

Fragenkatalog

Verkehrsführung im Bereich Postplatz

Kosten

Wie hoch sind die Kosten für die Umbaumaßnahmen und den Unterhalt und wer trägt diese?

Im jetzigen Stadium können zum Umbau des Postplatzes und der angrenzenden Bereiche noch keine Kosten genannt werden. Dies bezieht sich auch auf die dann nachfolgenden Unterhaltskosten.

Gibt es Zuschüsse von Bund und Land für die Maßnahme?

Ob Fördermittel von Bund und Land für die Maßnahme in Anspruch genommen werden können, wird derzeit geprüft.

Parken

Wie wird die Parksituation organisiert? Ist ein Parkleitsystem geplant?

Die Parkmöglichkeiten im Stadtgebiet bleiben weiter bestehen, lediglich die Organisation muss übersichtlicher werden, um den Parksuchverkehr zu reduzieren. Aus diesem Grund ist ein Parkleitsystem geplant, das den Autoverkehr zu den Parkmöglichkeiten führt.

Wie können Falschparker in der Gilgen- und Bahnhofstraße vermieden werden?

Um Falschparkende in der Gilgen- und Bahnhofstraße zu reduzieren, müssen verstärkte Kontrollen in diesem Bereich durchgeführt werden. In der Stufe 3, also in der Fußgängerzone, ist es Autofahrer*innen und anderen privaten Kfz nicht gestattet, diesen Bereich zu durchfahren. Ausgenommen hiervon sind Anlieger und Lieferverkehr.

Organisation

Welche Straßen sind für welche Nutzer*innen weiterhin befahrbar?

Lieferverkehr sowie die Anlieger der Gilgen-, Bahnhofs- sowie Karmeliterstraße können die Straßen weiterhin befahren. Lediglich der Durchgangsverkehr der Gilgen- und Bahnhofstraße wird nicht möglich sein. Parksuchverkehr und Nichtanliegern ist die Befahrung des Bereiches in der Stufe 3 (Fußgängerzone) nicht möglich.

Wieso wird keine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt und durchgesetzt?

Im stufenweisen Prozess wird im Schritt 2 eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt, der verkehrsberuhigte Bereich. Das bedeutet der Verkehr muss in Schrittgeschwindigkeit über den Bereich fahren. Um dies durchzusetzen und zu kontrollieren, sollen verstärkt Kontrollen in diesem Bereich erfolgen.

Wird bei den Navigationsdiensten der Abschnitt als „gesperrt“ angezeigt?

Sobald der Bereich als Fußgängerzone deklariert ist, wird dies an die Navigationsdienste weitergeleitet, sodass diese nicht durch den Bereich hindurch leiten, sondern über Ausweichrouten.

Warum wird die Gilgenstraße nicht zur Einbahnstraße? Welche Vorteile hat eine Schließung der Straße?

Die Schließung des Bereiches hat verschiedene Vorteile, die mit einer Einbahnregelung nicht greifen würden. Durch den Wegfall des Individualverkehrs, also des Autos oder anderen privaten Kfz, kann die Aufenthaltsqualität des Postplatz deutlich gesteigert werden. Auf der Fläche entsteht mehr Platz für Klimaanpassungsmaßnahmen (Entsiegelung und Bepflanzung) sowie klimafreundliche Mobilität (Fahrrad

und Bus). Einzelhandel, Gewerbe und Gastronomie haben die Möglichkeit sich zu entwickeln. Ähnlich wie auf der Maximilianstraße wird das Flanieren in diesem Bereich ermöglicht. Würde die Gilgenstraße zu einer Einbahnstraße werden, könnte der Autoverkehr weiterhin den Platz passieren, was nicht die gewünschten Vorteile mit sich bringen würde.

Welche Auswirkungen hat das Vorhaben auf Straßen anderer Stadtteile (z. B. Franz-Kirrmeier-Straße und Kurt-Schumacher-Straße)? Werden diese auch in die Messungen miteinbezogen?

Die durchgeführten Verkehrsprognosen zeigten, erstrecken sich auf das gesamte Stadtgebiet. Demnach ist nicht von Auswirkungen auf andere Stadtteile auszugehen.

In die Verkehrsmessungen werden andere Stadtteile nicht miteinbezogen. Im Zuge des Beteiligungsprozesses können Bürgerinnen und Bürger aber fortlaufend Rückmeldungen zu möglichen Auswirkungen geben.

Ist bei einer Umfahrung der Gilgenstraße nicht mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen in der Schützenstraße und Mühlenturmstraße und den dortigen Bahnübergängen zu rechnen und damit mit Rückstaus in größerem Ausmaß, verglichen zum jetzigen Zeitpunkt? Welche Lösungsansätze sind Ihrer Meinung nach hier denkbar?

Die durchgeführten Verkehrsprognosen zeigten, dass sich der Verkehr vorwiegend auf die B39 verlagern wird und in der Schützen- und Mühlenturmstraße nur mit geringem Mehraufkommen zu rechnen ist. Dennoch wird die Verwaltung hier ganz genau hinschauen und bei Bedarf weitere Maßnahmen ergreifen. Möglich wäre beispielsweise eine Linksabbiegerspur von der Schützen- in die Mühlenturmstraße.

Welchen genauen Straßenabschnitte (Länge von/bis) der Gilgen-/Bahnhofstraße müsste die Stadt Speyer als Gemeindestraße beim LBM „beantragen“ (d. h. Abstufung von Landesstraße zur Gemeindestraße)?

Eine Abstimmung mit dem Land bzw. mit dem LBM zum Verkehrsversuch und der sich daraus ergebenden Abstufung der Landesstraße zur Gemeindestraße erfolgt für den Straßenabschnitt Bahnhofstraße – Gilgenstraße, zwischen Oberer Langgasse und Schützenstraße.

Platzgestaltung

Wird eine Aufenthaltsqualität gegeben sein trotz der Busse?

Ja auch mit den Bussen wird die Aufenthaltsqualität gesteigert, denn der Verkehr wird durch den Wegfall der Autos drastisch reduziert. Zudem wird durch den Elektroantrieb, der mit dem neuen Nahverkehrsplan Ende 2023 eingeführt wird, der Busverkehr deutlich leiser. So entsteht mehr Platzfläche für Fußgänger*innen und die Gestaltung.

Wie sehen zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Pläne zur künftigen Begrünung des Postplatzes aus?

Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es noch keine genauen Pläne zur Platzgestaltung. Diese werden im Laufe des Prozesses, unter Einbezug der Ergebnisse aus der Evaluation sowie der Öffentlichkeit, erarbeitet. Sicher ist jedoch, dass die Aspekte der Klimawandelanpassung berücksichtigt werden.

Umweltauswirkungen

Inwiefern wird sich die CO2-Belastung verändern?

Aufgrund der drastischen Reduzierung der Autos in diesem Bereich wird die CO₂-Belastung deutlich niedriger ausfallen. Der Busverkehr wird mit dem neuen Nahverkehrsplan ab Dezember 2023 komplett auf Elektro-Antrieb umgestellt, wodurch auch hier keine CO₂-Emissionen entstehen. Es ist also mit einer sehr geringen CO₂-Belastung in diesem Bereich zu rechnen.

Sonstige Fragen:

Wann wird der Postplatz fertiggestellt sein?

Das Reallabor wird bis Ende 2024 durchgeführt und Anfang 2025 werden die endgültigen Entscheidungen für den Bereich getroffen. Anschließend soll ein städtebaulicher Wettbewerb zeigen, was die beste Lösung für den Platz selbst ist. Mit einer baulichen Umsetzung ist dann 2027/28 zu rechnen.

Warum beschleunigt man nicht den Bahnhof Süd und schafft Parkplätze außerhalb der Stadt mit Shuttleverkehr?

Der Bahnhof Süd liegt nicht in der Hand der Stadtverwaltung, sondern im Aufgabenbereich der Deutschen Bahn AG. Die Stadtverwaltung bemüht sich darum, dass es in diesem Bereich weiter geht.

Mit dem neuen Nahverkehrsplan ab Dezember 2023 wird der ehemalige Shuttle wieder eingeführt, wodurch ein vereinfachtes Parken auf dem Festplatz mit Shuttleverbindung in die Innenstadt gegeben ist.

Wird der Postplatz umbenannt?

Aktuell ist das nicht geplant. Die Entscheidung hierzu obliegt dem Stadtrat.

Stufenweises Vorgehen / Prozess

Sind die Erhebungen in Stufe 1 aufgrund der Sperrung der Oberen Langgasse überhaupt verwertbar? Wie lange wird die Sperrung noch bestehen bleiben?

Die Obere Langgasse soll rechtzeitig vor Beginn der Messungen wieder für den Autoverkehr freigegeben werden. Die Erhebungen sind daher verwertbar.

Werden Verkehrsteilnehmer zu ihrem Start- und Zielort befragt?

Im Prozess werden auch Verkehrsbefragungen durchgeführt. Dabei werden Verkehrsteilnehmende auch nach deren Start und Ziel gefragt. Zudem werden Kund*innen der anliegenden Geschäfte sowie Spaziergänger*innen des Platzes befragt. Die genaue Ausgestaltung erfolgt im nächsten Schritt.

Ist in Stufe 2 mit einem erhöhten Schadstoffausstoß, bedingt durch die Änderung einer Tempo-30-Zone zu einer verkehrsberuhigten Zone, zu rechnen? Wenn ja, gibt es Maßnahmen, die dem entgegenwirken?

Es ist nicht mit einem höheren Schadstoffausstoß bei einem Verkehrsberuhigten Bereich im Vergleich einer Tempo-30-Zone zu rechnen, da beim Beschleunigen auf die Zielgeschwindigkeit von 30 Km/h deutlich höher Emissionen verursacht werden, als bei einer Beschleunigung auf „Schrittgeschwindigkeit“ und der Streckenabschnitt kurz ist.

In welchen Straßen finden Verkehrsmessungen statt?

Es ist im Zuge des Verkehrsversuchs geplant, in folgenden Straßen bzw. Straßenzügen Verkehrsdaten zu erheben:

- Bahnhofstraße / Postplatz / Gilgenstraße

- Obere Langgasse
- Schützenstraße
- Untere Langgasse
- Mühlturnstraße
- Karmeliterstraße
- Dudenhofer Straße
- Theodor-Heuss-Straße / Kurt-Schumacher-Straße
- Landauer Straße

Was passiert, wenn sich die Prognosen als falsch erweisen?

Sollten sich die Prognosen als falsch erweisen, werden die Ergebnisse in die Entscheidungen miteinfließen. Das Interesse der Stadtverwaltung ebenso wie das der Gewerbetreibenden, der Bewohner*innen und Besucher*innen in diesem Bereich ist es, die Situation zu verbessern und das bestmögliche Ergebnis zu erzielen. Aus diesem Grund wird das Reallabor durchgeführt. Erst am Ende unter Berücksichtigung der Erkenntnisse wird eine endgültige Entscheidung gefällt.

Ist die Karmeliterstraße in allen 3 Stufen für Anwohner, Geschäftsleute und Lieferanten befahrbar?

Für Anlieger und Lieferanten wird die Karmeliterstraße über die Gilgenstraße in allen drei Stufen befahrbar sein. Lediglich für Parksuchverkehr und Nichtanliegern ist die Befahrung der Straße in der Stufe 3 (Fußgängerzone) nicht möglich.

Wann wurden die ersten Messungen durchgeführt? Sind diese ggf. durch die Corona-Homeoffice-Situation verfälscht?

Die Messungen wurden 2018, noch vor der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Mehrarbeit im Homeoffice, durchgeführt.

Wird das Verkehrsaufkommen in der 0-Phase auch in den Umgehungsrouen (Dudenhofer, Theodor-Heuss, Landwehr etc.) erfasst, so dass man einen Vergleich hat, wie sich der Verkehr auf die jetzt schon gut ausgelasteten Straßen verlagert?

Auf den Umgehungsrouen werden ebenfalls in allen Phasen Verkehrszählungen mittels Counter durchgeführt.