

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0930/2021

Abteilung: Stadtentwicklung und Stadtplanung

Bearbeiter/in: Klonig, Sabine
Lorenz, Christian

Haushaltswirksamkeit: nein ja, bei
 Investitionskosten: nein ja
 Drittmittel: nein ja
 Folgekosten/laufender Unterhalt: nein ja
 Im laufenden Haushalt eingeplant: nein ja

Produkt: 51130
 Betrag:
 Betrag:
 Betrag:
 Fundstelle: E 10

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	01.12.2021	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Verkehrsausschuss	01.12.2021	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Stadtrat	10.02.2022	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

Betreff: Umstrukturierung Postplatz: Führung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Beschlussempfehlung:

Der Stadtrat der Stadt Speyer beschließt die Variante 3, als Grundlage für die Umstrukturierung des Postplatzes.

Der Stadtrat der Stadt Speyer beauftragt die Verwaltung ein Konzept im Hinblick auf die Abstufung der qualifizierten Straßen (Landesstraßen) mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) auszuarbeiten.

Begründung:

Der Postplatz soll als bedeutender Platz in der Speyerer Innenstadt zukünftig aufgewertet werden. Bei dieser komplexen Aufgabe gilt es sowohl verkehrliche und städtebauliche als auch wirtschaftliche und klimarelevante Belange zu berücksichtigen und abzuwägen.

Der Planungsprozess verläuft parallel zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans und zur Neuvergabe der Buslinienkonzessionen.

Im Vorfeld wurden durch das Verkehrsplanungsbüro R+T die äußeren verkehrlichen Rahmenbedingungen geklärt und danach geprüft, wie die heutige Linienführung für den MIV- und Busverkehr sowie die Anordnung der Bushaltestellen zukünftig aussehen kann, um mehr Gestaltungsspielraum für die Platzfläche zu erzielen. In diese Überlegungen wurden die angrenzende Bahnhofstraße und die Gilgenstraße mit einbezogen.

Auf der Grundlage des aktualisierten Verkehrsmodells sind 3 Varianten zur verkehrlichen Umstrukturierung des Postplatzes erarbeitet worden, vgl. ASBK + Verkehrsausschuss am 07.09.2021 (Vorlage Nr.: 0798/2021).

- **Variante 1 (Anlage 1):**
Kfz-Verkehr zwischen Bahnhofstraße und Gilgenstraße ist möglich, das Postplatzumfeld wird verkehrsberuhigt (z. B. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)
- **Variante 2 (Anlage 2):**
der Straßenzug Bahnhofstraße – Gilgenstraße wird am Postplatz für den allgemeinen Kfz-Verkehr unterbrochen.
- **Variante 3 (Anlage 3):**
der Straßenzug Bahnhofstraße – Gilgenstraße wird auf einem längeren Abschnitt (z. B. zwischen Unterer Langgasse und Kapuzinergasse) für den allgemeinen Kfz-Verkehr unterbrochen

Der Rat der Stadt Speyer soll sich basierend auf dieser Entscheidungsgrundlage zur Fortsetzung der Planung für eine Variante aussprechen.

Im Folgenden werden die 3 Varianten und ihre Auswirkungen beschrieben und die Vor- und Nachteile bewertet.

Erläuterung und Bewertung

Zu Variante 1:

Der Kfz-Verkehr wird weiterhin die Bahnhof- und Gilgenstraße uneingeschränkt befahren können. Durch eine Ausweisung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich auf dem Streckenabschnitt von Obere Langgasse bis Schützenstraße kann die Geschwindigkeit auf 20 Km/h reduziert werden.

Grundsätzlich stellt sich für die Variante 1 nach den Beschlüssen zum Nachverkehrsplan, im Hinblick auf einen Ausbau des ÖPNV-Angebotes die Frage, ob sich die Nord-Süd-Achse für den MIV als noch ausreichend leistungsfähig darstellt. Nach derzeitigem Planungsstand wird es mit dem neuen Stadtbus-Linienbündel 48 Busbewegungen pro Stunde auf der Achse zwischen ZOB und Postplatz geben. Die Auswirkung des gesteigerten Busangebotes auf den MIV zeigt sich am deutlichsten bei dieser Variante. Das Verkehrsmodell ermittelt hierbei eine Abnahme der Verkehrsmengen in den Bereichen Bahnhofstraße/Postplatz/Gilgenstraße. Kleinräumige Ausweichverkehre über den Straßenzug Obere Langgasse – Schützenstraße, sowie großräumige Ausweichverkehre über die B9 und B39 können vernachlässigt werden.

Aufgrund der reduzierten Verkehrsmengen ist darüber hinaus von einer Minderung von beeinträchtigten Personen durch Lärm und Abgase auszugehen.

Der noch wie im Bestand geführte MIV wirkt sich jedoch sehr negativ auf den Fußgänger- und Radverkehr aus. Gerade die Fußwege zwischen der Innenstadt und den Parkieranlagen im Bereich Untere Langgasse und Mühlturnstraße, aber auch die Radwegeverbindung über die Fahrradstraßen nach Dudenhofen werden vom MIV durchschnitten.

Zusammenfassende Bewertung:

- + Alle Verkehrsarten Nord-Süd-Achse
- + Kaum Ausweichverkehre
- + Minderung von Lärm und Abgasen

- Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsverknüpfung seitens der Fußgänger- und Radverkehrs sowie ÖPNV durch den motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Keine Verbesserung für Gewerbetreibende
- Keine Verbesserung für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung im Hinblick auf die Verkehrsmenge
- Da es sich bei dem Straßenzug Bahnhofstraße - Gilgenstraße um eine Landesstraße (L454) handelt, muss bei einem Beschluss von Variante 1 der Landesbetrieb Mobilität (LBM) einer weiteren Verkehrsberuhigung zustimmen!

Zu Variante 2:

Der Postplatz wird über die Bahnhofstraße/Gilgenstraße als Fußgängerzone erweitert. Somit wird die Nord-Süd-Achse für den MIV am Postplatz unterbrochen. Der von Norden kommende MIV kann noch in die Mühlturnstraße zu den Parkieranlagen fahren, während der von Süden kommende MIV über den südlichen Bereich des Postplatzes in die Karmeliterstraße geleitet wird. Eine Durchfahrt für den Radverkehr und ÖPNV wird weiterhin möglich sein, wodurch der Bereich für den Radverkehr deutlich an Attraktivität gewinnt.

Der MIV kann aber diesen Bereich sowohl kleinräumig über die Obere Langgasse und Schützenstraße - hier wird nur von einer überschaubaren Verkehrsverlagerung ausgegangen - als auch großräumig über die B9 und B39 umfahren. Diese Verlagerungen basieren auf der Annahme eines 30% MIV-Anteils und sind mit einem abgestimmten Verkehrskonzept (Attraktivierung der Radverkehrsinfrastruktur, Verbesserung der Vernetzung von Verkehrssystemen, zusätzliche Förderung durch Mobilitätsmanagement) zu erreichen. Durch flankierende Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung, Parkraumkonzept, Verkehrs- und Parkleitsystem) können die Verkehrsmengen in der Oberen Langgasse und Schützenstraße reduziert werden.

Aufgrund der sehr deutlich ausfallenden Minderung der MIV-Verkehrsmengen bei dieser Variante und der beschlossenen Elektro-Antriebe der Stadtbusse ab Ende 2023, wird eine sehr starke Reduzierung von Lärm und Abgasen stattfinden, was sich positiv auf Bewohner, Geschäfte, Gastronomie und die Aufenthaltsqualität auf dem Postplatz auswirkt.

Zusammenfassende Bewertung:

- + Durchfahrt Nord-Süd-Achse nur noch für den ÖPNV und Radverkehr möglich
- + Überschaubare Ausweichverkehre
- + Sehr deutliche Reduzierung von Lärm und Abgasen
- + Keine Beeinträchtigung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie ÖPNV durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) in diesem Bereich
- + Verbesserung für Gewerbetreibende im Bereich des Postplatzes
- + Verbesserung für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung

- Keine Durchfahrt für den MIV möglich
- Da es sich bei dem Straßenzug Bahnhofstraße - Gilgenstraße um eine Landesstraße (L454) handelt, muss bei einem Beschluss von Variante 2 der Landesbetrieb Mobilität (LBM) einer weiteren Verkehrsberuhigung zustimmen!

Zu Variante 3:

Im nördlichen Bereich des Postplatzes soll die Bahnhofstraße bis zur Unteren Langgasse und die Gilgenstraße bis etwa zur Kapuzinergasse als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Im weiteren Verlauf soll die Gilgenstraße bis zur Schützenstraße als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) ausgewiesen werden. Somit wird die Nord-Süd-Achse für den MIV in diesem Abschnitt unterbrochen. Anlieger dürfen aber weiterhin diesen Bereich uneingeschränkt befahren. Für Anlieferungen soll es eine zeitliche Beschränkung analog zur Maximilianstraße geben. Eine Durchfahrt für den Radverkehr und ÖPNV wird weiterhin möglich sein, wodurch der Bereich für den Radverkehr deutlich an Attraktivität gewinnt.

Wie bei Variante 2 kann der MIV diesen Bereich sowohl kleinräumig über die Obere Langgasse und Schützenstraße - hier wird nur von einer überschaubaren Verkehrsverlagerung ausgegangen - als auch großräumig über die B9 und B39 umfahren. Diese Verlagerungen basieren auf der Annahme eines 30% MIV-Anteils und sind mit einem abgestimmten Verkehrskonzept (Attraktivierung der Radverkehrsinfrastruktur, Verbesserung der Vernetzung von Verkehrssystemen, zusätzliche Förderung durch Mobilitätsmanagement) zu erreichen. Durch flankierende Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung, Parkraumkonzept, Verkehrs- und Parkleitsystem) können die Verkehrsmengen in der Oberen Langgasse und Schützenstraße reduziert werden.

Aufgrund der sehr deutlich ausfallenden Minderung der MIV-Verkehrsmengen bei dieser Variante und der beschlossenen Elektro-Antriebe der Stadtbusse ab Ende 2023, wird großräumig eine sehr starke Reduzierung von Lärm und Abgasen stattfinden. Dies wirkt sich in Summe positiv auf die Lebensqualität der Anwohner, die Adressbildung und das Image der Gewerbetreibenden bzw. Gastronomie sowie auf die Aufenthaltsqualität und -dauer auf den Postplatz und sein unmittelbares Umfeld aus.

Zusammenfassende Bewertung:

- + Durchfahrt Nord-Süd-Achse nur noch für den ÖPNV und Radverkehr möglich
- + Überschaubare Ausweichverkehre
- + Sehr deutliche Reduzierung von Lärm und Abgasen
- + Keine Beeinträchtigung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie ÖPNV durch den motorisierten Individualverkehr (MIV)
- + Verbesserung für Gewerbetreibende und Gastronomie zwischen Untere Langgasse und Schützenstraße (Frequenzsteigerung)
- + hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität am Postplatz
- + immobilienökonomische Verbesserung
- + gute Adressbildung für das gesamte Quartier
- + mehr Grün im Stadtbild
- + Verbesserung für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung

- Keine Durchfahrt für den MIV möglich
- Da es sich bei dem Straßenzug Bahnhofstraße - Gilgenstraße um eine Landesstraße (L454) handelt, muss bei einem Beschluss von Variante 3 der Landesbetrieb Mobilität (LBM) einer weiteren Verkehrsberuhigung zustimmen!

In Abschnitt 2.1 des Positionspapiers des VDV-Ost¹ wird dargestellt, dass für 80% der Umsätze des Einzelhandels die Kunden sorgen, die im Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) unterwegs sind. Die Kunden des Umweltverbundes machen zwar pro Einkauf weniger Umsatz im Vergleich zu „Auto-Kunden“, kaufen aber deutlich öfter ein und lassen in Summe mehr Geld beim Einzelhandel. Des Weiteren ist die Parkplatz-Umsatz-Rentabilität von Fahrrad-Parkplätzen höher als bei Pkw-Parkplätzen.

Im Bürgerworkshop Kernstadt zum Nahverkehrsplan wurden zusätzlich auch die den Gremien bekannten Varianten für die verkehrliche Umgestaltung des Postplatzes vorgestellt. Hierzu gab es aus der Bürgerschaft folgende Rückmeldungen:

- Insgesamt: Vom Postgraben bis zur Gedächtniskirche sollte es mindestens verkehrsberuhigt sein (ähnlich der Situation vor dem Dom), viele Bürgerinnen und Bürger sprachen sich für die Umgestaltung zur Fußgängerzone aus
- Bedenken hinsichtlich der Maßnahme: Gewerbetreibende sind evtl. dagegen und zu starke Beeinträchtigung des MIV in den Nebenstraßen
- Idee: Anlieger frei – dadurch leiten Navigationssysteme MIV um
- Durch die Verkehrsberuhigung entstehen mehr Platzfläche und Attraktivität im Umfeld Postplatz
- Regeln (Verkehrsberuhigung, Fußgängerzone etc.): müssen durchgesetzt und kontrolliert werden

Fazit:

Die Verwaltung empfiehlt dem Stadtrat aus fachlichen Gründen die Variante 3 als Grundlage für die Umstrukturierung des Postplatzes weiter zu verfolgen.

Klimaschutz und die Eindämmung der Klimakrise sind seit dem Ausruf des Klimanotstands im Jahr 2019 Aufgabe höchster Priorität und sollen in Speyer auch bei jeglicher Entscheidung berücksichtigt werden (Beschluss 0024/2019). Aus Klimaschutz-Sicht ist die Variante 3 zu bevorzugen, da diese die maximale Reduzierung der Kfz-Verkehre und somit die höchste Einsparung an Treibhausgas-Emissionen bewirkt. Die Ausweitung der Fußgänger-Zone sowie der Ausbau der Rad-Vorrangrouten setzt ein klares Zeichen, dem Ausbau des ÖPNV's und der Förderung der Rad- und Fußverkehre Vorrang einzuräumen.

Aus Sicht der Stadtentwicklung ist diese Variante ebenfalls zu favorisieren. Sie ist zukunftsorientiert und bietet den Anwohnern und Geschäftsleuten sowie dem Tourismus weitreichende Entwicklungsmöglichkeiten. Durch die großzügige Erweiterung der Fußgängerzone, rückt der Standort Postplatz mehr in die Mitte des Einzelhandelsgeschehens und steht nicht länger abgehängt hinter dem Altpörtel am Rande der Geschäftszone. Die Postgalerie und alle Einzelhändler entlang der Gilgenstraße und Bahnhofstraße werden von einer erweiterten Fußgängerzone profitieren. Die Besucher können ungehindert flanieren und werden länger verweilen. Ebenfalls kann der Einzelhandel durch Kunden des Umweltverbundes mehr Umsatz erzielen.

¹ Position des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen Landesgruppe Ost, 2017: Städtische Mobilität in Brandenburg und Sachsen-Anhalt – Die Bedeutung des ÖPNV heute und morgen ([vdv_positionen_lang_januar_2017-rz.indd](#))

Die Aufenthaltsqualität und Verweildauer wird auf dem neuzugestaltenden Postplatz mittels einer vollständigen Verkehrsberuhigung höher sein, als wenn er von einem hohen MIV-Anteil tangiert wird.

Um klimaneutral zu werden, muss der MIV in Speyer aus der Innenstadt zurückgedrängt und die klimafreundlichen Verkehrsarten ausgebaut sowie den Nutzeransprüchen angepasst werden. Die Verkehrsführung der Variante 3 stellt hierzu die grundsätzlichen Weichen.

Planungs- und Beteiligungsstand zum Postplatz

- STR –Sitzung vom 16.08.18, Vorlagen Nr. 2615/2018: Beschluss zur Überplanung des Postplatzes
- Bau- und Planungsausschuss 11.12.2018: Zwischenbericht über die Schlüsselmaßnahme.
- Bürgerveranstaltung „Aktivierungsforum“ im März 2019: Erste Ideen und Wünsche zur Gestaltung des Platzes
- Auftragsvergabe R+T Anfang 2020
- 17.12.2019 erstes internes Arbeitsgespräch
- Bürgerbeteiligung, Workshop am 27. Januar 2020
- 13.02.2020 zweites internes Arbeitsgespräch
- Präsentation Zwischenergebnis „3 Varianten“ im Verkehrsausschuss 30.09.2020 und ASBK 6.10.2020
- Öffentlichkeitsarbeit zusammen mit dem Nahverkehrsplan
- Präsentation der 3 Varianten auf Grundlage des aktualisierten Verkehrsmodells gemeinsame Sitzung des Verkehrsausschusses und des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion am 07.09.2021
- **Beschluss Stadtrat 10. Februar 2022**
- Ideenkonkurrenz mit Öffentlichkeitsbeteiligung 2022/23
- Entwurfsausarbeitung 2023/2024
- Geplanter Baubeginn Mitte 24

Anlagen:

- Varianten 1 bis 3

Hinweis:

Die Anlagen zu diesem Tagesordnungspunkt (öffentlich) finden Sie in unserem Bürgerinformationssystem (<https://buergerinfo2.speyer.de>); Vorlagen im nicht öffentlichen Teil sind im Ratsinformationssystem (<https://ratsinfo2.speyer.de>) hinterlegt, für das jedoch ein individueller Login erforderlich ist.