

Speyer

Verkehrsuntersuchung Postplatz

14. April 2021

Sebastian Hofherr, Dipl.-Ing.

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Str. 17
D-64293 Darmstadt



Tagesordnung

- 1. Aufgabe und Vorgehensweise**
- 2. Bestandsanalyse und Planungsziele**
- 3. Konzeptentwicklung**
- 4. Weiteres Vorgehen**

Tagesordnung

- 1. Aufgabe und Vorgehensweise**
- 2. Bestandsanalyse und Planungsziele**
- 3. Konzeptentwicklung**
- 4. Weiteres Vorgehen**

Aufgabe und Vorgehensweise

Der Postplatz ist der innerstädtische Dreh- und Angelpunkt mit zahlreichen Anforderungen:

- Zukünftige Lage und Gestaltung der zentralen Haltestelle
- Platzgestaltung und Nutzungen auf dem Postplatz
- Organisation des Radverkehrs
- Lenkung der Fußgängerströme
- Zukünftige Dimension und Organisation des Kfz-Verkehrs
(Sicherstellung Erschließungsverkehr, Umgang mit Durchgangsverkehr, Immissionsschutz)
- Rettungswege und technische Infrastruktur

Aufgabe und Vorgehensweise

Machbarkeitsprüfung zur Umstrukturierung und Umgestaltung des Postplatzes

- Auswertung vorhandener Unterlagen
- Entwicklung und Abstimmung von Planungszielen
- Entwicklung, Prüfung und Bewertung von Konzeptvarianten
- Integrierte Machbarkeitsprüfung mit Umsetzungsempfehlung
- Beteiligungsprozess

