PTV GROUP
the mind of movement

Bad Dürkheim
NACHHALTIG MOBIL

KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT BAD DÜRKHEIM
BESTANDSANALYSE UND LEITLINIEN

consult.ptvgroup.com

CHRISTOPH SCHULZE
BAD DÜRKHEIM, 15.11.2018

Strukturen in Bad Dürkheim

- ca. 20.000 Einwohner
- ca. 120.000 Hotelgäste/Jahr
- 6.300 Einpendler und 4.500 Auspendler
- 2.500 Beschäftigte mit Arbeitsplatz in Bad Dürkheim

Verkehr:

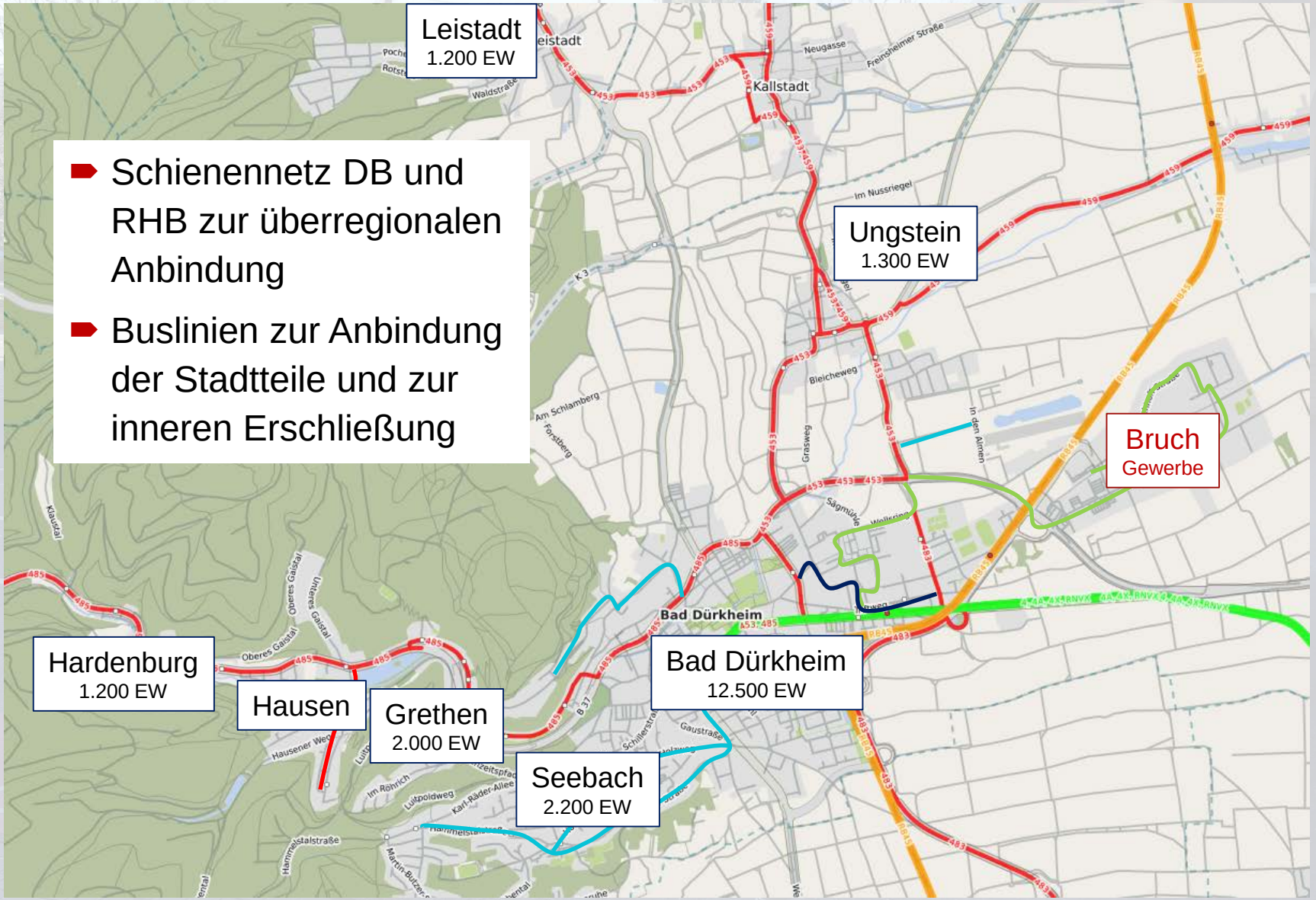
- Große Unterschiede Werktag / Wochenende
- Veranstaltungen

