PTV GROUP
the mind of movement

Bad Dürkheim
NACHHALTIG MOBIL

KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT BAD DÜRKHEIM

consult.ptvgroup.com

CHRISTOPH SCHULZE
BAD DÜRKHEIM, 14.03.2019

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.

Planungsgrundsätze / Ziele

- **Reduktion von Emissionen (Luftschadstoffe / Lärm)**
  - Bad Dürkheim hat als Kurort einen hohen Erholungswert wobei die Faktoren Gesundheit und Ruhe eine gewichtige Rolle spielen.
  - Eine geringe Emission von Luftschadstoffen und Lärm ist damit ein wichtiges Kriterium, um diesem Anspruch gerecht zu werden.

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit (Fokus auf schwache Verkehrsteilnehmer)**
  - Viele Straßen in Bad Dürkheim zeichnen sich durch für die Pfalz typische verwinkelte und enge Gassen mit schmalen Querschnitten aus.
  - Eine verkehrssichere Ausgestaltung dieser Strecken ist wichtig, um dort für alle Verkehrsteilnehmer ein sicheres Fortbewegen zu gewährleisten.

Planungsgrundsätze / Ziele

- **Verbesserung der Erreichbarkeit (lokal / regional)**
  - Bad Dürkheim befindet sich in der Metropolregion Rhein-Neckar im Einzugsbereich mehrerer Großstädte. Innerhalb der Stadt ist die Nahmobilität mit ihren kurzen Wegen von großer Bedeutung.
  - Eine gute Erreichbarkeit der lokalen und regionalen Ziele ist durch komfortable, direkte und widerstandsarme Verbindungen zu erreichen.

- **Reduktion vermeidbarer Fahrten**
  - Die Innenstadt sowie die zahlreichen Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen stellen sensible Gebiete dar, die es zu schützen gilt.
  - Eine Reduktion des Verkehrs auf ein Minimum kann diese schützenswerten Gebiete von vermeidbaren Emissionen weitgehend freihalten.

Planungsgrundsätze / Ziele

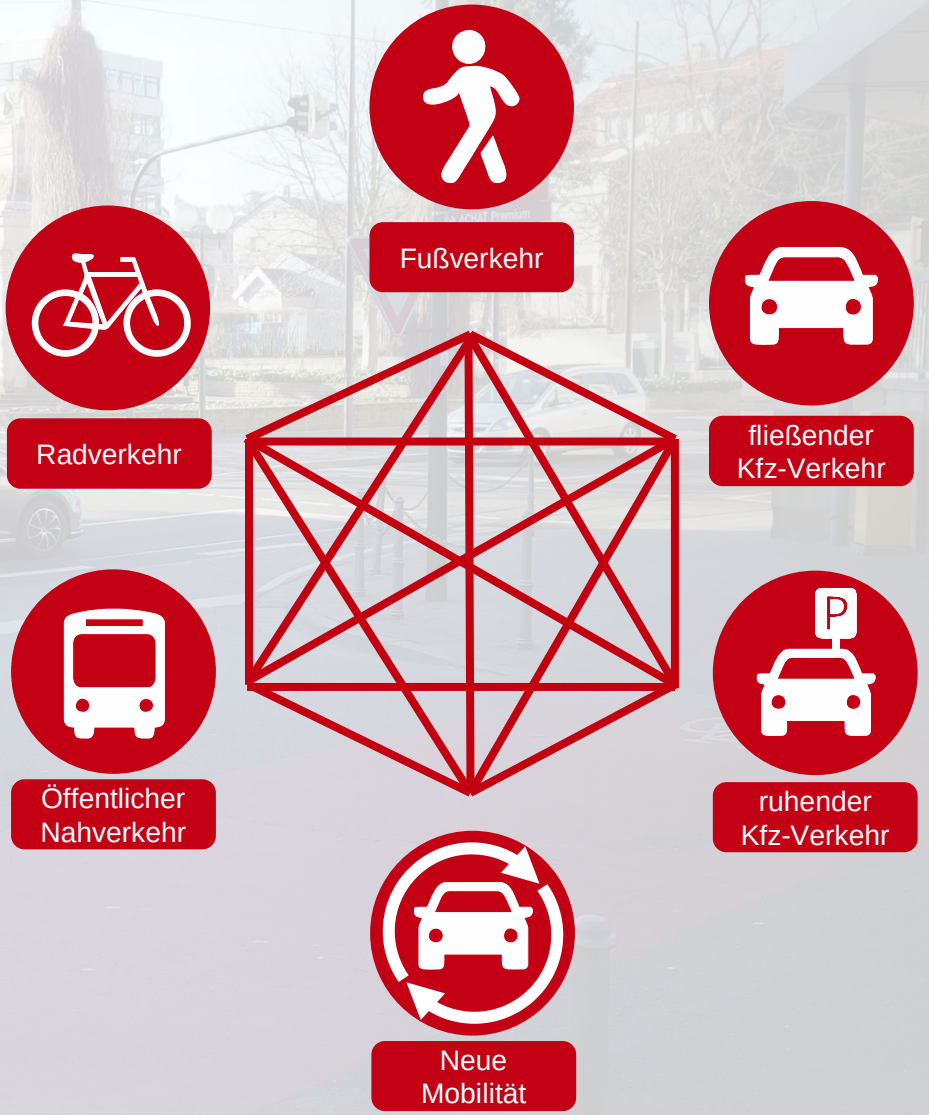
- **Steigerung der Aufenthaltsqualität / Attraktivierung des Stadtraums**
  - Bad Dürkheim ist als Kurstadt an der Weinstraße ein wichtiges Ziel für den Tourismus, bietet aber auch für seine Einwohner einen attraktiven Wohnort.
  - Eine hohe Qualität des Stadtraums mit attraktiven Straßenräumen kann den Tourismus- und Wohnstandort Bad Dürkheim stärken.

- **Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes**
  - In Bad Dürkheim bestehen aufgrund seiner Kompaktheit zu vielen zentralen Zielen kurze Wege.
  - Eine Verlagerung vieler Wege auf den Fuß- und Radverkehr sowie den Öffentlichen Nahverkehr bietet ein hohes Potenzial.

Planungsgrundsätze / Ziele

- **Konsistente zusammenhängende Straßenraumgestaltung**
  - Die Straßenräume in der Stadt sind sehr vielfältig und differenzieren sich von engen Gassen bis hin zu breiten Hauptverkehrsstraßen aus.
  - Für eine sichere und verständliche Nutzung der Straßen für alle ist eine einheitliche und durchgehende Führung für alle Verkehrsteilnehmer unabdingbar.

LEITLINIEN


Fußverkehr
Radverkehr
fließender Kfz-Verkehr
Öffentlicher Nahverkehr
ruhender Kfz-Verkehr
Neue Mobilität

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

Leitlinien Radverkehr

RA1. Bestimmung eines Radwegenetzes mit einheitlichen Anforderungen an den Radwege-Entwurf

Ein nachhaltiges und vollständiges Konzept zur Radwegeführung benötigt neben der Definition von Hauptrouten Anforderungen an die gesamte Netzkonzeption bezüglich der gleichberechtigten Nutzung des Straßenraums, einer intuitiven Verständlichkeit der Radwegeführung und Sicherheitsmaßnahmen.
Mögliche Instrumente dafür sind:

- Anforderungsdefinition zur Führungsform:
  - Bei Tempo 50: beidseitiger Radfahrstreifen oder eigenständiger Radweg; Minimallösung an Engstellen: Schutzstreifen
  - Bei Tempo 30: Mischverkehr oder kombiniertes Angebot (+ Piktogramme)
- Bestimmung von sonstigen Anforderungen an Haupt- und Nebenrouten (Führung + Markierung an Querungen und Engstellen, Winterdienst, Beleuchtung, Richtungsbeschilderung)

Leitlinien Radverkehr

RA2. Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern

Da die Zeit der wichtigste Faktor bei der Verkehrsmittelwahl ist, müssen Radwegeverbindungen möglichst direkt und widerstandsarm sei, so dass auf Kurzstrecken das Verkehrsmittel Fahrrad attraktiver als der Pkw ist.

Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

- Öffnen von direkten Wegeverbindungen
- Aufhebung der Benutzungspflicht auf geteilten Geh- und Radwegen
- Mitbenutzung landwirtschaftlicher Wege
- Einbahnstraßen freigeben
- Häufiges Wechseln der Führungsform und Führen über Fußgänger-Infrastruktur vermeiden

Leitlinien Radverkehr

RA3. Verbesserung des Fahrradparkens

Qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten bilden neben dem Streckennetz eine wichtige Grundlage für die Attraktivierung des Radverkehrs. Gute Parkmöglichkeiten sind zudem zentral für den Erfolg von B+R-Angeboten. Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

- Hochwertige Abstellanlagen an zentralen Orten
- Hochwertige, überdachte Abstellanlagen u.a. mit abschließbaren Boxen an Umsteigepunkten
- Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe von wichtigen Zielen des Radverkehrs (Geschäfte, Supermärkte, touristische Ziele)

Leitlinien Radverkehr

RA4. Radverkehr sichtbarer machen und Image verbessern

Es ist wichtig das Verkehrsmittel Fahrrad in den Fokus des (Alltags-)Verkehrs in Bad Dürkheim zu rücken. Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

- Sichtbarere Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen wie Markierungen, Piktogramme
- Pedelec-Aktionen / Kauf-Anreize
- Pedelec-Verleihsystem, u.a. für Nutzung durch Touristen
- Informationsmaterial über Rad-Infrastruktur
- Unterstützung der Umsetzung eines barrierefreien Radwegenetzes (ergänzt!)

Leitlinien Fußverkehr

Fußwegenetz definieren und verbessern

Platzangebot für Fußgänger erhöhen

Herstellung von **Barrierefreiheit**

Leitlinien Fußverkehr

FU1. Fußwegenetz definieren und verbessern

Direkte, umwegfreie Wege sind für den Fußverkehr besonders wichtig. Fokus ist das Herstellen direkter und sicherer Fußwegeverbindungen zwischen allen zentralen Einrichtungen.

Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

- Fußwegehauptrouten definieren und priorisiert ausbauen
- Fußgängerüberwege einrichten wo sie fehlen und verbessern wo sie unzureichend sind
- Vollständige und einheitliche Beschilderung entlang der Hauptrouten einrichten
- Schulwegpläne bei Planung beachten und Maßnahmen umsetzen
- Regelmäßigen Fußverkehrs-Check durchführen → Einbeziehung der Bürger in die ständige Weiterentwicklung
- Einbindung und Stärkung der touristischen Rund- und Wanderwege (ergänzt!)

Leitlinien Fußverkehr

FU2. Platzangebot für Fußgänger erhöhen

Jede Stadtstraße soll auch für Fußgänger sicher begehbar sein. Daher sind Gehwege hinreichend zu dimensionieren und insbesondere Engstellen verkehrssicher auszugestalten. Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

- Gehwege ausbauen, möglichst auf Regelbreite
- gemeinsame Geh- und Radwege mit Nutzungspflicht vermeiden
- Umgestaltung von Eng- und Konfliktstellen z.B. nach Shared-Space-Gedanken
- Einbeziehung von Bewohnern, insbes. Kindern, in die Verkehrsplanung zur Weiterentwicklung und Aufwertung freier Straßenflächen als öffentlich nutzbaren Raum (Bsp.: Konzept „Bespielbare Stadt“)

Leitlinien Fußverkehr

FU3. Herstellung von Barrierefreiheit

Mobilitätseingeschränkte Personen dürfen nicht von der gleichberechtigten Verkehrsteilnahme ausgeschlossen werden, dies gilt besonders bei Querungen des Kfz-Stroms. Daher soll die gleichberechtigte Nutzung des Verkehrsraumes für alle Personengruppen ermöglicht werden (z.B. durch Umsetzen der Richtlinien zur innerstädtischen Barrierefreiheit). Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

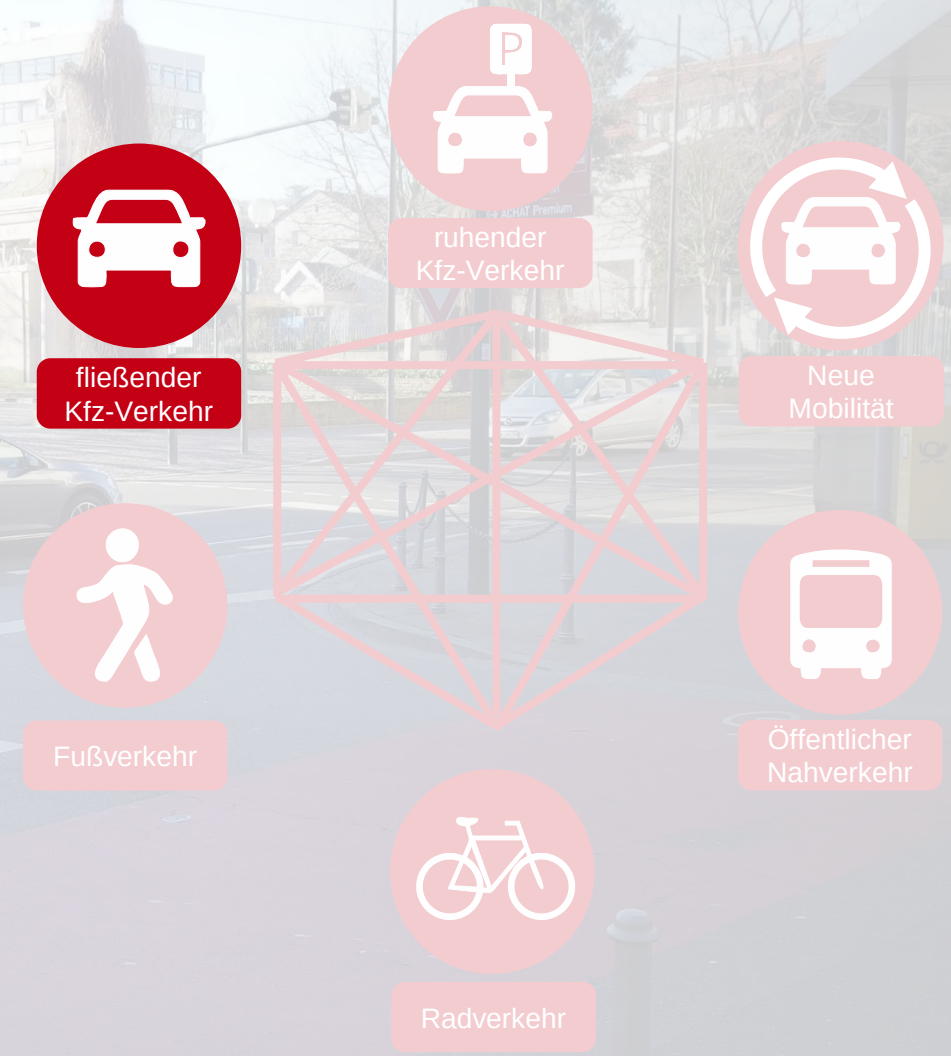
- Bürgersteige absenken und Blindenleitlinien einrichten
- Lichtsignalanlagen und Querungshilfen behindertengerecht umrüsten
- ÖV-Haltestellen behindertengerecht ausbauen (Bsp.: Busbahnhof, Straßenbahn-Haltestellen)
- Blinden-Audit

Leitlinien fließender Kfz-Verkehr

Senkung des **Geschwindigkeitsniveaus** auf Erschließungsstraßen

Reduktion des vermeidbaren **Verkehrs** in der Innenstadt

Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer



Leitlinien fließender Kfz-Verkehr

KF1. Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen

Erschließungsstraßen ohne Verbindungsfunktion müssen durch eine passende bauliche Ausgestaltung und eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h verkehrsberuhigt sein. Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

- Einführung von Tempo 30, mit/ohne Vorfahrtberechtigung
- Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, z.B. Fahrgassenversätze
- Geschwindigkeitskontrollen

Leitlinien fließender Kfz-Verkehr

KF2. Reduktion des vermeidbaren Verkehrs in der Innenstadt

Das Straßennetz bedarf einer geringen Durchlässigkeit in der Innenstadt und Umlenkung von Verkehren auf verträgliche Routen wie die Bundesstraßen. Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

- Prüfung und Erweiterung von Einbahnstraßenregelungen
- Prüfung von Durchfahrtsverboten bzw. Erweiterung der Fußgängerzone
- Lenkung des Parksuchverkehrs auf die Parkplätze außerhalb der Innenstadt
- Verstetigungsmaßnahmen auf den Ortsumgehungsstraßen

Leitlinien fließender Kfz-Verkehr

KF3. Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer

In Straßenräumen sind für alle Verkehrsteilnehmer attraktive und ausreichende Flächen auszuweisen. Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

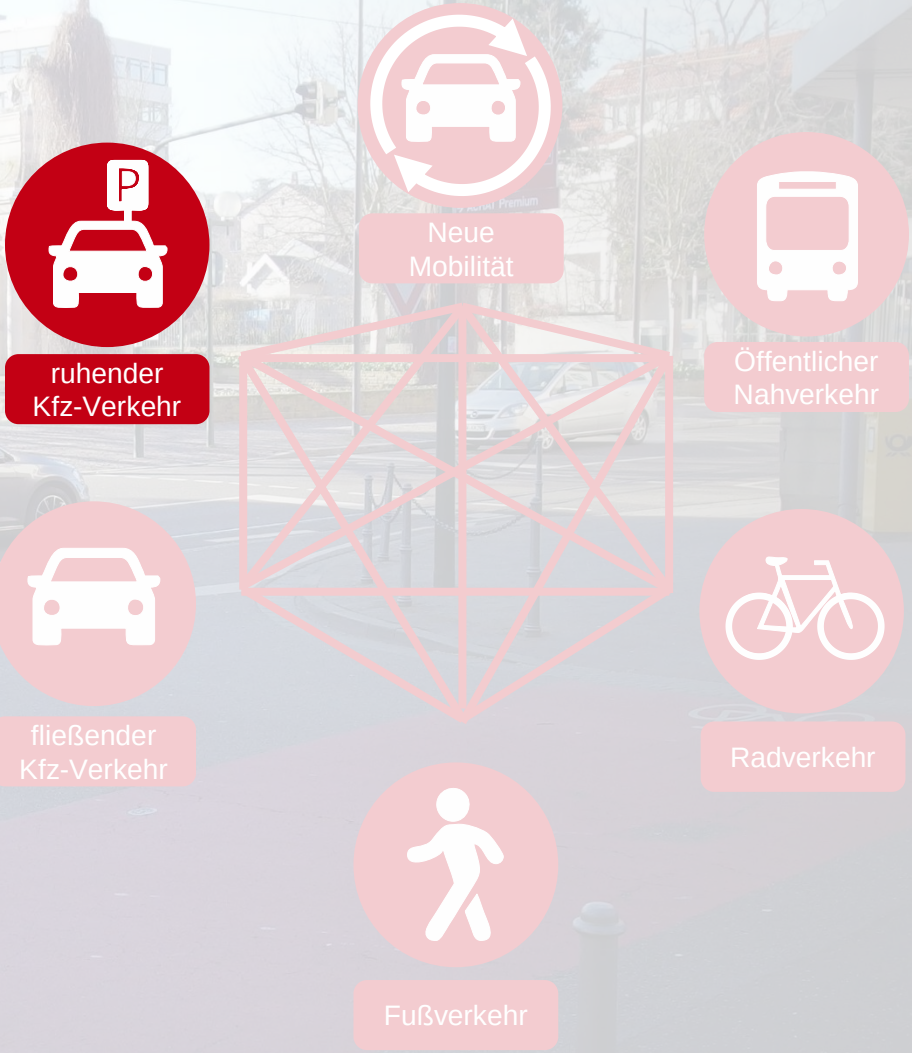
- Reduktion der Fahrbahnbreite zu Gunsten der Seitenräume
- Verbreiterung und Definierung der Seitenräume
- Parken auf Gehwegen vermeiden und / oder verträglich gestalten
- Straßenumbau infolge von Umwidmung (Bsp.: B271 in Ungstein)

Leitlinien ruhender Kfz-Verkehr

Steuerung der **Parksuchverkehre**

Ordnung des Kfz-Parkens im öffentlichen Straßenraum

Verhinderung **widerrechtlichen** Parkens



Leitlinien ruhender Kfz-Verkehr

KR1. Steuerung der Parksuchverkehre

Parksuchverkehre müssen auf die vorhandenen, freien und umfeldverträglichen Parkstände frühzeitig geleitet werden. Dabei sollen die Außenparkplätze gestärkt werden. Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

- Parkleitsystem zur Stärkung der Außenparkplätze, ggf. Erweiterung auf Parkhäuser
- Parkleitsystem für Veranstaltungen
- Hierarchiekonzept des Parkraums, Parkdauer im Innenstadtbereich verkürzen (Zeit + Geld)

Leitlinien ruhender Kfz-Verkehr

KR2. Ordnung des Kfz-Parkens im öffentlichen Straßenraum

Öffentlicher Straßenraum steht allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen zu. Wo der ruhende Verkehr andere Verkehrsteilnehmer unverhältnismäßig gefährdet oder einschränkt, sollte mit Hilfe einer passenden baulichen Ausgestaltung und weiterer Regelungen eine Ordnung und Reduktion des ruhenden Verkehrs erreicht werden. Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

- Parken auf Gehwegen vermeiden oder verträglich gestalten
- Parken auf Plätzen besser strukturieren, reduzieren oder verlagern
- Einrichtung von Lieferzonen
- Erhöhung der Parkgebühren insbesondere im öffentlichen Straßenraum
- Parkdauer im öffentlichen Straßenraum auf Kurzzeitparker ausrichten

Leitlinien ruhender Kfz-Verkehr

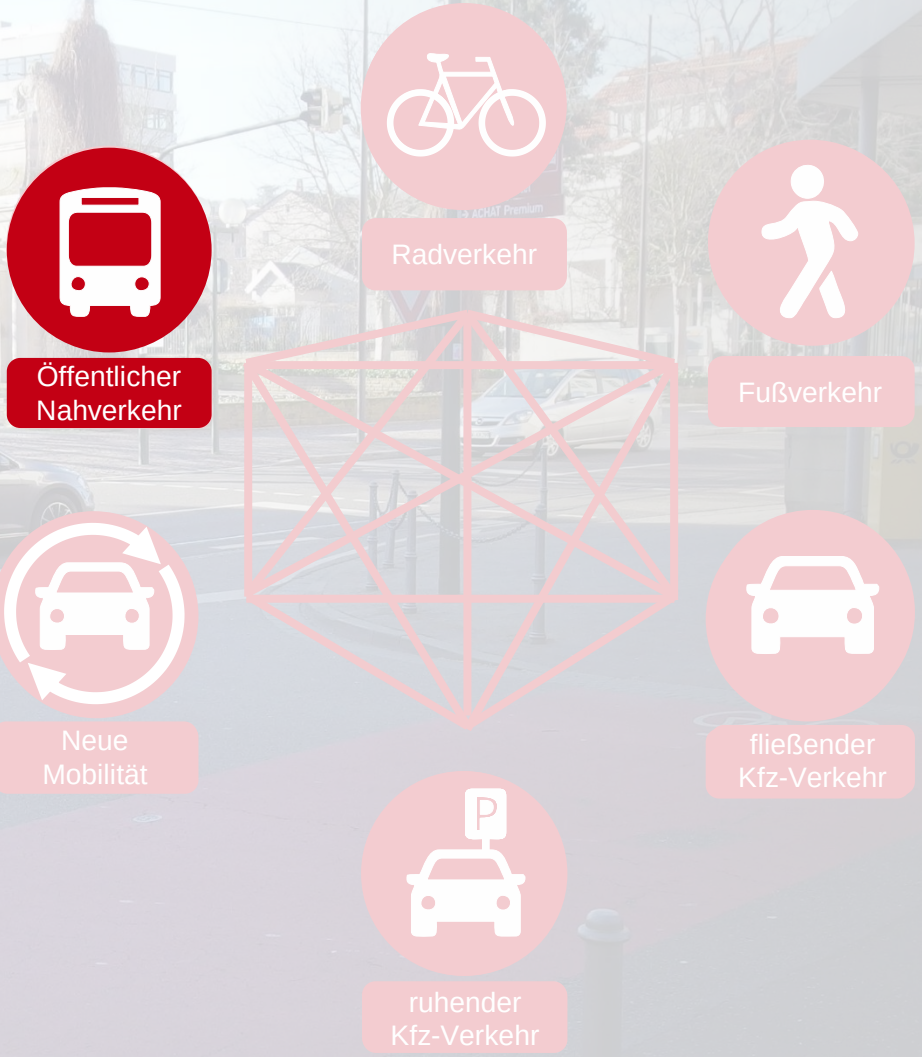
KR3. Verhinderung widerrechtlichen Parkens

Eine ausreichende Verfügbarkeit von innenstadtnahem Parkraum soll durch eine konsequente Parkraumüberwachung und mit Hilfe baulicher Maßnahmen erreicht werden. Eine Erweiterung des Parkraums ist aufgrund ausreichender Kapazitäten nicht zielführend. Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

- Parkraumüberwachung insbesondere hoch ausgelasteter Parkflächen
- Bauliche Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens außerhalb der markierten Flächen
- Einführung eines elektronischen Parkscheins - „Handy-Ticket“

Leitlinien Öffentlicher Nahverkehr

Attraktivierung des
Öffentlichen Nahverkehrs



Leitlinien Öffentlicher Nahverkehr

ÖV1. Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs

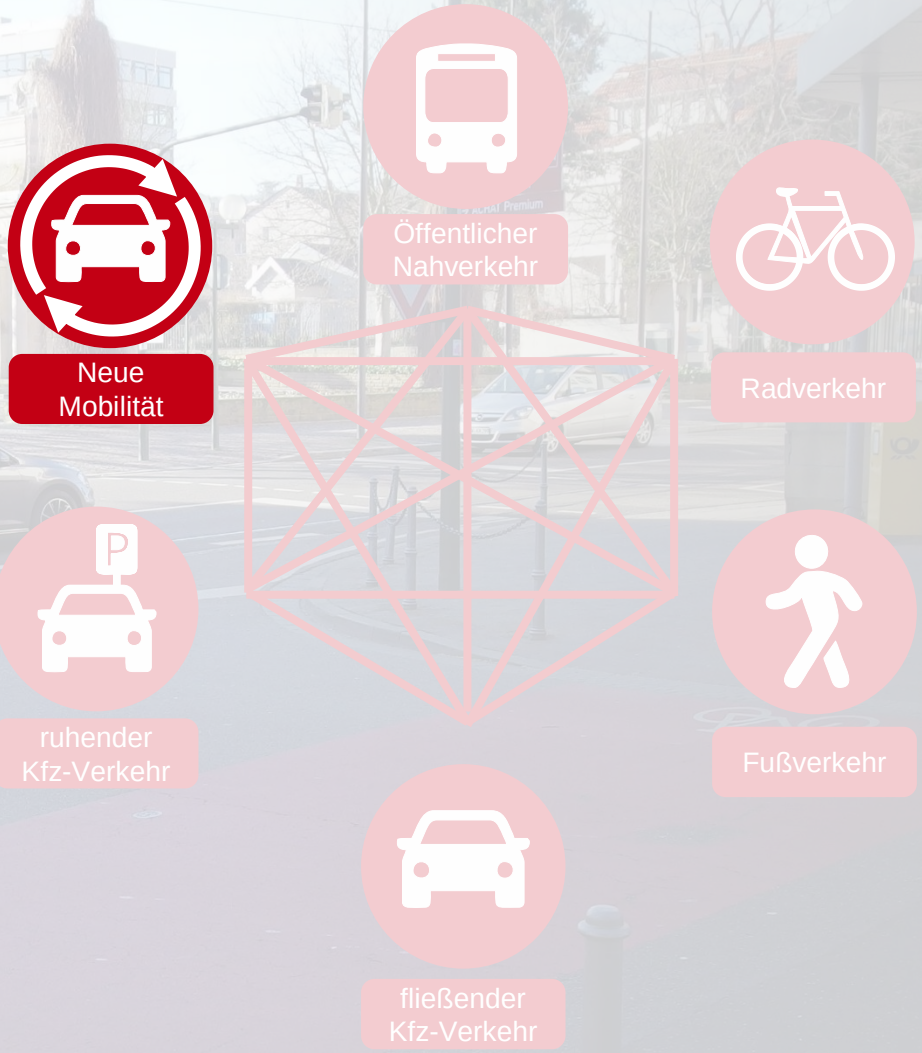
Ein attraktives und zum Auto konkurrenzfähiges Angebot auf städtischen und regionalen Verbindungen ist der Anspruch an den Öffentlichen Nahverkehr. Er bildet einen wichtigen Bestandteil und elementares Bindeglied im Umweltverbund. Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

- Beschleunigung der SPNV-Verbindung an die umliegenden Oberzentren (Einflussnahme)
- Bedienung aller Stadtteile mit dem städtischen Busverkehr
- Bessere Bedienung der Stadtteile in den Schwachverkehrszeiten und am Wochenende (Busverkehr)
- Einführung regelmäßiger und auf den SPNV abgestimmter Abfahrtszeiten (Busverkehr)
- Qualitativ hochwertige Ausstattung (hochfrequentierter) Haltestellen
- Anschaffung von Bussen mit alternativen Antriebstechnologien

Leitlinien Neue Mobilität

Förderung **Ride-Sharing**

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



Leitlinien Neue Mobilität

SH1. Förderung Ride-Sharing

Angebote des Ride-Sharings stellen eine Ergänzung der Mobilitätsangebote im Alltagsverkehr wie dem Arbeitsweg und für Besucherverkehre dar. Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

- Mitfahrerparkplatz
- Mitfahrerbänke
- Zusammenarbeit mit großen Unternehmen zur Förderung des Ride-Sharings aufnehmen
- Information und Kooperation im Zusammenhang mit Ride-Sharing fördern

Leitlinien Neue Mobilität

SH2. Förderung der Elektromobilität und Intermodalität

Durch ein integriertes Konzept zur Kopplung flexibler Mobilitätsangebote mit dem ÖV werden emissionsfreie Mobilität und der Nahverkehr gestärkt. Durch testweise Nutzung elektrischer Fahrzeuge kann das System auch als Werbung für Elektromobilität im Privatbesitz fungieren. Mögliche Instrumente zur Umsetzung sind:

- „Mobilitäts-Hubs“: Konzentriertes, intermodales Angebot
- Einführung von Car-/Bike-Sharing-Systemen (mit E-Fahrzeugen)
- Förderung von Elektro-Pkw und Pedelecs (z.B. durch Information, Test-Angebote, Nutzung im städtischen Fuhrpark)
- Installation von Ladestationen für Elektro-Pkw und Pedelecs an zentralen Orten

SCHLÜSSEL-PROJEKTE

Örtliche Schlüsselprojekte

Allgemeine Schlüsselprojekte

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

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

- **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)
  - 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

- **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)
  - 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

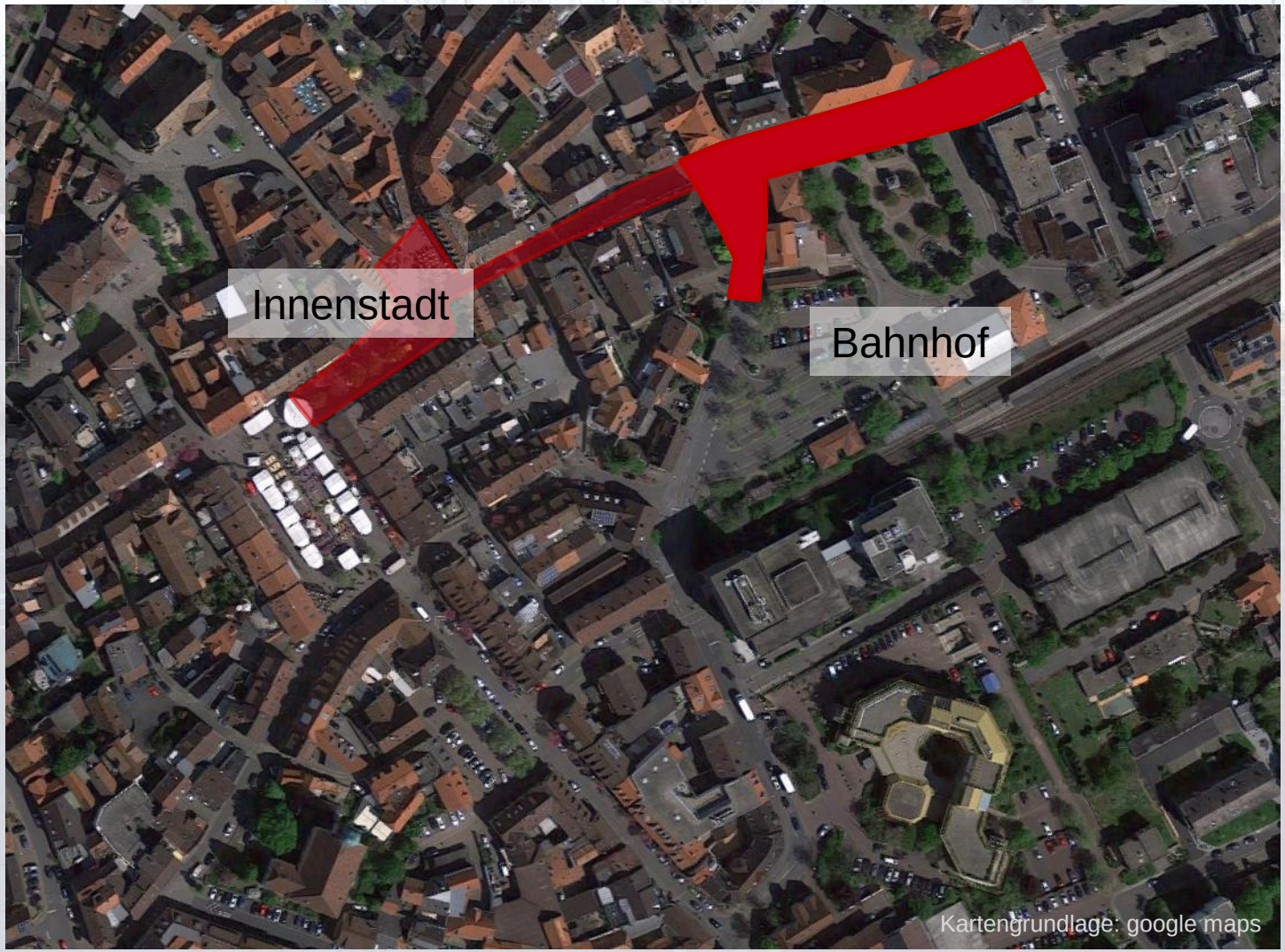
Philipp-Fauth-Straße / Mannheimer Straße

- **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 - nördlich / Mannheimer Straße

- **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

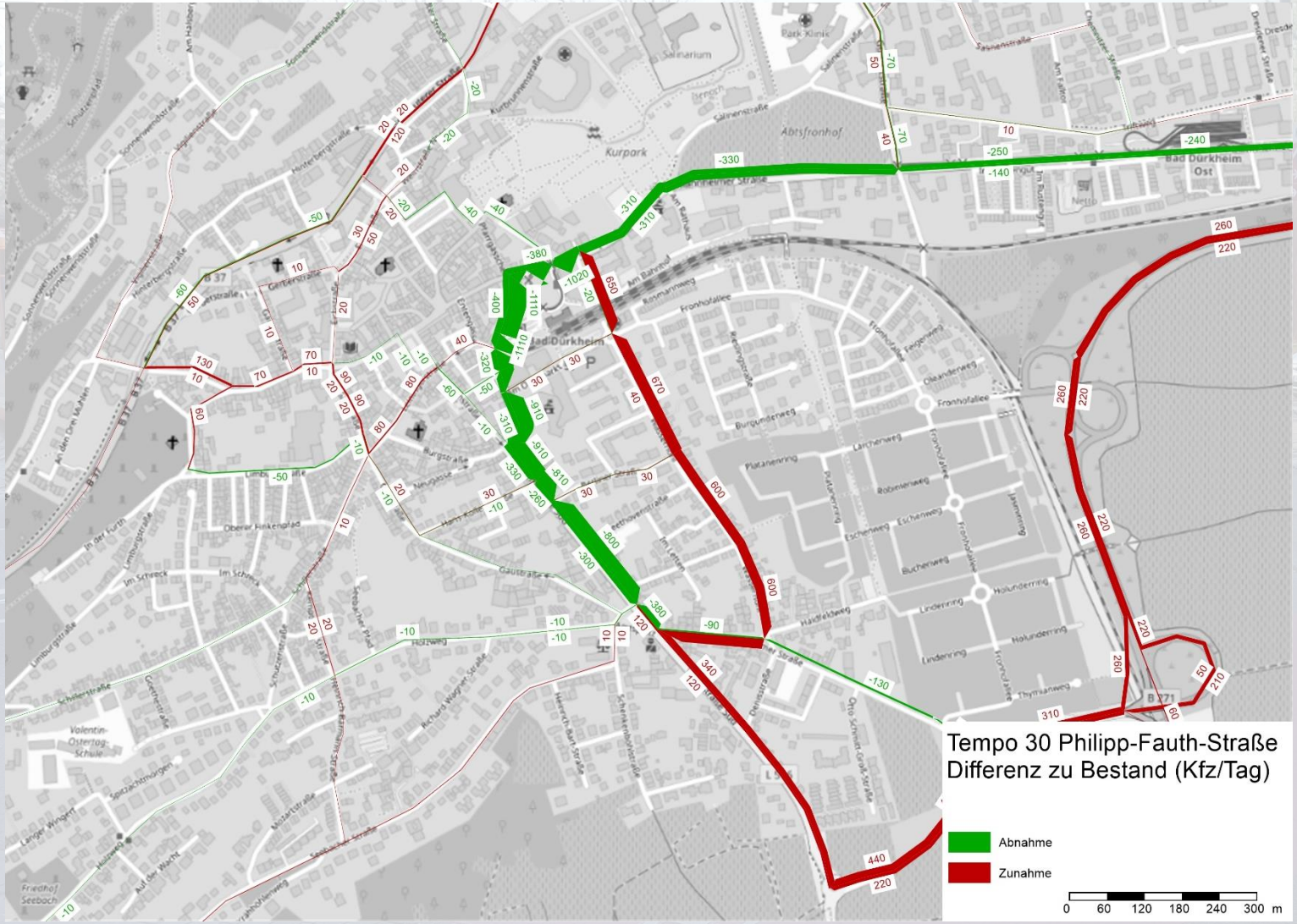
Ziel ist

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

Philipp-Fauth-Straße - nördlich / Mannheimer Straße

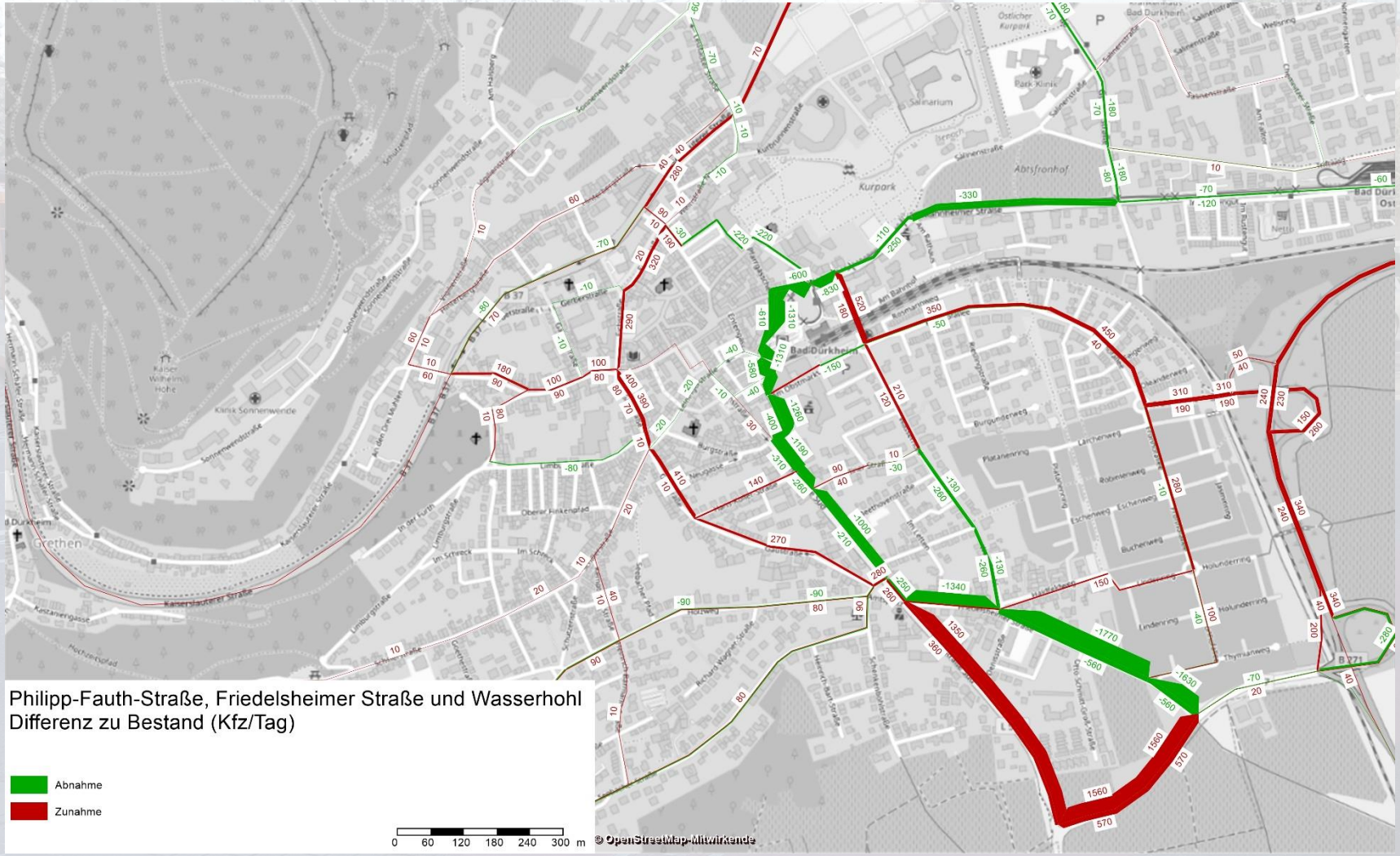
- **Folgen/Auswirkungen**
  - Geschwindigkeitsreduktion
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit
  - Fahrradverkehr kann im Mischverkehr fahren
  - Querbarkeit und Barrierefreiheit für Fußverkehr in Richtung Post und Fußgängerzone stark verbessert
  - Straßenraumaufwertung/ -ordnung, übersichtliche Gestaltung 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



