PTV GROUP

the mind of movement

Bad Dürkheim

NACHHALTIG MOBIL

KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT BAD DÜRKHEIM SCHLÜSSELPROJEKTE

consult.ptvgroup.com

CHRISTOPH SCHULZE
BAD DÜRKHEIM, 15.11.2018

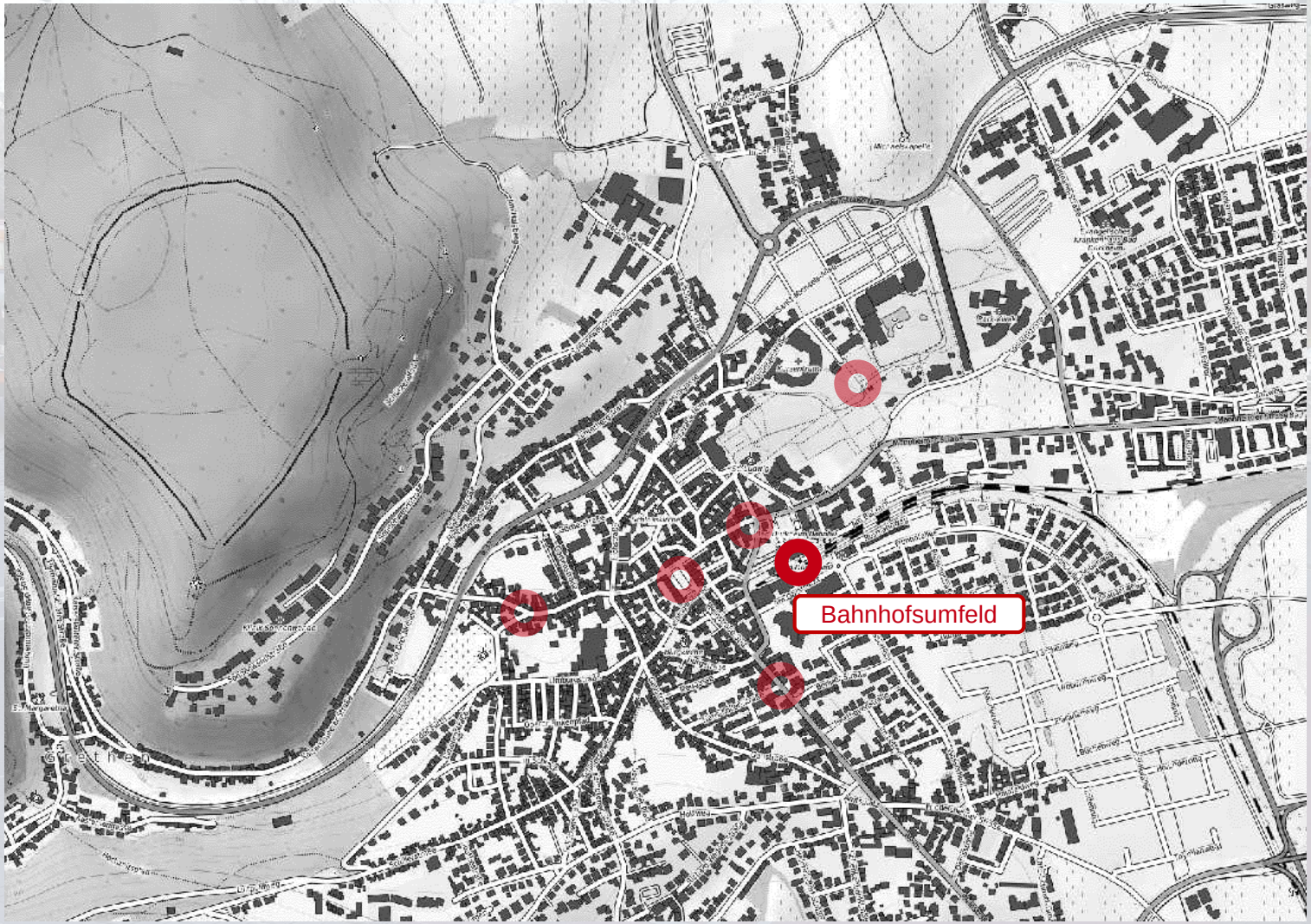
SCHLÜSSEL-PROJEKTE

Verortung Schlüsselprojekte

- Radverkehrshauptrouten
- Fußverkehrshauptrouten
- Fußgängerquerungen
- Parkleitsystem
- Geschwindigkeitskontrollen
- Haltestellenattraktivierung

- Wird in dieser Sitzung behandelt
- Wird in nächster Sitzung behandelt
- Erfordert keinen Input von PTV

Verortung Schlüsselprojekte



Bahnhofsumfeld

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Anbindung der Stadtteile an den Bahnhof mit dem ÖPNV hat Verbesserungspotenzial (Umsteigezeiten, Bedienung Schwachverkehrszeiten)
  - Vorhandene Einrichtungen verschiedener Verkehrsmittel: Bus, Bahn, Fahrradstellplätze, P+R
  - Potenzial für stärkere Förderung der Intermodalität und für Sharing-Systeme
  - Mangel an qualitativ hochwertigen und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen
  - Barrierefreiheit nur an RHB-Haltestelle gegeben

Bahnhofsumfeld

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Anbindung der Stadtteile an den Bahnhof mit dem ÖPNV hat Verbesserungspotenzial (Umsteigezeiten, Bedienung Schwachverkehrszeiten)
  - Vorhandene Einrichtungen verschiedener Verkehrsmittel: Bus, Bahn, Fahrradstellplätze, P+R
  - Potenzial für stärkere Förderung der Intermodalität und für Sharing-Systeme
  - Mangel an qualitativ hochwertigen und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen
  - Barrierefreiheit nur an RHB-Haltestelle gegeben

- **Maßnahmen**
  - Einführung regelmäßiger und auf den SPNV besser abgestimmter Abfahrtszeiten im Busverkehr (mittelfristig)
  - Bessere Bedienung der Stadtteile im Busverkehr in den Schwachverkehrszeiten und am Wochenende (mittelfristig)
  - Installation einer digitalen Fahrgastinformation für alle ÖV-Angebote (Bus, RHB, DB) (kurzfristig)

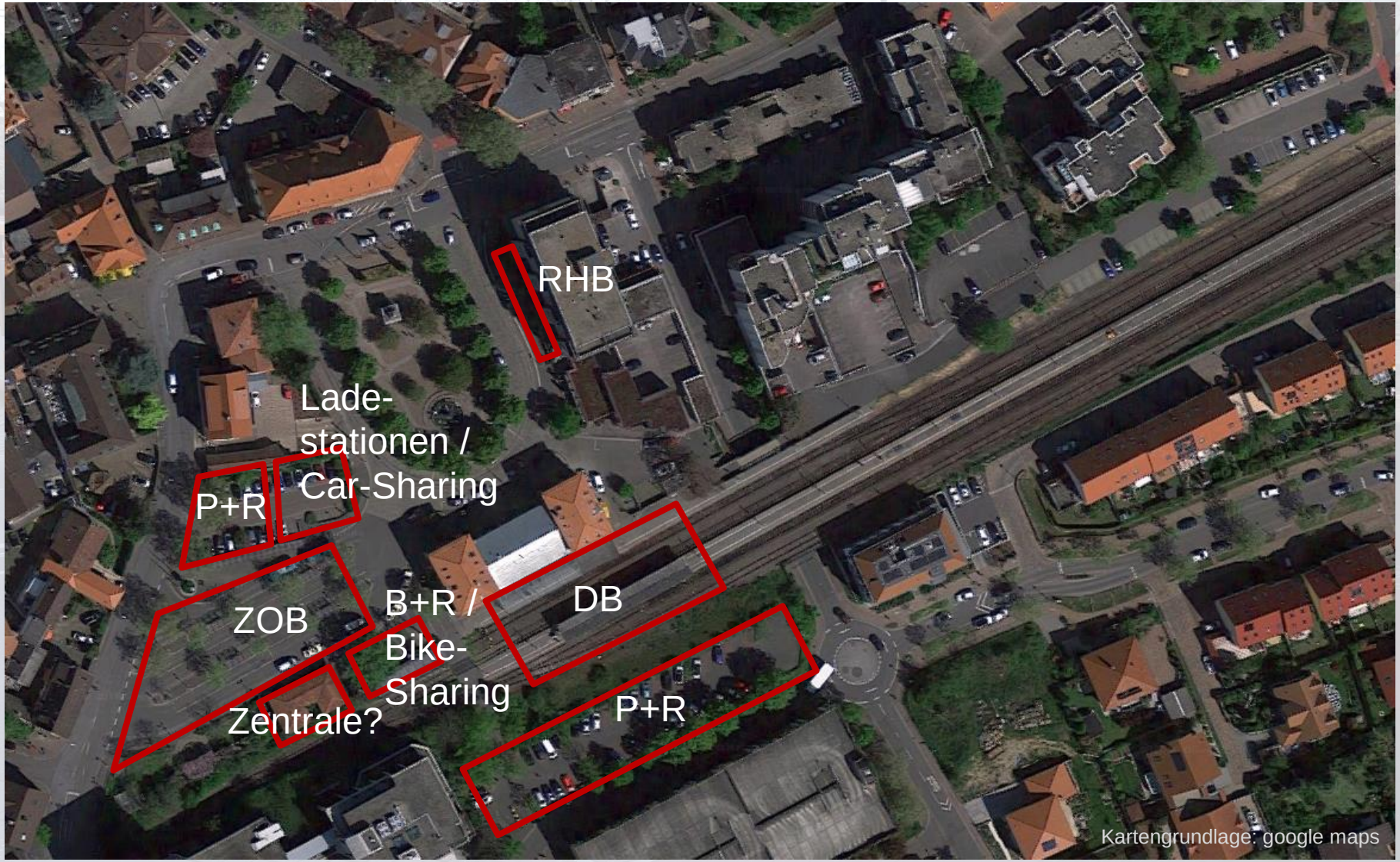
Linie	Fahrten je Tag und Richtung		Betriebsdauer in Stunden	
	Wochentags	Wochenende	Wochentags	Wochenende
453	25	10	15	11
485	16	4	13	8
486	17	4	13	10
487	10	0	12	0
488	10	4	10	7
R45	70	70	18	18
RNV 4	36	20	20	20
RNV 9	13	10	13	10
RNV X	2	0	2	0

Bahnhofsumfeld

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Anbindung der Stadtteile an den Bahnhof mit dem ÖPNV hat Verbesserungspotenzial (Umsteigezeiten, Bedienung Schwachverkehrszeiten)
  - Vorhandene Einrichtungen verschiedener Verkehrsmittel: Bus, Bahn, Fahrradstellplätze, P+R
  - Potenzial für stärkere Förderung der Intermodalität und für Sharing-Systeme
  - Mangel an qualitativ hochwertigen und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen
  - Barrierefreiheit nur an RHB-Haltestelle gegeben

- **Maßnahmen**
  - Aufbau einer Mobilitätszentrale, angedockt an bestehende Institution z.B. DB-Schalter, Kiosk (mittelfristig)
  - „Mobilitäts-Hub“, Verknüpfung des Mobilitäts- und Informationsangebots als „Produkt aus einer Hand“ (mittelfristig)
  - Einführung von Car-/Bike-Sharing-Systemen (mit E-Fahrzeugen) (mittelfristig)
  - Installation von Ladestationen an P+R Parkplätzen (kurzfristig)
  - Preisliche Attraktivierung der P+R-Parkplätze durch Einführung eines ÖV-gekoppelten P+R-Tickets (mittelfristig)

Bahnhofsumfeld



Bahnhofsumfeld

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Anbindung der Stadtteile an den Bahnhof mit dem ÖPNV hat Verbesserungspotenzial (Umsteigezeiten, Bedienung Schwachverkehrszeiten)
  - Vorhandene Einrichtungen verschiedener Verkehrsmittel: Bus, Bahn, Fahrradstellplätze, P+R
  - Potenzial für stärkere Förderung der Intermodalität und für Sharing-Systeme
  - Mangel an qualitativ hochwertigen und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen
  - Barrierefreiheit nur an RHB-Haltestelle gegeben

- **Maßnahmen**
  - Hochwertige, überdachte frei zugängliche Abstellanlagen plus Fahrradparkhaus (gesicherter Zugang → Schutz vor Diebstahl und Vandalismus), Sichtbarmachung des Angebots (kurzfristig)
  - Installation von öffentlich zugänglicher Ladestation für E-Bikes - evtl. zusätzlich an abschließbaren Abstellanlagen (kurzfristig)

Bahnhofsumfeld – Beispiele

Quelle: move21.de

Quelle: evd-dormagen.de

- **Fahrradparkhaus Wiesloch**
  - Monatsparken: 6€
  - Jahresparken: 70€
- **Fahrradparkhaus Düren**
  - Monatsparken: 16€
  - Jahresparken: 155€
  - Leihräder: 7,50€ - 30€ / Tag
  - Reparaturservice
  - Kooperation mit lokalen Fahrradhändlern?