Tagesordnung

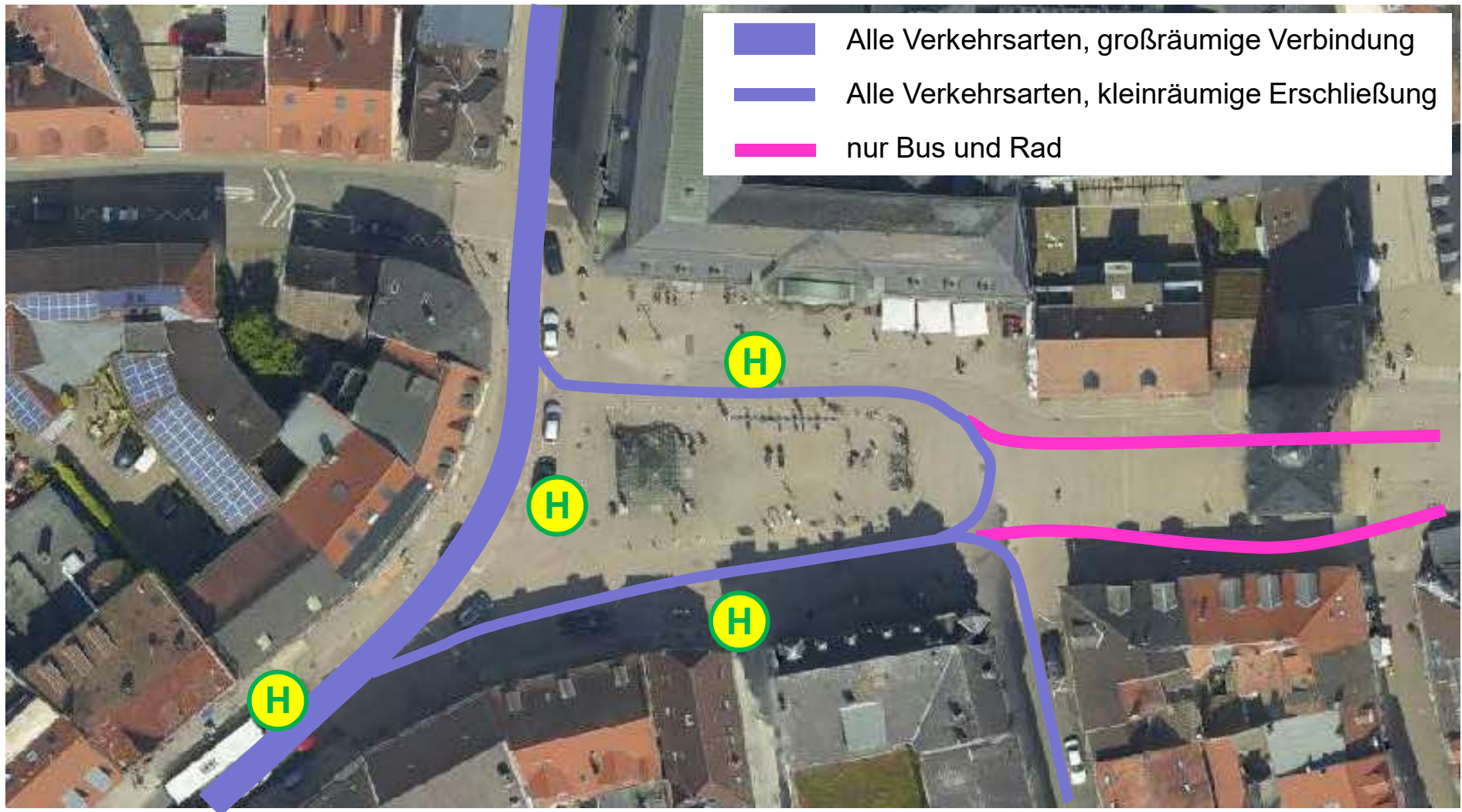
1. Aufgabe und Vorgehensweise

2. Bestandsanalyse und Planungsziele

3. Konzeptentwicklung

4. Weiteres Vorgehen

Bestehende Verkehrsführung

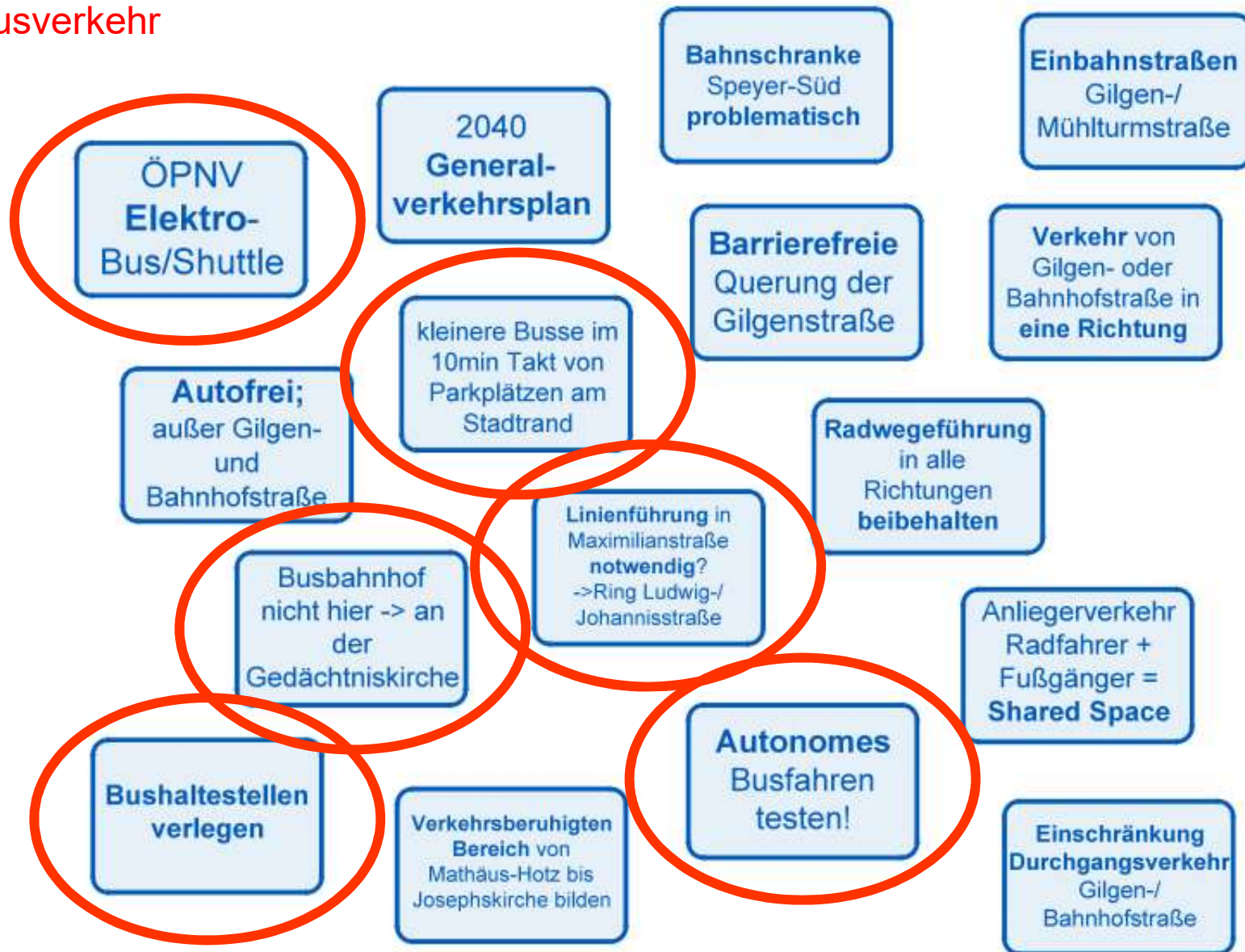


Beispielhafte Mängel im Ist-Zustand



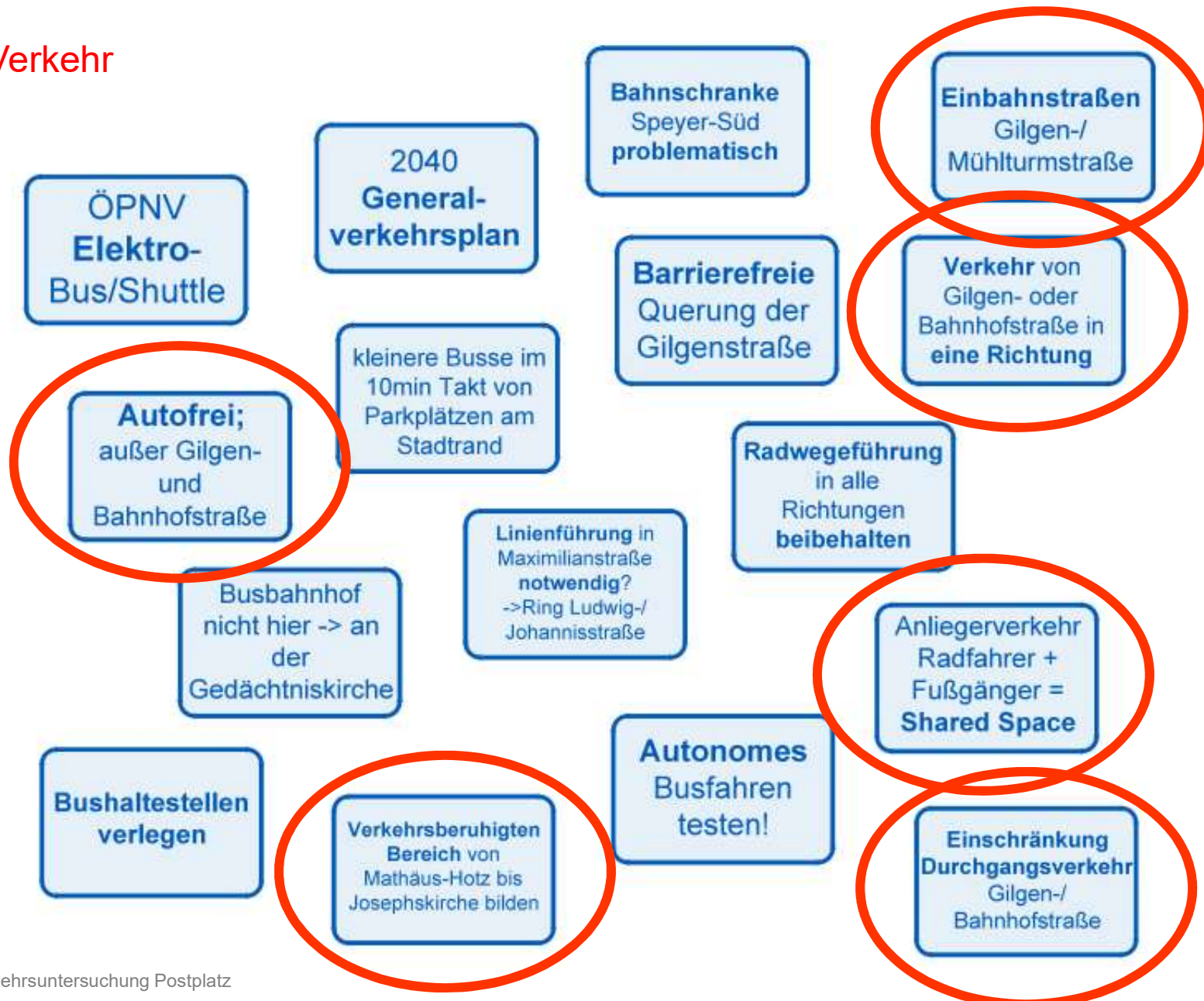
Rückblick auf den Bürgerworkshop

Busverkehr



Rückblick auf den Bürgerworkshop

Kfz-Verkehr



Planungsziele

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Weiterentwicklung vom „Verkehrsplatz“ zum Stadtplatz
- Umsetzung der Ziele des Radverkehrskonzepts, Verbesserung der Erreichbarkeit im Radverkehr
- Sicherstellung der Erreichbarkeit im Busverkehr durch eine attraktive und barrierefreie Haltestelle am Postplatz
- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Parkieranlagen, aber möglichst vollständige Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs

Tagesordnung

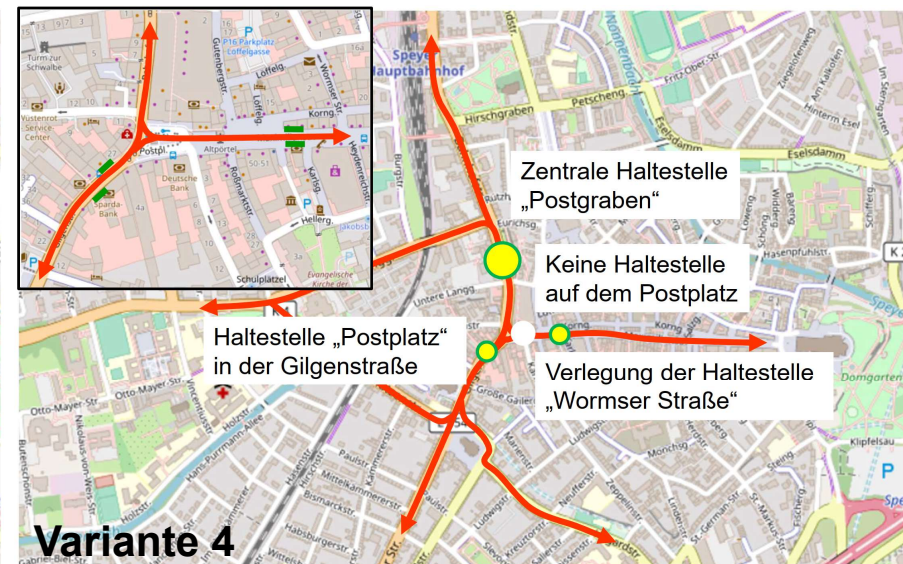
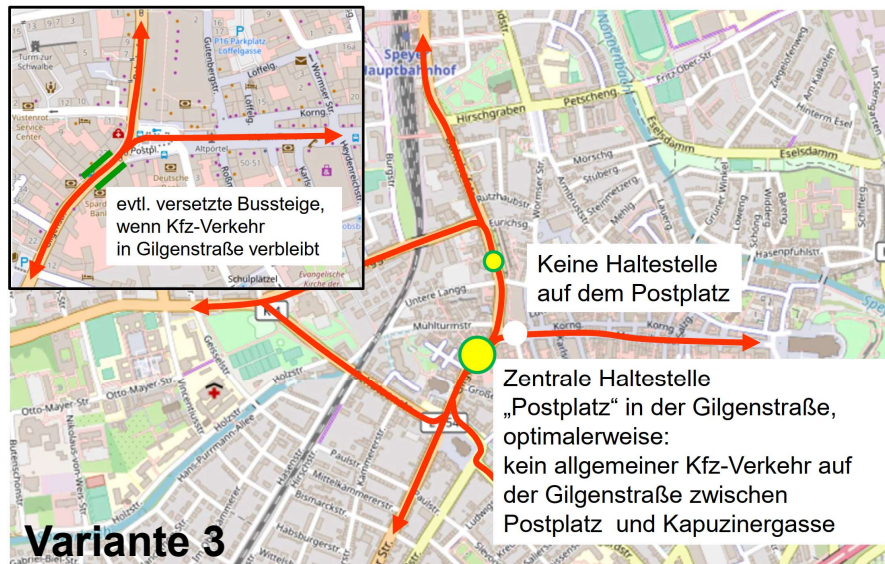
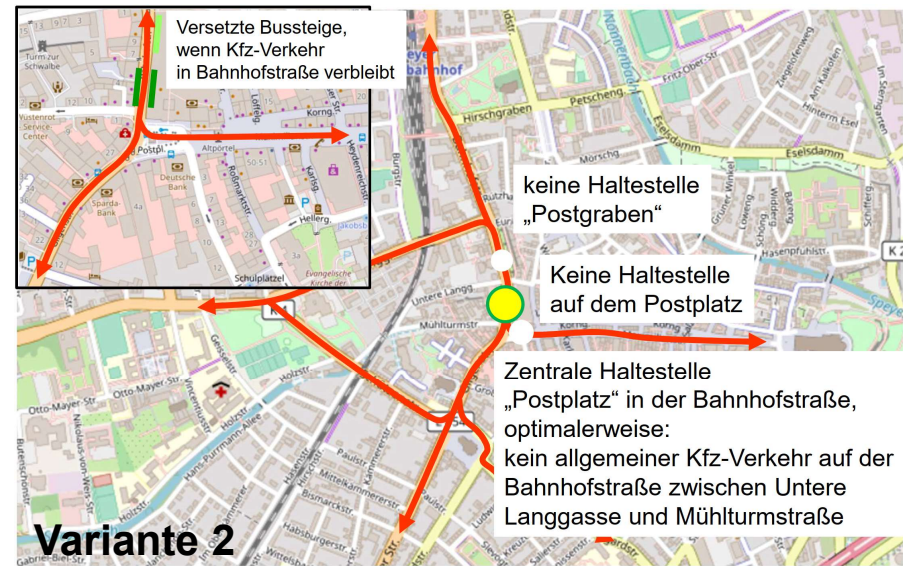
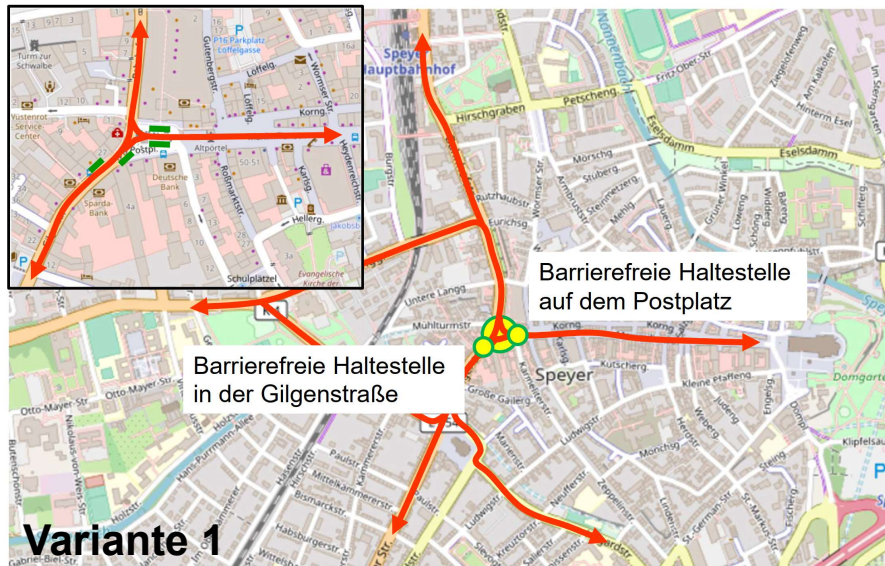
1. Aufgabe und Vorgehensweise
2. Bestandsanalyse und Planungsziele
3. Konzeptentwicklung
4. Weiteres Vorgehen

Bearbeitungsschwerpunkte

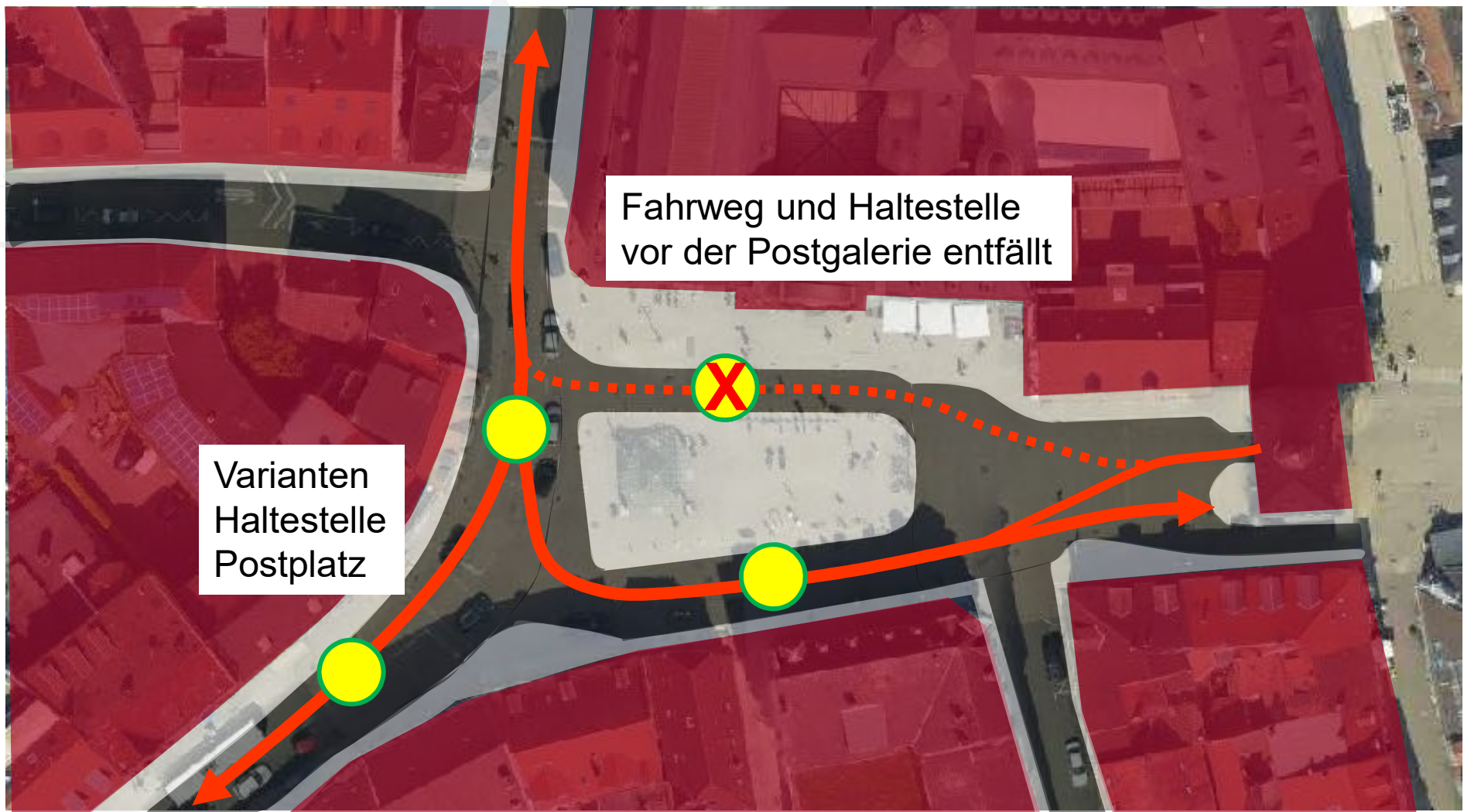
Zwei Fragen müssen als Grundvoraussetzung für die Neugestaltung frühzeitig geklärt werden:

- Zukünftige Anforderungen an eine zentrale Bushaltestelle im Bereich Postplatz
- Machbarkeit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs am Postplatz

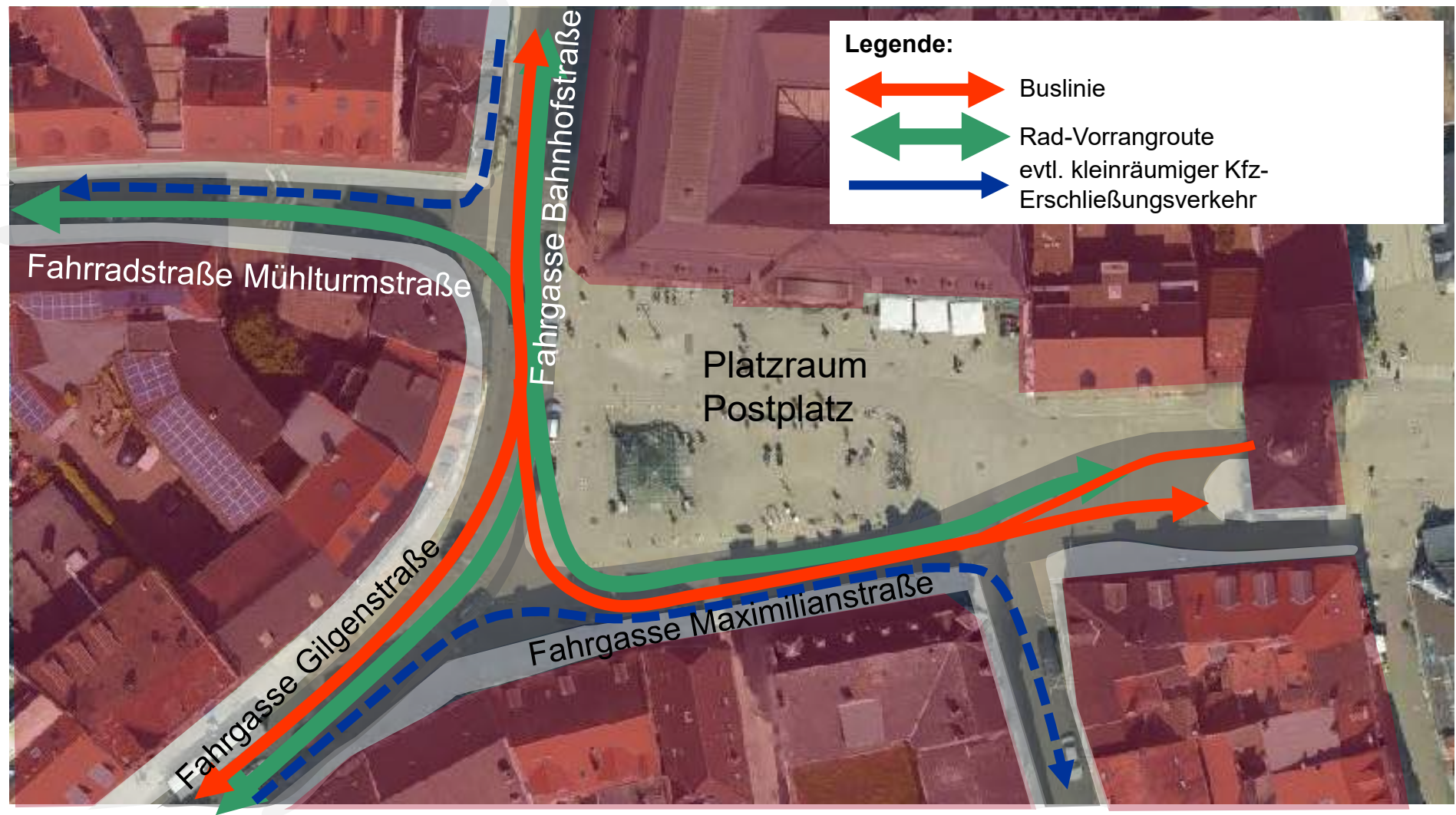
Variantenvergleich



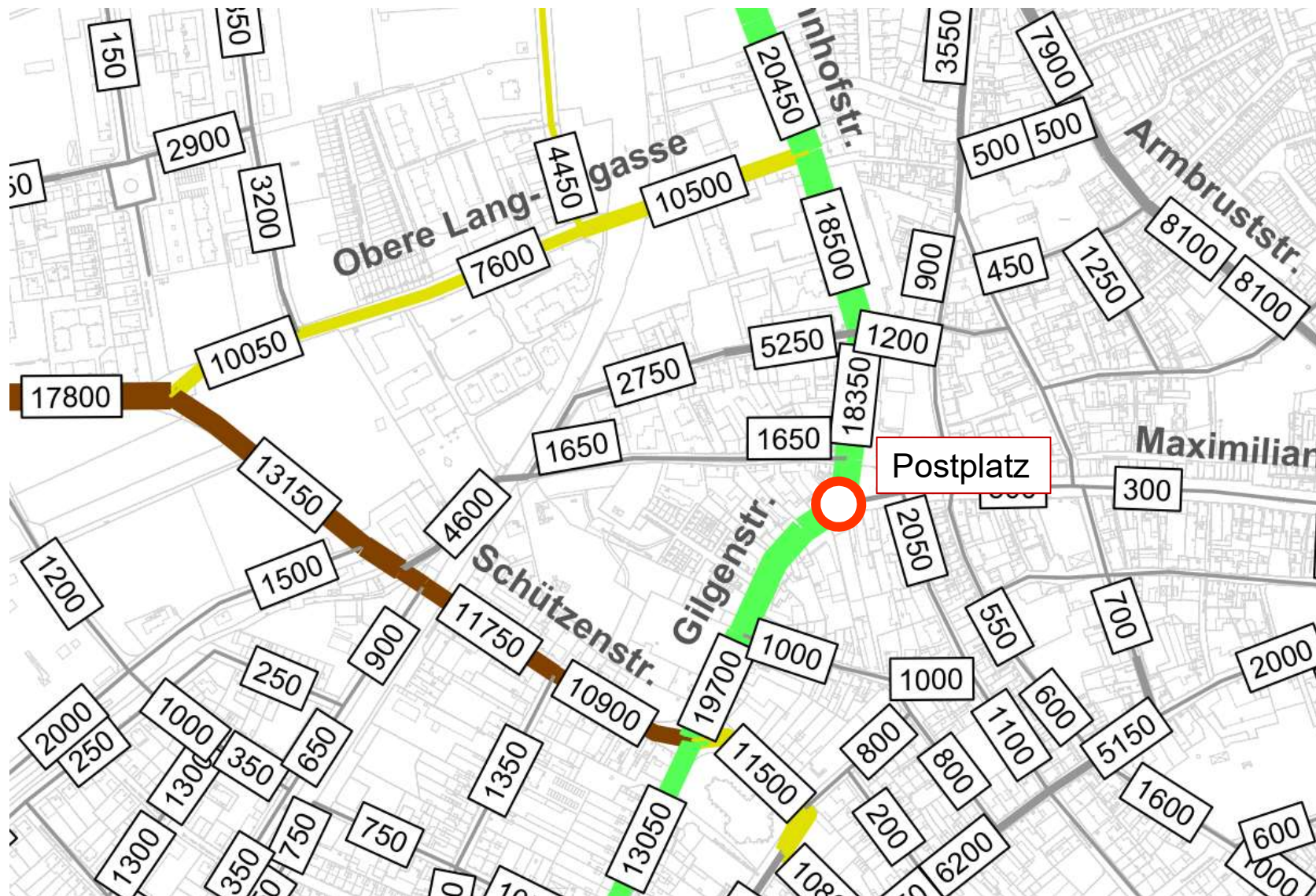
Vorzugsvariante Kombination Variante 1 und 4



Prüfung: Reduzierung des allgemeinen Kfz-Verkehrs



Prognostizierte Kfz-Verkehrsmengen (Verkehrsentwicklungsplan)



Kfz / 24 h am Normalwerktag

Ziel: großräumige Entlastung vom Durchgangsverkehr

Ist-Zustand:

Trotz Umgehungsstraßen hoch belastete Nord-Süd-Verbindung durch die Innenstadt

Legende:



Großräumiger Fernverkehr



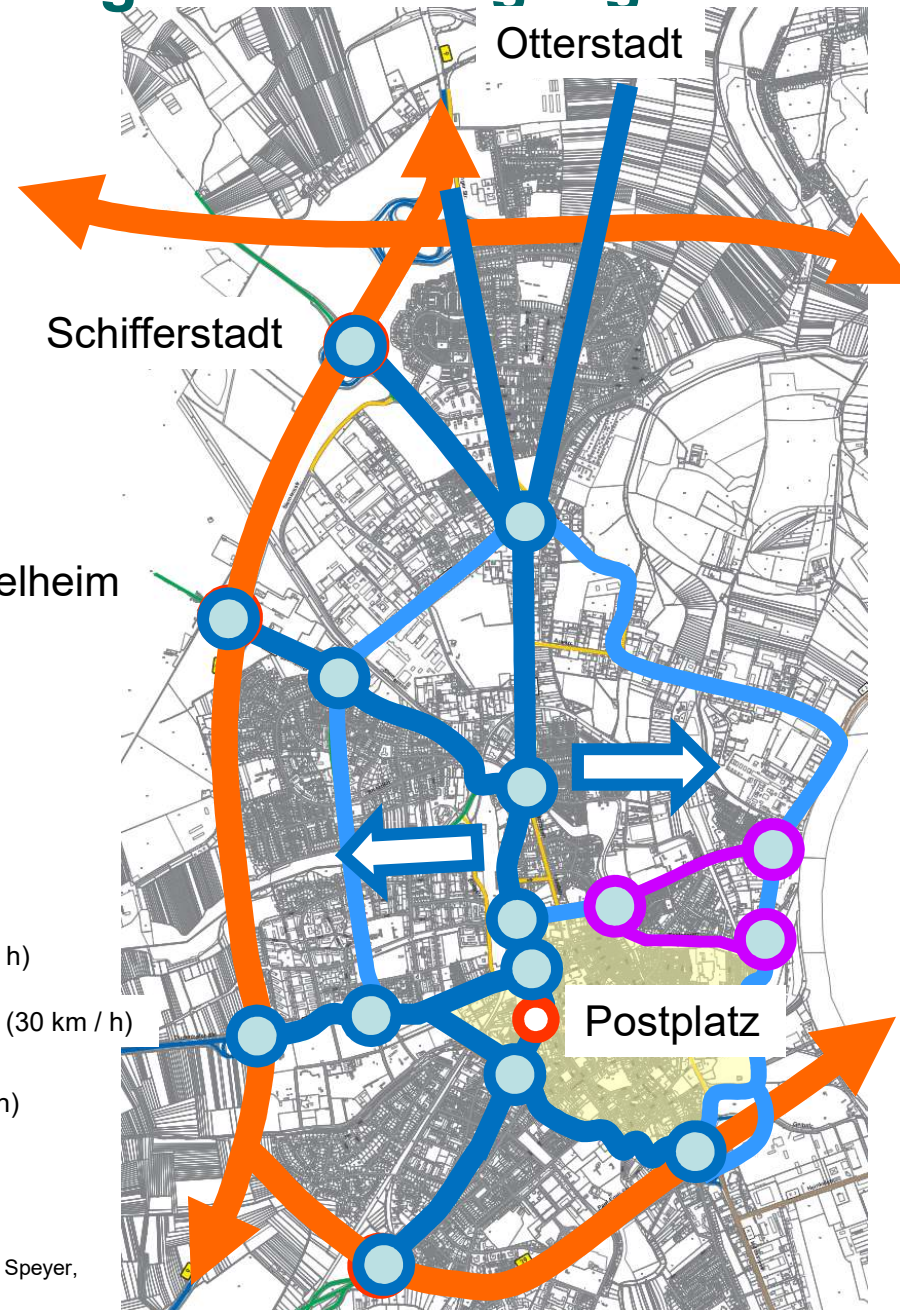
Gesamtstädtisches Verteilernetz (50 km / h)



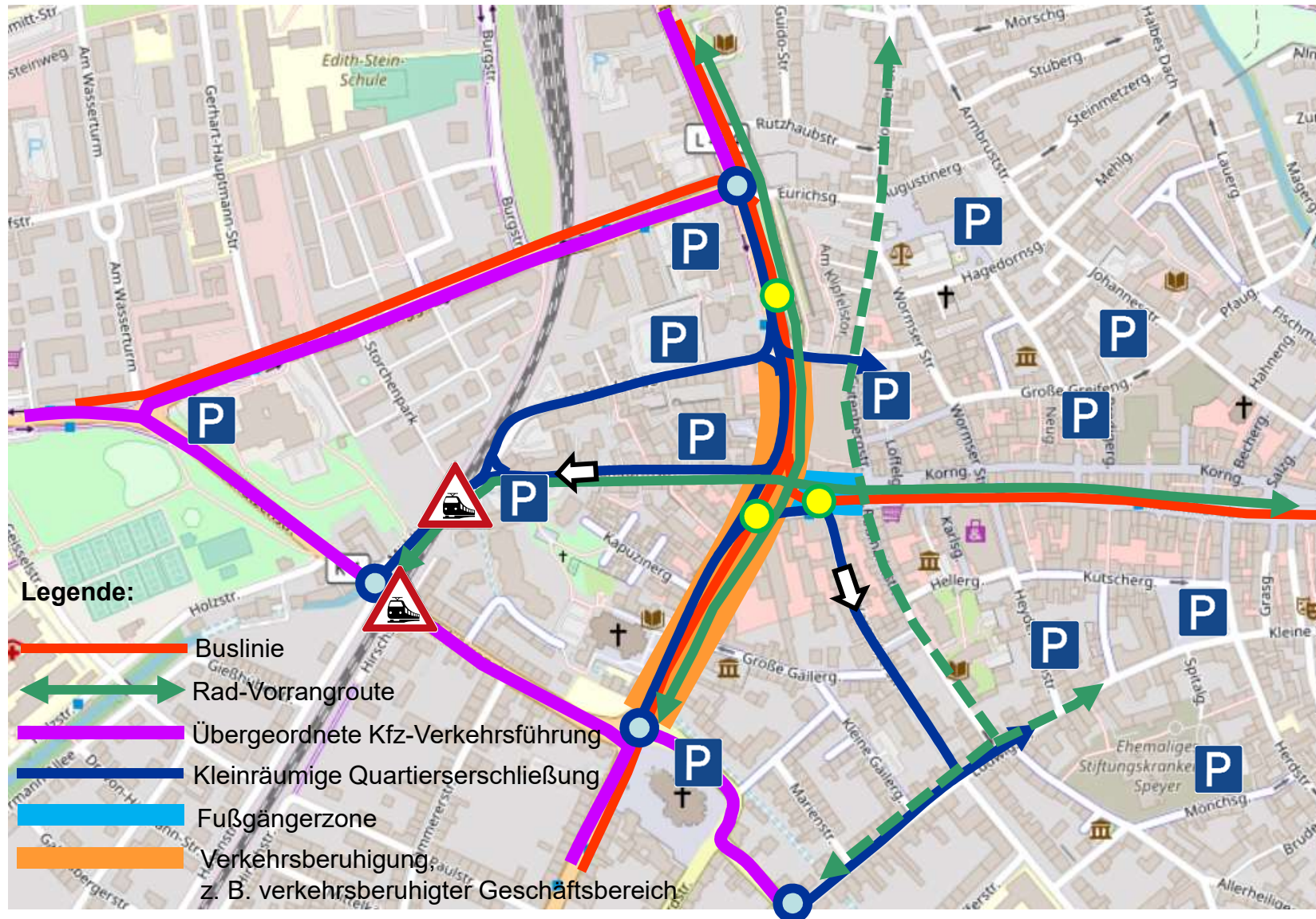
Verteilung Quell-/Ziel-Verkehr Innenstadt (30 km / h)



Verkehrsberuhigter Stadtkern (< 30 km / h)

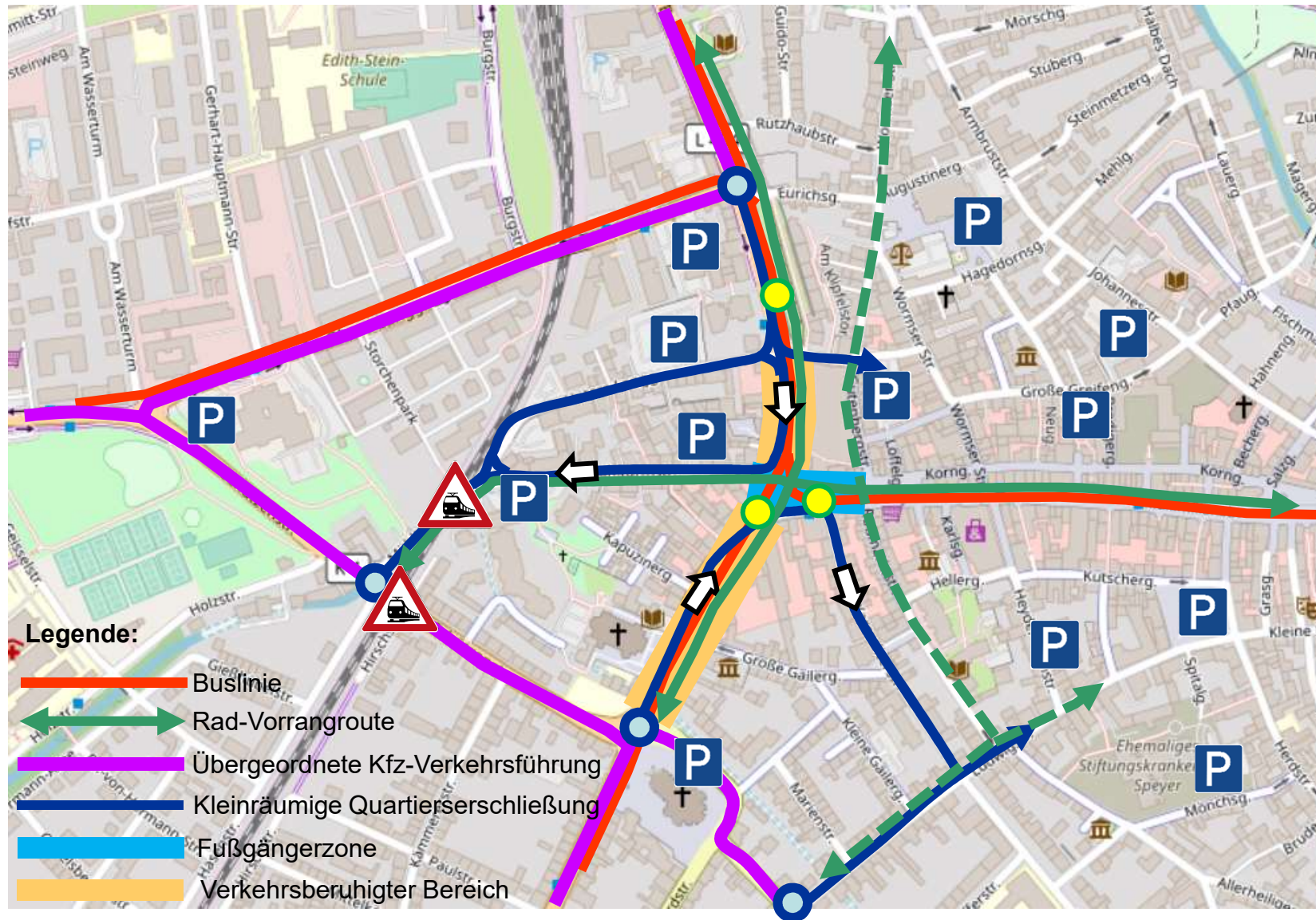


Variante 1: Anpassung des Bestands

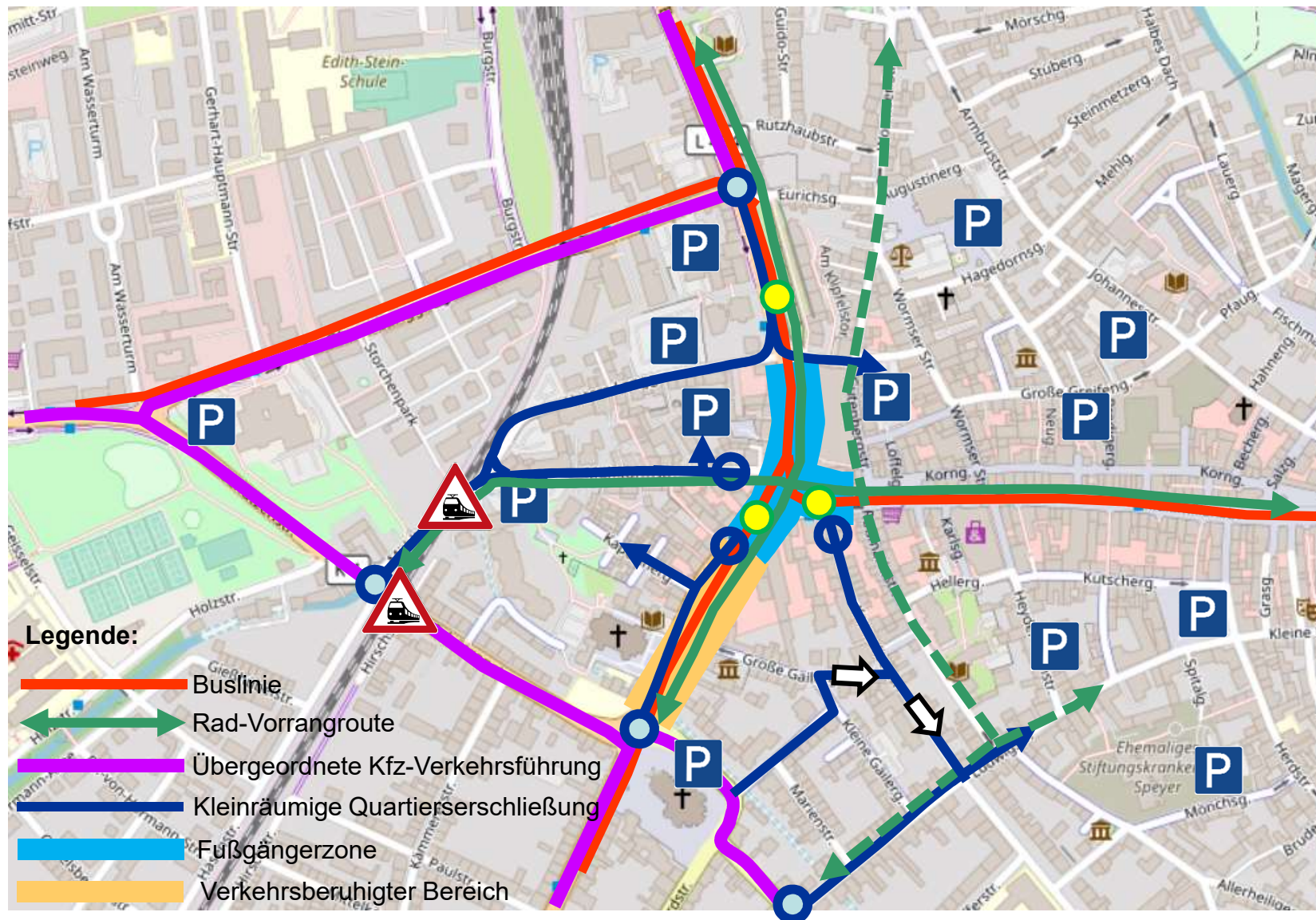


R+T
Verkehrs-
planung

Variante 2: Sperrung der Durchfahrt am Postplatz

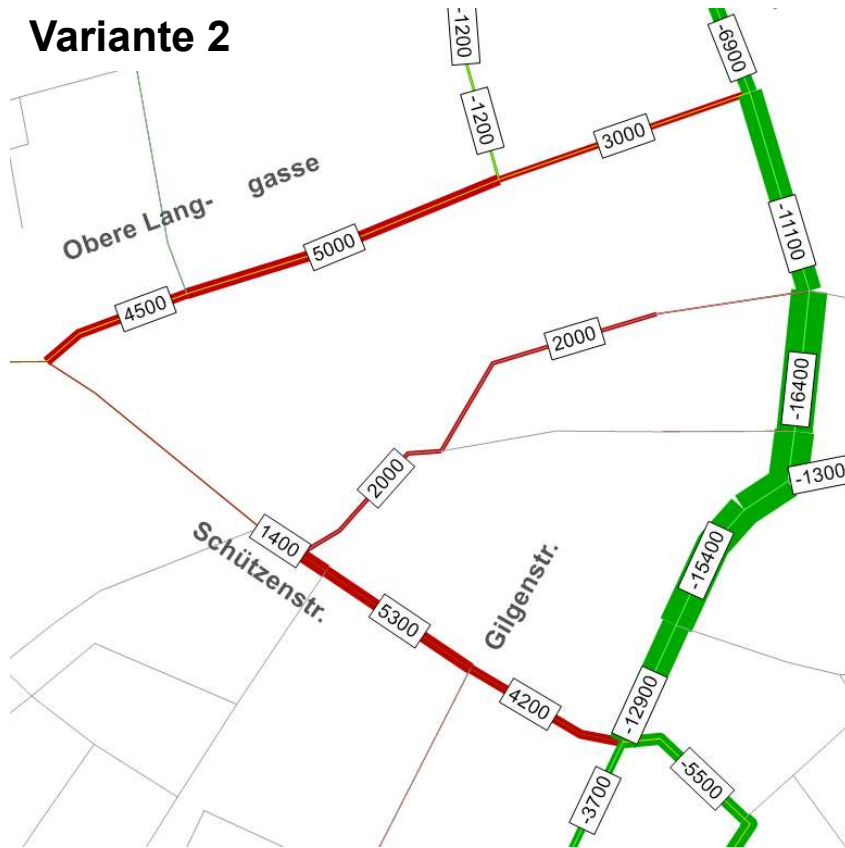


Variante 3: Sperrung Bahnhofstraße und Gilgenstraße



Vergleich Variante 2 – Variante 3

Variante 2



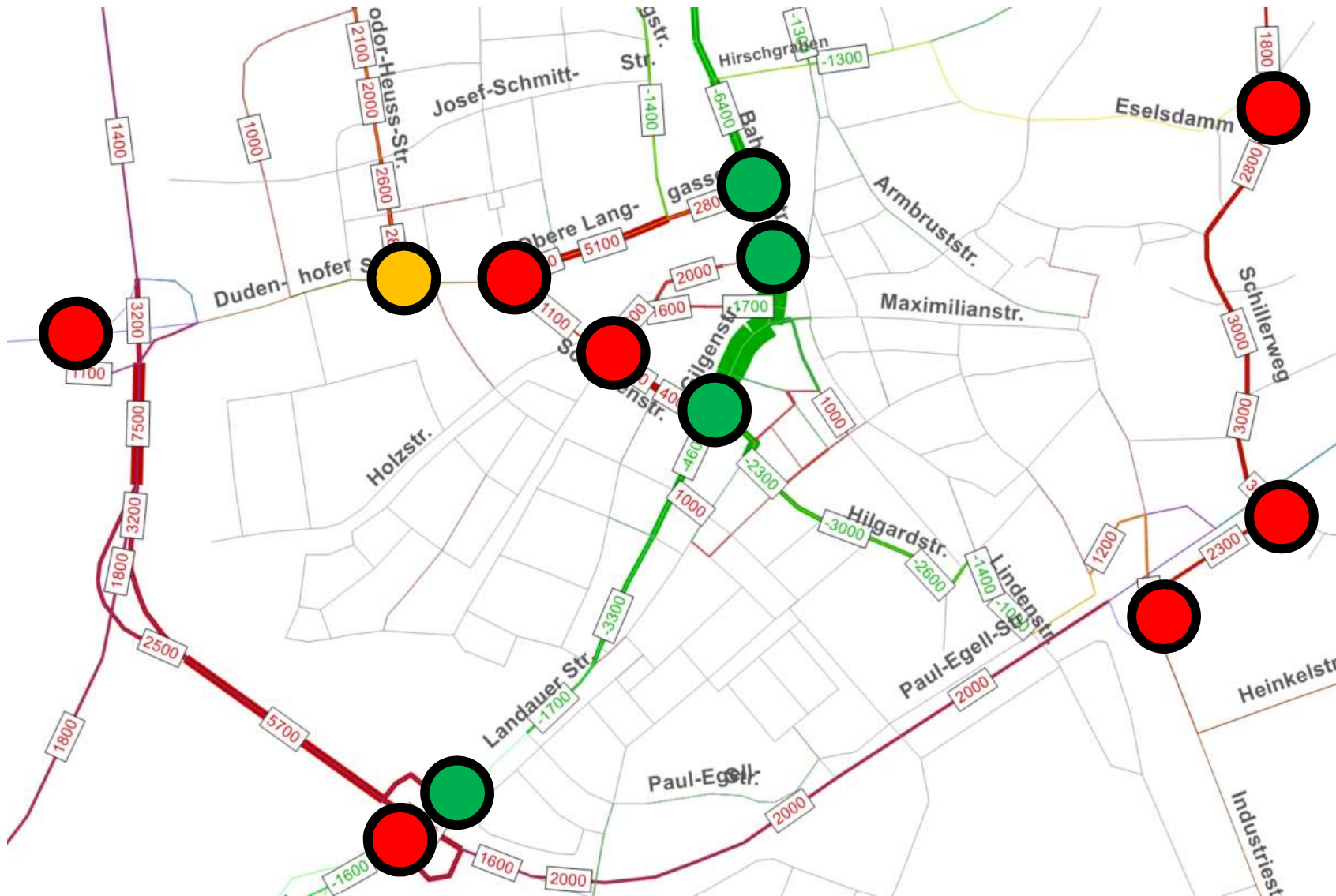
Variante 3



Differenz zum Prognose-Nullfall in Kfz / 24 h

- Verlagerungswirkung der Varianten ist ähnlich
- Der wesentliche Unterschied liegt in der Erschließung der Gebiete um den Postplatz

Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten (Variante 2 / 3)



Tagesordnung

1. **Aufgabe und Vorgehensweise**
2. **Bestandsanalyse und Planungsziele**
3. **Konzeptentwicklung**
4. **Weiteres Vorgehen**

Haltestellenanordnung a)



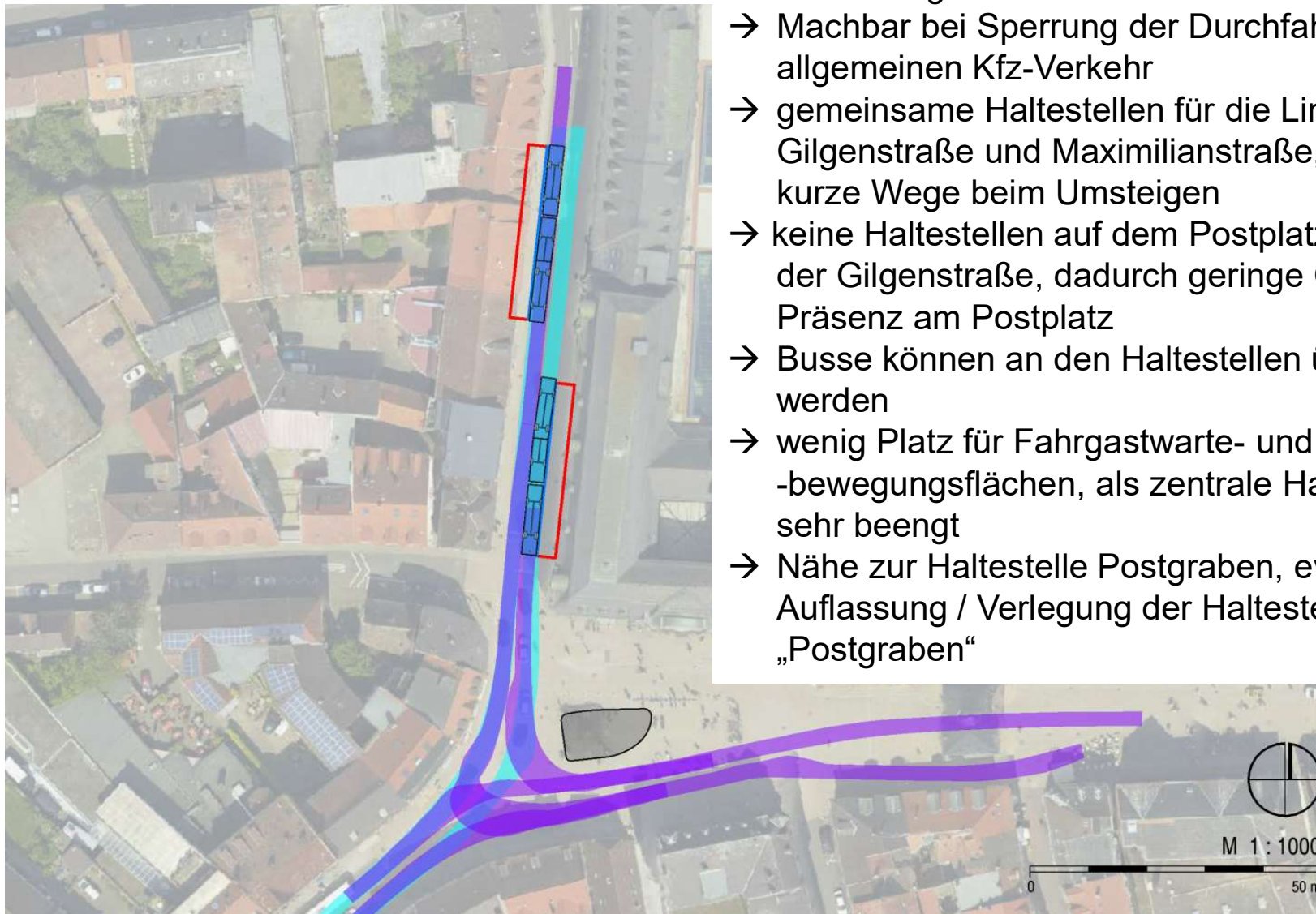
- Anpassung des Bestands, die Haltestelle vor der Postgalerie wird an den Südrand des Postplatzes verlegt
- Getrennte Haltestellen für die Linien in der Gilgenstraße und Maximilianstraße
- Vergleichsweise viel Platz für Fahrgastwarteflächen
- Haltestellen weiterhin als Schwerpunkt der Postplatzgestaltung
- Busse können an den Haltestellen überholt werden
- „Brezelhäuschen“ bzw. ein eventueller Nachfolger kann für ÖPNV-Infrastruktur genutzt werden

Haltestellenanordnung b)



- Anordnung am Südrand
- Getrennte Haltestellen für die Linien in der Gilgenstraße und Maximilianstraße
- Vergleichsweise viel Platz für Fahrgastwarteflächen
- Geringe Inanspruchnahme des Postplatzes für Haltestellen
- Busse können an den Haltestellen überholt werden
- „Brezelhäuschen“ bzw. ein eventueller Nachfolger kann für ÖPNV-Infrastruktur genutzt werden,

Haltestellenanordnung c)



- Anordnung in der Bahnhofstraße
- Machbar bei Sperrung der Durchfahrt für den allgemeinen Kfz-Verkehr
- gemeinsame Haltestellen für die Linien in der Gilgenstraße und Maximilianstraße, dadurch kurze Wege beim Umsteigen
- keine Haltestellen auf dem Postplatz und in der Gilgenstraße, dadurch geringe ÖPNV-Präsenz am Postplatz
- Busse können an den Haltestellen überholt werden
- wenig Platz für Fahrgastwarte- und -bewegungsflächen, als zentrale Haltestelle sehr beengt
- Nähe zur Haltestelle Postgraben, evtl. Auflassung / Verlegung der Haltestelle „Postgraben“

Haltestellenanordnung d)



- Anordnung rund um das „Brezelhäuschen“ und in der Bahnhofstraße
- Vergleichsweise viel Platz für Fahrgastwarteflächen in Richtung Hauptbahnhof, Speyer Nord und Speyer West
- An der Haltestelle in der Bahnhofstraße wenig Platz für Fahrgastwarte- und -bewegungsflächen,
- Haltestellen weiterhin als Schwerpunkt der Postplatzgestaltung, aber Freihaltung der Gilgenstraße
- Busse können an den Haltestellen überholt werden
- „Brezelhäuschen“ bzw. ein eventueller Nachfolger kann für ÖPNV-Infrastruktur genutzt werden

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!