Strukturen in Bad Dürkheim

- ca. 20.000 Einwohner
- ca. 120.000 Hotelgäste/Jahr
- 6.300 Einpendler und 4.500 Auspendler
- 2.500 Beschäftigte mit Arbeitsplatz in Bad Dürkheim

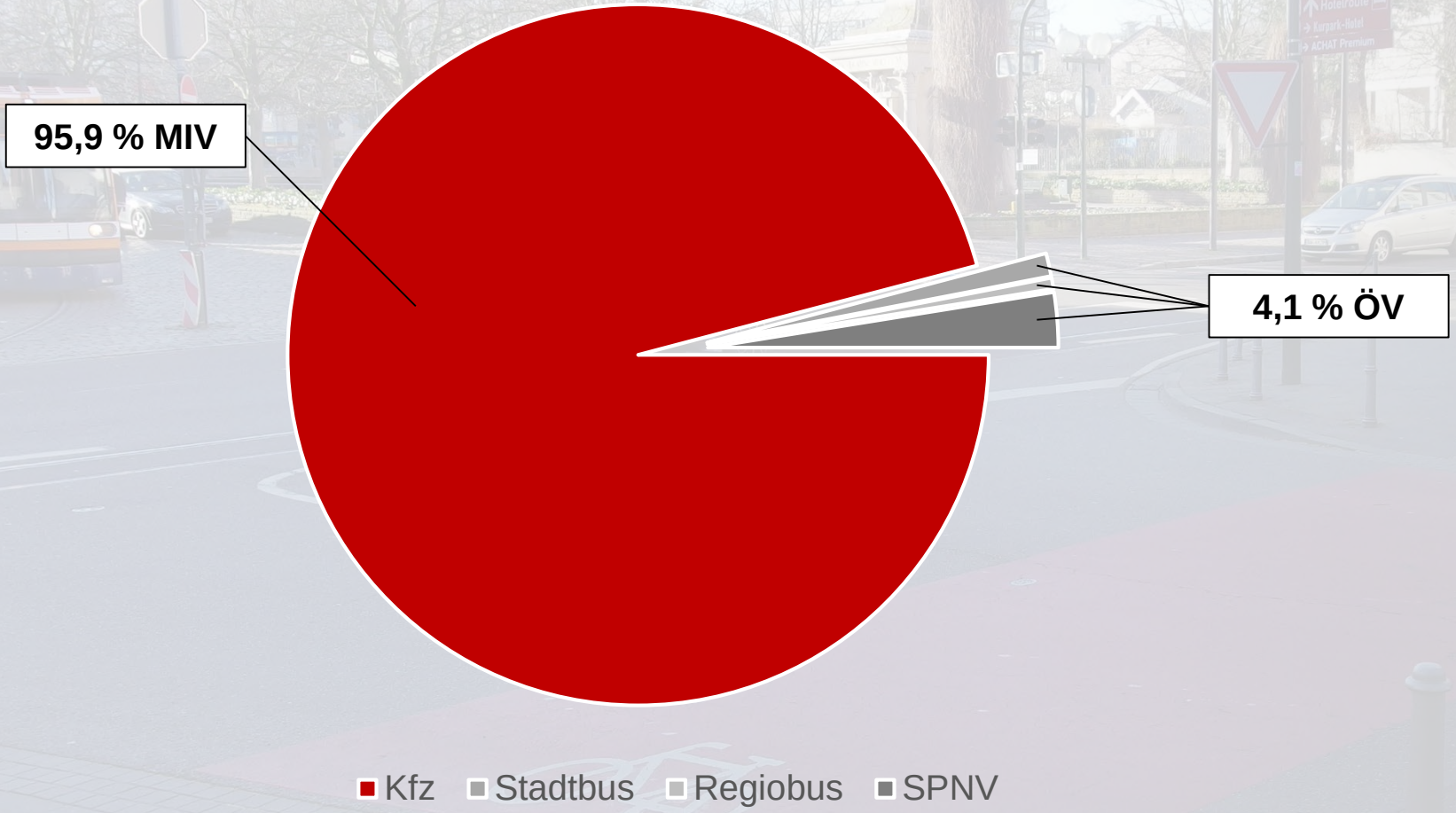
Verkehr:

- Große Unterschiede Werktag / Wochenende
- Veranstaltungen



Ausgangssituation Verkehrsverhalten: Verteilung der Personenfahrten auf den MIV und ÖV

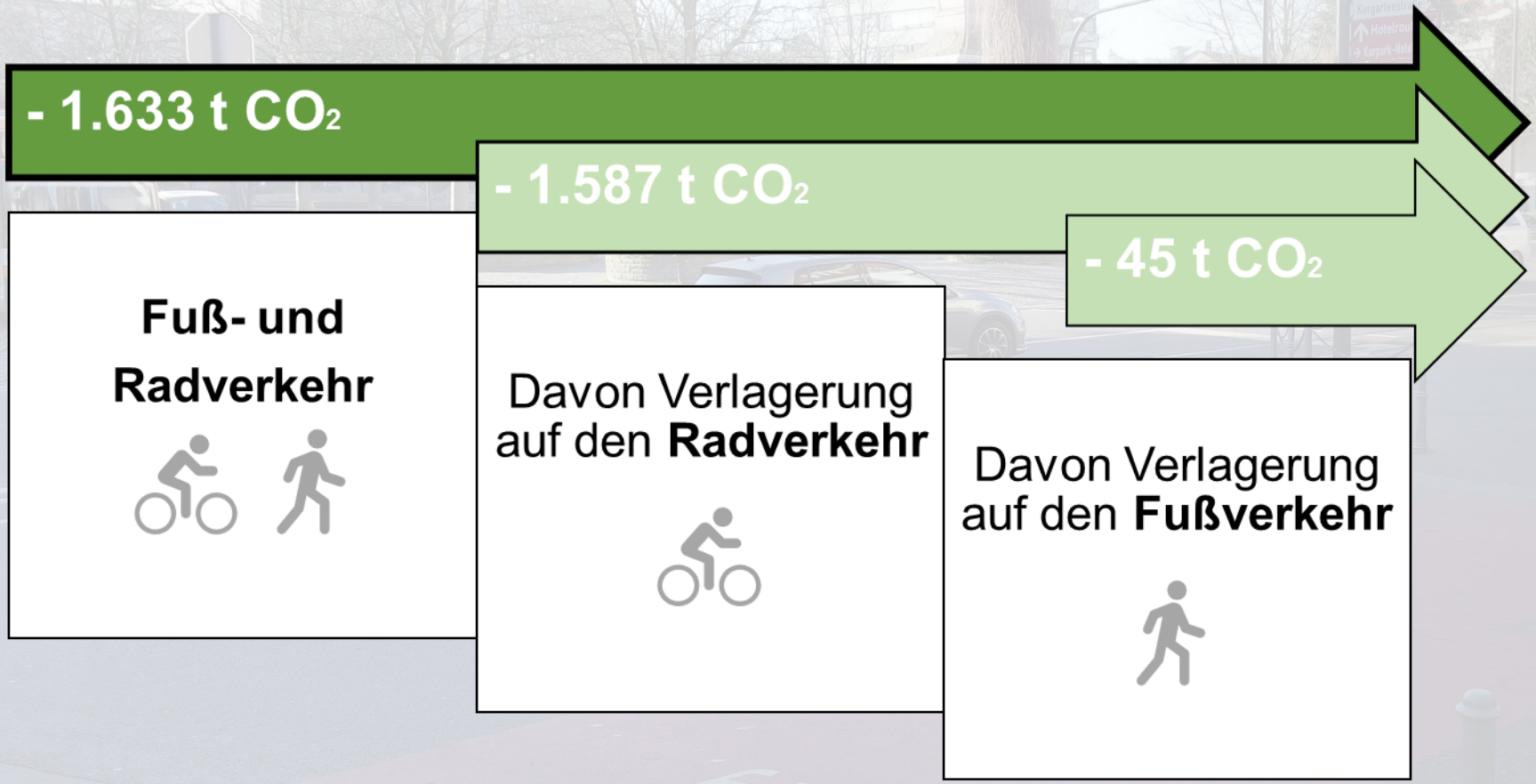
Quell-, Ziel- und Binnenverkehre in Bad Dürkheim (Durchgangsverkehre ausgenommen)



