

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 1607/2023

Abteilung: Tiefbau

Bearbeiter/in: Goger, Otto-Andreas

Haushaltswirksamkeit:

☒ nein

☐ ja, bei

Produkt:

Investitionskosten:

☒ nein

☐ ja

Betrag:

Drittmittel:

☒ nein

☐ ja

Betrag:

Folgekosten/laufender Unterhalt:

☒ nein

☐ ja

Betrag:

Im laufenden Haushalt eingeplant:

☒ nein

☐ ja

Fundstelle:

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	13.09.2023	öffentlich	Information

Betreff: Umgestaltung der Nonnenbachstraße – Vorstellung der Planungsvarianten

Referenzvorlage: 1311/2022

Information:

Chronologie und weiteres Vorgehen

- Vor einigen Jahren: Durch Anwohnende der Nonnenbachstraße wurden erstmals Probleme mit der Verkehrssituation an die Verwaltung herangetragen. Seitens der Verwaltung wurde damals eine Umgestaltung der Nonnenbachstraße zur Sackgasse geplant, welche der heutigen Variante A (Zufahrt über Eselsdamm) im Wesentlichen entspricht. Hierbei wurde ein Umbau der Einmündung am Schillerweg vorgesehen, wobei eine Überquerungshilfe (Mittelinsel) zwischen Nonnenbachstraße und Zugang zum Rheinufer angedacht war. Aufgrund der Eigentümerverhältnisse konnte und kann diese Überquerungshilfe nicht umgesetzt werden. Infolgedessen und aufgrund personeller Engpässe wurden die Planungen damals ausgesetzt.
- 28.03.2022: Auf Bitte der Anwohnenden der Nonnenbachstraße fand ein Vor-Ort-Termin bezüglich der Verkehrssituation mit der Verwaltung statt. In den folgenden Monaten wurden seitens der Tiefbauabteilung zwei Sackgassen-Varianten A (Zufahrt über Eselsdamm) und B (Zufahrt über Schillerweg) ausgearbeitet und mit der Straßenverkehrsbehörde, den Entsorgungsbetrieben Speyer (EBS) und der Deutschen Bahn (DB) auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Weiterhin wurde seitens der Abteilung Grünflächenplanung der Zustand der Rosskastanien-Allee entlang der Nonnenbachstraße begutachtet, da von Teilen der Anwohnenden auf den kritischen Zustand der Bodenverdichtung infolge des Parkens unter den Bäumen aufmerksam gemacht wurde.