Bahnhofsumfeld

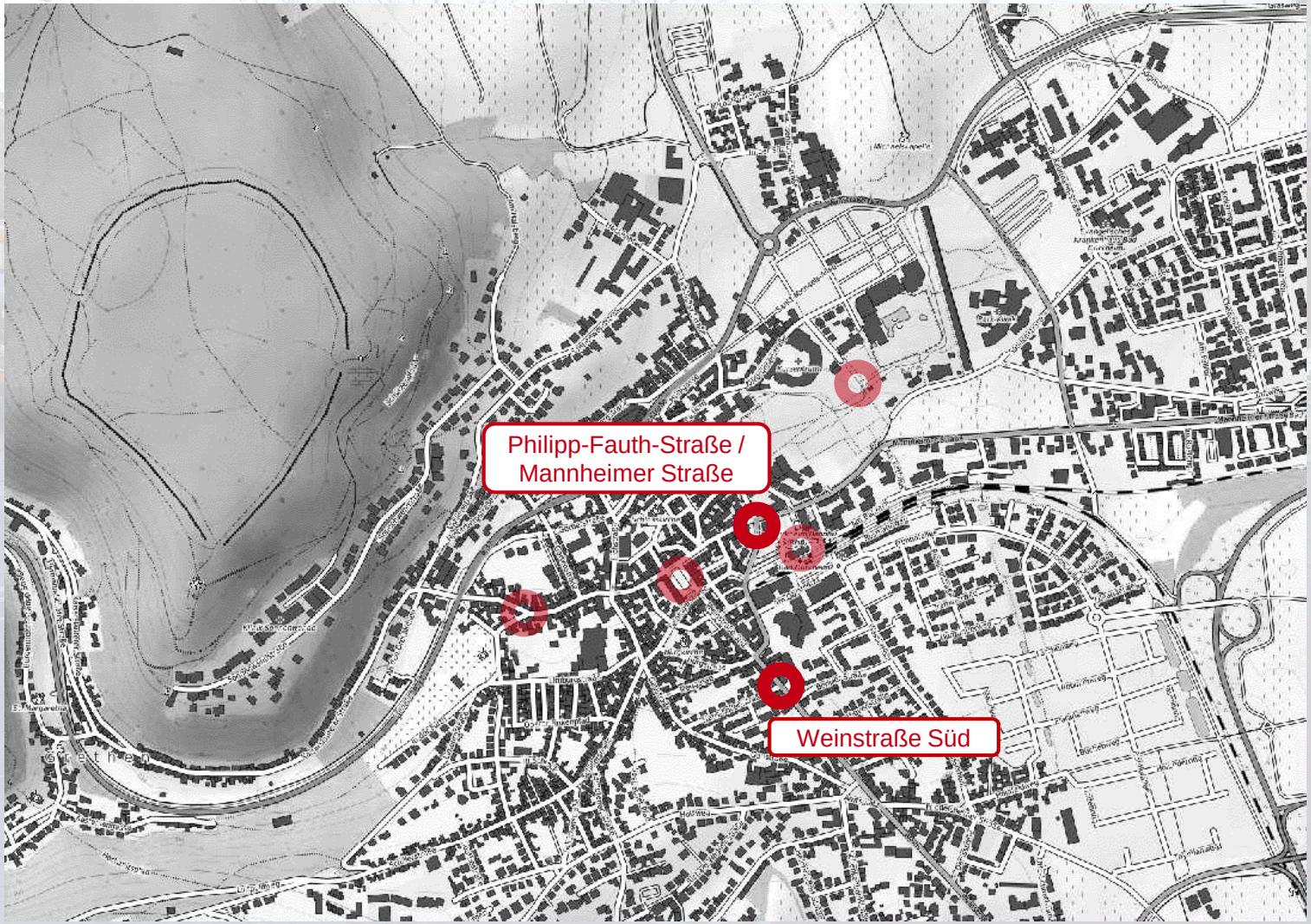
- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Anbindung der Stadtteile an den Bahnhof mit dem ÖPNV hat Verbesserungspotenzial (Umsteigezeiten, Bedienung Schwachverkehrszeiten)
  - Vorhandene Einrichtungen verschiedener Verkehrsmittel: Bus, Bahn, Fahrradstellplätze, P+R
  - Potenzial für stärkere Förderung der Intermodalität und für Sharing-Systeme
  - Mangel an qualitativ hochwertigen und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen
  - Barrierefreiheit nur an RHB-Haltestelle gegeben

- **Maßnahmen**
  - Verknüpfung der Haltestellen und Markierung des Wartebereiches über Blindenleitlinien (an Bahnsteig Maßnahmen nur durch DB Station&Service AG möglich)
  - Belag und Absenkung Bordsteine an Übergängen zwischen Gehweg und Straßenraum (Pflasterung) prüfen

Bahnhofsumfeld

- **Folgen/Auswirkungen**
  - bessere Verknüpfung der Verkehrsmodi des Umweltverbundes
  - Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV, Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit zum Pkw
  - Verbesserung der Anbindung der Stadt an den Bahnhof
  - Integration von Formen der Neuen Mobilität und Nutzung des Bahnhofsumfelds als „Schaufenster Mobilität“
  - Aufwertung des Bahnhofsumfeldes als Tor zur Stadt

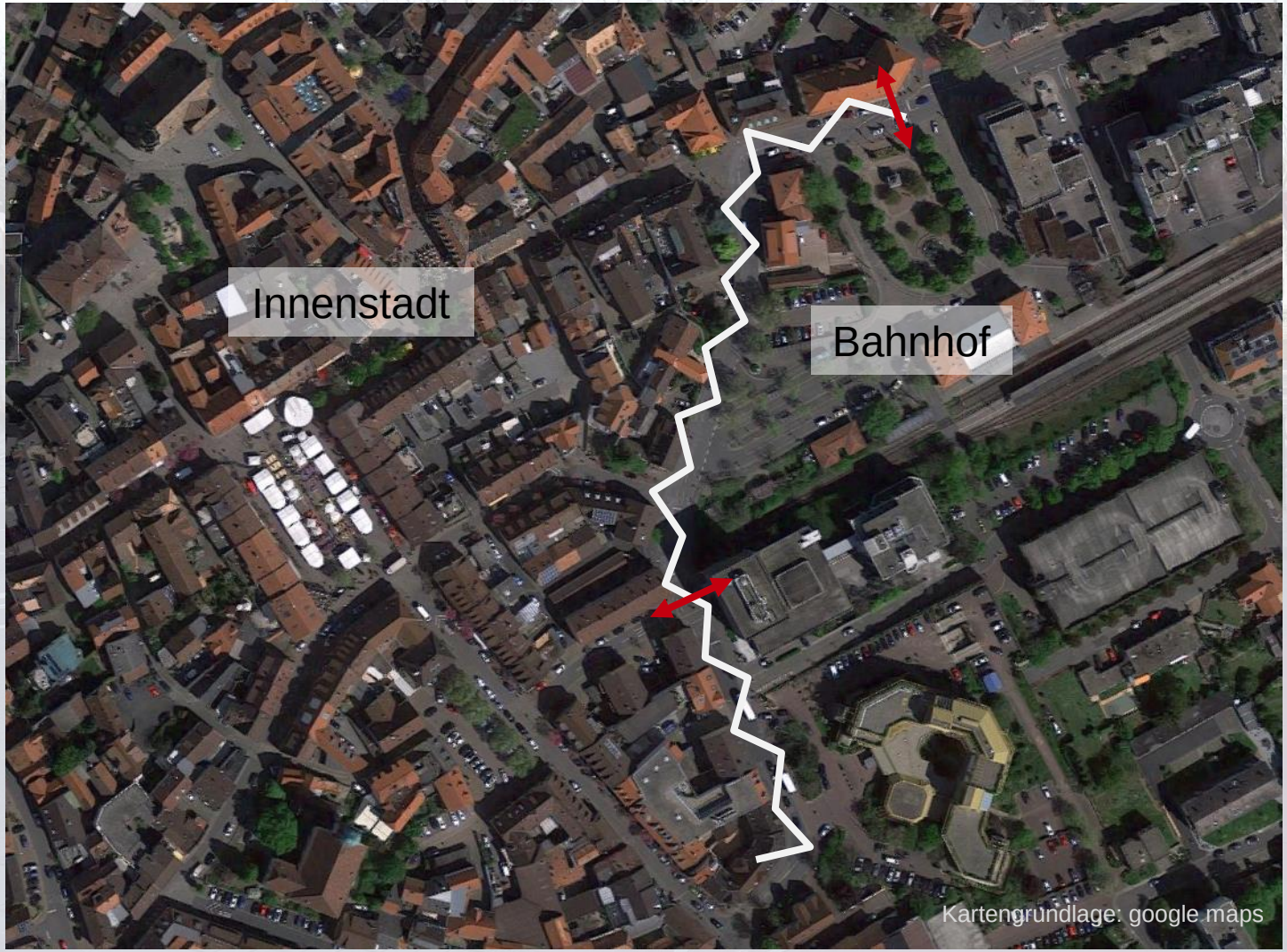
Verortung Schlüsselprojekte



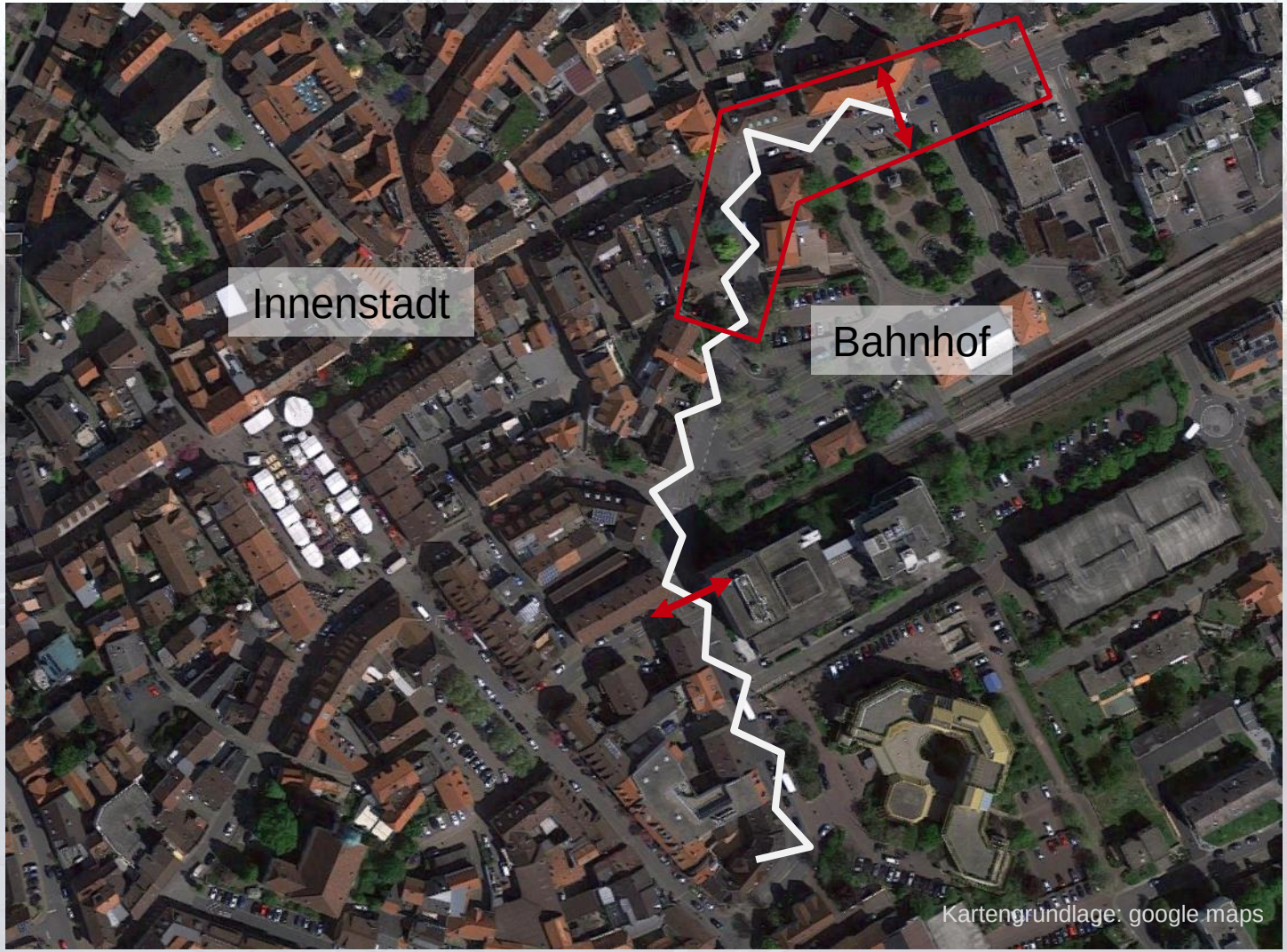
Philipp-Fauth-Straße / Mannheimer Straße