- Abschätzung des Modal Splits zwischen Pkw und ÖV-Nutzung aus Daten des Verkehrsmodells und Fahrgastdaten
- Zu Fuß- und Radverkehr liegen keine Daten vor

(Realistisches) Einsparpotenzial von CO_2-Emissionen durch Verkehrsverlagerung auf den Fuß- und Radverkehr (Jahr)

Binnenverkehr Bad Dürkheim - kumulierte Anteile (keine Quell-, Ziel- oder Durchgangsverkehre)

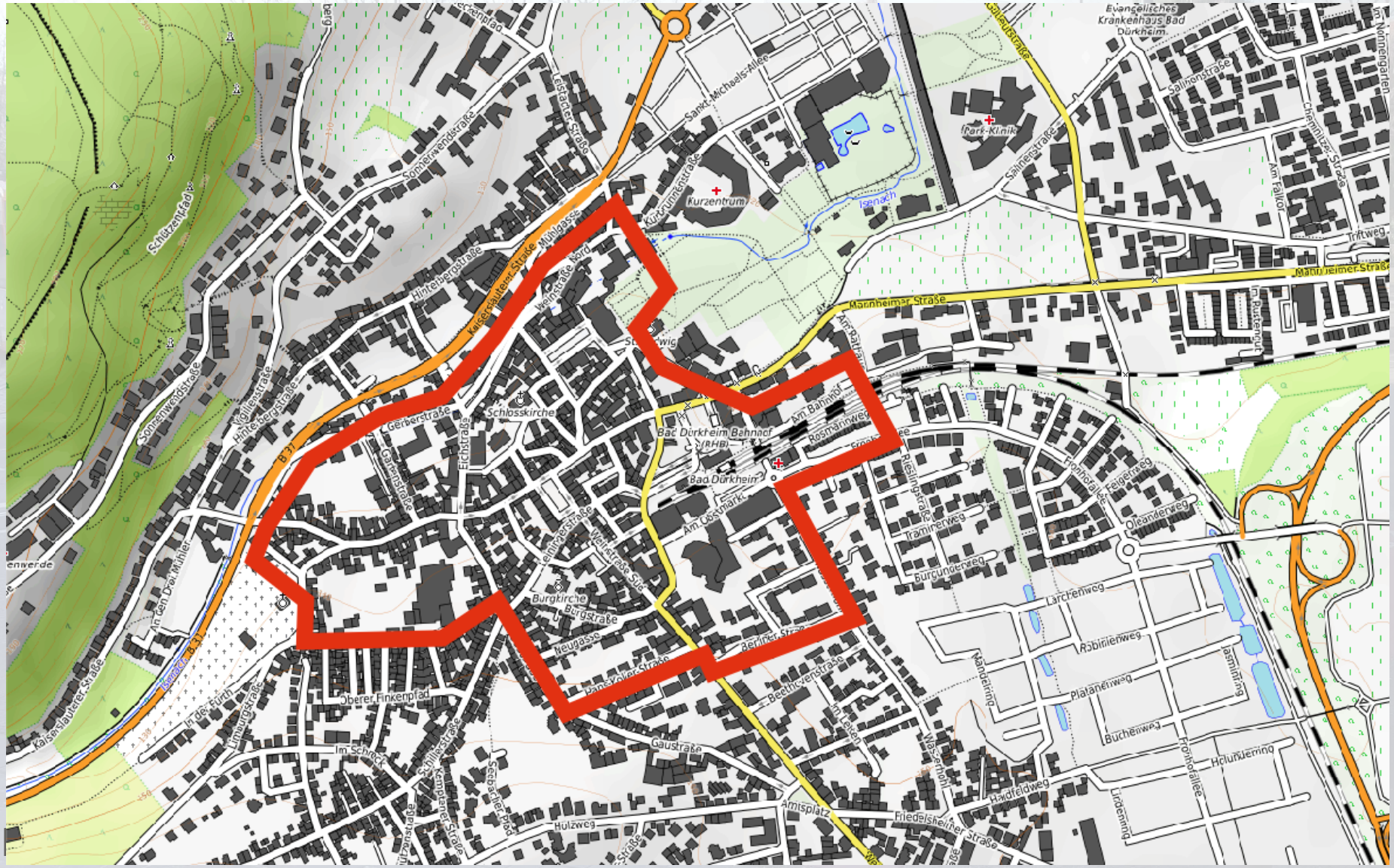


- Das realistische Einsparpotenzial entspricht dem Jahres-CO_2-Ausstoß für Mobilität von **746** Durchschnittsbürgern

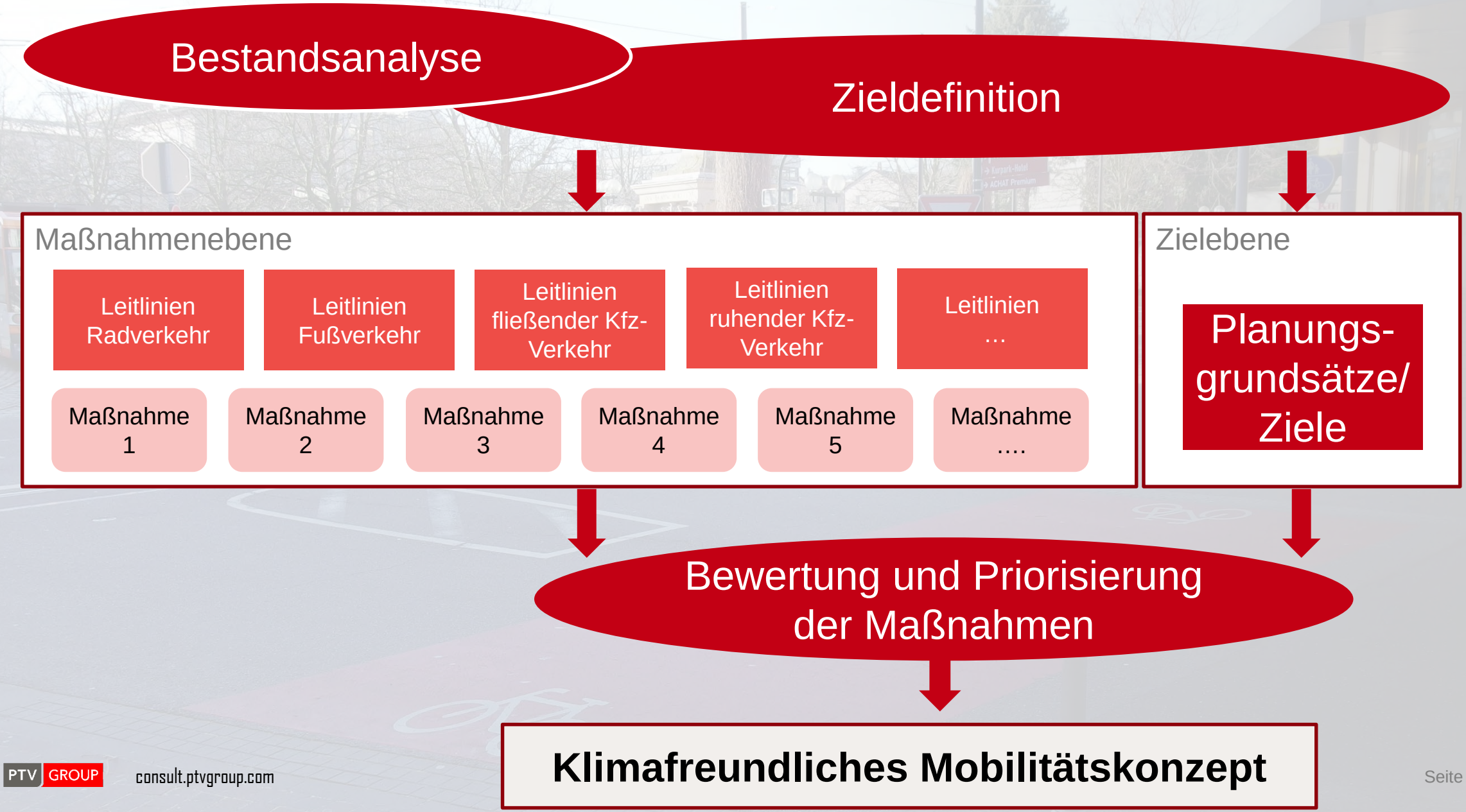
Annahmen:

- 112g C02-Ersparnis pro zurückgelegten Kilometer zu Fuß oder mit dem Fahrrad anstatt mit dem PKW* nach UBA 2016, Tremod 2017
- PKW-Besetzungsgrad = 1,2

Definition Innenstadt



Projektstruktur



Planungsgrundsätze / Ziele

Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes

Bad Dürkheim
NACHHALTIG MOBIL

Erhöhung der Verkehrssicherheit (Fokus auf schwache Verkehrsteilnehmer)

Steigerung der Aufenthaltsqualität / Attraktivierung des Stadtraums

Nachhaltig mobil

Verbesserung der Erreichbarkeit (lokal / regional)

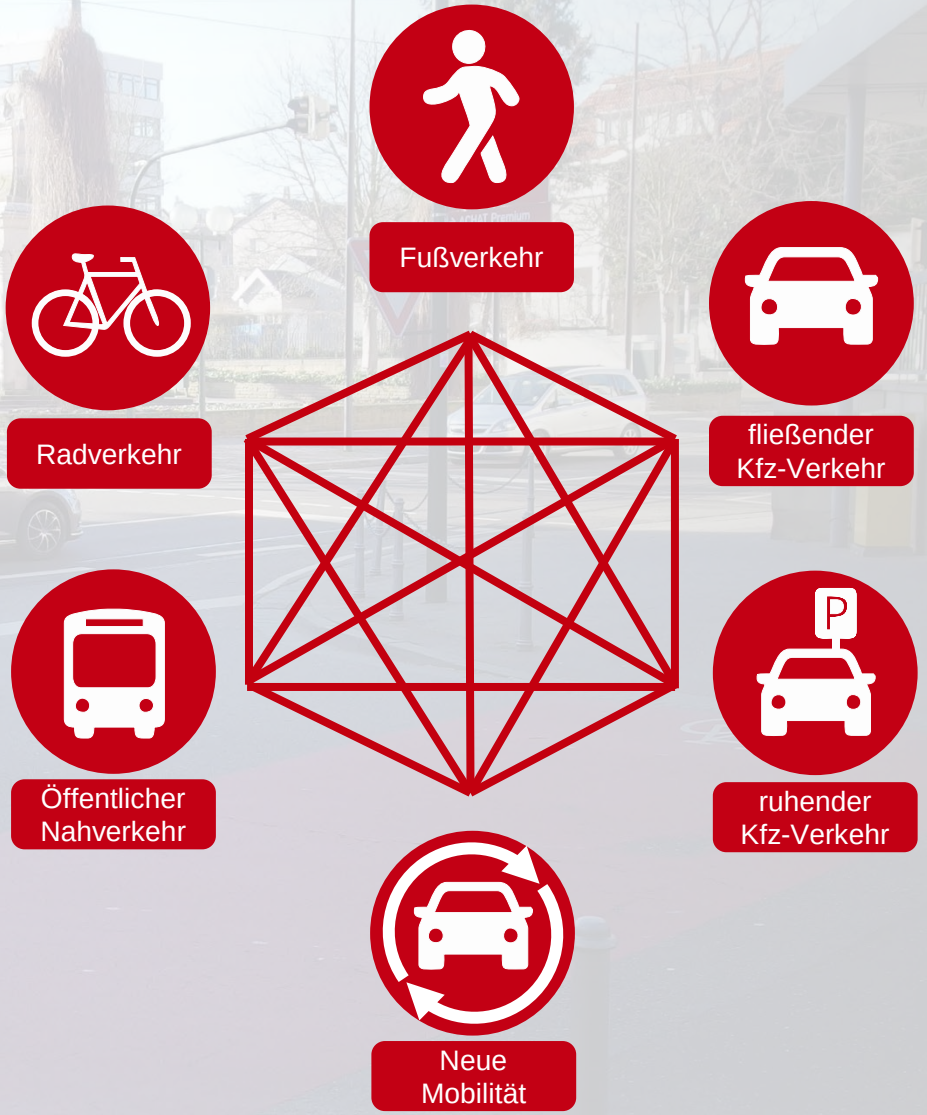
Konsistente zusammenhängende Straßenraumgestaltung

Reduktion von Emissionen (Luftschadstoffe / Lärm)

Reduktion vermeidbarer Fahrten

Dadurch werden die Standortqualität gestärkt, Erreichbarkeit erhöht, Lebensbedingungen verbessert und Umweltwirkungen reduziert.

BESTANDSANALYSE und LEITLINIEN



Bestandsanalyse

Parkraum-erhebung

Radverkehrs-konzept

Bürgerforen

Input Politik/ Verwaltung

Verkehrs-zählungen

Verkehrs-modell

Ortsbe-gehungen

Interaktive Onlinekarte

Stärken-Schwächen-Profil Radverkehr

Stärken

Schwächen

FAZIT

- Eine Radinfrastruktur ist vielerorts vorhanden, aber es fehlt ein übergreifendes Konzept zur Herstellung einer sicheren und dabei direkten Radwegeführung.
- Wo eine Radinfrastruktur besteht, fokussiert diese auf die (subjektive) Sicherheit des Radfahrers, z.B. durch die Führung im Seitenraum. Dadurch ist die Benutzung der Infrastruktur umständlich und führt zu Zeitverlusten.
- Das Radverkehrssystem muss insbesondere im Hinblick auf zügige und dabei sichere Verbindungen attraktiviert werden, um im Alltagsverkehr konkurrenzfähig zum Pkw zu sein.
- Das Fortbewegungsmittel Rad muss an Akzeptanz gewinnen.

Leitlinien Radverkehr

Bestimmung eines **Radwegenetzes** mit einheitlichen Anforderungen an den Radwege-Entwurf

Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern

Verbesserung des **Fahrradparkens**

Radverkehr sichtbarer machen und **Image** verbessern

Stärken-Schwächen-Profil Fußverkehr

Stärken

Schwächen

FAZIT

- Fast alle Ziele sind fußläufig erreichbar
- Gehwege sind teilweise zu schmal bzw. müssen mit anderen Verkehrsteilnehmer geteilt werden
- Es fehlen sichere Querungsmöglichkeiten
- Nur wenige behindertengerechte Ausstattungen im Stadtgebiet vorhanden

Leitlinien Fußverkehr

Fußwegenetz definieren und verbessern

Platzangebot für Fußgänger erhöhen

Herstellung von **Barrierefreiheit**

Stärken-Schwächen-Profil fließender Kfz-Verkehr

Stärken

Schwächen

FAZIT

- Das Stadtgebiet ist verkehrlich gut erschlossen
  - Bundes- und Landesstraßen mit vielen Anbindungen
- In der Regel geringe Reisezeitverluste an Knotenpunkten
- Die Straßenraumaufteilung vieler Straßen bevorzugt den Kfz-Verkehr gegenüber den sonstigen Verkehrsteilnehmern (breite Fahrbahnen, schmale Geh- und Radwege)
- Einige Straßen bzw. Straßenabschnitte haben im Verhältnis zur verfügbaren Straßenbreite und der Umfeldnutzung sehr hohe bzw. zu hohe Verkehrsbelastungen

Leitlinien fließender Kfz-Verkehr

Senkung des **Geschwindigkeitsniveaus** auf Erschließungsstraßen

Reduktion des vermeidbaren Verkehrs in der Innenstadt

Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer

Stärken-Schwächen-Profil ruhender Kfz-Verkehr

Stärken

Schwächen

FAZIT

- Insgesamt stehen in Bad Dürkheim viele öffentliche Stellplätze und Parkplätze zur Verfügung
- Die zentralen Parkplätze (z.B. Wurstmarktplatz) könnten intensiver genutzt werden
- In einigen Straßen muss das Parken neu geordnet werden
  - Zur Verbesserung und Neueinteilung des Straßenquerschnittes
  - Zur Verbesserung des Verkehrsflusses
- Eine Verbesserung der Ausweisung der Parkplätze (Parkleitsystem) insbesondere in Verbindung mit den notwendigen Umleitungsbeschilderungen bei den Veranstaltungen ist anzustreben

Leitlinien ruhender Kfz-Verkehr

Steuerung der **Parksuchverkehre**

Ordnung des Kfz-Parkens im öffentlichen Straßenraum

Verhinderung **widerrechtlichen** Parkens

Stärken-Schwächen-Profil Öffentlicher Nahverkehr

Stärken

Schwächen

FAZIT

- Es ist eine gute Anbindung der Innenstadt durch den Schienenverkehr gegeben sowie eine Grundbedienung der Ortsteile mit dem Busverkehr
- Die Ortsteile sind in den Nebenzeiten zum Teil schlecht oder gar nicht angebunden
- Der ÖPNV in Bad Dürkheim hat gute Ausgangsvoraussetzungen, aber noch Entwicklungspotential
- Der Modal Split (aus Schätzung anhand der Nutzungszahlen) ist im Vergleich zu anderen Städten und im Verhältnis zum Angebot eher gering

Leitlinien Öffentlicher Nahverkehr

Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs

Stärken-Schwächen-Profil Neue Mobilität

Stärken

Schwächen

FAZIT

- Der Bahnhof bündelt heute schon viele verschiedene Verkehrsträger und bietet gute Voraussetzungen, die Intermodalität auszubauen
- Dörfliche Strukturen der Ortsteile begünstigen eine hohe Akzeptanz von Ride-Sharing-Konzepten (z.B. Mitfahrerbänke)
- Tourismus als Erstanwender bietet Potenzial zur Etablierung von Sharing- und Verleih-Angeboten
- Elektromobilität ist im Stadtbild nicht präsent (Multiplikatoreffekt)

Leitlinien Neue Mobilität

Förderung **Ride-Sharing**

Förderung der **Elektromobilität** und **Intermodalität**

PTV GROUP
the mind of movement

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit