

## 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.

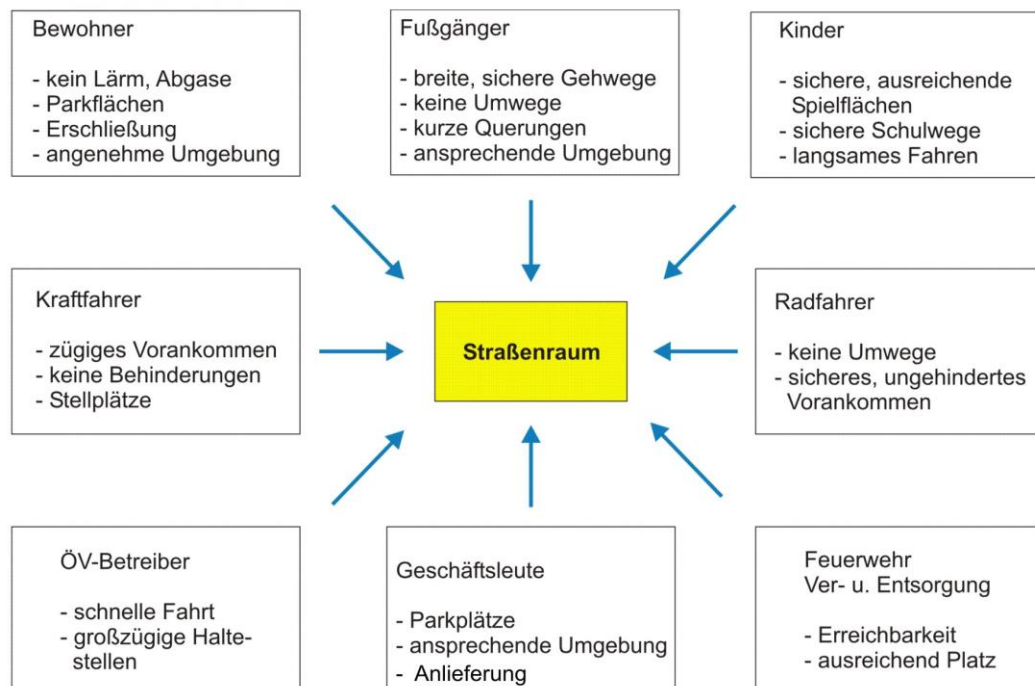
Grundsätzlich lassen sich drei wesentliche Funktionen unterscheiden, die einzelne Straßentypen in unterschiedlichem Maß erfüllen müssen:

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

### 23.2.1

#### Planungsfall 01 Gilgenstraße

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

Die Sperrung soll dabei so vollzogen werden, dass die Erschließung für Anwohner und die Anlieferung der dort ansässigen Geschäfte nach wie vor erhalten bleibt. Gleichermaßen 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/Mühlturmstraße

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 Mühlturmstraße zwischen Unterer Langgasse und Schützenstraße
- Planungsfall 02.2: Teilspernung Mühlturmstraße zwischen Unterer Langgasse und Schützenstraße in Nordrichtung (Einbahnstraße in Südrichtung)
- 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 zwischen Unterer Langgasse und Schützenstraße in Südrichtung (Einbahnstraße in Nordrichtung)

Tabelle 33: Belastungsvergleich PF 0/PF 02 Schützenstraße/Mühlturmstraße [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 %
Mühlturmstraße Ost	1.650 (100 %)	1.790 + 8,5 %	1.890 + 14,5 %	1.890 + 14,5 %	1.650 0 %
Mühlturmstraße 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 Teilsperrungsvarianten 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. Teilsperrungen 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 %
Pfaustraße	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 Schilberweg 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 **187 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.

Die blau gekennzeichneten Konfliktpunkte obliegen der Beratung im hierfür zuständigen politischen Ausschuss und nachfolgend der Entscheidungskompetenz des Stadtrates. Bei den übrigen Konfliktpunkten handelt es sich um Themenkreise der laufenden Verwaltung.



Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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)	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Stimmt; digitale Bestandsaufnahme zur Feststellung der Beschilderungsmängel erforderlich. Hieraus erfolgt Prioritätenliste für 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	Laufende Verwaltung	Thema wird innerhalb der anstehenden politischen Diskussion zur europaweiten Ausschreibung des Stadtbusverkehrs behandelt. <b>Themenpunkt ist mit Einführung des Stadtbussystems zum 1.1.2014 erledigt.</b>	Nahverkehrsplanung und Erfassung Ausschreibung. Neues ÖPNV-Konzept sieht keine Anbindung des Gewerbegebietes Süd über SWS-Haltepunkt vor.		D
MIV 1	Unfallhäufungsstelle B 39 Rheinbrücke	Laufende Verwaltung	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 <b>AS B 39 - Nord</b>	Laufende Verwaltung	Aufgrund der anhaltend hohen Unfallzahlen in den vergangenen Jahren erfolgt auch auf Empfehlung der Verkehrsunfallkommission eine Überplanung des Verkehrsknotens. <b>Themenpunkt erledigt; Knoten umgebaut.</b>	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 / <b>AS B 9 - West</b>	Laufende Verwaltung	Die Verkehrsunfallkommission hat dem Landesbetrieb Mobilität im Zuge der Erneuerung der Fahrbahnoberfläche eine Überplanung des Einmündungsbereiches empfohlen. Die Überplanung erfolgt aktuell.	Zuständigkeit liegt bei Landesbetrieb Mobilität. Erneuerung der Fahrbahnoberfläche und Modifizierung der Straßenmarkierung		A+B
MIV 7	Unfallhäufungsstelle Schifferstadter Straße / <b>AS B 9 - Ost</b>	Laufende Verwaltung	Die Verkehrsunfallkommission hat dem Landesbetrieb Mobilität im Zuge der Erneuerung der Fahrbahnoberfläche eine Überplanung des Einmündungsbereiches empfohlen. Die Überplanung erfolgt aktuell.	Zuständigkeit liegt bei Landesbetrieb Mobilität; Erneuerung der Fahrbahnoberfläche und Modifizierung der Straßenmarkierungen		A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
MIV 10	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Schifferstadter Straße / <b>AS B 9 - West</b>	Laufende Verwaltung	Der Knotenpunkt ist in seinem heutigen Ausbauzustand unsignalisiert. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die nachmittägliche Spitzens-tunde ergeben Wartezeiten, die einen Umbau bzw. Ausbau des Knotenpunktes erforderlich machen. Zu empfehlen wäre hierbei, die Ausstattung des Knotenpunktes mit einer Signalanlage. <b><u>Verweis auf MIV 6</u></b>	Zuständigkeit liegt bei Landesbetrieb Mobilität.  Technische Machbarkeit gegeben; AG VEP sieht jedoch Nähe zu Kreisverkehrsplatz kritisch.  Kein zwingender Handlungsbedarf.		<b>A+B</b>
MIV 11	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Schifferstadter Straße / <b>AS B 9 - Ost</b>	Laufende Verwaltung	Der Knotenpunkt ist in seinem heutigen Ausbauzustand unsignalisiert. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die nachmittägliche Spitzens-tunde ergeben Wartezeiten, die einen Umbau bzw. Ausbau des Knotenpunktes erforderlich machen.  Zu empfehlen wäre hierbei, die Ausstattung des Knotenpunktes mit einer Signalanlage. <b><u>Verweis auf MIV 7</u></b>	Zuständigkeit liegt bei Landesbetrieb Mobilität.  Technische Machbarkeit gegeben; AG VEP sieht jedoch Nähe zu Kreisverkehrsplatz kritisch.  Kein zwingender Handlungsbedarf.		<b>A+B</b>
MIV 12	Mangelnde Leistungsfähigkeit Kreisverkehr Schifferstadter Straße / Siemensstraße	Laufende Verwaltung	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 Er-tüchtigung der Kreisverkehrsanlage beitragen.		<b>C</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
MIV 13	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Tullastraße / Spaldinger Straße / Waldseer Straße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Der Knotenpunkt ist mit einer Signalanlage ausgestattet. Die Leistungsberechnungen ergeben für die Verkehrsbelastungen der nachmittäglichen Spitzenstunde ein Leistungsdefizit von 11 % (Qualitätsstufe F).  <b>Knotenpunkt wird 2011 als Unfallhäufungspunkt geführt.</b>	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>B+C</b>
MIV 14	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Wormser Landstraße / Viehtriftstraße	Laufende Verwaltung	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.		<b>D</b>
MIV 15	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Landauer Str. / AS B 39 Nord	Laufende Verwaltung	<b><u>Verweis auf MIV 3</u></b> <b>Themenpunkt erledigt; Knoten umgebaut.</b>	Überplanung durch den Landesbetrieb Mobilität ist zurzeit im Gange und sieht eine mit dem Verkehrsrechner der Stadt abgestimmte Signalisierung des Knotens vor.		<b>A+B</b>
MIV 16	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Landwehrstraße / Draisstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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.	<b>A+B</b>
MIV 17	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße / Im Erlich (in Höhe LSA Iggelheimer Straße)	Laufende Verwaltung	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.		<b>C</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
MIV 21	Engpass BÜ Schützenstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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-		<b>D</b>
MIV 22	Engpass BÜ Mühlturnstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Massive Investitionen bei Untertunnelung. Sperrung Bahnübergang für MIV mit Durchlässigkeit für Fußgänger- und Radverkehr möglich.  <b>Verweis auf MIV 21 Teil F / Verkehrskonzept / Maßnahmenvorschläge / Ziffer 23.3.2 / Planungsfall 02 Schützenstraße/Mühlturnstraße</b>	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.	<b>A+B</b>
MIV 23	Mangelhafte Verkehrsführung Hilgardstraße / Schwerdstraße.	Laufende Verwaltung	Die verkehrsrechtliche Unterordnung des Innenstadtrings hemmt den Verkehrsfluss. Überplanung wird vorgenommen, Umbau erfolgt 2013.  <b>Themenpunkt erledigt; Vorfahrt geändert..</b>	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	<b>A</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
MIV 24	Mangelhafte Verkehrsführung St. Guido-Stifts-Platz	Laufende Verwaltung	<b>Themenpunkt erledigt; Platz umgebaut.</b>	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.		<b>A+B</b>
MIV 25	Hot Spot Lärm Gilgenstraße	Vorbereitung	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.	<b>A+B</b>
MIV 26:	Hot Spot Lärm Schützenstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Baumaßnahme Schützenstraße aktiv. Ausweisung 30-km/h-Regelung im Straßendreieck Schützenstraße – Obere Langgasse - Bahnhofstraße wird geprüft.	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.	<b>A</b>
MIV 27	Brückenbauwerk Obere Langgasse 30t	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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.	<b>A</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
MIV 28	Brückenbauwerk Mörschbrücke 2,8t	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Laufende Verwaltung	Im Jahr 2010 ereigneten sich insgesamt 29 Verkehrsunfälle, größtenteils im Längsverkehr (abgefahrene Außenspiegel).	Dieser Mangel wird behoben, indem die Stellplätze entlang des Fahrbahnrandes ausgedünnt werden.  Die verkehrsbehördliche Anordnung wird erfolgen.  Die Umsetzung wird im Nachgang mit der Baumaßnahme St.-Guido-Stifts-Platz erfolgen.		A+B
RuhV 3	Unfälle mit ruhendem Verkehr Mühlturnstraße	Laufende Verwaltung	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
RuhV 9	Hoher Parkdruck im Quartier II (südliche Innenstadt)	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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)	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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 Konzeptes für die Ausweisung von Bewohnerparkbereichen liegen bei ca. € 15.000.  Umsetzung Parkraumbewirtschaftungskonzept (Beschilderung, Markierung, Parkscheinautomaten) ca. € 50.000	A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
RuhV 11	Hoher Parkdruck im Gebiet Deutsche Rentenversicherung	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Parkdruck entsteht durch Zielverkehre der Rentenversicherung, Berufsschule aber auch infolge der hohen Wohndichte (mehrere Fahrzeuge pro Haushalt zugelassen).  Stellplatzbelegung wurde im Rahmen der Verkehrsanalyse erhoben. In der Zeit von 09.00-15.00 Uhr herrscht Stellplatzknappheit infolge der Berufs- und Schulpendinger.  Option Bewohnerparken wird wegen Verlagerung in angrenzende Bereiche ohne den Ausbau weiterer Stellflächen jedoch nicht gesehen.	Stellplatzanzahl DRV :  Insgesamt 406Stellplätze (318 Stellplätze Tiefgarage / Wirtschaftshof und 88 Stellplätze PPL Josef-Schmitt-Straße).  Parkraumbewirtschaftungskonzept zwar sinnvoll, jedoch wegen der weitläufigen Verdrängungseffekte sehr problematisch.		<b>D</b>
RuhV 12	Hoher Parkdruck im Gebiet Universität / St. Vincentiuskrankenhaus	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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.		<b>C+D</b>
RuhV 13, 16, 19	Hoher Parkdruck und Gebietsfremdes Parken in der Draisstraße. Parken im Haltverbot Daimlerstraße	Laufende Verwaltung	Beschäftigte der umliegenden Gewerbebetriebe nutzen öffentliche Stellplätze in diesem Gebiet. Andere Parkplätze in zumutbarer Entfernung stehen nicht zur Verfügung.	-keine-		<b>D</b>
RuhV 14	Unerlaubtes Gehwegparken in Gewerbegebiet Ost	Laufende Verwaltung	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>B</b>



Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 3	Unfälle mit Radfahrern Holzstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 7	Radwegeengstelle Mühlturnstraße 30	Laufende Verwaltung	<b><u>Verweis auf RuhV 3 und MIV 22.</u></b>	Engstelle durch Ausdünnen der Parkflächen behoben. Sperrung des Bahnübergangs Mühlturnstraße für den MIV wäre Option, jedoch Belastung für Umfeld.		<b>D</b>
Radv 8	Radwegengstelle Wormser Landstraße zwischen St. Guido-Stifts-Platz und Rauschendes Wasser	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Im Jahr 2010 ereigneten sich insgesamt 4 Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung. Eine Unfallhäufungslinie ist nicht erkennbar. Ungünstig ist der gesamte Verlauf des Radweges, der aufgrund der jetzt gültigen StVO-Vorgaben nicht mehr den Richtlinien entspricht.	Abhilfemöglichkeit wäre hier die Nutzungspflicht des Radweges durch Abbau der VZ 241 (getrennter Geh- und Radweg) anzuordnen und den Radverkehr verkehrsbegleitend zum MIV fahren zu lassen. Alternativ kann der bisherige benutzungspflichtige Radweg als „anderer“ Radweg weiter genutzt werden.  <b><u>Hinweis:</u></b> Tiefbautechnischer Zustand der Straße muss ordnungsgemäß sein. Weiterhin Lichtsignalanlage müssen Räumzeiten des Radverkehrs berücksichtigen. Markierungen an den LSA müssen angebracht werden (Voraufstellfläche).  Es fallen in nicht unerheblichem Maß Kosten an.  Bei einem Vollausbau des Straßenkörpers könnte hier eine komplette Neuordnung der Verkehrsströme erfolgen.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 1.620.000 (Vollausbau).	<b>B</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 10	Radwegbreite zu gering in Burgstraße (Bahnseite)	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Problematik liegt in baulichem Zustand, der nicht StVO-konform ist.	Alternativen wurden in der Stadtratssitzung vom 24.08.2011 vorgestellt. Lösung: Aufhebung der Benutzungspflicht <b><u>Verweis auf Radv 8</u></b>		<b>B</b>
Radv 11	Radwegbreite zu gering in Iggelheimer Straße südlich Kurt-Schumacher-Straße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Problematik liegt in baulichem Zustand, der nicht StVO-konform ist.	Hat sich durch Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht erledigt. Radfahrer fährt verkehrsbegleitend über Angebotsstreifen auf Fahrbahn.		<b>D</b>
Radv 13	Fehlende Radwegverbindung Hirschgraben	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Radwegeverbindung zwischen Bahnhofstraße und Wormser Landstraße fehlt. Abhilfemaßnahmen nur durch massive Eingriffe in den ruhenden Verkehr. Steht im Zusammenhang mit der Überplanung Knoten Bahnhofstraße/Hirschgraben und Hirschgraben/Wormser Landstraße.	Wegfall der Stellplätze entlang des südlich gelegenen Straßenteilstücks zur Verbreiterung des Straßenquerschnitts.  Breite Fahrbahn. 7,47 m; Breite Schutzstreifen. 1,25 m. Sicherheitsabstand Längsparkplätze: 0,50 m  Breite der Fahrbahn wegen Innenstadtring und Busverkehr 6 m. Folge: Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens unter beengten Verhältnissen, permanentes Überfahren, möglich.  Allerdings muss dies im Kontext zu einer möglichen Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Bahnhofstraße und Wormser Landstraße gesehen werden.		<b>B</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 1	Lkw-Parken Gewerbegebiet Süd	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf Polit 1</u>			D
Polit 3	Lkw-Parken Gewerbegebiet West	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf RuhV 1</u>	Stellplätze ausdünnen		B
Polit 5	Radverkehr Siemensstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Radweglücke zwischen angrenzenden Gewerbebetrieben bis Einmündung Brunckstraße vorhanden.	Lückenschluss bei Bereitstellung der Haushaltsmittel	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 80.000.	A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Polit 6	Beleuchtung Radweg Dudenhofer Straße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<b><u>Verweis auf RuhV 10</u></b>	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Polit 10	Fußgängerquerungen Bartholomäus-Weltz-Platz	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Die Dauer der Schaltphasen für Fußgänger an den Lichtsignalanlagen wurde kritisiert. Änderung veranlasst. <b><u>Verweis auch auf MIV 23</u></b>	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	
<b>Politische Prüfaufträge</b>						
Polit 11	Bewohnerparken Kämmererstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<b><u>Verweis auf RuhV 10</u></b>	Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes unter Beteiligung der Bewohner (Befragung).		A+B
Polit 13	Bewohnerparken Eselsdamm	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Stellplätze sind tagsüber durch Berufspendler belegt. Teilabhilfe durch Ausweisung von Bewohnerparkplätzen möglich, da Verkehrsflächen noch für sonstige Verkehrsteilnehmer vorhanden.	Die Sonderparkberechtigung für Bewohner soll auf die nordöstliche Seite (Häuserseite) des Eselsdamms ausgeweitet werden. Bürgerbefragung vorgesehen.		A+B



Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 14	Verkehrssicherheit Knotenpunkt Geibstraße/Am Technik-Museum	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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.	<b>1.Stufe:</b> Fußgängerdruckkempel = ca. € 35.000 (€ 30.000 EUR + ca. € 5.000 Blindeneinrichtung) <b>2.Stufe:</b> Vollsignalisierung = ca. € 85.000 (€ 70.000 LSA + ca. € 15.000 Blindeneinrichtung)	A
Polit 15	Ausbau Dr.-Eduard-Orth-Straße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Ausbau wurde mit durchgängigem Fußweg und Querungshilfe abgeschlossen. Ausweisung zusätzlicher Straßenstellplätze auf der Fahrbahn wurde angeordnet und umgesetzt.	-keine-		D
Polit 16	Postgalerie/Umbau Postplatz	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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 stadtgesterischen, verkehrs- und ÖPNV-technischen sowie tiefbautechnischen Belange berücksichtigt.		C+D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 17	Umbau Hirschgraben / Bahnhofstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<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><b><u>Verweis auf RadV 13</u></b></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:	<b>A+B</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 18a	Anbindung Otterstadter Weg-Erlenweg (Wendemöglichkeit)	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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.	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<b>Verweis auf MIV 13</b>			B+C
Polit 19	Fußweg im Neubaugebiet Rheinufer-Nord (über Mäuseweg)	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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).	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
<b>Politische Prüfaufträge</b>						
Polit 21	Parkplatzsituation an der Woogbachschule	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Zwischenzeitlich wurde Stellplatzkapazität im Anschluss an den Neubau der Sporthalle erweitert. Keine weitere Veranlassung mehr erforderlich.	-keine-		<b>D</b>
Polit 22	Lärmsituation Hafestraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Hot-Spot Lärmaktionsplanung / 2. Stufe Lärmkartierung  Ausweisung Tempo-30-Bereich zwischen Bahnübergang und Am Heringsee zur Nachtzeit	Lärminderung durch Einbau neuer Asphaltdecke.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 100.000.	<b>A</b>
Fußg 1	Fehlender Gehweg Emanuel-Geibel-Weg	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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.		<b>C</b>
Fußg 2	Fehlende Gehwegverbindungen in Speyer-Nord westlich und östlich der Waldseer Straße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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/Ruhehecke		<b>A</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Fußg 3	Ungesicherte Querung für Fußgänger in Schützenstraße	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	Die Nutzung des Fußgängerüberweg Schützenstraße/Mühlturmstraße 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>	Sperrung Bahnübergang Mühlturnstraße für den MIV.  Allerdings Einzelhandelsge- schäfte und Parkplätze nur noch über Bahnhofstraße erschlos- sen.  Sehr starker Anstieg des Ver- kehrswertes in Mühlturnstraße und Untere Langgasse.		A+B
Fußg 4	Ungesicherte Querung für Fußgänger in Burgstraße	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	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. Blinden- leitelemente ca. 5.000 €)	B+C
PLS 1	Unklare Wegweisung Bademaxx	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	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 Kosten- voranschlag einzuholen.	Kosten für Bestands- aufnahme und Neu- konzeption des Park- leitsystems ca. € 25.000.	A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
PLS 2	Unklare Wegweisung Dom	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Die Parkplätze am Dom werden unterschiedlich beschildert zum einen als Park & Ride-Stellplätze und zum anderen als normale Stellplätze. Dies ist zu vereinheitlichen.	- Überarbeitung Parkleitsystem	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption Parkleitsystem ca. € 25.000.	A
PLS 3	Unklare Wegweisung Zentrum / Kaufhof	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

PLS 7	Parkierungsanlage nicht im PLS Neufferstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	
<b>Politische Prüfaufträge</b>						
PLS 8	Parkierungsanlage nicht im PLS Untere Langgasse	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

PLS 11	Verkehrsachse Große Himmels-gasse/Johannesstraße/Armbruststraße; „Projekt“ Kernstadt Nord	Vorbera-tung Ausschuss Verkehr	Der Verkehrswert liegt auf dieser Achse bei ca. 7.500 Kfz/Tag, welche über den Domplatz ein- und überwiegend durchfahren.	<b>Zielansatz:</b> -Reduktion des Verkehrswertes auf dem Domplatz -Sperrung der Durchfahrt Altstadt am Mittelsteg (Sackgasse Stuhlbruder-gasse, Pistoreigasse, Holzmarkt -Verkehrsmodel Verkehrsverlage-rung berechnen  <b>Aber:</b> Vielfältige Nutzergruppen (Gastro-nomie, Einzelhandel, Hotellerie, Behördenandienung, Rettungswege FFW).	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 1.777.000.	A+B
Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Feder-führung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vor-geschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP-Gespräch mit Seniorenbeirat: 25.10.2011						
1	Burgstraße / Seniorenheim (Geschwindig-keit und Fußgängerquerung)	Vorbera-tung Ausschuss Verkehr	<b>Verweis auf FußG 4</b>			B+C
2	Bänke an Bushaltestellen alle zu tief (Spon-soring Haltestelle?)	Laufende Verwal-tung	Information an VBS zur Stellungnahme	Sitzhöhe kann im Zuge der Neu-ausschreibung des Stadtbusver-kehrs als Qualitätsstandard definiert werden. Dies gilt auch für den fortzuschreibenden Nah-verkehrsplan		A+B
3	Haltestellenpläne alle zu klein (Abfahrtszei-ten kaum lesbar)	Laufende Verwal-tung	Information an VBS zur Stellungnahme	Auch dies ist ein Qualitätsstan-dard der sowohl in der Aus-schreibung als auch im fortzu-schreibenden Nahverkehrsplan definiert werden kann.		A+B



Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

4	Radwege im Bestand erhalten, da verkehrsbegleitendes Fahren auf der Straße für Senioren zu gefährlich	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	Steht im Widerspruch zur Forderung des ADFC und zu den Vorgaben der StVO-Novelle <b>Verweis auf Radv 1 / Bildung Arbeitsgruppe</b>	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.	<b>A</b>
---	---	--	---	--	------------------------------	----------

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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	Laufende Verwaltung	Stadtbuskonzept zum 01.01.2014 umgesetzt; Es bleibt bei Linienerlauf über die Waldseer Straße / Am Sandhügel.	Neuregelung des Stadtbusverkehrs erfolgt im Rahmen der europaweiten Ausschreibung auf der Grundlage eines zu fassenden Ratsbeschlusses. Umsetzung ab 01.01.2014		D
16	Bessere Einfahrtmöglichkeit vom Otterstadter Weg in Waldseer Straße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Ein- und Ausfahrtssituation mit Einfädeln in den fließenden Verkehr Richtung Verkehrsknoten Tullastraße/Spaldinger Straße auch aufgrund der Gefällstrecke schwierig.  <b><u>Verweis auf MIV 13</u></b>	Überplanung in Zusammenhang mit Unfalhäufungspunkt Waldseer Str./Spaldinger Straße		C
18	Spaldinger Straße: Parken auf dem Grünstreifen bzw. Radweg. Selbstgemachte Stellplätze im Grünbereich.	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Regelungen der Straßenverkehrsordnung greifen nicht, da kein öffentlicher Verkehrsraum.	Abhilfe wäre über eine Grünflächensatzung zu schaffen.		B
19	Ausbauzustand der Überquerungshilfe Waldseer Straße/ Kiefernweg	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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;  <b><u>Verweis auf Fußg 2</u></b>	Überquerungshilfe erneuern und ordnungsgemäß herstellen.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 15.000.	A+B
20	Die Ampelschaltungen am Wartturm und Tullastraße besser aufeinander abstimmen	Laufende Verwaltung	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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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	Laufende Verwaltung	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.  <b><u>Verweis auf MIV 13</u></b>	Überplanung des Einmündungsbereiches in Abhängigkeit zum signalisierten Knoten Tullastraße/Spaldinger Straße.		<b>C</b>
25	Waldseer Straße: Zwei Abbiegespuren Otterstadter Weg, Tullastraße hintereinander, Fehlverhalten beim Abbiegen	Laufende Verwaltung	Abbiegespuren Otterstadter Weg und Tullastraße liegen sehr dicht beieinander.  <b><u>Verweis auf MIV 13</u></b>	Markierungsoptimierung und Überplanung der Verkehrsführung		<b>C</b>
26	Radweg Spaldinger Straße/Bussardweg nicht optimal	Laufende Verwaltung	Verkehrsschau wurde 2. Quartal 2012 durchgeführt	Fahrbahnteiler an Bushaltestelle entfernen und Radweg durchgängig an Bussardweg vorbeiführen.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 5.000.	<b>B</b>
27	Lärmentwicklung Stadtgebiet B9/BAB61	Laufende Verwaltung	Bereits im Rahmen der Anhörung der Stadt Speyer zum Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der BAB61 wurde auf die Erforderlichkeit umfänglicher Lärmschutzmaßnahmen hingewiesen. Diese Anregungen werden derzeit vom Landesbetrieb Mobilität abgearbeitet.	Verlauf Planfeststellung abwarten		<b>B</b>
28	Verbindungswege Erlenweg/ Otterstadter Weg, Waldseer Straße/ Otterstadter Weg (Grunderwerb?)	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Grunderwerb im Erlenweg und Maulbeerstück setzt Einverständnis der Eigentümer voraus um Fahrbahnverbreiterung zu erreichen. Damit ist nicht zu rechnen.	-keine-		<b>D</b>
32	Ausfallstraße Wormser Landstraße: Warum fehlt eine Mittellinie – Parkverkehr	Laufende Verwaltung	Im Zusammenhang mit Straßensanierungsmaßnahmen wurde eine Fahrbahndecke aufgebracht und danach auch wegen des gestiegenen Längsparkverkehrs auf eine Mittellinie verzichtet.	Parkverkehr in der Wormser Landstraße wird neu geordnet werden.		<b>A</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Verkehrsschau wurde durchgeführt; Überplanung vornehmen;	Gehweg mit Hochbord entlang Haltestelle ausbilden. Einstieg mit Bus höhengleich anlegen. Entwässerung beachten.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 25.000.	<b>B</b>
34	Klipfelsau wieder öffnen	Laufende Verwaltung	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-		<b>D</b>
36	Stadtplanerische Entwicklung Bundeswehrekaserne – Verkehrszunahme Wartturm wird erwartet	Laufende Verwaltung	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.		<b>C</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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?	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Verkehrsschau wurde durchgeführt. In Tempo-30-Bereichen dürfen keine Fußgängerüberwege oder Druckampeln eingerichtet werden. <b><u>Verweis auf Fußg 4</u></b>	Fußgängerdruckampel prüfen.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 25.000 (zzgl. Blindenleitelemente ca. € 5.000)	B+C
4	<b>THEMA PARKEN</b> Sackgasse am Wasserturm: Es wird im Wendehammer geparkt und vor den Garagen auf dem Bürgersteig der neuen Wohnungen.	Laufende Verwaltung	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	Laufende Verwaltung	Einbahnregelung Josef-Schmitt-Straße nicht Ziel führend, da Geschwindigkeitsniveau steigt und erhebliche Umwege für die Erschließung des Wohngebietes entstehen. <b><u>Siehe Ruh 11</u></b>	Verkehrsüberwachung wird durchgeführt		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

7	Am Wasserturm Parkausweise (Bewohnerparken)	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<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)	Laufende Verwaltung	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Einmündung ist kein Unfallhäufungspunkt.	-keine-		D
12	<b>THEMA RADFAHRER</b> Ludwig-Uhland-Straße – Ampel Theodor Heuss-Straße – Signalisierung der Radfahrer in der Theodor-Heuss-Straße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Verkehrsschau soll durchgeführt werden. <b>Verweis auf Radv 1/ Bildung Arbeitsgruppe</b>	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Falschfahrten hängen mit geringer Radweg-/Gehwegbreite auf nördlicher Seite Höhe Aldi bis Kreuzungspunkt zusammen. <b>Verweis auf Radv 1</b>	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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
14	Fahrradfreundliches Quartier / Fahrradfreundliche Stadt	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Radwege im Quartier bei Tempo-50-Bereichen vorhanden; ansonsten generell Tempo-30-Bereich <b><u>Verweis auf Radv 1</u></b>	Gesamtes Radwegenetz wird auf der Grundlage der StVO-Novelle auch in Bezug auf die Freigabe von Einbahnstraßen überprüft. Bildung einer Arbeitsgruppe.		<b>B</b>
15	Alle Einbahnstraßen im Quartier gegenläufig für RadfahrerInnen öffnen	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Mindestvoraussetzungen der StVO-Novelle müssen erfüllt sein. <b><u>Verweis auf Ziffer 14</u></b>	<b><u>Verweis auf Ziffer 12</u></b>		<b>B</b>
16	Burgstraße: Tempo-30-Zone besser für Radverkehr	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<b><u>Verweis auf Fußg 4, Radv 10 und Ziffer 12</u></b>	Benutzungspflicht Radweg aufheben; Tempo 30-Zone lässt kein Fußgängerüberweg oder alternativ Fußgängerdruckkoppel zu. Prüfung Fußgängerdruckkoppel unter Beibehaltung des Tempo-50-Bereiches Nähe Altenheim.		<b>B</b>
19	<b><u>THEMA GESCHWINDIGKEIT</u></b> Im Erlich fahren die Autos zu schnell. Überprüfung Tempo 30	Laufende Verwaltung	Hinweis wird nachgegangen.	Geschäft der laufenden Verwaltung. Traffic-Counter aufstellen; PI Speyer wird um Überwachungsmaßnahme gebeten		<b>A</b>
20	Elektronischer Smileys mit Tempoanzeige im westlichen Erlich	Laufende Verwaltung	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- <b><u>Verweis auf Ziffer 19</u></b>		<b>A</b>



Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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	Laufende Verwaltung	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)	Laufende Verwaltung	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	<b><u>THEMA SIGNALANLAGEN</u></b>  Iggelheimer Straße: Signalanlage Fahrspuraufteilung Höhe Lidl	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Verkehrsfläche nicht ausreichend vorhanden; Fahrspuraufweitung würde zur Blockade der Ausfahrten LIDL, ALDI führen.	-keine-  <b><u>Verweis auf Ziffer 13</u></b>		B
29	Grünpfeilregelung Friedrich-Ebert-Straße/ Iggelheimer Straße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Rückstau zur „Rushhour“ am signalisierten Knoten durch Rechtsabbieger Iggelheimer Straße. .	Verkehrsversuch mit der Anlage einer Fahrradfurt mit Fußgängerüberweg (Schulwegsicherheit) hat sich bewährt. Soll auf Dauer angeordnet werden.	Kosten für die Einrichtung und Durchführung des Versuchs ca. € 5000.	A
30	Grüner Abbiegepfeil sollte häufiger sein, z.B. Baumwollspinnerei	Laufende Verwaltung	<b><u>Verweis auf Ziffer 29</u></b>	<b><u>Verweis auf Ziffer 29</u></b>		A
31	Verkehrsknoten „Rauschendes Wasser“: Grünzeiten für Fußgänger und Radverkehr erhöhen	Laufende Verwaltung	Hinweis wurde bearbeitet.	Signalprogramm geändert; Grünzeit von 8 sec. auf 11 Sekunden erhöht  -keine-		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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	Laufende Verwaltung	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	Laufende Verwaltung	Hinweis wurde bearbeitet.	Durch den Einbau der LED-Technik wurde dieser Mangel erheblich verbessert.		D
34	<b><u>THEMA FUSSGÄNGER</u></b> Vor dem Haus Pannonia Überquerungshilfe Friedrich-Ebert-Straße. Bürgersteig endet zu früh, soll weitergeführt werden, Straßenquerung jetzt gefährlich!	Laufende Verwaltung	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	<b><u>THEMA BUS</u></b> Busanbindung abends schlecht (raus nach Speyer-West)	Laufende Verwaltung	An den Wochenenden finden seit Einführung des neuen Stadtbussystems Spätverkehr statt. Ansonsten Option AST-Verkehre;	--keine--		D
41	<b><u>THEMA ALLGEMEIN</u></b> L528/Iggelheimer Straße: Direkte Zufahrt zu Cura-Center, Entlastung Verkehrskreisel	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<b><u>Verweis auf Ziffer 2</u></b>	<b><u>Verweis auf Ziffer 2</u></b> Bei Kostenübernahme Umsetzung möglich.		D
42	Verkehr im Bereich um die Schulen	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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?	Laufende Verwaltung	Verkehrsschau wurde durchgeführt. Einmündung ist kein Unfallhäufungspunkt <b>Verweis auf Ziffer 11</b>	Sichtdreieck wurde durch Aufbringen von Parkwinkelmarkierungen deutlich verbessert.		D
46	GBS-„Tor-Gebäude“ Einfahrt Eugen-Jäger-Straße => Friedrich-Ebert-Straße: schlechte Sicht. Spiegel?	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Laufende Verwaltung	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	Laufende Verwaltung	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	Laufende Verwaltung	Beschwerden wurde stets nachgegangen; Kontrollmaßnahmen durch Polizei und Ordnungsbehörde durchgeführt. Umgestaltung Woogbachtal abgeschlossen Beleuchtung in Teilen vorhanden.	Kontrolltätigkeit KVD und Polizei fortsetzen		D
57	Eugen-Jäger-Straße: Einbahnstraße Richtung Torbogen	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Ja, Anregung ist wegen des hohen Parkdrucks der Anwohner sinnvoll. <b>Verweis auf Ziffer 46</b>	Ausweisung einer von der Friedrich-Ebert-Straße abführenden Einbahnstraße ist sinnvoll. Anwohnerbefragung ist vorgesehen		A

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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>	-keine-		<b>D</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost						
1	Parkplatzsituation Gewerbegebiet Süd Hinweis Pneu-hage Management	Vorbera-tung Ausschuss Verkehr	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. <b><u>Verweis auf Polit 1</u></b>	Änderungen nur im Rahmen von Neubauvorhaben möglich. Auch bauordnungsbehördliche nachträgliche Maßnahmen scheiden aus. Gespräche mit Firmen zwecks Sensibilisierung stehen an. Landesweit unbefriedigende Situation.		<b>D</b>
5	LKW-Parken Industriestraße/K3 nach Joachim-Becher-Straße (nach Einmündung Haltermann); Hinweis Saint-Gobain-Isover	Vorbera-tung Ausschuss Verkehr	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 Leitpfosten-elementen.  <b>Umsetzung Ende 2012 erfolgt.</b>		<b>D</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost						
6	<p><b>Wunsch:</b> Verlängerung der Grünphase der Ampelschaltungen in der Zeit von ca. 12:55 Uhr – 13:30 Uhr für Verkehrsteilnehmer/innen, die aus der der Freiherr-vom-Stein-Straße links und rechts in die Dudenhofer Straße abbiegen wollen. Oder: Einrichtung einer weiteren, deutlich nach hinten versetzten, Kontaktschleife in der Freiherr-vom-Stein-Straße</p> <p><b>Begründung:</b> Die kurzen Grünphasen stellen beim täglichen 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>	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Prüfung erfolgt im Rahmen einer Verkehrsschau;	Prüfung, ob Umsetzbarkeit gegeben, einen verlängerten Umlauf zu programmieren.  Verkehrsversuch mit Festzeitprogramm.  Neuberechnung und Überplanung Knoten durch Ing.-Büro.	ca. 10.000,-€	A

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost						
13	Durchfahrtssperre für Lkws im Straßenzug Gilgenstraße bis Bahnhofstraße/Untere Langgasse	Laufende Verwaltung	<p>Eine verkehrsbehördlich anzuordnende und von der Oberen Straßenverkehrsbehörde auf die Zweck- und Rechtmäßigkeit zu prüfende Sperrung, würde nicht nur den Durchgangsverkehr für Schwerlastfahrzeuge betreffen, sondern auch die Lieferverkehre für die Maximilianstraße und die Geschäftsanlieger der Gilgenstraße sowie Bahnhofstraße. Außerdem ist mit der politischen Entscheidung der Belebung der Innenstadt und der damit verbundenen privat-investorischen Umsetzung der Postgalerie auch für den Schwerlastverkehr im zentralen innerörtlichen Bereich eine Vorentscheidung gefallen. Der gesamte Lieferverkehr wird zukünftig über die Bahnhofstraße abgewickelt werden müssen und bedarf daher einer uneingeschränkten aus allen Fahrrichtungen möglichen Anfahrtsmöglichkeit. Eine Durchfahrtssperre 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><b><u>Verweis auf MIV 27</u></b></p>	<p>Verkehrsmodell bei Sperrung Postplatz erstellen und Verlagerungseffekte prüfen.</p> <p>Verkehrsmodell wurde am 19.10.2012 im politischen Arbeitskreis Verkehrsentwicklungsplan vorgestellt</p>		
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>			C



Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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	Laufende Verwaltung	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.	Verkehrsrechner in Betrieb genommen. Programm „Motion“ läuft und stellt Verkehrsabhängigkeiten untereinander in Bezug.		D
15	Bushaltestelle Gilgenstraße in Höhe Axel Walther versetzen	Laufende Verwaltung	Gegenwärtig ist eine Verlagerung der Bushaltestelle nicht beabsichtigt, was auf die Fahrplanzusammenhänge und räumlichen Gegebenheiten zurückzuführen ist. Auch im Hinblick auf die Einführung des neuen Stadtbussystems hat die Verwaltung hier keine geänderte Meinung.	-keine-		D
16	Bau einer Kreisverkehrsanlage im Bereich Gedächtniskirche (Landauer Straße/Gilgenstraße/Schützenstraße/Barth.-Weltz-Platz)	Laufende Verwaltung	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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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.	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Überplanung durch Straßenbulasträger und Straßenverkehrsbehörde ist vorgesehen. Neuordnung der Parkstände und Verbesserung der Sichtbeziehungen ist Zielbestimmung.	Anordnung Straßenverkehrsbehörde		A
18	Fahrradwege in der Wormser Landstraße gefährlich, da parallel zu Parkverkehr; Gefahr beim Abbiegen. Anregung: Radweg auf die Straße verlegen	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf Radv 1 und 8</u>			B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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.	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	<b>Verweis auf Radv 1 und 6</b>	Bau eines Angebotsstreifens		<b>B</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.	Laufende Verwaltung	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.		<b>D</b>

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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.	Laufende Verwaltung	Hinweis wird nachgegangen.	Neuordnung des Parkverkehrs; Ausweisung von Straßenparkplätzen zur Reduzierung der vorhandenen Verkehrsfläche.		A+B
7	<b>THEMA: Ruhender Verkehr</b> Besucherausweise für Nutzung auf Anwohnerplätzen	Laufende Verwaltung	Die Ausweisung von flächendeckenden Bewohnerparkplätzen im Stadtteil Süd ist nicht ange-dacht. 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	Laufende Verwaltung	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	Vorbera-tung Ausschuss Verkehr	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	Laufende Verwaltung	<b>Verweis auf Ziffer 4</b>	Kontrolle und Verkehrsbeobach-tung durch Straßenverkehrsbe-hörde.  Prüfung, ob eine Beschränkung der öffentlichen Stellplätze auf zGG von 2,8 t Wirkung zeigen würde.		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Süd						
18	<b>THEMA: Geschwindigkeit</b> Winternheimer Straße: Tempo 30 wird nicht eingehalten	Laufende Verwaltung	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	<b>THEMA: Fußgänger &amp; Radfahrer</b> 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.	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<b>Verweis auf Radv 1 und 6</b>	Der Bypass in die Schwerdstraße sollte geschlossen werden mit gleichzeitiger Anlage eines Angebotsstreifens ab der Paul-Egell-Straße Richtung Landauer Straße.		B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Stüd						
31	Rad- und Gehweg an der B39 (zwischen Remlingstraße und Am Germansberg) sind im schlechten Zustand, besonders bei Regen. Gehweg sollte asphaltiert werden.	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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“	Laufende Verwaltung	Änderung der Vorfahrtssituation mit Bevorrechtigung des Innenstadtrings bringt eine Verbesserung der Verkehrssituation. <b><u>Verweis auf MIV 23</u></b>	Verkehrsversuch erfolgreich abgeschlossen. Abknickende Vorfahrt unter Bevorrechtigung des Innenstadtrings wurde geändert. Vollausbau Hilgardstraße zwischen Ludwigstraße und Schwerdstraße.		A
34	Alte Schwegenheimer Straße: Völlig diffuse Verkehrsführung, Bürgersteig erforderlich	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<b><u>Verweis auf Ziffer 27</u></b>	-keine-		D
35	Grünphase an Fußgängerampeln zu kurz, Wartephase zu lang (z.B. Landauer Straße, Bahnhofstraße, Hirschgraben, Obere Langgasse)	Laufende Verwaltung	Die Grünphase für Fußgänger wurde bei signalisierten Knotenpunkten mit Inbetriebnahme des neuen Verkehrsrechners von 8 Sekunden auf 11 Sekunden ausgedehnt.	-keine-		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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!	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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. <b><u>Verweis auf Radv Ziffer 1</u></b>	Bildung einer verwaltungsübergreifenden Arbeitsgruppe, um insbesondere das Radwegnetz in Bezug auf seine Durchlässigkeit zu verbessern.		A
42	<b><u>THEMA: Signalanlagen / Kreuzungen</u></b> Dreieck* Landauer Straße/ Schwerdstraße/ Karolingerstraße: Statt dieser Kreuzungen ein Kreisel	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<b><u>Verweis auf Radv Ziffer 1 und 6</u></b>			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-Egel-Straße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<b><u>Verweis auf Ziffer 21</u></b>	-keine-		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	<b>THEMA: Bus &amp; Bahn</b> S-Bahn Haltepunkt: Alte Schwegenheimer Straße ungünstig, besser Dr. von Hörmann Straße	Laufende Verwaltung	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	Laufende Verwaltung	<b>Verweis auf Ziffer 49</b>	-keine-		D
63	Absenkung fehlt von der Unterführung B39 in Richtung Innenstadt an der Martin-Greif-Straße	Laufende Verwaltung	Hinweis wurde nachgegangen	Tiefbauabteilung prüft, ob Absenkung möglich und empfehlenswert	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 5.000.	B



Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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	Laufende Verwaltung	<b>Verweis auf Ziffer 15/VEP</b> -vor-Ort SP-Süd	-Umsetzung erfolgt-		D
3	Anwohnerparkplätze in engen Altstadtgebieten knapp und oft „fremd beparkt“	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<b>Verweis auf Ziffer 15/VEP</b> -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“	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Eine erhebliche Verkehrsberuhigung wäre das Unterbinden des Durchgangsverkehrs über den Mittelsteeg - Holzmarkt - Pistoreigasse - Stuhlbrudergasse - Domplatz. Diese Zielsetzung steht im Zusammenhang mit einer Verkehrsberuhigung der Achse Domplatz-Große Himmels-gasse-Johannesstraße-Armbruststraße-St.-Guido-Stifts-Platz. <b>Verweis auf PLS 11</b>	<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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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.	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Überarbeitung wird empfohlen	Überarbeitung Zielwegweisung Das gesamte dynamische und statische Parkleitsystem ist nach über einem Jahrzehnt an die veränderten Gegebenheiten anzupassen. Hierzu ist ein separater Kostenvoranschlag einzuholen.	Kosten für Bestandsaufnahme und Neukonzeption des Parkleitsystems ca. € 25.000.	A+B
17	Mehr Parkbügel für Fahrräder zum sicheren Abstellen.	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Optimierung im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzepts vorgesehen. <b><u>Verweis auf Radv Ziffer 1</u></b>	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Verkehrsbeobachtungen bestätigen diesen Hinweis. <b><u>Verweis auf Allg. 2</u></b>	Zielwegweisung vor Ort muss auch im Bereich des Domgartens optimiert werden. Touristische Wegweisung optimieren – historischer Stadtrundgang. <b><u>Verweis auf Allg. 2</u></b>	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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. <b><u>Verweis auf Ziffer PLS 11</u></b>	Umbau erfolgt 2014/2015		A+B
Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
26	Gefahrsituation Fußgänger bzw. Anwohner – Überquerung Schillerweg+ Hafenstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Lösungsansatz in Zusammenhang mit vorgesehener Querungshilfe Hafenstraße in Höhe Hafenvillen. Geländeabtretung der Eigentümergemeinschaft ist jedoch erforderlich. <b><u>Verweis auf Polit 20</u></b>	Geländeabtretung der Hauseigentümergemeinschaft muss erfolgen.		A
27	Zebrastrifen: Rulandstraße Richtung Unterführung der B39 sollte auf der Paul-Egell-Straße ein Zebrastrifen sein, ist in 50er Zone möglich!	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<b><u>Verweis auf Ziffer 21,38 und 45</u></b> 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)	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<b><u>Verweis auf Radv 6</u></b>	Der Bypass in die Schwerdstraße sollte geschlossen werden mit gleichzeitiger Anlage eines Angebotsstreifens ab der Paul-Egell-Straße Richtung Landauer Straße.		B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Schließzeiten des Bahnübergangs können nicht beeinflusst werden und hemmen auch weiterhin den Verkehrsfluss. Abhilfe würde nur eine Untertunnelung bringen, die nicht finanzierbar ist.  Nach Rückfrage bei der Bahn dauert die Regelschließzeit Schützenstraße bei Zügen aus Richtung Speyer Hbf. 140 Sekunden (S-Bahn ca. 10 Sekunden schneller).  Bei Zügen aus Richtung Germersheim 115 Sekunden. Die Schließzeit im ungünstigsten Fall bei Zugbegegnung und Verzögerung der Abfahrt beträgt 7 Minuten 19 Sekunden.	-keine-		D
41	Matthäus-Hotz-Straße – keine Zufahrt über Gutenbergstraße / Parkplatz Löffelgasse in Richtung Bahnhofstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Im Zuge des Umbaus der Postgalerie wurde die ursprüngliche Verkehrsführung geändert um die Lieferverkehre störungsfrei abwickeln zu können. Erfahrungswerte zeigen zwischenzeitlich, dass eine Zufahrt über die Bahnhofstraße wieder ermöglicht werden kann.	<u>Vorschlag:</u> -Abfließender Verkehr von PPL Löffelgasse / Gutenbergstraße in Richtung Bahnhofstraße  -Einfahrender Verkehr von der Bahnhofstraße in Richtung PPL-Löffelgasse zulassen. Anwohnerparkplätze Gutenbergstraße wieder herstellen.  Verkehrsbehördliche Anordnung		A

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
42	Domplatz verkehrsfrei!	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf Ziffer 41</u>	<u>Verweis auf Ziffer 41</u>		A
46	Vorschlag: Maximilianstraße beidseitig auf der gesamten Länge die Bordsteine absenken.	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	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	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung / übrige Konfliktpunkte = laufende Verwaltung

49	Lärmbelastung Hafenstraße/ Franz- Kirmeier-Straße (Lärmkarten ins Internet stellen)	Vorbera- tung Aus- schuss Verkehr	<u>Verweis auf Polit 22</u> / Hot-Spot Erfolgt im Zuge der 2. Stufe der Lärmaktionspla- nes	Lärminderung durch Einbau neuer Asphaltdecke; (Franz- Kirmeier-Straße)  Temporäre Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus zur Nachtzeit (22.00-06-00 Uhr) in der Hafenstraße	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 200.000.	<b>A+B</b>
----	---	-----------------------------------	--	--	---	------------

## 26. MASSNAHMENVORSCHLÄGE - LÄRMAKTIONSPLAN 2012

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

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

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

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

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