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Schlechte Querbarkeit zwischen Innenstadt und Bahnhofsareal bei bestehendem Querungsbedarf
  - keine direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone
  - Barrierewirkung
  - Enger Straßenraum, den sich verschiedenste Verkehrsmittel teilen (Bus, Tram, Kfz, Rad, Fuß)
  - Radverkehr wird mit Fußverkehr in engem Seitenraum und mit Kfz geführt, ist aber Hauptroute des Radverkehrs
  - Tempo 50 bei kurviger, unübersichtlicher Strecke, Rückstau an Ampel im Kurvenbereich
  - Hohes Verkehrsaufkommen von etwa 10.000 Kfz/Tag, Tendenz steigend

Philipp-Fauth-Straße / Mannheimer Straße



Philipp-Fauth-Straße / Mannheimer Straße



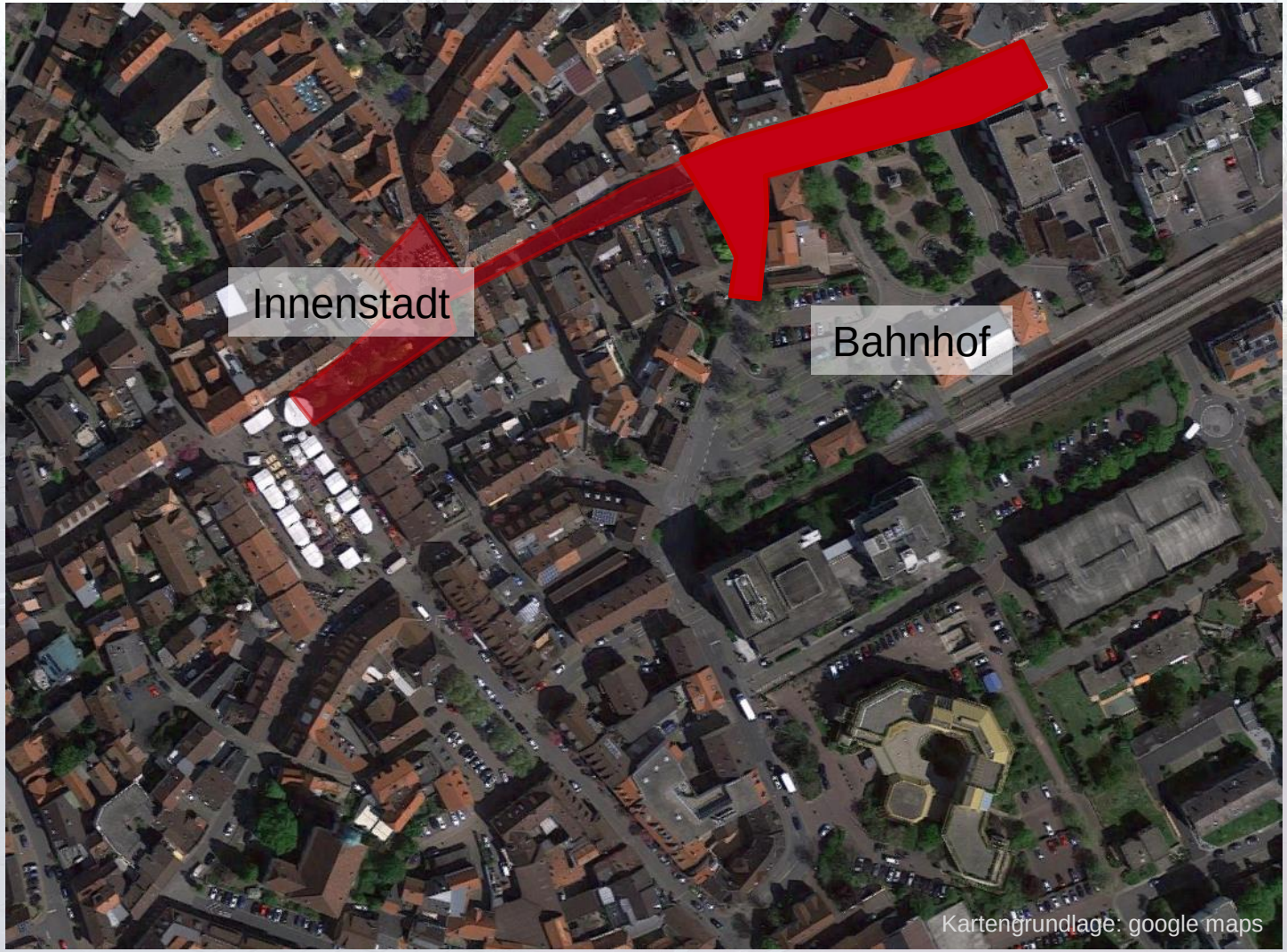
- **Nördlicher Bereich**
  - Hauptproblem schlechte Querbarkeit und Fuß- und Radverkehrsführung

Philipp-Fauth-Straße - nördlich / Mannheimer Straße

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Schlechte Querbarkeit zwischen Innenstadt und Bahnhofsareal bei bestehendem Querungsbedarf
  - keine direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone
  - Barrierewirkung
  - Enger Straßenraum, den sich verschiedenste Verkehrsmittel teilen (Bus, Tram, Kfz, Rad, Fuß)
  - Radverkehr wird mit Fußverkehr in engem Seitenraum und mit Kfz geführt, ist aber Hauptroute des Radverkehrs
  - Tempo 50 bei kurviger, unübersichtlicher Strecke
  - Hohes Verkehrsaufkommen von etwa 10.000 Kfz/Tag, Tendenz steigend

- **Maßnahmen**
  - Umgestaltung von Teilbereichen nach dem Shared-Space-Gedanken (mittelfristig)
  - Umsetzung von Barrierefreiheit mit Blindenleitlinien (mittelfristig)

Philipp-Fauth-Straße - nördlich / Mannheimer Straße



- **Shared-Space-Gedanke**
  - Gestaltungsprinzip, aber keine festgelegte Gestaltungslösung
  - Elemente: Aufpflasterung, einheitliche Oberflächengestaltung, weiche Grenzen
  - In partizipativen Planungsprozessen ergebnisoffen zu gestalten

Ziel ist

- eine stärkere Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer untereinander und
- die verschiedenen Funktionen in ein Gleichgewicht zu bringen

Philipp-Fauth-Straße - nördlich / Mannheimer Straße

Rudersberg - vorher

- **Vergleichbare Ausgangssituation**
  - Rudersberg: 11.200 Kfz/Tag
  - Bad Dürkheim: ca. 10.000 Kfz/Tag (12.300 ab Wasserhohl)
  - Beide Straßen sind Landesstraßen

Quelle: http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de/

Philipp-Fauth-Straße - nördlich / Mannheimer Straße

Rudersberg - nachher

- **Wirkungen Rudersberg**
  - Verkehrsaufkommen -30%
  - SV-Anteil von 7% auf 4% gesunken
  - Lärmminderung
  - Rückgang Verkehrsunfälle

