

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.

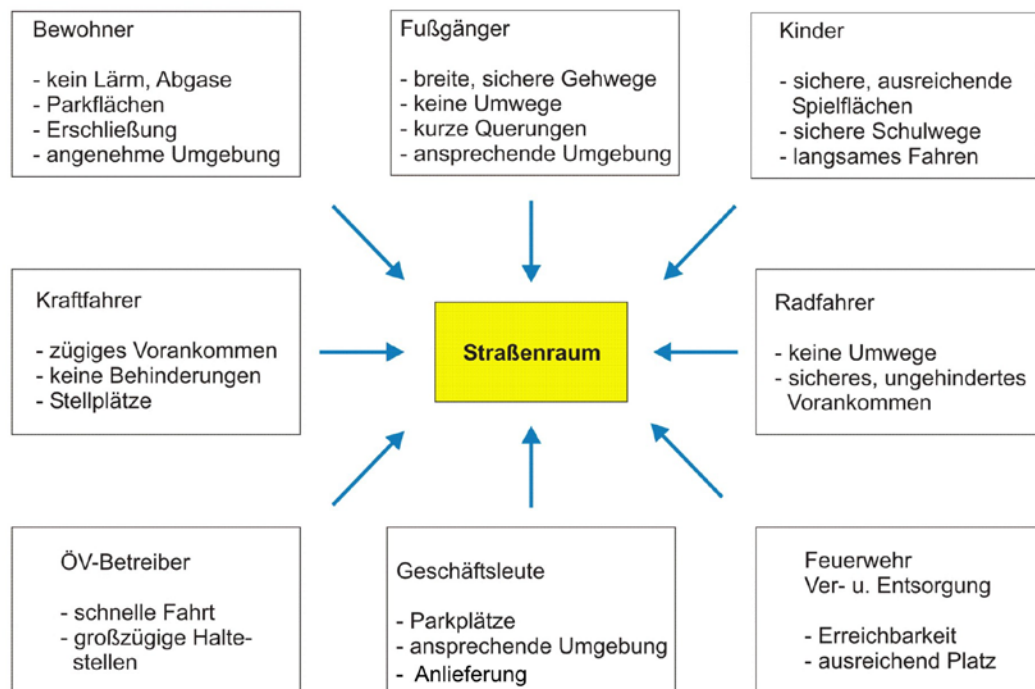
Grundsätzlich lassen sich drei wesentliche Funktionen unterscheiden, die einzelne Straßentypen in unterschiedlichem Maß erfüllen müssen:

- 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/Mühlturmstraße
- Planungsfall 03: Domplatz/Armbruststraße

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

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

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

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

Die Ergebnisse der Planungsfälle sollen hier jedoch vorab detailliert dargestellt werden

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

Tabelle 31: Übersicht Planungsfälle Prognose 2025

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

23.2.1**Planungsfall 01 Gilgenstraße**

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

Die Sperrung soll dabei so vollzogen werden, dass die Erschließung für Anwohner und die Anlieferung der dort ansässigen Geschäfte nach wie vor erhalten bleibt. 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: Teilsperrung Mühlturmstraße im Abschnitt zwischen der Unteren Langgasse und Schützenstraße in Richtung Norden (Einbahnstraße in Richtung Süden)
- Planungsfall 02.2.1: Wie Planungsfall 02.2
Am Knotenpunkt Schützenstraße/Mühlturmstraße ist jedoch nur das Rechtseinbiegen in Richtung Westen möglich. D. h. das Linkseinbiegen in Richtung Landauer Straße wird unterbunden.
- Planungsfall 02.3: Teilsperrung der Mühlturmstraße im Abschnitt zwischen der Unteren Langgasse und der Schützenstraße in Richtung Süden (Einbahnstraße in Richtung Norden)

23.2.3

Planungsfall 03 Domplatz/Armbruststraße

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

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

Neben den Stellplätzen entlang der Straßen befinden sich in diesem Quartier u. a. die Parkieranlagen an der Kreissparkasse, 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 %
Mühlturnstraße Ost	1.650 (100 %)	1.950 + 18,2 %	2.300 + 39,4 %	1.650 0 %
Mühlturnstraße West	4.600 (100 %)	6.750 + 46,7 %	5.850 + 27,2 %	6.250 + 35,9 %
Schützenstraße	14.250 (100 %)	16.100 + 13,0 %	14.400 + 1,1 %	14.100 - 1,1 %
	11.750 (100 %)	19.150 + 63,0 %	15.450 + 31,5 %	15.400 + 31,1 %

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

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

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

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

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

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

Aus diesen Gründen wird dieser Planungsfall nicht zur Weiterverfolgung empfohlen.

23.3.2

Planungsfall 02 Schützenstraße/Mühlturnstraße

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

23.3.3

Planungsfall 03 Domplatz/Armbruststraße

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

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

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

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

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

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

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

In geringerem Maß sinken die Verkehrsbelastungen im Planungsfall 03.3, wenn also die Armbruststraße und die Große Himmels-gasse 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 Himmels-gasse 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 Schil-lerweg und die Hafenstraße.