- 08.12.2022: Seitens der Tiefbauabteilung und der Abteilung Grünflächenplanung wurde eine gemeinsame Informationsvorlage bzw. Präsentation für den Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion (ASBK) erstellt, siehe Vorlagen-Nr. 1311/2022. Hierin wurden die Zielsetzungen Verkehrsberuhigung, Radverkehrsförderung und Baumschutz sowie die beiden Varianten A und B dem Ausschuss vorgestellt. Seitens der Verwaltung wurde aufgrund der fachlichen Vorbesprechungen mit den o. g. Behörden eine leichte Präferenz für Variante B angegeben. Seitens der Mitglieder des ASBK wurde teilweise Variante A bevorzugt. Ausschussmitglied Herr Erny äußerte Bedenken gegen die beiden Sackgassen-Varianten aufgrund absehbarer Verkehrsverlagerungen zulasten des Heringsees und der Hafenstraße.
- 16.03.2023: Wie im ASBK des 08.12.2022 angekündigt, wurde eine Bürgerveranstaltung im Stadtratssitzungssaal durchgeführt, zu der die Stadtbevölkerung, und insbesondere die Anwohnenden der Nonnenbachstraße, des Heringsees und der Hafenstraße eingeladen waren. Zuvor wurden im Januar 2023 Gespräche mit dem Fahrradbeauftragten und den beiden Behindertenbeauftragten geführt. Diese begrüßten die geplante Umgestaltung der problematischen Einmündung am Schillerweg. In der Bürgerveranstaltung brachten manche Anwohnende des Heringsees und der Hafenstraße ihre Bedenken hinsichtlich Verkehrszunahmen hervor und baten um einen Entwurf einer Variante C, bei welcher die Nonnenbachstraße durchgängig befahrbar bleibt und nur die problematische Einmündung entschärft wird. Anwohnende, welche sich für eine Sackgasse aussprachen, befürworteten mehrheitlich Variante A. Des Weiteren wurde von manchen Anwohnenden auf den hohen Parkdruck in diesem Gebiet hingewiesen und die Unterbindung des Parkens unter den Bäumen daher kritisch gesehen. Die Inhalte und Aussagen der Veranstaltung wurde von der Bürgerbeteiligungsstelle in einem Protokoll festgehalten.
- 13.09.2023: Seitens der Tiefbauabteilung wurde dem Wunsch nach Entwurf einer Variante C nachgekommen. Diese wurde ebenfalls mit den o. g. Behörden und Beauftragten abgestimmt. Der Fahrradbeauftragte bevorzugt Variante C, die Behindertenbeauftragten gaben keine Präferenz an. Im ASBK am 13.09.2023 werden die Varianten A, B und C mit ihren Vor- und Nachteilen vorgestellt. Ziel ist eine ergebnisoffene Diskussion ggf. eine Empfehlung seitens der Ausschussmitglieder. Ferner sollen die betroffenen Anwohnenden im Nachgang im Rahmen des Partizipationsprozesses bei der Auswahl einer Vorzugsvariante mit einbezogen werden. Die mehrheitlich präferierte Variante wird im Herbst 2023 ggf. in Detailfragen weiterentwickelt. Zudem erfolgt die förmliche Anhörung der o. g. Behörden und Beauftragten zur Vorzugsvariante.
- 08.11.2023 und 16.11.2023: Dem ASBK wird die Vorzugsvariante und in der Zwischenzeit ggf. getroffene Anpassungen dargelegt. Zustimmung vorausgesetzt, beschließt der Stadtrat die Umgestaltung der Nonnenbachstraße.
- 2024: Stadtratsbeschluss vorausgesetzt, ist geplant, die Ausführungsplanung zu erstellen, notwendige Gutachten und Untersuchungen (u.a. Baugrund, Kampfmittel) durchzuführen und die Vergabe der Bauleistungen durchzuführen. Gegenwärtig wird davon ausgegangen, dass die bauliche Umsetzung im Herbst 2024 erfolgen könnte. Entsprechende Mittel sollen für das Haushaltsjahr 2024 eingestellt werden.

Bei der Umgestaltung der Nonnenbachstraße sind die nachfolgenden Zielsetzungen und Belange von Bedeutung:

- (1) Verkehrssicherheit und Radverkehrsförderung
- (2) Schutz des Baumbestands und Entsiegelung
- (3) Parkraumangebot
- (4) Verkehrsberuhigung im Quartier
- (5) Neuer Nahverkehrsplan ab Dezember 2023

(1) Verkehrssicherheit und Radverkehrsförderung

Die Probleme der bestehenden Einmündung am Schillerweg wurden in der Vorlage Nr. 1311/2022 beschrieben. Unter nahezu allen Beteiligten besteht Konsens, dass diese Einmündung zu schnell bzw. geradlinig durchfahren werden kann, insbesondere für den Radverkehr problematisch ist, und dringend umgebaut werden sollte. Die in der Referenzvorlage Nr. 1311/2022 zu den Varianten A (Sackgasse, Zufahrt über Eselsdamm) und B (Sackgasse, Zufahrt über Schillerweg) getroffenen Aussagen und Darstellungen sind weiterhin gültig. Bei Variante C (keine Sackgasse) wird der Einmündungstrichter deutlich verschlankt. Von der Nonnenbachstraße rechts in den Schillerweg abbiegende Fahrzeuge müssen die Einmündung im rechten Winkel durchfahren, wodurch die physikalisch mögliche Maximalgeschwindigkeit stark verringert wird und die Sichtbeziehungen zwischen motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.

Im Vergleich der drei Varianten ist Variante A rein auf diese Einmündung bezogen als die sicherste bzw. beste Variante für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmende zu bewerten. Allerdings ist bei Umsetzung einer Sackgassen-Variante von einer deutlichen Verkehrszunahme an der Einmündung Hafenstraße/ Am Heringsee auszugehen (siehe weiter unten). Daher könnten an dieser Einmündung mehr Probleme für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmende resultieren.