Quelle: http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de/

Philipp-Fauth-Straße - nördlich / Mannheimer Straße

Rudersberg - vorher

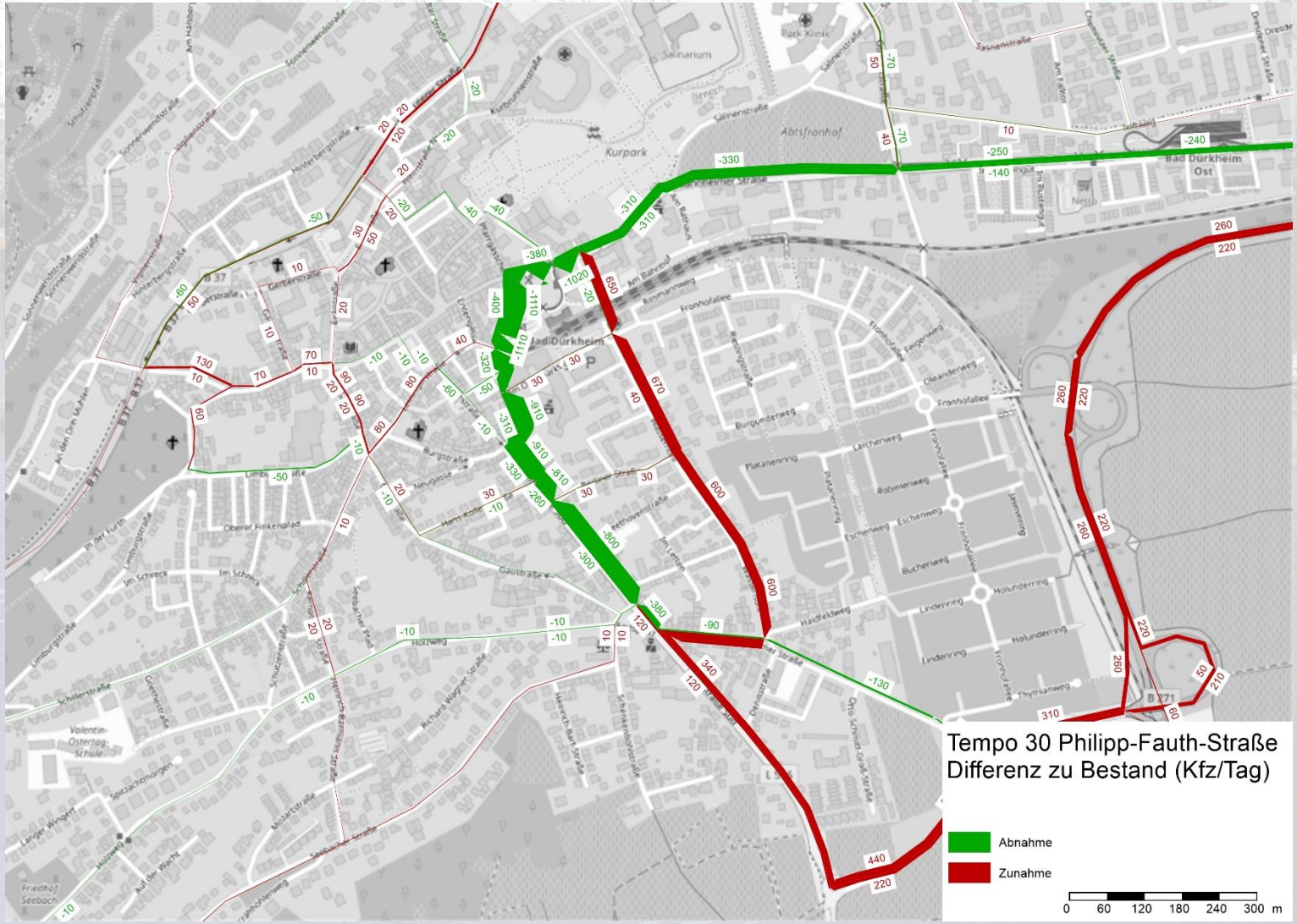
Rudersberg - nachher

Quelle: http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de/

Philipp-Fauth-Straße - nördlich / Mannheimer Straße

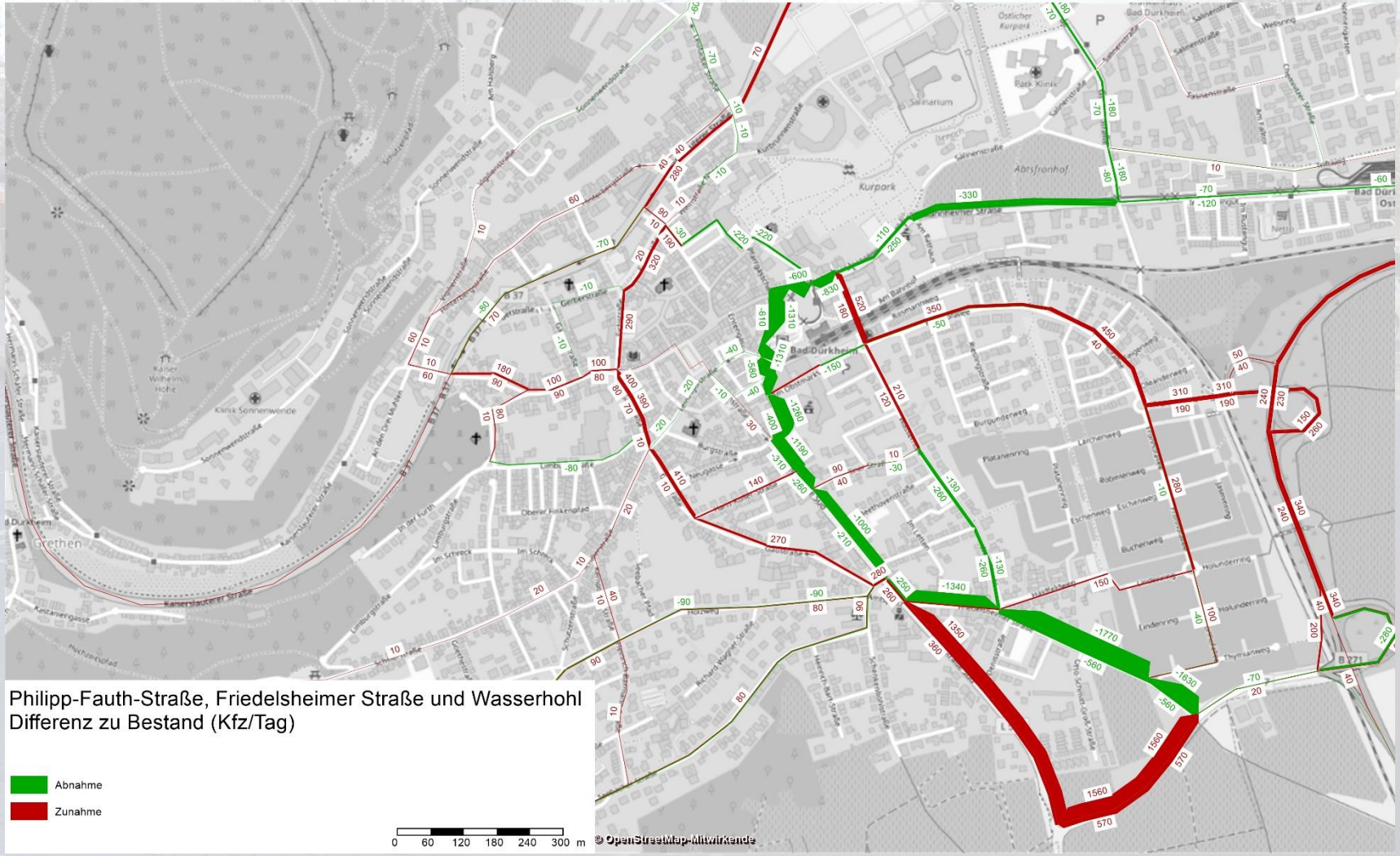
- **Folgen/Auswirkungen**
  - Geschwindigkeitsreduktion
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit
  - Fahrradverkehr kann im Mischverkehr fahren
  - Querbarkeit und Barrierefreiheit für Fußverkehr in Richtung Post und Fußgängerzone stark verbessert
  - Straßenraumaufwertung/ -ordnung, übersichtliche Gestaltung des Straßenraums
  - Erweiterung des Fußgängerbereichs in der Achse Stadtplatz – Bahnhof
  - Entfall der Anforderungs-Ampel für Fußgänger (Ampelanlage für RHB bleibt bestehen)
  - Hierdurch Verflüssigung des Verkehrsablaufs für Kfz
  - Optische Aufwertung des Straßenraums
  - Ggf. Wegfall der Parkstände vor Post
  - Verlagerung von Kfz-Verkehren auf andere Strecken

Philipp-Fauth-Straße - nördlich / Mannheimer Straße



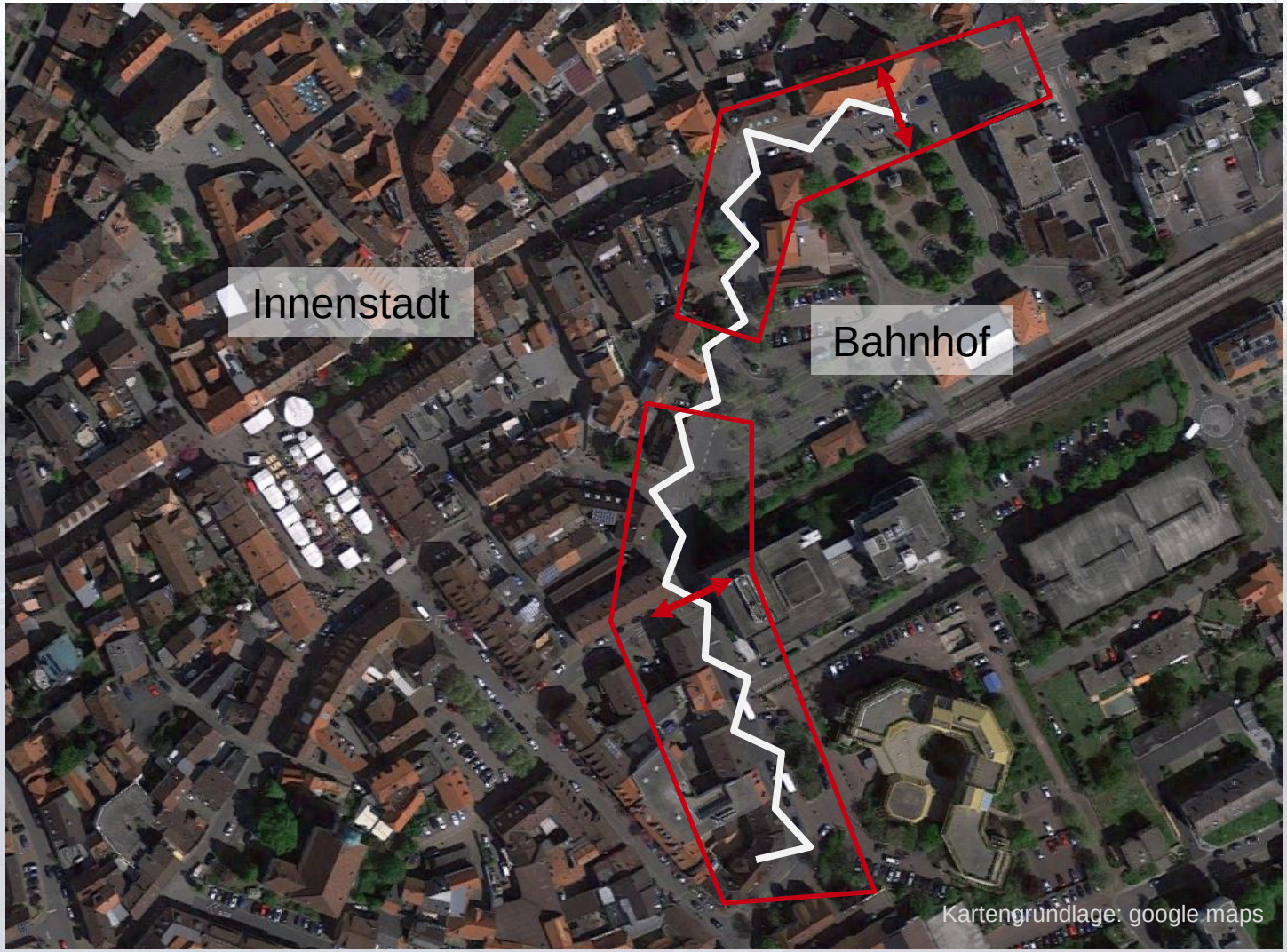
- **Philipp-Fauth-Straße**
  - ca. -15% Verkehrsaufkommen (- 1.600 Kfz/Tag)
- **Verlagerungswirkungen**
  - Verlagerung insbesondere auf B271 und in Wasserhohl

Philipp-Fauth-Straße - nördlich / Mannheimer Straße



- **Philipp-Fauth-Straße**
  - - 20% Verkehrsaufkommen (- 2.000 Kfz/Tag)
- **Verlagerungswirkungen**
  - Verlagerungseffekt auf Wasserhohl kann mit Einführung von Tempo 30 auf Wasserhohl und Friedelsheimer Straße abgeschwächt werden
  - Verlagerungseffekte im Fronhof: Herkunft der Verkehre und evtl. flankierende Maßnahmen zu prüfen

Philipp-Fauth-Straße / Mannheimer Straße



- **Nördlicher Bereich**
  - Hauptproblem schlechte Querbarkeit und Fuß- und Radverkehrsführung
- **Südlicher Bereich**
  - Hauptproblem schmaler Seitenraum und Fuß- und Radverkehrsführung
  - Äquivalente Problematik in Weinstraße Süd → gemeinsame Betrachtung

Philipp-Fauth-Straße südlich und Weinstraße Süd

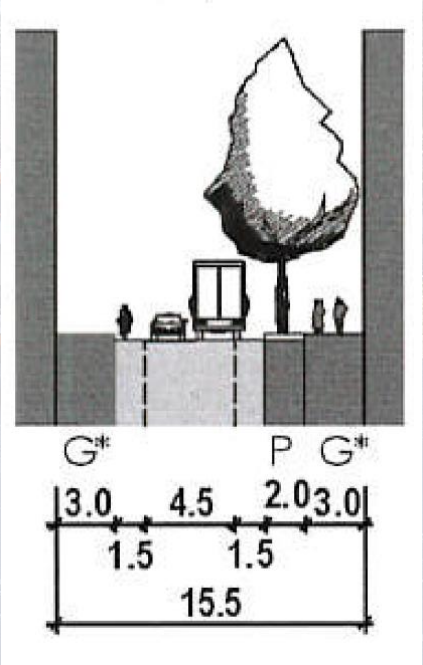
- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Enger Straßenraum, den sich verschiedenste Verkehrsmittel teilen (Bus, Kfz, Rad, Fuß)
  - Fußverkehr stehen schmale Gehwege zur Verfügung
  - Tempo 50 bei teils kurviger und unübersichtlicher, teils ansteigender Strecke
  - Hohes Verkehrsaufkommen von etwa 10.000 Kfz/Tag, Tendenz steigend
  - Radverkehr wird mit Kfz im Mischverkehr geführt, an der Steigung besteht ein schmaler Schutzstreifen (ca. 1,10 m)
  - Widerspruch zu Definition als Radverkehrs-Hauptroute und wichtige Fußverkehrsverbindung

Philipp-Fauth-Straße südlich und Weinstraße Süd

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Enger Straßenraum, den sich verschiedenste Verkehrsmittel teilen (Bus, Kfz, Rad, Fuß)
  - Fußverkehr stehen schmale Gehwege zur Verfügung
  - Tempo 50 bei teils kurviger und unübersichtlicher, teils ansteigender Strecke
  - Hohes Verkehrsaufkommen von etwa 10.000 Kfz/Tag, Tendenz steigend
  - Radverkehr wird mit Kfz im Mischverkehr geführt, an der Steigung besteht ein schmaler Schutzstreifen (ca. 1,10 m)
  - Widerspruch zu Definition als Radverkehrs-Hauptroute und wichtige Fußverkehrsverbindung

- **Maßnahmen**
  - Verbreiterung der Gehwege auf Regelbreite, Reduktion der Fahrbahnbreite (kurzfristig)
  - Einrichtung von Schutz-/Radfahrstreifen (kurzfristig)
  - Installation von Querungsmöglichkeiten z.B. Gehwegnasen (kurzfristig)

Philipp-Fauth-Straße südlich und Weinstraße Süd



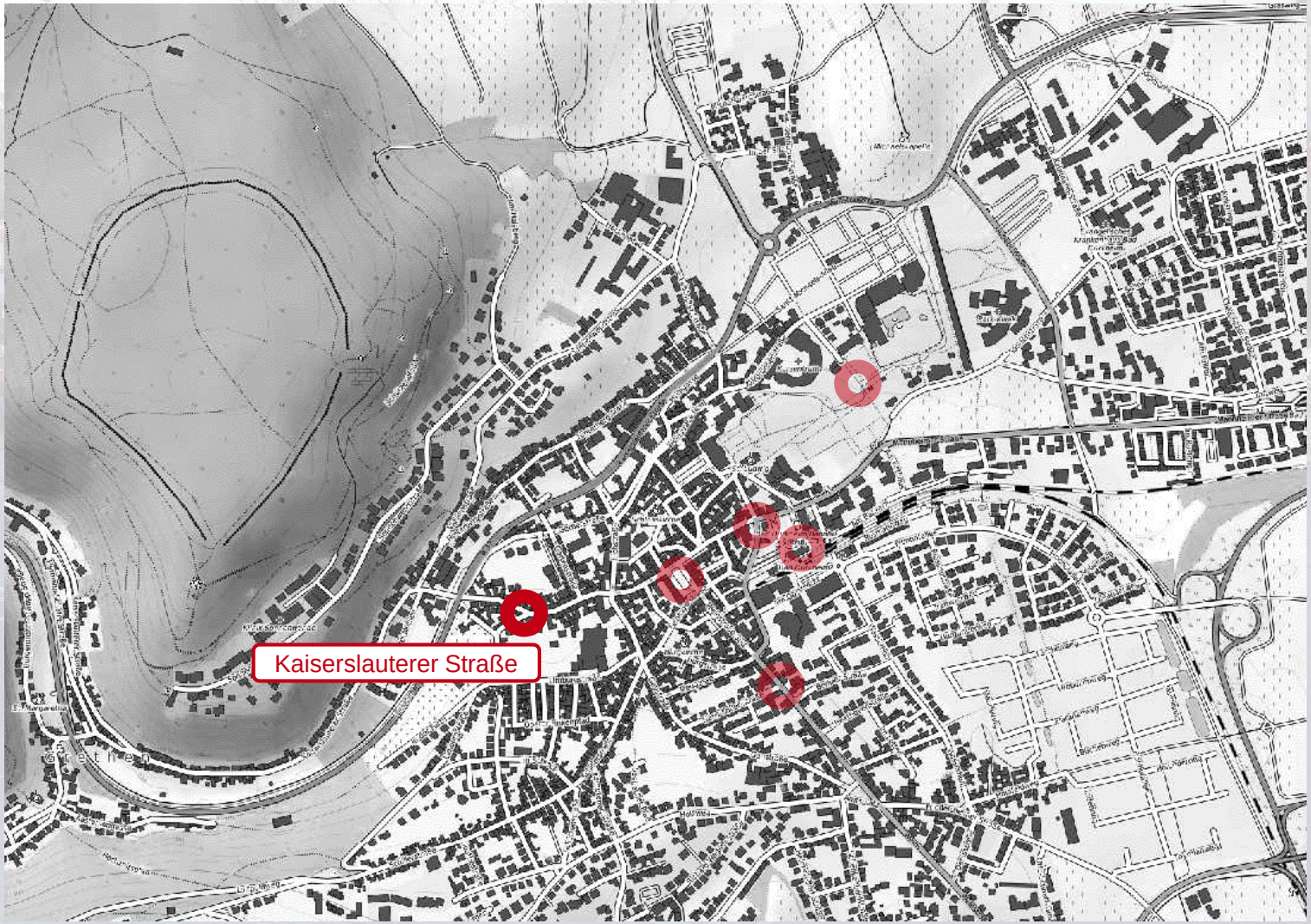
Quelle: FGSV (2006): RASt, S. 47

- Verfügbare Straßenraumbreite 8-10 m lässt weder einen richtlinienkonformen bzw. wünschenswerten Ausbau des Gehwegs noch der Radverkehrsanlagen zu
- Minimallösung Kfz und Radverkehr mit beidseitigem Schutzstreifen (7,5 m) lässt nicht genügend Seitenraum übrig
- Radverkehr im Mischverkehr ist aufgrund der hohen Belastung nicht zu empfehlen
- Kompromisslösung der Bestandssituation weiterführen:
  - Schutzstreifen Richtung Süden mindestens auf richtlinienkonforme Breite (1,50 m) ausbauen
  - Fahrbahnbreite auf Mindestmaß reduzieren
  - Gehwege maximal ausbauen
  - Querungsmöglichkeiten verbessern (u.a. Gehwegnasen, Fußgängerüberwege)
  - Prüfung Tempo 30

Philipp-Fauth-Straße südlich und Weinstraße Süd

- **Folgen/Auswirkungen**
  - Stärkung der Fahrradhauptroute, Verbesserung der Verträglichkeit von Radverkehr und Kfz-Verkehr
  - Verbesserung der Querbarkeit für den Fußverkehr
  - Keine verkehrlichen Verlagerungswirkungen

Verortung Schlüsselprojekte



Kaiserslauterer Straße

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Schmaler Straßenraum, schmaler Seitenraum
  - Fuß- und Radverkehr in schmalem, nicht abgegrenztem Seitenraum
  - Begegnungsverkehr
  - Schwerlastverkehr
  - Durchgangsverkehr von > 20 %
  - Überhang bei Lastrichtung zur Innenstadt

Kaiserslauterer Straße

Kaiserslauterer Straße

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Schmaler Straßenraum, schmaler Seitenraum
  - Fuß- und Radverkehr in schmalem, nicht abgegrenztem Seitenraum
  - Begegnungsverkehr, Ausweichen in Seitenraum
  - Überhang bei Lastrichtung zur Innenstadt
  - Durchgangsverkehr von > 20 %
  - Schwerlastverkehr

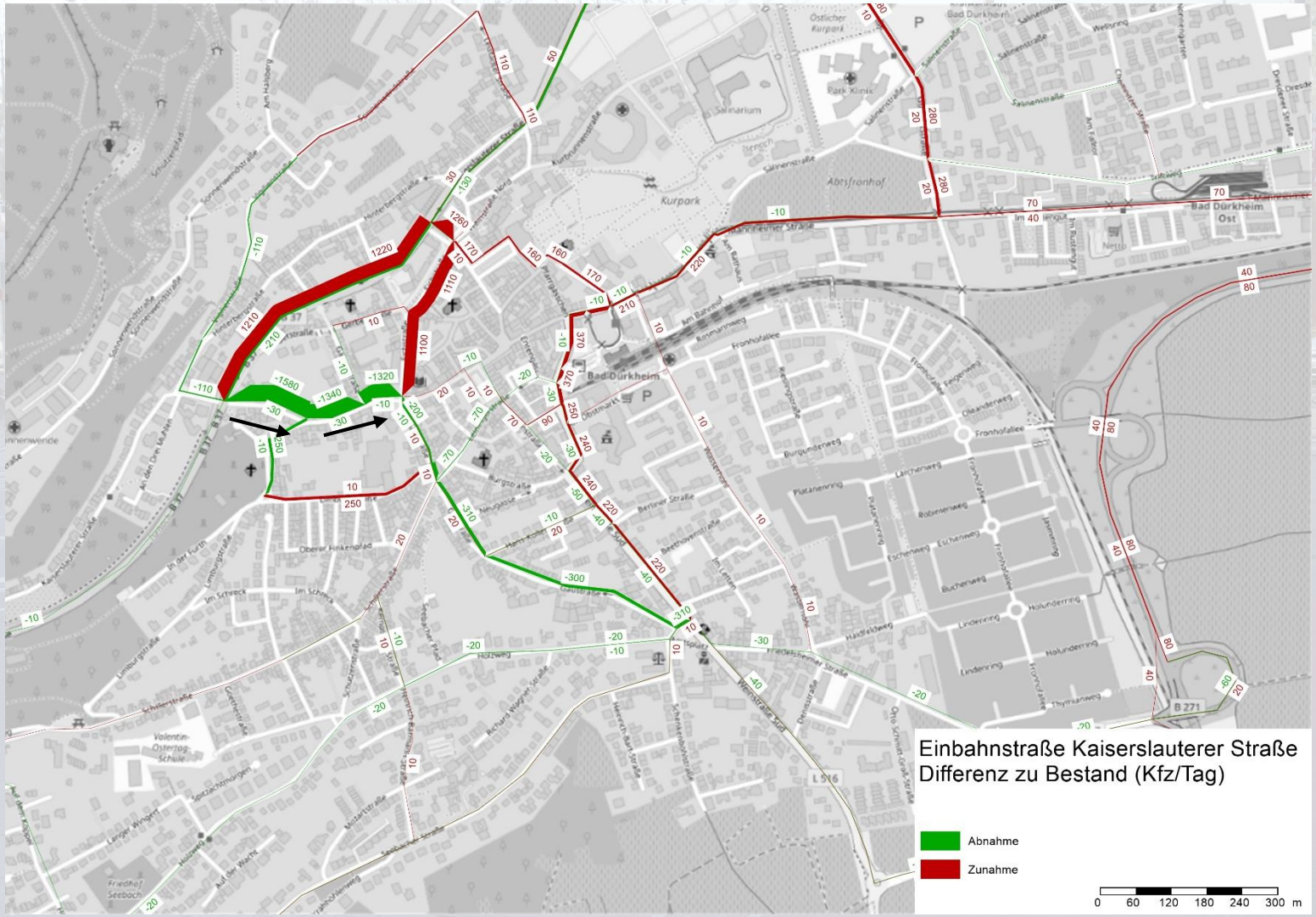
- **Maßnahmen**
  - Einrichtungsverkehr in Richtung Innenstadt (kurzfristig)
  - Fahrgassenversätze z.B. durch Parkstände oder Bepflanzung um Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus vorzubeugen (kurzfristig)

Kaiserslauterer Straße

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Schmaler Straßenraum, schmaler Seitenraum
  - Fuß- und Radverkehr in schalem, nicht abgegrenztem Seitenraum
  - Begegnungsverkehr, Ausweichen in Seitenraum
  - Überhang bei Lastrichtung zur Innenstadt
  - Durchgangsverkehr von > 20 %
  - Geschwindigkeitsniveau für Straßenraum zu hoch
  - Schwerlastverkehr