Aufgrund der in den beiden Planungs-fällen 03.2 und 03.3 entstehenden deutliche Verkehrs-entlastungen im Bereich Domplatz und Große Himmels-gasse 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

Erfreulicherweise konnten bisher (Stand 16.12.2014) Insgesamt 7 Konfliktpunkte erledigt werden.

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

In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 15.10.2014 wurden die Konfliktpunkte den Bereichen politische Beratung/Beschlussfassung und laufende Verwaltung zugeordnet. Die Verwaltung hat die Aufgabe jährlich im Verkehrsausschuss über die getroffenen Maßnahmen der laufenden Verwaltung zu berichten.

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
MIV 26:	Hot Spot Lärm Schützenstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Baumaßnahme Schützenstraße abgeschlossen. Ausweisung 30-km/h-Regelung im Straßendreieck Schützenstraße – Obere Langgasse - Bahnhofstraße wird geprüft und steht in Zusammenhang mit der Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan.	Lärmmindernder Belag ist hier vorgesehen. 1.BA: Landauer Straße bis BÜ / in 2013 2. BA: BÜ bis Dudenhoferstraße	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 940.000.	A
MIV 27	Brückenbauwerk Obere Langgasse 30t	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Um die Tonnagebeschränkung aufheben zu können, müsste die bestehende Brücke abgerissen werden und an dieser Stelle neu aufgebaut werden. Ein entsprechender Beschluss wurde vom Bauausschuss in der Dezembersitzung gefasst.	Verkehrsplanerisch schwierige Situation, da Schwerlastverkehre nur im Rahmen weiträumiger Beschilderungsmaßnahmen abgeleitet werden können. Empfehlung wäre ein Neubau des Brückenbauwerkes auch wegen eintretenden Zielverkehre für den Schwerlastverkehr „Postgalerie“ und somit Erhöhung der Tragkraft auf 60 t.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 1,1 Mio.	A
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. Aufgrund einer statischen Neubewertung wurde die Tonnagebeschränkung der Mörschbrücke auf 6 Tonnen erhöht.	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 Rückstufung?
Radv 2	Unfälle mit Radfahrern Schützenstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	In der Schützenstraße ereigneten sich im Jahr 2010 6 Unfälle mit Radfahrereteiligung mit 2 Leichtverletzten. <u>Verweis auf MIV 26</u>	Vollausbau der Schützenstraße mit besserem Fahrbelag. Maßnahme abgeschlossen!	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 940.000.	(A) E

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 3	Unfälle mit Radfahrern Holzstraße	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 im Zuge der Baumaßnahme überplant. Maßnahme abgeschlossen!	Verkehrstechnischer Entwurf als Vorlage für Vorplanung ca. € 1.500.	(A) E
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) A
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 Wartturm.	Aufweitung des Rechtsabbiegefahrstreifens von der Landwehrstraße in die Wormser Landstraße zur Verstetigung des Verkehrsablaufs.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. €40.000.	A+B
MIV 22	Engpass BÜ Mühlturnstraße Maßnahme wird nicht weiter verfolgt, aufgrund Sitzungsergebnis des Verkehrsausschusses vom 15.10.2014.	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Massive Investitionen bei Untertunnelung. Sperrung Bahnübergang für MIV mit Durchlässigkeit für Fußgänger- und Radverkehr möglich. Verweis auf MIV 21 Teil F / Verkehrskonzept / Maßnahmenvorschläge / Ziffer 23.3.2 / Planungsfall 02 Schützenstraße/Mühlturnstraße	Prüfauftrag Ausweisung Sackgasse; Untertunnelung für Radfahrer und Fußgänger oder signalisiertes Leitsystem für Querung Fußgänger und Radfahrer (Schrankenanlage); Schließung für motorisierten Individualverkehr. Hierzu sind Abstimmungen mit der DB AG dringend erforderlich.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten für die Unterführung ca. € 450.000. Alternative in Form von Leiteinrichtungen ca. € 5000.	(A+B) E
MIV 25	Hot Spot Lärm Gilgenstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Hot Spot im Rahmen der Lärmkartierung 1. Stufe festgestellt.	Die Lärmentwicklung ließe sich hier vermindern, wenn der Pflasterbelag im Bereich des Postplatzes in eine lärm mindernde Asphaltdecke umgebaut würde.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 56.000.	A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

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>Beschlussempfehlung:</p> <p>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.</p>	<p>Abhilfemöglichkeit wäre hier die Nutzungspflicht des Radweges durch Abbau der VZ 241 (getrennter Geh- und Radweg) anzuordnen und den Radverkehr verkehrsbegleitend zum MIV fahren zu lassen. Alternativ kann der bisherige benutzungspflichtige Radweg als „anderer“ Radweg weiter genutzt werden.</p> <p>Hinweis: Tiefbautechnischer Zustand der Straße muss ordnungsgemäß sein. Weiterhin Lichtsignalanlage müssen Räumzeiten des Radverkehrs berücksichtigen. Markierungen an den LSA müssen angebracht werden (Voraufstellflächen).</p> <p>Kosten fallen in nicht unerheblichem Maße an.</p> <p>Programmierung der LSA pro Anlage ca. € 7200.</p> <p>Die Fahrbahndecken sind zu erneuern sowie die Straßenabläufe auf Höhe zu setzen.</p>	<p>Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 320.000 €</p> <p>Eine genaue Untersuchung des Straßenaufbaus muss noch erfolgen.</p>	A+B
RuhV 5	Unfälle mit ruhendem Verkehr Karl-Leiling-Allee	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	<p>Bei der Karl-Leiling-Allee handelt es sich nicht um einen Unfallhäufungspunkt zwischen fließendem und ruhendem Verkehr.</p> <p>Vielmehr wird der fließende Verkehr durch die am Straßenrand geparkten Fahrzeuge behindert.</p>	<p>Stellplätze entfernen; Innenstadtring mit Busverkehr; Parkplatزالternativen auf dem Festplatz und im Sackgassenbereich der Karl-Leiling-Allee vorhanden. DRK und Hotel betroffen.</p>	<p>Status:</p> <p>Vorgang in Bearbeitung, Anordnung Straßenverkehrsbehörde folgt.</p>	A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
RuhV 9	Hoher Parkdruck im Quartier II (südliche Innenstadt)	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
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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 6	Unzureichende Radwegführung Knotenpunkt Landauer Straße / Schwerdstraße	Vorbera- tung 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

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 8	Radwegengstelle Wormser Landstraße zwischen St. Guido-Stifts-Platz und Rauschendes Wasser	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	Im Jahr 2010 ereigneten sich insgesamt 4 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.	Abhilfemöglichkeit wäre hier die Nutzungspflicht des Radweges durch Abbau der VZ 241 (getrennter Geh- und Radweg) anzuordnen und den Radverkehr verkehrsbegleitend zum MIV fahren zu lassen. Alternativ kann der bisherige benutzungspflichtige Radweg als „anderer“ Radweg weiter genutzt werden. Hinweis: Tiefbautechnischer Zustand der Straße muss ordnungsgemäß sein. Weiterhin Lichtsignalanlage müssen Räumzeiten des Radverkehrs berücksichtigen. Markierungen an den LSA müssen angebracht werden (Voraufstellfläche). Es fallen in nicht unerheblichem Maß Kosten an. Bei einem Vollausbau des Straßenkörpers könnte hier eine komplette Neuordnung der Verkehrsströme erfolgen.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 1.620.000 (Vollausbau).	B
Radv 10	Radwegbreite zu gering in Burgstraße (Bahnseite)	Vorbera- tung 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 <u>Verweis auf Radv 8</u>		B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 13	Fehlende Radwegverbindung Hirschgraben	Vorbera- tung 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. Verweis auf Polit 17	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) A
MIV 13	Mangelnde Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Tullastraße / Spaldinger Straße / Waldseer Straße	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	Der Knotenpunkt ist mit einer Signalanlage ausgestattet. Die Leistungsberechnungen ergeben für die Verkehrsbelastungen der nachmittäglichen Spitzenstunde ein Leistungsdefizit von 11 % (Qualitätsstufe F). Knotenpunkt wird 2011 als Unfallhäufungspunkt geführt.	Überplanung des gesamten Verkehrsknotens einschließlich Einmündung Otterstadter Weg. Leistungsfähigkeit einer Kreisverkehrsanlage berechnen. Gesamtkosten ca. 750.000 €	Überschlägig ermittelte Gesamtkosten ca. €750.000, davon entfallen auf die Vorplanung ca. € 15.000. Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.	B+C

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
RuhV 12	Hoher Parkdruck im Gebiet Universität / St. Vincentiuskrankenhaus	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.		C+D
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.		D
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-		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Konfliktplan BS Ingenieure						
Radv 4	Unzureichende Radwegführung Knoten Steingasse / Industriestraße	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 11	Radwegbreite zur 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.		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 14	Verkehrssicherheit Knotenpunkt Geibstraße/Am Technik-Museum	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. Die Verwaltung schlägt eine Vollsignalisierung vor.	1.Stufe: Fußgängerdruckkempel = ca. € 35.000 (€ 30.000 EUR + ca. € 5.000 Blindeneinrichtung) 2.Stufe: Vollsignalisierung = ca. € 85.000 (€ 70.000 LSA + ca. € 15.000 Blindeneinrichtung)	A
Polit 20	Schließung Nonnenbachstraße für Durchgangsverkehr (Sackgasse).	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Lösungsansatz in Zusammenhang mit vorgesehener Querungshilfe Hafestraße in Höhe Hafenvillen. Geländeabtretung der Eigentümergemeinschaft ist jedoch erforderlich. Abkürzungsverkehre sind vorhanden, bei einem DTV von ca. 1800 Kfz/24 h. Anwohner stellen Grundstücke nicht zur Verfügung. Nochmalige Prüfung des Standortes.	Schließung für den Durchgangsverkehr ist sinnvoll im Zusammenhang mit Bau der Überquerungshilfe. Gerade auch in Bezug auf die spitzwinklige Einmündung des gegenläufigen Radweges (Sicherungsmaßnahme)	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 10.000.	A
Polit 22	Lärmsituation Hafestraße	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.	A

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 3	Lkw-Parken Gewerbegebiet West	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 5	Radverkehr Siemensstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Radweglücke zwischen angrenzenden Gewerbebetrieben bis Einmündung Brunckstraße vorhanden.	Lückenschluss bei Bereitstellung der Haushaltsmittel Maßnahme abgeschlossen Lückenschluss erfolgt.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 80.000.	(A+B) E
Polit 8	Verkehrssituation Normand-Gelände	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf RuhV 10</u>	Verkehrsrechtliche Anordnung zur Ausweisung eines Tempo-30-Bereiches ist erfolgt. Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes unter Beteiligung der Bewohner (Befragung).		A+B
Polit 12	Bewohnerparken Lindenstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf RuhV 10</u>	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

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><u>Verweis auf RadV 13</u></p>	<p>Wegfall aller Stellplätze auf der südlichen Seite d. Hirschgrabens durch Haltverbotsregelung. Alternativen für die Umgestaltung der Signalisierung des Knotens:</p> <p>a) Einrichtung einer weiteren signalisierten Fußgängerfurt auf der Südseite.</p> <p>b) Radwegebenutzungspflicht Bahnhofstraße aufheben; Vorgrün schalten; anderer Radweg belassen, vorgezogene Aufstellungsfläche an Signalanlage schaffen.</p> <p>c) Rechtsabbiegesignalisierung Bahnhofstraße/Hirschgraben und Hirschgraben / Bahnhofstraße aufheben, FGÜ anlegen und Radfahrerfurt schaffen.</p> <p>d) Verkehrsverstetigung Am Hirschgraben durch Verlängerung der Rechtsabbiegespur Richtung Bahnhofstraße; Wegfall von Stellplätzen in Parkbucht auf nördlicher Seite.</p>	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 490.000:	(A+) B) A
Polit 4	Situation Wormser Landstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf RuhV 1</u>	Stellplätze ausdünnen		B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 18b	Anbindung Otterstadter Weg / Waldseer Str.	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Verweis auf MIV 13			B+C
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 stadtgestalterischen, verkehrs- und ÖPNV-technischen sowie tiefbautechnischen Belange berücksichtigt.		C+D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 1	Lkw-Parken Gewerbegebiet Süd	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 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 Wegeföhrung in die Vincentiusstr. besteht keine Verpflichtung.		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 7	Shared Space am Postplatz	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 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
Polit 10	Fußgängerquerungen Bartholomäus-Weltz-Platz	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Die Dauer der Schaltphasen für Fußgänger an den Lichtsignalanlagen wurde kritisiert. Änderung veranlasst. <u>Verweis auch auf MIV 23</u>	Die Grünzeit für Fußgänger wurde beim Umbau der Anlagen generell von 8 auf 10 Sekunden erhöht. Ansonsten kein Abhilfebedarf, da signalisierte und sichere Querungsmöglichkeit.		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 11	Bewohnerparken Kämmererstraße	Vorbera- tung 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 15	Ausbau Dr.-Eduard-Orth-Straße	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	Ausbau wurde mit durchgängigem Fußweg und Querungshilfe abgeschlossen. Ausweisung zusätzlicher Straßenstellplätze auf der Fahrbahn wurde angeordnet und umgesetzt.	-keine-		D
Polit 18a	Anbindung Otterstadter Weg-Erlenweg (Wendemöglichkeit)	Vorbera- tung 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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Polit 19	Fußweg im Neubaugebiet Rheinufer-Nord (über Mäuseweg)	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 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-		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene / Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Fußg 2	Fehlende Gehwegverbindungen in Speyer-Nord westlich und östlich der Waldseer Straße und Spaldinger Straße	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. Die weiteren Querungshilfen sind auf ihre Verkehrssicherheit zu überprüfen. Bau Pfortnerampel Waldseer Str./Am Sandhügel/Ruhhecke		A
Fußg 3	Ungesicherte Querung für Fußgänger in Schützenstraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Die Nutzung des Fußgängerüberweg Schützenstraße/Mühlturmstraße bzw. der signalisierten Knoten Gedächtniskirche und Obere Langgasse 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 Einzelhandelsgeschäfte und Parkplätze nur noch über Bahnhofstraße erschlossen. Sehr starker Anstieg des Verkehrswertes in Mühlturnstraße und Untere Langgasse.	Umbaumaßnahme Schützenstraße abgeschlossen; Planungsfall 2/ S. 120 in Verkehrsausschusssitzung vom 15.10.2014 verworfen.	(A+B) E
Fußg 4	Ungesicherte Querung für Fußgänger in Burgstraße	Vorbereitung 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	Fußgängerdruckkoppel in Höhe Altenheim prüfen	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 25.000 (zzgl. Blindenleitelemente ca. 5.000 €)	B+C

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
Fußg 1	Fehlender Gehweg Emanuel-Geibel-Weg	Vorbera- tung 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.		C

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
PLS 2	Unklare Wegweisung Dom	Vorbera- tung 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	Vorbera- tung 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	Vorbera- tung 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	Vorbera- tung 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	Vorbera- tung 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

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
PLS 8	Parkierungsanlage nicht im PLS Untere Langgasse	Vorbera- tung 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	Vorbera- tung 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	Vorbera- tung 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
PLS 7	Parkierungsanlage nicht im PLS Neufferstraße	Vorbera- tung 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+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
Politische Prüfaufträge						
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.	<p>Zielansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Reduktion des Verkehrswertes auf dem Domplatz -Sperrung der Durchfahrt Altstadt am Mittelsteg (Sackgasse Stuhlbruder-gasse, Pistoreigasse, Holzmarkt -Verkehrsmodel Verkehrsverlage-rung berechnen <p>Aber:</p> <p>Vielfältige Nutzergruppen (Gastro-nomie, Einzelhandel, Hotellerie, Behördenandienung, Rettungswege FFW).</p>	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 1.777.000. Baumaßnahme hat begonnen	A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP-Gespräch mit Seniorenbeirat: 25.10.2011						
4	Radwege im Bestand erhalten, da verkehrsbegleitendes Fahren auf der Straße für Senioren zu gefährlich	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Steht im Widerspruch zur Forderung des ADFC und zu den Vorgaben der StVO-Novelle Verweis auf Radv 1 / Bildung Arbeitsgruppe Auf Beschluss der Verkehrskommission vom 15.10.2014 wird Fahrradkonzept erstellt.	Anpassung an StVO-Novelle; verkehrsbegleitendes Fahren des Radverkehrs wird zur Regel. Das gesamte Radwegenetz ist diesbezüglich auf die Anforderung und Umsetzung der StVO-Novelle zu überplanen.	Bildung einer Arbeitsgruppe.	A
1	Burgstraße / Seniorenheim (Geschwindigkeit und Fußgängerquerung)	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf FußG 4</u>			B+C

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.11.2011/SP-Nord						
1-12	<p>Stadteinfahrts-/Kreuzungssituation Waldseer Straße – Am Sandhügel – Ruhhecke (Pförtnerrampe, Fußgängerquerung, Geschwindigkeitsreduktion, bessere Sicht)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pförtnerrampe Sandhügel/Waldseer Straße aufstellen 2. Fußgängerüberquerung Waldseer Straße/ Am Sandhügel => Geschwindigkeitsreduktion 3. Sandhügel/ Waldseer Straße: Fehlende Übersicht nach links 4. Waldseer Straße/ Sandhügel: Ampelanlage installieren 5. Waldseer Straße/ Sandhügel => Lichtsignalanlage/ Schulweg/ Geschwindigkeit 6. Geschwindigkeitsbegrenzung Spaldinger u. Waldseer Straße 7. Verkehrslenkung und Geschwindigkeitsdrosselung durch Stellplatzeinrichtung auf Waldseer Straße u. a. 8. Geschwindigkeitskontrolle Waldseer Straße, Ruhhecke/ Am Sandhügel 9. Waldseer Straße ab BAB-Brücke bis Nußbaumweg: „Rennstrecke“, da keine optischen oder sonstigen „Bremsen“ 10. Waldseer Straße: Verkehrsbelastung sehr hoch. Viel zu schnelles „Fahren“ (besonders Motorräder). Lärm macht krank! 	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<p>Planung und Bau einer Pförtnerrampe wird empfohlen; Ergänzung der Fußgängerdruckampe 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>Ziel: Umsetzung der Maßnahme nach Mittelbewilligung</p> <p>Status: Ausschreibung erfolgt, Maßnahme soll in Kürze begonnen werden.</p>	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. €85.000.	A
1-12	<ol style="list-style-type: none"> 11. Geschwindigkeitskontrolle, z.B. Nußbaumweg, Waldseer Straße 12. Einmündung Ruhhecke/ Waldseer Straße: Fußgängerüberquerung schwierig (Schulweg) 					

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 19.11.2011/SP-Nord						
19	Ausbauzustand der Überquerungshilfe Waldseer Straße/ Kiefernweg	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; <u>Verweis auf Fußg 2</u>	Überquerungshilfe erneuern und ordnungsgemäß herstellen. <u>Vorschlag Verwaltung:</u> Umsetzung 2015	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 15.000.	(A+) B A
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
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
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. <u>Verweis auf MIV 13</u>	Überplanung in Zusammenhang mit Unfallhäufungspunkt Waldseer Str./Spaldinger Straße		C
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-		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
29	Grünpfeilregelung Friedrich-Ebert-Straße/Iggelheimer Straße	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. Maßnahme abgeschlossen	(A) E
46	<u>THEMA ALLGEMEIN</u> 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
57	Eugen-Jäger-Straße: Einbahnstraße Richtung Torbogen	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Ja, Anregung ist wegen des hohen Parkdrucks der Anwohner sinnvoll. <u>Verweis auf Ziffer 46</u>	Ausweisung einer von der Friedrich-Ebert-Straße abführenden Einbahnstraße ist sinnvoll. Anwohnerbefragung ist vorgesehen		A

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
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. <u>Verweis auf Radv 1</u>	Gesamtes Radwegenetz wird auf der Grundlage der StVO-Novelle auch in Bezug auf die Freigabe von Einbahnstraßen überprüft. Bildung einer Arbeitsgruppe. Verkehrs- und tiefbautechnische Überplanung des gesamten Knotens. Radwegverbreiterung des kurzen Teilstücks. Geländeabtretung Lidl erforderlich.	Planungskosten ca. 25.000,-€ Fahrradkonzept in Bearbeitung; Auftrag Verkehrsausschuss vom 15.10.2014	B
14	Fahrradfreundliches Quartier / Fahrradfreundliche Stadt	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Radwege im Quartier bei Tempo-50-Bereichen vorhanden; ansonsten generell Tempo-30-Bereich <u>Verweis auf Radv 1</u>	Gesamtes Radwegenetz wird auf der Grundlage der StVO-Novelle auch in Bezug auf die Freigabe von Einbahnstraßen überprüft. Bildung einer Arbeitsgruppe.	Fahrradkonzept in Bearbeitung; Auftrag Verkehrsausschuss vom 15.10.2014	(B) A
15	Alle Einbahnstraßen im Quartier gegenläufig für RadfahrerInnen öffnen	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Mindestvoraussetzungen der StVO-Novelle müssen erfüllt sein. <u>Verweis auf Ziffer 14</u>	<u>Verweis auf Ziffer 12</u> <u>Thema Verkehrsausschuss am 14.01.2015</u>	Fahrradkonzept in Bearbeitung; Auftrag Verkehrsausschuss vom 15.10.2014	(B) A

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
16	Burgstraße: Tempo-30-Zone besser für Radverkehr	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf Fußg 4, Radv 10 und Ziffer 12</u>	Benutzungspflicht Radweg aufheben; Tempo 30-Zone lässt kein Fußgängerüberweg oder alternativ Fußgängerdruckkempel zu. Prüfung Fußgängerdruckkempel unter Beibehaltung des Tempo-50-Bereiches Nähe Altenheim.		(B) A
28	<u>THEMA SIGNALANLAGEN</u> Iggelheimer Straße: Signalanlage Fahrspuraufteilung Höhe Lidl	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Verkehrsfläche nicht ausreichend vorhanden; Fahrspuraufweitung würde zur Blockade der Ausfahrten LIDL, ALDI führen.	-keine- <u>Verweis auf Ziffer 13</u>		B
3	Burgstraße / Fußgängersicherheit der Altenheimbewohner und Radwegproblematik, Tempo-30-Zone?	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Verkehrsschau wurde durchgeführt. In Tempo-30-Bereichen dürfen keine Fußgängerüberwege oder Druckkempeln eingerichtet werden. <u>Verweis auf Fußg 4</u>	Fußgängerdruckkempel prüfen.	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 25.000 (zzgl. Blindenleitelemente ca. € 5.000)	B+C
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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 04.12.2011/SP-West						
7	Am Wasserturm Parkausweise (Bewohnerparken)	Vorbera- tung Aus- schuss Verkehr	<u>Siehe Ruh 11</u>	Ohne die Ausweisung zusätzlicher Stellplatzkapazitäten treten unangenehme Verlagerungs- und Verdrängungseffekte ein.		D
41	L528/Iggelheimer Straße: Direkte Zufahrt zu Cura-Center, Entlastung Verkehrskreisel	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf Ziffer 2</u>	<u>Verweis auf Ziffer 2</u> Bei Kostenübernahme Umset- zung möglich.		D
42	Verkehr im Bereich um die Schulen	Vorbera- tung 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 „Schülerlot-sendienstes“ in Eigenregie der Elternschaft.		D
59	Zu- und Ausfahrt Cura-Center	Vorbera- tung 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-		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 23.02.2012/SP-Ost						
11	Grundsätzliche Beobachtung: Die Freiherr-vom-Stein-Straße ist zu schmal, um sowohl fließenden Auto- und Radverkehr als auch ruhenden Verkehr aufzunehmen. Dies macht sich in den Stoßzeiten morgens und mittags ganz besonders bemerkbar. Es müsste geprüft werden, ob das Parken am Straßenrand in der Freiherr-vom-Stein-Straße weiterhin erlaubt werden soll. Besucher der Universität und Bewohner des Wohnheims könnten ggf. grundsätzlich den Parkplatz der DHV an der Otto-Mayer-Straße nutzen. Inwieweit Besucher des Doppelgymnasiums die Straßenparkplätze an der Freiherr-vom-Stein-Straße nutzen, können wir nicht beurteilen.	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	Die Verkehrsverhältnisse sind vor Ort in der Tat beengt. Verstärkt wird diese Problematik noch durch den Buslinienverkehr der im Halbstundentakt pendelt. Aus diesem Grunde wäre sinnvoll die Straßenparkplätze zu beseitigen und ein eingeschränktes Haltverbot auszuweisen. Dies wiederum führt jedoch zu einer weiteren Verknappung der Stellplatzverhältnisse in diesem ohnehin stark frequentierten Bereich.	Parkstände werden überplant, tragen jedoch zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveau in unmittelbarer Nähe der Universität und des Doppelgymnasiums bei.		(A) Ab- stu- fung D
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.	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	Überplanung durch Straßenbulasträger und Straßenverkehrsbehörde ist vorgesehen. Neuordnung der Parkstände und Verbesserung der Sichtbeziehungen ist Zielbestimmung.	Anordnung Straßenverkehrsbehörde <u>Verkehrsschau 2015</u>		A
18	Fahrradwege in der Wormser Landstraße gefährlich, da parallel zu Parkverkehr; Gefahr beim Abbiegen. <u>Anregung:</u> Radweg auf die Straße verlegen	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf Radv 1 und 8</u>			B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Süd						
37	THEMA: Fußgänger & Radfahrer 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) Maßnahme wird im Nachtrag 2015 in den Haushalt eingebracht.	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. Verweis auf Radv Ziffer 1	Bildung einer verwaltungsübergreifenden Arbeitsgruppe, um insbesondere das Radwegenetz in Bezug auf seine Durchlässigkeit zu verbessern.		A
16	THEMA: ALLGEMEIN Weisgerber Straße: Fahrbahnbreite in Nähe neues Baugebiet wegen Parkern zu schmal	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Die Stellplatzsituation ist wegen der hohen Kfz-Zulassungsrate der Anwohner angespannt.	Neuordnung Parkverkehr nur unter Verlust von Straßenparkplätzen.		A+B
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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Stüd						
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	<u>Verweis auf Radv 1 und 6</u>	Bau eines Angebotsstreifens		B
42	<u>THEMA: Signalanlagen / Kreuzungen</u> Dreieck“ Landauer Straße/ Schwerdstraße/ Karolingerstraße: Statt dieser Kreuzungen ein Kreisel	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf Radv Ziffer 1 und 6</u>			B
47	Closwegbrücke: bei starkem Verkehr auf B39 durch Abfahrer („Abkürzung“ über Paul-Egel-Straße bzw. Cardinal-Wendel-Straße) für Schulkinder faktisch unüberquerbar	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	Die Annahme ist gerechtfertigt, dass mit dem Umbau des signalisierten Knotens L722/Altlussheim/Rheinbrücke die Abkürzungsverkehre wegen der Stauwirkung auf die B 39 nachlassen und sich hierdurch auf die Verkehrswerte im Closweg reduzieren. Bezüglich der querenden Schulkinder wird dem Hinweis nachgegangen.	Verkehrsschau zu Schulbeginn durchführen Umbau Signalisierung L722/Altlussheim abwarten. Kontakt mit Regierungspräsidium halten.		B
21	Tempo 30 in der Paul-Egel-Straße bis zum zweiten Kreisel	Vorbera- tung 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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.03.2012/SP-Süd						
27	Der Teil der Alten Schwegenheimer Straße ohne Gehweg für Schritttempo ausweisen	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
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
34	Alte Schwegenheimer Straße: Völlig diffuse Verkehrsführung, Bürgersteig erforderlich	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf Ziffer 27</u>	-keine-		D
44	Übergang Paul-Egell-Straße/Rulandstraße (Unterführung Umgehungsstraße) => kein Zebrastreifen, keine Ampel! Aber: Tempo 50! => zukünftig mehr Verkehr durch Verlegung Eingang Diakonissen Krankenhaus zur Paul-Egel-Straße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf Ziffer 21</u>	-keine-		D

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
26	Gefahrensituation Fußgänger bzw. Anwohner – Überquerung Schillerweg+ Hafestraße	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	Lösungsansatz in Zusammenhang mit vorgesehener Querungshilfe Hafestraße in Höhe Hafenvillen. Geländeabtretung der Eigentümergemeinschaft ist jedoch erforderlich. <u>Verweis auf Polit 20</u>	Geländeabtretung der Hauseigentümergemeinschaft muss erfolgen. <u>Hinweis:</u> Anwohner stimmen Geländeabtretung nicht zu		A
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
43	Mathäus-Hotz-Straße öffnen	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf Ziffer 41</u>	<u>Verweis auf Ziffer 41</u>		A

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
47	Sperrung Durchgangsverkehre Pistoreigasse	Vorbera- tung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf Ziffer 13</u> <u>Verkehrsausschuss vom 15.10.2014; nach Abschluss Baumaßnahme Große Himmels- gasse, Gutachterbeurteilung und Anhörung Anwohner.</u>	-Reduktion des Verkehrswertes auf dem Dom platz -Sperrung der Durchfahrt Altstadt am Mittelsteeg (Sackgasse Stuhlbrudergasse, Pistoreigasse, Holzmarkt -Verkehrsmodel Verkehrsverlagerung berechnen		A
3	Anwohnerparkplätze in engen Altstadtgebieten knapp und oft „fremd beparkt“	Vorbera- tung Aus- schuss 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	Vorbera- tung Aus- schuss Verkehr	<u>Verweis auf Ziffer 15/VEP</u> -vor-Ort SP-Süd	Überplanung erforderlich	Verkehrplanerische Überarbeitung pro Quartier mit Detailanalyse ca. 10.000,- bis. 15.000,-€	A+B
14	Parkleitsystem optimieren in Bezug auf Öffnung Postgalerie.	Vorbera- tung Aus- schuss 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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
13	Mittelsteg – verkehrsberuhigter Bereich mit Zusatzschild „Schritttempo“	Vorbera- tung Aus- schuss 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. <u>Verweis auf PLS 11</u>	<u>Zielansatz:</u> -Reduktion des Verkehrswertes auf dem Domplatz. -Sperrung Durchfahrt Altstadt am Mittelsteeg (Sackgasse Stuhlbrudergasse, Pistoreigasse, Holzmarkt. -Verkehrsmodell Verkehrsverla-gerung berechnen Aber: Vielfältige Nutzergruppen (Gastronomie, Einzelhandel, Hotellerie, Behördenandienung, Rettungswege FFW)..		A+B
17	Mehr Parkbügel für Fahrräder zum sicheren Abstellen.	Vorbera- tung Aus- schuss Verkehr	Optimierung im Zuge der Umsetzung des Rad- <u>verkehrs</u> konzepts vorgesehen. <u>Verweis auf Radv Ziffer 1</u> <u>Verweis auf in Arbeit befindliches Fahrrad- konzept; Verkehrsausschuss vom 15.10.2014</u>	Bestandsplan Fahrradabstellan-lagen erstellen und Ergänzungen vornehmen. Im Zusammenhang mit der Überprüfung des gesam-ten Radwegenetzes soll auch dieser Themenpunkt bearbeitet werden. Bildung einer Arbeits-gruppe.		A+B
22	Fußgänger entlang Hafestraße Richtung Sealife	Vorbera- tung Aus- schuss Verkehr	Verkehrsbeobachtungen bestätigen diesen Hin-weis. <u>Verweis auf Allg. 2</u>	Zielwegweisung vor Ort muss auch im Bereich des Domgar-tens optimiert werden. Touristi-sche Wegweisung optimieren – historischer Stadtrundgang. <u>Verweis auf Allg. 2</u>	Kosten für Bestands-aufnahme und Neu-konzeption (inkl. Hotel- und Fußgängerleitsys-tem) ca. € 20.000.	A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
24	Viel Verkehr in der Armbruststraße, Querung für Fußgänger unkomfortabel z.B. KSK + Steinmetzergasse	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. <u>Verweis auf Ziffer PLS 11</u>	Umbau erfolgt 2014/2015		A+B
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
49	Lärmbelastung Hafestraße/ Franz-Kirrmeier-Straße (Lärmkarten ins Internet stellen)	Vorbereitung Ausschuss Verkehr	<u>Verweis auf Polit 22</u> / Hot-Spot Erfolgt im Zuge der 2. Stufe der Lärmaktionsplanes	Lärminderung durch Einbau neuer Asphaltdecke; (Franz-Kirrmeier-Straße) Temporäre Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus zur Nachtzeit (22.00-06-00 Uhr) in der Hafestraße	Überschlägig ermittelte Herstellungskosten ca. € 200.000.	A+B

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
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 Aus-schuss Verkehr	<u>Verweis auf Radv 6</u>	Der Bypass in die Schwerdstraße sollte geschlossen werden mit gleichzeitiger Anlage eines Angebotsstreifens ab der Paul-Egell-Straße Richtung Landauer Straße.		B
27	Zebrastreifen: Rulandstraße Richtung Unterführung der B39 sollte auf der Paul-Egell-Straße ein Zebrastreifen sein, ist in 50er Zone möglich!	Vorbereitung Aus-schuss Verkehr	<u>Verweis auf Ziffer 21,38 und 45</u> VEP-vor-Ort/SP-Süd Gegenwärtig ist eine Erweiterung der Tempo-30-Zone nicht vorgesehen, da die Straßengeometrie und deren Ausbauzustand kein Zonenbewusstsein schafft. Ferner ist die Baumaßnahme Diakonissenkrankenhaus, Bau des Parkhauses und die zukünftige Buslinienführung (Tempo-30-Bereich wegen Taktfrequenz vermeiden) abzuwarten Bezüglich der Anlage eines Fußgängerüberweges, werden leider die erforderlichen Verkehrswerte (Anzahl querende Fußgänger/Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge) nicht erreicht.	- keine-		D
36	Gesamtsituation Bahnübergang Schützenstraße unbefriedigend	Vorbereitung Aus-schuss 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

Blau unterlegte Konfliktpunkte = politische Beratung und Entscheidungsfindung

Nr.	Konfliktpunkt/Anregung	Federführung	Stellungnahme	Erforderliche / geplante / vorgeschlagene /Maßnahmen	Kostenprognose	
VEP vor Ort/Öffentlichkeitsbeteiligung: 20.04.2012/SP-Zentrum/Ost						
46	Vorschlag: Maximilianstraße beidseitig auf der gesamten Länge die Bordsteine absenken.	Vorbera- tung Aus- schuss 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

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.