

Stadtverwaltung Speyer  
540 – Tiefbau  
Herr Heger  
Maximilianstraße 100  
  
67346 Speyer

Dr. Frank Gericke (☎-0)  
f.gericke@modusconsult.net  
Speyer FOS-Stellungnahme.wpd

Karlsruhe,  
9. April 2024

## Maßnahmen zur Entlastung der Fritz-Ober-Straße vom MIV (45.211-1) Stellungnahme zum Prüfantrag von Bündnis 90 - Die Grünen vom 10. Juli 2023

Sehr geehrter Herr Heger,

vielen Dank für Ihre freundliche Anfrage vom 21.02.2024 zur Stellungnahme bezüglich des Prüfantrags der Stadtratsfraktion zum Thema "Maßnahmen zur Entlastung des Straßenzuges Fritz-Ober-Straße (FOS) / Ziegelofenweg (ZOW) vom motorisierten Individualverkehr (MIV)" vom 10. Juli 2023.

Gerne greifen wir, wie gewünscht, die Positionen a), b) und e) auf und geben folgende Stellungnahme aus verkehrsfachlicher Sicht.

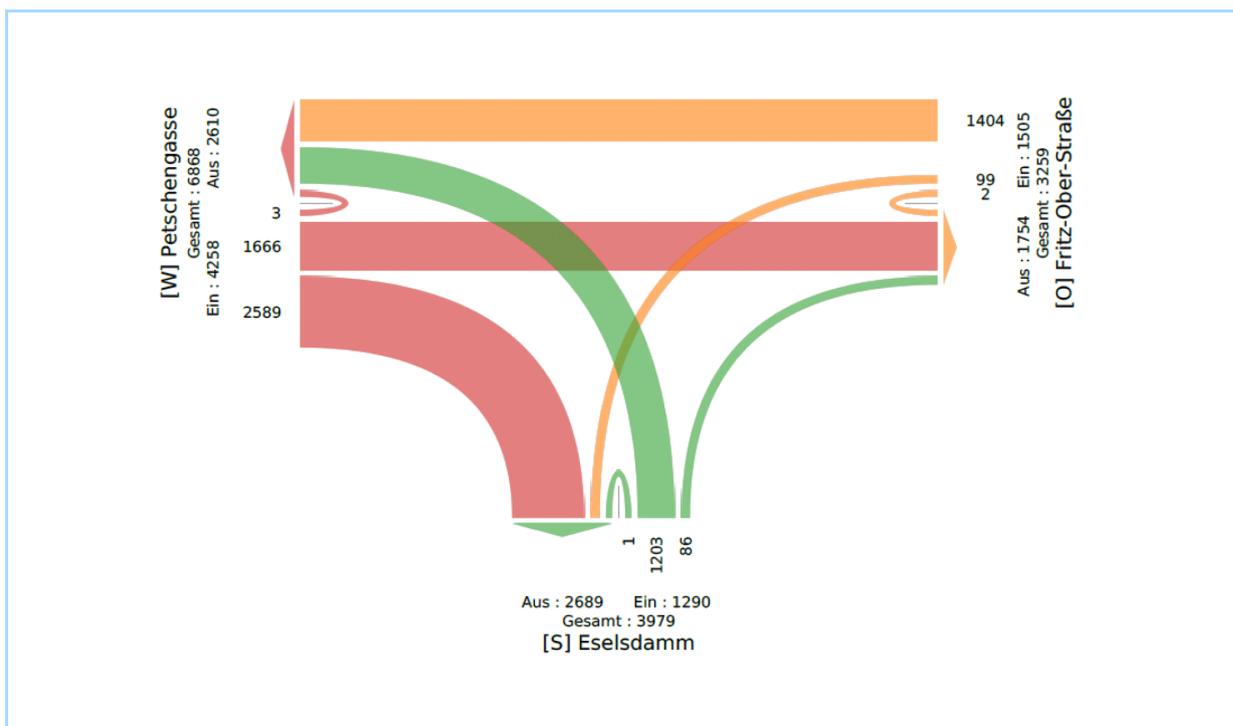
### 1. Grundlagen

Die Prüfung von Optionen zur Minderung der Verkehrsbelastungen erfolgt auf Basis aktueller Verkehrszählungen, die Modus Consult am Do., 12.10.2023 durchgeführt hat. Ziel der Erhebungen über 24 Stunden war es, die Gesamtverkehrsmenge aus motorisiertem Individualverkehr, Bussen und Schwerverkehr zusammen mit dem Fahrradverkehr auf der Fahrbahn zu erfassen. Zusätzlich wurden die Durchfahrtsmengen zwischen ausgewählten Messpunkten erhoben, damit die Frage hinsichtlich von Entlastungspotenzial aus Durchgangsverkehr, aber auch die Verlagerungswirkungen auf benachbarte Straßen behandelt werden können. Die folgenden Aussagen basieren im wesentlichen auf diesen Erhebungsergebnissen und werden ergänzt um Bewertungen der Verkehrsnetzgestaltung und Verkehrsnetzfunktion der einzelnen Straßenabschnitte.

### 2. Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Folgende maßgebliche Ergebnisse der Verkehrserhebung werden vorangestellt und mit den Plänen 1 bis 7 im Anhang dokumentiert:

- ▶ Verkehrsmenge der FOS: rd. 3.250 Kfz/24h, 80SV/24h
- ▶ Fahrradmenge auf der Fahrbahn der FOS: rd. 155 Fahrräder/24 h
- ▶ Verkehrsmenge des Eselsdamms: rd. 4.000 Kfz/24h, 60 SV/24h
- ▶ Fahrradmenge auf der Fahrbahn des Eselsdamms: rd. 175 Fahrräder/24 h
- ▶ Verkehrsmenge des ZOW zwischen FOS und Eselsdamm: rd. 1.600 Kfz/24h, 40 SV/24h
- ▶ Fahrradmenge auf der Fahrbahn des ZOW zw. FOS und Eselsdamm: rd. 700 Fahrräder/24h
- ▶ Durchfahrmenge über FOS und ZOW zwischen Eselsdamm und Franz-Kirrmeier-Straße: rd. 900 Kfz/24h (11 SV/d) und in der Gegenrichtung, rd. 1.000 Kfz/24h (4 SV/d)
- ▶ Durchfahrmenge über Eselsdamm zwischen FOS und Franz-Kirrmeier-Straße: rd. 1.000 Kfz/24h (5 SV/d) und in der Gegenrichtung, rd. 540 Kfz/24h (8 SV/d)
- ▶ Durchfahrmenge über Eselsdamm zwischen FOS und Grüner Winkel: rd. 1.100 Kfz/24h und in der Gegenrichtung, rd. 200 Kfz/24h
- ▶ Durchfahrmenge über ZOW zwischen FOS und Eselsdamm: rd. 240 Kfz/24h und in der Gegenrichtung, 350 Kfz/24h.
- ▶ Der folgende Knotenstromplan zeigt das ungewöhnliche Ergebnis, dass die Verkehrsmengen z.B. in der Petschengasse über 24 Stunden betrachtet auf beiden Fahrtrichtungen nicht ausgeglichen sind. In Richtung Eselsdamm fahren 2.589 Kfz/24h während aus Richtung Eselsdamm nur 1.203 Kfz/24 h kommen. Dieses Ergebnis unterstreicht die Funktion des Eselsdamm als Entlastungsstraße der Innenstadt und wird durch die Einbahnregelungen in der Innenstadt, vor allem der Große Himmelsgasse und Johannesstraße hervorgerufen.



Knotenstromdarstellung Knoten 1 in Kfz/24h

### 3. Stellungnahme

**Zu Punkt a)** Sperrung des Straßenzuges FOS / ZOW für schweren Lastverkehr über 7,5 t von der Einmündung Eselsdamm bis zur Einmündung Franz-Kirrmeier-Straße; noch besser bereits ab Petschengasse vom "Speyerer Ei" kommend.

Der Vorteil einer Sperrung für den 'großen Lkw' mit dem Zeichen 253 und dem Zusatzzeichen 1053-33 (7,5t) besteht in der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr auf der Fahrbahn. Die Sicht wird weniger behindert und die großen Fahrzeuge, die als bedrohlich wahrgenommen werden, werden vermieden. Generell ist eine Minderung des Lkw-Verkehrs lärmindernd und als positiv zu bewerten.

Als einschränkende Bedingung ist allerdings festzustellen, dass eine Sperrung für den Schwerverkehr ab 7,5t nur dann angeordnet werden kann, wenn es keine zwingende Notwendigkeit zur Befahrung für Lkw>7,5t gibt und wenn für die derzeit erhobenen Lkw-Mengen angemessene und zumutbare Alternativen zur Verfügung stehen. Eine Alternative wäre z.B. auch dann nicht als zumutbare Alternative einzustufen, wenn durch die Erhöhung des Schwerverkehrsaufkommens auf den Alternativstrecken negative Folgewirkungen erreicht würden oder wenn die Umfahrstrecke unverhältnismäßig länger ist.

Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass eine Sperrung des Straßenzugs FOS / ZOW schon deshalb nicht umsetzbar ist, da über die Dr.-Eduard-Orth-Straße am Erhebungsstag 32 Lkw/24h und 1 Lastzug/24h gefahren sind, die nur eine Erschließung über die Raiffeisenstraße haben, aber im Streckenzug dort keine ausreichende Wendeanlage vorhanden ist, sodass eine Zufahrt nur über die Raiffeisenstraße als nicht ausreichend eingestuft wird. Dieses Erkenntnis führt zu einer anderen Abgrenzung des gesperrten Bereiches, der z.B. nur für die FOS zwischen Eselsdamm und Christian-Eberle-Straße gelten könnte, um den Bereich vor der Schule beruhigen zu können.

Für den kurzen Abschnitt muss nun geprüft werden, welche Alternativstrecken für die rd. 25 Lkw/d zur Verfügung stehen. Es zeigt sich, dass es im Straßennetz nördlich der Kernzone von Speyer zwischen Franz-Kirrmeier-Straße und Wormser Landstraße / Bahnhofstraße in direkter Nachbarschaft nur den Eselsdamm gibt und weiter nördlich die Auestraße, die aber für eine angemessene Umfahrung als wenig zumutbar eingeschätzt wird. Es ist zu erwarten, dass der Eselsdamm und der Ziegelofenweg zwischen Eselsdamm und FOS den größten Anteil an verlagertem Verkehr aufnehmen müssen, und danach um rd. 60 % auf dem Eselsdamm und 100 % auf dem Ziegelofenweg mehr Lkw-Verkehr erhalten werden. Beide Effekte werden als nicht leicht verträglich mit dem städtebaulichen Umfeld eingeschätzt.

In der Abwägung muss daher gegenüber gestellt werden, wie wesentlich die Entlastung der FOS von der erhobenen Schwerverkehrsmenge von rd. 25 Lkw/d bei rund 155 Fahrrädern /d auf der Fahrbahn gegenüber der Mehrbelastung der alternativen Strecken zu bewerten ist, zumal insbesondere der ZOW zwischen Eselsdamm und FOS mit rd. 700 Fahrrädern die höchste gezählte Fahrradmenge aufweist. Aus fachlicher Sicht ist die angedachte Maßnahme nicht zu empfehlen, da die negativen Auswirkungen vor allem für den Ziegelofenweg zwischen Eselsdamm und Dr.-Eduard-Orth-Straße als überwiegend eingestuft werden.

**Zu Punkt b)** Ausweisung als Einbahnstraße desselben Straßenzuges in Fahrtrichtung Rhein. Gegenläufige Verkehrsrichtung von der K 2 (Hafenstraße) kommend über Am Heringsee und Eselsdamm bis zur Einmündung der Petschengasse. Dabei Ausweisung als Einbahnstraße ab Gleisquerung Hinterm Esel, sodass Fahrzeuge aus Im Sterngarten und Nonnenbachstraße zur K 2 abbiegen können.

Die Ausweisung von Einbahnstraßen ist dann vorteilhaft, wenn dadurch Verkehrsfläche für gestalterische Aufwertungen oder die Einrichtung von zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur ermöglicht wird. Im vorliegenden Fall könnte der eingesparte Fahrstreifen z.B. zu einer Fahrradspur umgewidmet werden oder für gestalterische Aufwertungen der Seitenräume genutzt werden. In bestimmten Konstellationen kann auch eine Minderung der Verkehrsmenge im Straßenquerschnitt dadurch erreicht werden, allerdings stets zu Lasten anderer Straßen, die den verlagerten Verkehr aufnehmen müssen. Im Idealfall führt die Einrichtung von Einbahnstraßen zu einem 'Ringverkehr' sodass sich das Verkehrsaufkommen auf der Fahrbahn in Fahrtrichtung nahezu verdoppelt. In der Regel führt dies dann zu längeren Fahrstrecken und damit zu einer höheren Umweltbelastung, sofern der gesamte 'Einbahnring' abzufahren ist. Gibt es innerhalb des Rings noch eine Verbindungsstraße – wie hier den Ziegelofenweg – die in beiden Richtungen befahrbar ist, wird über diese Straße ein Großteil des verlagerten Verkehrs innerhalb des Quartiers abgewickelt.

Im vorliegenden Fall sind die Effekte, bedingt durch die deutlichen Richtungsübergewichte im Bestand, unausgewogener. Der westliche Abschnitt des Eselsdamms kann um rd. 1.300 Kfz/d entlastet werden, während die FOS um rd. 1.200 Kfz/d mehr belastet wird. Über den ZOW zwischen Eselsdamm und FOS wird sich das Verkehrsaufkommen um rd. 2.400 Kfz/d erhöhen, und damit um mehr als das 2,5-fache der heutigen Belastung. In Verbindung mit der hohen Fahrradbelastung auf diesem Streckenabschnitt von rd. 700 Fahrrädern/d ist diese Verkehrsbelastung nicht als verträglich zu bewerten.

Aus fachlicher Sicht ist die angedachte Maßnahme eines Einbahnringes nicht zu empfehlen, da die negativen Auswirkungen vor allem für den Ziegelofenweg zwischen Eselsdamm und Dr.-Eduard-Orth-Straße als überwiegend eingestuft werden.

**Zu Punkt e)** Straßenabschnitt FOS zwischen Eselsdamm und Kreuzung Eduard-Orth-Straße mit ZOW (als unmittelbarer Bereich der IGS) als Fahrradstraße ausweisen.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen wird als sehr modernes Mittel zur optischen und verkehrsrechtlichen Bevorrechtigung des Fahrradverkehrs sehr begrüßt. Nach der Straßenverkehrsordnung ist die Anordnung von Fahrradstraßen aber an verschiedene Aspekte gebunden, die hier wie folgt zu prüfen sind:

- ▶ Der Fahrradverkehr ist derzeit nicht als der überwiegende Anteil erhoben worden. Die parallelen Geh- und Radwege werden derzeit überwiegend von den Radfahrern genutzt, was nach den Beobachtungen dort in der Regel konfliktfrei erfolgt, sodass ein Aufgeben dieser derzeitigen Lösung nicht als erforderlich angesehen wird. Aber selbst in diesem Fall würde die Kfz-Menge noch deutlich überwiegen.
- ▶ Das hohe Verkehrsaufkommen auf der FOS spricht gegen die Ausweisung einer Fahrradstraße, zumal es sich bei dem Verkehr zu einem hohen Anteil um Durchgangsverkehr

handelt (ca. 70%), der wenige alternative Strecken zur Verfügung hat und insofern das hohe Verkehrsaufkommen dauerhaft begründet.

- ▶ Das nicht reduzierbare Aufkommen an Busverkehr spricht ebenfalls nicht für die Ausweisung einer Fahrradstraße in diesem Straßenabschnitt.
- ▶ Die Funktion der FOS als Verbindungsstraße nördlich der Innenstadt spricht ebenfalls nicht für die Ausweisung einer Fahrradstraße in diesem Straßenabschnitt.

In der Abwägungsentscheidung muss gegenübergestellt werden, dass eine Fahrradstraße nur mit entsprechender Reduktion der Verkehrsmenge anwendbar ist und diese Reduktion zu Verlagerungen über den Eselsdamm und den Ziegelofenweg zwischen Eselsdamm und Fritz-Ober-Straße führen wird. Aus fachlicher Sicht ist die angedachte Maßnahme nicht zu empfehlen, da die negativen Auswirkungen vor allem für den Ziegelofenweg zwischen Eselsdamm und Dr.-Eduard-Orth-Straße als überwiegend eingestuft werden, insbesondere in Bezug auf die gezählten Fahrradmengen auf der Fahrbahn.

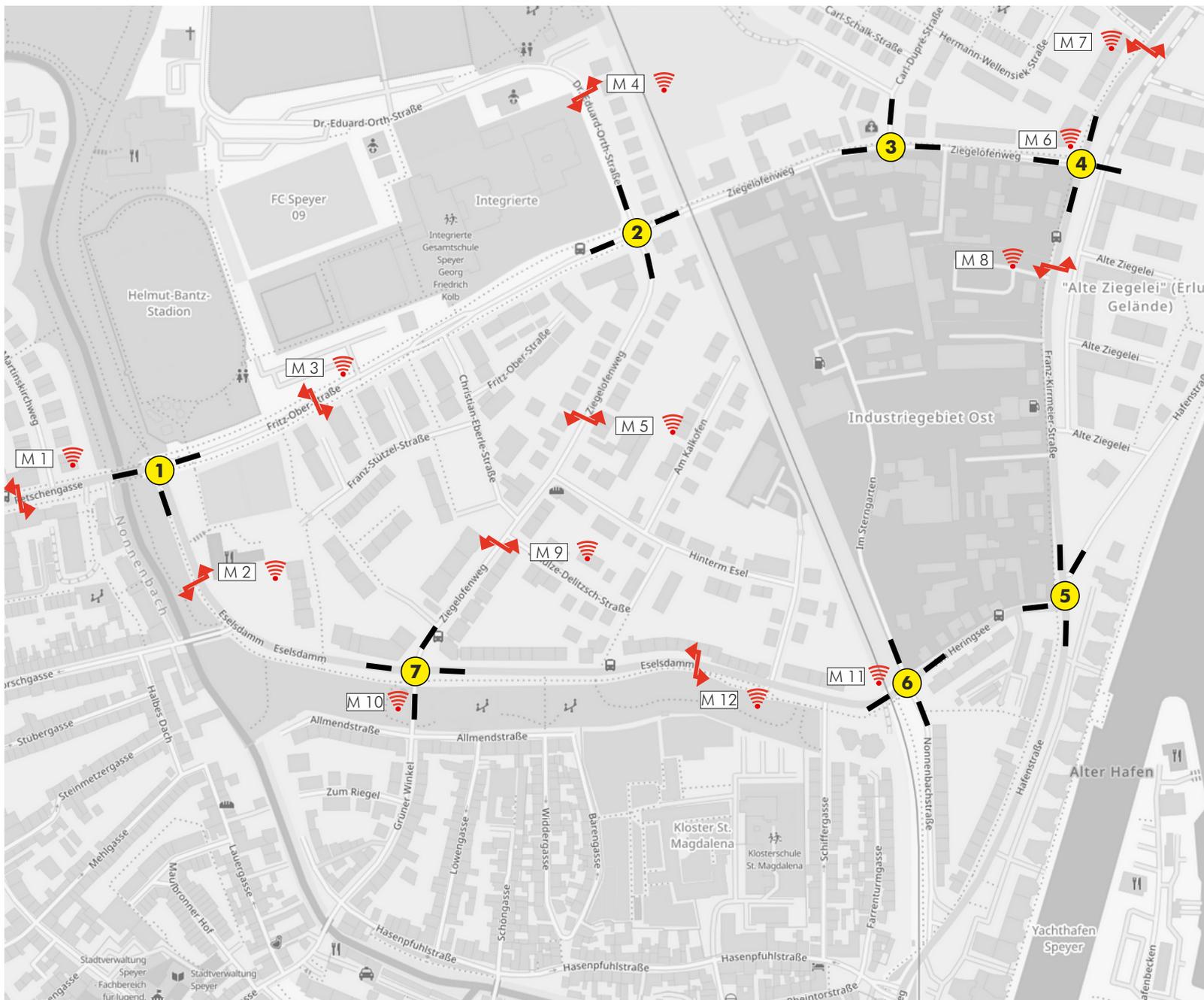
Wir hoffen, Ihnen eine nachvollziehbare Zusammenstellung der Bewertungsergebnisse erstellt zu haben und stehen für weitere Erläuterungen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Frank Gericke

Anlage

Pläne 1 bis 7 zur Dokumentation der Erhebung



Stadt Speyer

# Fritz-Ober-Straße / Ziegelofenweg

Verkehrsuntersuchung

## Zählstellenplan

**7** 24h-Knotenstromzählung

**M 12** 24h-Reisezeiterfassung mit Connect

Erhebung: Do., 12.10.2023

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

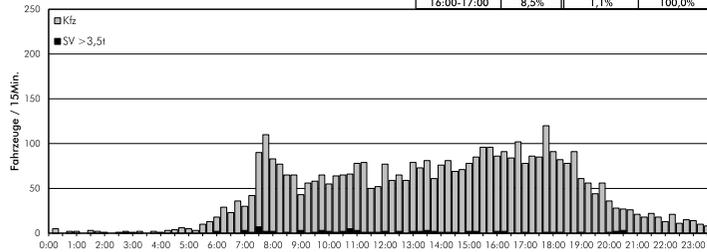
Plan



1

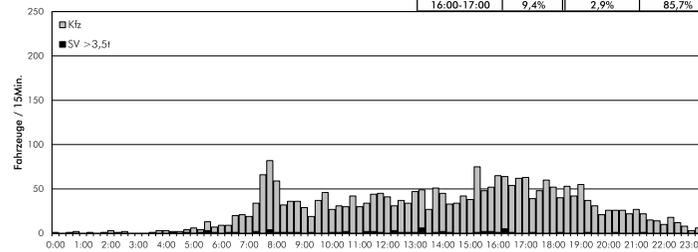
K1: Petschengasse  
In Richtung Ost

ZEIT	Kfz	SV >3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	890 20,9%	25 2,8%	25 100,0%
15:00 - 19:00	1.429 33,6%	12 0,8%	12 100,0%
6:00 - 22:00	4.092 96,1%	76 1,9%	73 96,1%
22:00 - 6:00	166 3,9%	1 0,6%	0 0,0%
0:00 - 24:00	4.258 100,0%	77 1,8%	73 94,8%
VM-Spitzen-h 7:30-8:30	360 8,5%	11 3,1%	11 100,0%
NM-Spitzen-h 16:00-17:00	363 8,5%	4 1,1%	4 100,0%

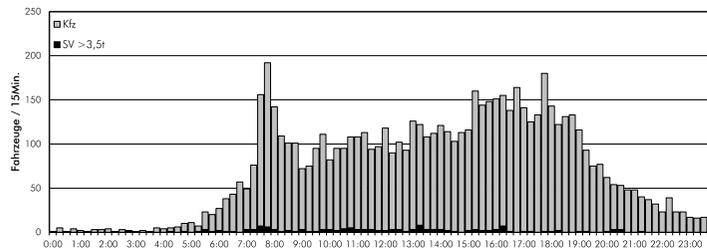


K1: Petschengasse  
In Richtung West

ZEIT	Kfz	SV >3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	554 21,2%	13 2,3%	13 100,0%
15:00 - 19:00	855 32,8%	14 1,6%	13 92,9%
6:00 - 22:00	2.485 95,2%	55 2,2%	50 90,9%
22:00 - 6:00	125 4,8%	7 5,6%	7 100,0%
0:00 - 24:00	2.610 100,0%	62 2,4%	57 91,9%
VM-Spitzen-h 7:30-8:30	239 9,2%	6 2,5%	6 100,0%
NM-Spitzen-h 16:00-17:00	245 9,4%	7 2,9%	6 85,7%



K1: Petschengasse  
Querschnitt



ZEIT	Kfz	Krad	Pkw & Lfw	Bus	Lkw >3,5t	Last-/ Sattelz.	SV >3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	1.444 21,0%	30 2,1%	1.376 95,3%	21 1,5%	17 1,2%	0 0,0%	38 2,6%	38 100,0%
15:00 - 19:00	2.284 33,3%	54 2,4%	2.204 96,5%	14 0,6%	11 0,5%	1 0,0%	26 1,1%	25 96,2%
6:00 - 22:00	6.577 95,8%	151 2,3%	6.295 95,7%	63 1,0%	60 0,9%	8 0,1%	131 2,0%	123 93,9%
22:00 - 6:00	291 4,2%	5 1,7%	278 95,5%	5 1,7%	2 0,7%	1 0,3%	8 2,7%	7 87,5%
0:00 - 24:00	6.868 100,0%	156 2,3%	6.573 95,7%	68 1,0%	62 0,9%	9 0,1%	139 2,0%	130 93,5%
VM-Spitzen-h 7:30-8:30	599 8,7%	10 1,7%	572 95,5%	12 2,0%	5 0,8%	0 0,0%	17 2,8%	17 100,0%
NM-Spitzen-h 16:00-17:00	608 8,9%	10 1,6%	587 96,5%	6 1,0%	4 0,7%	1 0,2%	11 1,8%	10 90,9%

Stadt Speyer

**Fritz-Ober-Straße /  
Ziegelofenweg**

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie K1  
Petschengasse

Donnerstag, den 12.10.2023

Erhebung: Do., 12.10.2023

Plan

2

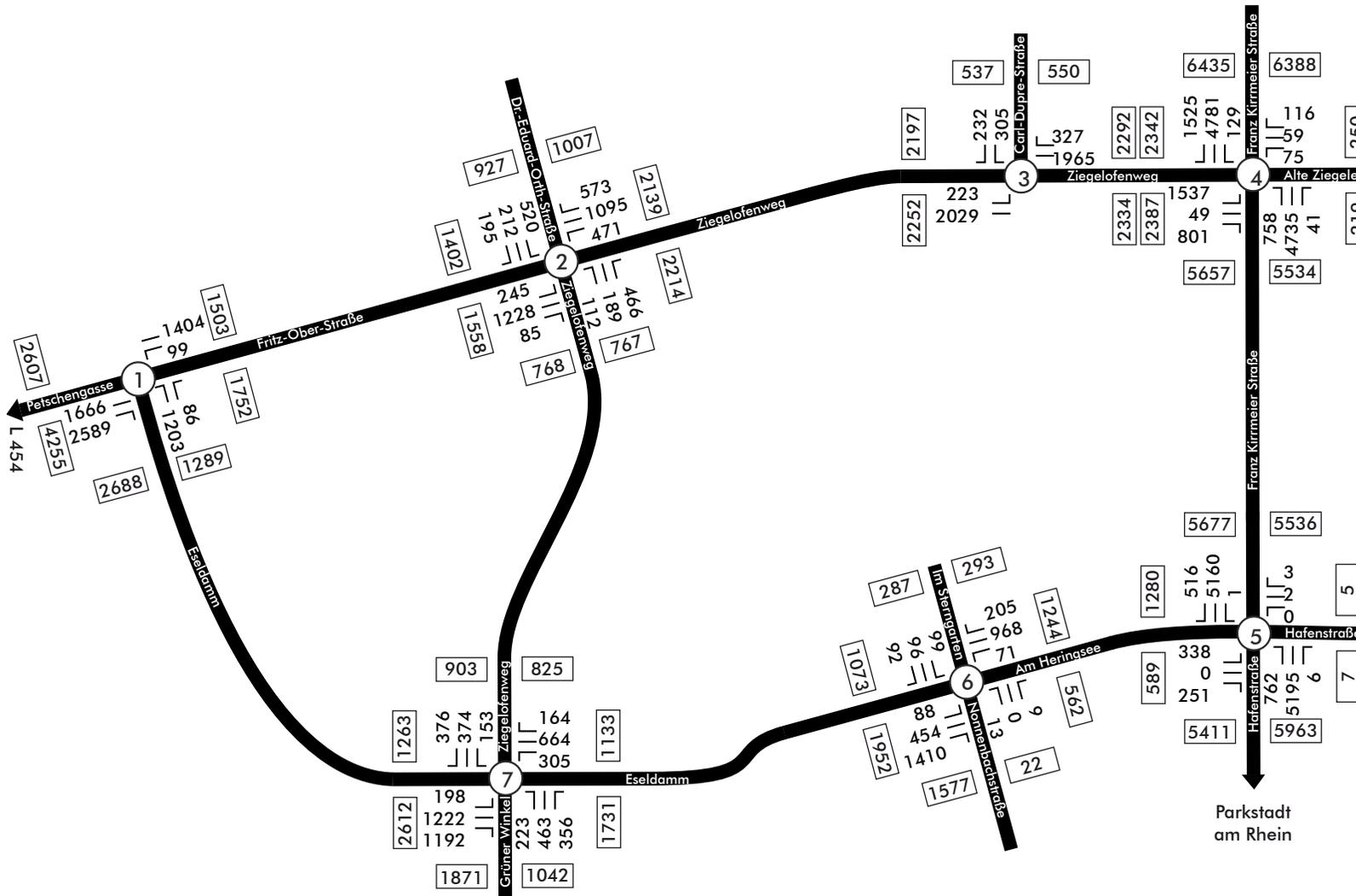
# Fritz-Ober-Straße / Ziegelofenweg

Verkehrsuntersuchung

Knotenstrombelastungen [Kfz/d]  
Gesamtag (0:00-24:00 Uhr)

Analyse 2023

- ④ Knotenpunkt (mit Nummer)
- 520 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung\*
- ┌ 32
- └ 127 Anzahl Kfz je Abbiegestrom
- ┌ 2



\*ohne Wender an Vorfahrtsknoten

Erhebung: Do., 12.10.2023

Plan

3



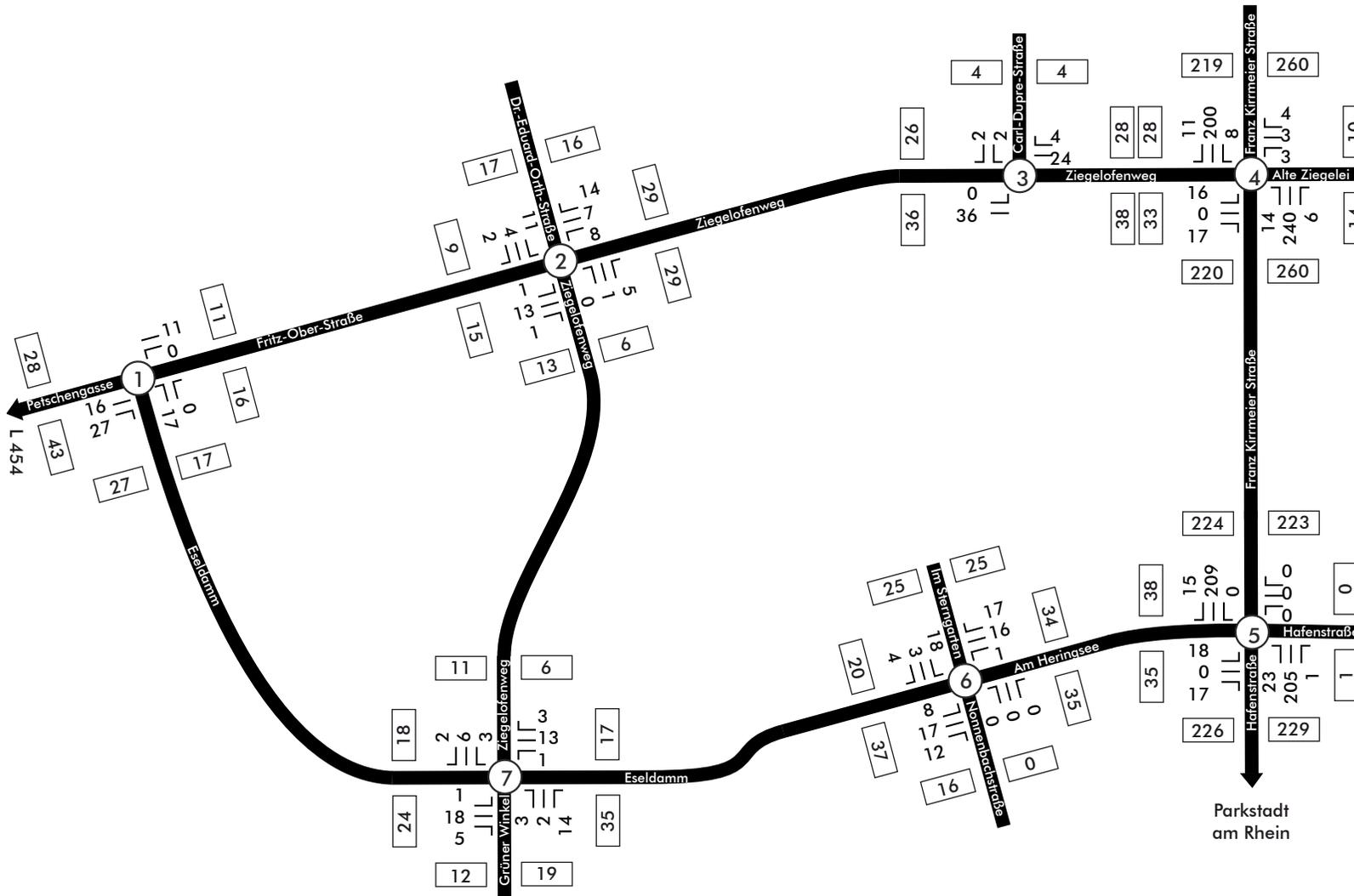
# Fritz-Ober-Straße / Ziegelofenweg

Verkehrsuntersuchung

Knotenstrombelastungen  
[Lkw > 3,5t/d]  
Gesamtag (0:00-24:00 Uhr)

Analyse 2023

- ⑦ Knotenpunkt (mit Nummer)
- 120 Anzahl Lkw > 3,5t je Fahrtrichtung\*
- ┌ 23
- └ 17
- └ 2 Anzahl Lkw > 3,5t je Abbiegestrom



\* ohne Wender an Vorfahrtsknoten

Erhebung: Do., 12.10.2023

Plan



4

# Fritz-Ober-Straße / Ziegelofenweg

Verkehrsuntersuchung

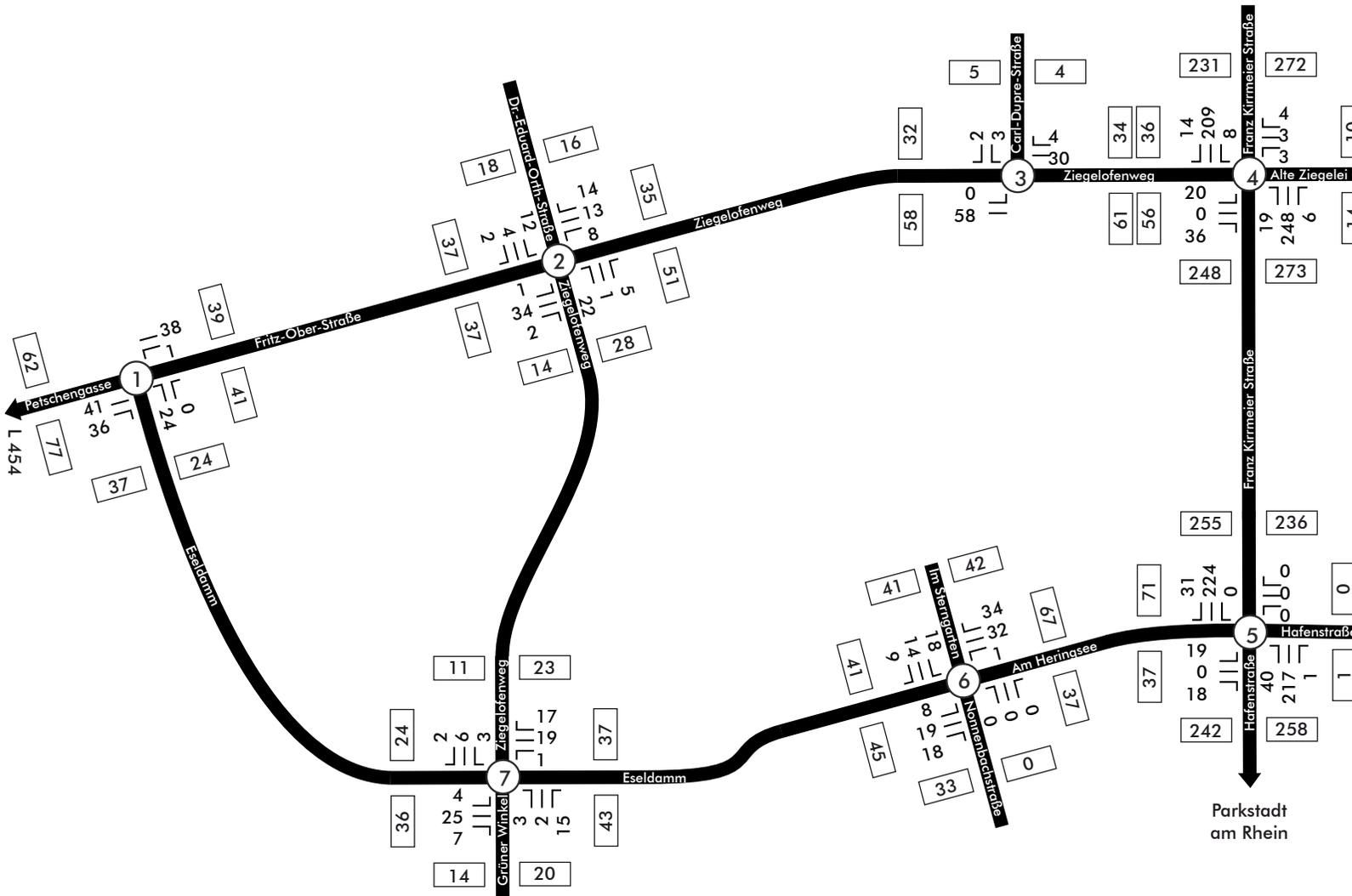
Knotenstrombelastungen  
[SV mit Bussen > 3,5t/d]  
Gesamtag (0:00-24:00 Uhr)

Analyse 2023

⑦ Knotenpunkt (mit Nummer)

120 Anzahl SV > 3,5t je Fahrtrichtung\*

23 Anzahl 3,5t je Abbiegestrom  
2



\* ohne Wender an Vorfahrtsknoten

Erhebung: Do., 12.10.2023

Plan

5



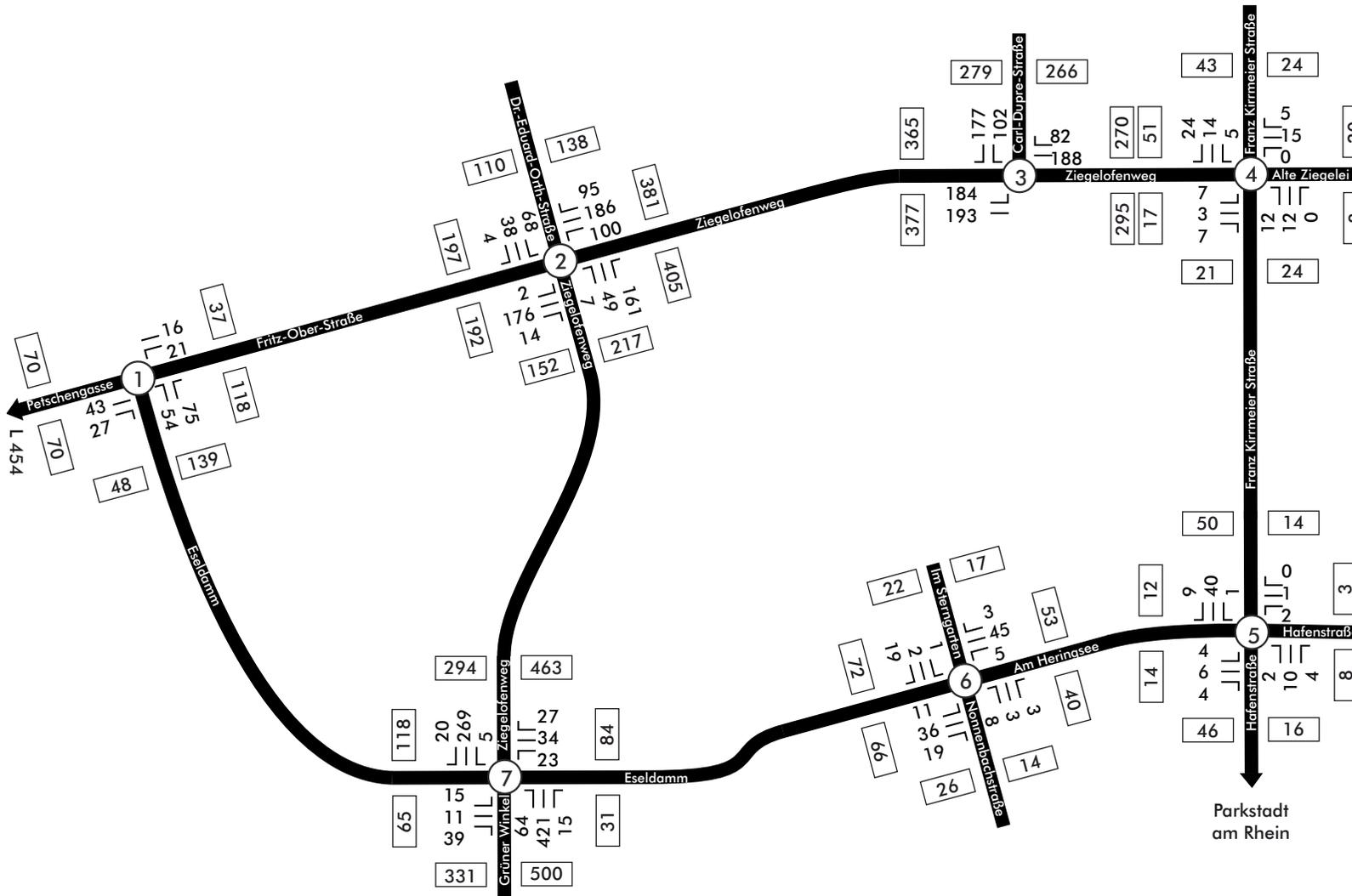
# Fritz-Ober-Straße / Ziegelofenweg

Verkehrsuntersuchung

**Knotenstrombelastungen**  
[RAD/d]  
Gesamttag (0:00-24:00 Uhr)

Analyse 2023

- 7 Knotenpunkt (mit Nummer)
- 120 Anzahl RAD je Fahrtrichtung\*
- 23 Anzahl RAD je Abbiegestrom
- 2



\* ohne Wender an Vorfahrtsknoten

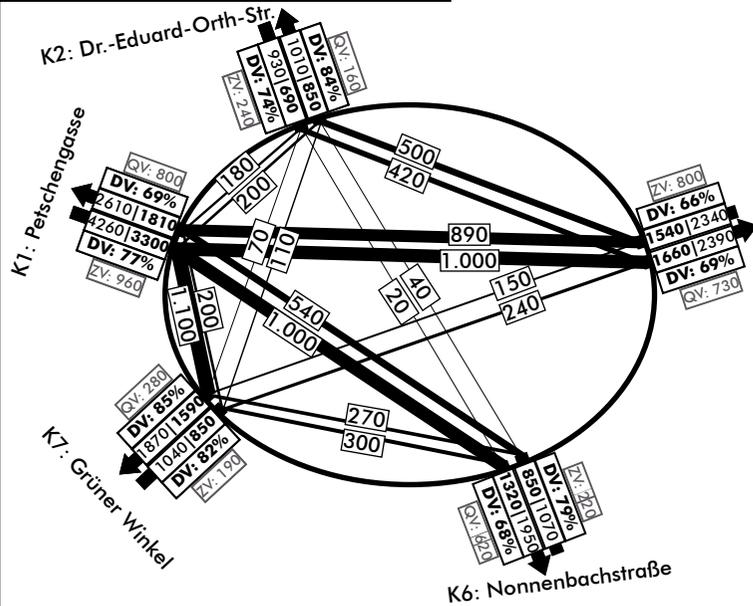
Erhebung: Do., 12.10.2023

Plan

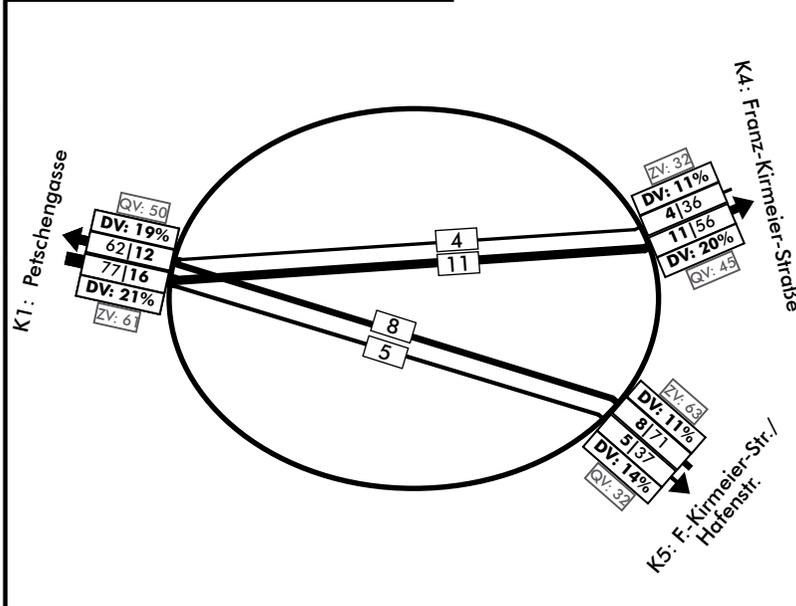


6

### Kfz Gesamttag (0:00-24:00 Uhr)



### SV Gesamttag (0:00-24:00 Uhr)



Stadt Speyer

## Fritz-Ober-Straße / Ziegelofenweg

Verkehrsuntersuchung

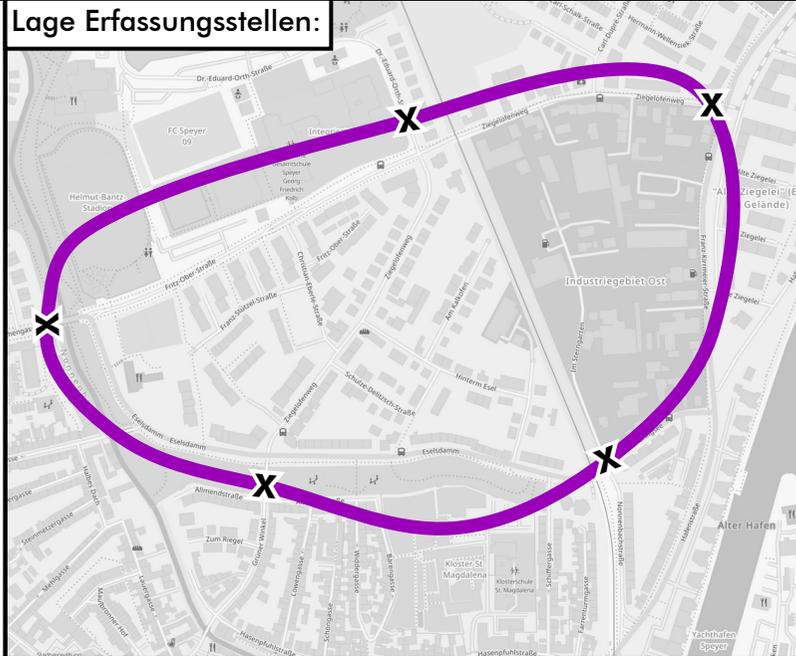
Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr  
[Kfz/d] und [SV > 3,5t/d]

Gesamttag

- 70|310** Durchgangs- / Gesamtverkehr in Fahrtrichtung\*
- DV: 10%** Anteil Durchgangsverkehr am Gesamtverkehr
- 50** Durchgangsverkehr\*
- 10** Quell- bzw. Zielverkehr in Fahrtrichtung\*
- Kordon
- X** Erfassungsstelle Durchgangsverkehr

	Kfz/d	Anteil
QV	2.600	21,2%
ZV	2.410	19,7%
DV	7.230	59,1%
Summe	12.240	100%

### Lage Erfassungsstellen:



\* Werte des Kfz-Verkehrs auf 10 Fzg. gerundet

Erhebung: Do., 12.10.23  
maßgebliche Verkehrsströme



Plan

7