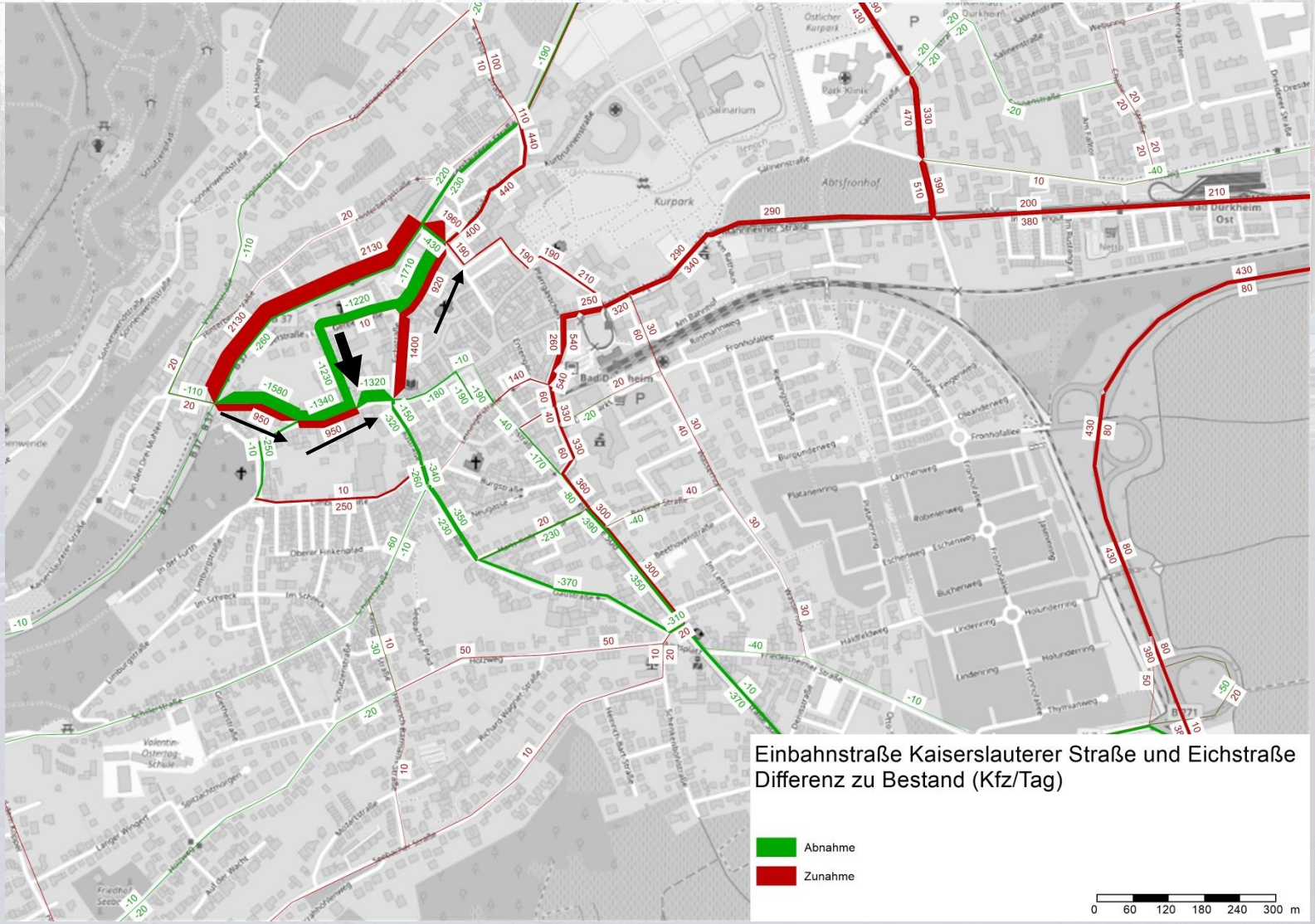
- **Maßnahmen**
  - Eventuelle Reduktion des Schwerlastverkehrs wegen Produktionsverlagerungen ist bei Prüfung des Einbahnstraßenverkehrs zu berücksichtigen

Kaiserslauterer Straße als Einbahnstraße



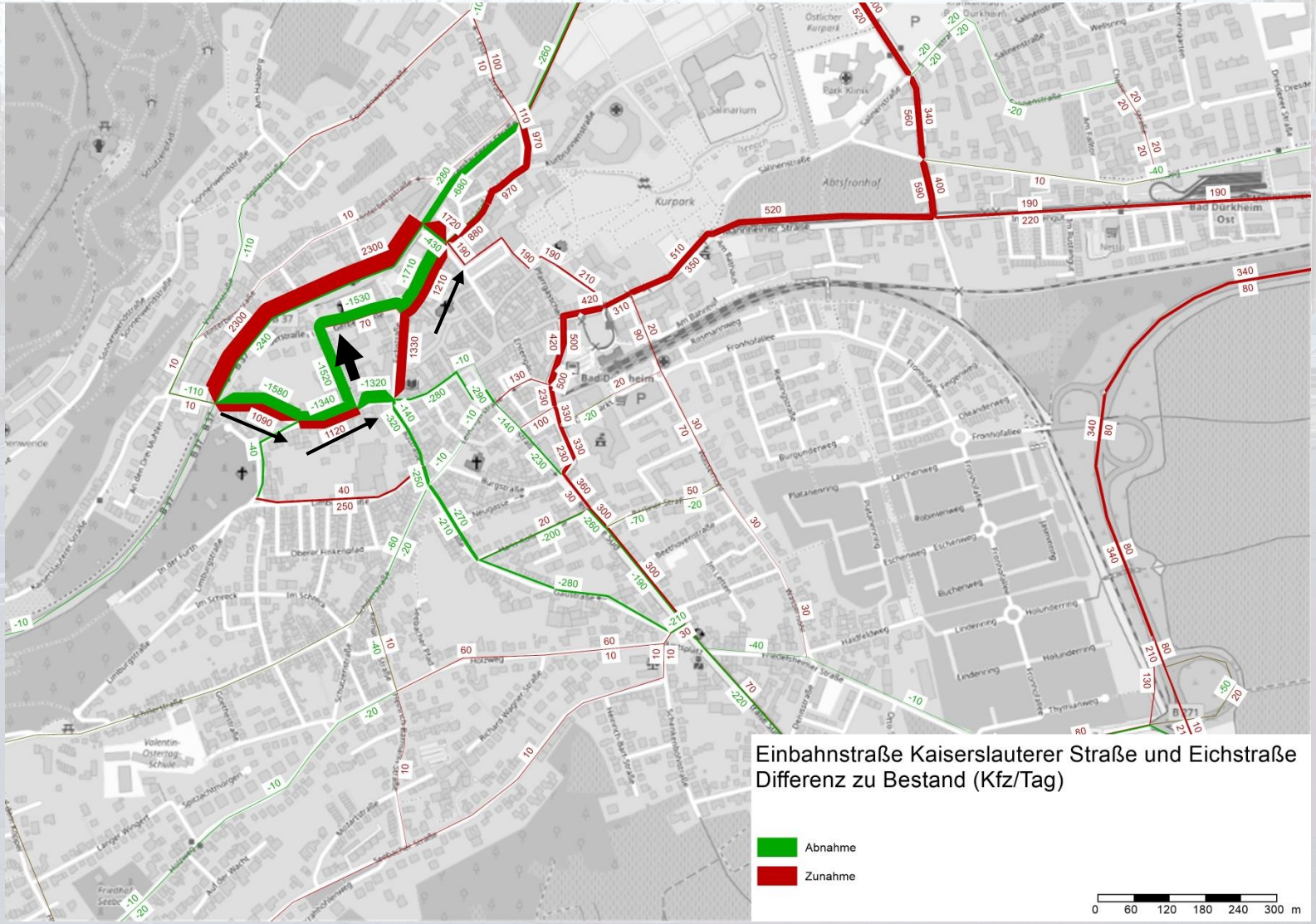
- **Kaiserslauterer Straße**
  - - 40% Verkehrsaufkommen (- 1.500 Kfz/Tag)
- **Verlagerungswirkungen**
  - Verlagerung auf B37 und Eichstraße
  - Verträglichkeit Eichstraße zu prüfen
  - Verlagerungseffekt kann mit weiteren Maßnahmen abgeschwächt werden
  - Anpassung Vorfahrtsregelung Eichstraße/Weinstraße Nord
  - Herausforderung Schwerlastverkehr

Kaiserslauterer Straße und Eichstraße als Einbahnstraße



- **Kaiserslauterer Straße**
  - - 11% Verkehrsaufkommen (- 450 Kfz/Tag)
- **Verlagerungswirkungen**
  - Verlagerung von Gerberstraße/Gartenstraße auf B37/Kaiserslauterer Straße/Weinstraße Nord sowie Mannheimer Straße
  - Geringere Belastung des nördlichen Teils, höhere Belastung des südlichen Teils der Eichstraße
  - Herausforderung Schwerlastverkehr

Kaiserslauterer Straße und Eichstraße als Einbahnstraße

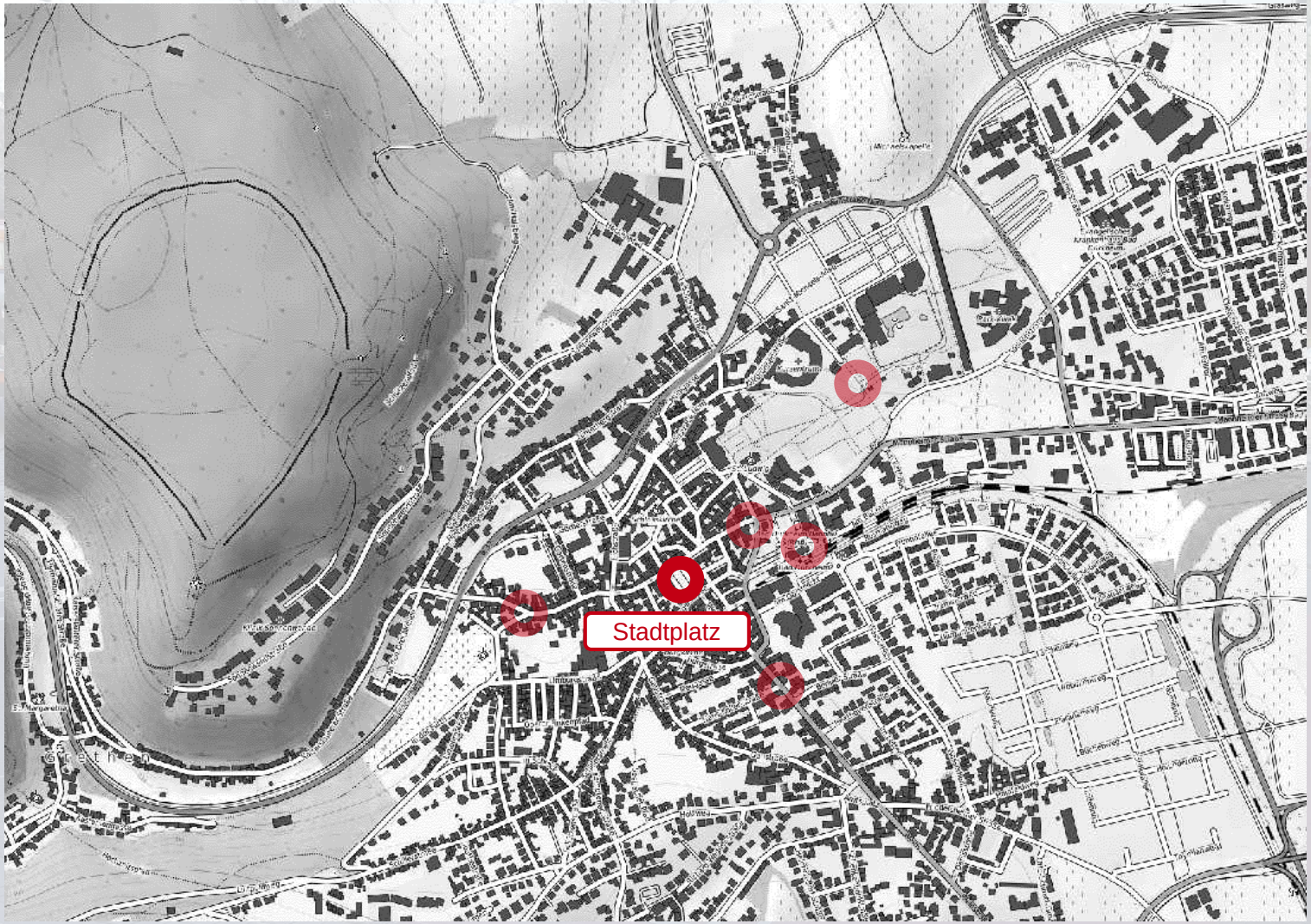


- **Kaiserslauterer Straße**
  - - 8% Verkehrsaufkommen (- 300 Kfz/Tag)
- **Verlagerungswirkungen**
  - Verlagerung von Gerberstraße/Gartenstraße auf B37/Kaiserslauterer Straße/Weinstraße Nord sowie auch Mannheimer Straße
  - Geringere Belastung des nördlichen Teils, höhere Belastung des südlichen Teils der Eichstraße
  - Herausforderung Schwerlastverkehr

Kaiserslauterer Straße

- **Folgen/Auswirkungen**
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Wegfall des Begegnungsverkehrs, insbesondere für den Fußverkehr im Seitenraum
  - Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen in der Kaiserslauterer Straße
  - Verlagerung von Kfz-Verkehren auf andere Strecken, Zunahme der Fahrleistung insgesamt
  - Zunahme der Emissionen auf anderen Strecken

Verortung Schlüsselprojekte



Stadtplatz

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Hohe bis sehr hohe Auslastung des vorhandenen Parkraums
  - widerrechtliches Parken
  - Ruhender Kfz-Verkehr beansprucht viel Raum
  - Radverkehr hat keine Abstellanlagen
  - Zentraler Platz der Stadt → Aushängeschild!
  - Lieferverkehr hat keinen Platz
  - Durchgangsverkehr in verkehrsberuhigtem Bereich
  - Parksuchverkehr

Stadtplatz

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Hohe bis sehr hohe Auslastung des vorhandenen Parkraums
  - widerrechtliches Parken
  - Ruhender Kfz-Verkehr beansprucht viel Raum
  - Radverkehr hat keine Abstellanlagen
  - Zentraler Platz der Stadt → Aushängeschild!
  - Lieferverkehr hat keinen Platz
  - Durchgangsverkehr in verkehrsberuhigtem Bereich
  - Parksuchverkehr

- **Maßnahmen**
  - Umleitung der Parksuchverkehre auf andere Parkplätze durch Parkleitsystem (mittelfristig)
  - Erhöhung der Parkgebühren, Ausrichtung auf Kurzzeitparker (kurzfristig)

Stadtplatz

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Hohe bis sehr hohe Auslastung des vorhandenen Parkraums
  - widerrechtliches Parken
  - Ruhender Kfz-Verkehr beansprucht viel Raum
  - Radverkehr hat keine Abstellanlagen
  - Zentraler Platz der Stadt → Aushängeschild!
  - Lieferverkehr hat keinen Platz
  - Durchgangsverkehr in verkehrsberuhigtem Bereich
  - Parksuchverkehr

- **Maßnahmen**
  - Verringerung der Fahrbahnbreite zur Verhinderung des widerrechtlichen Parkens und Nutzung des entstehenden Raumes für Fußverkehr (kurzfristig)
  - Intensivierung der Parkraumüberwachung (kurzfristig)

Stadtplatz

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Hohe bis sehr hohe Auslastung des vorhandenen Parkraums
  - widerrechtliches Parken
  - Ruhender Kfz-Verkehr beansprucht viel Raum
  - Radverkehr hat keine Abstellanlagen
  - Zentraler Platz der Stadt → Aushängeschild!
  - Lieferverkehr hat keinen Platz
  - Durchgangsverkehr in verkehrsberuhigtem Bereich
  - Parksuchverkehr

- **Maßnahmen**
  - Installation von Radabstellanlagen (kurzfristig)

Stadtplatz

- **Folgen/Auswirkungen**
  - Verbessertes Platzangebot für Gastronomie und Auslageflächen des Einzelhandels
  - Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger
  - Leichte Reduzierung des Parksuchverkehrs

Stadtplatz

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Hohe bis sehr hohe Auslastung des vorhandenen Parkraums
  - widerrechtliches Parken
  - Ruhender Kfz-Verkehr beansprucht viel Raum
  - Radverkehr hat keine Abstellanlagen
  - Zentraler Platz der Stadt → Aushängeschild!
  - Lieferverkehr hat keinen Platz
  - Durchgangsverkehr in verkehrsberuhigtem Bereich
  - Parksuchverkehr

- **Maßnahmen**
  - „Mobilitäts-Hub“, konzentriertes Angebot an Mobilitätsdienstleistungen (mittelfristig)
  - Installation von Ladestationen (mittelfristig)

VRN Mobilitätszentrale

Stadtplatz

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Hohe bis sehr hohe Auslastung des vorhandenen Parkraums
  - widerrechtliches Parken
  - Ruhender Kfz-Verkehr beansprucht viel Raum
  - Radverkehr hat keine Abstellanlagen
  - Zentraler Platz der Stadt → Aushängeschild!
  - Lieferverkehr hat keinen Platz
  - Durchgangsverkehr in verkehrsberuhigtem Bereich
  - Parksuchverkehr

- **Maßnahmen**
  - Einrichtung von Ladezonen (mittelfristig)

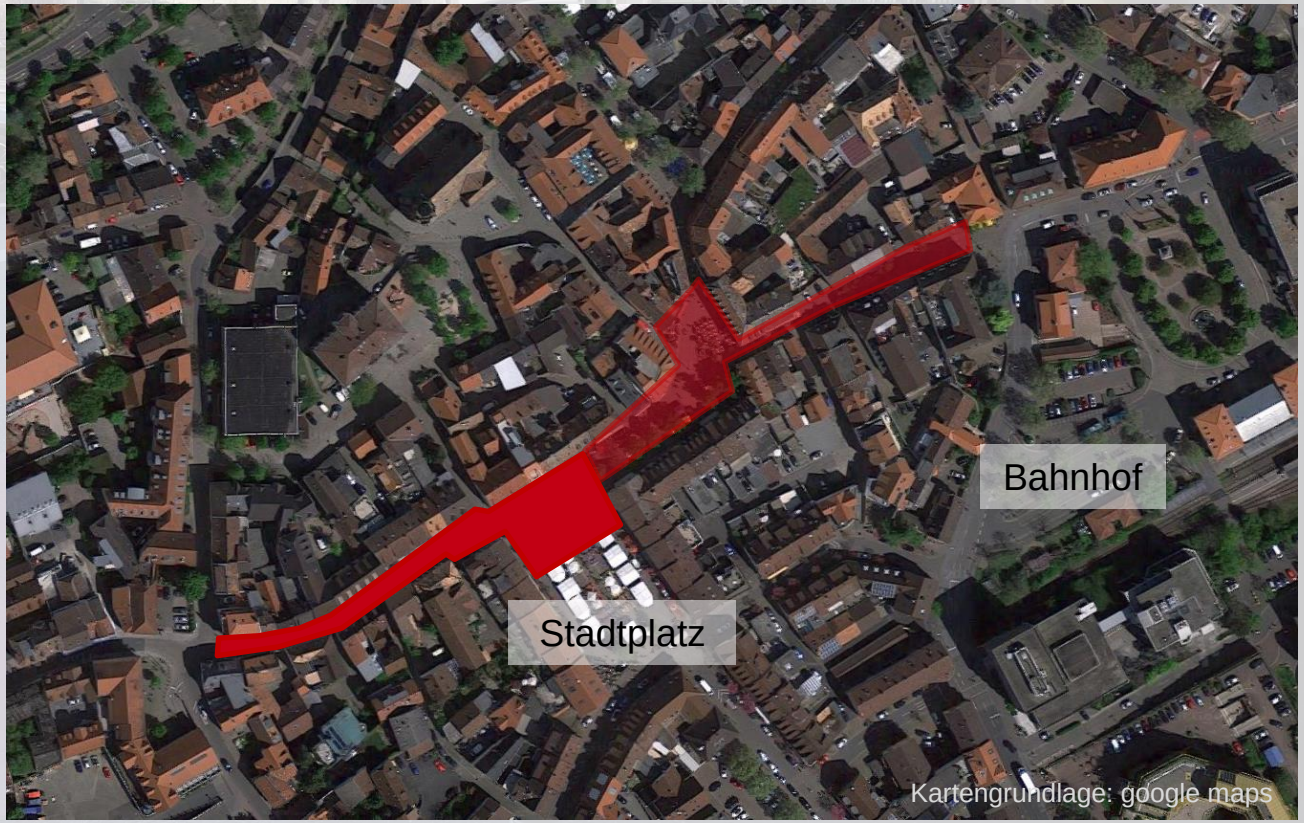
Stadtplatz

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Hohe bis sehr hohe Auslastung des vorhandenen Parkraums
  - widerrechtliches Parken
  - Ruhender Kfz-Verkehr beansprucht viel Raum
  - Radverkehr hat keine Abstellanlagen
  - Zentraler Platz der Stadt → Aushängeschild!
  - Lieferverkehr hat keinen Platz
  - Durchgangsverkehr in verkehrsberuhigtem Bereich
  - Parksuchverkehr
- **Maßnahmen**
  - Reduzierung und Verlagerung der Parkstände (langfristig)

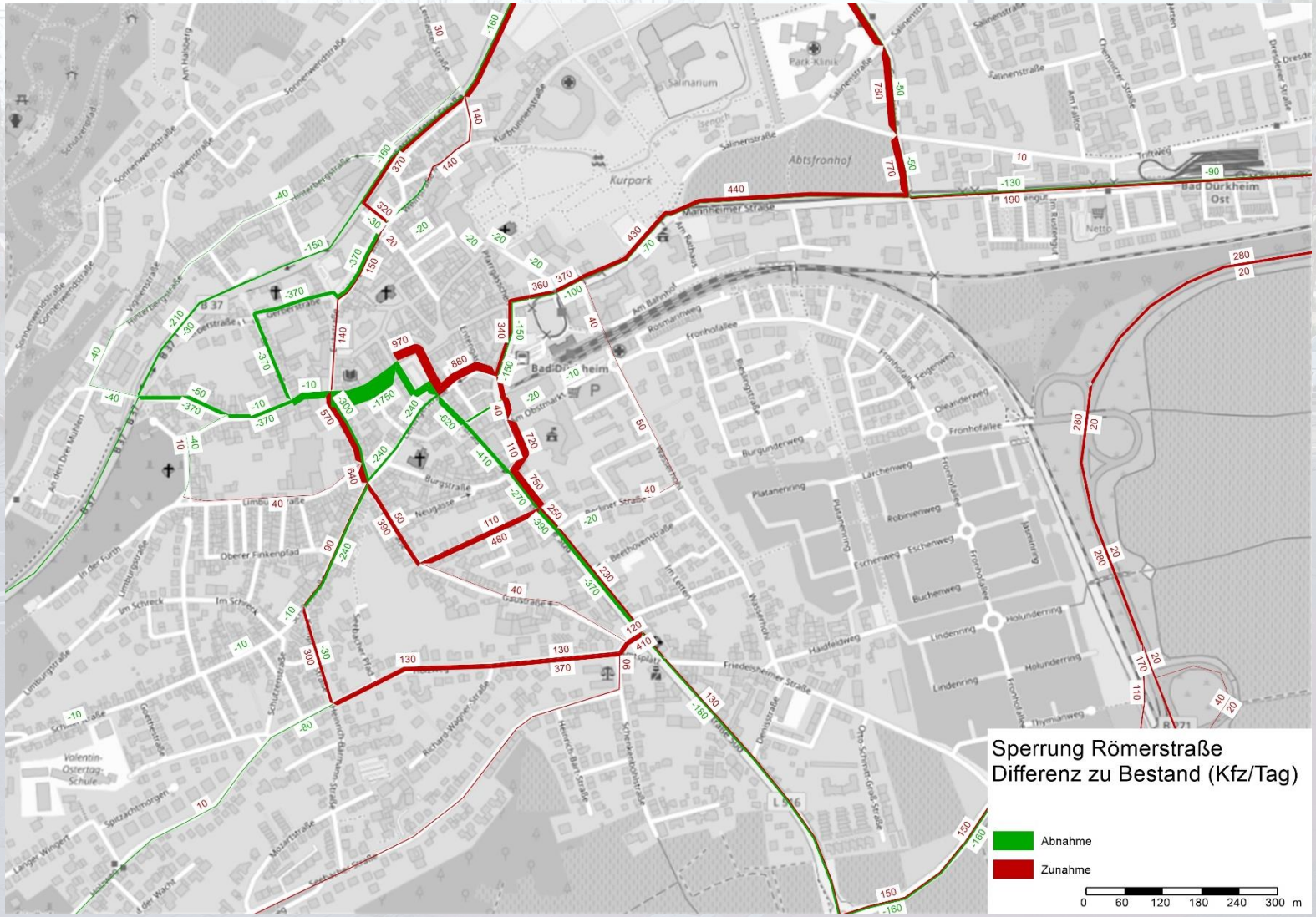
Stadtplatz

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Hohe bis sehr hohe Auslastung des vorhandenen Parkraums
  - widerrechtliches Parken
  - Ruhender Kfz-Verkehr beansprucht viel Raum
  - Radverkehr hat keine Abstellanlagen
  - Zentraler Platz der Stadt → Aushängeschild!
  - Lieferverkehr hat keinen Platz
  - Durchgangsverkehr in verkehrsberuhigtem Bereich
  - Parksuchverkehr

- **Maßnahmen**
  - Durchfahrtsverbot Römerstraße, Erweiterung der Fußgängerzone (langfristig)



Stadtplatz – Sperrung der Römerstraße für Kfz-Verkehr



- **Verlagerungswirkungen**
  - Verlagerung auf Leiningerstraße sowie weitere Umwegeverkehre, Verträglichkeit?
  - Geringeres Kfz-Zielverkehrsaufkommen auf Stadtplatz durch schlechtere Erreichbarkeit zu erwarten (Nachfrageänderung)
  - Ergänzende Maßnahmen sind zu prüfen

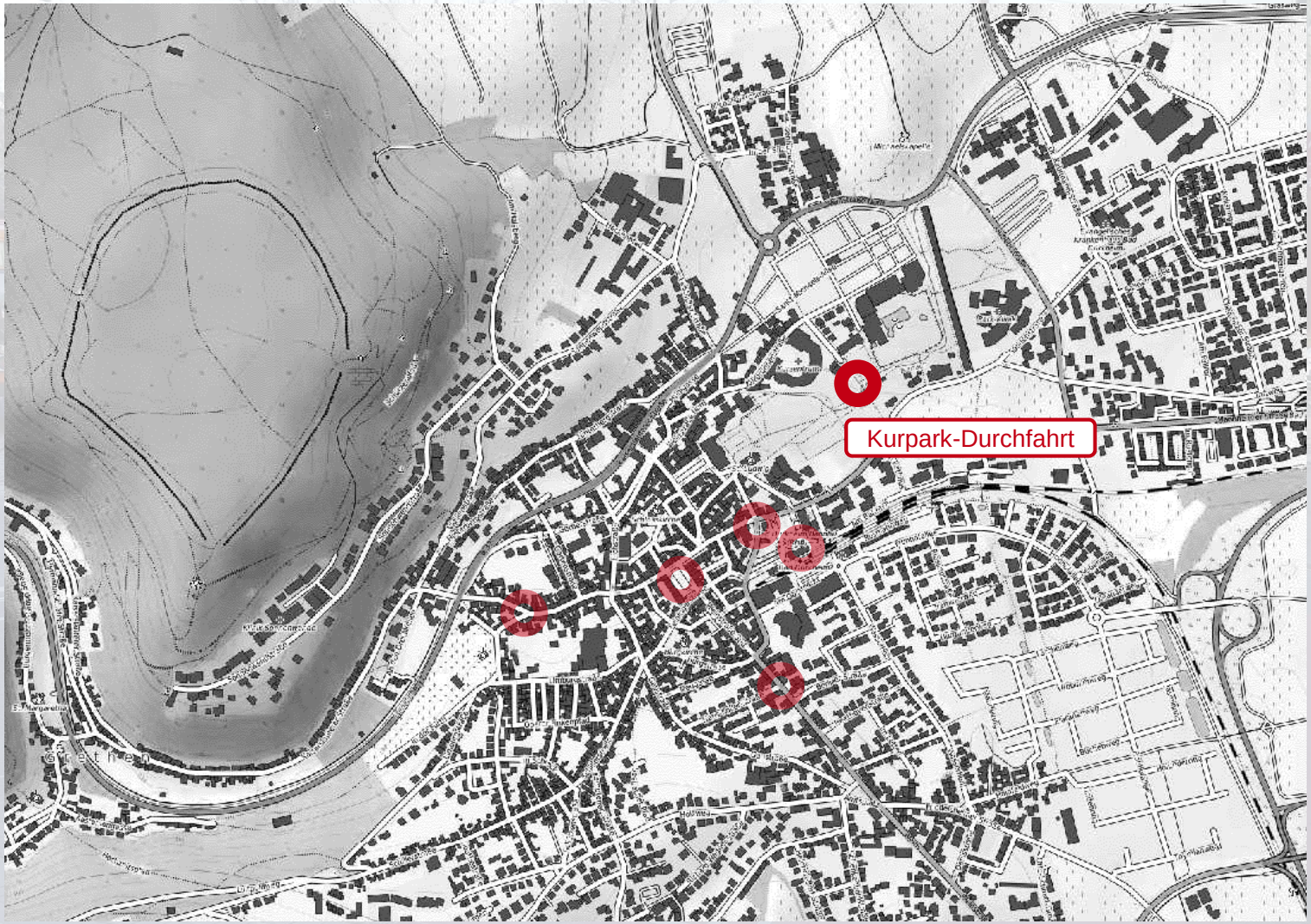
Stadtplatz – Räumliche Umgestaltung

- **Voraussetzung**
  - Verkehrsberuhigung durch Erweiterung der Fußgängerzone in die Römerstraße
- **Mögliche Elemente**
  - Begrenzung der Fahrbahn durch Bepflanzung oder Fahrradbügel
  - Nutzung von Stellplätzen für Elektrofahrzeuge (Ladestation) und Sharing-Angebote
  - Entfall von Stellplätzen für Begrünung und Nutzung durch Gastronomiebetriebe

Stadtplatz

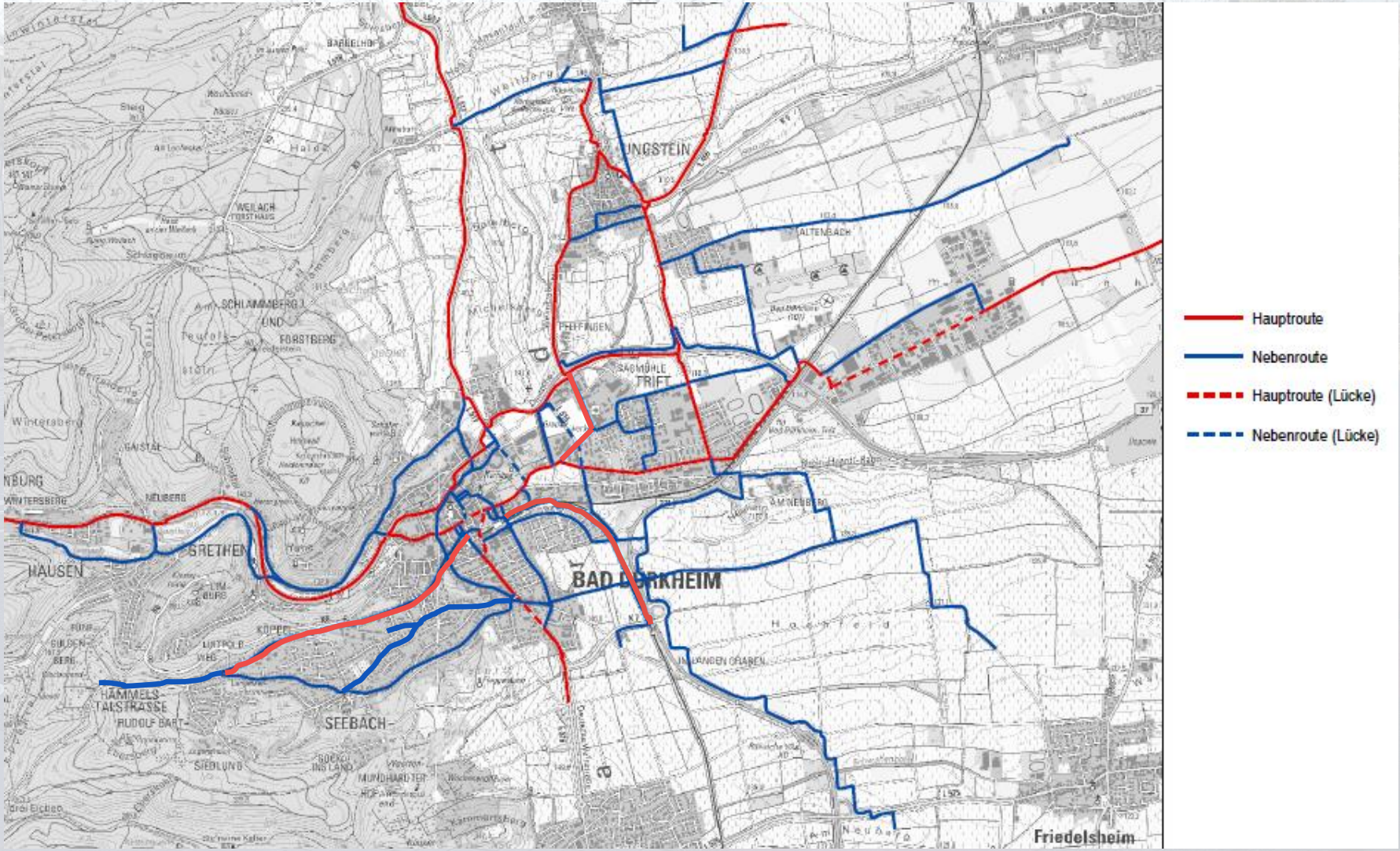
- **Folgen/Auswirkungen**
  - Verbessertes Platzangebot für Gastronomie und Auslageflächen des Einzelhandels
  - Reduzierung des Parksuchverkehrs
  - Kein Durchgangsverkehr mehr in Römerstraße und auf Stadtplatz
  - Attraktive Verbindungs- und Aufenthaltsfläche für den Fuß- und Radverkehr (umwegefreie Ost-West-Achse)
  - Besseres und vielfältigeres Mobilitätsangebot
  - Schaufenster Mobilität – Neue Mobilitätsformen sind gut sichtbar im Stadtbild
  - Verlagerung von Kfz-Verkehren auf andere Strecken

Verortung Schlüsselprojekte



Radverkehrshauptrouten

Radverkehrshauptrouten



- **Basis**
  - Radverkehrskonzept von R+T
  - Analyse der Verbindungen zwischen allen Stadtteilen
- **Erweiterung**
  - Hauptrouten:
    - Schillerstraße/Karl-Räder-Allee
    - Salinenstraße – Dr.-Kaufmann-Straße
    - Fuß-/Radweg und Brücke entlang Bahnlinie
  - Nebenrouten:
    - Hammelstalstraße
    - Holzweg – Eduard-Jost-Straße

Kurpark-Durchfahrt

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Keine Durchfahrt mit dem Fahrrad durch den Kurpark
  - Für den Radverkehr bestehen große Umwege in Nord-Süd-Richtung (ca. 700 m)
  - Verbindungsstrecke Wurstmarktparkplatz – Stadtverwaltung/Bahnhof
  - Keine Hauptstrecke des Alltagsverkehrs aufgrund der Lage der Wohngebiete → keine hohen Belastungen durch Radverkehr erwartet
  - Weg ist ausreichend dimensioniert für gemeinsame Benutzung durch Fußgänger und moderate Belastungen durch Radverkehr

Kurpark-Durchfahrt

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Keine Durchfahrt mit dem Fahrrad durch den Kurpark
  - Für den Radverkehr bestehen große Umwege in Nord-Süd-Richtung (ca. 700 m)
  - Verbindungsstrecke Wurstmarktparkplatz – Stadtverwaltung/Bahnhof
  - Keine Hauptstrecke des Alltagsverkehrs aufgrund der Lage der Wohngebiete → keine hohen Belastungen durch Radverkehr erwartet
  - Weg ist ausreichend dimensioniert für gemeinsame Benutzung durch Fußgänger und moderate Belastungen durch Radverkehr

- **Maßnahmen**
  - Öffnung der Durchfahrt für Radfahrer
  - Anbringung Schild „Rücksicht hat Vorfahrt“

PTV GROUP

The mind of movement

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit