuation. Die Stellflächen sind zu asphaltieren und zu markieren	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 50.000 €.
RuhV 21:	Parken im Haltverbot Schwarzer Weg	250/ 540	Abhilfemaßnahmen vor Ort besprochen. Nicht zugelassene Fahrzeuge werden dort permanent abgestellt.	Grenzmarkierungen wurden angebracht; an Problemstellung der nicht zugelassenen Fahrzeuge wird in Zusammenarbeit mit der Rechtsabteilung gearbeitet.	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
Radv 1:	Unfälle mit Radfahrern Bahnhofstraße	AG/BSI	Im Jahr 2010 ereigneten sich insgesamt 3 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.	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. Hinweis: Tiefbautechnischer Zustand der Straße muss ordnungsgemäß sein. Weiterhin Lichtsignalanlage müssen Räumzeiten des Radverkehrs berücksichtigen. Markierungen an den LSA müssen angebracht werden (Voraufstellfläche). Kosten fallen in nicht unerheblichem Maße an. Programmierung der LSA pro Anlage ca. € 7200. Die Fahrbahndecken sind zu erneuern sowie die Straßenabläufe auf Höhe zu setzen.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 320.000 €. Eine genaue Untersuchung des Straßenaufbaus müssen noch erfolgen.
Radv 2:	Unfälle mit Radfahrern Schützenstraße	BSI	In der Schützenstraße ereigneten sich im Jahr 2010 6 Unfälle mit Radfahrereteiligung mit 2 Leichtverletzten. Siehe hierzu auch MIV 26	Vollausbau der Schützenstraße mit besserem Fahrbahnbelag. Siehe hierzu auch MIV 26	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 940.000.
Radv 3:	Unfälle mit Radfahrern Holzstraße	BSI	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 wird überplant.	Verkehrstechnischer Entwurf als Vorlage für Vorplanung ca. € 1.500.
Radv 4:	Unzureichende Radwegführung Knoten Steingasse / Industriestraße	BSI	Die Radwegführung ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten zumutbar. Unfallhäufungen, die auf eine Gefährdung schließen lassen, sind nicht vorhanden.	Ortbesichtigung zeigte Sichtproblem zwischen Radverkehr und MIV. Anpassung Radwegführung würde keine wesentliche Verbesserung erbringen. Es wird vorgeschlagen ein großflächiges Piktogramm mit dem Symbol Radfahrer auf dem Belag aufzubringen.	
Radv 5:	Unzureichende Radwegführung Knotenpunkt Iggelheimer Straße / Kurt-Schumacher-Straße /	AG	StVO-konforme Radwegführung entlang der Verkehrsachse ist nicht gegeben.	Maßnahmen wurden bereits in großen Teilen getroffen. Überplanung	Überschlägig ermittelte Honorarkosten für die

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
	Landwehrstraße			des gesamten Verkehrsknotens, wenn Fa. Lidl mit Grundstückserwerb einverstanden.	Vorplanung ca. € 10.000.
Radv 6:	Unzureichende Radwegeführung Knotenpunkt Landauer Straße / Schwerdstraße	AG	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 Entwurf als Vorlage der Vorplanung ca. € 3.500.
Radv 7:	Radwegeengstelle Mühlturnstraße 30	AG	siehe RuhV 3 und MIV 22	Engstelle durch Ausdünnen der Parkflächen beheben. Sperrung des Bahnübergangs Mühlturnstraße für den motorisierten Individualverkehr.	
Radv 8:	Radwegengstelle Wormser Landstraße zwischen St. Guido-Stifts-Platz und Rauschendes Wasser	AG/ Polizei	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.	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. Hinweis: Tiefbautechnischer Zustand der Straße muss ordnungsgemäß sein. Weiterhin Lichtsignalanlage müssen Räumzeiten des Radverkehrs berücksichtigen. Markierungen an den LSA müssen angebracht werden (Voraufstellfläche). Es fallen in nicht unerheblichem Maß Kosten an. Bei einem Vollausbau des Straßenkörpers könnte hier eine komplette Neuordnung der Verkehrsströme erfolgen.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 1.620.000 (Vollausbau).
Radv 10:	Radwegbreite zu gering in Burgstraße nördlich Obere Langgasse (Bahnseite)	AG	Problematik liegt in baulichem Zustand, der nicht StVO-konform ist.	Alternativen wurden in der Stadtrats-sitzung vom 24.08.2011 vorgestellt. Lösung: Aufhebung der Benutzungspflicht Siehe Radv 8	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
Radv 11:	Radwegbreite zu gering in Iggelheimer Straße südlich Kurt-Schumacher-Straße	AG Plan 540	Problematik liegt in baulichem Zustand, der nicht StVO-konform ist.	Hat sich durch Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht erledigt. Radfahrer soll verkehrsbegleitend auf Fahrbahn fahren.	
Radv 13:	Fehlende Radwegverbindung Hirschgraben	220 540	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 Straßeneilstücks zur Verbreiterung des Straßenquerschnitts. Breite der Fahrbahn 7,47 m. Breite eines Schutzstreifens 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.	
Politische Prüfaufträge					
Polit 1:	Lkw-Parken Gewerbegebiet Süd	AG	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.	
Polit 2:	Lkw-Parken Gewerbegebiet Ost	AG	Verweis auf Polit 1		
Polit 3:	Lkw-Parken Gewerbegebiet West	AG	Verweis auf Polit 1	Parkfläche entlang Siemensstraße wird eingerichtet. Dieser wird mit Parkscheibenregelung nur für Lkws ausgewiesen, damit Fluktuation bezüglich der Nutzung sich erhöht. Die Fläche soll asphaltiert werden.	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
Polit 4:	Situation Wormser Landstraße	AG	Beantwortung unter RuhV 1 erfolgt	Stellplätze ausdünnen	
Polit 5:	Radverkehr Siemensstraße	AG	Radweglücke zwischen angrenzenden Gewerbebetrieben bis Einmündung Brunnckstraße vorhanden.	Lückenschluss bei Bereitstellung der Haushaltsmittel	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 80.000.
Polit 6:	Beleuchtung Radweg Dudenhofer Straße	AG	Die direkte Radwegeverbindung entlang der B 39 zwischen Dudenhofen und Speyer ist beleuchtet.	-keine- Für die Beleuchtung des parallel verlaufenden Wirtschaftsweges mit Wegführung in die Vincentiusstraße besteht keine Verpflichtung.	
Polit 7:	Shared Space am Postplatz	BSI	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 des Postplatzes erforderlich, um gleichberechtigte Mischfläche zu schaffen (Postplatz/Gilgenstraße/Bahnhofstraße. Berechnung der Ausweichverkehre über das Verkehrsmodell. Gegenwärtiges Nutzungskonglomerat Landesstraße/Buslinienkreuzungspunkt/Hauptverkehrsachse lassen eine solche Umstellung eigentlich nicht zu. Detailplanung setzt separaten Planungsauftrag voraus der die stadgestalterischen, verkehrs- und ÖPNV-technischen sowie tiefbautechnischen Belange berücksichtigt.	Konzept wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans simuliert und bewertet.
Polit 8:	Verkehrssituation Normand-Gelände	220	Verweis auf RuhV 10	Die verkehrsrechtliche Anordnung zur Ausweisung eines Tempo-30-Bereiches ist hierzu erfolgt.	
Polit 9:	Paul-Egell-Straße	220	Fahrzeuge weichen im Begegnungsverkehr auf den Geh./Radweg aus. Abhilfemaßnahmen angeordnet.	Einführung des alternierenden Parkens mit Ausdünnen der Stellplatzkapazität. Verkehrsbehördliche Anordnung erfolgt.	
Polit 10:	Fußgängerquerungen Bartholomäus-Weltz-Platz	220/ 540/ PI FBL	Die Dauer der Schaltphasen für Fußgänger an den Lichtsignalanlagen wurde kritisiert. Änderung veranlasst. Verweis auch auf MIV 23.	Die Grünzeit für Fußgänger wurde beim Umbau der Anlagen generell von 8 auf 10 Sekunden erhöht. Ansonsten kein Abhilfebedarf, da signalisierte und sichere Querungsmöglichkeit..	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Ausschnitt Liste "Konfliktpunkte und Anregungen"

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
Polit 11:	Bewohnerparken Kämmererstraße	AG	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.	
Polit 12:	Bewohnerparken Lindenstraße	AG	Verweis auf RuhV 10	Überplanung steht im Zusammenhang mit Bau des Parkhauses Diakonissenkrankenhaus.	
Polit 13	Bewohnerparken Eselsdamm	BSI	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.	
Polit 14:	Verkehrssicherheit Knotenpunkt Geibstraße / Am Technik-Museum	BSI	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.	Bau einer Fußgängerdruckkempel. Vorstadium für eine spätere bedarfsorientierte Vollsignalisierung.	
Polit 15:	Ausbau Dr.-Eduard-Orth-Straße	AG	Ausbau wurde mit durchgängigem Fußweg und Querungshilfe abgeschlossen. Ausweisung zusätzlicher Straßenstellplätze ist vorgesehen und wird durch Straßenbehörde und Straßenbau-lastträger umgesetzt.	-keine-	
Polit 16:	Postgalerie/Umbau Postplatz	BSI	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. Über die Umsetzungspriorität ist – auch in Abhängigkeit von noch zu bewilligenden Fördergeldern – noch zu entscheiden Verweis auf Polit 7.	Planungsfall Sperrung Postplatz mit Umfeldbelastung wurde erstellt und wird dem Stadtrat zur Bewertung vorgestellt.	
Polit 17:	Umbau Hirschgraben / Bahnhofstraße	520/ 540	Sowohl im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Sankt-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 bewilligen-	Wegfall aller Stellplätze auf der südlichen Seite des Hirschgrabens durch Haltverbotsregelung. Alternativen für die Umgestaltung der Signalisierung des Knotens: a) Einrichtung einer weiteren signali-	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 490.000:

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Ausschnitt Liste "Konfliktpunkte und Anregungen"

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
			den Fördergeldern – noch zu entscheiden. Verweis auf RadV 13.	sierten 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) Verkehrsversteigung Am Hirschgraben durch Verlängerung der Rechtsabbiegespur Richtung Bahnhofstraße; Wegfall von Stellplätzen in Parkbucht auf nördlicher Seite.	
Polit 18a:	Anbindung Otterstadter Weg-Erlenweg (Wendemöglichkeit)	AG/BSI	Vorliegend handelt es sich um ein laufendes 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. Der Ausgang des streitigen Verfahrens ist abzuwarten. Verweis auf MIV 13.	-keine- Auch im Hinblick auf die ausreichende Wendemöglichkeit an der letzten Einmündung zum Thomashof, lässt sich sowohl das Erfordernis eines Verkehrskreisels als auch die direkte Anbindung des Mischgebietes in ein reines Wohngebiet in Abrede stellen. Die Verkehrssituation sollte daher keine Änderung erfahren. Verweis auf MIV 13.	
Polit 18b:	Anbindung Otterstadter Weg-Waldseer Str.	AG	Verweis auf MIV 13	Verweis auf MIV 13	
Polit 19:	Fußweg im Neubaugebiet Rheinufer-Nord	AG	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-	
Polit 20:	Schließung Nonnenbachstraße für Durchgangsverkehr (Sackgasse).	AG	Lösungsansatz in Zusammenhang mit vorgesehener Querungshilfe Hafenstraße 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.

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
Polit 21:	Parkplatzsituation an der Woogbachschule	AG	Zwischenzeitlich wurde Stellplatzkapazität im Anschluss an den Neubau der Sporthalle erweitert. Keine weitere Veranlassung mehr erforderlich.	-keine-	
Polit 22:	Lärmsituation Hafensstraße	250 540	Hot-Spot Lärmaktionsplanung / 2. Stufe Lärmkartierung	Lärmminderung durch Einbau neuer Asphaltdecke;	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 100.000.
Fußg 1:	Fehlender Gehweg Emanuel-Geibel-Weg	540	Problematik vorhanden; Ausbaumangel gegeben. Behebung nur durch Geländeabtretung möglich; Anliegerbeiträge 75%.	Auf den angrenzenden Rasengrundstücken wären Stellplatzweiterungen möglich. Themenpunkt wird mit GEWO erörtert. Die Ausweisung eines Einbahnstraßenringes Emanuel-Geibel-Weg über Hans-Sachs-Straße ist nur bedingt ein probates Mittel, führt jedoch zu weiteren Fahrtwegen.	
Fußg 2:	Fehlende Gehwegverbindungen in Speyer-Nord westlich und östlich der Waldseer Straße	AG/ BSI	Querungshilfen sowohl in der Waldseer Straße als auch Spalddinger Straße sind in ausreichendem Maße vorhanden. Verweis auch VEP-vor-Ort / SP-Nord 1-12	Die vorhandene Querungshilfe in Höhe des Eichenweges ist zu erneuern Bau einer Pflörtnerampel Waldseer Straße/Am Sandhügel/Lange Gewann	
Fußg 3:	Ungesicherte Querung für Fußgänger in Schützenstraße	AG	Die Nutzung des Fußgängerüberweg Schützenstraße/Mühlturnstraße bzw. der signalierten Knoten Gedächtniskirche und Obere Langasse ist zumutbar. Eine Sperrung des Bahnüberganges Mühlturnstraße würde wegen der Verringerung des Verkehrswertes Abhilfe schaffen. Verweis auf MIV 22	Sperrung Bahnübergang Mühlturnstraße für den MIV. Allerdings Einzelhandelsgeschäfte und Parkplätze nur noch über Bahnhofstraße erschlossen.	
Fußg 4:	Ungesicherte Querung für Fußgänger in Burgstraße	AG	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	Fußgängerdruckkempel in Höhe Altenheim prüfen	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 25.000.
PLS 1:	Unklare Wegweisung Bademaxx	AG	Dieser Themenpunkt wurde bereits abgearbeitet und der Bademaxx wird zukünftig sogar an der B 39/AS-Zentrum mit einem Piktogramm ausgewiesen. Dennoch sollte das gesamte Wegweisungssystem im Stadtgebiet eine Überarbeitung erfahren. Siehe hierzu auch Allg. 2	-Überarbeitung Zielwegweisung- Das gesamte dynamische und statische Parkleitsystem ist nach über einem Jahrzehnt an die veränderten Gegebenheiten anzupassen. Hierzu ist ein separater Kostenvorschlag einzuholen. Siehe hierzu auch Allg. 2	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption (inkl. Hotel- und Fußgängerleitsystem) ca. € 20.000.

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
PLS 2:	Unklare Wegweisung Dom	BSI	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 des Parkleitsystems ca. € 25.000.
PLS 3:	Unklare Wegweisung Zentrum / Kaufhof	BSI	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.	- Überarbeitung Parkleitsystem	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption des Parkleitsystems ca. € 25.000.
PLS 4:	Fehlende Nennung der Parkierung Willy-Brandt-Platz	BSI	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.	-Überarbeitung Parkleitsystem	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption des Parkleitsystems ca. € 25.000.
PLS 5:	Fehlende Nennung der Parkierung Hirschgraben	BSI	Die Parkplätze Am Hirschgraben, sind im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.	-Überarbeitung Parkleitsystem	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption des Parkleitsystems ca. € 25.000.
PLS 6:	Fehlende Nennung der Parkierung Stadthalle	BSI	Die Parkplätze Stadthalle, sind im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.	- Überarbeitung Parkleitsystem	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption des Parkleitsystems ca. € 25.000.
PLS 7:	Parkierungsanlage nicht im PLS Neufferstraße	BSI	siehe PLS 8	- Überarbeitung Parkleitsystem	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption des Parkleitsystems ca. € 25.000.
PLS 8:	Parkierungsanlage nicht im PLS Untere Langgasse	BSI	Im Bereich der Oberen Langgasse befinden sich private Parkierungsanlagen mit einem guten Stellplatzangebot. Es sollte darüber nachgedacht werden diese Parkplätze in das Parkleitsystem aufzunehmen. Dies gilt auch für den Parkplatz Neufferstraße. Zudem sollten die Parkplätze am Arbeitsamt und an der Volksbank aus Sicht der Gutachter in das Parkleitsystem eingebunden werden.	- Überarbeitung Parkleitsystem	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption des Parkleitsystems ca. € 25.000.
PLS 9:	Parkierungsanlage Agentur für Arbeit nicht im Parkleitsystem vorhanden	BSI	siehe PLS 8	- Überarbeitung Parkleitsystem	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption des Parkleitsystems ca. € 25.000.
PLS 10:	Parkierungsanlage Volksbank nicht im Parkleitsystem	BSI	siehe PLS 8	-Überarbeitung Parkleitsystem	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption des Parkleitsystems ca. € 25.000.

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
PLS 11:	Verkehrssache Große Himmelsgasse/Johannesstraße/Armbruststraße; „Projekt“ Kernstadt Nord	520 BSI	Im Rahmen des Stadtbauprojektes „Entwicklungsband Kernstadt-Nord“ wird die Umgestaltung dieser Achse als eine Maßnahme im integrierten Entwicklungskonzept aufgenommen. Dabei soll der Bereich ab Domplatz bis zur Pfaugasse als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Der Straßenraum ist neu zu gestalten, wobei insbesondere die Stellplätze neu zu ordnen sind. Das Geschirrpflätzel und die Querung Salzgasse sind zu integrieren. Über die Umsetzungspriorität ist – auch in Abhängigkeit von noch zu bewilligen Fördergeldern – noch zu entscheiden. Als langfristige Option wird auch eine Drehung der Einbahnstraße als möglich erachtet. Im weiteren Straßenverlauf ab Pfaugasse bis Sankt-Guido-Stiftsplatz sind Fahrbahn und Fußwege zu erneuern	Zielansatz: -Reduktion des Verkehrswertes auf dem Domplatz -Sperrung der Durchfahrt Altstadt am Mittelsteg (Sackgasse Stuhlbruder-gasse, Pistoreigasse, Holzmarkt) -Verkehrsmodell Verkehrsverlagerung berechnen Aber: Vielfältige Nutzergruppen (Gastronomie, Einzelhandel, Hotellerie, Behördenandienung, Rettungswege FFW).	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 1.777.000.
VEP-Gespräch mit Seniorenbeirat: 25.10.2011					
1	Burgstraße / Seniorenheim (Geschwindigkeit und Fußgängerquerung)		Verweis auf FußG 4	Prüfung Fußgängerdruckkempel	
2	Bänke an Bushaltestellen alle zu tief (Sponsoring Haltestelle?)	VBS	Information an VBS zur Stellungnahme	Sitzhöhe kann im Zuge der Neuausschreibung des Stadtbusverkehrs als Qualitätsstandard definiert werden. Dies gilt auch für den fortzuschreibenden Nahverkehrsplan	
3	Haltestellenpläne alle zu klein (Abfahrtszeiten kaum lesbar)	VBS	Information an VBS zur Stellungnahme	Auch dies ist ein Qualitätsstandard der sowohl in der Ausschreibung als auch im fortzuschreibenden Nahverkehrsplan definiert werden kann.	
4	Radwege im Bestand erhalten, da verkehrsbegleitendes Fahren auf der Straße für Senioren zu gefährlich		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 Radwegennetz ist diesbezüglich auf die Anforderung und Umsetzung der StVO-Novelle zu überplanen.	Bildung einer Arbeitsgruppe.
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.11.2011/SP-Nord					
1-12	Stadteinfahrts-/Kreuzungssituation Waldseer Straße – Am Sandhügel – Ruhhecke (Pflörtnerrampe, Fußgängerquerung, Geschwindigkeitsreduktion, bessere Sicht)	540	Planung und Bau einer Pflörtnerrampe wird empfohlen; Ergänzung der Fußgängerdruckkempel Höhe Lärchenweg ebenfalls als Pflörtnerrampe mit Vorschleife ausbauen. Hinweis auch auf Beschluss Stadtratssitzung vom 15.12.2011	Beschlussfassung Stadtrat und Umsetzung im Rahmen der Erstellung einer Maßnahmen- und Prioritätenliste.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 85.000.

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pfortnerampel Sandhügel/Waldseer Straße aufstellen 2. Fußgängerüberquerung Waldseer Straße/ Am Sandhügel => Geschwindigkeitsreduktion 3. Sandhügel/ Waldseer Straße: Fehlende Übersicht nach links 4. Waldseer Straße/ Sandhügel: Ampelanlage installieren 5. Waldseer Straße/ Sandhügel => Lichtsignalanlage/ Schulweg/ Geschwindigkeit 6. Geschwindigkeitsbegrenzung Spaldinger u. Waldseer Straße 7. Verkehrslenkung und Geschwindigkeitsdrosselung durch Stellplatzeinrichtung auf Waldseer Straße u. a. 8. Geschwindigkeitskontrolle Waldseer Straße, Ruhhecke/ Am Sandhügel 9. Waldseer Straße ab BAB-Brücke bis Nußbaumweg; „Rennstrecke“, da keine optischen oder sonstigen „Bremsen“ 10. Waldseer Straße: Verkehrsbelastung sehr hoch. Viel zu schnelles „Fahren“ (besonders Motorräder). Lärm macht krank! 11. Geschwindigkeitskontrolle, z.B. Nußbaumweg, Waldseer Straße 12. Einmündung Ruhhecke/ Waldseer Straße: Fußgängerüberquerung schwierig (Schulweg) 		mit Auftrag Prüfung einer Lichtsignalanlage.	Ziel: Umsetzung der Maßnahme im Jahr 2013.	
15	Busverkehr Linie 564 über Nußbaumweg/ Birkenweg führen => nicht mehr über Waldseer Straße/ Am Sandhügel	AG	Neuausschreibung Busverkehr steht im Jahr 2012 bevor; politische Entscheidungsfindung steht an.	Neuregelung des Stadtbusverkehrs erfolgt im Rahmen der europaweiten Ausschreibung auf der Grundlage eines zu fassenden Ratsbeschlusses. Umsetzung ab 01.01.2014	
16	Bessere Einfahrtsmöglichkeit vom Otterstadter Weg in Waldseer Straße	BSI	Ein- und Ausfahrtsituation mit Einfädeln in den fließenden Verkehr Richtung Verkehrsknoten Tullastr./Spaldinger Straße auch aufgrund der Gefällstrecke schwierig. Verweis auf MIV 13	Überplanung in Zusammenhang mit Unfallhäufungspunkt Waldseer Str./Spaldinger Straße	
18	Spaldinger Straße: Parken auf dem Grünstreifen	AG	Regelungen der Straßenverkehrsordnung greifen nicht, da kein öffentlicher Verkehrsraum.	Abhilfe wäre über eine Grünflächensatzung zu schaffen.	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
	bzw. Radweg. Selbstgemachte Stellplätze im Grünbereich.				
19	Ausbauzustand der Überquerungshilfe Waldseer Straße/ Kiefernweg	540	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; Verweis auf Fußg 2.	Überquerungshilfe erneuern und ordnungsgemäß herstellen.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 15.000.
20	Die Ampelschaltungen am Wartturm und Tullastraße besser auf einander abstimmen	BSI	Die Signalanlagen sind zu koordinieren und entsprechend der verkehrlichen Anforderung zu schalten.	Mit der Einführung des neuen Verkehrsrechners und des Programms „Motion“ gelingt eine voll verkehrshängige Schaltung.	
21	Bushaltestelle Waldseer Straße/ Otterstadter Weg: Sichtbehinderungen durch Busse	AG	Sichtbehinderung tritt nur bei Ein- und Ausstieg von Fahrgästen ein. Verlegung ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht zielführend, da Hauptverkehrsachse dann durch wartenden Bus behindert. Verweis auf MIV 13	Überplanung des Einmündungsbereiches in Abhängigkeit zum signalisierten Knoten Tullastraße/Spaldinger Straße.	
25	Waldseer Straße: Zwei Abbiegespuren Otterstadter Weg, Tullastraße hintereinander, Fehlverhalten beim Abbiegen	AG	Abbiegespuren Otterstadter Weg und Tullastraße liegen sehr dicht beieinander. Verweis auf MIV 13	Markierungsoptimierung und Überplanung der Verkehrsführung	
26	Radweg Spaldinger Straße/Bussardweg nicht optimal	AG	Verkehrsschau wurde durchgeführt	Fahrbahnteiler an Bushaltestelle entfernen und Radweg durchgängig an Bussardweg vorbeiführen.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 5.000.
27	Lärmentwicklung Stadtgebiet B9/A61	250/520	Bereits im Rahmen der Anhörung der Stadt Speyer zum Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A61 wurde auf die Erforderlichkeit umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen hingewiesen. Diese Anregungen werden derzeit vom Landesbetrieb Mobilität abgearbeitet.	Verlauf Planfeststellung abwarten	
28	Verbindungswege Erlenweg/ Otterstadter Weg, Waldseer Straße/ Otterstadter Weg (Grunderwerb?)	AG	Grunderwerb im Erlenweg und Maulbeestück setzt Einverständnis der Eigentümer voraus um Fahrbahnverbreiterung zu erreichen. Damit ist nicht zu rechnen.	-keine-	
30	Verkehrsüberwachung im gesamten Stadtgebiet (Polizei)	PI SP	Zuständigkeit für den fließenden Verkehr liegt bei der PI Speyer. Hinweis wird weitergeleitet.	Stellungnahme von PI Speyer über Anzahl der Verkehrsüberwachungsmaßnahmen folgt.	
32	Ausfallstraße Wormser Landstraße: Warum fehlt eine Mittellinie – Parkverkehr	AG	Im Zusammenhang mit Straßensanierungsmaßnahmen wurde eine Fahrbahndecke aufgebracht und danach auch wegen des gestiegenen Längsparkverkehrs auf eine Mittelmarkierung verzichtet.	Parkverkehr in der Wormser Landstraße wird neu geordnet; Umsetzung 2012 geplant	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
33	Bushaltestelle Spaldinger Straße/ Kiefernweg gefährlich	FBL 2 VBS	Verkehrsschau wurde durchgeführt; Überplanung vornehmen; Stellungnahme VBS einholen	Gehweg mit Hochbord entlang Haltestelle ausbilden. Einstieg mit Bus höhengleich anlegen. Entwässerung beachten.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 25.000.
34	Klipfelsau wieder öffnen	AG	Die Änderung der Verkehrsführung wurde im Zuge der Umsetzung des 1. Verkehrsentwicklungsplanes zur Minderung des hohen Durchgangsverkehrs beschlossen. Diese Verkehrsführung hat sich bewährt auch wegen immens hohen Fußgänger-aufkommens zwischen Festplatz und Domplatz ist die Verkehrsbelastung notwendig.	-keine- Klipfelsau bleibt gesperrt.	
35	Spielplatzplanung im „Vogelviertel“ (Meisenweg/ Nachtigallenweg) schön, aber am Bedarf vorbei: Wenig interessant für 5-10-Jährige, z.B. Schaukel fehlt	FB 5 Hr. Schwendy	Weiterleitung an Fachbereich 5 / Grünplanung	Stellungnahme erfolgt von dort	
36	Stadtplanerische Entwicklung Bundeswehrkasernen – Verkehrszunahme Wartturm wird erwartet	520	Der Konversionsprozess der militärischen Liegenschaften muss abgewartet werden. Nutzungsszenarien sind zu entwickeln und zu diskutieren, Verbindliche Festlegungen zu Art und Maß der Bebauung werden über einen Bebauungsplan geschaffen. Im Rahmen des gesamten Planungsprozess sind die Auswirkungen der neuen Planung auf vorhandene Verkehrswege zu begutachten und auf ihre Verträglichkeit hin zu prüfen.	Die Stadtverwaltung steht in Gesprächen mit dem Eigentümer der Liegenschaft und es gilt etwaige Nutzungskonzepte bei Spruchreife zu bewerten.	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West					
1	Radweglückenschluss L 528/Iggelheimer Straße von Lichtsignalanlage bis Verkehrskreisel entlang BAUHAUS	AG	Radwegeverbindung auf südlicher Seite ist durchgängig vorhanden. Querungsmöglichkeit erst ab Kreisverkehrsplatz. Nördlicher Radweganschluss endet unvermittelt ohne Fortsetzung. Verweis auf Radv 5.	Lückenschluss wird empfohlen, um Fehlfahrten und Fehlverhalten der Radfahrer zu vermeiden.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 85.000.
2	L 528/Iggelheimer Straße weitere Einfahrt zum Gelände BAUHAUS / Cura-Center zur Entlastung des Verkehrskreisels Richtung Iggelheim	AG 540	Einfahrt wäre wünschenswert, jedoch verschiedene Grundstückseigentümer; zusätzliche Kosten fallen an; daher Umsetzung nur mit Zustimmung der Grundstückseigentümer gegen Kostenbeteiligung.	Muss über eine zu beauftragende Machbarkeitsuntersuchung nachgewiesen werden.	Überschlägig ermittelte Honorarkosten ca. € 20.000 € zzgl. Baukosten.
3	Burgstraße / Fußgängersicherheit der Altenheimbewohner und Radwegproblematik, Tempo-30-Zone?	AG	Verkehrsschau wurde durchgeführt. In Tempo-30-Bereichen dürfen keine Fußgängerüberwege oder Druckkampeln eingerichtet werden. Verweis auf Fußg 4.	Fußgängerdruckkempel prüfen.	
4	THEMA PARKEN Sackgasse am Wasserturm: Es wird im Wendehammer geparkt und vor den Garagen auf dem Bürgersteig der neuen Wohnungen.	220	Verbotswidriges Parken tagsüber überwiegend durch Pendlerverkehre	Verkehrsbeschilderung angepasst; Wendehammer mit Haltverbot ausgewiesen. Verkehrsüberwachung wird durchgeführt.	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
6	Parkdruck Woogbach/Wasserturm. Einbahnregelung Josef-Schmitt-Straße – Kontrolle Verkehr	220	Siehe Ruh 11 Einbahnregelung Josef-Schmitt-Straße nicht Ziel führend, da Geschwindigkeitsniveau steigt und erhebliche Umwege für die Erschließung des Wohngebietes entstehen.	Verkehrsüberwachung wird durchgeführt	
7	Am Wasserturm Parkausweise?	220	Siehe Ruh 11	Ohne die Ausweisung zusätzlicher Stellplatzkapazitäten treten unangenehme Verlagerungs- und Verdrängungseffekte ein.	
8	Kurvenbereich Danziger Straße/ Im Erlich trotz Parkverbot zugesperrt	220	Hoher Parkdruck, da Straßenparkplätze und privates Stellflächenangebot kaum ausreichen. Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge pro Wohneinheit zu hoch.	Verkehrsüberwachung wird durchgeführt	
11	Ausfahrt am Schlecker gefährlich (parkende Autos)	AG	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Einnmündung ist kein Unfallhäufungspunkt Verweis auf Ziffer 5	Einbahnrichtung Friedrich-Graf-Straße in kurzem Teilstück bis Ernst-Reuter-Straße	
12	THEMA RADFAHRER Ludwig-Uhland-Straße – Ampel Theodor Heuss-Straße – Signalisierung der Radfahrer in der Theodor-Heuss-Straße	AG	Verkehrsschau wurde durchgeführt.	Eigener Signalgeber für Radverkehr.	Kosten können erst nach genauer Inaugenscheinnahme der Situation angegeben werden.
13	Radweg Iggelheimer Straße.: Falschfahrer ab REWE Richtung Sport-Zimmermann	AG	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Falschfahrten hängen mit geringer Radweg-/Gehwegbreite auf nördlicher Seite Höhe Aldi bis Kreuzungspunkt zusammen Verweis auf Radv 5 und Ziffer 1	Radwegverbreiterung des kurzen Teilstücks Geländeabtretung Lidl erforderlich.	
14	Fahrradfreundliches Quartier / Fahrradfreundliche Stadt	AG	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. Bildung einer Arbeitsgruppe.	
15	Alle Einbahnstraßen im Quartier gegenläufig für RadfahrerInnen öffnen	AG	Mindestvoraussetzungen der StVO-Novelle müssen erfüllt sein Verweis auf Ziffer 14	Verweis auf Ziffer 14	
16	Burgstraße: Tempo-30-Zone besser für Radverkehr	AG	Verweis auf Fußg 4 und Radv 10	Benutzungspflicht Radweg aufheben; Tempo 30-Zone lässt kein Fußgängerüberweg oder alternativ Fußgängerdruckkempel zu. Prüfung Fußgängerdruckkempel unter Beibehaltung des Tempo-50-Bereiches Nähe Altenheim.	
19	THEMA GESCHWINDIGKEIT Im Erlich fahren die Autos zu schnell. Überprü-	220 PI SP	Hinweis wird nachgegangen.	Traffic-Counter aufstellen; PI Speyer wird um Überwachungsmaßnahme	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
	lung Tempo 30			gebeten	
20	Elektronischer Smileys mit Tempoanzeige im westlichen Erlich	AG	Anlage nicht verfügbar, müsste beschafft werden für Stadtgebiet. Wird jedoch für entbehrlich erachtet, da Geschwindigkeitscounter das Geschwindigkeitsniveau erfasst und danach Auswertung an PI Speyer für weitere Maßnahmen geht	-keine- Verweis auf Ziffer 19	
23	Kita Löwenzahn: Carl-von-Ossietzky-Weg wird zu schnell gefahren. Kontrollen? Schilder aufstellen mit Hinweis auf Kita	PI SP	Im Rahmen einer Verkehrsschau konnten Beeinträchtigungen der geschilderten Art nicht festgestellt werden. Hinweis wird nachgegangen.	Traffic-Counter wurde bereits aufgestellt; PI Speyer wurde über Ergebnis informiert; Maßnahmen von dort in eigener Zuständigkeit 379 Fzg. Täglich/ durchschnittliche gemessene Geschwindigkeit 20 km/h.	
25	Obere Langgasse: Geschwindigkeitskontrolle ist dringend (Postgalerie, LKW-Verkehr)	220 PI SP	Im Rahmen einer Verkehrsschau konnten Beeinträchtigungen der geschilderten Art nicht festgestellt werden. Hinweis wird nachgegangen.	Traffic-Counter aufstellen; PI Speyer wird um Überwachungsmaßnahme gebeten	
28	THEMA SIGNALANLAGEN Iggelheimer Straße: Signalanlage Fahrspurteilung Höhe Lidl	AG	Verkehrsfläche nicht ausreichend vorhanden; Fahrspurteilung würde zur Blockade der Ausfahrten LIDL, ALDI führen.	-keine-	
29	Grünpfeilregelung Friedrich-Ebert-Straße/ Iggelheimer Straße	220 540	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Rückstau zur „rush-hour“ am signalisierten Knoten durch Rechtsabbieger Iggelheimer Straße. Grünpfeilregelung stünde im Konflikt zu Signalgeber für Radverkehr. Verweis auf Beschluss Ausschuss Umwelt und Verkehr vom	Verkehrsversuch mit der Anlage einer Fahrradfurt mit Fußgängerüberweg (Schulwegsicherheit); Signalprogramm an Sonntagen herausnehmen.	Kosten für die Einrichtung und Durchführung des Versuchs ca. € 5000.
30	Grüner Abbiegepfeil sollte häufiger sein, z.B. Baumwollspinnerei	AG	Verweis auf Ziffer 29	Verweis auf Ziffer 29	
31	Verkehrsknoten „Rauschendes Wasser“: Grünzeiten für Fußgänger und Radverkehr erhöhen	AG	Hinweis wurde bearbeitet.	Signalprogramm geändert; Grünzeit von 8 sec. auf 11 Sekunden erhöht -keine-	
32	Ampel Ludwig-Uhland-Straße / Theodor-Heuss-Straße: Zu lange Standzeit	AG	Doppelter Umlauf, nur wenn Anforderung Linienbus 563 erfolgt; Wartezeit dann 180 Sekunden wegen Busbeschleunigung. Änderung nicht möglich.	-keine-	
33	LSA Friedrich-Ebert-Straße/Iggelheimer Straße: LSA-Signalgeber schlecht erkennbar bei tief stehender Sonne => Verkehrsunfall 2010	AG	Hinweis wurde bearbeitet.	Durch den Einbau der LED-Technik wurde dieser Mangel erheblich verbessert.	
34	THEMA FUSSGÄNGER Vor dem Haus Pannonia Überquerungshilfe Friedrich-Ebert-Straße. Bürgersteig endet zu früh, soll weitergeführt werden, Straßenquerung	AG	Gehweglücke bis LSA Friedrich-Ebert-Straße vorhanden; Nutzung des Gehweges auf der Nordseite als Option. Tempo-30-Bereich Querungshilfe nicht erforderlich (Sackgassenbereich Haus Pannonia). Geringes Verkehrsaufkommen.	-keine-	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
	jetzt gefährlich!				
36	THEMA BUS Busanbindung abends schlecht (raus nach Speyer-West)	ÖPNV	Anbindung bis 20.00 Uhr; danach Option AST-Verkehr; Überplanung im Rahmen der europaweiten Ausschreibung	Beratung im Stadtrat im Rahmen der EU-Ausschreibung des Stadtbusverkehrs	
41	THEMA ALLGEMEIN L528/Iggelheimer Straße: Direkte Zufahrt zu Cura-Center, Entlastung Verkehrskreisel	AG	Verweis auf Ziffer 2	Verweis auf Ziffer 2	
42	Verkehr im Bereich um die Schulen	AG	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“	Kontrollmaßnahmen in Abstimmung mit Polizei, Schulleitungen und Elternbeiräten. Einführung eines „Schülerlotsendienstes“ in Eigenregie der Elternschaft	
45	Ausfahrt Friedrich-Graf-Straße auf Kurt-Schumacher-Straße ist völlig unübersichtlich => Spiegel?	AG	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Einmündung ist kein Unfallhäufungspunkt Verweis auf Ziffer 11	Einbahnrichtung Friedrich-Graf-Straße in kurzem Teilstück bis Ernst-Reuter-Straße	
46	GBS-„Tor-Gebäude“ Einfahrt Eugen-Jäger-Straße => Friedrich-Ebert-Straße: schlechte Sicht. Spiegel?	AG	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Hoher anwohnerbedingter Parkdruck. Sehr enge Restfahrbahnbreite in Eugen-Jäger-Straße bei beidseitigem Gehwegparken macht Begegnungsverkehr unmöglich.	Ausweisung einer von der Friedrich-Ebert-Straße abführenden Einbahnstraße erscheint sinnvoll. Anwohnerbefragung ist vorgesehen	
47	Pulvermühlweg/Kurt-Schumacher-Straße: Litfaßsäule behindert Sicht	220	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Einmündung ist kein Unfallhäufungspunkt. Sichtbehinderung bedingt gegeben.	Beseitigung veranlassen; alternativer Standort in unmittelbarer Nähe steht nicht zur Verfügung.	
48	Flexible, altengerechte Mobilität: Individuelle Carsharing-Lösung mit Elektroauto (grüner Strom), SSM Konzept-Papier	AG	Forderung steht in Zusammenhang mit dem Konzeptpapier „Die munteren S“ für Wohnanlage in der Hans-Sachs-Straße (GEWO) und zielt auf die autonome, selbstbestimmte und gemeinschaftliche Nutzung von Elektromobilen ab, die auch ohne öffentliche Mittel beschafft werden.	Weitere Entwicklung abwarten	
55	Woogbachtal zu unsicher für Kinder, Beleuchtung, Jugendliche auf Kinderspielplatz	PI SP 220 510	Beschwerden wurde stets nachgegangen; Kontrollmaßnahmen durch Polizei und Ordnungsbehörde durchgeführt. Ob Umgestaltung Woogbachtal auch Beleuchtung vorsieht wird geklärt.	Kontrolltätigkeit fortsetzen	
57	Eugen-Jäger-Straße: Einbahnstraße Richtung Torbogen	AG	Ja, Anregung ist wegen des hohen Parkdrucks der Anwohner sinnvoll. Verweis auf Ziffer 46	Ausweisung einer von der Friedrich-Ebert-Straße abführenden Einbahnstraße ist sinnvoll. Anwohnerbefragung ist vorgesehen	
59	Aus-Einfahrt Cura-Center	AG	Einfahrt wäre wünschenswert, jedoch verschiedene Grundstückseigentümer; zusätzliche Kosten fallen an; daher Umsetzung nur mit Zustimmung der Grundstückseigentümer gegen	Planungsauftrag für Machbarkeitsuntersuchung muss vergeben werden. Baukosten kommen hinzu	Überschlägig ermittelte Honorarkosten ca. € 20.000 € zzgl. Bau-

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
			Kostenbeteiligung. Verweis auf Ziffer 2		kosten.
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost					
1	Parkplatzsituation Gewerbegebiet Süd Hinweis Pneuuhage Management	AG	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. Verweis auf Polit 2	Änderungen nur im Rahmen von Neubauvorhaben möglich. Auch bauordnungsbehördliche nachträgliche Maßnahmen scheiden aus. Gespräche mit Firmen zwecks Sensibilisierung stehen an. Landesweit unbefriedigende Situation.	
5	LKW-Parken Industriestraße/K3 nach Joachim-Becher-Straße (nach Einmündung Haltermann); Hinweis Saint-Gobain-Isover	AG	Während Baumaßnahme K3 wurde der entlang führende Radweg gesperrt. Hierdurch wurde die Verkehrsfläche durch Schwerlastverkehr beparkt.	Überwachungsmaßnahmen der Straßenverkehrsbehörde wurde durchgeführt und ergänz durch Maßnahmen der Tiefbauabteilung. Anlage eines Grünstreifens und Installation von Leitpfoselementen.	
6	Wunsch: 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 Begründung: Die kurzen Grünphasen stellen beim täglichen Schulende 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-Straße kann unabhängig von der Tageszeit und von Schul- oder Ferienzeiten geregelt werden.	AG	Hinweis wird überprüft	Prüfung, ob Umsetzbarkeit gegeben, einen verlängerten Umlauf zu programmieren. Verkehrsversuch mit Festzeitprogramm.	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
11	<p>Grundsätzliche Beobachtung: 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>	AG	<p>Die Verkehrsverhältnisse sind vor Ort in der Tat beengt. 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>Kontaktaufnahme mit der Universität und Abklärung der Gesamtstellplatzbilanz.</p>	
13	<p>Durchfahrtsperre für LKW's im Straßenzug Gilgenstraße bis Bahnhofstraße/Untere Langgasse</p>	BSI	<p>Eine verkehrsbehördlich anzuordnende und von der Oberen Straßenverkehrsbehörde auf die Zweck- und Rechtmäßigkeit zu prüfende Sperrung, würde nicht nur den Durchgangsverkehr für Schwerlastfahrzeuge betreffen, sondern auch die Lieferverkehre für die Maximilianstraße und die Geschäftsanlieger der Gilgenstraße sowie Bahnhofstraße. Außerdem ist mit der politischen Entscheidung der Belebung der Innenstadt und der damit verbundenen privat-investorischen Umsetzung der Postgalerie auch für den Schwerlastverkehr im zentralen innerörtlichen Bereich eine Vorentscheidung gefallen. Der gesamte Lieferverkehr wird zukünftig über die Bahnhofstraße abgewickelt werden müssen und bedarf daher einer uneingeschränkten aus allen Fahrrichtungen möglichen Anfahrmöglichkeit.</p> <p>Eine Durchfahrtsperre für den LKW-Verkehr würde auch die Sanierungsproblematik des Brückenbauwerks in der Oberen Langgasse wieder in den Vordergrund stellen und die 30t-Beschränkung müsste aufgehoben werden. Dies kann nur durch einen Neubau geschehen. Verweis auf MIV 27.</p> <p>Ferner handelt es sich bei der Landauer-, Gilgen- und Bahnhofstraße um eine klassifizierte Straße (L 454), deren Aufgabe es ist, regionale und überregionale Verkehre als Hauptverkehrsstraße aufzunehmen. Dies wird auch dadurch deutlich, dass Straßenbaumaßnahmen, die den Straßenkörper betreffen, vom Land zu 100 Prozent finanziert werden.</p> <p>Eine Sperrung würde somit zum Verlust der Fördermittel des</p>	<p>Verkehrsmodell bei Sperrung Postplatz erstellen und Verlagerungseffekte prüfen.</p>	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
			Landes führen und sie würde auch unter den gegenwärtigen Voraussetzungen auch nicht von der Landesbehörde akzeptiert werden. Eine Zustimmung des LBM wäre somit nicht zu erwarten		
14	Einführung einer grünen Welle der Ampelschaltung	AG	Mit dem neuen Verkehrsrechner sind solche voll verkehrshängigen Schaltungen möglich. Dieses Thema ist daher Teil des Verkehrsentwicklungsplanes, wobei unter Umständen zusätzliche Programmteile beschafft werden müssen.	Verkehrsrechner in Betrieb genommen, Programm „Motion“ läuft und stellt Verkehrsabhängigkeiten untereinander in Bezug.	
15	Bushaltestelle Gilgenstraße in Höhe Axel Walther versetzen	AG	Gegenwärtig ist eine Verlagerung der Bushaltestelle nicht beabsichtigt, was auf die Fahrplanzusammenhänge und räumlichen Gegebenheiten zurückzuführen ist. Unter Umständen könnten eventuell im Rahmen der Neuausschreibung des Stadtbusverkehrs hier Alternativen geschaffen werden, dies bleibt jedoch den Beratungs- und Beschlussergebnissen des Stadtrates vorbehalten. Bis 01.01.2014 bleibt damit die Haltestellensystematik auf jeden Fall unverändert.	-kurzfristig keine-	
16	Bau einer Kreisverkehrsanlage im Bereich Gedächtniskirche (Landauer Straße/Gilgenstraße/Schützenstraße/Barth.-Weltz-Platz)	AG	Auch diese Frage wurde in Zusammenarbeit mit dem LBM bereits mehrfach geprüft und ablehnend beantwortet. Ein Kreisverkehrsplatz eignet sich zum einen wegen der Fahrzeugbelastung aber insbesondere wegen der hohen Anzahl von Fußgängerquerungen nicht. Die Wartezeiten für den motorisierten Individualverkehr bei gleichzeitiger Bevorrechtigung der Fußgänger (Anlage von Fußgängerüberwegen an allen vier Ein- und Ausfahrtsbereichen) würde kaum Akzeptanz finden. Auch müsste ein Teil des Vorplatzes der Gedächtniskirche der Fahrspurgeometrie weichen und hierfür ist eine Zustimmung der Landeskirche nicht zu erwarten	-keine-	
17	Einfahrt von den Seitenstraßen in Wormser Landstraße schlechte Sichtverhältnisse. Anregung: Parkverbot auf der Wormser Landstraße bzw. Sperrflächen vor den Einmündungen um Sichtbeziehung zu erhöhen.	220	Mit Fertigstellung der Baumaßnahme St.-Guido-Stifts- wird im Straßenteilstück bis zum Knoten Rauschendes der Parkverkehr neu geordnet werden. Hierdurch wird die Sichtfläche an den Einmündungen verbessert.	Anordnung Straßenverkehrsbehörde	
18	Fahrradwege in der Wormser Landstraße gefährlich, da parallel zu Parkverkehr; Gefahr beim Abbiegen. Anregung: Radweg auf die Straße verlegen	AG	Verweis auf Radv 8.	Verweis auf Radv 8	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Süd					

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
1	Landauer Straße, stadteinwärts, Höhe ARAL-Tankstelle: Wenn man Fahrrad fährt und in die Karolingerstraße abbiegen will (oder auch auf der Landauer Straße bleiben will), wird man den Fahrradweg an der Tankstellenausfahrt verlassen und 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 der Schwerdstraße nehmen.	540 BSI	Verweis auf Radv 6	Bau eines Angebotsstreifens	
4	Wohnmobile parken am Platz der Stadt Ravenna und in der Nachbarschaft: Seite mehreren Jahren stelle ich fest, dass die Suche nach einem Parkplatz erheblich dadurch erschwert wird, dass einzelne Wohnmobile abgestellt werden. Diese stehen dann meist für einige Wochen auf dem gleichen Platz, werden gelegentlich umgestellt oder für eine kurze Reise verwendet – und stehen dann wieder wochenlang unbewegt da. Es kommt durchaus vor, dass in Sichtweite des Platzes der Stadt Ravenna sechs PKW-Plätze durch Wohnmobile, Wohnanhänger oder (eine Zeitlang) gar einen Autotransporter belegt sind. Ich gönne den Besitzern ihre Reisen, aber ich gönne ihnen nicht, dass sie mit ihren Wohnmobilen dauerhaft Platz wegnehmen, der tagtäglich für PKWs benötigt wird. Die Wohnmobile sollen sie nicht in typischen Wohngebieten abstellen.	220	Gesetzeslücke in der Straßenverkehrsordnung. Parken von Wohnmobilen ist statthaft und StVo-konform.	Kontrolle und Verkehrsbeobachtung durch Straßenverkehrsbehörde. Prüfung, ob eine Beschränkung der öffentlichen Stellplätze auf zGG von 2,8 l Wirkung zeigen würde.	
5	Tempo-30-Zone: Die Geschwindigkeit 30 km/h wird oft überschritten, gerade in der Kardinal-Wendel-Straße und am Germansberg. Wenn man als Autofahrer einen solchen Drängler hinter sich hat, fühlt man sich fast genötigt, mindestens 35 oder 40 zu fahren, von der Situation der Fußgänger (nicht nur Schulkinder) ganz zu schweigen. Hier bitte ich Sie um verstärkte Kontrollen.	220	Hinweis wird nachgegangen.	Neuordnung des Parkverkehrs; Ausweisung von Straßenparkplätzen zur Reduzierung der vorhandenen Verkehrsfläche.	
7	THEMA: Ruhender Verkehr Besucherausweise für Nutzung auf Anwohnerplätzen	AG	Die Ausweisung von flächendeckenden Bewohnerparkplätzen im Stadtteil Süd ist nicht angedacht. Allerdings wird es im Quartier VII zu Erweiterungen kommen. Verweis auf RuhV 10	-keine-	
15	Parkmöglichkeiten um den Feuerbachpark sollen erhalten bleiben	540 FB 5	Nach Durchführung der Tiefbauarbeiten werden in Abstimmung mit dem Straßenbaulasträger und Planung Stadtgrün nach	Abstimmen unter den Verwaltungsbeiräten.	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
		Hr. Schwenndy	Möglichkeit ein Großteil der Stellmöglichkeiten erhalten bleiben		
16	Weisgerber Straße: Fahrbahnbreite in Nähe neues Baugebiet wegen Parkern zu schmal	220	Die Stellplatzsituation ist wegen der hohen Kfz- Zulassungsrate der Anwohner angespannt.	Neuordnung Parkverkehr unter Verlust von Straßenparkplätzen.	
17	Wohnmobile parken am Platz der Stadt Ravenna	220	Verweis auf Ziffer 4	Kontrolle und Verkehrsbeobachtung durch Straßenverkehrsbehörde. Prüfung, ob eine Beschränkung der öffentlichen Stellplätze auf zGG von 2,8 t Wirkung zeigen würde.	
18	THEMA: Geschwindigkeit Winternheimer Straße: Tempo 30 wird nicht eingehalten	PI SP 220	Die Zuständigkeit für die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen liegt bei der Polizei. In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde wird den Hinweisen Ziffer 18-27 nachgegangen.	Traffic-Counter aufstellen; PI Speyer wird um Überwachungsmaßnahme gebeten.	
21	Tempo 30 in der Paul-Egel-Straße bis zum zweiten Kreisel	AG	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	-kurzfristig keine-	
27	Der Teil der Alten Schwegenheimer Straße ohne Gehweg für Schritttempo ausweisen	AG	Die Straßenverkehrsbehörde kann Schritttempo nur in Zusammenhang mit einem Verkehrsberuhigten Bereich ausweisen. Die baulichen Voraussetzungen hierfür liegen nicht, da sich die Fahrbahndecke nicht von den der übrigen Straßenzüge unterscheidet. Ferner gilt für dieses Straßenteilstück insbesondere der Hinweis auf § 1 StVO und im weiteren eine Rechts-vor-Links-Regelung.	-keine-	
30	THEMA: Fußgänger & Radfahrer Landauer Straße: Radweg in Höhe Aral-Tankstelle unklar. Wenn man in die Karolingerstraße abbiegen will (oder auch auf der Landauer Straße bleiben will), wird man den Fahrradweg an der Tankstellenausfahrt verlassen und ein Stückweit auf der Straße fahren, obwohl der Fahrradweg direkt angrenzend parallel verläuft.	Kosten 540 Plan BSI	Verweis auf Radv 6	Der Bypass in die Schwerdstraße sollte geschlossen werden mit gleichzeitiger Anlage eines Angebotsstreifens ab der Paul-Egell-Straße Richtung Landauer Straße.	
31	Rad- und Gehweg an der B39 (zwischen Remlingstraße und Am Germansberg) sind im schlechten Zustand, besonders bei Regen. Gehweg sollte asphaltiert werden.	540	Mangel kann bestätigt werden.	Der gemeinsame Geh- und Radweg sollte asphaltiert werden.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 31.000.

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
32	Gilgenstraße: Fahrbahnmarkierung für Radfahrer erforderlich, Autos fahren zu dicht an die Radfahrer	AG	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-	
33	Fußgängerüberweg an Gedächtniskirche sehr gefährlich! Mündung Hilgardstraße/Schwerdstraße fehlt Überweg, kreuzender Überweg möglich? „Zone“	AG	Änderung der Vorfahrtssituation mit Bevorrechtigung des Innenstadtrings bringt eine Verbesserung der Verkehrssituation. Verweis auf MIV 23	Abknickende Vorfahrt unter Bevorrechtigung des Innenstadtrings ändern. Vollausbau Hilgardstraße zwischen Ludwigstraße und Schwerdstraße	
34	Alte Schwegenheimer Straße: Völlig diffuse Verkehrsführung, Bürgersteig erforderlich	AG	Verweis auf Ziffer 27	-keine-	
35	Grünphase an Fußgängerampeln zu kurz, Wartephase zu lang (z.B. Landauer Straße, Bahnhofstraße, Hirschgraben, Obere Langgasse)	AG	Die Grünphase für Fußgänger wurde bei signalisierten Knotenpunkten mit Inbetriebnahme des neuen Verkehrsrechners von 8 sek auf 11 Sekunden ausgedehnt.	-keine-	
37	Unterführung unter B39 (Paul-Egell-Straße): Spiegel fehlt, gefährlich für Radfahrer, hier fehlt Fußgängerüberweg	540	Geschäft der laufenden Verwaltung Hinweis wird nachgegangen. 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.
38	Einbahnstraßen generell für Radfahrer gegen die Fahrtrichtung öffnen!	AG	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.	Bildung einer verwaltungsübergreifenden Arbeitsgruppe, um insbesondere das Radwegenetz in Bezug auf seine Durchlässigkeit zu verbessern.	
42	THEMA: Signalanlagen / Kreuzungen Dreieck Landauer Straße/ Schwerdstraße/ Karolingerstraße: Statt dieser Kreuzungen ein Kreisell	AG	Verweis auf Radverkehr Ziffer 6	Verweis auf Radverkehr Ziffer 6	
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-Egell-Straße	540/220	Verweis auf Ziffer 21 Gegenwärtig ist eine Erweiterung der Tempo-30-Zone nicht vorgesehen, da die Straßengeometrie und deren Ausbauzustand kein Zonenbewusstsein schafft (keine Wohnbebauung). Ferner ist die Baumaßnahme Diakonissenkrankenhaus, Bau des Parkhauses und die zukünftige Buslinienführung (Tempo-30-Bereich wegen Taktfrequenz vermeiden) abzuwarten. Verweis auf Ziffer 38	-kurzfristig keine- Prüfung der Rahmenbedingungen durch Tiefbauabteilung und Straßenverkehrsbehörde	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
47	Closwegbrücke: bei starkem Verkehr auf B39 durch Abfahrer („Abkürzung“ über Paul-Egel-Straße bzw. Kardinal-Wendel-Straße) für Schulkinder faktisch unüberquerbar	PI SP 220 540	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. Kontakt mit Regierungspräsidium halten.	
49	<u>THEMA: Bus & Bahn</u> S-Bahn Haltepunkt: Alte Schwegenheimer Straße ungünstig, besser Dr. von Hörmann Straße	510 ÖPNV	Standortfrage ist noch nicht abgeschlossen. Anregung/Anfrage wird an Bauverwaltung weitergeleitet	Stadtrat berät hierüber noch. Entwicklung gilt es abzuwarten.	
55	S-Bahn Alte Schwegenheimer Straße am günstigsten für ganz Speyer Süd einschließlich Vogelgesang	510 ÖPNV	Standortfrage ist noch nicht abgeschlossen. Anregung wird an Bauverwaltung weitergeleitet	Stadtrat berät hierüber noch. Entwicklung gilt es abzuwarten.	
63	Absenkung fehlt von der Unterführung B39 in Richtung Innenstadt an der Martin-Greif-Straße	540	Hinweis wird nachgegangen	Tiefbauabteilung prüft, ob Absenkung möglich und empfehlenswert	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 5.000.
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost					
2	Schraudolphstraße – Baumparkplätze erhalten, Fernwärme anderer Straßenverlauf => Anwohnerparkregelung	AG	Verweis auf Ziffer 15/VEP-vor-Ort SP-Süd	Abstimmen unter den Verwaltungsbereichen	
3	Anwohnerparkplätze in engen Altstadtgebieten knapp und oft „fremd beparkt“	BSI 220 540	Hinweis wird nachgegangen	Systematische Überplanung der Bewohnerquartiere mit Ausweitung im Bedarfsfall.	
6	Anwohnerparken Schraudolphstraße	AG	Verweis auf Ziffer 15/VEP-vor-Ort SP-Süd	Abstimmen unter den Verwaltungsbereichen	
13	Mittelsteg – verkehrsberuhigter Bereich mit Zusatzschild „Schritttempo“	BSI	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 Himmelsgasse-Johannesstraße-Armburststraße-St.-Guido-Stifts-Platz. Verweis auf PLS 11	Zielansatz: -Reduktion des Verkehrswertes auf dem Domplatz -Sperrung der Durchfahrt Altstadt am Mittelsteeg (Sackgasse Stuhlbrudergasse, Pistoreigasse, Holzmarkt -Verkehrsmo del Verkehrsverlagerung berechnen Aber: Vielfältige Nutzergruppen (Gastronomie, Einzelhandel, Hotellerie, Behör-	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
				denandienung, Rettungswege FFW)..	
14	Parkleitsystem optimieren in Bezug auf Öffnung Postgalerie.	AG	Verweis auf PLS 1	Verweis auf PLS 1	
17	Mehr Parkbügel für Fahrräder zum sicheren Abstellen.	AG	Optimierung im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzepts vorgesehen.	Bestandsplan Fahrradabstellanlagen erstellen und Ergänzungen vornehmen.	
22	Fußgänger entlang Hafestraße Richtung Sealife	AG	Verkehrsbeobachtungen bestätigen diesen Hinweis. Verweis auf Allg. 2	Zielwegweisung vor Ort muss auch im Bereich des Domgartens optimiert werden. Touristische Wegweisung optimieren – historischer Stadtrundgang. Verweis auf Allg. 2	
24	Viel Verkehr in der Armbruststraße, Querung für Fußgänger unkomfortabel z.B. KSK + Steinmetzergasse	AG	Der Verkehrswert der Durchgangssachse Große Himmelsgasse-Johannesstraße und Armbruststraße liegt bei über 7.000 Fzge. täglich. Verkehrsreduktionen werden geprüft. Verweis auf PLS 11. Querungssituation ist für den innerörtlichen Bereich nicht ungewöhnlich.	-keine-	
26	Gefahrensituation Fußgänger bzw. Anwohner – Überquerung Schillerweg+ Hafestraße	AG	Lösungsansatz in Zusammenhang mit vorgesehener Querungshilfe Hafestraße in Höhe Hafenvillen. Geländeabtretung der Eigentümergemeinschaft ist jedoch erforderlich. Verweis auf Polit 20	Geländeabtretung der Hauseigentümergemeinschaft muss erfolgen.	
27	Zebrastrreifen: Rulandstraße Richtung Unterführung der B39 sollte auf der Paul-Egell-Straße ein Zebrastrreifen sein, ist in 50er Zone möglich!	AG	Verweis auf Ziffer 21,38 und 45 VEP-vor-Ort/SP-Süd 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 Bezüglich der Anlage eines Fußgängerüberweges, werden leider die erforderlichen Verkehrswerte (Anzahl querende Fußgänger/Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge) nicht erreicht.	-kurzfristig keine- Prüfung der Rahmenbedingungen durch Tiefbauabteilung und Straßenverkehrsbehörde	
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)	AG	Verweis auf Radv 6	Der Bypass in die Schwerdstraße sollte geschlossen werden mit gleichzeitiger Anlage eines Angebotsstreifens ab der Paul-Egell-Straße Richtung Landauer Straße.	
36	Gesamtsituation Bahnübergang Schützenstraße unbefriedigend	AG	Schließzeiten des Bahnübergangs können nicht beeinflusst werden und hemmen auch weiterhin den Verkehrsfluss. Abhilfe	-keine-	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
			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.		
41	Mathäus-Hotz-Straße – keine Zufahrt über Gutenbergstraße / Parkplatz Löffelgasse in Richtung Bahnhofstraße	BSI	Zunächst ist dem Betreiber der Postgalerie zu klären, mit welchen Fahrzeuggrößen angeeignet werden soll. Danach ist zu klären, ob ggf. die Andienung auf lediglich bestimmte Fahrzeuggrößen beschränkt werden muss. In Abstimmung mit der Polizei ist festzulegen, ob Maßnahmen zur Verkehrssicherheit getroffen werden müssen. Diese Maßnahmen sind ein Verkehrsführungskonzept einzubetten, welches auch die Belange des Löffelgassenparkplatzes berücksichtigt.	Abstimmung mit dem Betreiber und der Polizei. Aufstellung eines Maßnahmenkonzepts und planerische Umsetzung desselbigen.	Honorarkosten für Begleitende Untersuchungen ca. € 3.500.
42	Domplatz verkehrsfrei!	BSI	Verweis auf PLS 11	Zielansatz: -Reduktion des Verkehrswertes auf dem Dom platz -Sperrung der Durchfahrt Altstadt am Mittelsteeg (Sackgasse Stuhlbruder-gasse, Pistoreigasse, Holzmarkt -Verkehrsmodel Verkehrsverlagerung berechnen Aber: Vielfältige Nutzergruppen (Gastronomie, Einzelhandel, Hotellerie, Behördenandienung, Rettungswege FFW).	
43	Mathäus-Hotz-Straße öffnen	AG	Verweis auf Ziffer 41	Verweis auf Ziffer 41	
46	Vorschlag: Maximilianstraße beidseitig auf der gesamten Länge die Bordsteine absenken.	AG	Sicherlich eine wünschenswerte aber sehr sehr kostspielige Maßnahme, der kein zwingendes Erfordernis zu Grunde liegt. Aufpflasterungen sind im Straßenzug vorhanden, um niveaugleich auf den Gehweg zu gelangen.	-keine-	
47	Sperrung Durchgangsverkehre Pistoreigasse	AG	Verweis auf Ziffer 13	Zielansatz: -Reduktion des Verkehrswertes auf dem Dom platz -Sperrung der Durchfahrt Altstadt am Mittelsteeg (Sackgasse Stuhlbruder-	

Bürgerbeteiligung VEP vor Ort

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene Maßnahmen	Kostenprognose
				gasse, Pistoreigasse, Holzmarkt -Verkehrsmodel Verkehrsverlagerung berechnen	
49	Lärmbelastung Hafestraße/ Kirrmeierstraße (Lärmkarten ins Internet stellen)	AG	Verweis auf Polit 22 / Hot-Spot Erfolgt im Zuge der 2. Stufe der Lärmaktionsplanes	Lärmminderung durch Einbau neuer Asphaltdecke:(Franz Kirrmeier- Straße)	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 200.000.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit