



Stadt Speyer Verkehrsentwicklungsplan



BS INGENIEURE

Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz

VORENTWURF

Auftraggeber: Stadt Speyer
Projektleitung: Dipl.-Ing. F. P. Schäfer
Projektbearbeiter: Dipl.-Ing. N. Hamacher
Dipl.-Ing. C. Lindner
H. Stigel

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

Ludwigsburg, September 2013

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

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT OBERBÜRGERMEISTER

TEIL A EINFÜHRUNG	6
1. VORWORT	6
2. ANLASS	7
3. AUFGABENSTELLUNG	10
TEIL B VERKEHRSANALYSE	11
4. FLIEßENDER MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	11
4.1 Verkehrserhebungen	11
4.2 Querschnittbelastungen am Außenkordon	13
4.3 Knotenpunktbelastungen	15
4.4 Querschnittbelastungen	18
4.5 Tagesganglinien	20
4.6 Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTV _w)	22
4.7 Verkehrsbeziehungen	25
5. UNFALLANALYSE	28
6. BETRIEBSBEFRAGUNG	30
7. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	32
7.1 Allgemeines	32
7.2 Stadtbussystem 2014	33
8. RUHENDER VERKEHR	37
8.1 Gebietseinteilung des Innenstadtbereichs in Quartiere	37
8.2 Stellplatzangebot	39
8.3 Stellplatznachfrage	41
8.4 Tarifstruktur	41
8.5 Problembereich Deutschen Rentenversicherung	45
8.6 Problembereich Verwaltungshochschule / St. Vincentiuskrankenhaus	46
8.7 Problembereich Diakonissen-Stiftungskrankenhaus	47
8.8 Problembereich St. Guido-Stifts-Platz	48
8.9 Parkleitsystem	48
8.10 Busparkplätze	51
8.11 Stellplatzverfügbarkeit in Industriegebieten	51

9. RADVERKEHR UND FUSSGÄNGERVERKEHR	52
9.1 Allgemeines	52
9.2 Radverkehr	53
9.3 Fußgängerverkehr	57
10. VERKEHRSBEDINGTE EMISSIONEN	59
11. SIMULATIONSMODELL ANALYSEFALL	62
12. LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN	64
12.1 Allgemeines	64
12.2 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen	66
13. RESÜMEE DER VERKEHRSSANALYSE	71
TEIL C KONFLIKTANALYSE / SYNOPSE	72
14. KONFLIKTANALYSE	72
14.1 Allgemeines	72
14.2 Konflikte aus der Verkehrsanalyse BS Ingenieure	74
14.2.1 Konflikte Motorisierter Individualverkehr	75
14.2.2 Konflikte Ruhender Verkehr	77
14.2.3 Konflikte Rad- und Fußgängerverkehr	79
14.2.4 Beschilderung	81
14.3 Politische Prüfaufträge	82
14.4 Bürgerbeteiligung und Politischer Arbeitskreis	83
14.4.1 Bürgerbeteiligung VEP vor Ort	83
14.4.2 Politischer Arbeitskreis	84
14.5 Synopse der Anregungen und Konfliktpunkte	85
14.6 Hot-Spots der Lärmaktionsplanung 2013	85
TEIL D VERKEHRSPROGNOSE	86
15. VERKEHRSPROGNOSE	86
15.1 Allgemeines	86
15.2 Ermittlung der Zuwachsfaktoren	87
15.3 Künftige Strukturdaten	88
15.3.1 Bevölkerungsentwicklung	88
15.3.2 Beschäftigtenentwicklung	90
15.3.3 Motorisierungsentwicklung	92
16. PROGNOSENULLFALL (PF 0)	94
16.1 Allgemeines	94
16.2 Verkehrskennwerte PF 0 (Prognose 2020)	95

TEIL E LEITBILD	97
17. STADTRAT 2012	97
18. LEITBILD	98
19. STRATEGIEKONZEPT	99
20. HANDLUNGSFELDER	100
21. RÜCKKOPPELUNG MIT DER SYNOPSE – ZEITSCHIENE	101
TEIL F VERKEHRSKONZEPT / MASSNAHMENVORSCHLÄGE	102
22. EINLEITUNG	102
23. PLANUNGSFÄLLE VERKEHRSFÜHRUNG INNENSTADT	103
24.1 Allgemeines	103
24.2 Planungsfälle	105
24.2.1 Planungsfall 01 Gilgenstraße	107
24.2.2 Planungsfall 02 Schützenstraße/Mühlturmstraße	108
24.2.3 Planungsfall 03 Domplatz/Armbruststraße	109
24.3 Bewertung der Planungsfälle	110
24.3.1 Planungsfall 01 Gilgenstraße	110
24.3.2 Planungsfall 02 Schützenstraße/Mühlturmstraße	112
24.3.3 Planungsfall 03 Domplatz/Armbruststraße	114
24. RUHENDER VERKEHR (MIV UND RAD)	116
25. ERGEBNISSE DER SYNOPSE	117
26. MASSNAHMENVORSCHLÄGE LÄRMAKTIONSPLAN 2013	170
TEIL G FAZIT - LEITPROJEKTE	171
LITERATUR	174
PLANVERZEICHNIS	176
ANLAGE	
PLÄNE	

TEIL A: EINFÜHRUNG

1. VORWORT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. ANLASS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das vorliegende Gutachtenwerk stellt die Neufassung des Verkehrsentwicklungsplans für Speyer dar.

3. AUFGABENSTELLUNG

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

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

Die Kreisfreie Stadt Speyer hat gegenwärtig ca. 50.000 Einwohner.

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

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

Der Verkehrsentwicklungsplan Speyer geht weiterhin von folgenden Zielsetzungen aus:

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

Dazu hat ein Verkehrsentwicklungsplan in doppeltem Sinne integrativ vorzugehen.

Einerseits sind alle Verkehrsarten wie

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

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

- Verkehr,
- Städtebau und Strukturentwicklung und
- Ökologie

zu berücksichtigen.

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

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

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

Der Erläuterungsbericht zum Verkehrsentwicklungsplan Speyer wird hiermit vorgelegt.

Ludwigsburg, September 2013

BS INGENIEURE

TEIL B: VERKEHRSANALYSE

4. FLIESSENDER MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

4.1

Verkehrserhebungen

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

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

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

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

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

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

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

Folgendes Erhebungsprogramm wurde entwickelt:

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

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

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

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

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

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

Insgesamt wurden die Verkehrskenndaten an 65 Knotenpunkten erhoben.

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

PLAN 01

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

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

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

PLAN 02

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

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

4.2 Querschnittbelastungen am Außenkordon

Das Richtungsübergewicht definiert sich wie folgt:

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

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

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

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

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

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

Für den Gesamtverkehr erhält man wie folgt:

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

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

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

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

4.3 Knotenpunktbelastungen

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

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

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

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

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

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

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

am höchsten belastet.

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

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

4.4 Querschnittbelastungen

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

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

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

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

**4.5
Tagesganglinien**

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

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

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

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

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

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

Tabelle 04: Ergebnisse Dauerzählung 01 Dudenhofer Straße

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

Tabelle 05: Ergebnisse Dauerzählung 02 Wormser Landstraße

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

Tabelle 06: Ergebnisse Dauerzählung 03 Industriestraße

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

Folgende Feststellungen können getroffen werden:

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

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

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

4.6

Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTVw)

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

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

An den **Befragungsstellen** von Speyer ergeben sich für den DTV_w [Kfz/24 h] die folgenden Verkehrskenndaten.

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

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

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

In den nachfolgenden Tabellen sind ausgewählte Querschnittbelastungen für den DTV_w in [Kfz/24 h] nach **Stadtgebieten** unterteilt dargestellt.

Tabelle 08: Querschnittbelastungen DTV_w [Kfz/24 h] – Innenstadt

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

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

Tabelle 09: Querschnittbelastungen DTV_w [Kfz/24 h] – Speyer Süd

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.7 Verkehrsbeziehungen

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

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

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

Durchgangsverkehr

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

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

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

Quell- und Zielverkehr

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

Binnenverkehr

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

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

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

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

Tabelle 12: Verkehrsarten

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

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

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

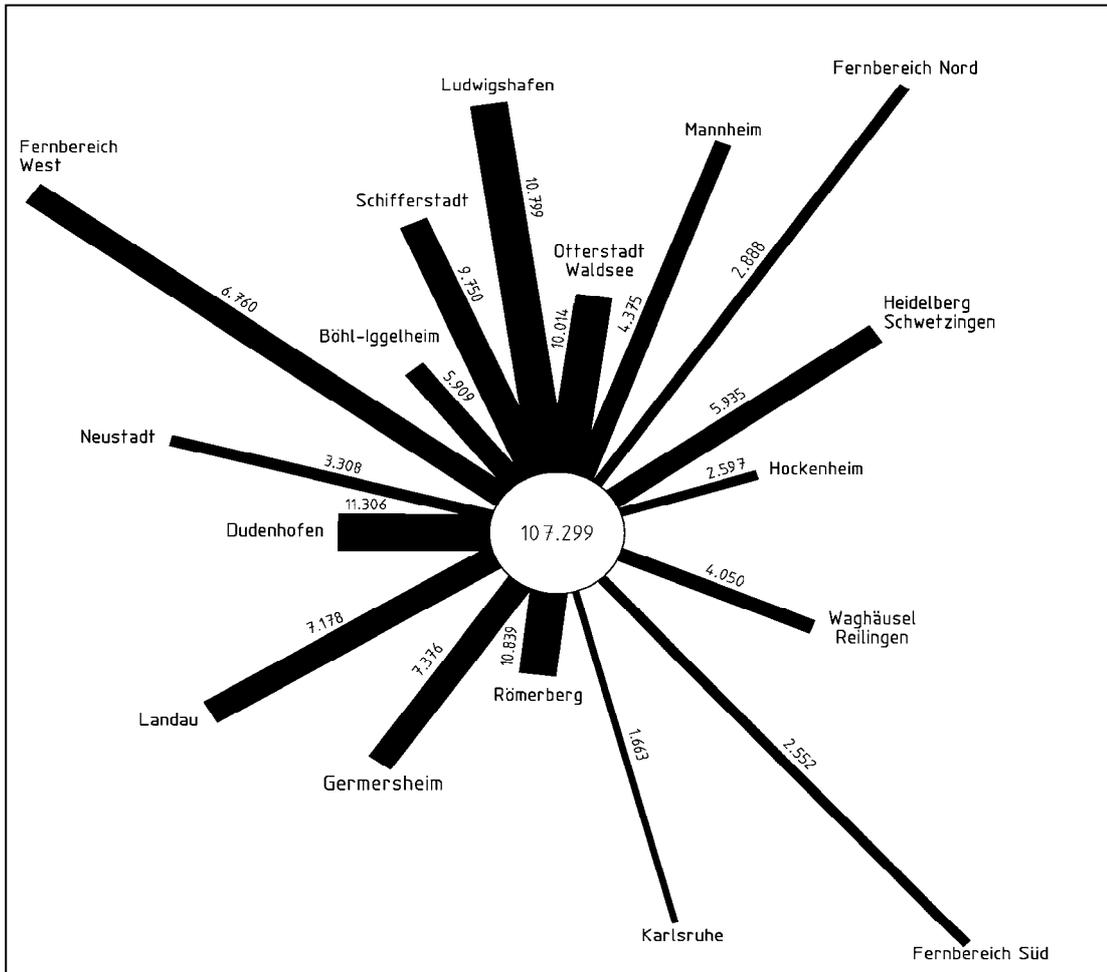
Aufgrund des die Stadt Speyer auf drei Seiten umschließenden Schnellstraßenrings ist dies nachvollziehbar.

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

Durchgangsverkehr gibt es aufgrund des Schnellstraßenrings praktisch keinen.

Die Aufteilung des Quell-/Zielverkehrs auf die umliegenden Ziele zeigt folgende Darstellung (Angaben in Kfz/24 h - Hin- und Rückfahrten):

Abbildung 01: Grafische Darstellung der Verteilung des Quell-/Zielverkehrs



Diese Darstellung macht deutlich, dass sich rund 60 % des Verkehrs von und nach Speyer überwiegend in das nordwestliche Umland orientiert.

Die verkehrsstärksten Fahrtbeziehungen von Speyer führen in die folgenden benachbarten Kommunen:

- Dudenhofen: ca. 11.300 Kfz/24 h
- Römerberg: ca. 10.800 Kfz/24 h
- Raum Otterstadt / Waldsee: ca. 10.000 Kfz/24 h
- Oberzentrum Ludwigshafen: ca. 10.800 Kfz/24 h

Alle weiteren Verkehrsbeziehungen haben eine geringere Belastung.

5. UNFALLANALYSE

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

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

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

Folgende Knotenpunkte/Querschnitte mit Unfalhhäufung können festgestellt werden:

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

* Diese Punkte wurden bereits im Jahr 2012 entschärft.

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

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

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

PLAN 05 Die Querschnitte mit 10 und mehr Unfällen werden auf dem Plan Unfallanalyse dargestellt. Hier sind zudem die Unfallhäufungsstellen gekennzeichnet.

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

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

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

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

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

6. BETRIEBSBEFRAGUNG

Anlage 08

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

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

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

Tabelle 13: Modal-Split der Beschäftigten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR/STADTBUSSYSTEM 2014

7.1 Allgemeines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.2 Stadtbussystem 2014

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

Linie 561

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

Hinweis zu Linie 561:

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

Linie 562

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

Hinweise zu Linie 562:

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

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

Linie 563

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

Hinweise zu Linie 563:

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

Linie 564

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

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

Hinweise zu Linie 564:

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

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

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

Linie 565

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

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

Hinweise zu Linie 565:

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

Linie 566

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

Hinweise zu Linie 566:

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

Linie 567

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

Hinweise zu Linie 567:

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

Zur Gewährleistung der Taktzeiten ist eine Signalisierung mit Busbeschleunigungsmaßnahme an der Einmündung Ziegelofenweg/Franz-Kirrmeier-Straße geplant. Das

Haltestellennetz in den Bereichen der Neuerschließung muss komplett hergestellt und ausgewiesen werden.

Linie 568 / „Römerberglinie“

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

Hinweise zu Linie 568:

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

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

Linie 569

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

Hinweise zu Linie 569:

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

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

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

8. RUHENDER VERKEHR

8.1

Gebietseinteilung des Innenstadtbereichs in Quartiere

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

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

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

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

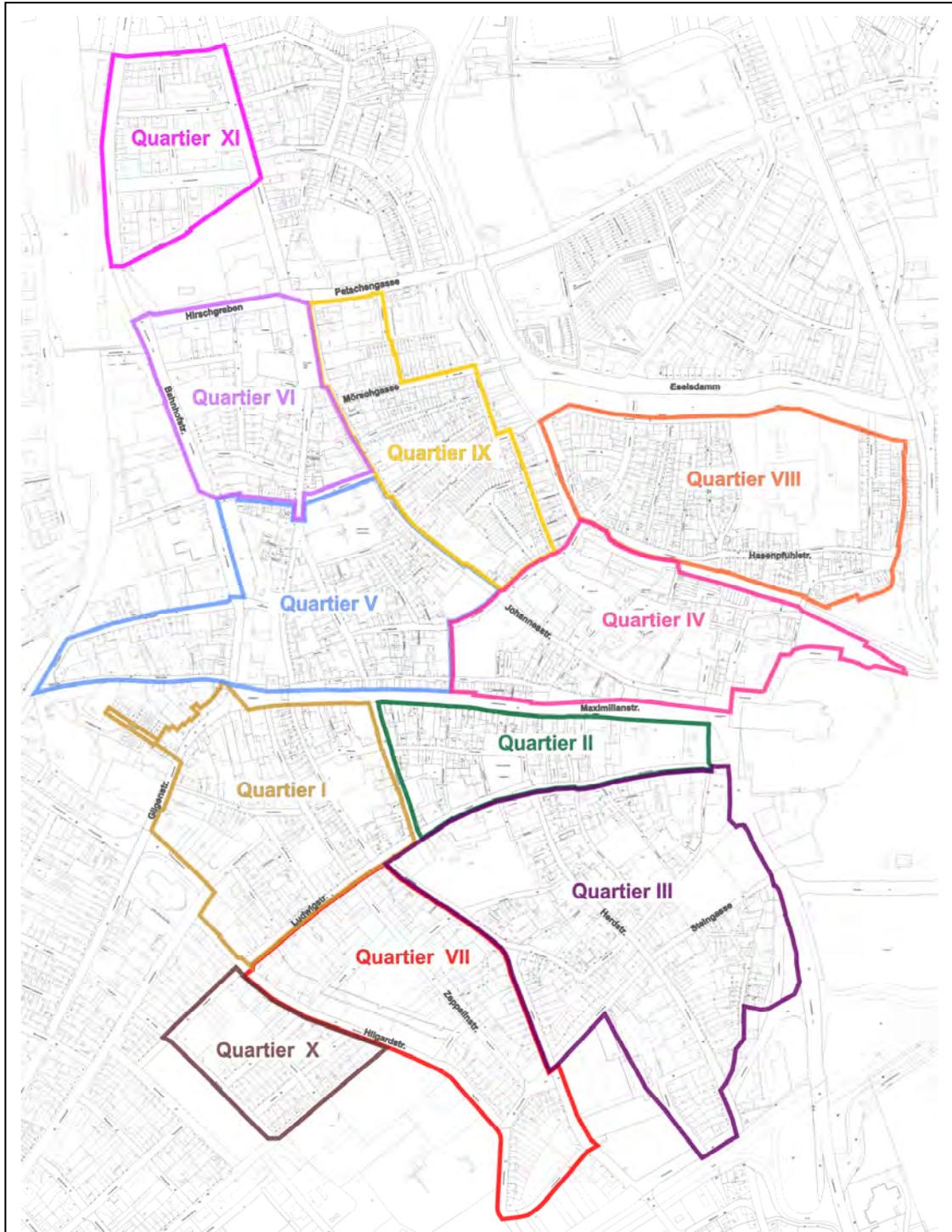
In der nachfolgenden Tabelle ist die Lage der einzelnen Quartiere angegeben:

Tabelle 14: Gebietseinteilung der einzelnen Quartiere

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

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

Abbildung 02: Einteilung des Innenstadtgebiets in Bewohner-Quartiere



**8.2
Stellplatzangebot**

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

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

PLAN 06

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

Tabelle 15: Zusammenstellung der Stellplatztypen je Quartier

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

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

Tabelle 16: Zusammenstellung Parkhäuser/Parkplätze

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

8.3

Stellplatznachfrage

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

PLAN 06

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

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

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

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

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

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

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

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

8.4

Tarifstruktur

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

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

PLAN 06

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

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

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

Für die Parkhäuser gelten die folgenden Parkgebühren:

Tabelle 18: Tarifstruktur der Parkhäuser

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

Fortsetzung Tabelle 18: Tarifstruktur der Parkhäuser

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

8.5

Problembereich Deutsche Rentenversicherung

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

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

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

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

PLAN 07

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

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

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

8.6

Problembereich Verwaltungshochschule / St. Vincentiuskrankenhaus

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

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

Dabei wurde die Stellplatzsituation in den folgenden Straßenzügen untersucht:

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

PLAN 08

Auf Plan 08 ist das Stellplatzangebot und die Stellplatzbelegung dargestellt.

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

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

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

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

8.7

Problembereich Diakonissen-Stiftungskrankenhaus

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

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

In die Parkraumerhebung wurden folgende Straßenzüge aufgenommen:

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

PLAN 09

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

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

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

8.8

Problembereich St. Guido-Stifts-Platz / Hirschgraben

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

PLAN 10

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

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

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

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

8.9 Parkleitsystem

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

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



PLAN 11

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

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

Dasselbe gilt für das Parkhaus Zentrum/Kaufhof welches in der Beschilderung als Ziel Parkhaus Zentrum oder als Parkhaus Zentrum/Kaufhof ausgewiesen wird.



Beispiel PLS Beschilderung in Speyer

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

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

8.10 Busparkplätze

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

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

8.11 Stellplatzverfügbarkeit in Industriegebieten (Beschäftigte + Lieferverkehr)

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

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

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

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

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

9. RADVERKEHR UND FUSSGÄNGERVERKEHR

9.1 Allgemeines

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

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

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

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

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

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

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

9.2 Radverkehr

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

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

PLAN 16

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

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

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

- Teilstück zwischen Steinhäuserwühlsee und Wammsee
- Teilstück Siemensstraße südlich Brunckstraße

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

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

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

Dies gilt insbesondere für die folgenden Straßenzüge:

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

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

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

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

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

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

Die Unfallanalyse hat ergeben, dass vor allem in der

- Wormser Straße
- Bahnhofstraße
- Schützenstraße
- Holzstraße

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

PLAN 15

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

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

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

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

PLAN 17



Neben den baulichen Einrichtungen ist die **Beschilderung** bzw. detaillierte Ausweisung der Radrouten ein wesentlicher Bestandteil eines attraktiven Radverkehrsnetzes. Die o. a. Radrouten sind entsprechend ausgeschildert. Auf Plan 16A sind die Schilderstandorte und die Schilderhalte der Radroutenbeschilderung dargestellt.

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

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

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

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

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

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

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

Entwurf

9.3 Fußgängerverkehr

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

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

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

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

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

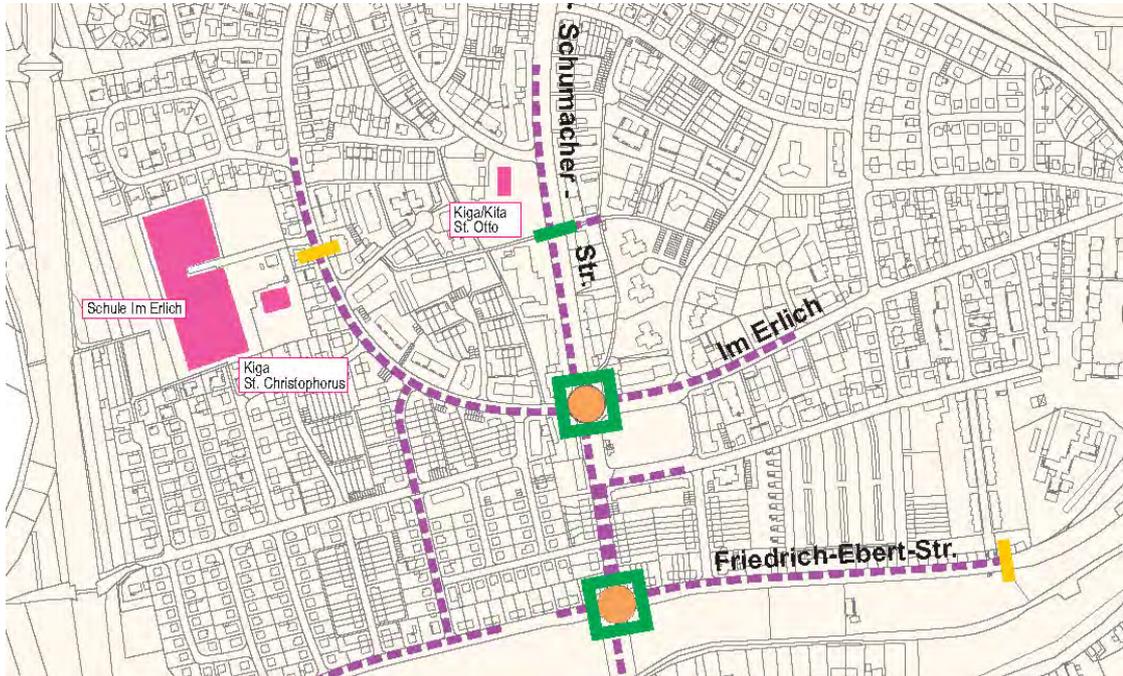
Besonders in den Wohngebieten westlich und östlich der Waldseer Straße fehlen die Fußwegeverbindungen vollständig. An der Westseite des Emanuel-Geibel-Weges fehlt der Gehweg, auch hier sollte über entsprechende Maßnahmen zur Schaffung von Fußwegeverbindungen nachgedacht werden.

PLAN 18

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

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

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



Ausschnitt Schulwegeplan

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

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

PLAN 19

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

10. VERKEHRSBEDINGTE EMSSIONEN – LÄRMAKTIONSPLAN 2012

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

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

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

Tabelle 49: Zeitliche Stufen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

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

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

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

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

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

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

Empfohlene Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastung:

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

Der Verantwortung beim **Klimaschutz** [4] hat sich die Stadt Speyer mit ihrer Klimaschutzleitlinie aus dem Jahr 2008 und dem Klimaschutzkonzept aus dem Jahre 2010 gestellt. Das Konzept dient dazu die in Speyer liegenden CO₂-Einsparpotenziale zu erfassen und Maßnahmen zur Umsetzung zu empfehlen. Ein wichtiges Thema ist hier die Verkehrsbilanz.

Im Bereich Verkehr werden der Kraftstoffverbrauch und die daraus resultierenden Emissionen berechnet. In der Potenzialanalyse wird vor allem auf die Förderung des

ÖPNV und des Radverkehrs gesetzt. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Substitution von Kraftstoffen sowie der Ausbau der Elektromobilität und die Geschwindigkeitsanpassung auf überregionalen Straßen.

Bei einer Verlagerung von 20 % des MIV auf den ÖPNV ist eine potenzielle Reduktion der CO₂-Emissionen von 3,26 % an den Gesamtemissionen zu erwarten. Bei einer Verlagerung von 10 % des MIV auf den Radverkehr ist mit einer Einsparung von 1,6 % auf die Gesamtemissionen zu rechnen. Um diese Ziele zu erreichen ist eine weitere Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs vonnöten.

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

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

11. SIMULATIONSMODELL - ANALYSEFALL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Entwurf

12. LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN

12.1

Allgemeines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 20: Qualitätsstufen

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

¹⁾ Die Stufe F ist erreicht, wenn der Sättigungsgrad größer als 1 ist

12.2

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen

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

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

Tabelle 21: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnungen

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

LSA: Lichtsignalanlage

KVP: Kreisverkehr

frei: Im freien Verkehrsablauf

Fortsetzung Tabelle 21: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnungen

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

LSA: Lichtsignalanlage
 KVP: Kreisverkehr
 frei: Im freien Verkehrsablauf

Fortsetzung Tabelle 21: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnungen

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

LSA: Lichtsignalanlage
 KVP: Kreisverkehr
 frei: Im freien Verkehrsablauf

Fortsetzung Tabelle 21: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnungen

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

LSA: Lichtsignalanlage
 KVP: Kreisverkehr
 frei: Im freien Verkehrsablauf

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



13. RESÜME DER VERKEHRSANALYSE

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

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

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

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

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

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

TEIL C: KONFLIKTANALYSE / SYNOPSE

14. KONFLIKTANALYSE

14.1

Allgemeines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Entwurf

14.2

Konflikte aus der Verkehrsanalyse BS Ingenieure

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

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

Motorisierter Individualverkehr:

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

Ruhender Verkehr:

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

Radfahrer- und Fußgängerverkehr:

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

Beschilderung:

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

Öffentlicher Personennahverkehr:

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

PLAN 22 In einem weiteren Schritt wird das vorhandene Straßennetz in Speyer entsprechend seiner Klassifizierung (Plan 22) dargestellt.

PLAN 21 Auf Plan 21 ist die Straßennetzunterteilung nach Geschwindigkeit dargestellt. Hierbei werden die folgenden Kategorien unterschieden:

- 100 km/h
- 50 km/h
- 50 km /h
- Tempo-30-Zone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Bereich ohne motorisierten Individualverkehr
- Straße, welche dem ÖPNV vorbehalten ist

PLÄNE 23 + 24 Die Pläne zur Konfliktanalyse (Plan 23 + 24) sind die im Folgenden beschriebenen Konfliktpunkte von Speyer zusammengefasst dargestellt.

Die dargestellten Konfliktpunkte wurden in die Synopse aufgenommen und bearbeitet.

14.2.1 Konflikte Motorisierter Individualverkehr

Unfallhäufungsstelle

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

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

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

Mangelnde Leistungsfähigkeit

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

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

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

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

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

Mangelhafte Verkehrsführung

Unter diesen Konfliktpunkt fallen die folgenden Knotenpunkte:

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

Konflikt des städtebaulichen Umfeld mit vorhandener Verkehrsbelastung

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

- Domplatz
- Große Himmelsgasse
- Johannesstraße
- Armbruststraße

14.2.2 Konflikte Ruhender Verkehr:

Konflikte zwischen ruhendem und fließendem Verkehr

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

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

Konflikte durch hohen Parkdruck

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

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

Unerlaubtes Gehwegparken

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

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

Gebietsfremdes Parken

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

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

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

Parken im Haltverbot

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

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

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

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

14.2.3 Konflikte Rad- und Fußgängerverkehr:

Unfälle mit Radfahrern

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

- Wormser Straße
- Bahnhofstraße
- Schützenstraße
- Holzstraße

Unübersichtliche Radwegeführung

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

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

Radweg- oder Gehwegengstelle

Radwegengstelle

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

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

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

Gehwegengstelle

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

Fehlende Rad- oder FußwegverbindungFehlende Radwegverbindung:

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

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

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

- Teilstück zwischen Steinhäuserwühlsee und Wammsee
- Teilstück Siemensstraße südlich Brunckstraße

Fehlende Fußwegverbindung:

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

Ungesicherte Fußgängerquerungen

Ungesicherte Querungen werden insbesondere an den folgenden Knotenpunkten bemängelt:

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

14.2.4 Beschilderung

Fehlende Beschilderung

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

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

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

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

Unklare Wegweisung

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

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

Fehlende Parkierungsbenennung

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

Parkierungsanlagen ohne Einbindung ins bestehende PLS

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

14.3

Politische Prüfaufträge

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

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

Im Einzelnen handelt es sich hierbei um die folgenden Punkte:

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

14.4 Bürgerbeteiligung und Politischer Arbeitskreis

14.4.1 Bürgerbeteiligung

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

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

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

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

Bürger helfen mit

Echte Bürgerbeteiligung bei „VEP vor Ort“



Voll dabei: Das ist echte Bürgerbeteiligung.

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

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

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

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

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



Ausschnitt Informationsbroschüre VEP-vor-Ort

14.4.2 Politischer Arbeitskreis

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

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

wurde in den Arbeitsgruppensitzungen Detailarbeit geleistet.

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

Die in Teil F unter Ziffer 24.2 aufgeführten Planungsfälle:

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

stellen das konkrete Ergebnis der erteilten Arbeitsaufträge dar.

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

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

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

14.5

Synopse der Anregungen und Konfliktpunkte

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

Anlage 09

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

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

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

14.6

Hot-Spots der Lärmaktionsplanung 2013

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

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

TEIL D: VERKEHRSPROGNOSE

15. VERKEHRSPROGNOSE

15.1

Allgemeines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15.2 Ermittlung der Zuwachsfaktoren

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

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

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

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

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

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

15.3 Künftige Strukturdaten

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

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

15.3.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerung von Speyer verteilt sich auf einer Fläche von 43 km², so dass in der kreisfreien Stadt Speyer 1.175 Menschen auf einem km² leben (Einwohnerdichte).

Damit zählt die kreisfreie Stadt Speyer zu den dicht besiedelten Gebieten Deutschlands, wo sich im Durchschnitt 229 Einwohner einen km² Fläche teilen müssen. Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche liegt bei 19 km². Damit ergibt sich eine Siedlungsdichte von 2.800 Einwohnern pro km² Siedlungs- und Verkehrsfläche.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Insgesamt sind wir von 2.171 neuen Wohneinheiten ausgegangen.

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

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

Für die entsprechenden Neubaugebiete wurden im Verkehrsmodell neue Verkehrszellen angelegt.

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

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

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

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

15.3.2 Beschäftigtenentwicklung

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

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

Tabelle 23: Beschäftigte am Arbeitsort

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

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

- Einkaufszentrum Postgalerie (VK ca. 14.000 m²) 336 Stellplätze
- Ärztehaus (Cura Center), Iggelheimer Straße 64 Stellplätze
- Diakonissenkrankenhaus 297 Stellplätze

Südliches Industriegebiet:

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

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

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

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

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

Tabelle 25: Einpendler und Auspendler

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

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

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

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

15.3.3 Motorisierungsentwicklung

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

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

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

Tabelle 26: Pkw-Bestand im Vergleich

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

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

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

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

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

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

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

16. PROGNOSENULLFALL (PF 0)

16.1 Allgemeines

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

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

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

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

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



Ausschnitt VISUM-Modell PLANUNGSFALL 0 Prognose 2025

16.2
Verkehrskennwerte PF 0 (Prognose 2025)

PLAN 25

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

Tabelle 27: Querschnittbelastungen DTV_w [Kfz/24 h] – Vergleich Innenstadt

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

Tabelle 28: Querschnittbelastungen DTV_w [Kfz/24 h] – Vergleich Speyer Süd

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

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

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

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

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

TEIL E: LEITBILD

17. STADTRAT 2012

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

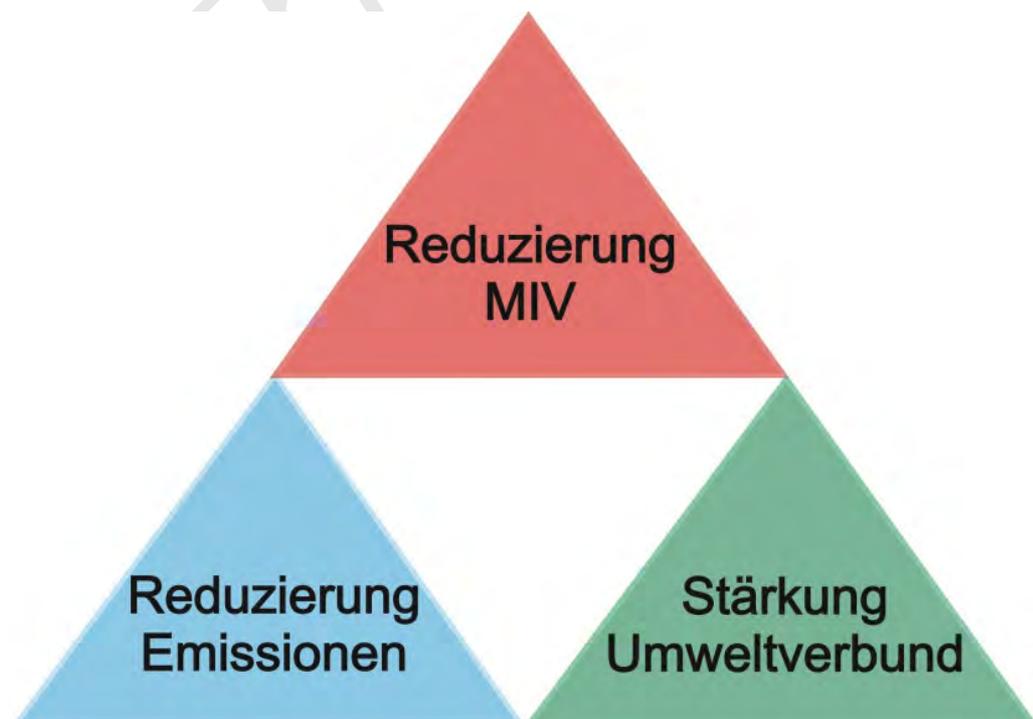
Diese Aufgaben ziehen quer über alle Handlungsfelder hinweg und sind untereinander eng verknüpft.

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

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

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

Abbildung 03: Leitbild Verkehrsplanung der Stadt Speyer



18. LEITBILD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19. STRATEGIEKONZEPT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20. HANDLUNGSFELDER

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

Individualverkehr:

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

Ruhender Verkehr

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

Radverkehr:

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

Fußgängerverkehr:

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

ÖPNV:

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

21. RÜCKKOPPELUNG MIT DER SYNOPSE - ZEITSCHIENE

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

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

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

Entwurf

TEIL F: VERKEHRSKONZEPTION / MASSNAHMENVORSCHLÄGE

22. EINLEITUNG

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

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



Verkehrssituation Domplatz in Speyer

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

23. PLANUNGSFÄLLE VERKEHRSFÜHRUNG INNENSTADT

23.1 Allgemeines

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

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

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

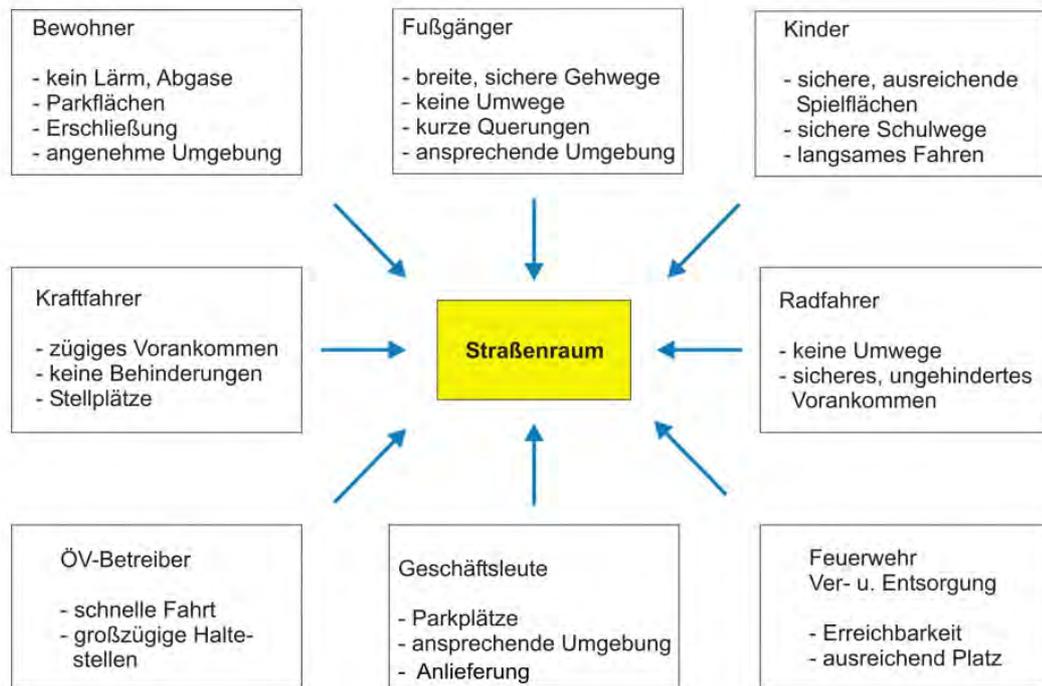
Grundsätzlich lassen sich drei wesentliche Funktionen unterscheiden, die einzelne Straßentypen in unterschiedlichem Maß erfüllen müssen:

- Aufenthalt
- Erschließung
- Verbindung

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

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

Abbildung 04: Nutzungsansprüche an den Straßenraum



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

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

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

- **Verlagerung**
Räumlich (Umgehungen) und intermodal (Angebotsverbesserungen und Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr).
- **Vermeidung**
Förderung von ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr durch positive Öffentlichkeitsarbeit und Einzelmaßnahmen mit hoher Resonanzwirkung.

Größere Bedeutung von Verkehrsverträglichkeitsprüfungen in allen Leitplänen und Stärkung regionaler Planungskompetenzen unter dieser Zielsetzung.

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

23.2 Planungsfälle

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Alle Planungsfälle werden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen untersucht und bewertet (Anmerkung: Die lärmtechnische Bewertung der Planungsfälle erfolgt in der Endfassung des Verkehrsentwicklungsplans).

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

Die Ergebnisse der Planungsfälle sollen hier jedoch vorab detailliert dargestellt werden

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

Tabelle 31: Übersicht Planungsfälle Prognose 2025

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

23.2.1

Planungsfall 01 Gilgenstraße

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

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

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

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

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

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

23.2.2

Planungsfall 02 Schützenstraße/Mühlturmstraße

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

Auch bei diesem Planungsfall werden unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung betrachtet.

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

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

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

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

Nichtsdestotrotz wurden Planungsfälle konzipiert, die über eine Verlagerung des Verkehrs eine Entlastung der maßgebenden Knotenpunkte erreichen möchten.

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

23.2.3

Planungsfall 03 Domplatz/Armbruststraße

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

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

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

Da dieser Zustand dringend einer alternativen Planung bedarf, wurden in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe VEP und dem Büro, welches sich für die Lärmaktionsplanung verantwortlich zeichnet, unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung in diesem Quartier entwickelt und untersucht.

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

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

23.3

Bewertung der Planungsfälle

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

23.3.1

Planungsfall 01 Gilgenstraße

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

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

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

Querschnitt	PF 0	PF 01.1 Vollsperrung	PF 01.2 Teilspernung Süd	PF 01.3 Teilspernung Nord
Bahnhofstraße Nord	18.500 (100 %)	9.900 - 46,5 %	14.750 - 20,3 %	13.950 - 24,6 %
Bahnhofstraße Süd	18.350 (100 %)	5.300 - 71,1 %	11.450 - 37,6 %	11.850 - 35,4 %
Gilgenstraße	17.400 (100 %)	0	9.300 - 46,6 %	7.100 - 59,2 %
	19.700 (100 %)	4.700 - 76,1 %	8.600 - 56,3 %	8.350 - 57,6 %
Untere Langgasse	5.250 (100 %)	5.750 + 9,5 %	5.000 - 4,8 %	5.600 + 6,7 %
	2.750 (100 %)	4.700 + 70,9 %	3.550 + 29,1 %	4.400 + 60 %
Obere Langgasse	10.500 (100 %)	15.700 + 49,5 %	14.400 + 37,1 %	13.700 + 30,5 %
	7.600 (100 %)	14.400 + 89,5 %	12.400 + 63,2 %	11.850 + 55,9 %
Mühlturmstraße Ost	1.650 (100 %)	1.950 + 18,2 %	2.300 + 39,4 %	1.650 0 %
Mühlturmstraße West	4.600 (100 %)	6.750 + 46,7 %	5.850 + 27,2 %	6.250 + 35,9 %
Schützenstraße	14.250 (100 %)	16.100 + 13,0 %	14.400 + 1,1 %	14.100 - 1,1 %
	11.750 (100 %)	19.150 + 63,0 %	15.450 + 31,5 %	15.400 + 31,1 %

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

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

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

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

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

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

Aus diesen Gründen wird dieser Planungsfall nicht zur Weiterverfolgung empfohlen.

23.3.2

Planungsfall 02 Schützenstraße/Mühlturnstraße

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

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

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

Querschnitt	PF 0	PF 02.1 Vollsperrung	PF 02.2 Teilspernung Nord	PF 02.2.1 Nur RE in Ri. Westen	PF 02.3 Teilspernung Süd
Bahnhofstraße Nord	18.500 (100 %)	19.700 + 6,5 %	18.870 + 2,0 %	18.589 + 0,5 %	19.550 + 5,7 %
Bahnhofstraße Süd	18.350 (100 %)	18.470 + 0,7 %	18.480 + 0,7 %	18.974 + 3,4 %	18.650 + 1,6 %
Gilgenstraße	17.400 (100 %)	18.070 + 3,9 %	17.860 + 2,6 %	18.268 + 5,0 %	17.890 + 2,8 %
	19.700 (100 %)	20.830 + 5,7 %	20.390 + 3,5 %	20.739 + 5,3 %	20.650 + 4,8 %
Untere Langgasse	5.250 (100 %)	9.690 + 84,6 %	6.800 + 29,5 %	7.239 + 37,9 %	8.640 + 64,6 %
	2.750 (100 %)	2.010 - 26,9 %	1.280 - 53,5 %	1.681 - 38,9 %	2.840 + 3,3 %
Obere Langgasse	10.500 (100 %)	12.440 + 18,5 %	11.050 + 5,2 %	10.808 + 2,9 %	12.080 + 15,0 %
	7.600 (100 %)	9.470 + 24,6 %	8.140 + 7,1 %	8.169 + 7,5 %	9.110 + 19,9 %
Mühlturnstraße Ost	1.650 (100 %)	1.790 + 8,5 %	1.890 + 14,5 %	1.890 + 14,5 %	1.650 0 %
Mühlturnstraße West	4.600 (100 %)	0	2.790 - 39,3 %	2.350 - 48,9 %	1.190 - 74,1 %
Schützenstraße	14.250 (100 %)	12.650 - 11,2 %	13.630 - 4,4 %	14.126 - 0,9 %	13.000 - 8,8 %
	11.750 (100 %)	12.750 + 8,5 %	12.350 + 5,1 %	11.951 + 1,7 %	12.170 + 3,6 %

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

23.3.3

Planungsfall 03 Domplatz/Armbruststraße

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

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

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

Tabelle 34: Belastungsvergleich PF 0/PF 03 Domplatz/Armbruststraße [Kfz/24 h]

Querschnitt	PF 0	PF 03.2 Sperrung Domplatz ab Großer Pfaffengasse	PF 03.3 Einbahnstraßen Große Himmelsgasse – Armbruststraße ohne Sperrung Domplatz
Große Himmelsgasse	5.800 (100 %)	1.300 - 77,6 %	3.010 - 48,1 %
Armbruststraße	8.100 (100 %)	5.650 - 30,2	3.670 - 54,7 %
Kleine Pfaffengasse	1.250 (100 %)	1.250 0 %	2.430 + 94,4 %
	1.500 (100 %)	1.500 0 %	2.280 + 52,0 %
Domplatz	9.000 (100 %)	3.750 - 58,3 %	7.730 - 14,1 %
Domplatz / Industriestr.	10.150 (100 %)	5.450 - 46,3 %	9.300 - 8,4 %
Große Pfaffengasse	1.250 (100 %)	1.250 0 %	1.260 + 0,8 %
Eselsdamm	5.800 (100 %)	7.450 + 28,5 %	6.610 + 14,0 %
Grüner Winkel	3.240 (100 %)	5.280 + 63 %	3.530 +9,0 %
Pfaugasse	2.900 (100 %)	3.381 + 17 %	3.320 + 14,5 %

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

24. RUHENDER VERKEHR (MIV UND RAD)

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

Insbesondere auffällig waren hier die folgenden Quartiere:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

25. ERGEBNISSE DER SYNOPSE

In Anlage 09 wird auf die Synopse der Anregungen hingewiesen. Die dort dargestellten insgesamt **346 Konfliktpunkte und Anregungen** aus der Bürgerschaft, dem Stadtrat, unserem Büro und der Verwaltung wurden gesammelt und in Kategorien eingeteilt (Stand 25. März 2013).

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

Die bislang vorhandenen Spalten

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

werden ergänzt um die Spalten

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

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

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

Die folgende Tabelle stellt somit das vollständige Maßnahmenkonzept dar und soll damit als Leitlinie für die zukünftige Verkehrsplanung verstanden werden.

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 Fußgängerleitsystem (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 Fußgängerleitsystem) ca. € 20.000.	A+B
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. Neues ÖPNV-Konzept sieht keine Anbindung des Gewerbegebietes Süd über SWS-Haltepunkt vor.		D
MIV 1	Unfallhäufungsstelle B 39 Rheinbrücke	AG	Techn. Entwurfsplanung weitgehend abgeschlossen. Freihändiger Grunderwerb vorgesehen, falls dies scheitern sollte erfolgt Planfeststellungsverfahren.	Zuständigkeit liegt bei RP Karlsruhe; weitere Entwicklung wird verfolgt und begleitet.		D
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.		A+B
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 liegt bei Landesbetrieb Mobilität. Erneuerung der Fahrbahnoberfläche und Modifizierung der Straßenmarkierung		A+B
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 liegt bei Landesbetrieb Mobilität; Erneuerung der Fahrbahnoberfläche und Modifizierung der Straßenmarkierungen		A+B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
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 Spitzenszene ergeben Wartezeiten, die einen Umbau bzw. Ausbau des Knotenpunktes erforderlich machen. Zu empfehlen wäre hierbei, die Ausstattung des Knotenpunktes mit einer Signalanlage. <u>Verweis auf MIV 6</u>	Zuständigkeit liegt bei Landesbetrieb Mobilität. Technische Machbarkeit gegeben; AG VEP sieht jedoch Nähe zu Kreisverkehrsplatz kritisch. Kein zwingender Handlungsbedarf.		A+B
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 Spitzenszene ergeben Wartezeiten, die einen Umbau bzw. Ausbau des Knotenpunktes erforderlich machen. Zu empfehlen wäre hierbei, die Ausstattung des Knotenpunktes mit einer Signalanlage. <u>Verweis auf MIV 7</u>	Zuständigkeit liegt bei Landesbetrieb Mobilität. Technische Machbarkeit gegeben; AG VEP sieht jedoch Nähe zu Kreisverkehrsplatz kritisch. Kein zwingender Handlungsbedarf.		A+B
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. Eine Bypass-Lösung von der Schifferstadter Straße in die Siemensstraße könnte zur Erhöhung der Kreisverkehrsanlage beitragen.		C

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
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.	B+C
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, daher keine weiteren Maßnahmen erforderlich.		D
MIV 15	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Landauer Str. / AS B 39 Nord	AG	<u>Verweis auf MIV 3</u>	Überplanung durch den Landesbetrieb Mobilität ist zurzeit im Gange und sieht eine mit dem Verkehrsrechner der Stadt abgestimmte Signalisierung des Knotens vor.		A+B
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 aufgrund der erheblichen Rückstauproblematik von der Kreuzung Warturm.	Aufweitung des Rechtsabbiegefahrstreifens von der Landwehrstraße in die Wormser Landstraße zur Verstetigung des Verkehrsablaufs.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. €40.000.	A+B
MIV 17	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße / Im Erlich (in Höhe LSA Iggelheimer Straße)	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.		C

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
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-		D
MIV 22	Engpass BÜ Mühlturnstraße	AG	Massive Investitionen bei Untertunnelung. Sperrung Bahnübergang für MIV mit Durchlässigkeit für Fußgänger- und Radverkehr möglich. <u>Verweis auf MIV 21</u>	Prüfauftrag Ausweisung Sackgasse; Untertunnelung für Radfahrer und Fußgänger oder signalisiertes Leitsystem für Querung Fußgänger und Radfahrer (Schrankenanlage); Schließung für motorisierten Individualverkehr. Hierzu sind Abstimmungen mit der DB AG dringend erforderlich.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten für die Unterführung ca. € 450.000. Alternative in Form von Leiteinrichtungen ca. € 5000.	A+B
MIV 23	Mangelhafte Verkehrsführung Hilgardstraße / Schwerdstraße.	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. Geänderte Verkehrsführung unter Bevorrechtigung des Innenstadtrings sollte im Rahmen eines Verkehrsversuchs vorab erprobt werden.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 220.000. Verkehrsversuch: € 1.500	A

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
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.		A+B
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.	A+B
MIV 26:	Hot Spot Lärm Schützenstraße	AG	Umbau ist nach Abschluss der Baumaßnahme Postgalerie beabsichtigt. Zuschussantrag an den LBM wird gestellt.	Lärm mindernder Belag ist hier vorgesehen. 1.BA: Landauer Straße bis BÜ / in 2013 2. BA: BÜ bis Dudenhoferstraße	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 940.000.	A
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“ und somit Erhöhung der Tragkraft auf 60 t.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 1,1 Mio.	A

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
MIV 28	Brückenbauwerk Mörschbrücke 2,8t	AG	Um die Tonnagebeschränkung aufheben zu können müsste die bestehende Brücke abgerissen werden und an dieser Stelle neu aufgebaut werden.	Auch hier wäre die Einführung der „alten“ Verkehrsführung“ durchaus sinnvoll, um den Bereich der Altstadt wieder über den Eselsdamm und nicht über den St.-Guido-Stifts-Platz zu führen. Hierdurch würde sich auch der Verkehrswert in der Armbruststraße reduzieren.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 400.000 €.	A
RuhV 1	Unfälle mit ruhendem Verkehr Wormser Landstraße	220 540	Im Jahr 2010 ereigneten sich insgesamt 29 Verkehrsunfälle, größtenteils im Längsverkehr (abgefahrenere 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.		A+B
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 vorhandenen Stellflächen für PKW entlang des Straßenkörpers ausgedünnt wurden.		D
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; Parkplatzalternativen auf dem Festplatz und im Sackgassenbereich der Karl-Leiling-Allee vorhanden. DRK und Hotel betroffen.		A+B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
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 die Einführung einer durchgängigen Mixed-Park-Regelung auf dem Königsplatz für die Bewohner des Quartiers II zu einer Reduzierung des Parkdrucks führen. Allerdings könnten die Gebühreneinnahmen eine Reduzierung erfahren.		A+B
RuhV 10	Hoher Parkdruck im Quartier VII (Diakonissenkrankenhaus)	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 Stellplatzbestand- und -belegung, Erstellung Konzepts für die Ausweisung von Bewohnerparkbereichen liegen bei ca. € 15.000. Umsetzung Parkraumbewirtschaftungskonzept (Beschilderung, Markierung, Parkscheinautomaten) ca. € 50.000	A+B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
RuhV 11	Hoher Parkdruck im Gebiet Deutsche Rentenversicherung	BSI	<p>Parkdruck entsteht durch Zielverkehre der Rentenversicherung, Berufsschule aber auch infolge der hohen Wohndichte (mehrere Fahrzeuge pro Haushalt zugelassen).</p> <p>Stellplatzbelegung wurde im Rahmen der Verkehrsanalyse erhoben. In der Zeit von 09.00-15.00 Uhr herrscht Stellplatzknappheit infolge der Berufs- und Schulpender.</p> <p>Option Bewohnerparken wird wegen Verlagerung in angrenzende Bereiche ohne den Ausbau weiterer Stellflächen jedoch nicht gesehen.</p>	<p>Stellplatzanzahl DRV :</p> <p>Insgesamt 406Stellplätze (318 Stellplätze Tiefgarage / Wirtschaftshof und 88 Stellplätze PPL Josef-Schmitt-Straße).</p> <p>Parkraumbewirtschaftungskonzept zwar sinnvoll, jedoch wegen der weitläufigen Verdrängungseffekte sehr problematisch.</p>		D
RuhV 12	Hoher Parkdruck im Gebiet Universität / St. Vincentiuskrankenhaus	AG	Gemäß der vorliegenden Stellplatzanalyse, ist selbst in den Verkehrsspitzenzeiten keine Vollauslastung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten gegeben (Plan.-Nr.8).	Grundsätzlich keine, allerdings kann über eine Parkraumbewirtschaftung in den Bereichen Schulen/Krankenhaus eine größere Fluktuation im ruhenden Verkehr erreicht werden.		C+D
RuhV 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-		D
RuhV 14	Unerlaubtes Gehwegparken in Gewerbegebiet Ost	BSI	Die vorhandenen Gewerbebetriebe halten keine ausreichenden Stellflächen für die Beschäftigten vor, weshalb Parkvorgänge im öffentl. 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.		B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
RuhV 15	Unerlaubtes Gehwegparken in Gewerbegebiet West	AG BSI	<u>Verweis auf RuhV 14</u>	.		B
RuhV 17	Lkw-Parken im Haltverbot Siemensstraße	AG	Problematisch 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.		C
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.		A+B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 1	Unfälle mit Radfahrern Bahnhofstraße	AG BSI	Im Jahr 2010 ereigneten sich insgesamt 3 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung. Eine Unfallhäufungslinie ist nicht erkennbar. Ungünstig ist der gesamte Verlauf des Radweges, der aufgrund der jetzt gültigen StVO-Vorgaben nicht mehr den Richtlinien entspricht.	<p>Abhilfemöglichkeit wäre hier die Nutzungspflicht des Radweges durch Abbau der VZ 241 (getrennter Geh- und Radweg) anzuordnen und den Radverkehr verkehrsbegleitend zum MIV fahren zu lassen. Alternativ kann der bisherige benutzungspflichtige Radweg als „anderer“ Radweg weiter genutzt werden.</p> <p>Hinweis: Tiefbautechnischer Zustand der Straße muss ordnungsgemäß sein. Weiterhin Lichtsignalanlage müssen Räumzeiten des Radverkehrs berücksichtigen. Markierungen an den LSA müssen angebracht werden (Voraufstellflächen).</p> <p>Kosten fallen in nicht unerheblichem Maße an.</p> <p>Programmierung der LSA pro Anlage ca. € 7200.</p> <p>Die Fahrbahndecken sind zu erneuern sowie die Straßenabläufe auf Höhe zu setzen.</p>	<p>Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 320.000 €.</p> <p>Eine genaue Untersuchung des Straßenaufbaus muss noch erfolgen.</p>	A+B
Radv 2	Unfälle mit Radfahrern Schützenstraße	BSI	In der Schützenstraße ereigneten sich im Jahr 2010 6 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung mit 2 Leichtverletzten. <u>Verweis auf MIV 26</u>	Vollausbau der Schützenstraße mit besserem Fahrbahnbelag.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 940.000.	A

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 3	Unfälle mit Radfahrem 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.	A
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. STOP für ausfahrenden MIV aus Steingasse bereits verkehrsbehördlich angeordnet, daher keine weiteren Maßnahmen erforderlich.		D
Radv 5	Unzureichende Radwegführung Knotenpunkt Iggelheimer Straße / Kurt-Schumacher-Straße / Landwehrstraße	AG	StVO-konforme Radwegführung entlang der Verkehrsachse ist nicht gegeben.	Maßnahmen wurden in großen Teilen getroffen. Überplanung des gesamten Verkehrsknotens, wenn Fa. Lidl mit Grundstückserwerb einverstanden.	Überschlägig ermittelte Honorarkosten für die Vorplanung ca. € 10.000.	B
Radv 6	Unzureichende Radwegführung 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. Kosten für Umsetzungsmaßnahmen können erst nach Entwurfsplanung ermittelt werden.	B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 7	Radwegeengstelle Mühlturnstraße 30	AG	<u>Verweis auf RuhV 3 und MIV 22.</u>	Engstelle durch Ausdünnen der Parkflächen behoben. Sperrung des Bahnübergangs Mühlturnstraße für den MIV.		D
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.	<p>Abhilfemöglichkeit wäre hier die Nutzungspflicht des Radweges durch Abbau der VZ 241 (getrennter Geh- und Radweg) anzuordnen und den Radverkehr verkehrsbegleitend zum MIV fahren zu lassen. Alternativ kann der bisherige benutzungspflichtige Radweg als „anderer“ Radweg weiter genutzt werden.</p> <p>Hinweis: Tiefbautechnischer Zustand der Straße muss ordnungsgemäß sein. Weiterhin Lichtsignalanlage müssen Räumzeiten des Radverkehrs berücksichtigen. Markierungen an den LSA müssen angebracht werden (Voraufstellfläche).</p> <p>Es fallen in nicht unerheblichem Maß Kosten an.</p> <p>Bei einem Vollausbau des Straßenkörpers könnte hier eine komplette Neuordnung der Verkehrsströme erfolgen.</p>	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 1.620.000 (Vollausbau).	B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 10	Radwegbreite zu gering in Burgstraße (Bahnseite)	AG	Problematik liegt in baulichem Zustand, der nicht StVO-konform ist.	Alternativen wurden in der Stadtratssitzung vom 24.08.2011 vorgestellt. Lösung: Aufhebung der Benutzungspflicht <u>Verweis auf Radv 8</u>		B
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.		D
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 Straßenteilstücks zur Verbreiterung des Straßenquerschnitts. Breite Fahrbahn. 7,47 m; Breite Schutzstreifen. 1,25 m. Sicherheitsabstand Längsparkplätze: 0,50 m Breite der Fahrbahn wegen Innenstadtring und Busverkehr 6 m. Folge: Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens unter beengten Verhältnissen, permanentes Überfahren, möglich. Allerdings muss dies im Kontext zu einer möglichen Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Bahnhofstraße und Wormser Landstraße gesehen werden.		B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
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.		D
Polit 2	Lkw-Parken Gewerbegebiet Ost	AG	<u>Verweis auf Polit 1</u>			D
Polit 3	Lkw-Parken Gewerbegebiet West	AG	<u>Verweis auf Polit 1</u>	Parkfläche entlang Siemensstraße wird eingerichtet. Wird mit Parkscheibenregelung nur für Lkws ausgewiesen, damit Fluktuation bezüglich der Nutzung sich erhöht. Die Fläche soll asphaltiert werden.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 50.000 €.	A+B
Polit 4	Situation Wormser Landstraße	AG	<u>Verweis auf RuhV 1</u>	Stellplätze ausdünnen		B
Polit 5	Radverkehr Siemensstraße	AG	Radweglücke zwischen angrenzenden Gewerbebetrieben bis Einmündung Brunckstraße vorhanden.	Lückenschluss bei Bereitstellung der Haushaltsmittel	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 80.000.	A+B
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 Wegeführung in die Vincentiusstr. besteht keine Verpflichtung.		D

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
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 Postplatz wäre erforderlich, um gleichberechtigte Mischfläche zu schaffen (Postplatz/Gilgenstr./Bahnhofstr.) Gegenwärtiges Nutzungskonglomerat Landesstraße/Buslinienkreuzungspunkt/Hauptverkehrsachse lassen eine solche Umstellung eigentlich nicht zu. Politischer AK VEP lehnt Shared Space ab.		D
Polit 8	Verkehrssituation Normand-Gelände	220	<u>Verweis auf RuhV 10</u>	Verkehrsrechtliche Anordnung zur Ausweisung eines Tempo-30-Bereiches ist erfolgt. Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes unter Beteiligung der Bewohner (Befragung).		A+B
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. Verkehrsversuch hat sich bewährt. Daher keine weiteren Maßnahmen.		D
Polit 10	Fußgängerquerungen Bartholomäus-Weltz-Platz	220 540 Polizei FBL 2	Die Dauer der Schaltphasen für Fußgänger an den Lichtsignalanlagen wurde kritisiert. Änderung veranlasst. <u>Verweis auch auf MIV 23</u>	Die Grünzeit für Fußgänger wurde beim Umbau der Anlagen generell von 8 auf 10 Sekunden erhöht. Ansonsten kein Abhilfebedarf, da signalisierte und sichere Querungsmöglichkeit..		D

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
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. Daher sind keine Maßnahmen vorgesehen. Die Problematik wird nach dem Bau der S-Bahn aber weiter zunehmen.		D
Polit 12	Bewohnerparken Lindenstraße	AG	<u>Verweis auf RuhV 10</u>	Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes unter Beteiligung der Bewohner (Befragung).		A+B
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.		A+B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
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.	<p>1.Stufe: Fußgängerdruckkempel = ca. € 35.000 (€ 30.000 EUR + ca. € 5.000 Blindeneinrichtung)</p> <p>2.Stufe: Vollsignalisierung = ca. € 85.000 (€ 70.000 LSA + ca. € 15.000 Blindeneinrichtung)</p>	A
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 Straßenbaulastträger umgesetzt.	-keine-		D
Polit 16	Postgalerie/Umbau Postplatz	BSI 520	Im Rahmen des Stadtumbauprojektes „Entwicklungsband Kernstadt-Nord“ wird die Umgestaltung des Postplatzes als eine Maßnahme im integrierten Entwicklungskonzept aufgenommen. Dabei geht es in erster Linie um eine Optimierung der Verkehrsflächen und ggf. gestalterischen Anpassungen. Eine komplette Umgestaltung/Neuorganisation der Platzfläche ist nicht vorgesehen.	Planungsfall Sperrung Postplatz mit Umfeldbelastung wurde erstellt und der politischen AK VEP vorgestellt. Detailplanung setzt separaten Planungsauftrag voraus der die stadtgestalterischen, verkehrs- und ÖPNV-technischen sowie tiefbautechnischen Belange berücksichtigt.		C+D

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 17	Umbau Hirschgraben / Bahnhofstraße	520 540	<p>Sowohl im Zusammenhang mit der Umgestaltung des St.-Guido-Stiftsplatzes, als auch im Stadtumbauprozess „Entwicklungsband Kernstadt-Nord“ wurde die Erforderlichkeit des Umbaus diskutiert und für notwendig erachtet.</p> <p>Daher wird dies als eine Maßnahme im integrierten Entwicklungskonzept aufgenommen.</p> <p>Über die Umsetzungspriorität innerhalb des Stadtumbauprojektes ist – auch in Abhängigkeit von noch zu bewilligenden Fördergeldern – noch zu entscheiden.</p> <p><u>Verweis auf RadV 13</u></p>	<p>Wegfall aller Stellplätze auf der südlichen Seite d. Hirschgrabens durch Haltverbotsregelung. Alternativen für die Umgestaltung der Signalisierung des Knotens:</p> <p>a) Einrichtung einer weiteren signalisierten Fußgängerfurt auf der Südseite.</p> <p>b) Radwegebenutzungspflicht Bahnhofstraße aufheben; Vorgrün schalten; anderer Radweg belassen, vorgezogene Aufstellungsfläche an Signalanlage schaffen.</p> <p>c) Rechtsabbiegesignalisierung Bahnhofstraße/Hirschgraben und Hirschgraben / Bahnhofstraße aufheben, FGÜ anlegen und Radfahrerfurt schaffen.</p> <p>d) Verkehrsverstetigung Am Hirschgraben durch Verlängerung der Rechtsabbiegespur Richtung Bahnhofstraße; Wegfall von Stellplätzen in Parkbucht auf nördlicher Seite.</p>	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 490.000:	A+B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 18a	Anbindung Otterstadter Weg-Erlenweg (Wendemöglichkeit)	AG BSI	Vorliegend handelt es sich um ein bereits geführtes und abgeschlossenes Verwaltungsverfahren, in dem Teile der Anwohner des Otterstadter Weges die Öffnung des Erlenweges verlangen. Hiergegen spricht sich wiederum ein Teil der Anwohner des Erlenweges und Maulbeerstücks aus. Ergebnis: Sollten verkehrliche Maßnahmen beschlossen werden, wäre eine Widmung erforderlich. Hierüber ist eine politische Entscheidung herbeizuführen. Eine zeitliche Dringlichkeit ist aus Sicht der Verwaltung nicht gegeben.	Auch im Hinblick auf die ausreichende Wendemöglichkeit an der letzten Einmündung zum Thomashof, lässt sich das Erfordernis eines Verkehrskreisels in Abrede stellen. Wird durch einen politischen Beschluss die Widmung der Straße vorgenommen, wird die Verwaltung entsprechend des Beschlusses handeln.		D
Polit 18b	Anbindung Otterstadter Weg / Waldseer Str.	AG	<u>Verweis auf MIV 13</u>			B+C
Polit 19	Fußweg im Neubaugebiet Rheinufer-Nord (über Mäuseweg)	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-		D
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.	A

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 21	Parkplatzsituation an der Woogbachschule	AG	Zwischenzeitlich wurde Stellplatzkapazität im Anschluss an den Neubau der Sporthalle erweitert. Keine weitere Veranlassung mehr erforderlich.	-keine-		D
Polit 22	Lärmsituation Hafensstraße	250 540	Hot-Spot Lärmaktionsplanung / 2. Stufe Lärmkartierung	Lärminderung durch Einbau neuer Asphaltdecke.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 100.000.	A
Fußg 1	Fehlender Gehweg Emanuel-Geibel-Weg	540	Problematik vorhanden; Ausbaumangel gegeben. Behebung nur durch Geländeabtretung möglich; Anliegerbeiträge 75%.	Auf den angrenzenden Rasengrundstücken wären Stellplatzerweiterungen 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.		C
Fußg 2	Fehlende Gehwegverbindungen in Speyer-Nord westlich und östlich der Waldseer Straße	AG BSI	Querungshilfen sowohl in der Waldseer Straße als auch Spaldinger Straße sind in ausreichendem Maße vorhanden. Verweis auf VEP-vor-Ort / SP-Nord 1-12	Die vorhandene Querungshilfe in Höhe des Eichenweges ist zu erneuern. Bau Pfortnerampel Waldseer Str./Am Sandhügel/Ruhhecke		A

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Fußg 3	Ungesicherte Querung für Fußgänger in Schützenstraße	AG	Die Nutzung des Fußgängerüberweg Schützenstraße/Mühlturmstraße bzw. der signalisierten Knoten Gedächtniskirche und Obere Langasse ist zumutbar. Eine Sperrung des Bahnüberganges Mühlturmstraße würde wegen der Verringerung des Verkehrswertes Abhilfe schaffen. <u>Verweis auf MIV 22.</u>	Sperrung Bahnübergang Mühlturmstraße für den MIV. Allerdings Einzelhandelsgeschäfte und Parkplätze nur noch über Bahnhofstraße erschlossen. Sehr starker Anstieg des Verkehrswertes in Mühlturmstraße und Untere Langasse.		A+B
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 (zzgl. Blindenleitelemente ca. 5.000 €)	B+C
PLS 1	Unklare Wegweisung Bademaxx	AG BSI	Dieser Themenpunkt wurde bereits abgearbeitet und der Bademaxx wird zukünftig sogar an der B 39/AS-Zentrum mit einem Piktogramm ausgewiesen (in 11/2012 erfolgt). Dennoch sollte das gesamte Wegweisungssystem im Stadtgebiet eine Überarbeitung erfahren. <u>siehe hierzu auch Allg. 2.</u>	Überarbeitung Zielwegweisung- Das gesamte dynamische und statische Parkleitsystem ist nach über einem Jahrzehnt an die veränderten Gegebenheiten anzupassen. Hierzu ist ein separater Kostenvoranschlag einzuholen.	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption des Parkleitsystems ca. € 25.000.	A+B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
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 Parkleitsystem € 25.000.	Be- und Parkca. A
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.	<u>Siehe hierzu auch PLS2</u>		A
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.	<u>Siehe hierzu auch PLS2</u>		A
PLS 5	Fehlende Nennung der Parkierung Hirschgraben	BSI	Die Parkplätze Am Hirschgraben, sind im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Der Kfz-Fahrer hat Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.	<u>Siehe hierzu auch PLS2</u>		A
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.	<u>Siehe hierzu auch PLS2</u>		A
PLS 7	Parkierungsanlage nicht im PLS Neufferstraße	BSI	Der Parkplatz Neufferstraße ist im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.	<u>Siehe hierzu auch PLS2</u>		A

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
PLS 8	Parkierungsanlage nicht im PLS Untere Langgasse	BSI	Die Parkplätze Untere Langgasse (Privatstellflächen) sind im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.	<u>Siehe hierzu auch PLS2</u>		A
PLS 9	Parkierungsanlage Agentur für Arbeit nicht im Parkleitsystem vorhanden	BSI	Der Parkplatz der Agentur für Arbeit / ehemals Mini-Mal ist im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.	<u>Siehe hierzu auch PLS2</u>		A
PLS 10	Parkierungsanlage Volksbank nicht im Parkleitsystem	BSI	Der Parkplatz Volksbank ist im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.	<u>Siehe hierzu auch PLS2</u>		A
PLS 11	Verkehrsachse Große Himmels-gasse/Johannesstraße/Armbruststraße; „Projekt“ Kernstadt Nord	520 BSI	Der Verkehrswert liegt auf dieser Achse bei ca. 7.500 Kfz/Tag, welche über den Domplatz ein- und überwiegend durchfahren.	<u>Zielansatz:</u> -Reduktion des Verkehrswertes auf dem Domplatz -Sperrung der Durchfahrt Altstadt am Mittelsteg (Sackgasse Stuhlbrudergasse, Pistoreigasse, Holzmarkt -Verkehrsmodell Verkehrsverlagerung berechnen <u>Aber:</u> Vielfältige Nutzergruppen (Gastronomie, Einzelhandel, Hotellerie, Behördenandienung, Rettungswege FFV).	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 1.777.000.	A+B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP-Gespräch mit Seniorenbeirat: 25.10.2011						
1	Burgstraße / Seniorenheim (Geschwindigkeit und Fußgängerquerung)	AG	<u>Verweis auf FußG 4</u>			B+C
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		A+B
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.		A+B
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 Radwegenetz ist diesbezüglich auf die Anforderung und Umsetzung der StVO-Novelle zu überplanen.	Bildung einer Arbeitsgruppe.	A

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.11.2011/SP-Nord						
15	Busverkehr Linie 564 über Nußbaumweg/Birkenweg führen => nicht mehr über Waldseer Straße/ Am Sandhügel	AG	Neuausschreibung Busverkehr steht im Jahr 2013 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		A
16	Bessere Einfahrtmöglichkeit vom Otterstadter Weg in Waldseer Straße	BSI	Ein- und Ausfahrtssituation mit Einfädeln in den fließenden Verkehr Richtung Verkehrsknoten Tullastraße/Spaldinger Straße auch aufgrund der Gefällstrecke schwierig. Verweis auf MIV 13	Überplanung in Zusammenhang mit Unfallhäufungspunkt Waldseer Str./Spaldinger Straße		C
18	Spaldinger Straße: Parken auf dem Grünstreifen bzw. Radweg. Selbstgemachte Stellplätze im Grünbereich.	AG	Regelungen der Straßenverkehrsordnung greifen nicht, da kein öffentlicher Verkehrsraum.	Abhilfe wäre über eine Grünflächensatzung zu schaffen.		B
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.	A+B
20	Die Ampelschaltungen am Wartturm und Tullastraße besser aufeinander 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 verkehrsabhängige Schaltung.		E

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.11.2011/SP-Nord						
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.		C
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		C
26	Radweg Spaldinger Straße/Bussardweg nicht optimal	AG	Verkehrsschau wurde 2. Quartal 2012 durchgeführt	Fahrbahnleiter an Bushaltestelle entfernen und Radweg durchgängig an Bussardweg vorbeiführen.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 5.000.	B
27	Lärmentwicklung Stadtgebiet B9/BAB61	250 520	Bereits im Rahmen der Anhörung der Stadt Speyer zum Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der BAB61 wurde auf die Erforderlichkeit umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen hingewiesen. Diese Anregungen werden derzeit vom Landesbetrieb Mobilität abgearbeitet.	Verlauf Planfeststellung abwarten		B
28	Verbindungswege Erlenweg/ Otterstadter Weg, Waldseer Straße/ Otterstadter Weg (Grunderwerb?)	AG	Grunderwerb im Erlenweg und Maulbeerstück setzt Einverständnis der Eigentümer voraus um Fahrbahnverbreiterung zu erreichen. Damit ist nicht zu rechnen.	-keine-		D
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 2013 geplant		A

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.11.2011/SP-Nord						
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.	B
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 Fußgängeraufkommens zwischen Festplatz und Domplatz ist die Verkehrsentslastung notwendig.	-keine-		D
36	Stadtplanerische Entwicklung Bundeswehrekaserne – Verkehrszunahme Warturm 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.		C

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
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.	Lückenschluss wird empfohlen, um Fehlfahrten und Fehlverhalten der Radfahrer zu vermeiden.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 85.000.	C
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 Kostenübernahme.	Machbarkeitsuntersuchung wurde durchgeführt; Gespräch unter Firmenanliegern erfolgt.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 35.000 (zzgl. Planungskosten)	D
3	Burgstraße / Fußgängersicherheit der Altenheimbewohner und Radwegproblematik, Tempo-30-Zone?	AG	Verkehrsschau wurde durchgeführt. In Tempo-30-Bereichen dürfen keine Fußgängerüberwege oder Druckampeln eingerichtet werden. <u>Verweis auf Fußg 4</u>	Fußgängerdruckampel prüfen.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 25.000 (zzgl. Blindenleitelemente ca. € 5.000)	B+C
4	<u>THEMA PARKEN</u> 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.		E
6	Parkdruck Am Woogbach / Am Wasserturm. Einbahnregelung Josef-Schmitt-Straße – Kontrolle Verkehr	220	Einbahnregelung Josef-Schmitt-Straße nicht Ziel führend, da Geschwindigkeitsniveau steigt und erhebliche Umwege für die Erschließung des Wohngebietes entstehen. <u>Siehe Ruh 11</u>	Verkehrsüberwachung wird durchgeführt		D
7	Am Wasserturm Parkausweise (Bewohnerparken)	220	<u>Siehe Ruh 11</u>	Ohne die Ausweisung zusätzlicher Stellplatzkapazitäten treten unangenehme Verlagerungs- und Verdrängungseffekte ein.		D

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
11	Ausfahrt am Schlecker gefährlich (parkende Autos)	AG	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Einmündung ist kein Unfallhäufungspunkt.	-keine-		D
12	THEMA RADFAHRER Ludwig-Uhland-Straße – Ampel Theodor Heuss-Straße – Signalisierung der Radfahrer in der Theodor-Heuss-Straße	AG	Verkehrsschau soll durchgeführt werden.	Gesamtes Radwegenetz wird auf der Grundlage der StVO-Novelle auch in Bezug auf die Freigabe von Einbahnstraßen überprüft. Bildung einer Arbeitsgruppe. Eigener Signalgeber für Radverkehr?	Kosten können erst nach genauer Inaugenscheinnahme der Situation angegeben werden.	B
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. <u>Verweis auf Radv 5 und Ziffer 1</u>	Gesamtes Radwegenetz wird auf der Grundlage der StVO-Novelle auch in Bezug auf die Freigabe von Einbahnstraßen überprüft. Bildung einer Arbeitsgruppe. Verkehrs- und tiefbautechnische Überplanung des gesamten Knotens. Radwegverbreiterung des kurzen Teilstücks. Geländeabtretung Lidl erforderlich.	Planungskosten ca. 25.000,-€	B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
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.		B
15	Alle Einbahnstraßen im Quartier gegenläufig für RadfahrerInnen öffnen	AG	Mindestvoraussetzungen der StVO-Novelle müssen erfüllt sein. <u>Verweis auf Ziffer 14</u>	<u>Verweis auf Ziffer 12</u>		B
16	Burgstraße: Tempo-30-Zone besser für Radverkehr	AG	<u>Verweis auf Fußg 4, Radv 10 und Ziffer 12</u>	Benutzungspflicht Radweg aufheben; Tempo 30-Zone lässt kein Fußgängerüberweg oder alternativ Fußgängerdruckampel zu. Prüfung Fußgängerdruckampel unter Beibehaltung des Tempo-50-Bereiches Nähe Altenheim.		B
19	<u>THEMA GESCHWINDIGKEIT</u> Im Erlich fahren die Autos zu schnell. Überprüfung Tempo 30	220 PI SP	Hinweis wird nachgegangen.	Geschäft der laufenden Verwaltung. Traffic-Counter aufstellen; PI Speyer wird um Überwachungsmaßnahme gebeten		A
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- <u>Verweis auf Ziffer 19</u>		A

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
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.		A
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.	Geschäft der laufenden Verwaltung. Traffic-Counter aufstellen; PI Speyer wird um Überwachungsmaßnahme gebeten		A
28	<u>THEMA SIGNALANLAGEN</u> Iggelheimer Straße: Signalanlage Fahrspuraufteilung Höhe Lidl	AG	Verkehrsfläche nicht ausreichend vorhanden; Fahrspuraufweitung würde zur Blockade der Ausfahrten LIDL, ALDI führen.	-keine- <u>Verweis auf Ziffer 13</u>		B
29	Grünpfeilregelung Friedrich-Ebert-Straße/ Iggelheimer Straße	220 540	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Rückstau zur „Rushhour“ am signalisierten Knoten durch Rechtsabbieger Iggelheimer Straße. Verkehrsversuch läuft bis 09/2013.	Verkehrsversuch mit der Anlage einer Fahrradfurt mit Fußgängerüberweg (Schulwegsicherheit);	Kosten für die Einrichtung und Durchführung des Versuchs ca. € 5000.	A
30	Grüner Abbiegepfeil sollte häufiger sein, z.B. Baumwollspinnerei	AG	<u>Verweis auf Ziffer 29</u>	<u>Verweis auf Ziffer 29</u>		A
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-		D

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
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-		D
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.		D
34	<u>THEMA FUSSGÄNGER</u> Vor dem Haus Pannonia Überquerungshilfe Friedrich-Ebert-Straße. Bürgersteig endet zu früh, soll weitergeführt werden, Straßenquerung jetzt gefährlich!	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-		D
36	<u>THEMA BUS</u> Busanbindung abends schlecht (raus nach Speyer-West)	ÖPNV	Anbindung bis 20.00 Uhr; danach Option AST-Verkehr; Überplanung im Rahmen der europaweiten Ausschreibung	Beschlussfassung im Stadtrat aufgrund Vergabevorschlag abwarten. --keine--		D
41	<u>THEMA ALLGEMEIN</u> L528/Iggelheimer Straße: Direkte Zufahrt zu Cura-Center, Entlastung Verkehrskreisel	AG	<u>Verweis auf Ziffer 2</u>	<u>Verweis auf Ziffer 2</u> Bei Kostenübernahme Umsetzung möglich.		D
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“	Jährliche Kontrollmaßnahmen in Abstimmung mit Polizei, Schulleitungen und Elternbeiräten. Einführung eines „Schülerlotsendienstes“ in Eigenregie der Elternschaft.		D

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
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	Sichtdreieck wurde durch Aufbringen von Parkwinkelmarkierungen deutlich verbessert.		D
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 nahezu unmöglich.	Ausweisung einer von der Friedrich-Ebert-Straße abführenden Einbahnstraße erscheint sinnvoll. Anwohnerbefragung ist vorgesehen		A
47	Pulvermühlweg/Kurt-Schumacher-Straße: Litfaßsäule behindert Sicht	530 540	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Einmündung ist kein Unfallhäufungspunkt. Sichtbehinderung bedingt gegeben.	Beseitigung veranlassen; alternativer Standort in unmittelbarer Nähe steht nicht zur Verfügung.		A+B
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		D
55	Woogbachtal zu unsicher für Kinder, Beleuchtung, Jugendliche auf Kinderspielplatz	PI SP 510	Beschwerden wurde stets nachgegangen; Kontrollmaßnahmen durch Polizei und Ordnungsbehörde durchgeführt. Ob Umgestaltung Woogbachtal auch Beleuchtung vorsieht wird geklärt.	Kontrolltätigkeit KVD und Polizei fortsetzen		D
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		A

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
59	Zu- und Ausfahrt Cura-Center	AG	Einfahrt wäre wünschenswert, jedoch verschiedene Grundstückseigentümer; zusätzliche Kosten fallen an; daher Umsetzung nur mit Zustimmung der Grundstückseigentümer gegen Kostenbeteiligung. Verweis auf Ziffer 2 und Ziffer 41	-keine-		D

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost						
1	Parkplatzsituation Gewerbegebiet Süd Hinweis Pneuhome Management	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. <u>Verweis auf Polit 1</u>	Änderungen nur im Rahmen von Neubauvorhaben möglich. Auch bauordnungsbehördliche nachträgliche Maßnahmen scheiden aus. Gespräche mit Firmen zwecks Sensibilisierung stehen an. Landesweit unbefriedigende Situation.		D
5	LKW-Parken Industriestraße/K3 nach Joachim-Becher-Straße (nach Einmündung Haltermann); Hinweis Saint-Gobain-Isover	AG	Während Baumaßnahme K3 wurde der entlang führende Radweg gesperrt. Hierdurch wurde die Verkehrsfläche durch Schwerlastverkehr beparkt.	Überwachungsmaßnahmen der Straßenverkehrsbehörde wurden durchgeführt und ergänzt durch Maßnahmen der Tiefbauabteilung. Anlage eines Grünstreifens und Installation von Leitpostenelementen. Umsetzung Ende 2012 erfolgt.		D

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost						
6	<p>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</p> <p>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-Str. kann unabhängig von der Tageszeit und von Schul- oder Ferienzeiten geregelt werden.</p>	AG	Prüfung erfolgt im Rahmen einer Verkehrsschau;	<p>Prüfung, ob Umsetzbarkeit gegeben, einen verlängerten Umlauf zu programmieren.</p> <p>Verkehrsversuch mit Festzeitprogramm.</p> <p>Neuberechnung und Überplanung Knoten durch Ing.-Büro.</p>	ca. 10.000,-€	A

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost						
11	<p>Grundsätzliche Beobachtung:</p> <p>Die Freiherr-vom-Stein-Straße ist zu schmal, um sowohl fließenden Auto- und Radverkehr als auch ruhenden Verkehr aufzunehmen. Dies macht sich in den Stoßzeiten morgens und mittags ganz besonders bemerkbar. Es müsste geprüft werden, ob das Parken am Straßenrand in der Freiherr-vom-Stein-Straße weiterhin erlaubt werden soll. Besucher der Universität und Bewohner des Wohnheims könnten ggf. grundsätzlich den Parkplatz der DHV an der Otto-Mayer-Straße nutzen. Inwieweit Besucher des Doppelgymnasiums die Straßenparkplätze an der Freiherr-vom-Stein-Straße nutzen, können wir nicht beurteilen.</p>	AG	<p>Die Verkehrsverhältnisse sind vor Ort in der Tat beengt.</p> <p>Verstärkt wird diese Problematik noch durch den Buslinienverkehr der im Halbstundentakt pendelt. Aus diesem Grunde wäre sinnvoll die Straßenparkplätze zu beseitigen und ein eingeschränktes Haltverbot auszuweisen. Dies wiederum führt jedoch zu einer weiteren Verknappung der Stellplatzverhältnisse in diesem ohnehin stark frequentierten Bereich.</p>	Parkstände werden überplant.		A

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost						
13	Durchfahrtsperre für Lkws im Straßenzug Gilgenstraße bis Bahnhofstraße/Untere Langgasse	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 Belegung 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 Anfahrtmöglichkeit. 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.</p> <p>Verweis auf MIV 27</p>	<p>Verkehrsmodell bei Sperrung Postplatz erstellen und Verlagerungseffekte prüfen.</p> <p>Verkehrsmodell wurde am 19.10.2012 im politischen Arbeitskreis Verkehrsentwicklungsplan vorgestellt</p>		C
13			<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 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.</p>			

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost						
14	Einführung einer grünen Welle der Ampelschaltung	AG	Mit dem neuen Verkehrsrechner sind solche voll verkehrabhängigen 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.		D
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 evt. im Rahmen der Neuausschreibung des Stadtbusverkehrs Alternativen geschaffen werden, dies bleibt jedoch den Beratungs- und Beschlussergebnissen des Stadtrates vorbehalten. Bis 01.01.2014 bleibt die Haltestellensystematik unverändert.	-keine-		D
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-		D

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost						
17	Einfahrt von den Seitenstraßen in Wormser Landstraße schlechte Sichtverhältnisse. <u>Anregung:</u> 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		A
18	Fahrradwege in der Wormser Landstraße gefährlich, da parallel zu Parkverkehr; Gefahr beim Abbiegen. Anregung: Radweg auf die Straße verlegen	AG	<u>Verweis auf Radv 8</u>			B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Süd						
1	Landauer Str., stadteinwärts, Höhe ARAL-Tankstelle: Wenn man Fahrrad fährt und in die Karolingerstr. abbiegen will (oder auch auf der Landauer Str. bleiben will), wird man den Fahrradweg an der Tankstellenausfahrt verlassen u. ein Stückweit auf der Straße fahren, obwohl der Fahrradweg direkt angrenzend parallel verläuft. Man will ja weder vom hohen Bordstein herabfahren noch den Umweg über die Einmündung Schwerdstr. nehmen.	540 BSI	<u>Verweis auf Radv 6</u>	Bau eines Angebotsstreifens		B
4	Wohnmobile parken am Platz der Stadt Ravenna und in der Nachbarschaft: Seit mehreren Jahren stelle ich fest, dass die Suche nach einem Parkplatz 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 t Wirkung zeigen würde.		D

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Süd						
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.		A+B
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.	-keine- Die Ausgabe von Besucherparkausweisen ist nicht beabsichtigt, da keine entsprechende Regelung in der StVO.		D
15	Parkmöglichkeiten um den Feuerbachpark sollen erhalten bleiben	540 Hr. Schwendy	Nach Durchführung der Tiefbauarbeiten werden in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und Planung Stadtgrün nach Möglichkeit ein Großteil der Stellmöglichkeiten erhalten bleiben.	Umsetzung erfolgt.		D
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 nur unter Verlust von Straßenparkplätzen.		A+B
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.		D

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Süd						
18	THEMA: Geschwindigkeit Winternheimer Straße: Tempo 30 wird nicht eingehalten	Polizei 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.		A
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	-keine-		D
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 vor, da sich die Fahrbahndecke nicht von der der übrigen Straßenzüge unterscheidet. Ferner gilt für dieses Straßenteilstück insbesondere der Hinweis auf § 1 StVO und im weiteren eine Rechts-vor-Links-Regelung.	-keine-		D
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.		B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Süd						
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.	A+B
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-		D
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. <u>Verweis auf MIV 23</u>	Verkehrsversuch läuft 06/2013 Abknickende Vorfahrt unter Bevorrechtigung des Innenstadtrings ändern. Vollausbau Hilgardstraße zwischen Ludwigstraße und Schwerdstraße.		A
34	Alte Schwegenheimer Straße: Völlig diffuse Verkehrsführung, Bürgersteig erforderlich	AG	<u>Verweis auf Ziffer 27</u>	-keine-		D
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 Sekunden auf 11 Sekunden ausgedehnt.	-keine-		D

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Süd						
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.	A
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.		A
42	<u>THEMA: Signalanlagen / Kreuzungen</u> Dreieck“ Landauer Straße/ Schwerdstraße/ Karolingerstraße: Statt dieser Kreuzungen ein Kreisel	AG	<u>Verweis auf Radverkehr Ziffer 6</u>			B
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	<u>Verweis auf Ziffer 21</u>	-keine-		D

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Süd						
47	Closwegbrücke: bei starkem Verkehr auf B39 durch Abfahrer („Abkürzung“ über Paul-Egel-Straße bzw. Kardinal-Wendel-Straße) für Schulkinder faktisch unüberquerbar	Polizei 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.		B
49	THEMA: Bus & Bahn S-Bahn Haltepunkt: Alte Schwegenheimer Straße ungünstig, besser Dr. von Hörmann Straße	510 ÖPNV	Haltepunkt geplant bei Dr. von Hörmann-Straße. Dies wird auch im neuen Stadtbuskonzept so berücksichtigt.	-keine-		D
55	S-Bahn Alte Schwegenheimer Straße am günstigsten für ganz Speyer Süd einschließlich Vogelgesang	510 ÖPNV	<u>Verweis auf Ziffer 49</u>	-keine-		D
63	Absenkung fehlt von der Unterführung B39 in Richtung Innenstadt an der Martin-Greif-Straße	540	Hinweis wurde nachgegangen	Tiefbauabteilung prüft, ob Absenkung möglich und empfehlenswert	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 5.000.	B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
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	-Umsetzung erfolgt-		D
3	Anwohnerparkplätze in engen Altstadtgebieten knapp und oft „fremd beparkt“	BSI 220 540	Hinweis wird nachgegangen	Systematische Überplanung der Bewohnerquartiere mit Ausweitung im Bedarfsfall.	Verkehrplanerische Überarbeitung pro Quartier mit Detailanalyse ca. 10.000,- bis 15.000,-€	A+B
6	Anwohnerparken Schraudolphstraße	AG	Verweis auf Ziffer 15/VEP -vor-Ort SP-Süd	Überplanung erforderlich	Verkehrplanerische Überarbeitung pro Quartier mit Detailanalyse ca. 10.000,- bis 15.000,-€	A+B
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 Himmels-gasse-Johannesstraße-Armbruststraße-St.-Guido-Stifts-Platz. Verweis auf PLS 11	<u>Zielansatz:</u> -Reduktion des Verkehrswertes auf dem Domplatz. -Sperrung Durchfahrt Altstadt am Mittelsteeg (Sackgasse Stuhlbrudergasse, Pistoreigasse, Holzmarkt. -Verkehrsmodell Verkehrsverlagerung berechnen Aber: Vielfältige Nutzergruppen (Gastronomie, Einzelhandel, Hotellerie, Behördenandienung, Rettungswege FFW)..		A+B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
14	Parkleitsystem optimieren in Bezug auf Öffnung Postgalerie.	AG	Überarbeitung wird empfohlen	Überarbeitung Zielwegweisung Das gesamte dynamische und statische Parkleitsystem ist nach über einem Jahrzehnt an die veränderten Gegebenheiten anzupassen. Hierzu ist ein separater Kostenvoranschlag einzuholen.	Kosten für Bestandsaufnahme Neukonzeption Parkleitsystems € 25.000.	Be- und des ca. A+B
17	Mehr Parkbügel für Fahrräder zum sicheren Abstellen.	AG	Optimierung im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzepts vorgesehen.	Bestandsplan Fahrradabstellanlagen erstellen und Ergänzungen vornehmen. Im Zusammenhang mit der Überprüfung des gesamten Radwegenetzes soll auch dieser Themenpunkt bearbeitet werden. Bildung einer Arbeitsgruppe.		A+B
22	Fußgänger entlang Hafenstraße Richtung Sealife	AG	Verkehrsbeobachtungen bestätigen diesen Hinweis. <u>Verweis auf Allg. 2</u>	Zielwegweisung vor Ort muss auch im Bereich des Domgartens optimiert werden. Touristische Wegweisung optimieren – historischer Stadtrundgang. <u>Verweis auf Allg. 2</u>	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption (inkl. Hotel- und Fußgängerleitsystem) ca. € 20.000.	A+B
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. Querungssituation ist für den innerörtlichen Bereich nicht ungewöhnlich. <u>Verweis auf Ziffer PLS 11</u>	Umbau erforderlich		A+B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
26	Gefahrensituation Fußgänger bzw. Anwohner – Überquerung Schillerweg+ Hafenstraße	AG	Lösungsansatz in Zusammenhang mit vorgesehener Querungshilfe Hafenstraße in Höhe Hafenvillen. Geländeabtretung der Eigentümergemeinschaft ist jedoch erforderlich. <u>Verweis auf Polit 20</u>	Geländeabtretung der Hauseigentümergemeinschaft muss erfolgen.		A
27	Zebrastreifen: Rulandstraße Richtung Unterführung der B39 sollte auf der Paul-Egell-Straße ein Zebrastreifen sein, ist in 50er Zone möglich!	AG	<u>Verweis auf Ziffer 21,38 und 45</u> 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.	- keine-		D
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	<u>Verweis auf Radv 6</u>	Der Bypass in die Schwerdstraße sollte geschlossen werden mit gleichzeitiger Anlage eines Angebotsstreifens ab der Paul-Egell-Straße Richtung Landauer Straße.		B

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
36	Gesamtsituation Bahnübergang Schützenstraße unbefriedigend	AG	<p>Schließzeiten des Bahnübergangs können nicht beeinflusst werden und hemmen auch weiterhin den Verkehrsfluss. Abhilfe würde nur eine Untertunnelung bringen, die nicht finanzierbar ist.</p> <p>Nach Rückfrage bei der Bahn dauert die Regelschließzeit Schützenstraße bei Zügen aus Richtung Speyer Hbf. 140 Sekunden (S-Bahn ca. 10 Sekunden schneller).</p> <p>Bei Zügen aus Richtung Germersheim 115 Sekunden. Die Schließzeit im ungünstigsten Fall bei Zugbegegnung und Verzögerung der Abfahrt beträgt 7 Minuten 19 Sekunden.</p>	-keine-		D
41	Matthäus-Hotz-Straße – keine Zufahrt über Gutenbergstraße / Parkplatz Löffelgasse in Richtung Bahnhofstraße	BSI	<p>Zunächst ist dem Betreiber der Postgalerie zu klären, mit welchen Fahrzeuggrößen angedient werden soll.</p> <p>Danach ist zu klären, ob ggf. die Andienung auf lediglich bestimmte Fahrzeuggrößen beschränkt werden muss.</p> <p>In Abstimmung mit der Polizei ist festzulegen, ob Maßnahmen zur Verkehrssicherheit getroffen werden müssen.</p> <p>Diese Maßnahmen sind ein Verkehrsführungskonzept einzubetten, welches auch die Belange des Löffelgassenparkplatzes berücksichtigt.</p>	<p>Abstimmung mit dem Betreiber und der Polizei. Aufstellung eines Maßnahmenkonzepts und darauf basierend planerische Umsetzung.</p> <p><u>Vorschlag:</u></p> <p>-Abfließender Verkehr von PPL Löffelgasse / Gutenbergstraße in Richtung Bahnhofstraße soll möglich sein.</p> <p>-Einfahrender Verkehr von der Bahnhofstraße in Richtung PPL-Löffelgasse/Gutenbergstraße wird nur für Anlieger Am Klipfelstor, sowie für Lieferverkehr Postgalerie möglich sein.</p>	Honorarkosten für Begleitende Untersuchungen ca. € 3.500.	A

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
42	Domplatz verkehrsfrei!	BSI	<u>Verweis auf PLS 11</u>	-Reduktion des Verkehrswertes auf dem Domplatz. -Sperrung der Durchfahrt Altstadt am Mittelsteg (Sackgasse Stuhlbrudergasse, Pistoreigasse, Holzmarkt. -Verkehrsmodell Verkehrsverlagerung berechnen. <u>Aber:</u> Vielfältige Nutzergruppen (Gastronomie, Einzelhandel, Hotellerie, Behördenandienung, Rettungswege FFW).		A+B
43	Mathäus-Hotz-Straße öffnen	AG	<u>Verweis auf Ziffer 41</u>	<u>Verweis auf Ziffer 41</u>		A
46	Vorschlag: Maximilianstraße beidseitig auf der gesamten Länge die Bordsteine absenken.	AG	Sicherlich eine wünschenswerte aber sehr kostspielige Maßnahme, der kein zwingendes Erfordernis zu Grunde liegt. Aufpflasterungen sind im Straßenzug vorhanden, um niveaugleich auf den Gehweg zu gelangen.	-keine-		D
47	Sperrung Durchgangsverkehre Pistoreigasse	AG	<u>Verweis auf Ziffer 13</u>	-Reduktion des Verkehrswertes auf dem Dom platz -Sperrung der Durchfahrt Altstadt am Mittelsteeg (Sackgasse Stuhlbrudergasse, Pistoreigasse, Holzmarkt -Verkehrsmodel Verkehrsverlagerung berechnen		A
49	Lärmbelastung Hafenstraße/ Franz-Kirrmeier-Straße (Lärmkarten ins Internet stellen)	AG	<u>Verweis auf Polit 22</u> / Hot-Spot Erfolgt im Zuge der 2. Stufe der Lärmaktionsplanes	Lärminderung durch Einbau neuer Asphaltdecke; (Franz-Kirrmeier-Straße)	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 200.000.	A+B

26. MASSNAHMENVORSCHLÄGE - LÄRMAKTIONSPLAN 2012

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2012 wurden nicht nur die im Kapitel 23 "Planungsfälle Verkehrsführung Innenstadt" beschriebene Varianten schalltechnisch betrachte, sondern auch weitere Maßnahmenvorschläge in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe VEP untersucht.

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

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

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

Aus den Berechnungen der Lärmaktionsplanung ergaben sich die folgenden Bereiche als maßgebend für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. der Einrichtung von Tempo-30-Zonen.

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

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

Die Ausweisung der nächtlichen Tempo-30-Zone in der Hafestraße (22.00 bis 06.00 Uhr) muss mit dem Landesbetrieb noch geklärt werden.

TEIL G: FAZIT - LEITPROJEKTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 35: Leitprojekte

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

Fortsetzung Tabelle 35: Leitprojekte

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

LITERATUR

- [1] Ministerium des Innern und für Sport • Oberste Landesplanungsbehörde
Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) Rheinland-Pfalz
Teil B: Ziele und Grundsätze der Landesentwicklung, Infrastruktur
Mainz 2008
- [2] Stadt Speyer
Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Speyer
Speyer 2010
- [3] Stadt Speyer
Lärmaktionsplan 2012
Speyer 2012
- [4] Steinbeis-Transferzentrum
Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Speyer
Stuttgart 2010
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2005
FGSV, Köln 2005
- [6] Prof. Dr.-Ing. Werner Brilon, Dr.-Ing. Michael Großmann
(Lehrstuhl für Verkehrswesen, Ruhruniversität Bochum)
KNOSIMO Version 5
Simulationsprogramm für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen
Bochum 2003
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Merkblatt zur Berechnung der Leistungsfähigkeit von
Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage
Köln 1991
- [8] BPS Brilon und Partner Systemtechnik GmbH
KREISEL Version 7.1
Programm zur Berechnung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität
an Kreisverkehrsplätzen
Bochum / Karlsruhe 2009
- [9] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen
RWB 2000
Bonn, November 1999

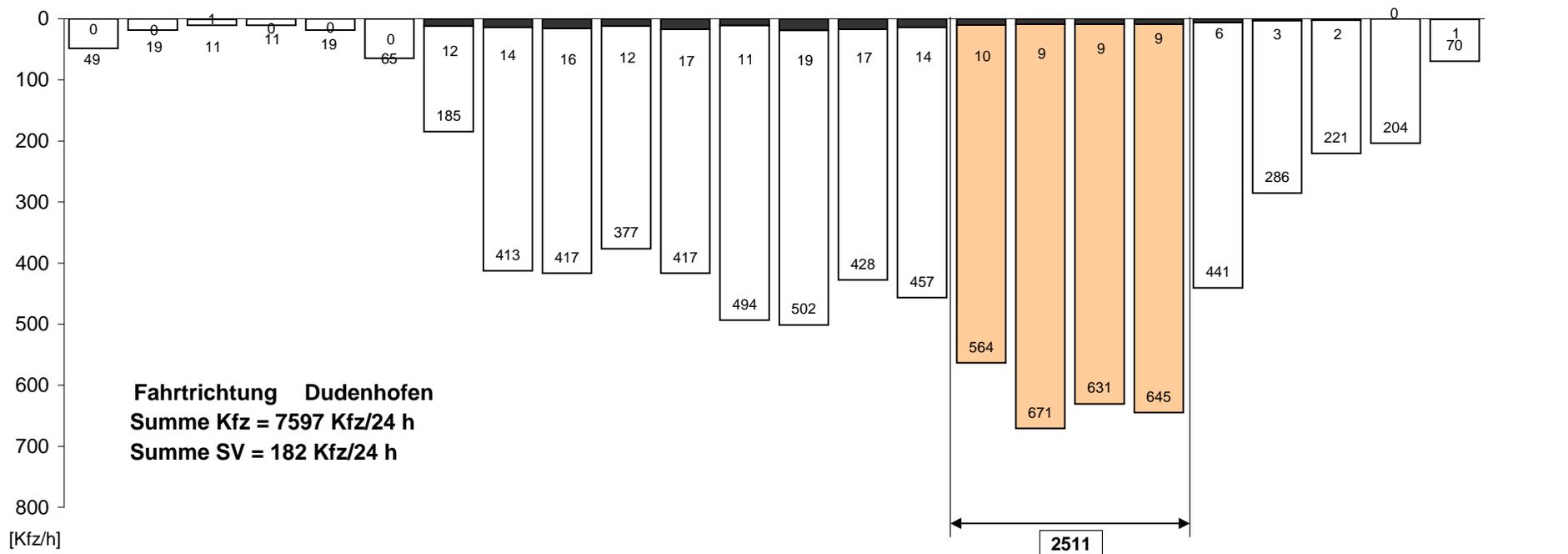
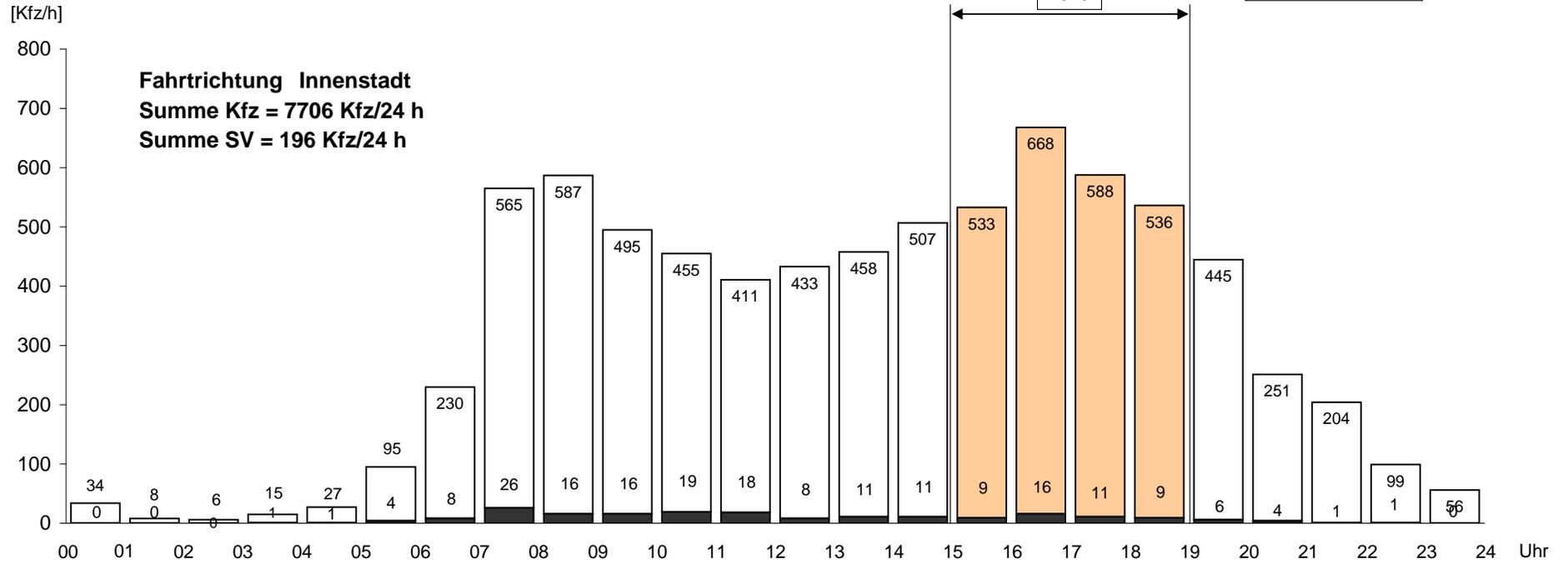
- [10] Rheinland-Pfalz 2050
Zweite regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2006)
Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz
- [11] Flächennutzungsplan 2020 mit integrierter Landschaftsplanung
Stadt Speyer, August 2008
- [12] BS Ingenieure
Verkehrsuntersuchung Lidl-Zentrallager Speyer
Ludwigsburg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

PLANVERZEICHNIS

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

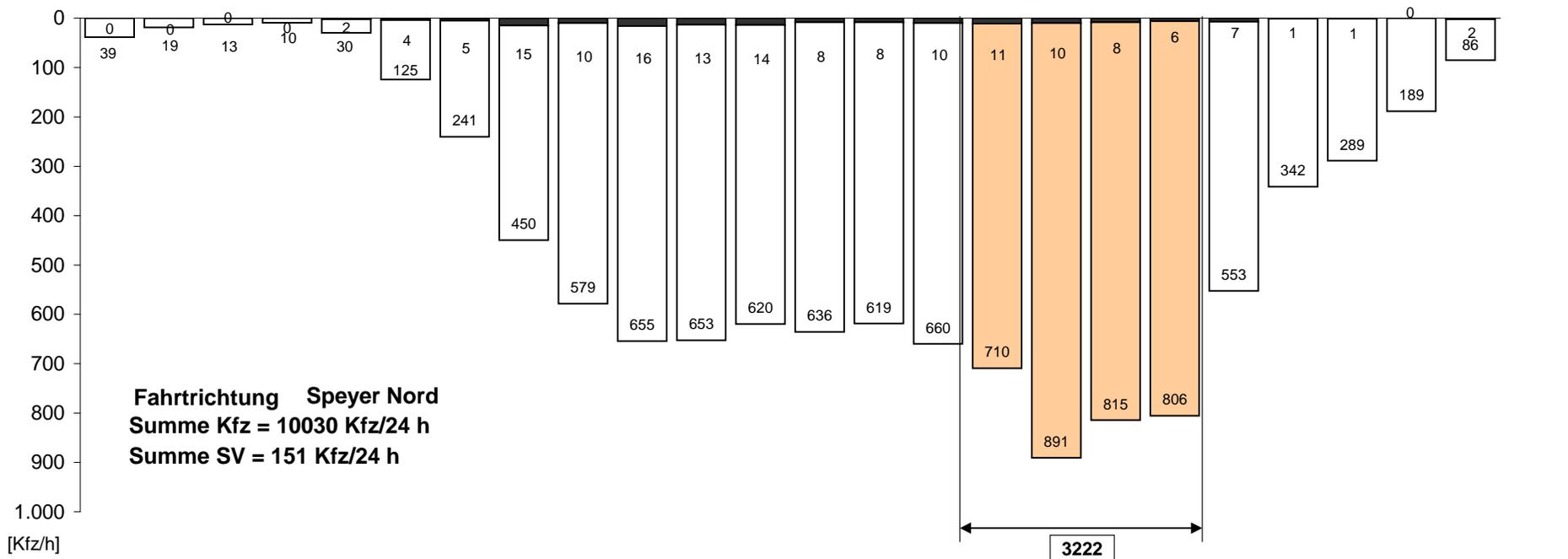
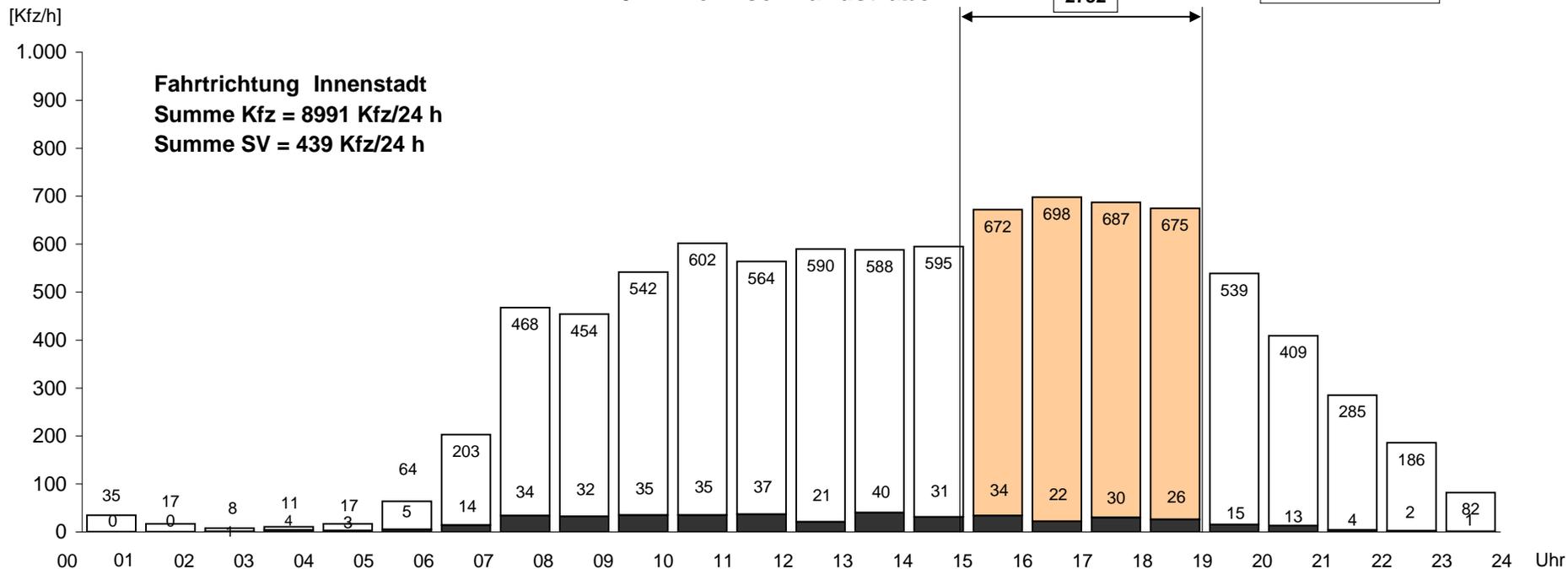
Tagesganglinie D 01 - Dudenhofer Straße

□ Kfz/h - Gesamt
■ SV-Kfz/h



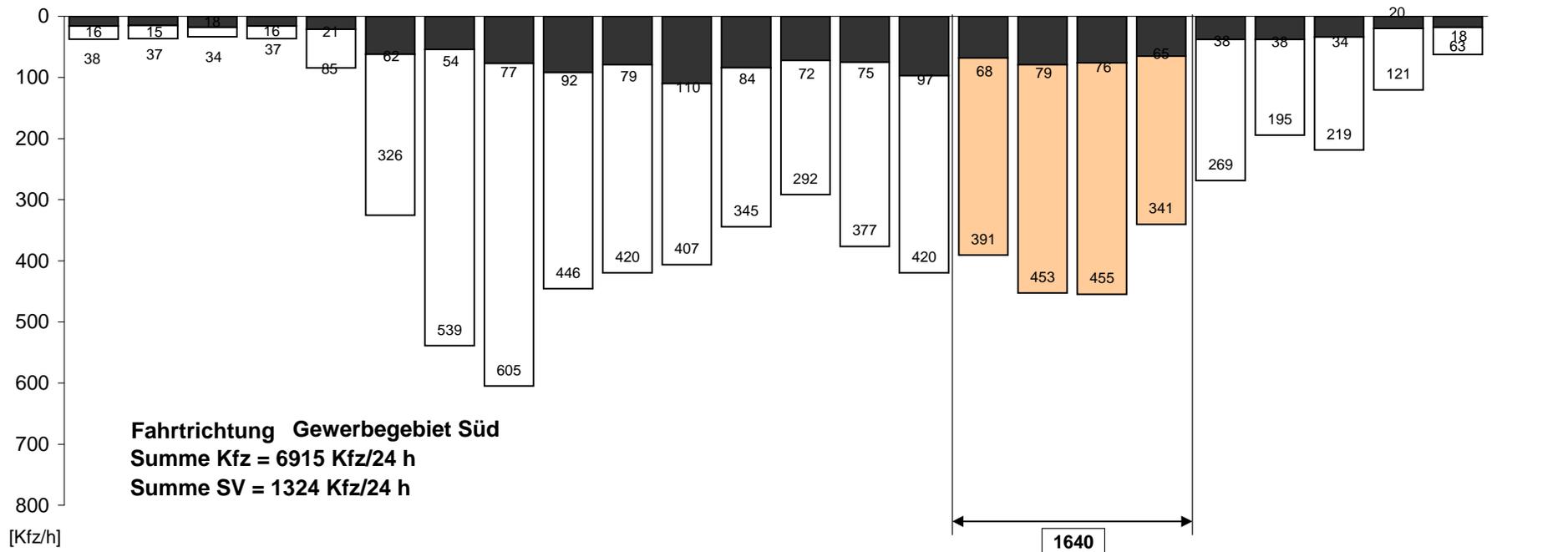
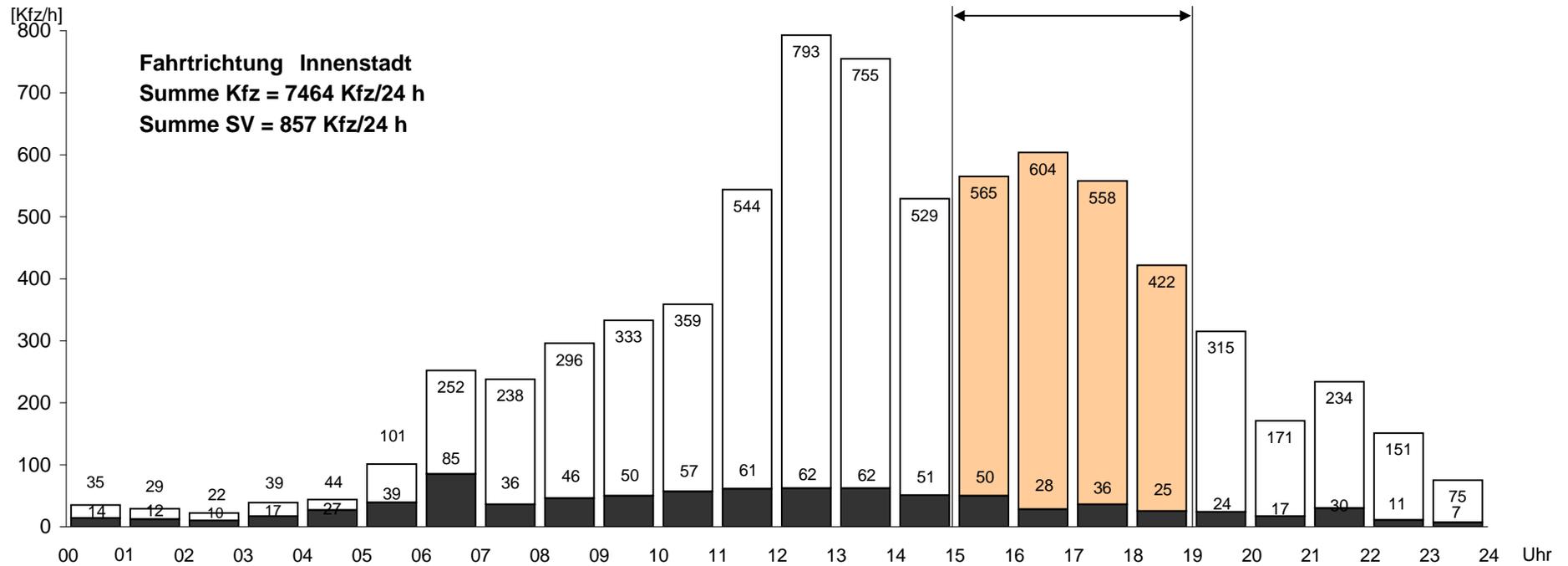
Tagesganglinie D 02 - Wormser Landstraße

□ Kfz/h - Gesamt
■ SV-Kfz/h



Tagesganglinie D 03 - Industriestraße

□ Kfz/h - Gesamt
■ SV-Kfz/h



Unfallanalyse Gesamt

Straße	Anzahl	Typ							Sachschaden	Tote	Schwerverletzte	Leichtverletzte
		1	2	3	4	5	6	7				
Albert-Einstein-Straße	8			1		3	1	3	8			
Am Neuen Rheinhafen	10					2	2	6	8			3
Am Rübsamenwühl alle vor Hausnr. 4	18		1					17	18			2
Am Technik Museum	8		2				2	3	8			
Armbruststraße	8	1		1		1	3	2	7			1
Auestraße davon 28 alle vor Hausnr. 22	68	1	4	7		2	9	42	68			10
B 39	69	8	21	1			32	7	61		2	36
B 9	107	29	13	2			37	26	102		4	12
Bahnhofstraße	64	6	9	6	1	8	17	17	59		1	17
Binsfeld	9	3				3	2	1	8			2
Brunckstraße	8	1		2		1		4	8		1	1
Burgstraße	13	1		1	1	6	3	1	12			1
Closweg	8		1			4	1	2	8			
Diakonissenweg	8	1				6		1	8			
Domplatz	21	7	2	1	1	1	4	5	19		1	3
Dudenhofer Straße	23	1	4	3		1	11	3	22			16
Eselsdamm	20	2	2	2		6		8	19		1	1
Festplatz	9							9	9			
Franz-Kirmeier-Straße	19		3	2		1	3	10	16			6
Friedrich-Ebert-Straße	15		2	5		1		7	14		1	9
Geibstraße	13		1	2			1	89	13			3
Gilgenstraße	8	3		1		2	1	1	6			1
Große Greifengasse	8	2				4		2	8			
Heinkelstraße	9	2	1	2				4	9			
Heinrich-Heine-Straße	13		1	5		4		3	11		1	2
Herdstraße	10	2		1	1	3		3	7			2
Hildegardstraße	38	2		1		14	6	15	38			5
Holzstraße	15	1	1	4		4	2	3	12		1	5
Iggelheimer Straße	80	2	1	10		3	8	56	77		1	12

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

Unfallanalyse Gesamt

Straße	Anzahl	Typ							Sachschaden	Tote	Schwerverletzte	Leichtverletzte
		1	2	3	4	5	6	7				
Im Erlich	19		1			6	2	10	19			2
Industriestraße	30	2	4	3		3	5	13	28			4
Johannesstraße	10	1		1		4		4	10			
Josef-Schmitt-Straße	8			2		2		4	8			4
K 2	14						3	11	13			
Karl-Leiling-Allee	8			1		2	2	3	8			2
Königsplatz	23	1				2		20	22			1
Kurt-Schumacher-Straße	32	1	4	2	1	2	6	16	32		4	5
L 454	16	3	2	1			2	6	12		1	4
L 528	20	1	2	1			3	13	19			1
Landauer Straße	37	1	6	12		2	6	10	32		1	7
Landwehrstraße	23	2	7	3			8	3	22			16
Lessingstraße	12					4	1	7	21			
Löffelgasse	18	1				1		16	16			
Ludwigstraße	28	4		3		11	2	8	26			
Ludwig-Uhland-Straße	8			1		4	2	3	8			
Maximilianstraße	13	4				1		5	8		1	1
Mühlturmstraße	8			1		9	2	4	6			
Obere Langgasse	23	2	1	3		5	2	6	21			2
Paul-Egell-Straße	13	3		1			1	3	12			3
Schifferstädter Straße	23	3	2				11	7	21			5
Schillerweg	8		2				1	3	7			9
Schützenstraße	30	2	1	5		2	14	7	27		1	10
Schwerdstraße	15		2	1		7	1	5	15			1
Spaldinger Straße	13			3			3	1	13			2
Spitalgasse	8	4				2		6	8			
St. German Straße	18			1		3		13	16			1
St. Guido Straße	9	1					5	4	8			
St. Markus Straße	8	1		1		3	1	2	6			1
Stockholmer Straße	11	5						6	9			1

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

Unfallanalyse Gesamt

Straße	Anzahl	Typ							Sachschaden	Tote	Schwerverletzte	Leichtverletzte
		1	2	3	4	5	6	7				
Theodor-Heuss-Straße	21	2	5	2		3	8	1	19			6
Tullastraße	30	1	4	5		5	3	12	26		2	5
Vincentiusstraße	9		1			4	1	3	9			
Waldseer Straße	17		5	6			4	2	16		2	4
Windthorststraße	10					2		8	9			
Wormser Landstraße	133	5	14	10	1	16	33	54	128		4	19
Wormser Straße	15	1				2		12	12		2	1

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

Unfälle mit Radfahrern

Straße	Anzahl	Typ							Sachschaden	Tote	Schwerverletzte	Leichtverletzte
		1	2	3	4	5	6	7				
Auestraße	4		1	3					4			4
B 39 Ri. Dudenhofen	1			1					1		1	1
Bahnhofstraße	7		1	1		1	2	2	6			5
Domplatz	4	1					3		3		1	2
Franz-Kirmeier-Straße	2		1	1					2			2
Friedrich-Ebert-Straße	4		1	3					4		1	3
Geiselstraße	2			2					1			2
Heinrich-Heine-Straße	3			1		1		1	2		1	2
Hetzelstraße	3	1					1	1	2			2
Holzstraße	8	1		1		2	1		4		1	6
Klipfelsau	3				2			1	2			3
Königsplatz	1	1									1	
Kurt-Schumacher-Str.	3		1		1			1	1		1	2
Landauer Straße	5		1	4					4			4
Landwehrstraße	4	1		3					3			4
Ludwigstraße	2			2								2
Mausbergweg	1		1								1	
Maximilianstraße	1	1									1	
Mörschgasse	2		1			1			1			1
Obere Langgasse	2			1		1			1			1
Paul-Egell-Straße	2	1		1					1			2
Rainer-Maria-Rilke-Weg	1	1							1		1	
Schützenstraße	6			2			4		4			2
Schwarzer Weg	1	1								1		
St. Markus Straße	3					1	2		3			2
Theodor-Heuss-Straße	3		2					1	3			3
Tullastraße	2							2	1			2
Untere Langgasse	2	2										2
Waldseestraße	3	1	2						1		2	1
Wormser Landstraße	9		6	3					7		1	5

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

Unfälle mit Fußgängern

Straße	Anzahl	Typ							Sachschaden	Tote	Schwerverletzte	Leichtverletzte
		1	2	3	4	5	6	7				
Am Rübsamenwühl	1							1	1			
Anton-Nickelweg	1							1	1		1	1
Auestraße	1							1	1			
Bahnhofstraße	2	1			1				2			2
Domplatz	1				1				1			1
Dudenhofer Straße	1							1	1			
Geiselstraße	1							1				1
Gießhübelstraße	1							1				1
Grasgasse	1							1				1
Große Pfaffengasse	1				1							1
Heinrich-Heine-Straße	1							1	1		1	1
Herdstraße	1				1							1
Im Erlich	1					1		1	1			
Josef-Schmitt-Straße	1							1	1			
Kurt-Schumacher-Str.	2		1		1			1	1		1	1
Kutschergasse	1				1						1	
Obere-Mayer-Straße	1				1			1	1			1
Stuhlbrudergasse	1							1	1			
Theodor-Heuss-Straße	1		1									1
Wimphelingstraße	1				1							1
Wormser Landstraße	2				1			1	1		1	1

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

Unfälle mit Güter- und Schwerverkehr

Straße	Anzahl	Typ							Sachschaden	Tote	Schwerverletzte	Leichtverletzte
		1	2	3	4	5	6	7				
B 39	17	1	7				6	3	17			5
B 9	24	4	3	2		1	6	8	23			3
Bahnhofstraße	7	1		1		1	3	1	6			1
Binsfeld	3	1				2			3			
Dudenhofer Straße	3		2			1			3			
Franz-Kirmeier-Straße	10		2			2		6	7			4
Friedrich-Ebert-Straße	3			1			1	1	2			
Gilgenstraße	4	1				2	1		2			
Heinkelstraße	3	1		1				1	3			
Hirschgraben	3	1				1		1	3			
Iggelheimer Straße	7			1			1	5	6			5
Industriestraße	12		1				3	8	11			1
Karmeliterstraße	5					4		1	1			
L 454	6	1		1			4		6			
Löffelgasse	4							4	4			
Ludwigstraße	4	2				1		1	3			
Mausbergweg	3					1		2	2			
Maximilianstraße	7	3				3		1	5			
Mühlturmstraße	3					1	2		1			
Obere Langgasse	5					5			5			
Postplatz nur Linienbusse	3	1				2			3			
Stockholmer Straße	4	2						2	2			
Tullastraße	3					2		1	2			
Wormser Landstraße	13	2	2			2	5	4	11			1
Wormser Straße	4							4	2		1	

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



Verkehrsentwicklungsplan Speyer



Kurzbefragung zum Verkehrsaufkommen

Name des Betriebs:

Art des Betriebs:

Größe: ha

Anzahl der Mitarbeiter:

Schichtbetrieb: ja / nein

1. Wie kommen die Arbeitnehmer zur Arbeit?

mit Lkw als Fahrer Beschäftigte

mit Lkw als Mitfahrer Beschäftigte

mit Pkw als Fahrer Beschäftigte

mit Pkw als Mitfahrer Beschäftigte

mit Motorrad / Moped..... Beschäftigte

mit Rad Beschäftigte

mit Bus/Bahn Beschäftigte

zu Fuß Beschäftigte

2. Wird die Nutzung des ÖPNV vom Arbeitgeber bezuschusst?

ja / nein

3. Gibt es Mitarbeiterparkplätze auf dem Betriebsgelände / öffentl. Straßenraum?

ca. Stellplätze auf Betriebsgelände

ca. Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

4. Lieferverkehr

Wieviele Pkw- / Lkw-Fahrten finden durchschnittlich pro Tag statt (Anliefer- und Auslieferverkehre (An- und Abfahrt = 1 Fahrbewegung))

Pkw-Fahrten ca.

Lkw-Fahrten < 7,5 t ca.

Lkw-Fahrten > 7,5 t ca.

Wochentage der An- und Auslieferung

Verteilung der An- und Auslieferungen an einem Tag

06.00-10.00 Uhr	Welche Wege werden gewählt?
10.00-15.00 Uhr
15.00-19.00 Uhr
19.00-22.00 Uhr
22.00-06.00 Uhr

bitte wenden

Anlage 08

5. Kundenverkehr (bei Einzelhandelsnutzungen)

Anzahl der Kunden / Tag ca.

6. Anmerkungen

- Sind die Stellplätze im öffentlichen Raum in den Gewerbegebieten ausreichend?

für Pkw ja / nein
für Lkw ja / nein

- Wie beurteilen Sie die Wegweisung / Verkehrsführung zu Ihrem Gewerbegebiet?

.....
.....
.....
.....
.....

- Vorschläge zur besseren Verkehrsführung / Anbindung

.....
.....
.....
.....
.....

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
Konfliktplan BS Ingenieure			
Allg. 2	Wegweisende Beschilderung ist nicht konform zu den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung (RWB), Überprüfung Hotel- und Fußgängerleitsystem (Historischer Stadtrundgang)	AG	Stimmt; digitale Bestandsaufnahme zur Feststellung der Beschilderungsmängel erforderlich. Hieraus erfolgt Mängelbeseitigung.
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.
MIV 1	Unfallhäufungsstelle B 39 Rheinbrücke	AG	Techn. Entwurfsplanung weitgehend abgeschlossen. Freihändiger Grunderwerb vorgesehen, falls dies scheitern sollte erfolgt Planfeststellungsverfahren.
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.
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.
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.
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. <u>Verweis auf MIV 6</u>
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 bzw. Ausbau des Knotenpunktes erforderlich machen. Zu empfehlen wäre hierbei, die Ausstattung des Knotenpunktes mit einer Signalanlage. <u>Verweis auf MIV 7</u>
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.

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
Konfliktplan BS Ingenieure			
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.
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.
MIV 15	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Landauer Str. / AS B 39 Nord	AG	<u>Verweis auf MIV 3</u>
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 aufgrund der erheblichen Rückstauproblematik von der Kreuzung Wartturm.
MIV 17	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße / Im Erlich (Höhe LSA Iggelheimer Straße)	BSI	Der unsignalisierte Knotenpunkt weist in der Hauptverkehrszeit rechnerische Wartezeiten von über 100 s (Qualitätsstufe E) auf. Dies begründet einen Ausbau des Knotenpunktes.
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.
MIV 22	Engpass BÜ Mühlenturmstraße	AG	Massive Investitionen bei Untertunnelung. Sperrung Bahnübergang für MIV mit Durchlässigkeit für Fußgänger- und Radverkehr möglich. <u>Verweis auf MIV 21</u>
MIV 23	Mangelhafte Verkehrsführung Hilgardstraße / Schwerdstraße.	AG	Die verkehrsrechtliche Unterordnung des Innenstadtrings hemmt den Verkehrsfluss. Überplanung wird vorgenommen, Umbau erfolgt 2013.
MIV 24	Mangelhafte Verkehrsführung St. Guido-Stifts-Platz	AG	Umbau 2012/2013

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
Konfliktplan BS Ingenieure			
MIV 25	Hot Spot Lärm Gilgenstraße	540 250	Hot Spot im Rahmen der Lärmkartierung 1. Stufe festgestellt.
MIV 26:	Hot Spot Lärm Schützenstraße	AG	Umbau ist nach Abschluss der Baumaßnahme Postgalerie beabsichtigt. Zuschussantrag an den LBM wird gestellt.
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.
MIV 28	Brückenbauwerk Mörschbrücke 2,8t	AG	Um die Tonnagebeschränkung aufheben zu können müsste die bestehende Brücke abgerissen werden und an dieser Stelle neu aufgebaut werden.
RuhV 1	Unfälle mit ruhendem Verkehr Wormser Landstraße	220 540	Im Jahr 2010 ereigneten sich insgesamt 29 Verkehrsunfälle, größtenteils im Längsverkehr (abgefahrenere Außenspiegel).
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.
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.
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.
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;
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 Schulpendingler. Option Bewohnerparken wird wegen Verlagerung in angrenzende Bereiche ohne den Ausbau weiterer Stellflächen jedoch nicht gesehen.

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
Konfliktplan BS Ingenieure			
RuhV 12	Hoher Parkdruck im Gebiet Universität / St. Vincentiuskrankenhaus	AG	Gemäß der vorliegenden Stellplatzanalyse, ist selbst in den Verkehrsspitzenzeiten keine Vollausslastung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten gegeben (Plan.-Nr.8).
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.
RuhV 14	Unerlaubtes Gehwegparken in Gewerbegebiet Ost	BSI	Die vorhandenen Gewerbebetriebe halten keine ausreichenden Stellflächen für die Beschäftigten vor, weshalb Parkvorgänge im öffentl. Verkehrsraum stattfinden. Fahrzeuge nutzen die Gehwege, da die vorhandenen Fahrbahnquerschnitte zu gering für Begegnungsverkehre sind bzw. negative Folgen für Radfahrer und Fußgänger auftreten.
RuhV 15	Unerlaubtes Gehwegparken in Gewerbegebiet West	AG BSI	<u>Verweis auf RuhV 14</u>
RuhV 17	Lkw-Parken im Haltverbot Siemensstraße	AG	Problematisch 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.
RuhV 21	Parken im Haltverbot Schwarzer Weg	250 540	Abhilfemaßnahmen vor Ort besprochen. Nicht zugelassene Fahrzeuge werden dort permanent abgestellt.
Radv 1	Unfälle mit Radfahrern Bahnhofstraße	AG BSI	Im Jahr 2010 ereigneten sich insgesamt 3 Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung. Eine Unfalhhäufungslinie ist nicht erkennbar. Ungünstig ist der gesamte Verlauf des Radweges, der aufgrund der jetzt gültigen StVO-Vorgaben nicht mehr den Richtlinien entspricht.
Radv 2	Unfälle mit Radfahrern Schützenstraße	BSI	In der Schützenstraße ereigneten sich im Jahr 2010 6 Unfälle mit Radfahrereteiligung mit 2 Leichtverletzten. <u>Verweis auf MIV 26</u>
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.
Radv 4	Unzureichende Radwegführung Knoten Steingasse / Industriestraße	BSI	Die Radwegführung ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten zumutbar. Unfalhhäufungen, die auf eine Gefährdung schließen lassen, sind nicht vorhanden.

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
Konfliktplan BS Ingenieure			
Radv 5	Unzureichende Radwegführung Knotenpunkt Iggelheimer Straße / Kurt-Schumacher-Straße / Landwehrstraße	AG	StVO-konforme Radwegführung entlang der Verkehrsachse ist nicht gegeben.
Radv 6	Unzureichende Radwegführung 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.
Radv 7	Radwegeengstelle Mühlturnstraße 30	AG	<u>Verweis auf RuhV 3 und MIV 22.</u>
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 Unfalhhäufungslinie ist nicht erkennbar. Ungünstig ist der gesamte Verlauf des Radweges, der aufgrund der jetzt gültigen StVO-Vorgaben nicht mehr den Richtlinien entspricht.
Radv 10	Radwegbreite zu gering in Burgstraße (Bahnseite)	AG	Problematik liegt in baulichem Zustand, der nicht StVO-konform ist.
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.
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.

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
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.
Polit 2	Lkw-Parken Gewerbegebiet Ost	AG	<u>Verweis auf Polit 1</u>
Polit 3	Lkw-Parken Gewerbegebiet West	AG	<u>Verweis auf Polit 1</u>
Polit 4	Situation Wormser Landstraße	AG	<u>Verweis auf RuhV 1</u>
Polit 5	Radverkehr Siemensstraße	AG	Radweglücke zwischen angrenzenden Gewerbebetrieben bis Einmündung Brunckstraße vorhanden.
Polit 6	Beleuchtung Radweg Dudenhofer Straße	AG	Die direkte Radwegeverbindung entlang der B 39 zwischen Dudenhofen und Speyer ist beleuchtet.
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.
Polit 8	Verkehrssituation Normand-Gelände	220	<u>Verweis auf RuhV 10</u>
Polit 9	Paul-Egell-Straße	220	Fahrzeuge weichen im Begegnungsverkehr auf den Geh./Radweg aus. Abhilfemaßnahmen angeordnet.
Polit 10	Fußgängerquerungen Bartholomäus-Weltz-Platz	220 540 Polizei FBL 2	Die Dauer der Schaltphasen für Fußgänger an den Lichtsignalanlagen wurde kritisiert. Änderung veranlasst. <u>Verweis auch auf MIV 23</u>

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
Politische Prüfaufträge			
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.
Polit 12	Bewohnerparken Lindenstraße	AG	<u>Verweis auf RuhV 10</u>
Polit 13	Bewohnerparken Eselsdamm	BSI	Stellplätze sind tagsüber durch Berufspendler belegt. Teilabhilfe durch Ausweisung von Bewohnerparkplätzen möglich, da Verkehrsflächen noch für sonstige Verkehrsteilnehmer vorhanden.
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.
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 Straßenbaulastträger umgesetzt.
Polit 16	Postgalerie/Umbau Postplatz	BSI 520	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.
Polit 17	Umbau Hirschgraben / Bahnhofstraße	520 540	Sowohl im Zusammenhang mit der Umgestaltung des St.-Guido-Stiftsplatzes, als auch im Stadtumbauprozess „Entwicklungsband Kernstadt-Nord“ wurde die Erforderlichkeit des Umbaus diskutiert und für notwendig erachtet. Daher wird dies als eine Maßnahme im integrierten Entwicklungskonzept aufgenommen. Über die Umsetzungspriorität innerhalb des Stadtumbauprojektes ist – auch in Abhängigkeit von noch zu bewilligenden Fördergeldern – noch zu entscheiden. <u>Verweis auf RadV 13</u>

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
Politische Prüfaufträge			
Polit 18a	Anbindung Otterstadter Weg-Erlenweg (Wendemöglichkeit)	AG BSI	Vorliegend handelt es sich um ein bereits geführtes und abgeschlossenes Verwaltungsverfahren, in dem Teile der Anwohner des Otterstadter Weges die Öffnung des Erlenweges verlangen. Hiergegen spricht sich wiederum ein Teil der Anwohner des Erlenweges und Maulbeerstücks aus. Ergebnis: Sollten verkehrliche Maßnahmen beschlossen werden, wäre eine Widmung erforderlich. Hierüber ist eine politische Entscheidung herbeizuführen. Eine zeitliche Dringlichkeit ist aus Sicht der Verwaltung nicht gegeben.
Polit 18b	Anbindung Otterstadter Weg / Waldseer Str.	AG	<u>Verweis auf MIV 13</u>
Polit 19	Fußweg im Neubaugebiet Rheinufer-Nord (über Mäuseweg)	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.
Polit 20	Schließung Nonnenbachstraße für Durchgangsverkehr (Sackgasse).	AG	Lösungsansatz in Zusammenhang mit vorgesehener Querungshilfe Hafestraße in Höhe Hafenvillen. Geländeabtretung der Eigentümergemeinschaft ist jedoch erforderlich. Abkürzungsverkehre sind vorhanden, bei einem DTV von ca. 1800 Kfz/24 h.
Polit 21	Parkplatzsituation an der Woogbachschule	AG	Zwischenzeitlich wurde Stellplatzkapazität im Anschluss an den Neubau der Sporthalle erweitert.Keine weitere Veranlassung mehr erforderlich.
Polit 22	Lärmsituation Hafestraße	250 540	Hot-Spot Lärmaktionsplanung / 2. Stufe Lärmkartierung
Fußg 1	Fehlender Gehweg Emanuel-Geibel-Weg	540	Problematik vorhanden; Ausbaumangel gegeben. Behebung nur durch Geländeabtretung möglich; Anliegerbeiträge 75%.
Fußg 2	Fehlende Gehwegverbindungen in Speyer-Nord westlich und östlich der Waldseer Straße	AG BSI	Querungshilfen sowohl in der Waldseer Straße als auch Spaldinger Straße sind in ausreichendem Maße vorhanden. Verweis auf VEP-vor-Ort / SP-Nord 1-12

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
Politische Prüfaufträge			
Fußg 3	Ungesicherte Querung für Fußgänger in Schützenstraße	AG	Die Nutzung des Fußgängerüberweg Schützenstraße/Mühlturnstraße bzw. der signalisierten Knoten Gedächtniskirche und Obere Langasse ist zumutbar. Eine Sperrung des Bahnüberganges Mühlturnstraße würde wegen der Verringerung des Verkehrswertes Abhilfe schaffen. <u>Verweis auf MIV 22</u>
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
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 (in 11/2012 erfolgt). Dennoch sollte das gesamte Wegweisungssystem im Stadtgebiet eine Überarbeitung erfahren. <u>siehe hierzu auch Allg. 2</u>
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.
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.
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.
PLS 5	Fehlende Nennung der Parkierung Hirschgraben	BSI	Die Parkplätze Am Hirschgraben, sind im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Der Kfz-Fahrer hat Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.
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.

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
Politische Prüfaufträge			
PLS 7	Parkierungsanlage nicht im PLS Neufferstraße	BSI	Der Parkplatz Neufferstraße ist im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.
PLS 8	Parkierungsanlage nicht im PLS Untere Langgasse	BSI	Die Parkplätze Untere Langgasse (Privatstellflächen) sind im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.
PLS 9	Parkierungsanlage Agentur für Arbeit nicht im Parkleitsystem vorhanden	BSI	Der Parkplatz der Agentur für Arbeit / ehemals Mini-Mal ist im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.
PLS 10	Parkierungsanlage Volksbank nicht im Parkleitsystem	BSI	Der Parkplatz Volksbank ist im Nahbereich unzureichend beschildert. Am Parkplatz selbst fehlt die Benennung. Somit hat der Kfz-Fahrer Schwierigkeiten den Parkplatz zu erkennen.
PLS 11	Verkehrsachse Große Himmelsgasse/ Johannesstraße/ Armbruststraße; „Projekt“ Kernstadt Nord	520 BSI	Der Verkehrswert liegt auf dieser Achse bei ca. 7.500 Kfz/Tag, welche über den Domplatz ein- und überwiegend durchfahren.
VEP-Gespräch mit Seniorenbeirat: 25.10.2011			
1	Burgstraße / Seniorenheim (Geschwindigkeit und Fußgängerquerung)	AG	<u>Verweis auf FußG 4:</u>
2	Bänke an Bushaltestellen alle zu tief (Sponsoring Haltestelle?)	VBS	Information an VBS zur Stellungnahme
3	Haltestellenpläne alle zu klein (Abfahrtszeiten kaum lesbar)	VBS	Information an VBS zur Stellungnahme
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

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.11.2011/SP-Nord			
15	Busverkehr Linie 564 über Nußbaumweg/Birkenweg führen => nicht mehr über Waldseer Straße/ Am Sandhügel	AG	Neuausschreibung Busverkehr steht im Jahr 2013 bevor; politische Entscheidungsfindung steht an.
16	Bessere Einfahrtmöglichkeit vom Otterstadter Weg in Waldseer Straße	BSI	Ein- und Ausfahrtssituation mit Einfädeln in den fließenden Verkehr Richtung Verkehrsknoten Tullastraße/Spaldinger Straße auch aufgrund der Gefällstrecke schwierig. <u>Verweis auf MIV 13</u>
18	Spaldinger Straße: Parken auf dem Grünstreifen bzw. Radweg. Selbstgemachte Stellplätze im Grünbereich.	AG	Regelungen der Straßenverkehrsordnung greifen nicht, da kein öffentlicher Verkehrsraum.
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; <u>Verweis auf Fußg 2</u>
20	Die Ampelschaltungen am Wartturm und Tullastraße besser aufeinander abstimmen	BSI	Die Signalanlagen sind zu koordinieren und entsprechend der verkehrlichen Anforderung zu schalten.
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. <u>Verweis auf MIV 13</u>
25	Waldseer Straße: Zwei Abbiegespuren Otterstadter Weg, Tullastraße hintereinander, Fehlverhalten beim Abbiegen	AG	Abbiegespuren Otterstadter Weg und Tullastraße liegen sehr dicht beieinander. <u>Verweis auf MIV 13</u>
26	Radweg Spaldinger Straße/Bussardweg nicht optimal	AG	Verkehrsschau wurde 2. Quartal 2012 durchgeführt
27	Lärmentwicklung Stadtgebiet B9/BAB61	250 520	Bereits im Rahmen der Anhörung der Stadt Speyer zum Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der BAB61 wurde auf die Erforderlichkeit umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen hingewiesen. Diese Anregungen werden derzeit vom Landesbetrieb Mobilität abgearbeitet.
28	Verbindungswege Erlenweg/ Otterstadter Weg, Waldseer Straße/ Otterstadter Weg (Grunderwerb?)	AG	Grunderwerb im Erlenweg und Maulbeerstück setzt Einverständnis der Eigentümer voraus um Fahrbahnverbreiterung zu erreichen. Damit ist nicht zu rechnen.

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.11.2011/SP-Nord			
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.
33	Bushaltestelle Spaldinger Straße/ Kiefernweg gefährlich	FBL 2 VBS	Verkehrsschau wurde durchgeführt; Überplanung vornehmen; Stellungnahme VBS einholen
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 Fußgängeraufkommens zwischen Festplatz und Domplatz ist die Verkehrsentlastung notwendig.
36	Stadtplanerische Entwicklung Bundeswehrkaserne – 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.
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.
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 Kostenübernahme.
3	Burgstraße / Fußgängersicherheit der Altenheimbewohner und Radwegproblematik, Tempo-30-Zone?	AG	Verkehrsschau wurde durchgeführt. In Tempo-30-Bereichen dürfen keine Fußgängerüberwege oder Druckampeln eingerichtet werden. <u>Verweis auf Fußg 4</u>

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.11.2011/SP-West			
4	<u>THEMA PARKEN</u> 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
6	Parkdruck Am Woogbach / Am Wasserturm. Einbahnregelung Josef-Schmitt-Straße – Kontrolle Verkehr	220	Einbahnregelung Josef-Schmitt-Straße nicht Ziel führend, da Geschwindigkeitsniveau steigt und erhebliche Umwege für die Erschließung des Wohngebietes entstehen. <u>Siehe Ruh 11</u>
7	Am Wasserturm Parkausweise (Bewohnerparken)	220	<u>Siehe Ruh 11</u>
11	Ausfahrt am Schlecker gefährlich (parkende Autos)	AG	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Einmündung ist kein Unfalldüpfungspunkt.
12	<u>THEMA RADFAHRER</u> Ludwig-Uhland-Straße – Ampel Theodor Heuss-Straße – Signalisierung der Radfahrer in der Theodor-Heuss-Straße	AG	Verkehrsschau soll durchgeführt 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. <u>Verweis auf Radv 5 und Ziffer 1</u>
14	Fahrradfreundliches Quartier / Fahrradfreundliche Stadt	AG	Radwege im Quartier bei Tempo-50-Bereichen vorhanden; ansonsten generell Tempo-30-Bereich
15	Alle Einbahnstraßen im Quartier gegenläufig für RadfahrerInnen öffnen	AG	Mindestvoraussetzungen der StVO-Novelle müssen erfüllt sein. <u>Verweis auf Ziffer 14</u>
16	Burgstraße: Tempo-30-Zone besser für Radverkehr	AG	<u>Verweis auf Fußg 4, Radv 10 und Ziffer 12</u>
19	<u>THEMA GESCHWINDIGKEIT</u> Im Erlich fahren die Autos zu schnell. Überprüfung Tempo 30	220 PI SP	Hinweis wird nachgegangen.
20	Elektronischer Smiley 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

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.11.2011/SP-West			
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.
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.
28	<u>THEMA SIGNALANLAGEN</u> Iggelheimer Straße: Signalanlage Fahrspuraufteilung Höhe Lidl	AG	Verkehrsfläche nicht ausreichend vorhanden; Fahrspuraufweitung würde zur Blockade der Ausfahrten LIDL, ALDI führen.
29	Grünpfeilregelung Friedrich-Ebert-Straße/ Iggelheimer Straße	220 540	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Rückstau zur „Rushhour“ am signalisierten Knoten durch Rechtsabbieger Iggelheimer Straße. Verkehrsversuch läuft bis 09/2013.
30	Grüner Abbiegepfeil sollte häufiger sein, z.B. Baumwollspinnerei	AG	<u>Verweis auf Ziffer 29</u>
31	Verkehrsknoten „Rauschendes Wasser“: Grünzeiten für Fußgänger und Radverkehr erhöhen	AG	Hinweis wurde bearbeitet.
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.
33	LSA Friedrich-Ebert-Straße/Iggelheimer Straße: LSA-Signalgeber schlecht erkennbar bei tief stehender Sonne => Verkehrsunfall 2010	AG	Hinweis wurde bearbeitet.
34	<u>THEMA FUSSGÄNGER</u> Vor dem Haus Pannonia Überquerungshilfe Friedrich-Ebert-Straße. Bürgersteig endet zu früh, soll weitergeführt werden, Straßenquerung jetzt gefährlich!	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.
36	<u>THEMA BUS</u> Busanbindung abends schlecht (raus nach Speyer-West)	ÖPNV	Anbindung bis 20.00 Uhr; danach Option AST-Verkehr; Überplanung im Rahmen der europaweiten Ausschreibung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.11.2011/SP-West			
41	<u>THEMA ALLGEMEIN</u> L528/Iggelheimer Straße: Direkte Zufahrt zu Cura-Center, Entlastung Verkehrskreisel	AG	<u>Verweis auf Ziffer 2</u>
42	Verkehr im Bereich um die Schulen	AG	Verkehrsbelastungen entstehen zu den Bring- und Holzzeiten allein durch die Elternschaft. Im Rahmen der Schulwegsicherheit gibt es regelmäßig Aktionen zwischen Polizei, Schulen, Straßenverkehrsbehörde unter dem Titel „Gib Acht-Schulanfänger“
45	Ausfahrt Friedrich-Graf-Straße auf Kurt-Schumacher-Straße ist völlig unübersichtlich => Spiegel?	AG	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Einmündung ist kein Unfallhäufungspunkt <u>Verweis auf Ziffer 11</u>
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 nahezu unmöglich.
47	Pulvermühlweg/Kurt-Schumacher-Straße: Litfaßsäule behindert Sicht	530/ 540	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Einmündung ist kein Unfallhäufungspunkt. Sichtbehinderung bedingt gegeben.
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.
55	Woogbachtal zu unsicher für Kinder, Beleuchtung, Jugendliche auf Kinderspielplatz	PI SP 510	Beschwerden wurde stets nachgegangen; Kontrollmaßnahmen durch Polizei und Ordnungsbehörde durchgeführt. Ob Umgestaltung Woogbachtal auch Beleuchtung vorsieht wird geklärt.
57	Eugen-Jäger-Straße: Einbahnstraße Richtung Torbogen	AG	Ja, Anregung ist wegen des hohen Parkdrucks der Anwohner sinnvoll. <u>Verweis auf Ziffer 46</u>
59	Zu- und Ausfahrt Cura-Center	AG	Einfahrt wäre wünschenswert, jedoch verschiedene Grundstückseigentümer; zusätzliche Kosten fallen an; daher Umsetzung nur mit Zustimmung der Grundstückseigentümer gegen Kostenbeteiligung. <u>Verweis auf Ziffer 2 und Ziffer 41</u>

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost			
1	Parkplatzsituation Gewerbegebiet Süd Hinweis Pneuhage 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. <u>Verweis auf Polit 1</u>
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.
6	<p><u>Wunsch:</u> Verlängerung der Grünphase der Ampelschaltungen in der Zeit von ca. 12:55 Uhr – 13:30 Uhr für Verkehrsteilnehmer/innen, die aus der der Freiherr-vom-Stein-Straße links und rechts in die Dudenhofer Straße abbiegen wollen. Oder: Einrichtung einer weiteren, deutlich nach hinten versetzten, Kontaktschleife in der Freiherr-vom-Stein-Straße</p> <p><u>Begründung:</u> 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-Str. kann unabhängig von der Tageszeit und von Schul- oder Ferienzeiten geregelt werden.</p>	AG	Prüfung erfolgt im Rahmen einer Verkehrsschau;
11	<p><u>Grundsätzliche Beobachtung:</u> 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	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.

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost			
13	Durchfahrtsperre für Lkws im Straßenzug Gilgenstraße bis Bahnhofstraße/Untere Langgasse	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.</p> <p>Außerdem ist mit der politischen Entscheidung der Belegung der Innenstadt und der damit verbundenen privat-investorischen Umsetzung der Postgalerie auch für den Schwerlastverkehr im zentralen innerörtlichen Bereich eine Vorentscheidung gefallen.</p> <p>Der gesamte Lieferverkehr wird zukünftig über die Bahnhofstraße abgewickelt werden müssen und bedarf daher einer uneingeschränkten aus allen Fahrtrichtungen möglichen Anfahrtsmöglichkeit.</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. <u>Verweis auf MIV 27</u></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 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.</p>
14	Einführung einer grünen Welle der Ampelschaltung	AG	<p>Mit dem neuen Verkehrsrechner sind solche voll verkehrsabhängigen Schaltungen möglich. Dieses Thema ist daher Teil des Verkehrsentwicklungsplanes, wobei unter Umständen zusätzliche Programmteile beschafft werden müssen.</p>
15	Bushaltestelle Gilgenstraße in Höhe Axel Walther versetzen	AG	<p>Gegenwärtig ist eine Verlagerung der Bushaltestelle nicht beabsichtigt, was auf die Fahrplanzusammenhänge und räumlichen Gegebenheiten zurückzuführen ist.</p> <p>Unter Umständen könnten evt. im Rahmen der Neuausschreibung des Stadtbusverkehrs Alternativen geschaffen werden, dies bleibt jedoch den Beratungs- und Beschlussergebnissen des Stadtrates vorbehalten. Bis 01.01.2014 bleibt die Haltestellensystematik unverändert.</p>

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost			
16	Bau einer Kreisverkehrsanlage im Bereich Gedächtniskirche (Landauer Straße/Gilgenstraße/Schützenstraße/Barth.-Weltz-Platz)	AG	<p>Auch diese Frage wurde in Zusammenarbeit mit dem LBM bereits mehrfach geprüft und ablehnend beantwortet.</p> <p>Ein Kreisverkehrsplatz eignet sich zum einen wegen der Fahrzeugbelastung aber insbesondere wegen der hohen Anzahl von Fußgängerquerungen nicht.</p> <p>Die Wartezeiten für den motorisierten Individualverkehr bei gleichzeitiger Bevorrechtigung der Fußgänger (Anlage von Fußgängerüberwegen an allen vier Ein- und Ausfahrtsbereichen) würde kaum Akzeptanz finden.</p> <p>Auch müsste ein Teil des Vorplatzes der Gedächtniskirche der Fahrspurgeometrie weichen und hierfür ist eine Zustimmung der Landeskirche nicht zu erwarten.</p>
17	<p>Einfahrt von den Seitenstraßen in Wormser Landstraße schlechte Sichtverhältnisse.</p> <p><u>Anregung:</u> Parkverbot auf der Wormser Landstraße bzw. Sperrflächen vor den Einmündungen um Sichtbeziehung zu erhöhen.</p>	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.
18	<p>Fahrradwege in der Wormser Landstraße gefährlich, da parallel zu Parkverkehr; Gefahr beim Abbiegen.</p> <p><u>Anregung:</u> Radweg auf die Straße verlegen</p>	AG	<u>Verweis auf Radv 8</u>
1	<p>Landauer Str., stadteinwärts, Höhe ARAL-Tankstelle: Wenn man Fahrrad fährt und in die Karolingerstr. abbiegen will (oder auch auf der Landauer Str. bleiben will), wird man den Fahrradweg an der Tankstellenausfahrt verlassen u. ein Stückweit auf der Straße fahren, obwohl der Fahrradweg direkt angrenzend parallel verläuft.</p> <p>Man will ja weder vom hohen Bordstein herabfahren noch den Umweg über die Einmündung Schwerdstr. nehmen.</p>	540 BSI	<u>Verweis auf Radv 6</u>

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost			
4	<p>Wohnmobile parken am Platz der Stadt Ravenna und in der Nachbarschaft: Seit mehreren Jahren stelle ich fest, dass die Suche nach einem Parkplatz dadurch erschwert wird, dass einzelne Wohnmobile abgestellt werden.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	220	Gesetzeslücke in der Straßenverkehrsordnung. Parken von Wohnmobilen ist statthaft und StVO-konform.
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.
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.
15	Parkmöglichkeiten um den Feuerbachpark sollen erhalten bleiben	540 Hr. Schwendy	Nach Durchführung der Tiefbauarbeiten werden in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und Planung Stadtgrün nach 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.

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost			
17	Wohnmobile parken am Platz der Stadt Ravenna	220	<u>Verweis auf Ziffer 4</u>
18	<u>THEMA: Geschwindigkeit</u> Winternheimer Straße: Tempo 30 wird nicht eingehalten	Polizei 220	Die Zuständigkeit für die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen liegt bei der Polizei. In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde wird den Hinweisen Ziffer 18-27 nachgegangen.
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
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 vor, da sich die Fahrbahndecke nicht von der übrigen Straßenzüge unterscheidet. Ferner gilt für dieses Straßenteilstück insbesondere der Hinweis auf § 1 StVO und im weiteren eine Rechtsvor-Links-Regelung.
30	<u>THEMA: Fußgänger & Radfahrer</u> 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	<u>Verweis auf Radv 6</u>
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.
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.
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. <u>Verweis auf MIV 23</u>

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost			
34	Alte Schwegenheimer Straße: Völlig diffuse Verkehrsführung, Bürgersteig erforderlich	AG	<u>Verweis auf Ziffer 27</u>
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 Sekunden auf 11 Sekunden ausgedehnt.
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.
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.
42	THEMA: Signalanlagen / Kreuzungen Dreieck Landauer Straße/ Schwerdstraße/ Karolingerstraße: Statt dieser Kreuzungen ein Kreis	AG	<u>Verweis auf Radverkehr Ziffer 6</u>
44	Übergang Paul-Egell-Straße/Rulandstraße (Unterführung Umgehungsstraße) => kein Zebrastreifen, keine Ampel! Aber: Tempo 50! => zukünftig mehr Verkehr durch Verlegung Eingang Diakonissen Krankenhaus zur Paul-Egel-Straße	540 220	<u>Verweis auf Ziffer 21</u>
47	Closwegbrücke: bei starkem Verkehr auf B39 durch Abfahrer („Abkürzung“ über Paul-Egel-Straße bzw. Kardinal-Wendel-Straße) für Schulkinder faktisch unüberquerbar	Polizei 220 540	Die Annahme ist gerechtfertigt, dass mit dem Umbau des signalisierten Knotens L722/Altlußheim/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.
49	THEMA: Bus & Bahn S-Bahn Haltepunkt: Alte Schwegenheimer Straße ungünstig, besser Dr. von Hörmann Straße	510 ÖPNV	Haltepunkt geplant bei Dr. von Hörmann-Straße. Dies wird auch im neuen Stadtbuskonzept so berücksichtigt.
55	S-Bahn Alte Schwegenheimer Straße am günstigsten für ganz Speyer Süd einschließlich Vogelgesang	510 ÖPNV	<u>Verweis auf Ziffer 49</u>

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost			
63	Absenkung fehlt von der Unterführung B39 in Richtung Innenstadt an der Martin-Greif-Straße	540	Hinweis wurde nachgegangen
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost			
2	Schraudolphstraße – Baumparkplätze erhalten, Fernwärme anderer Straßenverlauf => Anwohnerparkregelung	AG	<u>Verweis auf Ziffer 15/VEP</u> -vor-Ort SP-Süd
3	Anwohnerparkplätze in engen Altstadtgebieten knapp und oft „fremd beparkt“	BSI 220 540	Hinweis wird nachgegangen
6	Anwohnerparken Schraudolphstraße	AG	<u>Verweis auf Ziffer 15/VEP</u> -vor-Ort SP-Süd
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-Armbruststraße-St.-Guido-Stifts-Platz. <u>Verweis auf PLS 11</u>
14	Parkleitsystem optimieren in Bezug auf Öffnung Postgalerie.	AG	Überarbeitung wird empfohlen
17	Mehr Parkbügel für Fahrräder zum sicheren Abstellen.	AG	Optimierung im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzepts vorgesehen.
22	Fußgänger entlang Hafestraße Richtung Sealife	AG	Verkehrsbeobachtungen bestätigen diesen Hinweis. <u>Verweis auf Allg. 2</u>
24	Viel Verkehr in der Armbruststraße, Querung für Fußgänger unkomfortabel z.B. KSK + Steinmetzergasse	AG	Der Verkehrswert der Durchgangssache Große Himmelsgasse-Johannesstraße und Armbruststraße liegt bei über 7.000 Fzge. täglich. Verkehrsreduktionen werden geprüft. Querungssituation ist für den innerörtlichen Bereich nicht ungewöhnlich. <u>Verweis auf Ziffer PLS 11</u>

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost			
26	Gefahrensituation Fußgänger bzw. Anwohner – Überquerung Schillerweg+ Hafenstraße	AG	Lösungsansatz in Zusammenhang mit vorgesehener Querungshilfe Hafenstraße in Höhe Hafenvillen. Geländeabtretung der Eigentümergemeinschaft ist jedoch erforderlich. <u>Verweis auf Polit 20</u>
27	Zebrastreifen: Rulandstraße Richtung Unterführung der B39 sollte auf der Paul-Egell-Straße ein Zebrastreifen sein, ist in 50er Zone möglich!	AG	<u>Verweis auf Ziffer 21,38 und 45</u> 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.
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	<u>Verweis auf Radv 6</u>
36	Gesamtsituation Bahnübergang Schützenstraße unbefriedigend	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 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	Matthäus-Hotz-Straße – keine Zufahrt über Gutenbergstraße / Parkplatz Löffelgasse in Richtung Bahnhofstraße	BSI	Zunächst ist dem Betreiber der Postgalerie zu klären, mit welchen Fahrzeuggrößen angedient 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.

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost			
42	Domplatz verkehrsfrei!	BSI	<u>Verweis auf PLS 11</u>
43	Mathäus-Hotz-Straße öffnen	AG	<u>Verweis auf Ziffer 41</u>
46	Vorschlag: Maximilianstraße beidseitig auf der gesamten Länge die Bordsteine absenken.	AG	Sicherlich eine wünschenswerte aber sehr kostspielige Maßnahme, der kein zwingendes Erfordernis zu Grunde liegt. Aufpflasterungen sind im Straßenzug vorhanden, um niveaugleich auf den Gehweg zu gelangen.
47	Sperrung Durchgangsverkehre Pistoreigasse	AG	<u>Verweis auf Ziffer 13</u>
49	Lärmbelastung Hafestraße/ Franz-Kirrmeier-Straße (Lärmkarten ins Internet stellen)	AG	<u>Verweis auf Polit 22</u> / Hot-Spot Erfolgt im Zuge der 2. Stufe der Lärmaktionsplanes