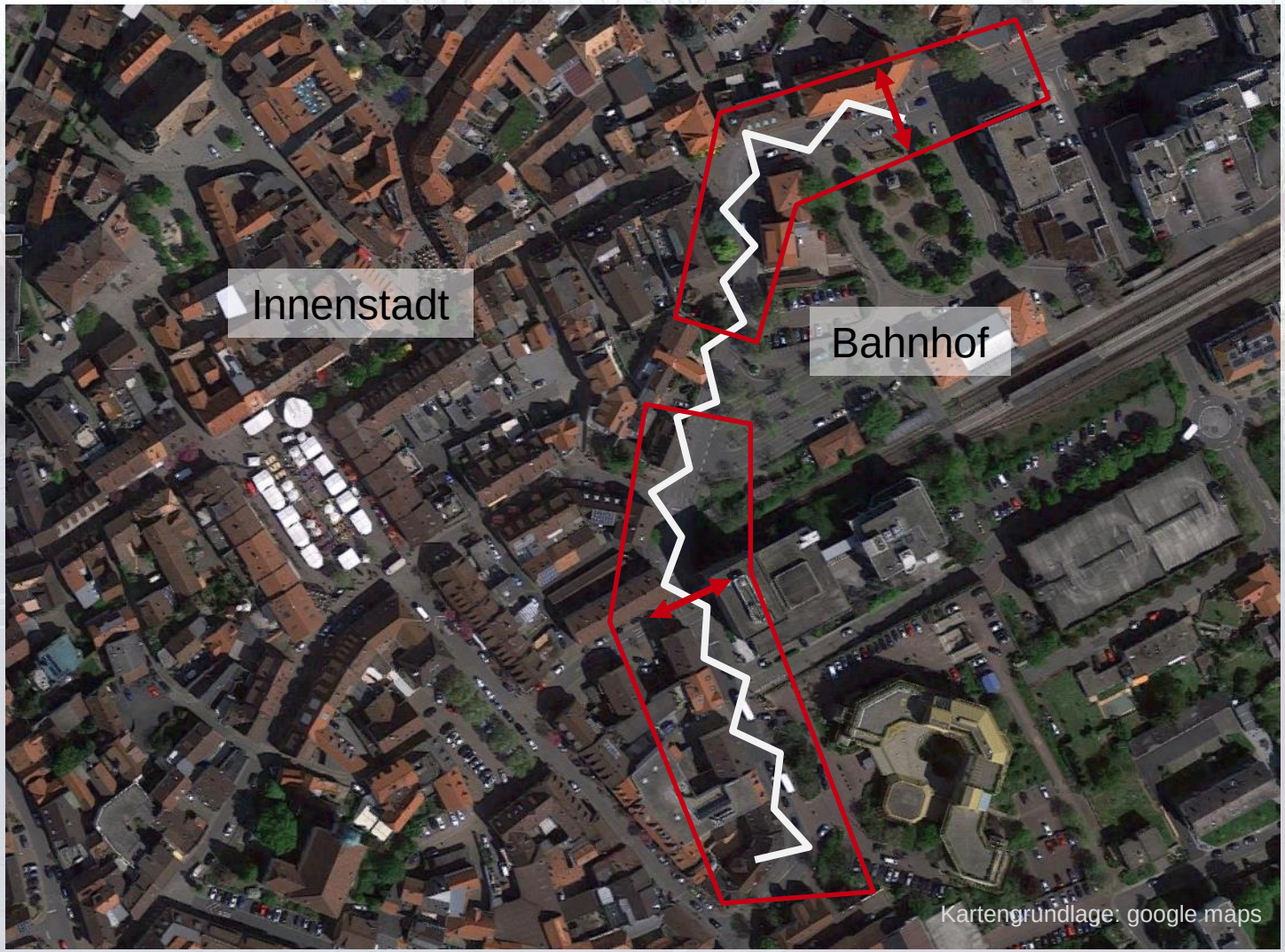
- **Philipp-Fauth-Straße**
  - ca. -15% Verkehrsaufkommen (- 1.600 Kfz/Tag)
- **Verlagerungswirkungen**
  - Verlagerung insbesondere auf B271 und in Wasserhohl

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

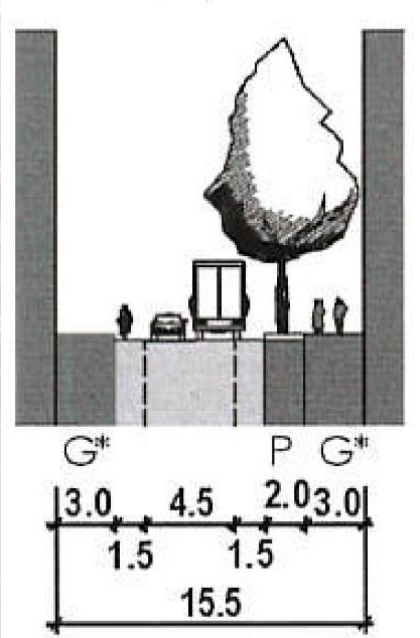
Philipp-Fauth-Straße südlich und Weinstraße Süd

- **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

- **Maßnahmen**
  - Verbreiterung der Gehwege auf Regelbreite, Reduktion der Fahrbahnbreite (kurzfristig)
  - Einrichtung von weiteren 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

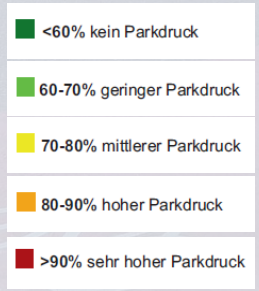
- **Folgen/Auswirkungen**
  - Stärkung der Fahrradhauptroute, Verbesserung der Verträglichkeit von Radverkehr und Kfz-Verkehr
  - Verbesserung der Querbarkeit für den Fußverkehr
  - Keine verkehrlichen Verlagerungswirkungen

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

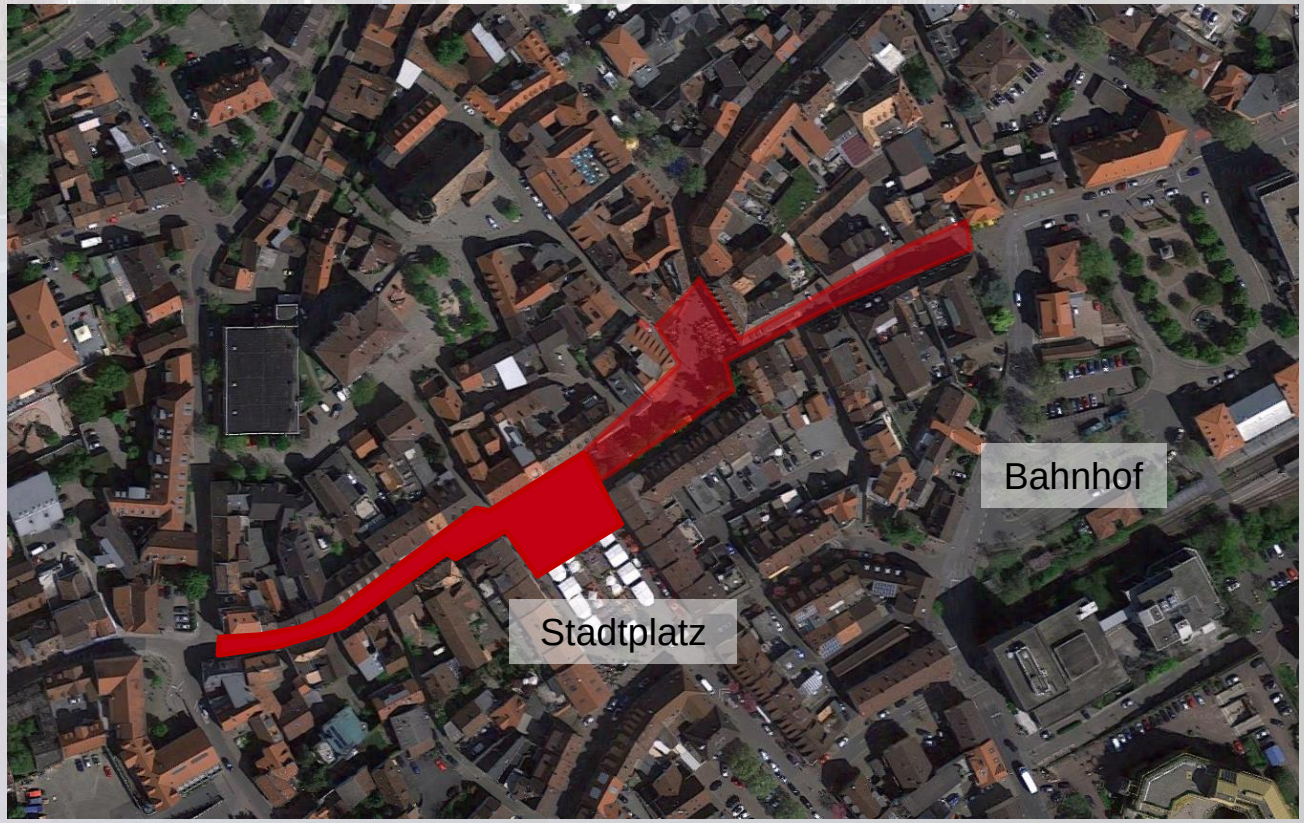
- **Maßnahmen**
  - Umleitung der Parksuchverkehre auf andere Parkplätze durch Parkleitsystem (mittelfristig)
  - Erhöhung der Parkgebühren, Ausrichtung auf Kurzzeitparker (kurzfristig)
  - Verringerung der Fahrbahnbreite zur Verhinderung des widerrechtlichen Parkens und Nutzung des entstehenden Raumes für Fußverkehr (kurzfristig)
  - Intensivierung der Parkraumüberwachung (kurzfristig)



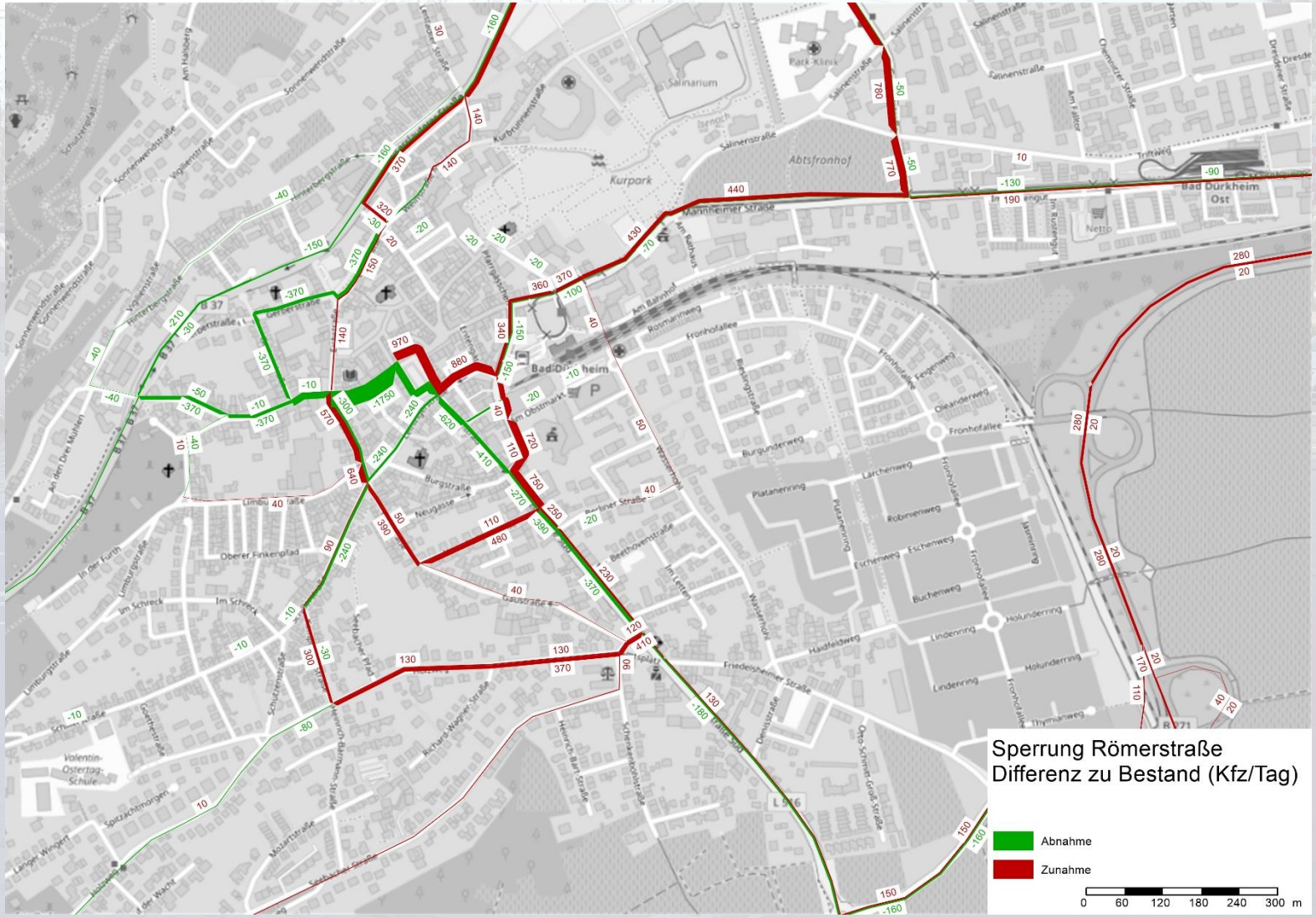
Stadtplatz

- **Maßnahmen**
  - Installation von Radabstellanlagen (kurzfristig)
  - „Mobilitäts-Hub“, konzentriertes Angebot an Mobilitätsdienstleistungen (mittelfristig)
  - Installation von Ladestationen (mittelfristig)
  - Einrichtung von Ladezonen (mittelfristig)
  - Reduzierung und Verlagerung der Parkstände (langfristig)

- **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

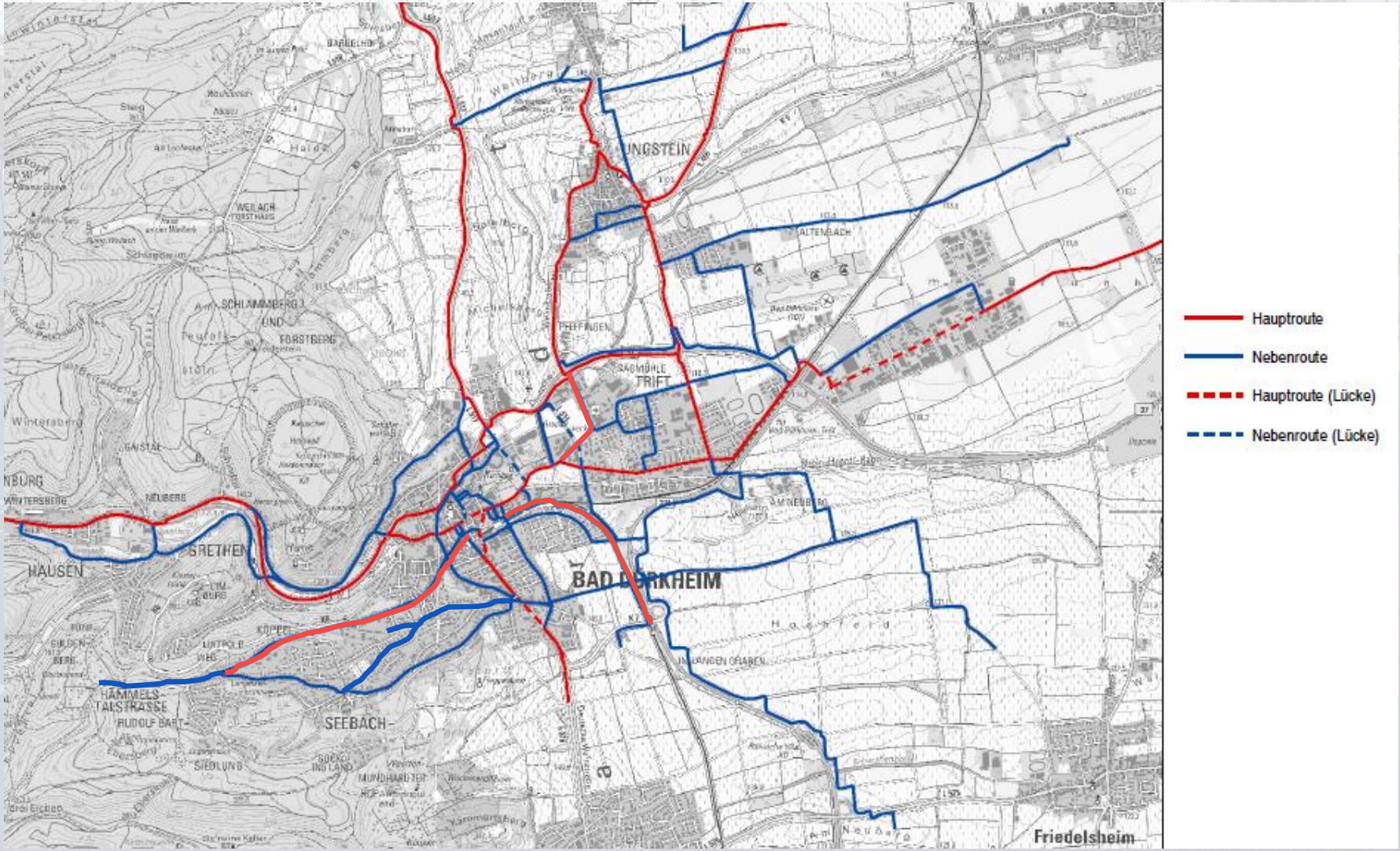
Stadtplatz – Räumliche Umgestaltung

- **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
  - Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger
  - 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

