

# Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 1998/2016

**Abteilung:** Stadtplanung

**Bearbeiter/in:** Klonig, Sabine

**Haushaltswirksamkeit:**  nein  ja, bei

**Produkt:**

Investitionskosten:  nein  ja

**Betrag:**

Drittmittel:  nein  ja

**Betrag:**

Folgekosten/laufender Unterhalt:  nein  ja

**Betrag:**

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Bau- und Planungsausschuss	28.09.2016	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Stadtrat	05.10.2016	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

**Betreff:** **Stadtumbau Kernstadt-Nord**

**hier: „Mobilitätskonzept für ein barrierefreies Quartier Nördliche Kernstadt,,**

## **Beschlussempfehlung:**

Der Bau- und Planungsausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden Beschluss:

Der Rat der Stadt Speyer beschließt das „Mobilitätskonzept für ein barrierefreies Quartier Nördliche Kernstadt“ als rahmengebendes Konzept für zukünftige bauliche Maßnahmen in der Kernstadt Nord.

Die Verwaltung wird beauftragt künftige Planungen sukzessiv auf Basis des Konzeptes umzusetzen.

## **Begründung:**

### Anlass und Aufgabe

Barrierefreie Mobilität ist die Voraussetzung für die Teilhabe der Menschen am gesellschaftlichen, politischen, kulturellen, wirtschaftlichen und sozialen Leben. Die Stadt Speyer ist bestrebt ihre Stadt auch für mobilitätseingeschränkte Menschen flächendeckend attraktiv zu machen. Im Rahmen des Projektes "Stadtumbau Kernstadt Nord" soll daher ein Mobilitätskonzept für ein barrierefreies Quartier innerhalb der Grenzen des Plangebietes Kernstadt Nord entwickelt werden.

Die Entwicklung des Konzeptes erfolgte in Zusammenarbeit mit den Interessenvertretern und Interessenvertreterinnen von Mobilitätseingeschränkten und Sehbehinderten (Seniorenbeirat und Behindertenbeauftragter der Stadt Speyer, IBF Interessengemeinschaft Behinderter und ihrer Freunde, Bsb Blinden- und Sehbehindertenbund) sowie mit Vertretern und Vertreterinnen von städtischen Senioren- und Pflegeheimen.

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, die Erreichbarkeit der wichtigen Ziele im Quartier für alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen und durchgängige barrierefreie Wegeverbindungen zu schaffen. Durch einheitliche Gestaltungsstandards soll eine gute Orientierung ermöglicht und eine verträgliche Gestaltung im Umfeld der historischen Altstadt erreicht werden.

Dabei soll zum einen den modernen Anforderungen an Komfort, Wahrnehmbarkeit, Sicherheit und Information entsprochen werden und andererseits sollen die hohen gestalterischen Anforderungen im historischen Kontext beachtet werden.

Bei den Planungen muss berücksichtigt werden, dass die verschiedenen Betroffenenengruppen teilweise widersprüchliche Anforderungen an barrierefreie Verkehrsanlagen haben. Gehbehinderte benötigen abgesenkte Bordsteine, während Blinde auf Kanten (hohe Bordsteine) als Leitelement angewiesen sind. Stadtgestalterisch werden z.B. einheitliche Oberflächengestaltungen auf Plätzen und in Straßenquerschnitten angestrebt, während Sehingeschränkte eine stark kontrastierende Gestaltung verschiedener Funktionsbereiche zur leichteren Orientierung benötigen. Darüber hinaus ist das Stadtbild in der historischen Altstadt von Kopfsteinpflaster- oder unebenen Natursteinpflasterbelägen geprägt, was eine barrierefreie Nutzung kaum möglich macht.

Mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wurde das Büro StetePlanung beauftragt. Im Bericht des vorliegenden Konzeptes sind die Ergebnisse der einzelnen Arbeitsschritte dokumentiert. Abschließend werden konkrete Empfehlungen für die Umsetzung des Konzepts und der daraus entwickelten Maßnahmen gegeben.

#### Vorgehensweise

Im Mobilitätskonzept wurden die relevanten Wegebeziehungen herausgearbeitet und Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums und der Verkehrsanlagen gegeben und Maßnahmen definiert.

Dazu wurden im Rahmen der Bestandsanalyse die relevanten Einrichtungen/Ziele im Untersuchungsgebiet aufgenommen und deren Erreichbarkeit unter dem Aspekt "Barrierefreiheit" bewertet. Hierzu wurde die aktuelle Verkehrssituation - und insbesondere die des Fußverkehrs - analysiert sowie Mängel und Defizite identifiziert. Weiterhin wurden Anforderungen und Standards für Barrierefreiheit recherchiert und Best-Practice-Beispiele gesammelt.

Darauf aufbauend und vor dem Hintergrund der gewonnenen Erkenntnisse aus dem Praxistest in der „Armbruststraße /Johannesstr.“ sowie den Hinweisen der Beteiligten aus den Workshops auf Problemstellen wurde ein Konzept für eine barrierefreie Kernstadt Nord entwickelt.

#### Beteiligungen

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts erfolgte in enger Abstimmung mit den Fachabteilungen der Verwaltung, insbesondere mit den Abteilungen Stadtplanung und Tiefbau.

Das Projekt wurde von einem Beteiligungsprozess begleitet. In zwei Workshops wurden Anforderungen an Barrierefreiheit abgestimmt, Ergebnisse der Untersuchung vorgestellt, Details diskutiert und Handlungsempfehlungen für das Mobilitätskonzept abgeleitet. Dazu eingeladen waren Interessensvertreter/Innen der Mobilitätseingeschränkten und Sehbehinderten sowie Vertretungen von relevanten Einrichtungen im Quartier wie z.B. Seniorenwohnanlagen. Zusätzlich wurden im Rahmen der bundesweiten Veranstaltung „Tag der Städtebauförderung“ am 21. Mai 2016 eine öffentliche Ausstellung zum Projekt und ein Praxistest in der bereits umgebauten „Armbruststraße /Johannesstr.“ durchgeführt.

Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens sind in zwei Dokumentationen zusammengefasst und in der Anlage beigefügt. Ebenfalls in der Anlage befindet sich die Dokumentation des Praxistests.

### Inhalte des Mobilitätskonzeptes (-> vgl. Bericht und Pläne)

#### **1. Bestandsanalyse, Mängel und Defizite**

- Unterteilung der untersuchten Ziele im Gebiet in drei Kategorien: Touristische Ziele, Alltagsziele und Verkehrliche Ziele (Plan 3.1)
- Untersuchung der Verkehrssituation: Verkehrsrechtliche Regelungen und Fußverkehrsführung (Plan 3.2)
- Aufnahme und Bewertung des Bestandes: (Plan 3.3)  
sämtliche Gehwege: Kriterium Gehwegbreite und Engstellen, Quer- und Längsgefälle, Oberflächengestaltung  
Aufnahme und Bewertung Plätze, Querungen (signalisierte Knotenpunkte und unsignalisierte Knotenpunkte), Bushaltestellen
- Aufnahme und Bewertung der Informationseinrichtungen

#### **2. Handlungsbedarfe (vgl. Anlage II-V)**

- Vernetzung von wichtigen Zielen über Haupttrouten, an denen durchgängige Barrierefreiheit gewährleistet wird
- Trennen verschiedener Funktionsbereiche, Radwege und Gehwege, Ausstellungsflächen auf Gehwegen, Parkplätze
- Querungsangebote für alle Zielgruppen befriedigend gestalten
- Bodenindikatoren an Querungen und auf Plätzen
- Barrierefreie Haltestellen, insbesondere in der Nähe von Seniorenwohnen und wichtigen Umsteigerelationen

#### **3. Konzept und Maßnahmen**

- **Haupttrouten für Barrierefreiheit:** Identifizierung von Routen im Gebiet zur Vernetzung der Ziele und Festlegen von Haupttrouten für Barrierefreiheit (s. Plan 4.1 und 4.2 und Kriterien S.24 ff im Textteil)  
**Hauptroute 1:** Achse Bahnhofstraße (beidseitig) mit Verbindung über die „Schneckenudelbrücke“, Schipkapass und Obere Langgasse (südlicher Gehweg).  
**Hauptroute 2:** beginnend an der Bahnhofsstraße, über den Hirschgraben, an der westlichen Seite am St.-Guido-Stifts-Platz vorbei mit Querung der Wormser Straße in die Armbruststraße, über Johannesstraße/Armbruststraße/Gr. Himmelsgasse ergänzende **Ost-West Verbindung** (Rützhaubstraße, Wormser Str., Willi-Brandt Platz, Hagedornsgasse)
- **Maßnahmen für barrierefreie Haupttrouten**  
Maßnahmenvorschläge für **Gehwege** (s. Plan 4.3 und Anhang I), **Querungsstellen** (s. Plan 4.4 und Anhang II+III), **Plätze** (s. Plan 4.5 und Anhang IV), **7 Haltestellen im Gebiet** (s. Plan 4.6 und Anhang V)
- **Gestaltung der barrierefreien Elemente:** Oberflächenbeläge, Leitelemente (Plan 4.7) und Informationselemente (Plan 4.8, Anhang VI)

### Umsetzungsempfehlungen und Kosten

Die Durchführung der barrierefreien Routen erfolgt schrittweise im Rahmen anstehender Straßenbaumaßnahmen. Das Konzept löst insofern keine unmittelbaren Kosten aus, sondern wird über laufende Baumaßnahmen umgesetzt.

Die Hauptroute 1 (Bahnhofstr.) hat dabei oberste Priorität. Die Kreuzung Bahnhofstr/Hirschgraben ist bereits in Planung (vgl. BPA 30.8.16).

Die Achse Johannesstr/Armbruststr./Gr. Himmelsgasse ist teilweise fertiggestellt bzw. im Bau.

Daneben soll es Sofortmaßnahmen geben, die kurzfristig und mit einfachen Mitteln umsetzbar sind.

### Sonstiges:

Abstimmung mit Fahrradkonzept (PGV-Alrutz)

### Vortrag:

In der Sitzung erfolgt ein Vortrag anhand einer Powerpoint-Präsentation durch das planende Büro „StetePlanung“ aus Darmstadt.

### **Anlagen im Ratsinformationssystem:**

- Textteil: Bericht Mobilitätskonzept mit Anhängen I-VI
- 11 Pläne
- Anlage 1 Dokumentation des Beteiligungsverfahrens 1. und 2. Workshop
- Anlage 2 Dokumentation des Praxistests