(2) Schutz des Baumbestands und Entsiegelung

Diesbezüglich gelten weiterhin die Aussagen der Referenzvorlage. Die Notwendigkeit des Baumschutzes besteht unabhängig von der verkehrsbezogenen Variantendiskussion. Beim Entwurf der drei Varianten wurde vorausgesetzt, dass entlang der Nonnenbachstraße das Parken auf unbefestigten Flächen unter Bäumen mittels Findlingen unterbunden ist. Dadurch entfallen 24 Stellplätze, die gegenwärtig geduldet werden, jedoch nicht in Einklang mit der Grünflächensatzung stehen. Bei allen drei Varianten können zwischen ca. 110 m² und ca. 310 m² Flächen entsiegelt werden. Zudem können drei bis sechs neue Bäume gepflanzt werden, und die gegenwärtig beparkten unversiegelten Flächen können ökologisch aufgewertet werden.

(3) Parkraumangebot

Nach Aussage zahlreicher Anwohner werden die öffentlichen Stellplätze in der Nonnenbachstraße und umgebenden Straßen häufig zu einem nicht unerheblichen Teil von „externen“ Verkehrsteilnehmenden genutzt. Dies geschehe insbesondere vor dem Hintergrund nicht zu entrichtender Parkgebühren. Daher wurde in der Bürgerveranstaltung die Thematik „Bewohnerparken“ diskutiert.

Die Straßenverkehrsbehörde sieht gegenwärtig aufgrund gesetzlicher Vorgaben keinen Handlungsspielraum in dieser Hinsicht. Demnach müssten an anderen Stellen im Stadtgebiet, in denen die Parkmöglichkeiten noch eingeschränkter sind, Bewohnerparkplätze entfallen. Inwiefern die durch die Bundesregierung beschlossene Novelle des Straßenverkehrsgesetzes den Straßenverkehrsbehörden die Ausweisung von „Bewohnerparkzonen“ erleichtern könnte, ist gegenwärtig noch offen.

Um dem Parkdruck in der Nonnenbachstraße Rechnung zu tragen, wird bei allen Varianten eine Maximierung der Stellplätze auf der Fahrbahn vorgesehen. Hierzu ist bei allen Varianten die Entfernung einer vor Ort kaum wahrnehmbaren Einengung in der Mitte der Nonnenbachstraße erforderlich, um eine ausreichende Restfahrbahnbreite zu gewährleisten. Bei den in der Referenzvorlage enthaltenen Varianten A und B war dieser Rückbau noch nicht angedacht. Die Entfernung der Einengung ist mit Baukosten i. H. v. ca. 25.000 € verbunden. Daher erhöhen sich im Vergleich zur Referenzvorlage auch die gesamten Baukosten der Varianten A und B entsprechend.

Bei Variante A wird ein Parkstreifen auf der Seite der Baumreihe vorgesehen, der in der Mitte der Nonnenbachstraße aufgrund der großen Länge für eine Ausweichfläche bei Gegenverkehr unterbrochen werden muss. Bei Variante B ist die Länge des Parkstreifens kürzer, weswegen keine Ausweichfläche notwendig ist. Hier kann der Parkstreifen auf der Seite der Baumreihe oder der Bebauung markiert werden. Da Wahlfreiheit besteht, ist die Seite der Bebauung zu bevorzugen, da dort beidseitig auf befestigten Flächen ein- bzw. ausgestiegen werden kann. Variante C sieht zur Geschwindigkeitsdämpfung alternierendes Parken vor, um ein schnelles geradliniges Durchfahren zu verhindern. Diesem Aspekt wird bei Variante C höhere Bedeutung beigemessen als die Maximierung der Stellplätze auf der Fahrbahn.

Bei Erschöpfung des Parkraumangebots in der Nonnenbachstraße bestehen in vertretbarer Entfernung weitere Parkmöglichkeiten. Diese befinden sich insbesondere im Sterngarten (unbefestigter Streifen zwischen Fahrbahn und Bahngleisen), dem Eselsdamm und dem Heringsee. Nach Beobachtung der Verwaltung bestehen hier häufig noch freie Kapazitäten.

(4) Verkehrsberuhigung im Quartier

Im Zuge des Verkehrsversuchs Postplatz (Stufe 1 - Ist-Zustand) wurden im September 2022 im gesamten Stadtgebiet Verkehrsdaten erhoben („Makro-Erhebung“). Die Auswertung der Stufe 1 liegt seit Ende März 2023 vor und wurde bereits dem Verkehrsausschuss am 29.03.2023 vorgestellt (Vorlagen-Nr. 1427/2023). Das seitens des Darmstädter Verkehrsplanungsbüros R+T erstellte Verkehrsgutachten wurde den Mitgliedern des Verkehrsausschusses übermittelt und ist für die Öffentlichkeit unter <https://www.speyer.de/postplatz> abrufbar.

Demnach liegen im Quartier „Speyer-Ost“ die in Abbildung 1 dargestellten Verkehrsbelastungen vor.

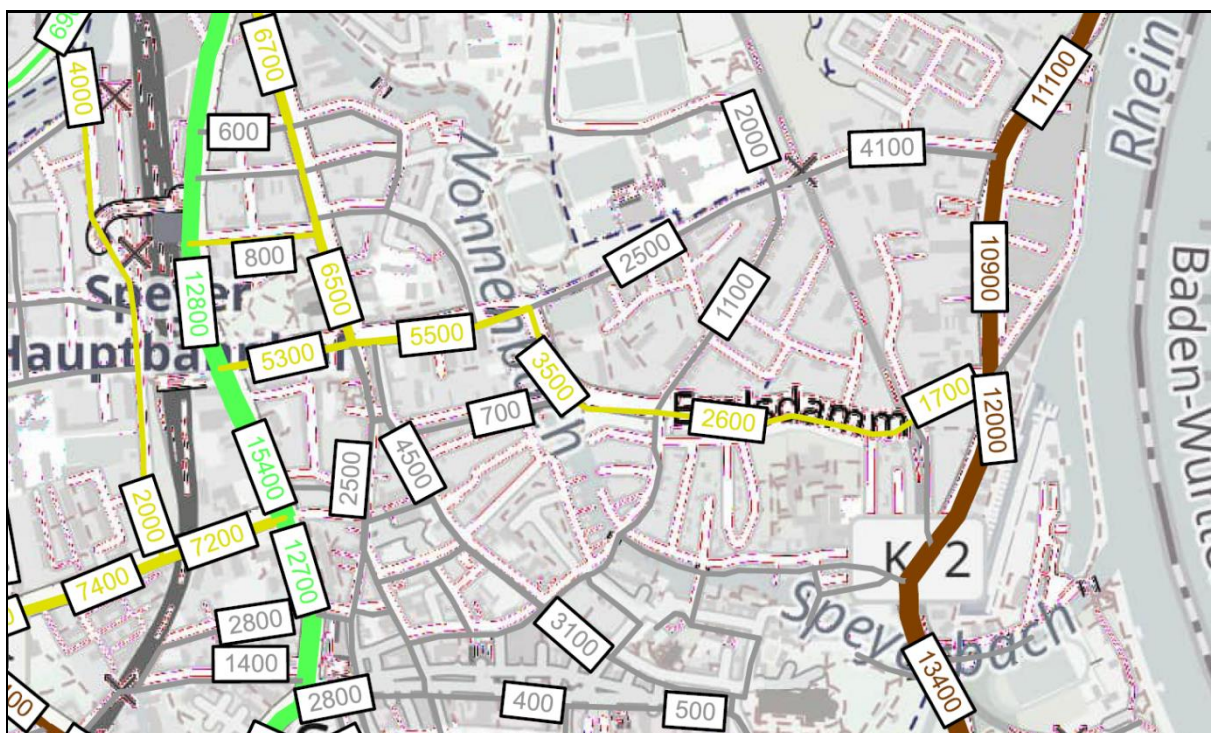


Abbildung 1: Verkehrsbelastung im Quartier „Speyer-Ost“

Anmerkungen zu Abbildung 1:

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken an einem „Normal-Werktage“
- Verkehrsstärken in Petschengasse, Eselsdamm und Heringsee von West nach Ost: 5.500 - 3.500 - 2.600 - 1.700 Kfz pro Tag
- Verkehrsstärke in Nonnenbachstraße: 1.300 Kfz pro Tag
- Grün: Landesstraße. Braun: Kreisstraße. Gelb: Sammelstraße. Grau: Erschließungsstraße
- Erstellt durch Verkehrsplanungsbüro R+T aus Darmstadt

Wie im Verkehrsgutachten erläutert, ergaben sich zwischen den vorherigen gesamtstädtischen Erhebungen in den Jahren 2010 bzw. 2018 und der aktuellen Erhebung im Jahr 2022 auf den West-Ost-Verbindungen i. A. Verkehrsabnahmen von bis zu 20 %. Eine Ausnahme stellt hierbei der Ziegelofenweg bzw. die Fritz-Ober-Straße dar, welche leichte Verkehrszunahmen erhielten. Dies ist vor allem im Zusammenhang mit einer intensiveren Nutzung des Industriebetriebs und des Neubaugebiets „Carl Dupré“ sowie der Neubauten „Wohnen am Fluss“ zu sehen.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist eine Reduktion der Kfz-Verkehrsmengen durch das Quartier erstrebenswert. Dies kann einerseits durch Verkehrsmittelwechsel („Mobilitätswende“) und andererseits durch Verlagerung notwendiger Kfz-Verkehre auf leistungsfähigere West-Ost-Verbindungen (B39, Auestraße) erreicht werden. Hierzu bedarf es im Quartier entsprechender Maßnahmen, um die Raumwiderstände für den Durchgangsverkehr zu erhöhen. Neben der Nonnenbachstraße sind diesbezüglich bereits Maßnahmen im Ziegelofenweg bzw. der Fritz-Ober-Straße in Planung, die im Verkehrsausschuss am 28.06.2023 vorgestellt wurden. Ferner wird eine Intensivierung der Überwachung des fließenden Verkehrs für erforderlich gehalten.

Mithilfe des im Zuge des Verkehrsversuchs aktualisierten Verkehrsmodells können auch Aussagen getroffen werden, welche Verkehrsverlagerungen bei Umsetzung der Sackgassen-Varianten A und B zu erwarten sind. Diese sind in Tabelle 1 dargestellt.

Straße	Ist-Zustand [Kfz/Tag]	Variante A bzw. B [Kfz/Tag]	Veränderung
Nonnenbachstraße	1.300	100	- 90 %
Am Heringsee	1.700	2.900	+ 70 %
Hafenstraße	12.000	13.200	+ 10 %

Tabelle 1: Verkehrsverlagerungen bei Umsetzung der Varianten A und B

Demnach ergeben sich, unter der Voraussetzung, dass die gesamtstädtischen Verkehrsmengen unverändert bleiben, bei Umsetzung der Varianten A und B am Heringsee deutliche Verkehrszunahmen. In der Hafenstraße resultieren prozentual betrachtet geringe Verkehrszunahmen. Hierbei ist jedoch die insgesamt sehr hohe Verkehrsbelastung der Hafenstraße zu berücksichtigen, welche sich wie beim Ziegelofenweg aufgrund der nördlich gelegenen Neubauten bzw. Nutzungsintensivierungen in den letzten Jahren erhöht hat und voraussichtlich bei vollständiger Fertigstellung des „Wohnen am Fluss“ weiter erhöhen wird. Ferner wird auf den relativ hohen Schwerverkehrsanteil im Bereich von 5 bis 10 % hingewiesen, der sich u. a. auch damit begründet, dass die Hafenstraße Teil der einzigen in der Region nutzbaren Verbindung für Traktorgespänne zwischen Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg über den Rhein ist (Die B39 ist erst östlich der Anschlussstelle Industriestraße für landwirtschaftliche Verkehre freigegeben).

Die in Tabelle 1 dargestellten Verkehrszahlen beziehen sich gemäß der Richtlinie „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) auf einen „Normal-Werhtag“. Hiermit ist ein Dienstag oder Donnerstag außerhalb der Ferienzeiten (auch in Baden-Württemberg) und ohne städtische Großveranstaltungen (z. B. Brezelfest, Weihnachtsmarkt) gemeint. Daher können die Verkehrsbelastungen im Quartier z. B. bei einer Sperrung des Festplatzes infolge von „externen“ Parksuchverkehren erhöht sein. Weiterhin kann die Verkehrsbelastung der Nonnenbachstraße hinsichtlich „externen“ Parksuchverkehren bei Variante B höher sein als bei Variante A, da die Einfahrt in die Sackgasse für Nicht-Ortskundige besser ersichtlich ist. Diese Besonderheiten sind allerdings über ein gewöhnliches Verkehrsmodell nur schwer darstellbar.

Darüber hinaus wurde geprüft, ob die Leistungsfähigkeit der Einmündung „Hafenstraße/ Am Heringsee“ noch gegeben ist. Diese Bewertung wird mittels der FGSV-Richtlinie „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) durchgeführt. Demnach resultiert zum Abschluss der Berechnung des Knotenpunkts eine Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) in Form einer „US-amerikanischen Schulnote“ A bis F. Um als noch leistungsfähig zu gelten, bedarf es mindestens einer QSV D („Note 4 ausreichend“). Die Bewertung des vorgenannten Knotenpunkts im Ist-Zustand ist Abbildung 2 zu entnehmen. Da die Einmündung gegenwärtig in der vormittäglichen Spitzenstunde mit einer QSV A und in der nachmittäglichen Spitzenstunde mit einer QSV B zu bewerten ist, bestehen noch ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven. Daher ist eine Umsetzung der Varianten A und B diesbezüglich unkritisch, da zu einer Unterschreitung der QSV D noch genügend Puffer besteht.

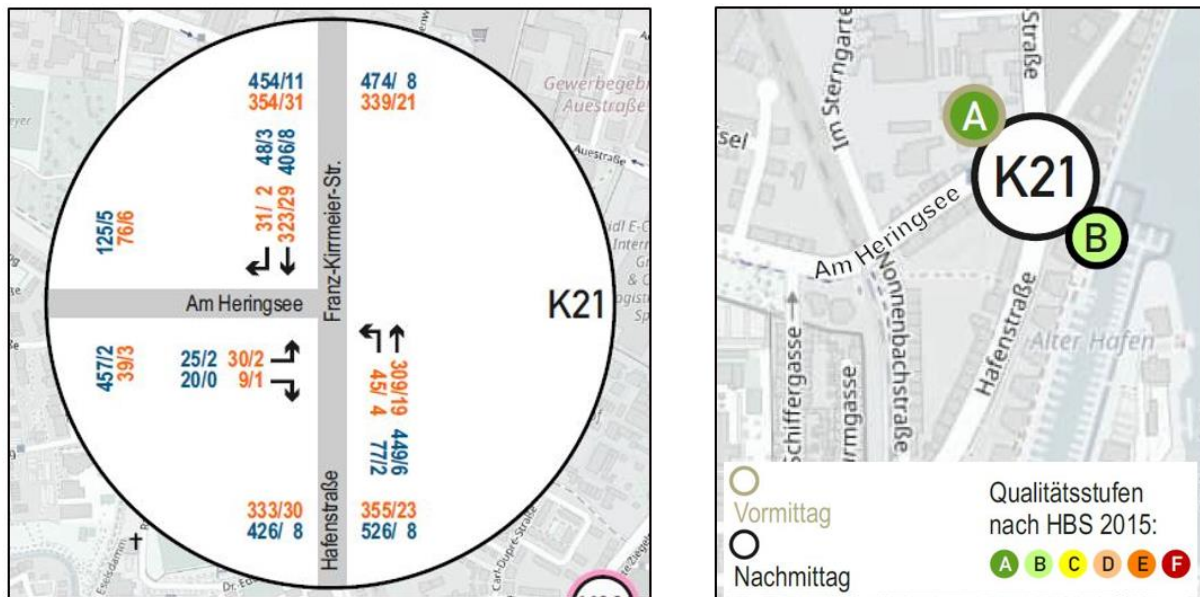


Abbildung 2: Bewertung der Leistungsfähigkeit der Einmündung „Hafenstraße/ Am Heringsee“

Anmerkungen zu Abbildung 2:

- Am Donnerstag, den 15.09.2022 gemessene Verkehrsstärken in der [Rot] vormittäglichen Spitzenstunde (7:30 - 8:30 Uhr) und in der [Blau] nachmittäglichen Spitzenstunde (16:00 - 17:00 Uhr)
- Unterteilung in Kfz gesamt und Schwerverkehr: z.B. 355/23 bedeutet: 355 Kfz pro Stunde, davon 23 Lkw pro Stunde, d. h. ein Schwerverkehrsanteil von 6,5 %. Unter „Lkw“ sind hier auch Busse und Traktoren beinhaltet.
- Aufschlüsselung in abbiegende bzw. durchfahrende Ströme (die Wertgruppen an den Pfeilen) und Gesamtsummen (die äußeren Wertgruppen)
- Erstellt durch Verkehrsplanungsbüro R+T aus Darmstadt

Bei Umsetzung der Variante C ist von einer gegenüber dem Ist-Zustand gleichbleibenden Verkehrsverteilung auszugehen.

(5) Neuer Nahverkehrsplan ab Dezember 2023

Die Umstellung zum neuen Nahverkehrsplan (NVP) ab Dezember 2023 führt zu neuen Buslinienverläufen. Die neue Buslinie 565 ist eine Ringlinie mit folgendem Verlauf: Hauptbahnhof - Gedächtniskirche - Diakonissen - Melchior-Hess-Anlage - Klipfelsau - „Wohnen am Fluss“ - „Alla hopp“ - Seniorenstift - Rauschendes Wasser - Hauptbahnhof (und entgegengesetzt). In Fahrtrichtung Norden fährt die Linie 565 über die Hafen- bzw. Franz-Kirrmeier-Straße. Gemäß NVP ist im Bereich der Einmündung Am Heringsee die Bedienung einer Bushaltestelle notwendig. Hierzu wird eine neue Bushaltestelle auf der Ostseite der Hafenstraße in der Nähe der Rheinvilla eingerichtet, die in das Ausbauprogramm „Barrierefreie Bushaltestellen“ aufgenommen wird.

In Fahrtrichtung Süden existiert bereits eine barrierefreie Bushaltestelle am Heringsee, die weiterhin bedient werden kann.

Hierzu ist vorgesehen, die Linie 565 in Fahrtrichtung Süden ab Dezember 2023 über den Heringsee und die Nonnenbachstraße zu führen (siehe Abbildung 3). Bei Umsetzung der Variante C kann diese Linienführung innerhalb der Laufzeit des NVP erhalten bleiben. Dagegen ist bei Umsetzung der Sackgassen-Varianten A und B in Fahrtrichtung Süden eine Linienführung über die Hafenstraße zwingend erforderlich. In diesem Fall wird die bestehende barrierefreie Bushaltestelle am Heringsee obsolet und es muss stattdessen eine neue Bushaltestelle auf der Westseite der Hafenstraße eingerichtet werden. Bei einem barrierefreien Ausbau dieser neuen Bushaltestelle ist mit Baukosten i. H. v. ca. 50.000 € auszugehen. Des Weiteren müssten mindestens drei Stellplätze entlang der Hafenstraße entfallen, wenn diese Haltestelle zwischen den Einmündungen Am Heringsee und Nonnenbachstraße angeordnet wird.

Die Betriebszeiten und Taktfolge der Linie 565 im Tages- und Abendverkehr sind der Tabelle 2 zu entnehmen. Weiterhin ist vorgesehen, dass Mitte 2025 eine Umstellung von Diesel- zu Elektrobussen erfolgt.

Montag - Freitag		Samstag		Sonntag	
05:30 - 20:00	20:00 - 24:00	06:30 - 18:00	18:00 - 24:00	09:00 - 18:00	-
30 min	60 min	30 min	60 min	60 min	-

Tabelle 2: Betriebszeiten und Taktfolge der Linie 565 im Tages- und Abendverkehr



Abbildung 3: Verlauf und Haltestellen der Linie 565

Hintergrundkarte: Open Street Map; Darstellung: Stadt Speyer

Eine Übersicht der Vor- und Nachteile der drei Varianten ist in Anlage 5 dargestellt.

Anlagen:

- Lageplan Bestand
- Lageplan Variante A
- Lageplan Variante B
- Lageplan Variante C
- Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der Varianten

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.