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

Radverkehrshauptrouten
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“

Fußgängerhauptrouten und Fußgängerquerungen

Grundsätzliches

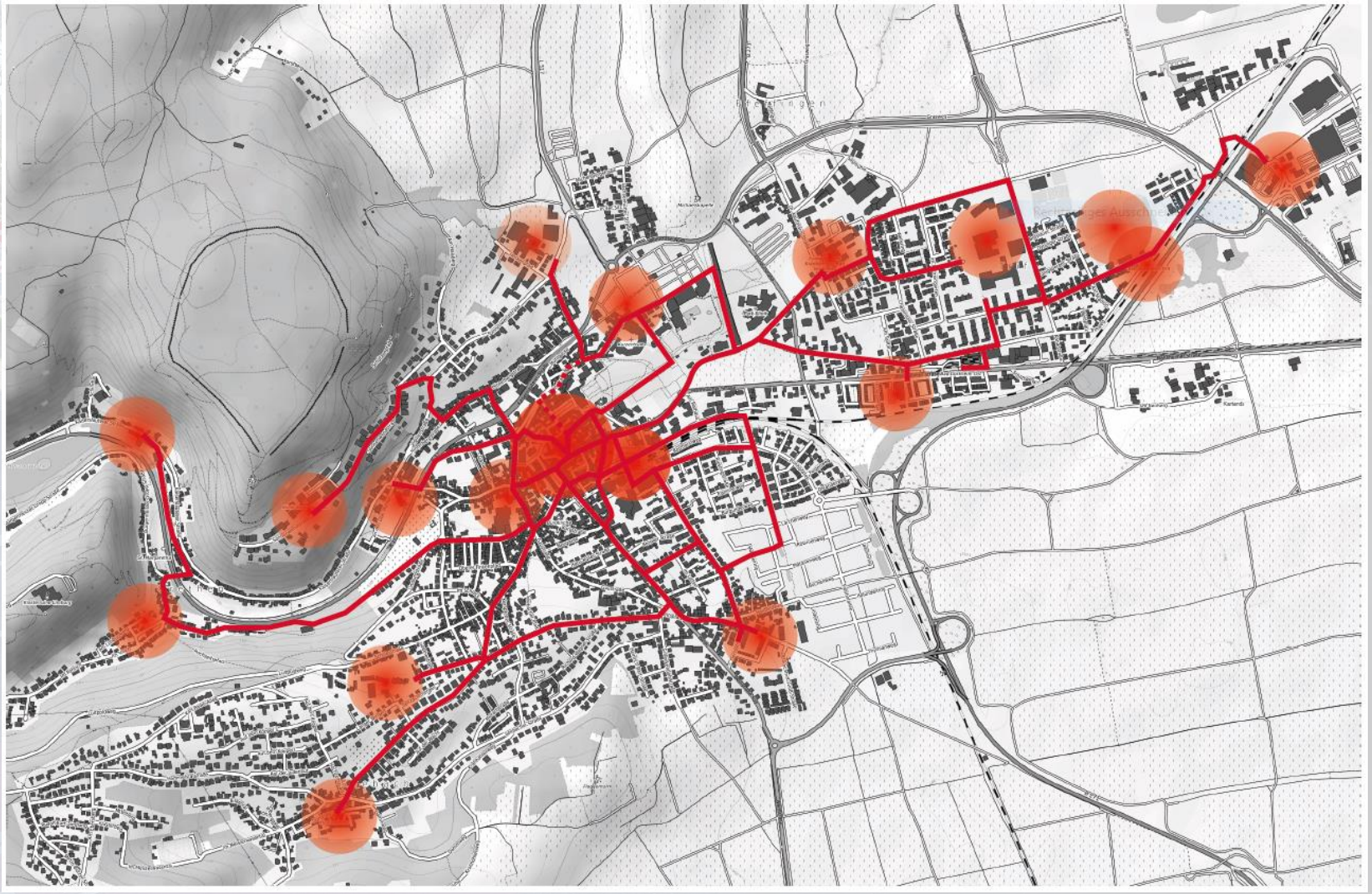
- Zu Fuß gehen stellt eine eigenständige Verkehrsart dar die auch als solche wahrgenommen werden soll. Das zu Fuß gehen sollte durch die Verkehrsinfrastruktur gefördert werden, indem die Bedürfnisse von Fußgängern umfassend bei der Planung berücksichtigt werden.
- Fußgängerhauptrouten sind Routen mit wichtiger Verbindungsfunktion und besonderen Ansprüchen an Breite und Ausgestaltung des Weges aufgrund hohen Fußgängeraufkommens und / oder besonderer Nutzungsansprüche
  - Beispiele besondere Nutzungsansprüche:
    - Beschilderung
    - Barrierefreiheit (insb. Bahnhof)
    - Geschützte Querungsstellen (insb. Schulwege)
    - Ausreichende Breite (insb. Schulwege)
    - Gute Oberflächenbeschaffenheit
    - Gute Beleuchtung
- Grundsätzlich sollten aber alle städtischen Straßen für Fußgänger sicher und umwegarm begehbar sein.

Fußgängerhauptrouten und Fußgängerquerungen

Hauptrouten

- Hauptverbindungsachsen zur Anbindung zentraler Quellen und Ziele, wie z.B. Bahnhof, Fußgängerzone, WuMa-Parkplatz, Schulen, zentrale Stadtteile

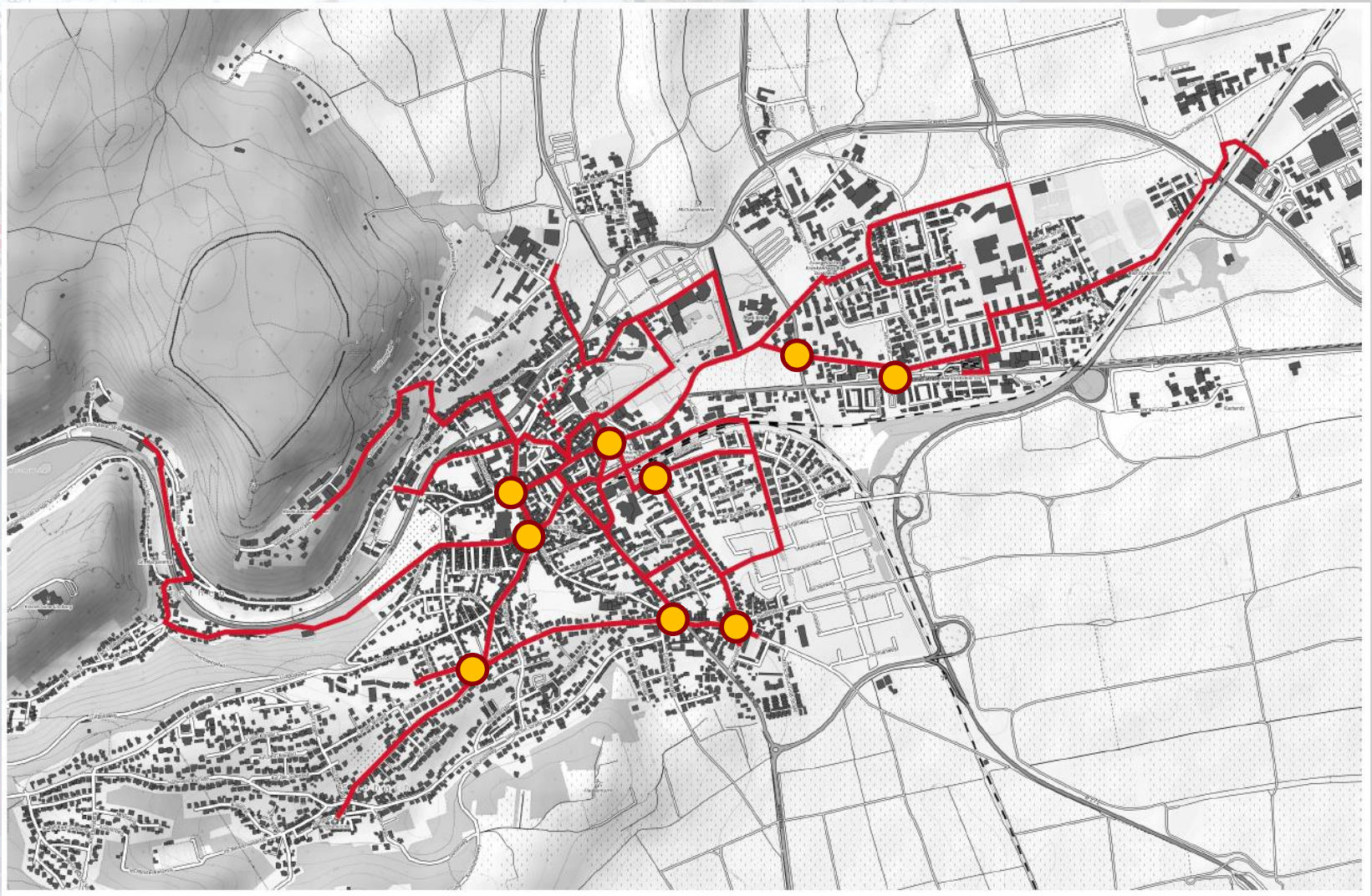
→Weiterentwicklung des Routennetzes mit Bürgern und Schulen



Fußgängerhauptrouten und Fußgängerquerungen

Querungen

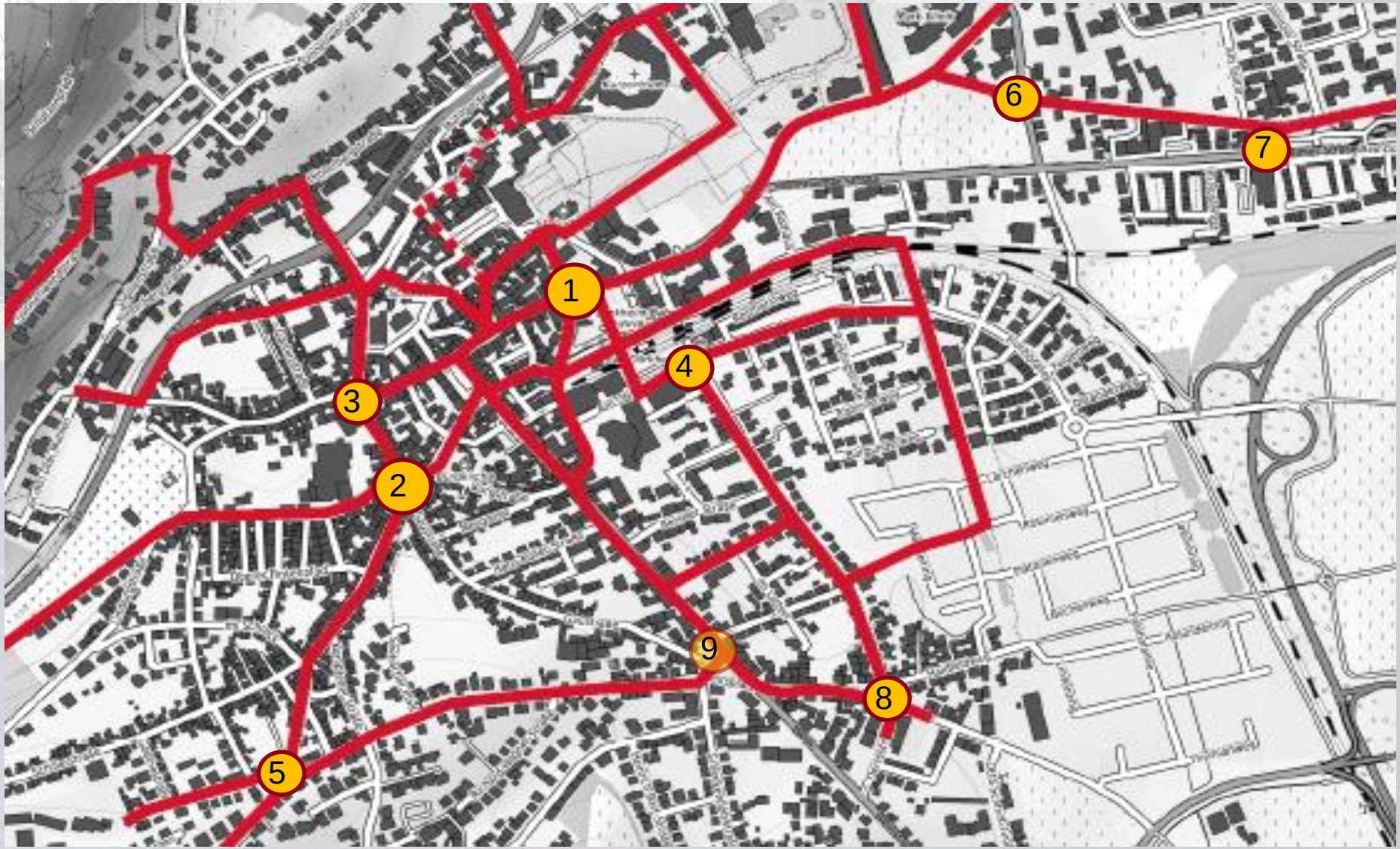
- Fehlende Querungsstellen im Netz ergänzen
- Gefahrenpunkte entschärfen
- Wartezeiten verkürzen und Umwege minimieren
- Nicht ausschließlich entlang Fußgänger-Hauptrouten



Fußgängerhauptrouten und Fußgängerquerungen

Querungen

- 1: Mannheimer Str. zwischen Bhf – Innenstadt (Shared Space)
- 2: Kreuzungsbereich Gaustr. – Schillerstr. – Limburgstr. – Leiningerstr.
- 3: Kreuzungsbereich Gaustr. – Eichstr. – Kaiserslauterer Str. – Römerstr.
- 4: Kreisverkehr Wasserhohl – Fronhofallee – Am Obstmarkt
- 5: Kreuzungsbereich Holzweg – Eduard-Jost-Str. – Schützenstr.
- 6: Kreuzungsbereich Gutleutstr. – Triftweg
- 7: Querungsstelle Mannheimer Str. (bei netto)
- 8: Kreuzungsbereich Friedelsheimer Straße – Wasserhohl – Haidfeldweg
- 9: Kreuzungsbereich Amtsplatz



Fußgängerhauptrouten und Fußgängerquerungen

Flankierende Maßnahmen

- Weiterentwicklung der Routen im Rahmen von Fußwegechecks mit Bürgern
  - Zweckmäßigkeit der jeweiligen Querungsart prüfen
  - Sichtbedingungen an Überwegen prüfen
- Einrichtung regelmäßiger Sicherheits-Audits der Schulwege

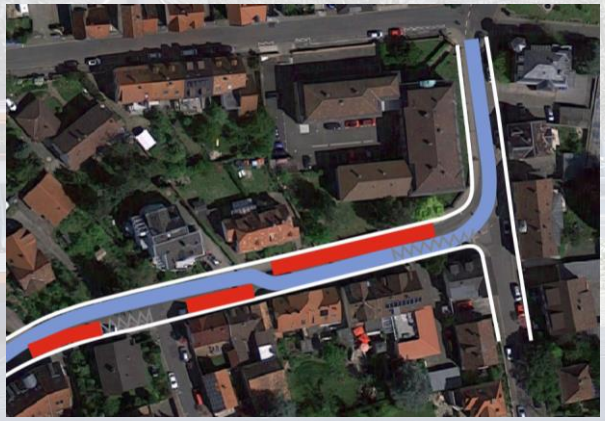
Seebacher Straße / Hammelstalstraße

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Seebacher Straße / Hammelstalstraße:
    - Keine Markierung der Parkstände und fehlende Halteverbote
    - Dadurch Beeinträchtigung des Verkehrsflusses u.a. in Haltestellenbereichen sowie Parken auf Gehwegen
    - Geradlinige Straßenverläufe verleiten zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit
    - Nicht adäquater Ausbau der Querungsstelle
    - Schlechte Sichtbarkeit der Bushaltestellen (Bsp. im Einmündungsbereich Seebacher Straße / Mozart Straße)
    - Tempo 50 in Straßen mit reiner Erschließungsfunktion

Bestandssituation Seebacher Straße

Seebacher Straße / Hammelstalstraße

Versetzte Parkanordnung



Verbesserung Querungstellen

- **Maßnahmen**
  - Verbesserung der Parkstandsanordnung
    - Markierung der Parkstände auf der Fahrbahn (kein Gehwegparken)
    - Bildung von Fahrgassenversätzen (durchgehend, außer Kurvenbereiche)
    - beidseitig abwechselnde Halteverbote, Fahrgassen ca. 50 m
    - Beidseitige Halteverbote in Haltestellenbereichen
  - Verbesserung der Querungsstellen
    - Vorgezogene Seitenräume, Einmündungsbereich verschmälern →Fußgänger sichtbar machen

Seebacher Straße / Hammelstalstraße

- **Maßnahmen**
  - Adäquate Gestaltung der Haltestellen
    - Markierung des Haltestellenbereichs auf der Fahrbahn
    - Verbreiterung des Seitenraums
    - barrierefrei
    - Verbesserung der Haltestellenausstattung (z.B. Wartehäuschen)
  - Einführung von Tempo 30
    - Radfahrer im Mischverkehr
    - Durchgehendes, einheitliches Netz
    - Reine Erschließungsfunktion
    - Bessere und sicherere Querbarkeit

Holzweg

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Holzweg
    - Tempo 30 wird umgesetzt
    - fehlende Markierung der Parkstände
- **Maßnahmen**
  - Verbesserung der Parkstandanordnung
    - Markierung der Parkstände auf der Fahrbahn (kein Gehwegparken)
    - Bildung von Fahrgassenversätzen (durchgehend, außer Kurvenbereiche)
    - beidseitig abwechselnde Halteverbote, Fahrgassen ca. 50 m
    - Beidseitige Halteverbote in Haltestellenbereichen

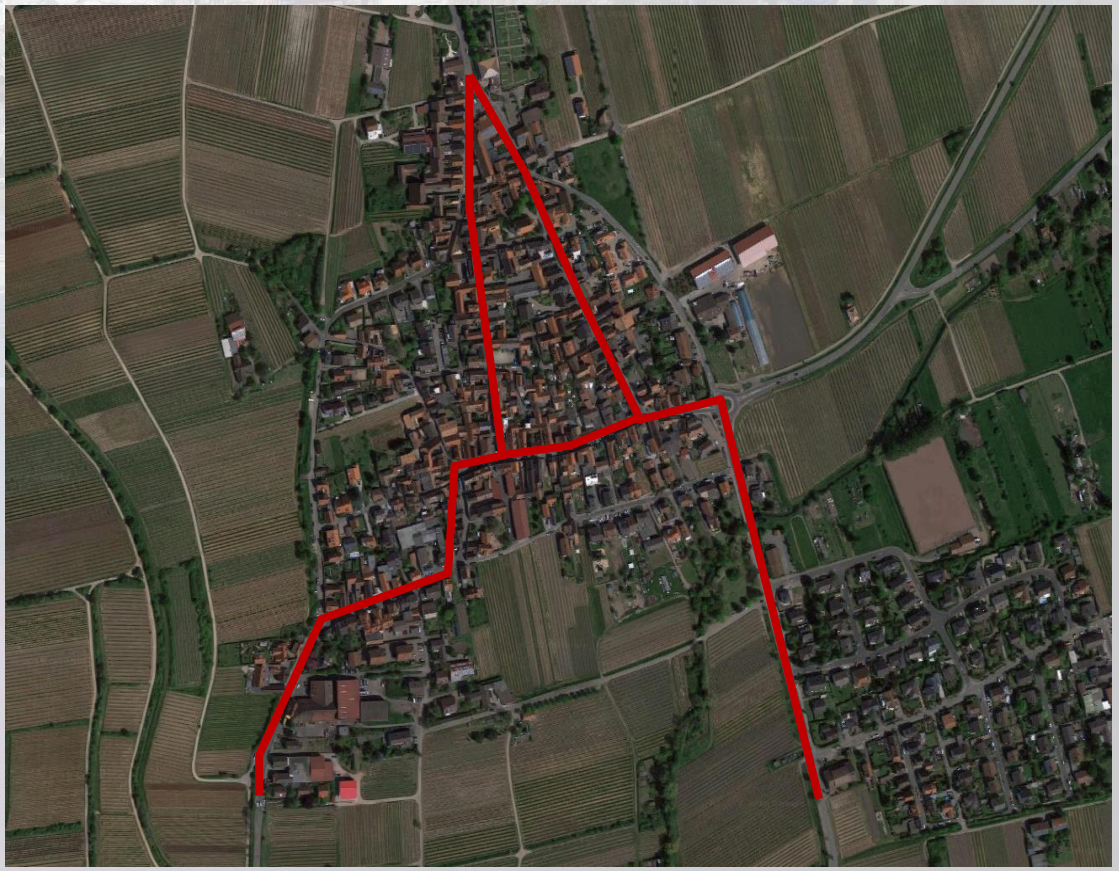
Ungstein B271

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - 3.000 – 4.000 Kfz je Tag je Richtung mit Tempo 50 in sehr schmalem Straßenraum
  - Schmaler bis kein Seitenraum, zusätzlich ruhender Verkehr

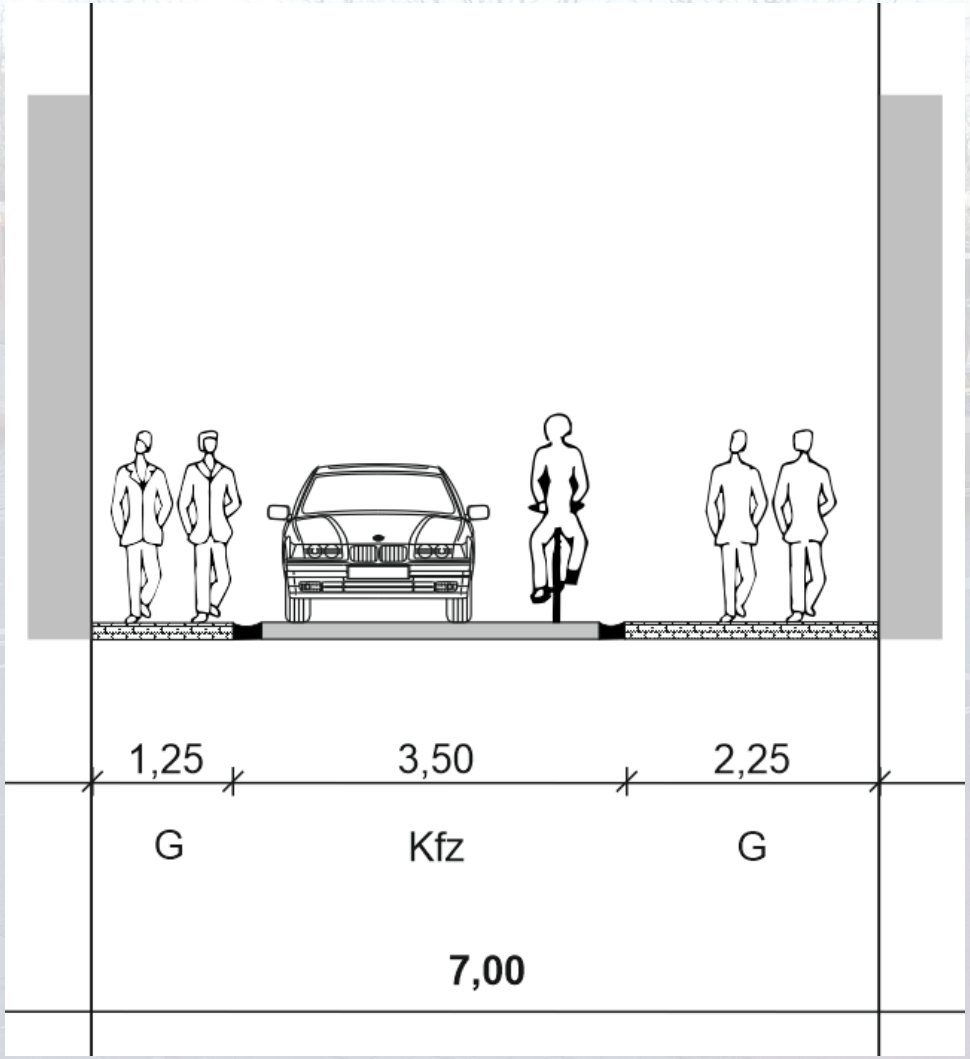
  - B 271neu eröffnet Umbau bzw. Rückbau der bisherigen B 271 durch Ungstein
  - Kurzfristige Maßnahmen vor Realisierung B 271neu sinnvoll

Ungstein B271

- **Maßnahmen**
  - Tempo 30, vorfahrtberechtigt (kurzfristig)
  - Reduzierung des ruhenden Verkehrs zugunsten der Fußgänger (kurzfristig)
  - Provisorische Verengung der Fahrbahn mit Beibehaltung der erforderlichen Fahrbahnbreite, Abgrenzung des Seitenraumes z.B. durch Blumenkübel (kurzfristig)
  - Umgestaltung des Straßenraums mit Verbreiterung der Seitenräume (analog Schillerstraße) (langfristig)
  - Ergänzende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen: Aufpflasterungen, optische Abschnittsbildung, Erhalt von Parkständen wo möglich und nötig (langfristig)



Ungstein B271



- **Querschnitt Weinstraße und südl. Kirchstraße**
  - Abgrenzung durch Rinne und unterschiedliche Pflasterung
  - Radverkehr in Gegenrichtung, ausreichende Fahrbahnbreite
  - Asymmetrischer Seitenraum

→Entfall der Parkstände auf dem Abschnitt

Leistadt Ortsdurchfahrt

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - 5.000 Kfz je Tag bei schmalem Straßenraum
  - Schmaler bis kein Seitenraum, zusätzlich ruhender Verkehr
  - Abgrenzung des Seitenraums nur durch Markierung
  - Straßenbild /-raumgestaltung durch Asphalt geprägt, keine weiteren Gestaltungselemente vorhanden
  - Schlechte Sichtbarkeit der Bushaltestellen, kein adäquater Ausbau

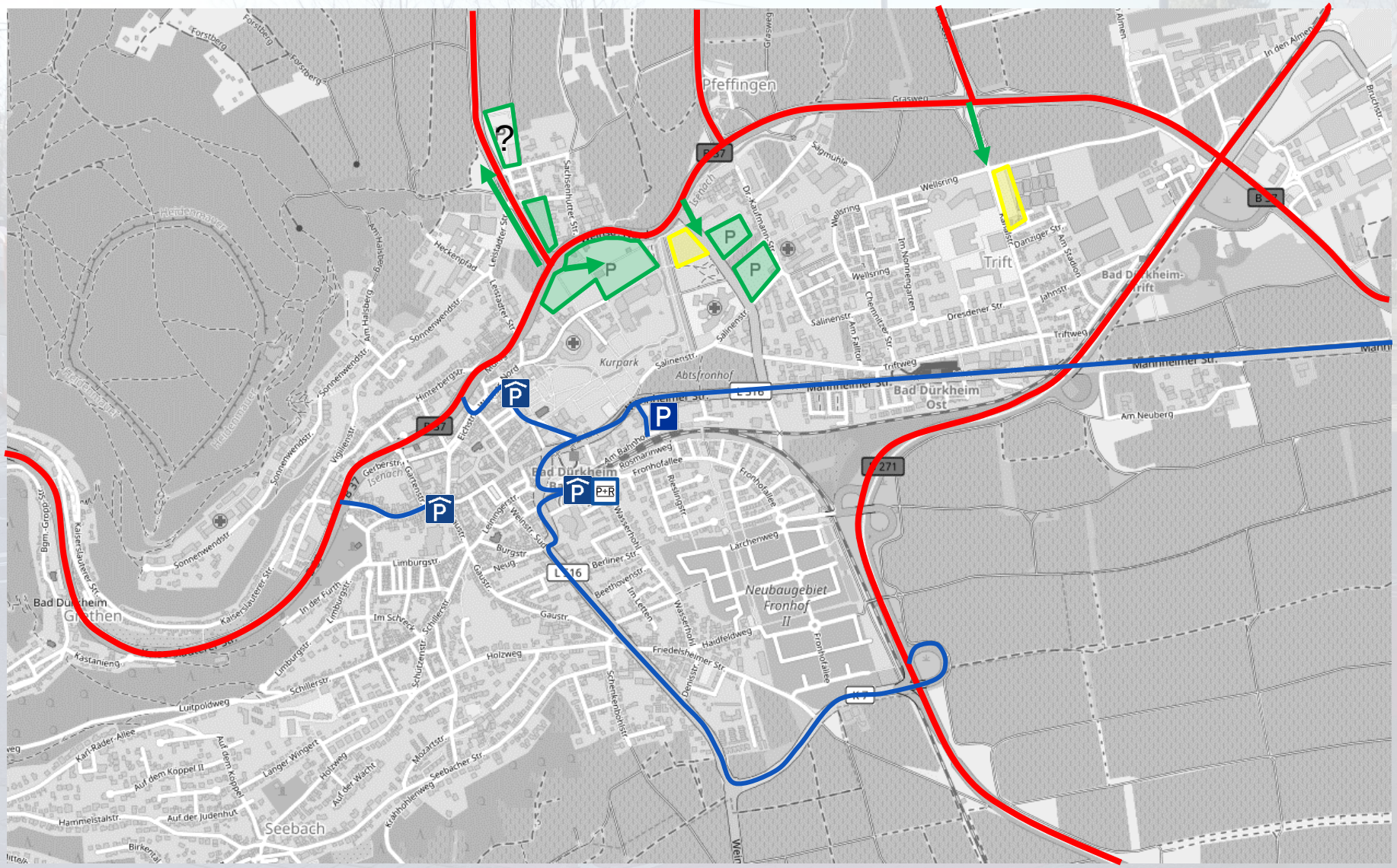
- **Maßnahmen**
  - Straßenumbau mit attraktiver Straßenraumgestaltung notwendig
  - Ausbau der Seitenräume

→Bestehende Gestaltungsvorschläge sind bereits in der Diskussion

Parkleitsystem

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Parksuchverkehre in der Innenstadt → sensible Gebiete
  - Ruhender Verkehr im öffentlichen Raum beeinträchtigt Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität negativ
  - Parkplätze im Innenstadtbereich sind hoch ausgelastet
  - Außenparkplätze bzw. innenstadtnahe Parkplätze haben noch freie Kapazitäten
  - Verkehre bei Veranstaltungen sollten besser gesteuert werden
- **Maßnahmen**
  - Einrichtung eines erweiterten Parkleitsystems

Parkleitsystem



- Kostenpflichtige Parkplätze
- Kostenlose Parkplätze
- Bedarfsparkplätze
- Zufahrtsstraßen

↑ P1 Wurstmarkt
gebührenfrei
frei

→ P5 Dürkheimer Haus

Parkleitsystem

- **Maßnahmen**
  - Anpassung des innerstädtischen Parkkonzepts (ergänzend)
    - Reduktion der bewirtschafteten Parkflächen im öffentlichen Straßenraum im Innenstadtbereich für Besucher
    - verstärkte Umwidmung von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum zu reinem Anwohnerparken
    - Reduktion der Höchstparkdauer der bewirtschafteten Parkflächen im Innenstadtbereich auf 60 Minuten
    - Erhöhung der Parkgebühren auf 1 € / Stunde
    - Konsequente Überwachung des Parkraumangebots
    - Ergänzende Informationen zum Parkangebot im Internet

  →insb. ortsfremde Verkehre (Tourismus) besser steuern

  →Reduzierung unerwünschter Parksuchverkehre

  →gleichmäßige Auslastung und effektive Nutzung des öffentlich verfügbaren Parkraumangebots

Zwischenfazit

- Maßnahmen der bisherigen Schlüsselprojekte bewirken bereits eine überwiegend positive Entwicklung hinsichtlich einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und damit einer Reduzierung der CO2-Emissionen
- zur weiteren Unterstützung der positiven Wirkungen der Schlüsselprojekte (z.B. Fußgänger- und Radrouten) können verkehrslenkende Maßnahmen (z.B. Einbahnstraßenregelungen für Kfz-Verkehr) in Betracht gezogen werden

Verlagerung auf Umweltverbund - Reduktion Kfz-Verkehr

	Innenstadt - Innenstadt	Innenstadt - Stadt	Innenstadt - Umland	Stadt - Stadt	Stadt - Umland	Umland - Umland
Fußgängerrouten	+	+	o	+	o	o
Barrierefreiheit - Platzangebot	+	+	o	+	o	o
Radrouten - Direktheit Wegeverbindungen	+	+	o	+	o	o
Fahrradparken	+	+	o	+	o	o
Verbesserung ÖV	o	+	++	+	++	o
Parkleitsystem - Reduktion Parksuchverkehr	o	+	++	o	o	o
Tempo 30 - Senkung Geschwindigkeit	+	+	o	+	o	o
Mobilitätsstationen - multimodale Verknüpfung	o	+	++	o	+	o

++	starke Verlagerungswirkung auf Umweltverbund - starke Reduktionswirkung Kfz-Verkehr
+	mittlere Verlagerungswirkung auf Umweltverbund - mittlere Reduktionswirkung Kfz-Verkehr
o	keine Verlagerungswirkung auf Umweltverbund - keine Reduktionswirkung Kfz-Verkehr

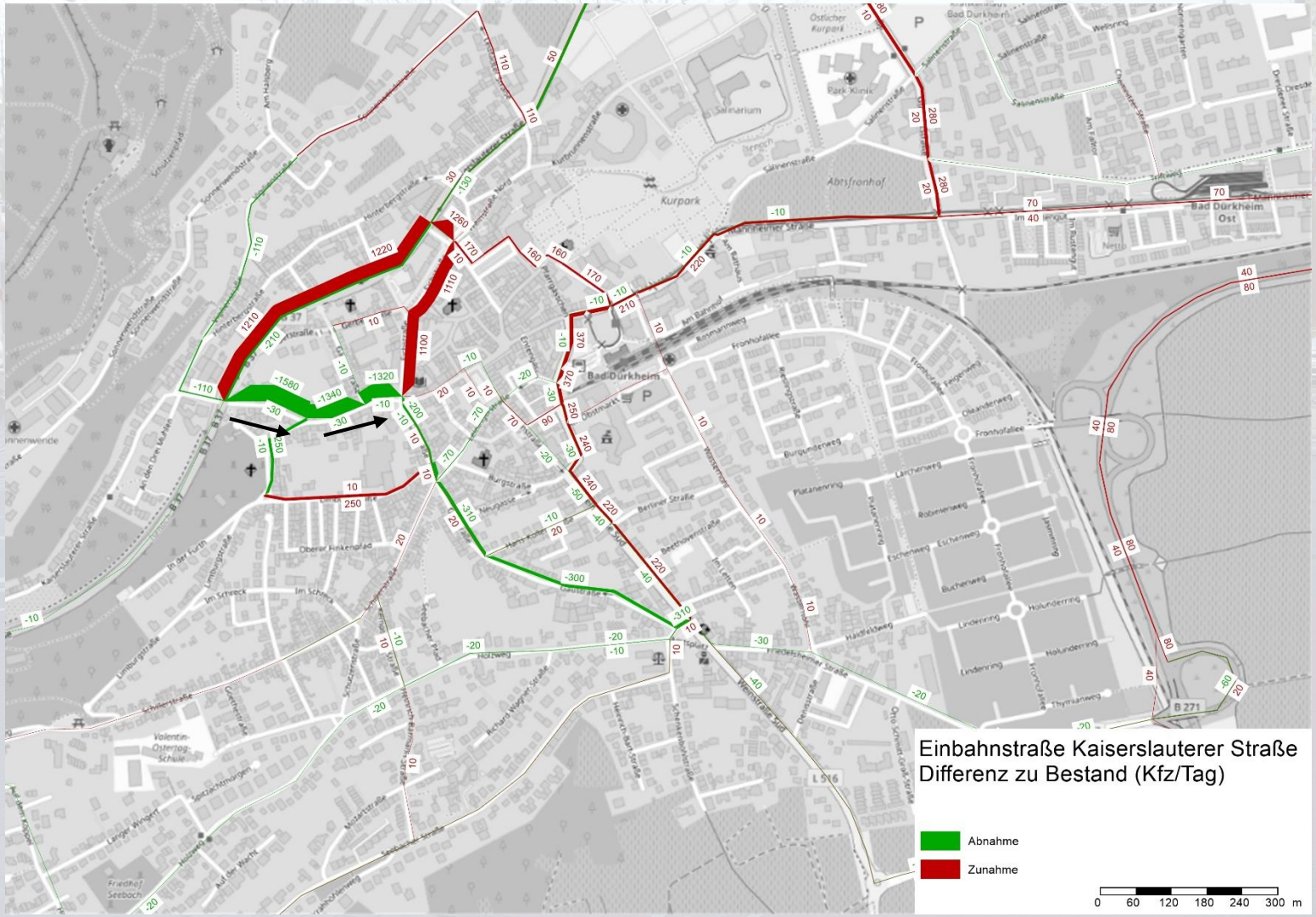
Kaiserslauterer Straße

- **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

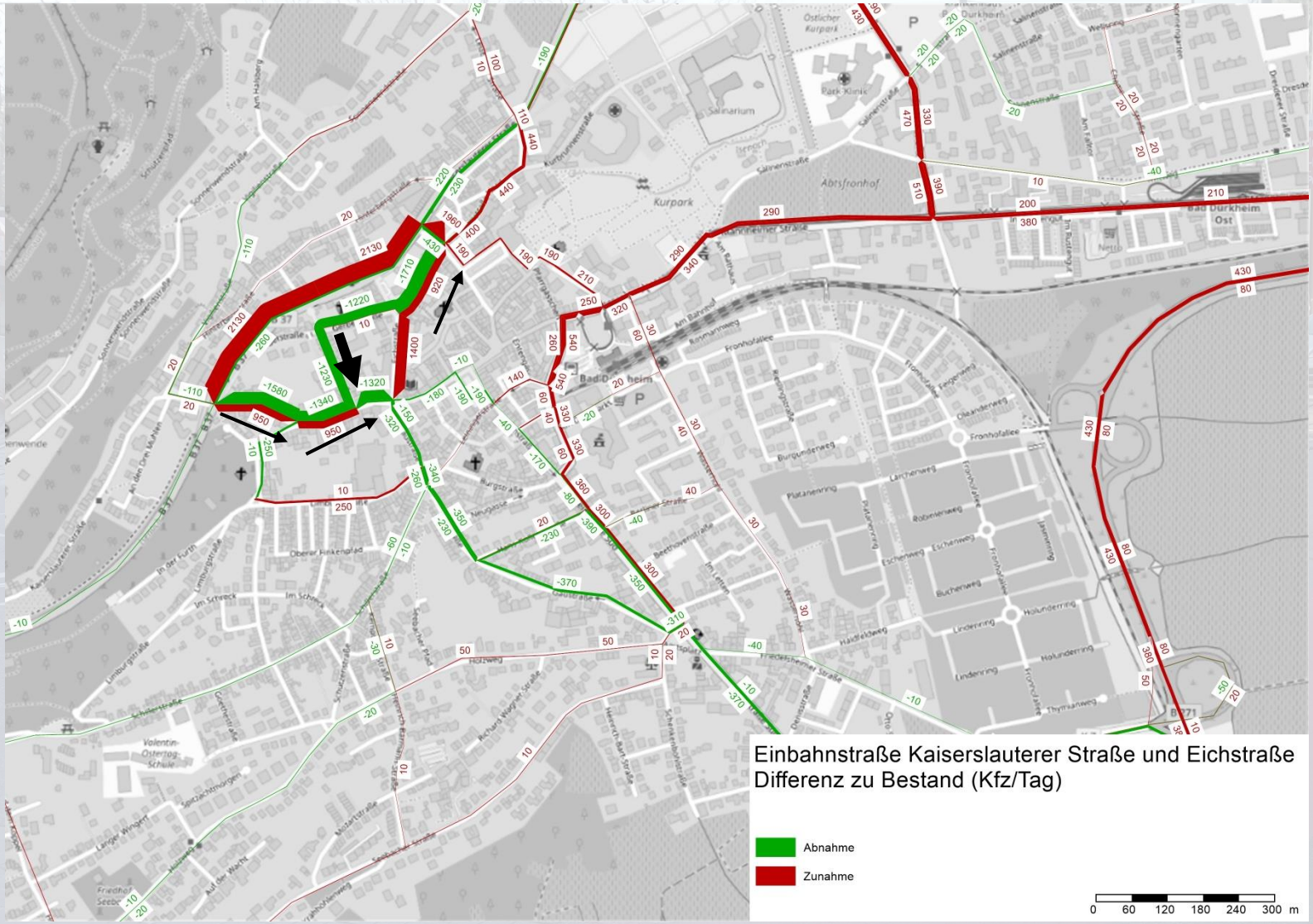
- **Maßnahmen**
  - Einrichtungsverkehr in Richtung Innenstadt (kurzfristig)
  - Fahrgassenversätze z.B. durch Parkstände oder Bepflanzung um Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus vorzubeugen (kurzfristig)
  - Eventuelle Reduktion des Schwerlastverkehrs wegen Produktionsverlagerungen ist bei Prüfung des Einbahnstraßenverkehrs zu berücksichtigen

Kaiserslauterer Straße als Einbahnstraße



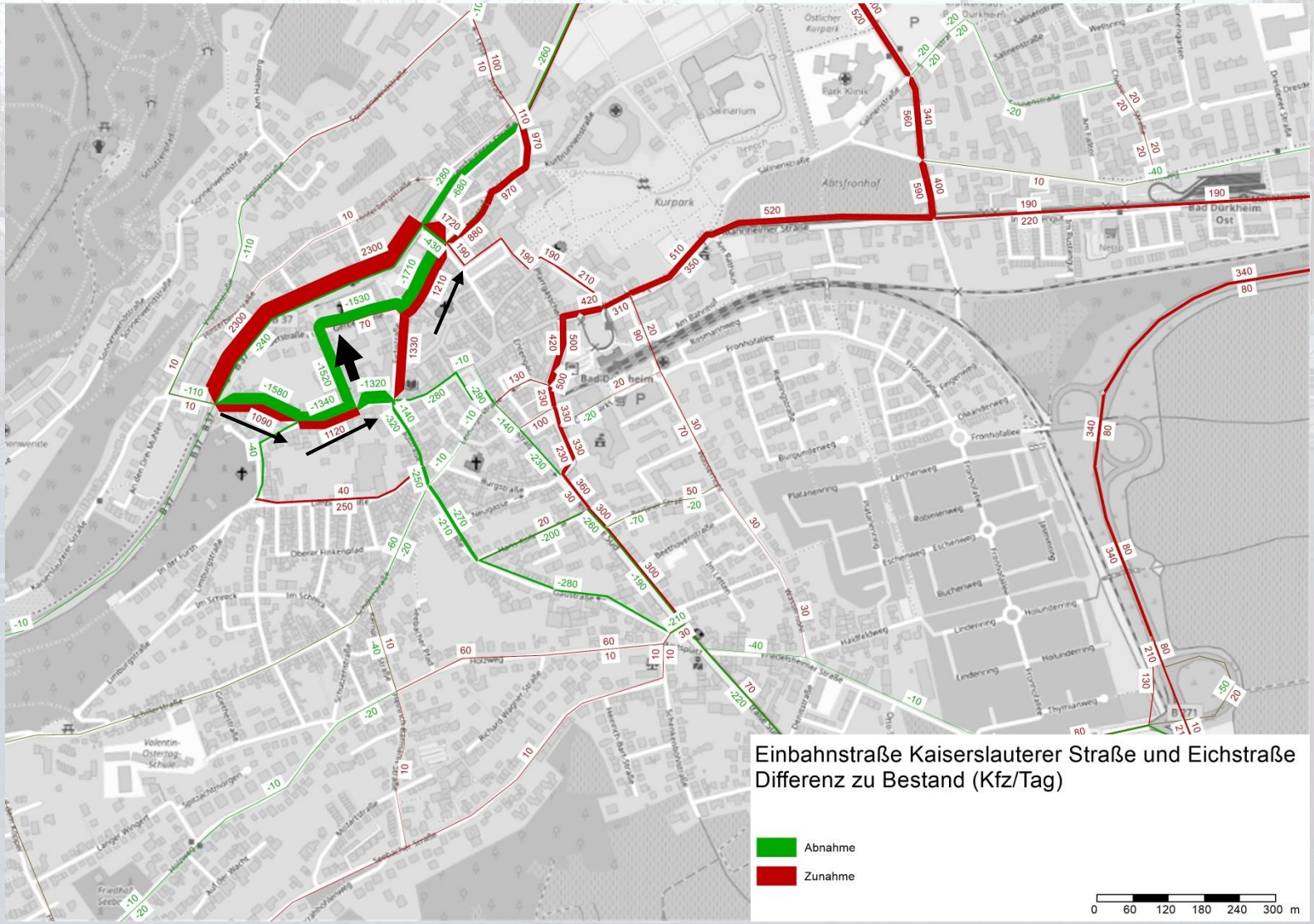
- **Kaiserslauterer Straße**
  - - 40% Verkehrsaufkommen (- 1.500 Kfz/Tag)
- **Verlagerungswirkungen**
  - Verlagerung auf B37 und Eichstraße
  - Verträglichkeit Eichstraße zu prüfen
  - Verlagerungseffekt kann mit weiteren Maßnahmen abgeschwächt werden
  - Anpassung Vorfahrtsregelung Eichstraße/Weinstraße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

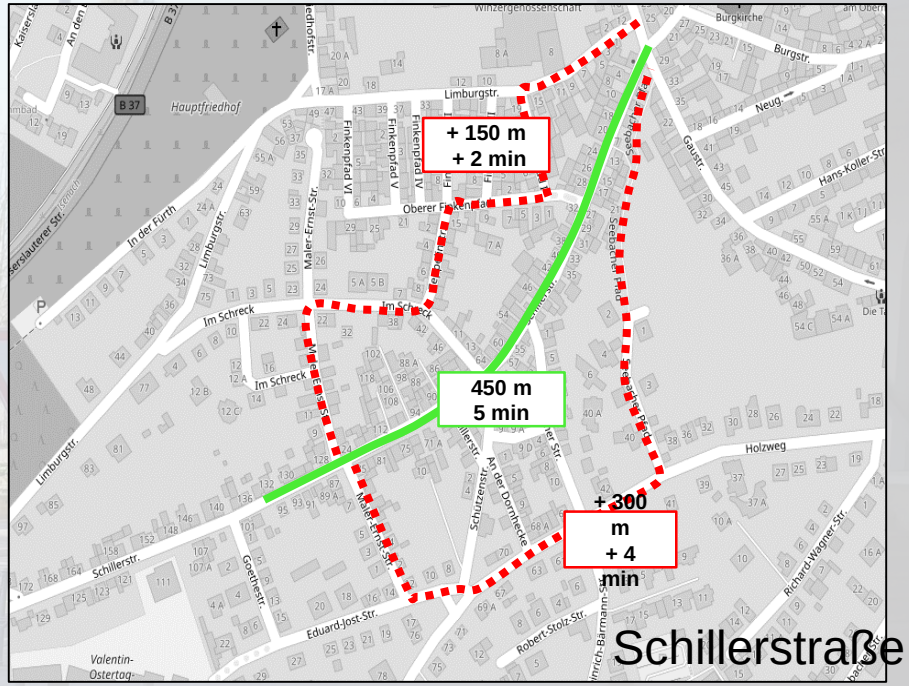
- **Folgen/Auswirkungen**
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Wegfall des Begegnungsverkehrs, insbesondere für den Fußverkehr im Seitenraum
  - Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen in der Kaiserslauterer Straße
  - Verlagerung von Kfz-Verkehren auf andere Strecken, Zunahme der Fahrleistung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

Schillerstraße / Gaustraße

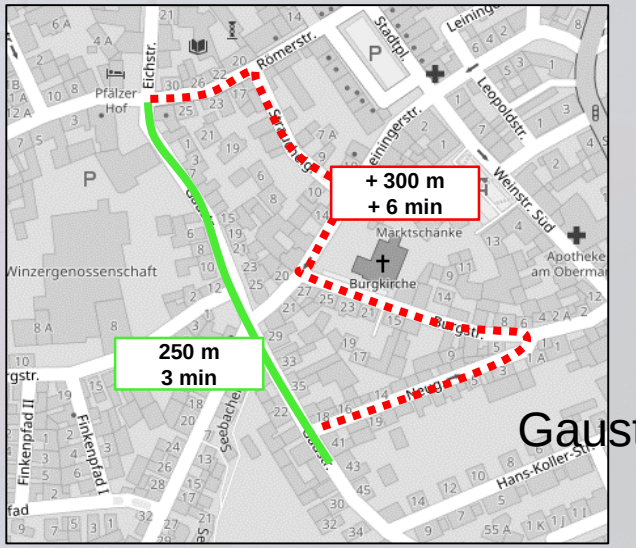
- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Sehr enger Straßenraum, schmaler Seitenraum
  - Konflikt Fußgänger mit fließendem Kfz-Verkehr

Schillerstraße / Gaustraße

- **Probleme/Voraussetzungen**
  - Sehr enger Straßenraum (>6m), schmaler Seitenraum
  - Konflikt Fußgänger mit fließendem Kfz-Verkehr
  - Schillerstraße:
    - 2.900 Kfz / Tag
    - Wichtige Fußwegeverbindung zwischen Seebach und Innenstadt
    - Alternativen mit moderatem Umweg vorhanden
  - Gaustraße:
    - 3.500 Kfz / Tag
    - Geradlinige Fahrgasse mit einseitigem Parken; fördert schnelles Fahren
    - Umweg über Burgstraße unzumutbar lang



Schillerstraße

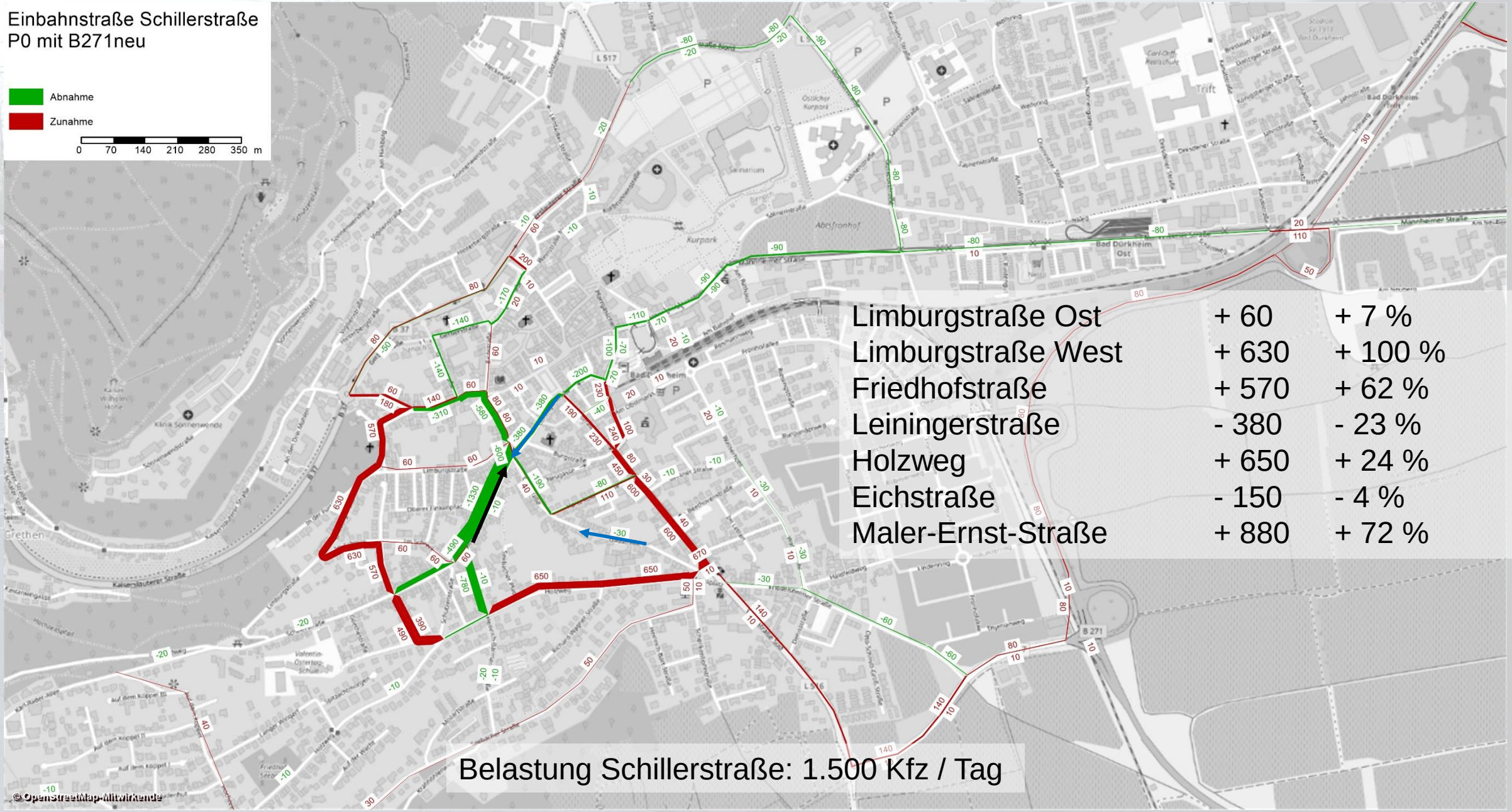


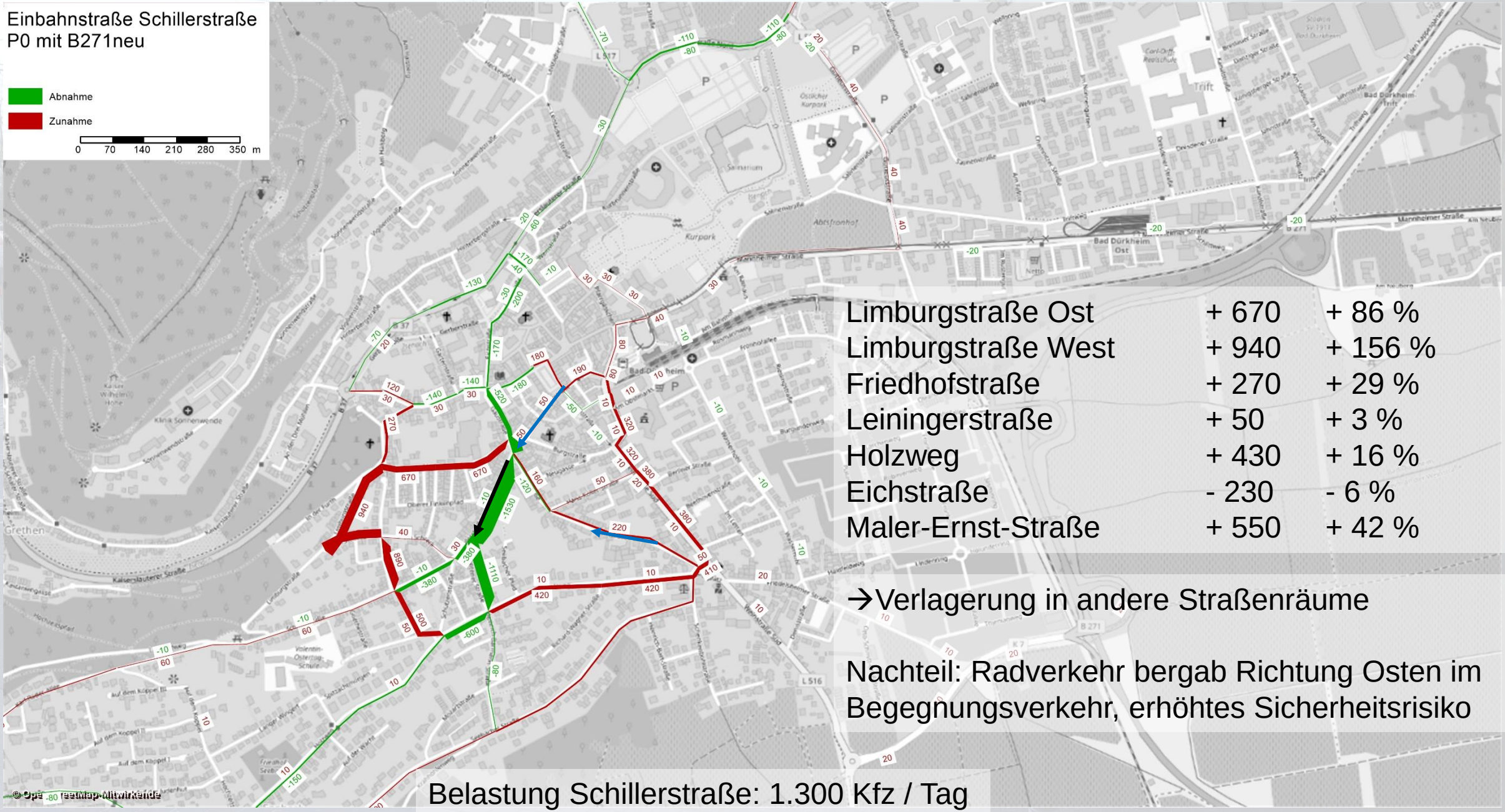
Gaustraße

Schillerstraße

- **Maßnahmen**
  - Einrichtung einer Einbahnstraße zwischen Kemptener Straße und Gaustraße (Richtung Innenstadt)
  - Umgestaltung des Straßenraums mit Verbreiterung der Seitenräume
  - Ergänzende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen: Aufpflasterungen, optische Abschnittsbildung, Schulwegmarkierungen o.ä.

→Prüfung der Busführung für Veranstaltungen Limburg


Einbahnstraße Schillerstraße
P0 mit B271neu
Abnahme
Zunahme
0 70 140 210 280 350 m
Limburgstraße Ost + 60 + 7 %
Limburgstraße West + 630 + 100 %
Friedhofstraße + 570 + 62 %
Leiningerstraße - 380 - 23 %
Holzweg + 650 + 24 %
Eichstraße - 150 - 4 %
Maler-Ernst-Straße + 880 + 72 %
Belastung Schillerstraße: 1.500 Kfz / Tag
© OpenStreetMap-Mitwirkende



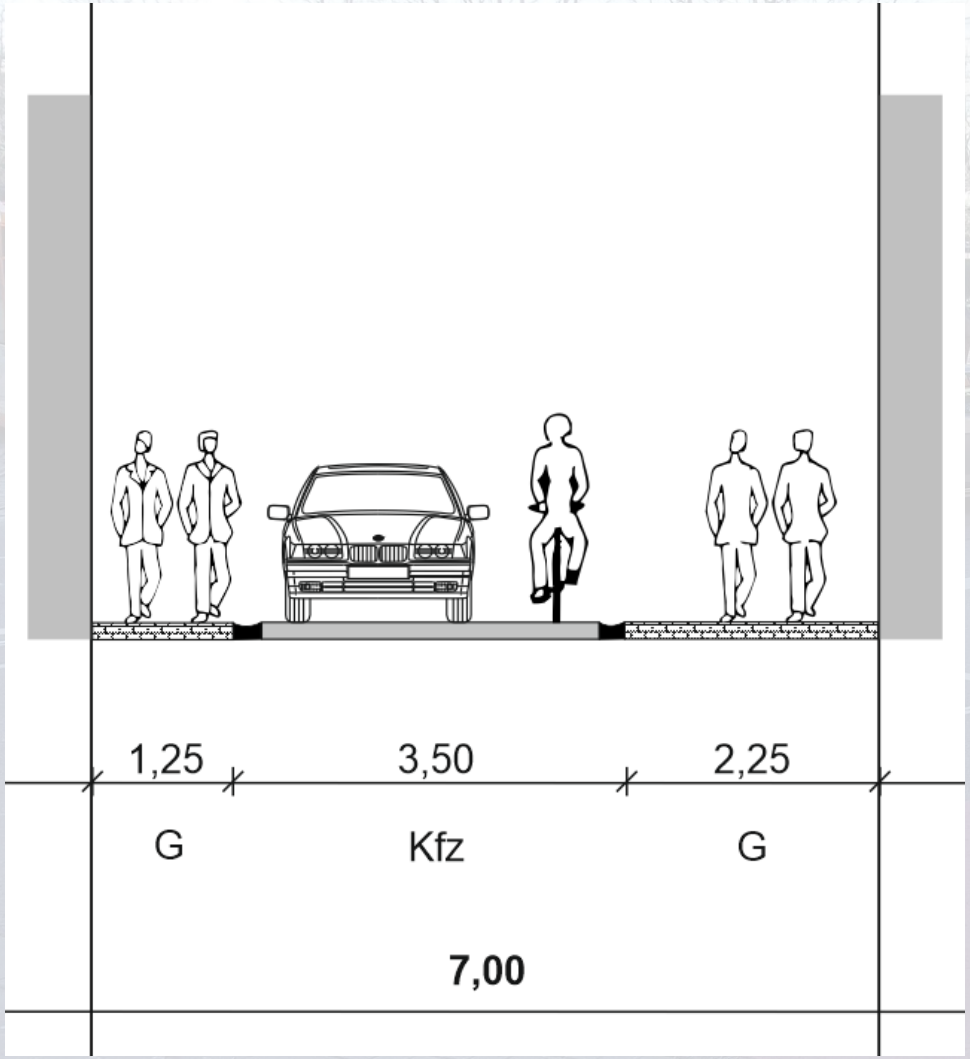
Limburgstraße Ost	+ 670	+ 86 %
Limburgstraße West	+ 940	+ 156 %
Friedhofstraße	+ 270	+ 29 %
Leiningerstraße	+ 50	+ 3 %
Holzweg	+ 430	+ 16 %
Eichstraße	- 230	- 6 %
Maler-Ernst-Straße	+ 550	+ 42 %

→Verlagerung in andere Straßenräume

Nachteil: Radverkehr bergab Richtung Osten im Begegnungsverkehr, erhöhtes Sicherheitsrisiko

Belastung Schillerstraße: 1.300 Kfz / Tag

Schillerstraße



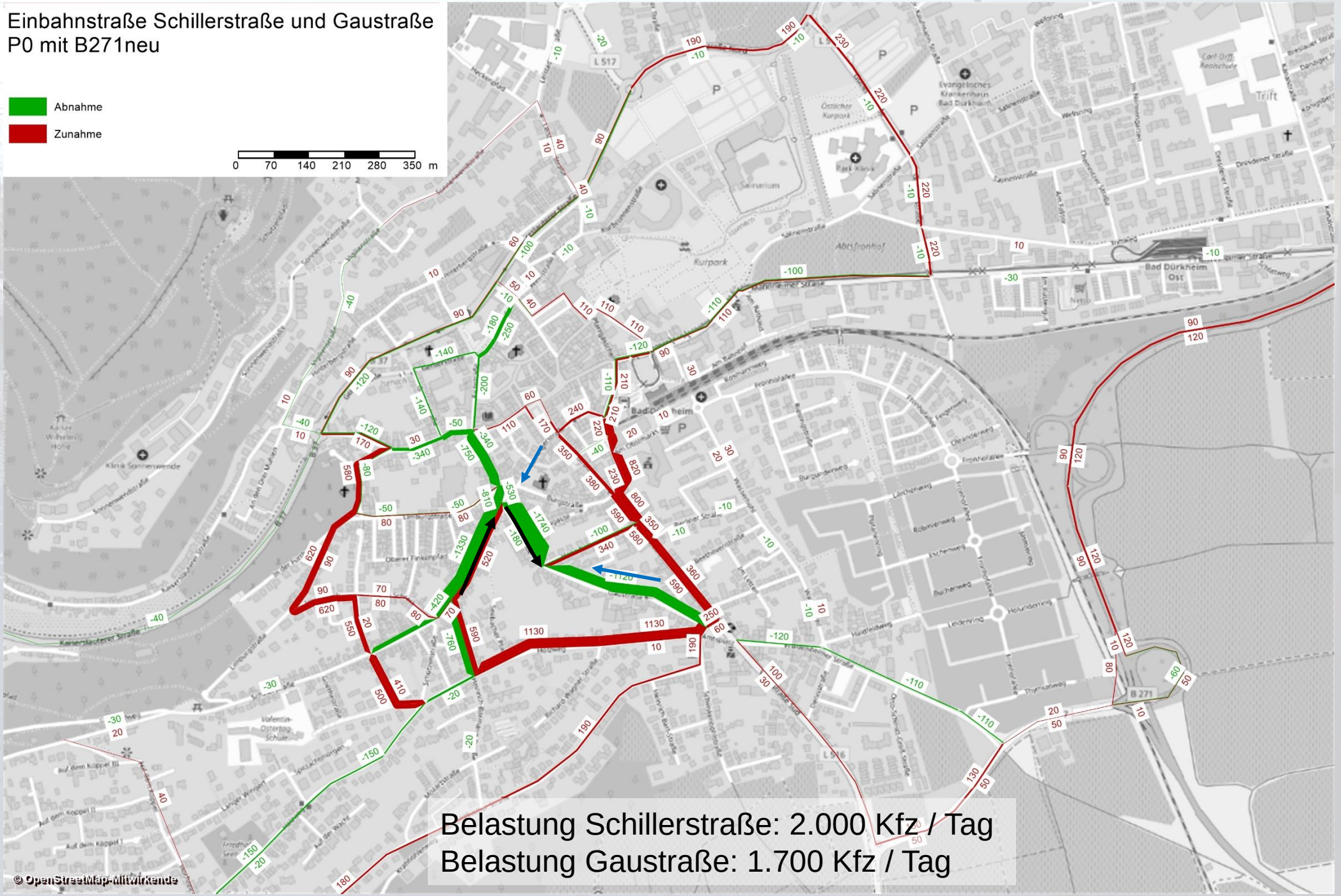
- **Querschnitt**
  - Einbahnstraße: Fahrbahnbreite zwischen 3,00 m und 4,25 m (nach RASt 06)
  - Bei Erschließungsstraßen mit Radverkehr auf der Fahrbahn in gegenläufiger Richtung: 3,50 m empfohlen (3,00 m wenn ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind)
  - Abgrenzung durch Rinne und unterschiedliche Pflasterung
  - Radverkehr in Gegenrichtung, ausreichende Fahrbahnbreite
  - Asymmetrischer Seitenraum zur Schaffung eines breiten Gehweges und Verbindungsweges in Richtung Seebach

→Entfall der Parkstände auf dem Abschnitt

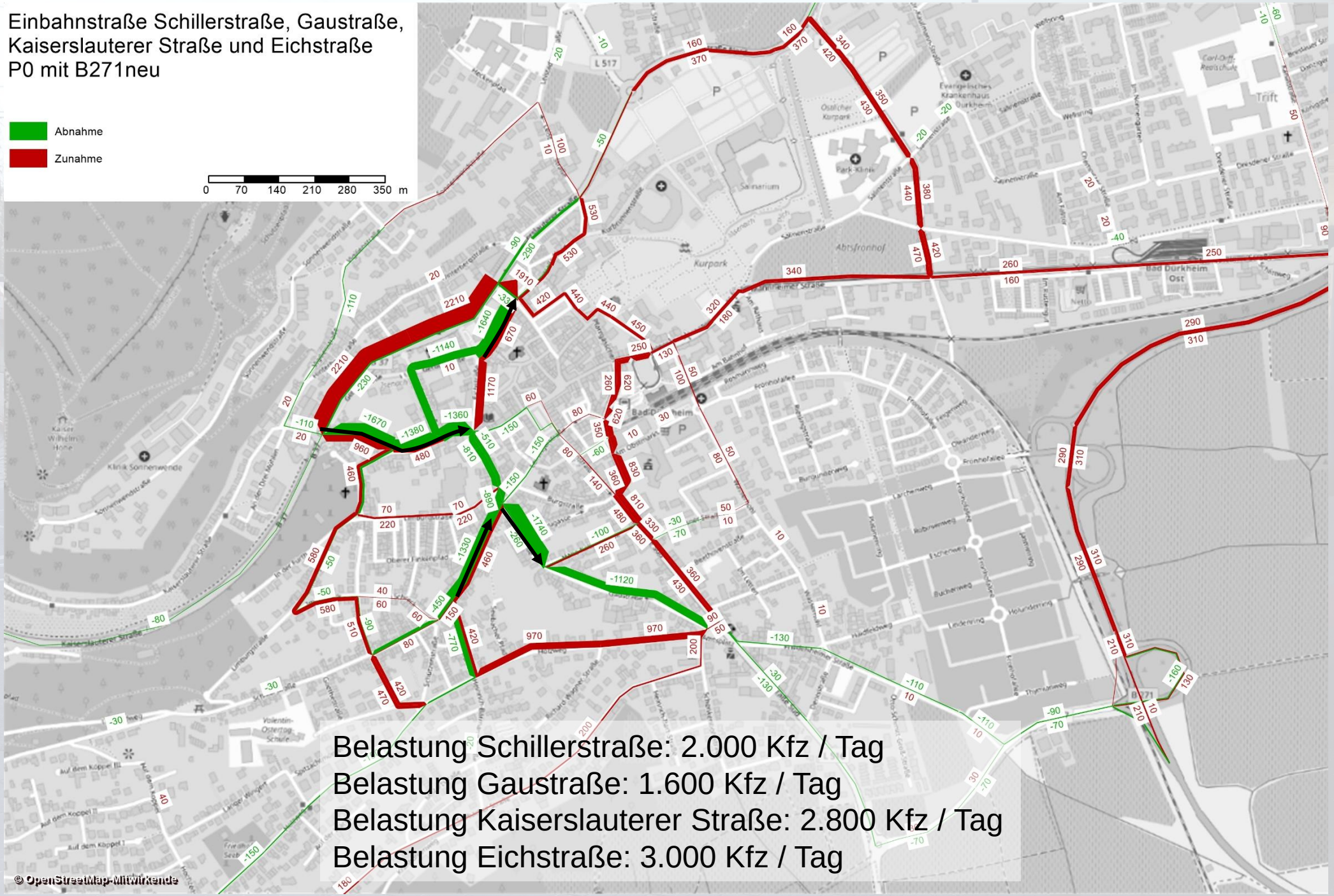
Gaustraße

- **Maßnahmen**
  - Einrichtung Einbahnstraße zwischen Schillerstraße und Hans-Koller-Straße (Richtung Süden)
  - Umgestaltung des Straßenraums mit Verbreiterung der Seitenräume (analog Schillerstraße)
  - Ergänzende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen: Aufpflasterungen, optische Abschnittsbildung

→Entfall der Parkstände auf dem Abschnitt


Einbahnstraße Schillerstraße und Gaustraße
P0 mit B271neu
Abnahme
Zunahme
0 70 140 210 280 350 m
Belastung Schillerstraße: 2.000 Kfz / Tag
Belastung Gaustraße: 1.700 Kfz / Tag
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Einbahnstraße Schillerstraße, Gaustraße,
Kaiserslauterer Straße und Eichstraße
P0 mit B271neu



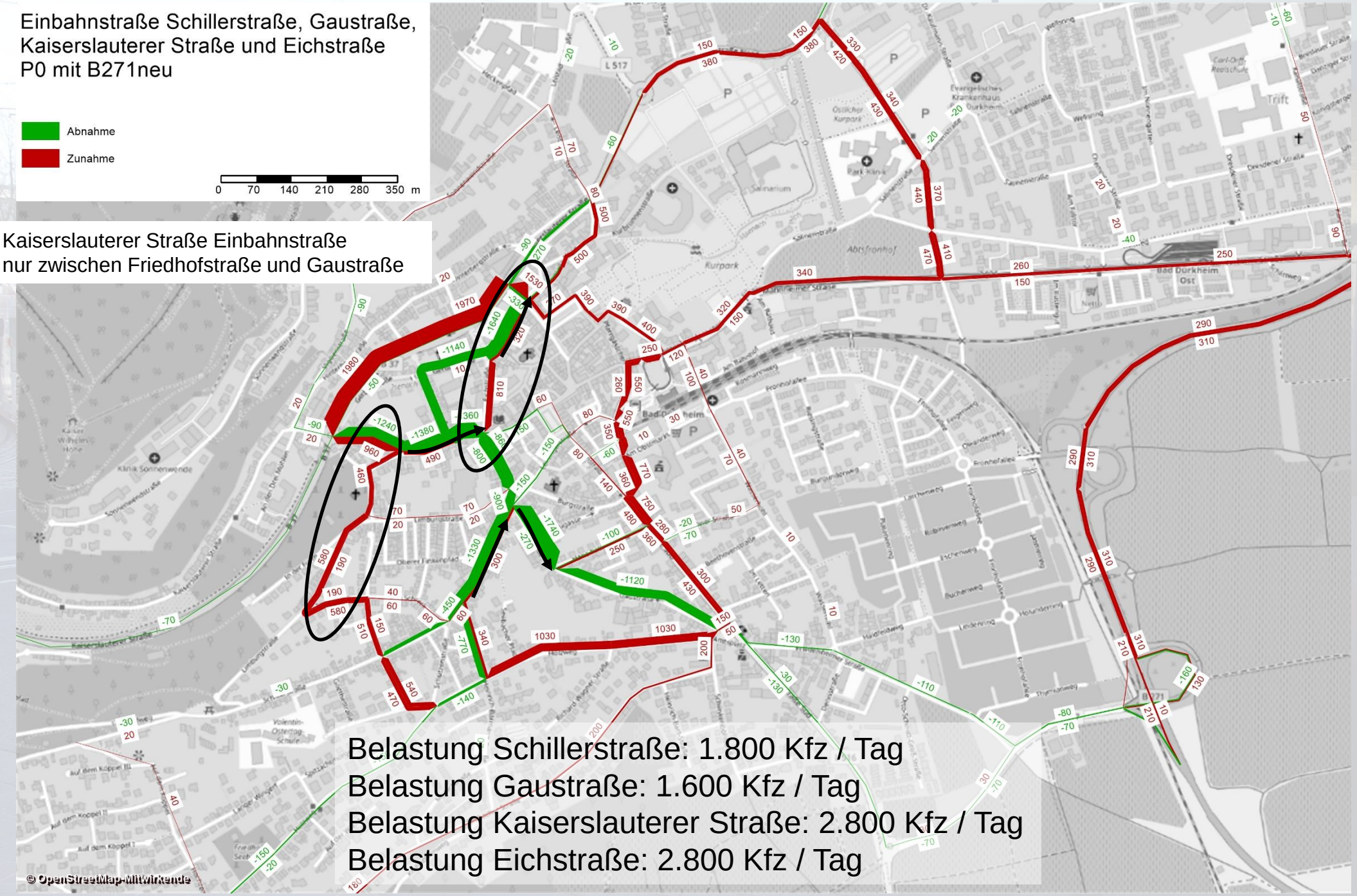
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Einbahnstraße Schillerstraße, Gaustraße,
Kaiserslauterer Straße und Eichstraße
P0 mit B271neu

Abnahme
Zunahme

0 70 140 210 280 350 m

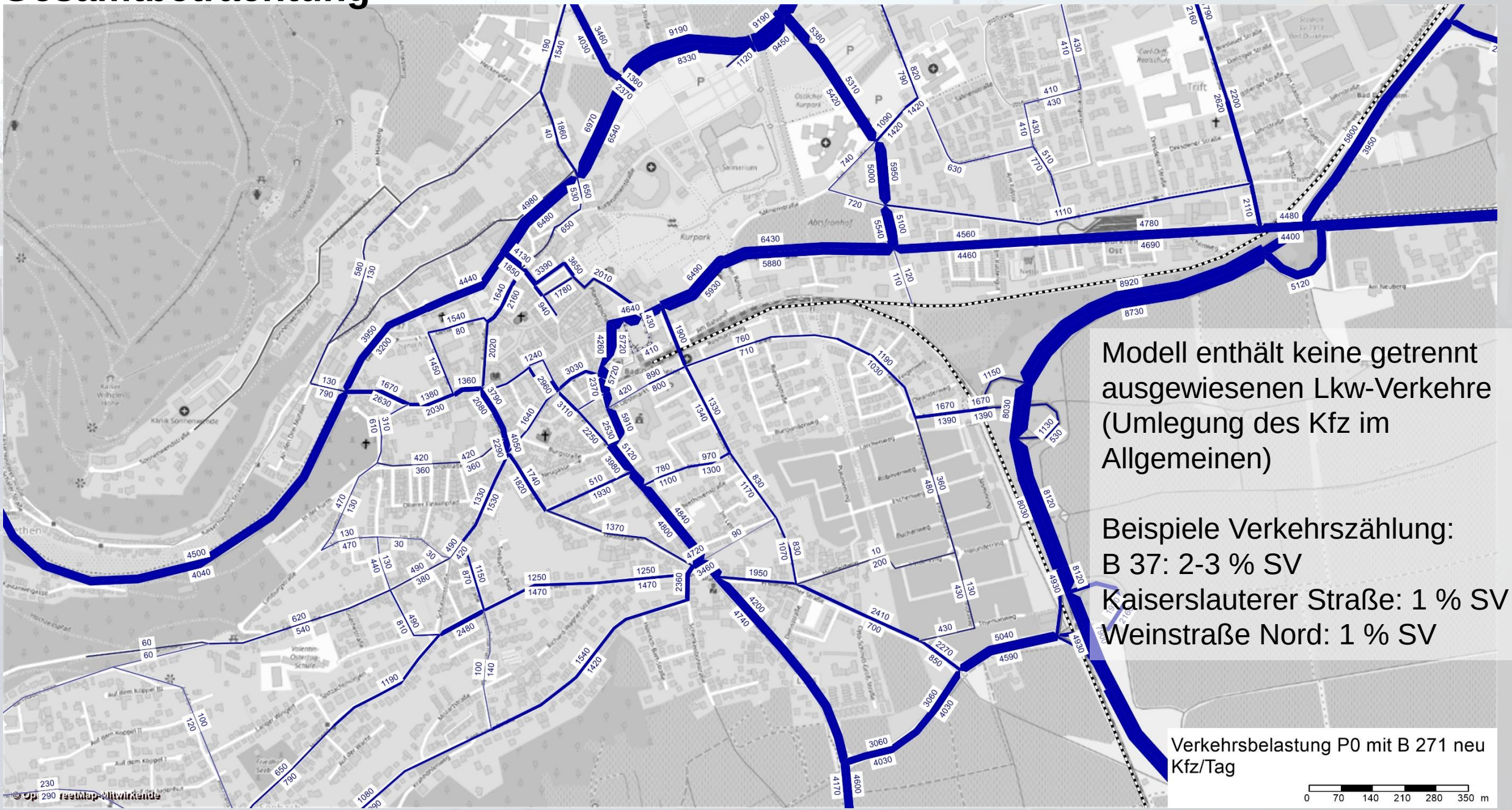
Kaiserslauterer Straße Einbahnstraße
nur zwischen Friedhofstraße und Gaustraße

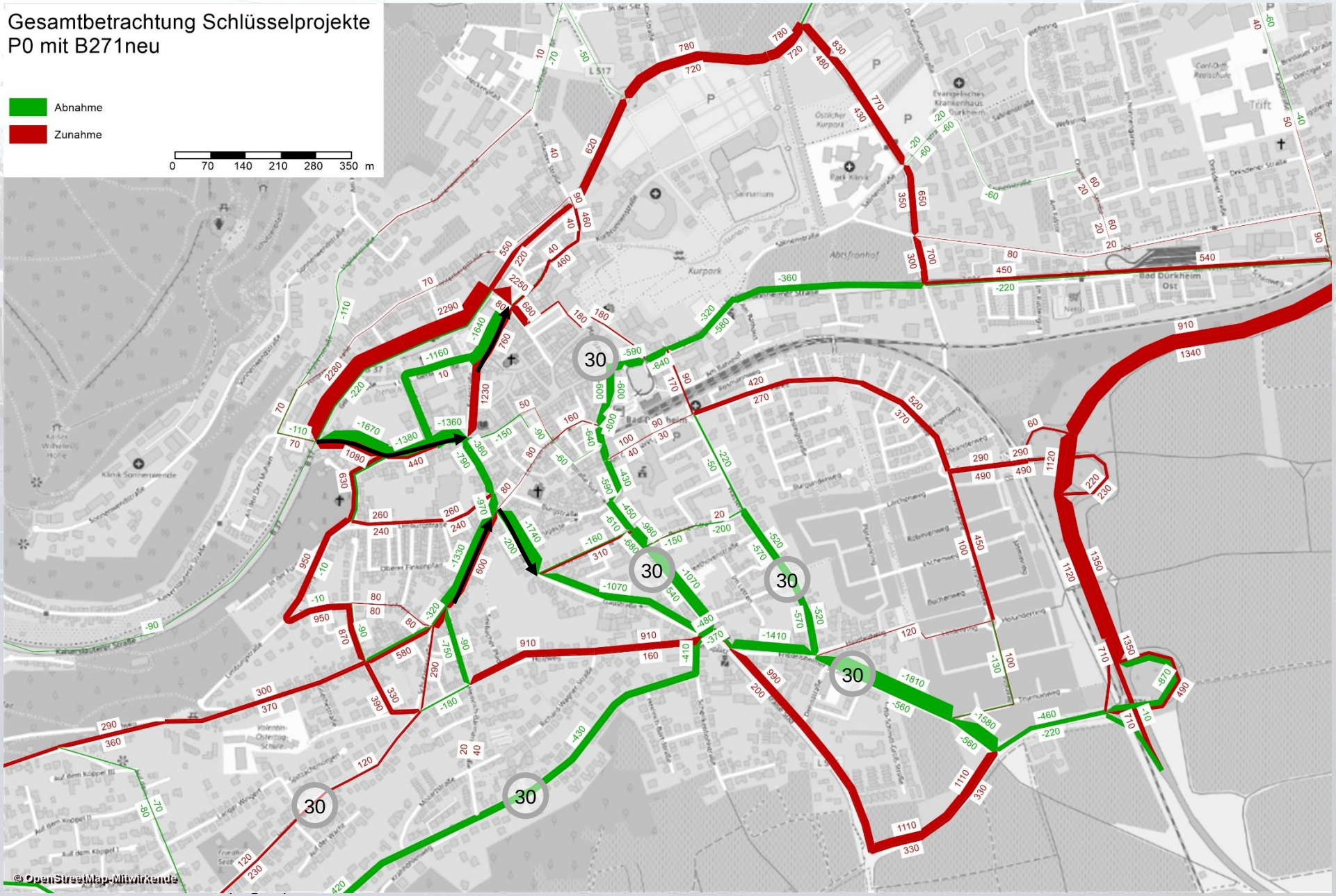


Belastung Schillerstraße: 1.800 Kfz / Tag
Belastung Gaustraße: 1.600 Kfz / Tag
Belastung Kaiserslauterer Straße: 2.800 Kfz / Tag
Belastung Eichstraße: 2.800 Kfz / Tag

© OpenStreetMap-Mitwirkende

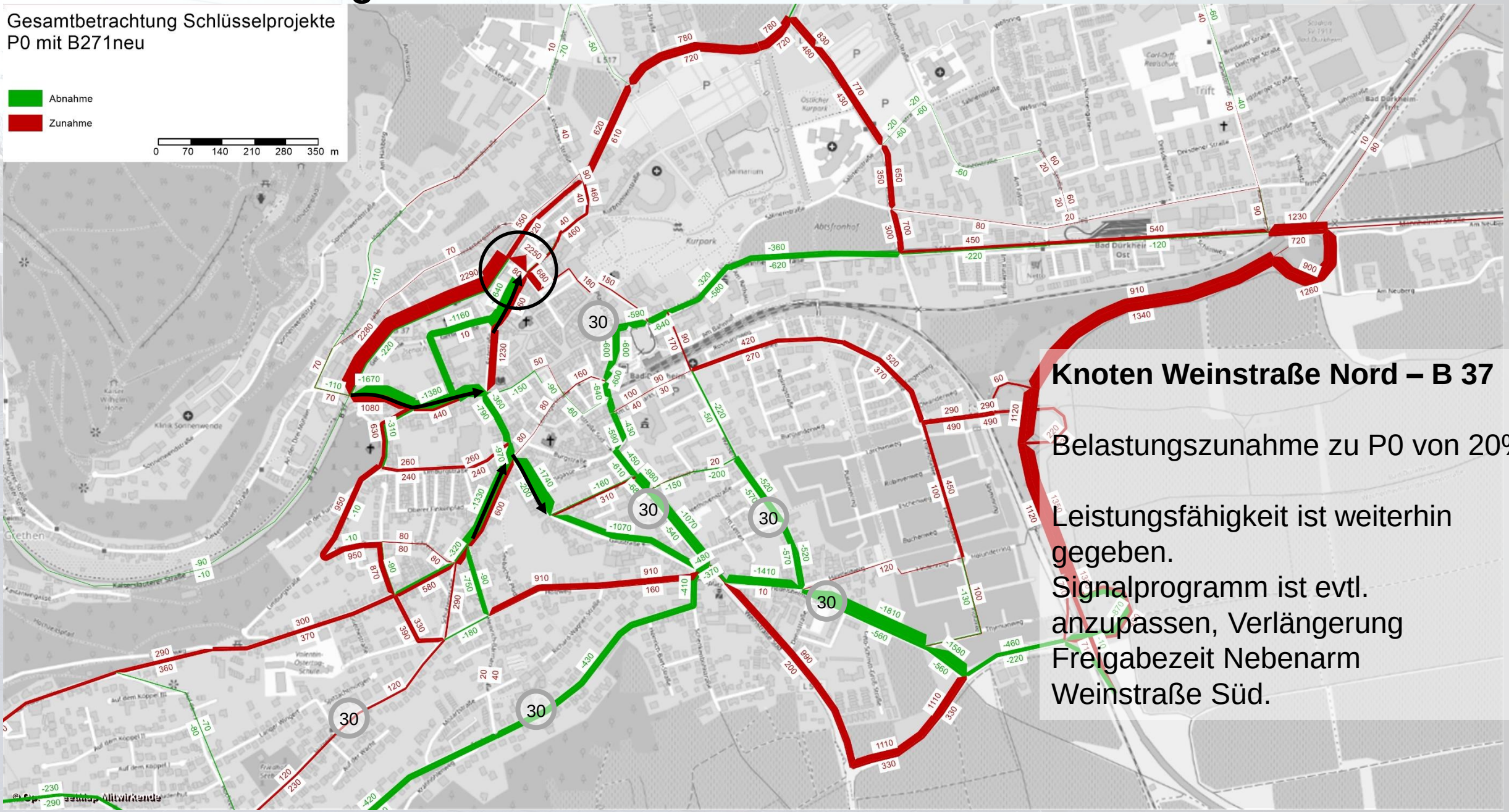
Gesamtbetrachtung





- Einbahnstraße Schillerstraße
- Einbahnstraße Gaustraße
- Einbahnstraße Kaiserslauterer Straße mit Einbahnstraße Eichstraße
- Tempo 30 Holzweg
- Shared Space Philipp-Fauth-Straße
- Tempo 30 Wasserhohl
- Tempo 30 Friedelsheimer Straße
- Tempo 30 Weinstraße Süd
- Tempo 30 Seebacher Straße, Hammelstalstraße

Gesamtbetrachtung

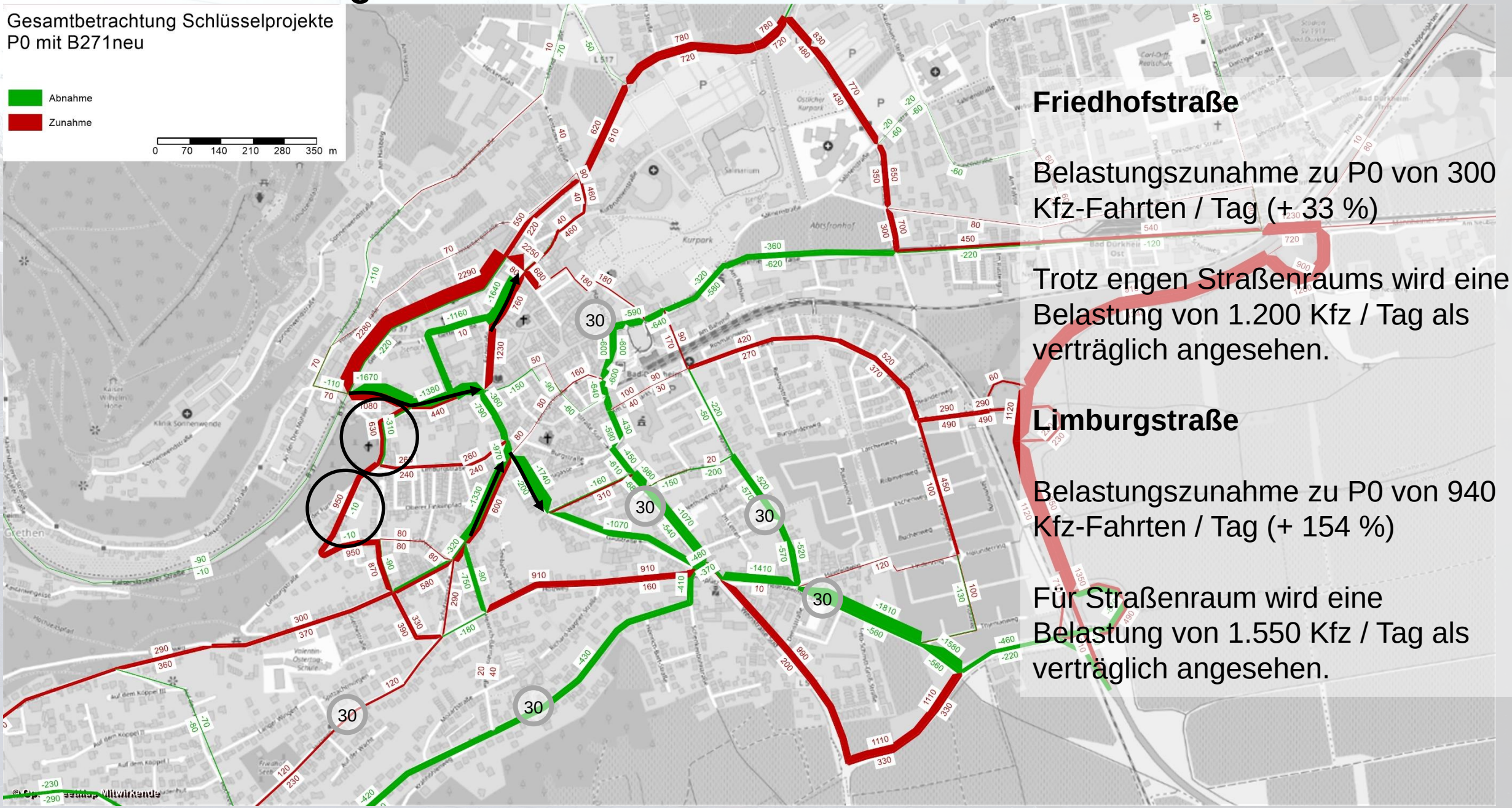


Knoten Weinstraße Nord – B 37

Belastungszunahme zu P0 von 20%

Leistungsfähigkeit ist weiterhin gegeben.
Signalprogramm ist evtl. anzupassen, Verlängerung Freigabezeit Nebenarm Weinstraße Süd.

Gesamtbetrachtung



Friedhofstraße

Belastungszunahme zu P0 von 300 Kfz-Fahrten / Tag (+ 33 %)

Trotz engen Straßenraums wird eine Belastung von 1.200 Kfz / Tag als verträglich angesehen.

Limburgstraße

Belastungszunahme zu P0 von 940 Kfz-Fahrten / Tag (+ 154 %)

Für Straßenraum wird eine Belastung von 1.550 Kfz / Tag als verträglich angesehen.

Fazit Einbahnstraßenregelungen

- Einbahnstraßenregelungen führen i.d.R. zu längeren Wegen und daher zur Zunahme von CO2-Emissionen
- die Einrichtung von Einbahnstraßen führt zu - zum Teil ungewünschten - Verlagerungen auf andere Strecken (z.B. Eichstraße, Friedhofstraße, Limburgstraße)
- hier sind ggf. weitere flankierende Maßnahmen (z.B. Entfall Parkstände, Durchfahrtbeschränkungen) zu prüfen

ABER:

- die Einrichtung von Einbahnstraßen ermöglicht die Anlage nutzungsgerechter Infrastruktur für andere Verkehrsteilnehmer (z.B. Fuß und Rad)
- dies fördert den Umstieg vom Kfz auf andere Verkehrsmittel und damit zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und weniger Emissionen
- außerdem wird die Sicherheit gerade für die schwachen Verkehrsteilnehmer erhöht

Emissionswirkung Maßnahmen bis 2030

- Betrachtung der Emissionswirkung aller Maßnahmen
- Abschätzung der Verlagerungswirkung vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund
- Betrachtung einer Spannbreite von drei Szenarien mit schwachen bis starken Ausprägungen der Verlagerungen

Emissionswirkung Maßnahmen bis 2030

Verlagerung auf Umweltverbund - Reduktion Kfz-Verkehr

	Innenstadt - Innenstadt	Innenstadt - Stadt	Innenstadt - Umland	Stadt - Stadt	Stadt - Umland	Umland - Umland
Fußgängerrouten	++	++	o	+	o	o
Barrierefreiheit - Platzangebot	++	+	o	+	o	o
Radrouten - Direktheit Wegeverbindungen	+	++	o	++	o	o
Fahrradparken	+	+	o	+	o	o
Verbesserung ÖV	o	+	++	+	++	o
Parkleitsystem - Reduktion Parksuchverkehr	o	+	++	o	o	o
Tempo 30 - Senkung Geschwindigkeit	+	+	o	+	o	o
Einbahnstraßenregelung - Reduktion Innenstadtverkehr	+	+	+	o	o	o
Mobilitätsstationen - multimodale Verknüpfung	o	+	++	o	+	o

++	starke Verlagerungswirkung auf Umweltverbund - starke Reduktionswirkung Kfz-Verkehr
+	mittlere Verlagerungswirkung auf Umweltverbund - mittlere Reduktionswirkung Kfz-Verkehr
o	keine Verlagerungswirkung auf Umweltverbund - keine Reduktionswirkung Kfz-Verkehr

Emissionswirkung Maßnahmen bis 2030

Fahrleistung

	Bad Dürkheim		Innenstadt		Hauptverkehrsstraßen		Untergeordnetes Straßennetz	
	km	in % zu heute	km	in % zu heute	km	in % zu heute	km	in % zu heute
Analysefall (heute)	318.128		15.277		273.104		45.024	
Prognosenullfall ohne B 271 neu	328.093	3	15.531	2	282.617	3	45.476	1
Prognosenullfall mit B 271 neu	338.810	7	15.339	0	293.287	7	45.522	1
Prognosenullfall mit B 271 neu mit Schlüsselprojekten	342.711	8	14.217	-7	298.760	9	43.950	-2
plus Nachfrageveränderung stark	306.964	-4	12.036	-21	269.886	-1	37.078	-18
plus Nachfrageveränderung mittel	321.026	1	12.742	-17	281.421	3	39.605	-12
plus Nachfrageveränderung schwach	328.441	3	13.315	-13	287.138	5	41.303	-8

Angaben je Tag

Emissionswirkung Maßnahmen bis 2030

CO2-Emissionen

	Bad Dürkheim		Innenstadt		Hauptverkehrsstraßen		Untergeordnetes Straßennetz	
	kg	in % zu heute	kg	in % zu heute	kg	in % zu heute	kg	in % zu heute
Analysefall (heute)	42.941		2.276		36.316		6.624	
Prognosenullfall ohne B 271 neu	37.289	-13	1.953	-14	31.636	-13	5.652	-15
Prognosenullfall mit B 271 neu	38.292	-11	1.928	-15	32.650	-10	5.641	-15
Prognosenullfall mit B 271 neu mit Schlüsselprojekten	38.721	-10	1.793	-21	33.266	-8	5.454	-18
plus Nachfrageveränderung stark	34.466	-20	1.512	-34	29.870	-18	4.595	-31
plus Nachfrageveränderung mittel	36.066	-16	1.600	-30	31.157	-14	4.908	-26
plus Nachfrageveränderung schwach	36.923	-14	1.672	-27	31.804	-12	5.119	-23

Angaben je Tag

Emissionswirkung Maßnahmen bis 2030

CO2-Emissionen

	Bad Dürkheim		Innenstadt		Hauptverkehrsstraßen		Untergeordnetes Straßennetz	
	kg	in % zu heute	kg	in % zu heute	kg	in % zu heute	kg	in % zu heute
Analysefall (heute)	42.941		2.276		36.316		6.624	
Prognosenullfall ohne B 271 neu	37.289	-13	1.953	-14	31.636	-13	5.652	-15
Prognosenullfall mit B 271 neu	[illegible]	-11	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-10	5.641	-15
Prognosenullfall mit B 271 neu mit Schlüsselprojekten	38.721	-10	1.793	-21	33.266	-8	5.454	-18
plus Nachfrageveränderung stark	[illegible]	-20	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-18	4.595	-31
plus Nachfrageveränderung mittel	36.066	-16	1.600	-30	31.157	-14	4.908	-26
plus Nachfrageveränderung schwach	36.923	-14	1.672	-27	31.804	-12	5.119	-23

Das entspricht einem CO2-Einsparpotenzial des Jahres-CO2-Ausstoßes für Mobilität von

Nachfrageveränderung stark - 1.413 Durchschnittsbürgern
Nachfrageveränderung mittel - 1.246 Durchschnittsbürgern
Nachfrageveränderung schwach - 1.003 Durchschnittsbürgern

Angaben je Tag

Emissionswirkung Maßnahmen bis 2030

- **Fazit**

  - Unabhängig der Maßnahmen wird im Prognosenullfall (2030) im Vergleich zum Analysefall (2017) aufgrund von Veränderungen der Fahrzeugflotte eine Verringerung der CO2-Emissionen von - 11 % erreicht.
  - Je nach Szenario der durch die Maßnahmenumsetzung erwarteten Nachfrageänderung wird eine CO2-Reduktion von - 14 % (schwache Nachfrageänderung) bis - 20 % (starke Nachfrageänderung) im Vergleich zum Analysefall (2017) erreicht.
  - Erkenntnis: Die Maßnahmen und Schlüsselprojekte unterstützen den Umstieg vom Kfz auf den Umweltverbund (Nachfrageänderung). Dadurch kann eine wesentliche CO2-Reduktion gegenüber dem Prognosenullfall erreicht werden.

PTV GROUP

the mind of movement

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit