

KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

BAD DÜRKHEIM

NACHHALTIG MOBIL

Bad Dürkheim
NACHHALTIG MOBIL



Karlsruhe, April 2019

Dokumentinformationen

Kurztitel	Klimafreundliches Mobilitätskonzept Bad Dürkheim – nachhaltig mobil
Auftraggeber:	Stadt Bad Dürkheim
Auftrags-Nr.:	C822076
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Christoph Schulze, Verena Zeidler, Andreas Clouth

Inhalt

1	Einführung - Bad Dürkheim nachhaltig mobil	10
2	Bestandsaufnahme.....	12
2.1	Voraussetzungen und örtliche Gegebenheiten	12
2.2	Vorhandene Datengrundlagen und Informationen	15
2.2.1	Radverkehrskonzept	15
2.2.2	Verkehrszählungen	16
2.3	Methoden und weitere Bestandteile der Bestandsaufnahme	19
2.3.1	Bürgerbeteiligung	19
2.3.1.1	Bürgerforen	20
2.3.1.2	Interaktive Onlinebeteiligung	22
2.3.2	Verkehrsmodell	24
2.3.3	Mobilitätsverhalten und Einsparpotenziale	25
2.3.4	Parkraumerhebung	27
2.3.4.1	Parkflächen im Untersuchungsgebiet	27
2.3.4.2	Bewirtschaftungsart und Bewirtschaftungszeitraum	28
2.3.4.3	Erhebung	29
2.3.4.4	Auswertung	30
2.3.4.5	Schlussfolgerungen	33
2.3.5	Ortsbegehungen	34
2.3.6	Weitere Auswertungen und Analysen	34
2.4	Stärken und Schwächen der Bestandssituation.....	36
2.4.1	Fußverkehr	36
2.4.2	Radverkehr	39
2.4.3	Öffentlicher Nahverkehr	41
2.4.4	Fließender Kfz-Verkehr	43
2.4.5	Ruhender Kfz-Verkehr	44
2.4.6	Neue Mobilität	46
2.5	Zusammenfassung Bestandsaufnahme.....	47
3	Planungsgrundsätze und Ziele.....	50
3.1	Herleitung	50
3.2	Ziele	50

4	Prognose der Rahmenbedingungen 2030.....	53
4.1	Siedlungsentwicklung	53
4.2	Umliegende Verkehre und Verkehrsnetz	53
4.3	Allgemeine Verkehrsentwicklung	53
5	Leitlinien	54
5.1	Fußverkehr	55
5.1.1	Fußwegenetz definieren und verbessern	55
5.1.2	Platzangebot für Fußgänger erhöhen	55
5.1.3	Herstellung von Barrierefreiheit	56
5.2	Radverkehr	56
5.2.1	Bestimmung eines Radwegenetzes mit einheitlichen Anforderungen an den Radwege-Entwurf	56
5.2.2	Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern	57
5.2.3	Verbesserung des Fahrradparkens	57
5.2.4	Radverkehr sichtbarer machen und Image verbessern	57
5.3	Öffentlicher Nahverkehr	58
5.3.1	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	58
5.4	Fließender Kfz-Verkehr	58
5.4.1	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	58
5.4.2	Reduktion des vermeidbaren Verkehrs in der Innenstadt	59
5.4.3	Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer	59
5.5	Ruhender Kfz-Verkehr.....	60
5.5.1	Steuerung der Parksuchverkehre	60
5.5.2	Ordnung des Kfz-Parkens im öffentlichen Straßenraum	60
5.5.3	Verhinderung widerrechtlichen Parkens	60
5.6	Neue Mobilität.....	61
5.6.1	Förderung Ride-Sharing	61
5.6.2	Förderung der Elektromobilität und Intermodalität	61
6	Maßnahmen	62
6.1	Schlüsselprojekte	62
6.1.1	Bahnhofsumfeld	63

6.1.2	Philipp-Fauth-Straße / Mannheimer Straße	65
6.1.3	Weinstraße Süd und südliche Philipp-Fauth-Straße	68
6.1.4	Stadtplatz	69
6.1.5	Radverkehrshaupttrouten	71
6.1.6	Fußgängerhaupttrouten und Fußgängerquerungen	73
6.1.7	Seebacher Straße / Hammelstalstraße / Holzweg	76
6.1.8	Parkleitsystem	78
6.1.9	Haltestellenattraktivierung	80
6.1.10	Ungstein B 271	81
6.1.11	Leistadt Ortsdurchfahrt	83
6.1.12	Weitere betrachtete Schlüsselprojekte	84
6.1.12.1	Kaiserslauterer Straße	84
6.1.12.2	Schillerstraße	87
6.1.12.3	Gaustraße	90
6.1.12.4	Gesamtbetrachtung weitere betrachtete Schlüsselprojekte	92
6.1.13	Gesamtbetrachtung Schlüsselprojekte	92
6.2	Maßnahmenkatalog	93
6.3	Räumliche Verortung der Maßnahmen	95
7	Maßnahmenbewertung	99
7.1	Zielerreichung und Priorisierung	99
7.2	Wirkungsabschätzung	100
7.2.1	Nachfrageänderungen	100
7.2.2	Fahrleistung	102
7.2.3	CO ₂ -Bilanz	103
7.3	Fazit Maßnahmenbewertung	104
8	Fazit	106
8.1	Zusammenfassung des Gesamtkonzepts	106
8.2	Ausblick und Verstetigung	109
9	Anhang	111
9.1	Beschlossene Maßnahmen	111
9.2	Weitere Maßnahmenempfehlungen	115

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Schematischer Aufbau und Ablauf der Erstellung des Mobilitätskonzepts Bad Dürkheim	11
Abbildung 2 Vorgehensweise bei der Bestandsaufnahme	12
Abbildung 3 Lage der Stadt Bad Dürkheim in der Region	13
Abbildung 4 Einwohnerzahlen und übergeordnete verkehrliche Erschließung	14
Abbildung 5 Definition des Innenstadtbereichs	15
Abbildung 6 Schwerverkehrsrouten	17
Abbildung 7 Durchgangsverkehr Innenstadt, Veränderung zu 2004	18
Abbildung 8 Kfz-Verkehrsmengen, Veränderung zu 2004	19
Abbildung 9 Diskussionen und Stellwände während der Bürgerforen	20
Abbildung 10 Internetseite des Mobilitätskonzeptes, eingebunden in die Internetseite der Stadt	23
Abbildung 11 Ausschnitt der interaktiven Onlinekarte mit Anmerkungen der Bürger	23
Abbildung 12 Verkehrsbelastung der Bestandssituation	24
Abbildung 13 Abschätzung des Modal-Splits zwischen MIV und ÖPNV	25
Abbildung 14 Theoretisches Verlagerungspotenzial des Kfz-Binnenverkehrs (Kfz-Wege) auf den Fuß- und Radverkehr	26
Abbildung 15 Realistisches Verlagerungspotenzial des Kfz-Binnenverkehrs (Kfz-Wege) auf den Fuß- und Radverkehr	27
Abbildung 16 Untersuchte Parkflächen im Untersuchungsgebiet	28
Abbildung 17 Auslastung Stadtplatz	30
Abbildung 18 Auslastung Wurstmarkt	31
Abbildung 19 Auslastung des Parkraums werktags um 17 Uhr	32
Abbildung 20 Auslastung des Parkraums sonntags um 17 Uhr	33
Abbildung 21 Fußläufige Erreichbarkeit (in Minuten)	37
Abbildung 22 Schmäler und eingeschränkter Seitenraum in der Gaustraße auf Höhe Hausnummer 35	38
Abbildung 23 Bestandssituation Kaiserslauterer Straße	38
Abbildung 24 Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (in Minuten)	39
Abbildung 25 Fußgängerbrücke über Gleise am Bahnhof zur Anbindung des Fronhofs	40
Abbildung 26 Wildgeparkte Fahrräder am Römerplatz	41
Abbildung 27 Schlecht erkennbare Haltestelle in der Seebacher Straße	42

Abbildung 28 Kreuzungsbereich Kirchstraße B271 mit Wormser Straße in Ungstein, ohne Seitenraum	43
Abbildung 29 Situation auf dem Stadtplatz mit hohem Verkehrsaufkommen	44
Abbildung 30 Nutzungskonflikt zwischen ruhendem Verkehr und Fußgängern in der Friedelsheimer Straße	45
Abbildung 31 Beispiel einer Mitfahrbank in Eggenstein-Leopoldshafen	46
Abbildung 32 Elektroladestationen in der Straße Am Bahnhof in Bad Dürkheim	47
Abbildung 33 Ziele des Mobilitätskonzepts	51
Abbildung 34 Leitlinien für die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer	54
Abbildung 35 Übersicht und Verortung der Schlüsselprojekte, rot = bereits beschlossen, schwarz = weiter zu prüfen	63
Abbildung 36 Bestehende Radabstellanlage und Bushaltestelle am Bahnhof	64
Abbildung 37 Aktueller schmaler Straßenraum mit schwieriger Querbarkeit in der Philipp- Fauth-Straße	66
Abbildung 38 Umgestaltungsbereich Shared Space (rot) mit bestehender Fußgängerzone (transparent rot)	67
Abbildung 39 Aktuell enger Straßenraum mit zu schmalen und einseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr in der Weinstraße Süd und Philipp-Fauth-Straße	68
Abbildung 40 Stadtplatz wird vom Kfz-Verkehr dominiert	70
Abbildung 41 Kurzfristiger Umgestaltungsvorschlag des Stadtplatzes	71
Abbildung 42 Radverkehrsroutennetz mit Haupt- und Nebenrouten (Grundlage: Radverkehrskonzept R+T (2018), angepasst)	72
Abbildung 43 Darstellung der Hauptverbindungsachsen zur Anbindung zentraler Quellen und Ziele	74
Abbildung 44 Ausbau und Ergänzung der Querungsstellen entlang der Fußgängerhaupttrouten	75
Abbildung 45 Straßenraum der Seebacher Straße mit geradlinigem Straßenverlauf und einseitiger Parkstandsanzordnung	76
Abbildung 46 Umgestaltungsvorschlag der Stadt / Ing.-Büro R+T Kreuzungsbereich Holzweg – Eduard-Jost-Str. – Schützenstr.	78
Abbildung 47 Vorschlag des Führungskonzepts für das Parkleitsystem	79
Abbildung 48 Bushaltestelle Mozartstraße, geringe Sichtbarkeit im Straßenbild	81
Abbildung 49 Straßenraum der B271 in Ungstein	82
Abbildung 50 Umgestaltungsvorschläge Straßenraum B271 bei Ortsumgehung B271 neu	83

Abbildung 51 Mitbenutzung des Seitenraumes in der Kaiserslauterer Straße (auf Höhe Gartenstraße)	84
Abbildung 52 Verlagerungswirkung Kaiserslauterer Straße als Einbahnstraße	85
Abbildung 53 Verlagerungswirkung Kaiserslauterer Straße und Eichstraße als Einbahnstraße	86
Abbildung 54 Verlagerungswirkung Kaiserslauterer Straße und Eichstraße als Einbahnstraße, Gartenstraße gedreht	87
Abbildung 55 Bestandssituation Schillerstraße	88
Abbildung 56 Verlagerungswirkung Schillerstraße als Einbahnstraße in Richtung Nordosten	89
Abbildung 57 Verlagerungswirkung Schillerstraße als Einbahnstraße in Richtung Südwesten	90
Abbildung 58 Bestandssituation Gaustraße	91
Abbildung 59 Verlagerungswirkung Schillerstraße und Gaustraße als Einbahnstraße in Richtung Süden	91
Abbildung 60 Verlagerungswirkung bei Gesamtbetrachtung der Einbahnstraßenregelungen	92
Abbildung 61 Verlagerungswirkung bei Gesamtbetrachtung der Schlüsselprojekte	93
Abbildung 62 Verortung der Maßnahmen – Gesamtübersicht	95
Abbildung 63 Verortung der Maßnahmen - Fußverkehr (beschlossene Maßnahmen)	95
Abbildung 64 Verortung der Maßnahmen – Fußverkehr (weitere Maßnahmen)	96
Abbildung 65 Verortung der Maßnahmen – Radverkehr (beschlossene Maßnahmen)	96
Abbildung 66 Verortung der Maßnahmen – Radverkehr (weitere Maßnahmen)	97
Abbildung 67 Verortung der Maßnahmen - Öffentlicher Nahverkehr, fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr und Neue Mobilität (beschlossene Maßnahmen)	97
Abbildung 68 Verortung der Maßnahmen - Öffentlicher Nahverkehr, fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr und Neue Mobilität (weitere Maßnahmen)	98

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Bewirtschaftungsarten der Parkflächen im Innenstadtbereich	28
Tabelle 2 Anzahl der Parkstände und Bewirtschaftungsarten auf den innenstadtnahen Außenparkplätzen	29
Tabelle 3 Fahrtenhäufigkeit und Betriebsdauer des ÖPNV in Bad Dürkheim (Fahrplanauswertung)	35
Tabelle 4 Bushaltestellen mit den meisten Fahrgästen (wochentags) in Bad Dürkheim (RNV-Fahrgasterhebung)	35
Tabelle 5 Verknüpfungsqualität Bus und Bahn am Bahnhof Bad Dürkheim	36
Tabelle 6 Nachfrageänderungen und Verlagerungseffekte durch Umsetzung des Mobilitätskonzeptes	101
Tabelle 7 Kfz-Fahrleistung in Bad Dürkheim pro Tag	102
Tabelle 8 CO ₂ -Emissionen in Bad Dürkheim pro Tag	103

1 Einführung - Bad Dürkheim nachhaltig mobil

Die mobilitätsbezogenen Infrastrukturen und Systeme von Städten sind aktuell großen Veränderungen unterworfen und mit hieraus resultierenden Herausforderungen konfrontiert. Neben der Digitalisierung und dem demographischen Wandel sind vor allem der Klimawandel und die Energiewende zentrale Themen. Wie sich diese Themen auf Mobilitätsbedürfnisse, -verhalten und verfügbare Mobilitätsoptionen auswirken und wie damit zukünftig umzugehen ist, lässt die Stadt Bad Dürkheim anhand des vorliegenden klimafreundlichen Mobilitätskonzepts untersuchen.

Aufgabe des Mobilitätskonzeptes ist es, Bad Dürkheim auf diese Aspekte vorzubereiten und die bestehenden Strukturen und die Verkehrsinfrastruktur fortzuentwickeln und nachhaltig zu gestalten. Das Mobilitätskonzept bildet einen strategischen Leitfaden und eine Entscheidungshilfe für die Politik und Verwaltung. Die darin erarbeiteten Ziele und Maßnahmen stellen die Basis für die Verkehrsplanung der kommenden Jahre in Bad Dürkheim.

Im besonderen Fokus des Mobilitätskonzeptes stehen die Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit und damit einhergehend auch die Reduktion verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen. Das Projekt bildet dabei ein Teilkonzept zum parallel erarbeiteten Klimaschutzkonzept der Stadt. Jedoch gilt es umfassende Lösungsansätze zu finden, die auch weitere wichtige Ziele in der Verkehrsplanung berücksichtigen wie u.a. lokal wirkende Emissionen, die Verkehrssicherheit sowie eine attraktive und stadtverträgliche Straßenraumgestaltung.

Grundsätze der integrierten und nachhaltigen Verkehrsplanung bilden die drei Schlagworte *Vermeiden, Verlagern und Verträglich* abwickeln. Das bedeutet, dass das Verkehrssystem so strukturiert sein soll, dass Anreize geschaffen werden, Wege einzusparen und Fahrten, statt mit dem Auto mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückzulegen. Der unvermeidbare Kfz-Verkehr soll verträglich abgewickelt werden, sodass er sowohl für die Verkehrsteilnehmer als auch die Bewohner der Stadt möglichst wenig negative Effekte verursacht. Gleichzeitig soll das Mobilitätsangebot für die Bewohner und Besucher Bad Dürkheims so bequem und effizient wie möglich sein. Daraus entspringt der Anspruch, die Vorteile aller Verkehrsarten optimal nutzen zu wollen und sie stärker zu vernetzen, denn eine Verkehrsart allein kann die heutigen komplexen Ansprüche an Mobilität nicht erfüllen. Das wiederum bedeutet, dass alle Verkehrsarten im Planungsprozess gleichberechtigt berücksichtigt werden müssen. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts soll aufgezeigt werden, welche Entwicklungspotenziale Bad Dürkheim diesbezüglich hat und wo dabei die effektivsten Stellschrauben sind. Ziel des Projekts ist es, ein praxis- und anwendungsorientiertes Konzept zur verbesserten Abstimmung der nachhaltigen Mobilitätsplanung in der Stadt zu erarbeiten, das die Grundlage für zukünftige Detailplanungen bildet.

Das Gesamtprojekt lässt sich in folgende zwei thematische Ebenen einteilen:

- Am Anfang steht die **Grundlagenebene**, in der zum einen die heutige Bestandssituation erfasst und analysiert wird mit dem Ziel, anhand der daraus gewonnen positiven und negativen Erkenntnisse Handlungsfelder für die Zukunft abzuleiten. Zum anderen wird in dieser Ebene das Zielsystem entwickelt, welches als Maßstab für die spätere Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen dient.
- Anschließend werden in der **Maßnahmenebene** Leitlinien entwickelt, die den auf Grundlage der Bestandsanalyse identifizierten Handlungsbedarf aufzeigen. Diese Leitlinien bilden die Basis, auf der Einzelmaßnahmen entwickelt sowie für wichtige und viel diskutierte Orte in der Stadt konkrete Schlüsselprojekte erarbeitet werden. Abschließend werden die Maßnahmen anhand des Zielsystems bewertet und hieraus eine Maßnahmenpriorisierung abgeleitet.

Das gesamte klimafreundliche Mobilitätskonzept wurde in einem intensiven Beteiligungsprozess in Form von Bürgerforen und einer Onlinebeteiligung durch die Öffentlichkeit begleitet. Wir bedanken uns an dieser Stelle bei allen, die sich in den Prozess eingebracht haben, um mit ihrem persönlichen Engagement die Mobilität in Bad Dürkheim auf die zukünftigen Herausforderungen vorzubereiten und auszurichten.

Abbildung 1 zeigt den schematischen Ablauf der Erstellung des Mobilitätskonzepts.

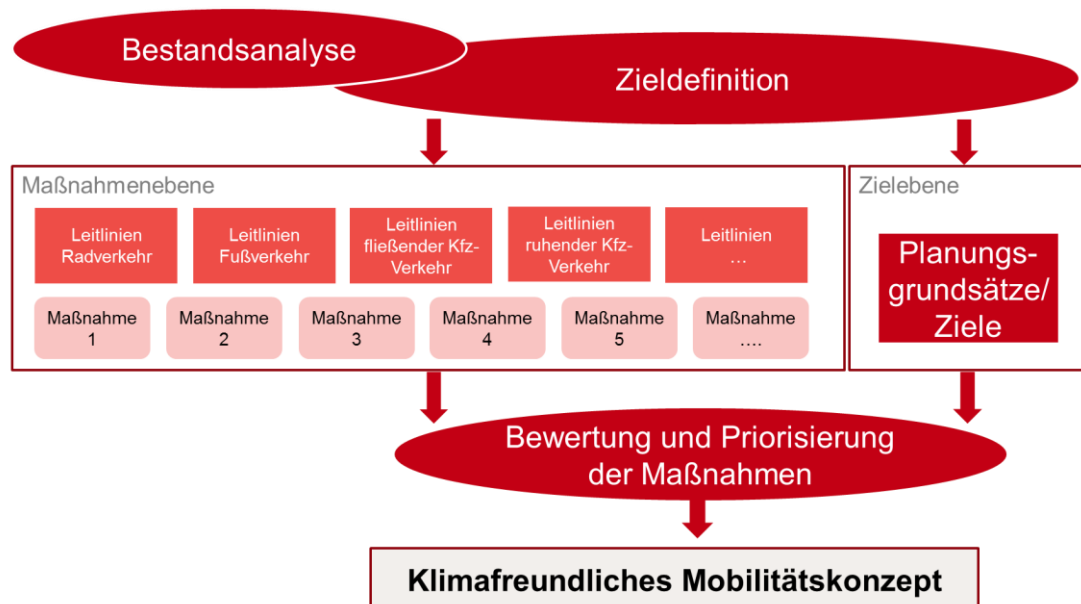


Abbildung 1 Schematischer Aufbau und Ablauf der Erstellung des Mobilitätskonzepts Bad Dürkheim

2 Bestandsaufnahme

Grundlage des Mobilitätskonzeptes ist eine breite und umfassende Aufnahme und Analyse der Bestandssituation in Bad Dürkheim. Dabei wurden bereits bestehende Datengrundlagen wie das Radverkehrskonzept und Verkehrszählungen betrachtet, darüber hinaus aber auch weitreichende Erhebungen durch PTV-Mitarbeiter der Parkraumsituation sowie Ortsbegehungen durchgeführt und die Öffentlichkeit intensiv in den Bearbeitungsprozess eingebunden. 2017 und 2018 fanden vier Öffentlichkeitsveranstaltungen bzw. Bürgerversammlungen statt und es stand eine eigens dafür entwickelte interaktive Online-Karte für Eingaben und Anregungen zur Verfügung. Zudem stellt ein Verkehrsmodell für die Durchführung von Modellrechnungen und Prognoseabschätzungen eine weitere Grundlage des Mobilitätskonzeptes dar. Im gesamten Bearbeitungsverlauf des Mobilitätskonzeptes fand eine intensive Abstimmung mit der städtischen Verwaltung und Politik statt.

Die Vielzahl der im Rahmen der Bestandsaufnahme erhobenen Informationen wird in den folgenden Kapiteln gebündelt dargestellt. Die Beschreibung fokussiert sich damit auf die wesentlichen und gewichtigsten Teilaspekte der Bestandsanalyse.

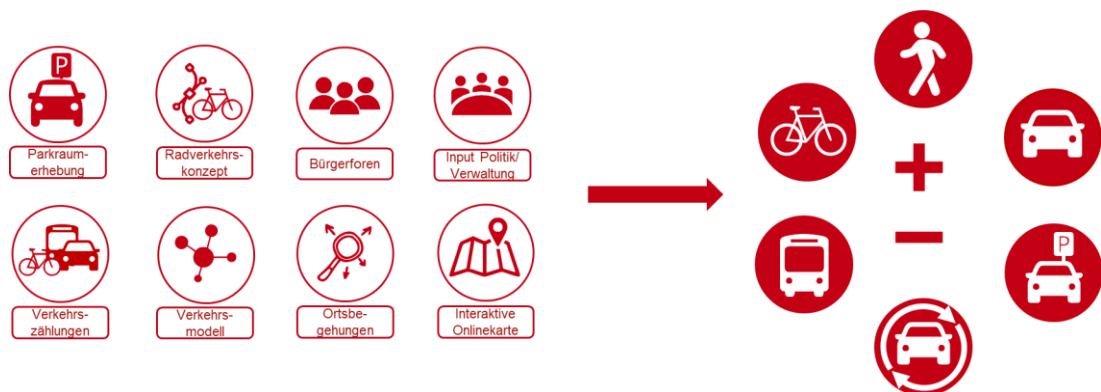


Abbildung 2 Vorgehensweise bei der Bestandsaufnahme

2.1 Voraussetzungen und örtliche Gegebenheiten

Die Stadt Bad Dürkheim besitzt mit ihren rund 20.000 Einwohnern die Funktion eines Mittelzentrums und ist Kur- und Kreisstadt. Bad Dürkheim unterteilt sich neben der Kernstadt in folgende weitere Ortsteile: Grethen, Hardenburg, Hausen, Leistadt, Seebach und Ungstein. Gelegen am Rande des Pfälzerwaldes innerhalb der Metropolregion Rhein-Neckar ist sie umgeben von Großstädten wie Kaiserslautern (30 km Luftlinie) im Westen sowie Ludwigshafen und Mannheim (20 km Luftlinie) im Osten (Abbildung 3).

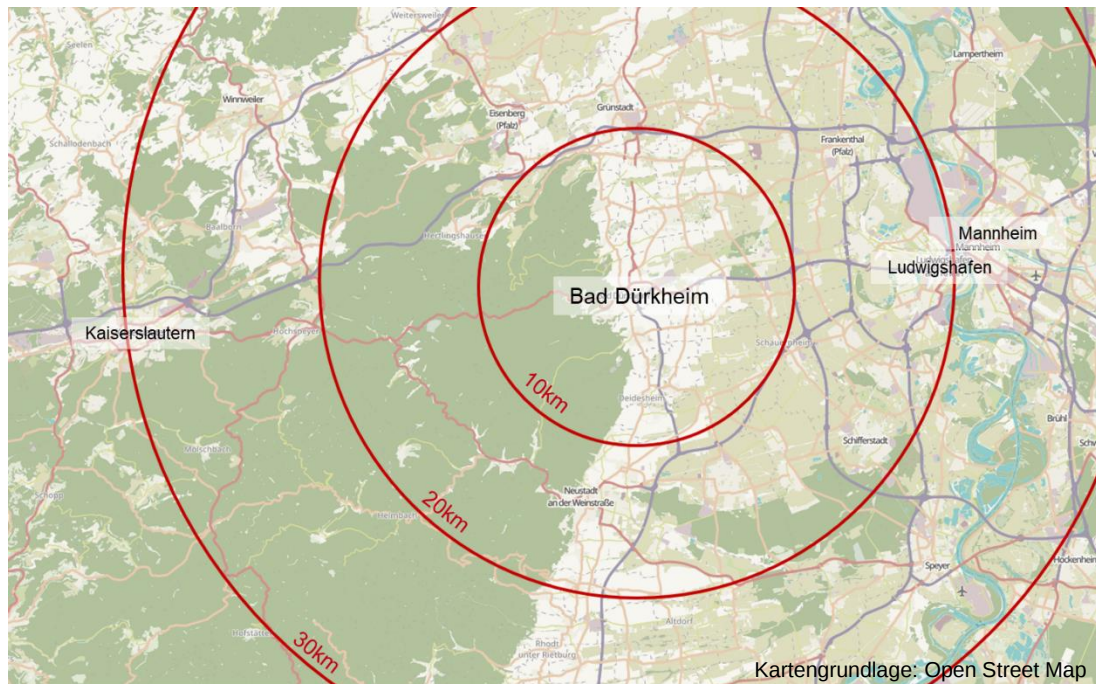


Abbildung 3 Lage der Stadt Bad Dürkheim in der Region

Verkehrlich ist Bad Dürkheim regional über die beiden Bundesstraßen B37 und B271 angeschlossen, die das Stadtgebiet in Ost-West bzw. Nord-Süd-Richtung tangieren und den übergeordneten Verkehr an der Stadt vorbeilenken (Abbildung 4). Über die genannten Bundesstraßen besteht eine überregionale Anbindung an mehrere Bundesautobahnen wie die A6, A650 und A65. Über den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (SPNV) ist Bad Dürkheim ebenfalls über drei Bahnhöfe regional angebunden. Direkte Verbindungen bestehen u.a. nach Neustadt an der Weinstraße, Grünstadt, Frankenthal sowie Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg. Die gute äußere Anbindung spiegelt sich auch in den Pendlerzahlen von 6.300 Einpendlern und 4.500 Auspendlern wider.

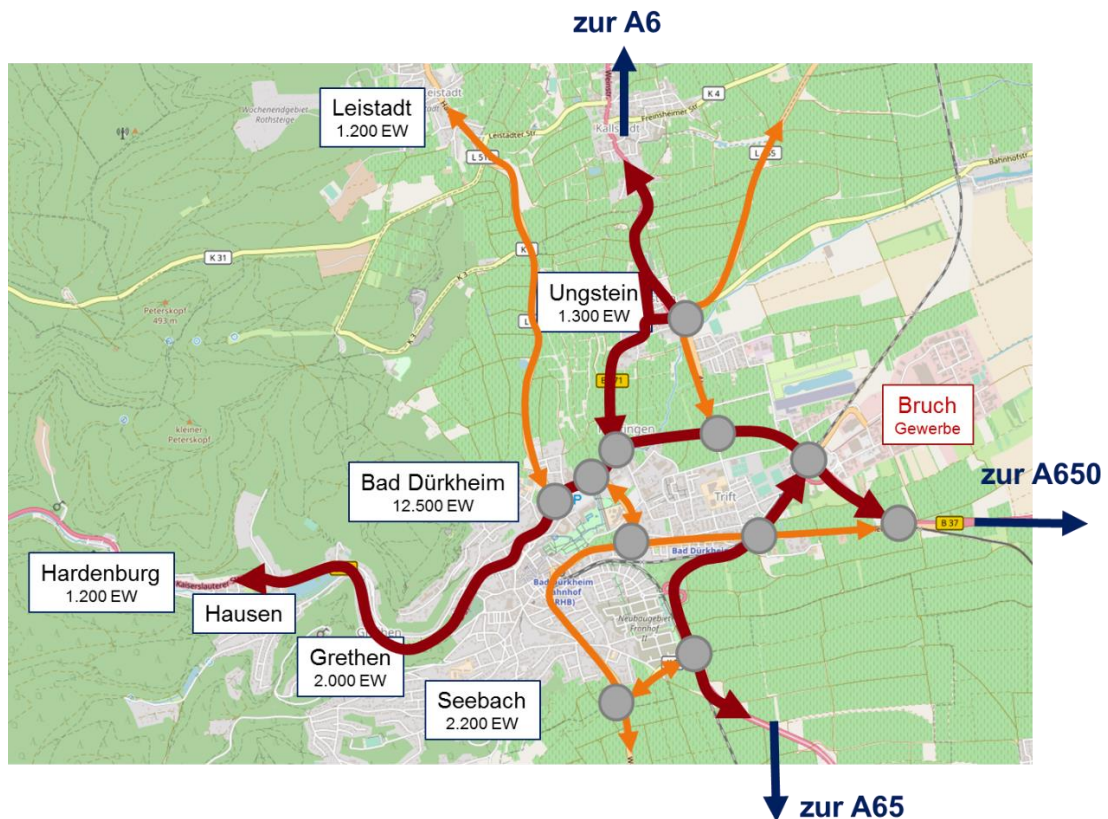


Abbildung 4 Einwohnerzahlen und übergeordnete verkehrliche Erschließung

Innerhalb der Kernstadt bestehen kurze Wegeverbindungen sowie liegen auch alle Ortsteile in einem engen Radius von zwei bis drei Kilometern Luftlinie zur Kernstadt. Die Kernstadt und die Ortsteile werden flächendeckend durch ein Busliniennetz sowie bedarfsgesteuert durch Ruftaxen mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen.

Die Innenstadt wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wie folgt (Abbildung 5) abgegrenzt:

- Nördlich: B 37
- Westlich: Friedhofstraße, Limburgstraße, Gaustraße
- Südlich: Hans-Koller-Straße, Berliner Straße
- Östlich: Wasserhohl, Bahnhof, Kurpark

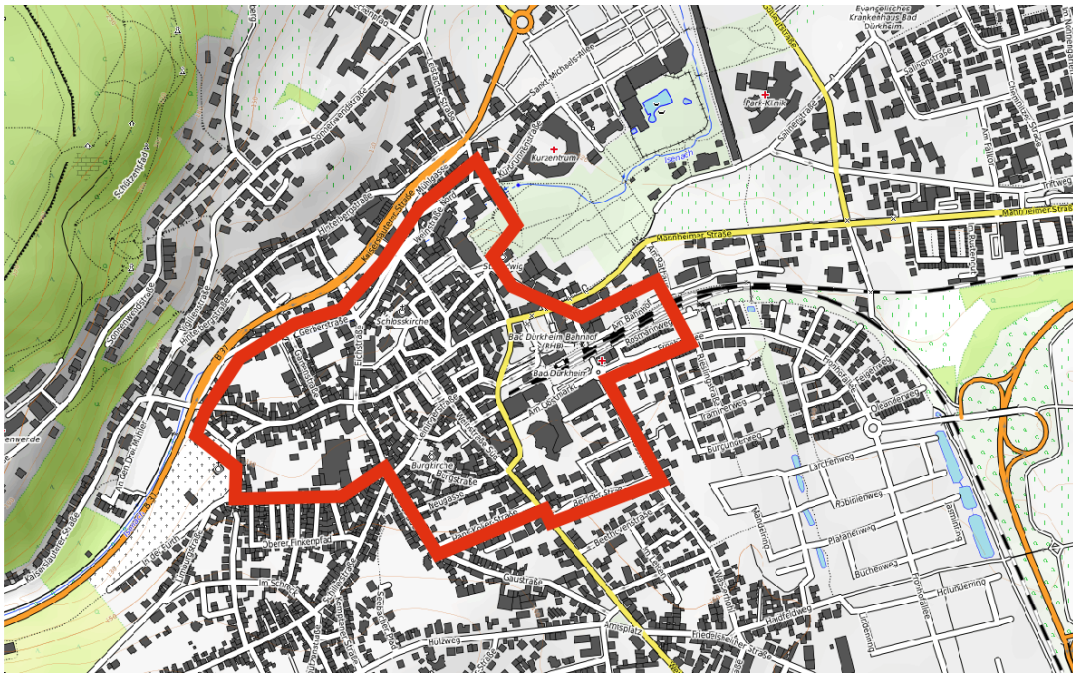


Abbildung 5 Definition des Innenstadtbereichs

Als Kurstadt an der Weinstraße ist der Tourismus in Bad Dürkheim ein wichtiger Faktor. Die Stadt hat im Jahr ca. 120.000 Hotelgäste zu verzeichnen, sowie bestehen u.a. mit dem Wurstmarkt und Stadtfest einige Großveranstaltungen in der Stadt. Dadurch kommt es neben dem Alltagsverkehr durch den Besucherverkehr zu Überlagerungen und großen Unterschieden an Werktagen, Wochenenden und Veranstaltungen.

Weitere für den Verkehr relevante Besonderheiten der Stadt stellen zum Teil enge Straßenräume dar, die typisch für den Pfälzer Raum sind. Außerdem gibt es aufgrund der Randlage am Pfälzer Wald in Teilen des Stadtgebietes große Höhenunterschiede.

2.2 Vorhandene Datengrundlagen und Informationen

Mit dem Radverkehrskonzept (2018) und Verkehrszählungen (2018) vom Verkehrsplanungsbüro R+T bestehen Datengrundlagen und Informationen, die Eingang in das Mobilitätskonzept finden. Während die Verkehrszählungen insbesondere im Rahmen der Bestandsaufnahme sowie im Rahmen des Verkehrsmodells als Grundlage weitere Beachtung finden, bildet das Radverkehrskonzept auch einen Baustein für die Maßnahmenentwicklung.

2.2.1 Radverkehrskonzept

Das Büro R+T hat ein Radverkehrskonzept für Bad Dürkheim ausgearbeitet. Darin wurde die Bestandssituation der Radverkehrsinfrastruktur detailliert erfasst und ein Maßnahmenkatalog zur Behebung von identifizierten Mängeln entwickelt. Das

Radverkehrskonzept gibt einen umfassenden Überblick über bestehende Probleme und Gestaltungsmöglichkeiten. Außerdem wurde im Rahmen des Konzepts ein Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten definiert. Entlang dieser Routen wurden die Radverkehrsführungen flächendeckend überprüft, Lücken identifiziert und Verbesserungsvorschläge diskutiert.

Das Radverkehrskonzept wurde unabhängig vom Mobilitätskonzept vom Verkehrsplanungsbüro R+T erstellt. Aufbauend auf den Ergebnissen von R+T werden Maßnahmenvorschläge aufgegriffen und im Kontext des Mobilitätskonzeptes weiterentwickelt. Das bedeutet, es fand eine weitergehende integrierte Betrachtung im Zusammenhang mit den anderen Verkehrsmitteln sowie in Bezug auf einen längeren Planungshorizont statt. Dadurch wurden auch größer angelegte Neugestaltungen mit einem längeren Planungsvorlauf entwickelt.

2.2.2 Verkehrszählungen

Im Rahmen der Verkehrszählungen von R+T wurden im Herbst 2017

- Verkehrszählungen an Knotenpunkten,
- eine Kennzeichenerfassung des fließenden Kfz-Verkehrs an einem Kordon um die Innenstadt und
- automatische Dauerzählungen

durchgeführt.

Die Knotenstromzählungen wurden an 19 Knotenpunkten für je vier Stunden am Vormittag und Nachmittag durchgeführt. Die Kennzeichenerfassung am Kordon fand an acht Querschnitten für ebenfalls je vier Stunden am Vormittag und Nachmittag statt. Die Dauerzählungen wurden an vier Querschnitten über eine gesamte Woche vorgenommen.

Die Erhebungen zeigen, dass der Schwerlastverkehr im Stadtgebiet relativ gering ist. Fahrzeuge über 3,5 t haben im Mittel einen Anteil von 2 % am Gesamtverkehr und fließen hauptsächlich über das übergeordnete Straßennetz (Abbildung 6).



Abbildung 6 Schwerverkehrsrouten

Des Weiteren ergibt sich aus den Ergebnissen der Kordonerhebung ein geringer Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr in der Innenstadt von ca. 10 % (ohne Betrachtung der Gutleutstraße). Der Schwerpunkt des Durchgangsverkehrs befindet sich auf der Relation Kaiserslauterer Straße und Weinstraße Süd, wobei der Verkehr insbesondere in Lastrichtung West-Ost fließt.

Im Vergleich zu früheren Erhebungen von R+T aus dem Jahre 2004 zeigt sich für den Durchgangsverkehr in der Innenstadt, dass bei einer Vielzahl an Relationen keine signifikanten Veränderungen stattgefunden haben. Für die Schwerpunktrelation Kaiserslauterer Straße und Weinstraße Süd in Lastrichtung West-Ost hat der Durchgangsverkehr jedoch seit 2004 zugenommen. Ebenfalls zugenommen hat der Verkehr zwischen Friedelsheimer Straße und Gutleutstraße sowie Mannheimer Straße und ebenfalls zwischen Mannheimer Straße und Kaiserslauterer Straße. Der Verkehr auf diesen Verbindungen wird zum Teil im untergeordneten Straßennetz abgewickelt. Die betroffenen Strecken des untergeordneten Straßennetzes (Kaiserslauterer Straße, Gaustraße, Hans-Koller-Straße, Stadtplatz, Friedelsheimer Straße, Wasserhohl) stellen hiermit – trotz des im Mittel geringen Durchgangsverkehrs - im Weiteren besonders zu beachtende Streckenzüge dar.

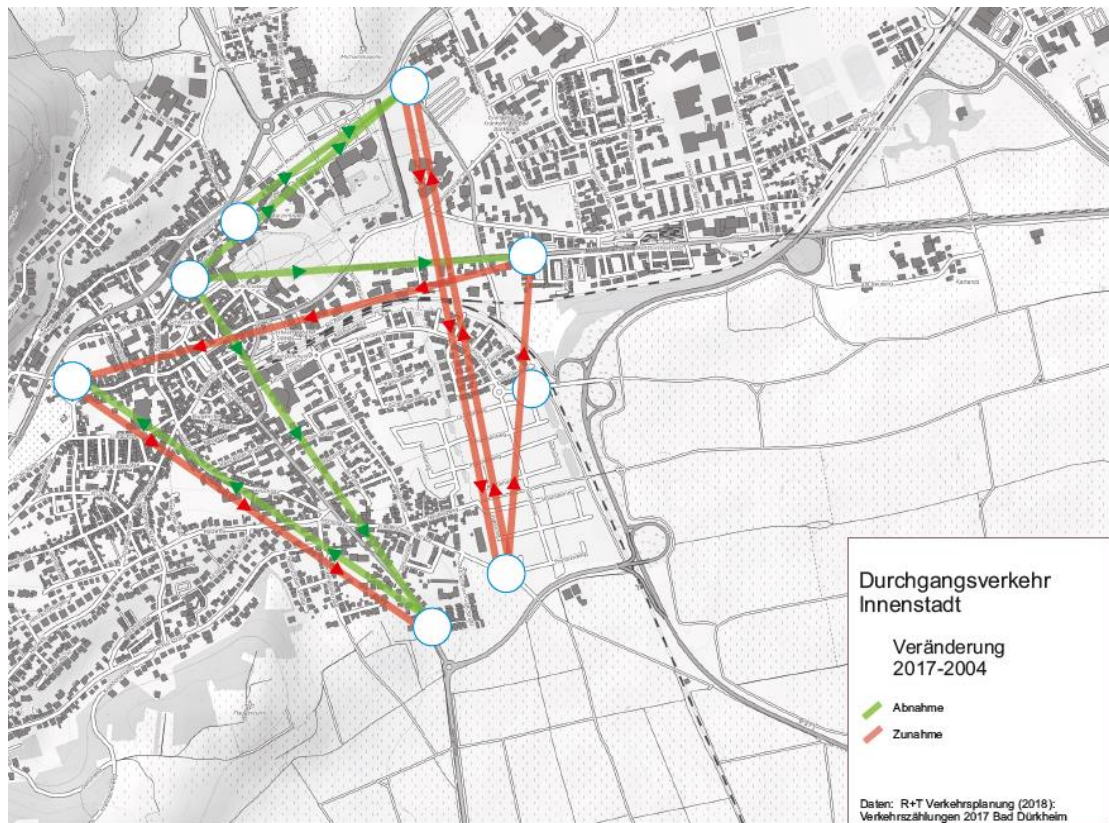


Abbildung 7 Durchgangsverkehr Innenstadt, Veränderung zu 2004

Bezüglich der absoluten Kfz-Verkehrsmengen ergibt sich im Vergleich zu 2004 an der Mehrheit der Zählstellen eine Reduktion des Verkehrs im Innenstadtbereich und im untergeordneten Straßennetz wie u.a. auf der Kurgartenstraße, Gaustraße und Kaiserslauterer Straße (Abbildung 8). Dies ist insbesondere auf in der Zwischenzeit durchgeführte Maßnahmen wie die Umgestaltung des Schlossplatzes und der Kurgartenstraße zurückzuführen. An einzelnen Zählstellen wie der Gutleutstraße, Mannheimer Straße und Weinstraße Süd lassen sich Verkehrszunahmen und damit vermutlich Verlagerungswirkungen getroffener Maßnahmen verzeichnen. Insgesamt sind aber die positiven Effekte der in den vergangenen Jahren umgesetzten Maßnahmen auf die Verkehrsbelastungen in der Innenstadt hervorzuheben.

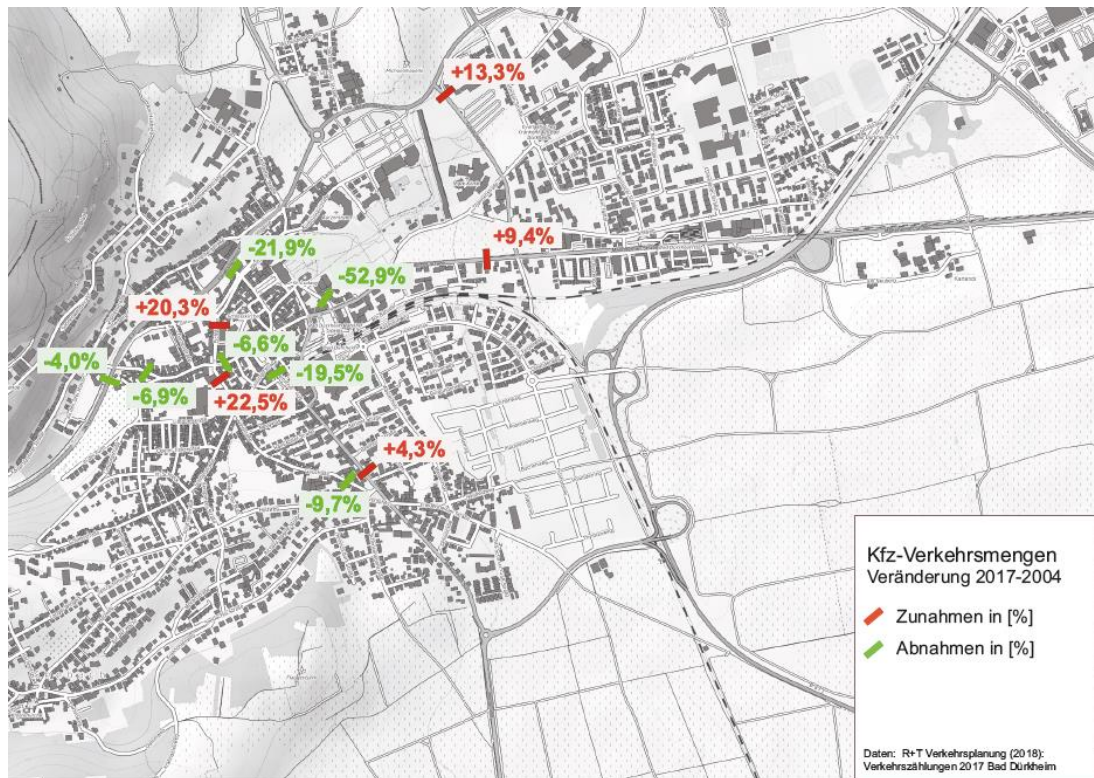


Abbildung 8 Kfz-Verkehrsmengen, Veränderung zu 2004

2.3 Methoden und weitere Bestandteile der Bestandsaufnahme

Neben den vorhandenen Grundlagen wurden weitreichende Analysen der Bestandssituation vorgenommen und partizipative Prozesse im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes etabliert. Im Folgenden werden die einzelnen Schritte tiefergehend erläutert und dokumentiert.

2.3.1 Bürgerbeteiligung

Einen elementaren Bestandteil der Bestandsaufnahme und des gesamten Bearbeitungsprozesses des Mobilitätskonzeptes bildet die Beteiligung der Bürger der Stadt Bad Dürkheim. Bürgerbeteiligung hat vielfältige Nutzen und Vorteile für die Bürger, die Verwaltung und Politik sowie auch einen positiven Nutzen für das inhaltliche Ergebnis des Konzeptes. Beteiligung trägt dazu bei, dass Erfahrungen, Perspektiven und Engagement ausgetauscht werden können und insbesondere auch das lokale Wissen über die Belange vor Ort das Vorgehen der Fachleute gewinnbringend ergänzen können. Jede einzelne eingebrachte Ergänzung und Maßnahme wird dabei fachlich geprüft. Die Bürgerschaft wird durch die Partizipation aktiviert und gestärkt sowie erhält das Konzept hierdurch mehr Akzeptanz.

Die Bürgerbeteiligung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes fußt auf zwei Säulen,

- den Bürgerforen und
- einer interaktiven Onlinebeteiligung.

2.3.1.1 Bürgerforen

Über den Projektzeitraum verteilt fanden vier Bürgerforen mit verschiedenen thematischen Schwerpunkten statt. Bestandteil der Foren war jeweils eine Begrüßung in deren Rahmen das Projekt und der Projektstand erläutert wurden sowie eine thematische Einführung zum jeweiligen Thema oder Schwerpunkt des Forums gegeben wurde. Den Hauptteil bildeten Diskussionsrunden an Stellwänden mit verschiedenen Themen, die jeweils durch einen Vertreter der Stadtverwaltung oder des Planungsbüros PTV betreut wurden. Der erste Workshop im Jahr 2017 wurde federführend durch das Büro R+T und nicht durch PTV durchgeführt. An den Stellwänden standen Kartenmaterial zur Information und Anregung der Diskussionen zur Verfügung. Den Abschluss jedes Forums bildete eine Runde, in der die Betreuer der Stellwände einen kurzen Überblick über die Diskussion gaben, um so allen Beteiligten eine Zusammenfassung aller Themen mitzugeben.

- 1. Bürgerforum Ideenwerkstatt, 15.11.2017
- 2. Bürgerforum Radverkehr und Neue Mobilität, 02.05.2018
- 3. Bürgerforum fließender und ruhender Kfz-Verkehr, 13.06.2018
- 4. Bürgerforum Fußverkehr, Öffentlicher Nahverkehr und Schlüsselprojekte, 13.12.2018

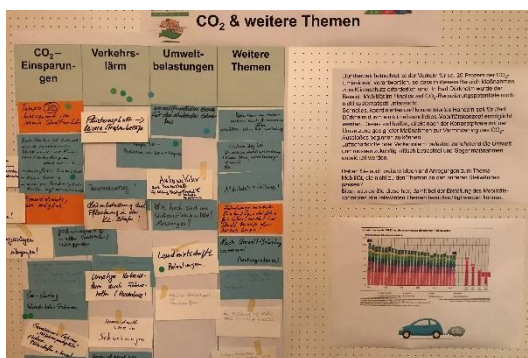


Abbildung 9 Diskussionen und Stellwände während der Bürgerforen

Erstes Bürgerforum Ideenwerkstatt

Im Rahmen des ersten Bürgerforums wurde eine den Beteiligungsprozess initiiierende Ideenwerkstatt zu verschiedenen Themen des Mobilitätskonzeptes abgehalten. Dabei wurden Probleme und Anregungen zu Maßnahmen abgefragt und die Bandbreite zu Handlungsansätzen aufgezeigt. Insgesamt wurden knapp 300 Einzelideen abgegeben. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass der fließende und ruhende Kfz-Verkehr die wichtigsten Themen in der Bürgerschaft sind, da ihnen die meisten Nennungen zugekommen sind. Hier sind die Unterthemen Geschwindigkeiten, Verkehrsführung, Parkraumüberwachung und die Parksituation zu nennen. Ebenfalls wichtige Themen waren der ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr. Von besonderer Relevanz sind die Fahrplangestaltung und Mitfahrgelegenheiten, Radwegeverbindungen und ihre Beschilderung sowie sichere Fußwege und ihre Barrierefreiheit. Weitere Themen waren die CO₂-Einsparung und Fragen der Mobilität der Zukunft wie Elektromobilität.

Zweites Bürgerforum Radverkehr und Neue Mobilität

Im zweiten Bürgerforum wurde sich speziell mit den Themenschwerpunkten des Radverkehrs und der Neuen Mobilitätsformen auseinandergesetzt. Den Bürgern wurde Möglichkeit gegeben, an Stellwänden Kritik, Ideen und Lob zu den Themen zu äußern. Beim Radverkehr lag der Fokus auf den Handlungsfeldern Beschilderung, Förderung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sowie weitere Ideen zu Abstellanlagen, der Kurpark-Durchfahrt und Servicestationen. Bei den Neuen Mobilitätsformen ging es um die Themen Car-Sharing und Ride-Sharing. Handlungsfelder waren Car-Sharing mit Elektrofahrzeugen, Car-Sharing auf Eigeninitiative, die Einrichtung von Mitfahrerbanken in Ortsteilen und zentralen Orten der Stadt sowie eine organisierte Mitfahrerzentrale.

Drittes Bürgerforum fließender und ruhender Kfz-Verkehr

Thema des dritten Bürgerforums war der Kfz-Verkehr, unterteilt in den fließenden und ruhenden Verkehr. An acht Stellwänden wurde die wichtige Thematik breit und differenziert behandelt:

- Parkraumangebot
- Parkgebühren
- Lenkung Parkverkehre
- Verkehrsbelastungen
- Verkehrsberuhigung (einschl. Tempo 30)
- Verkehrslenkung
- Verkehrsvermeidung
- Verkehrsverlagerung (modal, nicht räumlich)

Insgesamt wurden über 280 Einzelanmerkungen zu den Themen abgegeben. Schwerpunkte beim ruhenden Verkehr waren insbesondere Diskussionen zum Parkraumangebot, Auswirkungen des ruhenden Verkehrs auf den Stadtraum, Parksuchverkehre sowie als räumlicher Fokus der Stadtplatz, an dem sich Kontroversen zum ruhenden Verkehr und dem bereitzustellenden Angebot an Parkraum entbrannt haben. Im Zentrum der Diskussion zum fließenden Verkehr standen die Verkehrsberuhigung sowie Verkehrsvermeidung. Insbesondere wurden viele Argumente in einem Für und Wider zur Thematik Tempo 30 und seiner Einführung in den Ortsteilen sowie im gesamten Stadtgebiet ausgetauscht.

Viertes Bürgerforum Fußverkehr, Öffentlicher Nahverkehr und Schlüsselprojekte

Neben den thematischen Schwerpunkten zum Fußverkehr und Öffentlichen Nahverkehr war die Diskussion von Schlüsselprojekten Inhalt des vierten und abschließenden Bürgerforums. Diskutiert wurden die folgenden Themen:

- Fußgängerhaupttrouten
- Haltestellenattraktivierung
- Bahnhofsumfeld
- Kaiserslauterer Straße
- Philipp-Fauth-Straße, Mannheimer Straße und Weinstraße Süd
- Stadtplatz

Das Interesse an allen Themenwänden war groß und es wurde rege über die vorgeschlagenen Schlüsselprojekte diskutiert. Wesentlicher Nutzen dieses Bürgerforums war die Entwicklung von konkreten Maßnahmenideen durch die Teilnehmenden zu den einzelnen Themen.

2.3.1.2 Interaktive Onlinebeteiligung

Die interaktive Onlinebeteiligung wurde auf Grundlage einer von jedem einzelnen Bürger bearbeitbaren Karte auf der Internetseite der Stadt Bad Dürkheim unter der Rubrik des Mobilitätskonzeptes (<http://www.bad-duerkheim.de/mobilitaetskonzept>) zu Projektbeginn gestartet (Abbildung 10). Darüber hinaus wurden auf der Homepage projektbegleitende Informationen veröffentlicht.



Abbildung 10 Internetseite des Mobilitätskonzeptes, eingebunden in die Internetseite der Stadt

In der interaktiven Onlinekarte wurden ergänzend zu den Bürgerforen eine Vielzahl weiterer Anmerkungen gegeben und räumlich verortet (Abbildung 11). Auch hier wurde eine breite Vielfalt an Anmerkungen von fehlenden Radwegeverbindungen und Querungsmöglichkeiten bis hin zu Tempo 30 und dem Stadtplatz eingebracht.

Wie die Anregungen aus den Bürgerforen, wurden auch alle Nennungen der Online-Karte geprüft und aufgenommen.



Abbildung 11 Ausschnitt der interaktiven Onlinekarte mit Anmerkungen der Bürger

2.3.2 Verkehrsmodell

Für die Berechnung der verkehrlichen Wirkungen im Kfz-Verkehr wurde ein makroskopisches Verkehrsmodell in der Software PTV VISUM verwendet, welches ursprünglich durch das Büro R+T erstellt wurde. Dieses Modell ermöglicht es, ausgehend von der Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr (wie viele Personen wollen von A nach B) die hieraus resultierenden werktäglichen Belastungen auf dem Straßennetz zu berechnen.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde das Modell überprüft, verfeinert und anhand der Erhebungsdaten aus dem Jahr 2017 nachkalibriert (Analysezustand, Belastungsdarstellung siehe Abbildung 12). Auf Grundlage des Analysezustands 2017 wurde eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 entwickelt. In dieser sind die bis zum Bezugsjahr zu erwartenden infrastrukturseitigen Maßnahmen (z.B. B271 neu Ungstein) sowie die Nachfrageentwicklungen (z.B. infolge der Entwicklung von Wohn- oder Gewerbeansiedlungen) berücksichtigt. Dieser sogenannte Prognosenullfall stellt wiederum die Grundlage für die Untersuchung von konkreten Planfällen im Rahmen der Maßnahmenentwicklung dar.

Außerdem wurden mit dem Modell die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen berechnet. In PTV VISUM ist das derzeit aktuelle Handbuch Emissionsfaktoren (HBEFA 3.3) implementiert, sodass sowohl strecken- als auch gebietsbezogene Auswertungen der Treibhausgasemissionen erstellt werden können. Darüber hinaus können mit dem Verkehrsmodelle weitere relevante Parameter wie z.B. Fahrleistungen ermittelt und ausgegeben werden.

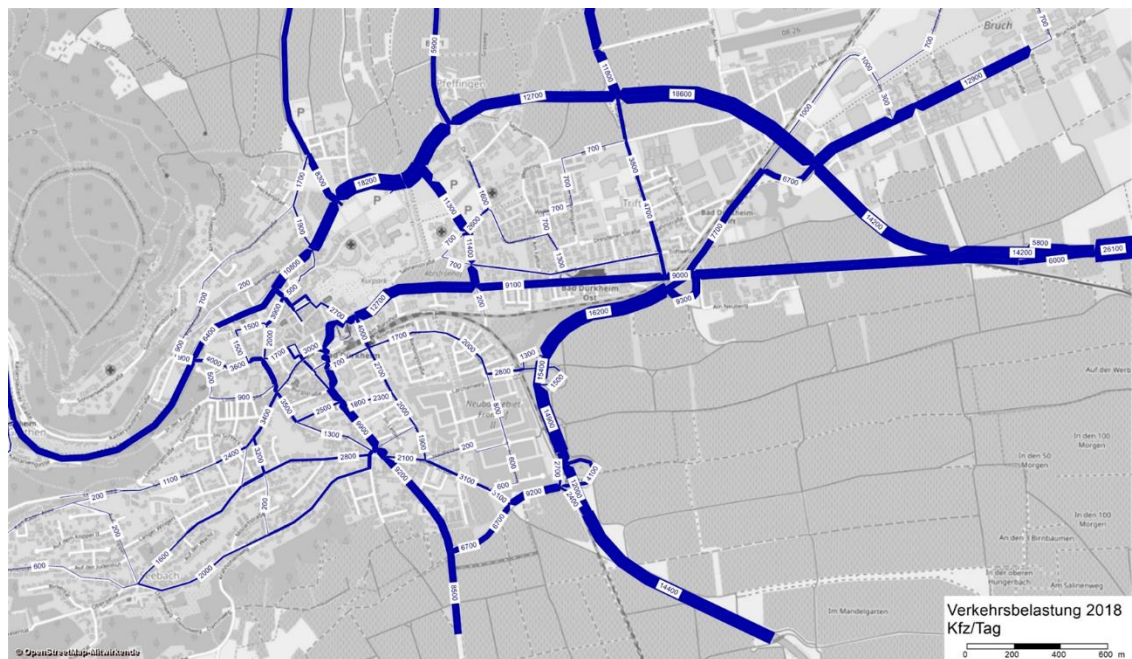


Abbildung 12 Verkehrsbelastung der Bestandssituation

2.3.3 Mobilitätsverhalten und Einsparpotenziale

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde keine Haushaltsbefragung durchgeführt, über die weitreichendere Schlussfolgerungen zum Mobilitätsverhalten möglich wären. Jedoch können über Auswertungen des Verkehrsmodells und Fahrgasterhebungen des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (vrn) Aussagen für den ÖPNV und den Kfz-Verkehr getroffen und Einsparpotenziale abgeschätzt werden.

Das Verkehrsmodell bildet die Fahrleistung der in Bad Dürkheim mit dem Kfz zurückgelegten Wege ab. Heute (2017) werden innerhalb der Gemarkungsgrenzen der Stadt täglich Wege einer Länge von 318.128 km durchgeführt. Der Großteil der Fahrleistung entfällt dabei auf das übergeordnete Straßennetz mit den Hauptverkehrsstraßen und Bundesstraßen mit 273.104 km. Dies entspricht einem Anteil von 86 % an der gesamten Fahrleistung. Auf das untergeordnete Straßennetz entfällt folglich ein geringerer Anteil von 14 % mit einer Fahrleistung von 45.024 km. Innerhalb der Innenstadt werden täglich 15.277 km und damit nur etwa 5 % der gesamtstädtischen Fahrleistung zurückgelegt. Die Kfz-Wegeanzahl beträgt in der Gesamtstadt pro Tag 88.777.

Die Fahrten mit dem Kfz machen mit 95,4 % den Großteil, der motorisiert zurückgelegten Wege aus (Abbildung 13). Der Anteil der ÖPNV-Wege beträgt dementsprechend 4,6 %. Daten zum Fuß- und Radverkehr liegen nicht vor.

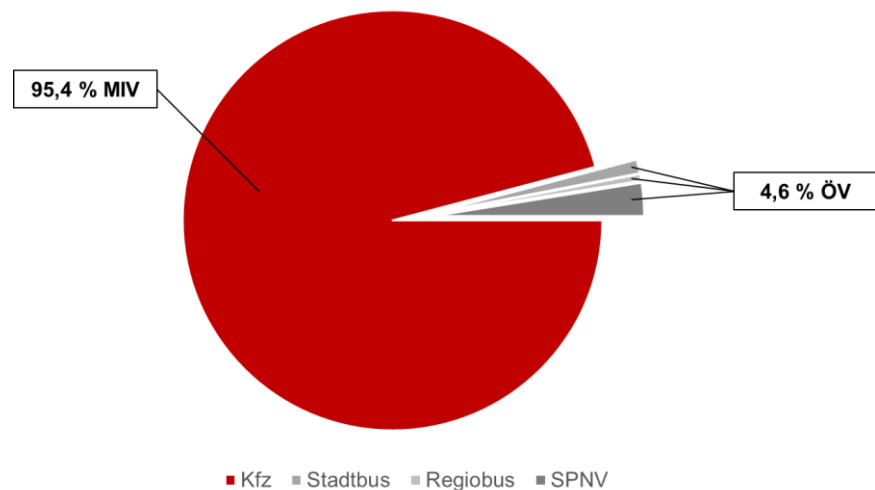


Abbildung 13 Abschätzung des Modal-Splits zwischen MIV und ÖPNV

Eine genauere Analyse des Verkehrsmodells zur Wegelänge im Kfz-Verkehr lässt erste grobe Rückschlüsse auf das denkbare Verlagerungspotenzial vom Kfz auf den Fuß- und Radverkehr zu. Eine detaillierte Bilanzierung der auf Grundlage des Mobilitätskonzeptes zu prognostizierenden Einsparpotenziale der Fahrleistung und der CO₂-Emissionen folgt im Zuge der Maßnahmenbewertung. Diese Berechnungen bilden dann auch die Grundlage für eine spätere Wirkungskontrolle durch Umsetzung der Maßnahmen.

Als potenziell verlagerbar werden Wege bis zu einer Länge von 5 km angenommen. Deswegen werden nur Wege des Binnenverkehrs (Quelle und Ziele des Wegs innerhalb der Stadt) berücksichtigt, da Wege des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs in der Regel längere Distanzen aufweisen. Der Anteil der Wege des Binnenverkehrs am Gesamtverkehr in der Stadt beträgt etwa ein Drittel. 90,8 % der Wege des Binnenverkehrs sind kürzer als 5 km, 11,1 % sogar kürzer als 1 km (Abbildung 14). Es lässt sich folglich ein hohes theoretisches Verlagerungspotenzial feststellen.

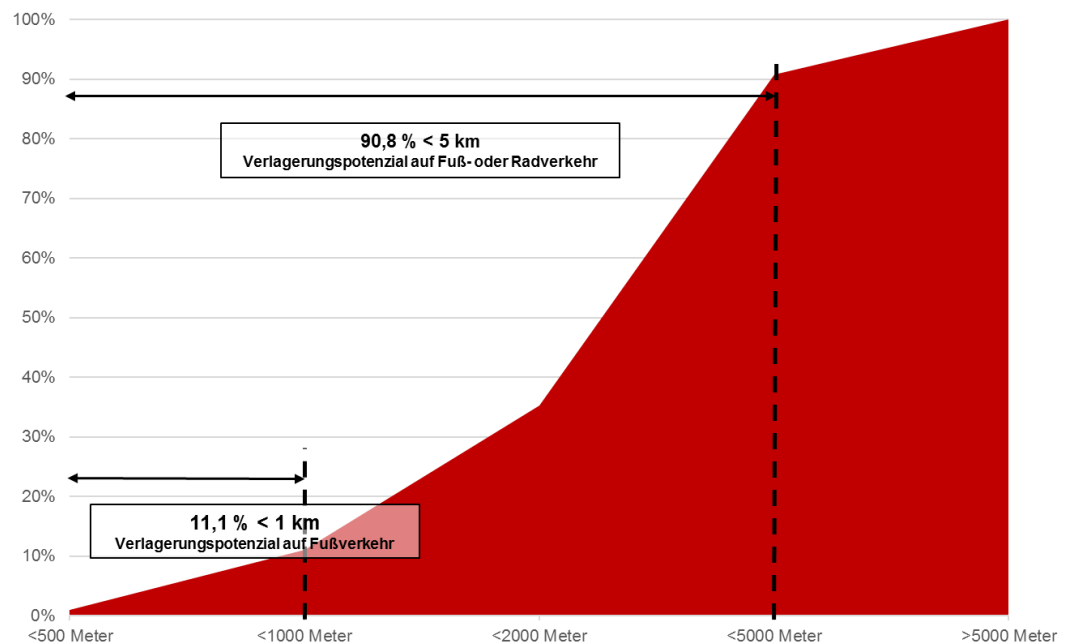
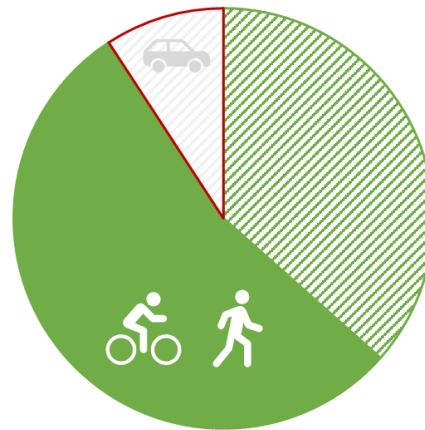


Abbildung 14 Theoretisches Verlagerungspotenzial des Kfz-Binnenverkehrs (Kfz-Wege) auf den Fuß- und Radverkehr

Aufgrund der demografischen Struktur, der Topografie und anderer Umstände wie Wegekettens lassen sich nicht alle Wege unter 5 km realistisch verlagern. Anzunehmen ist ein maximales realistisches Verlagerungspotenzial von bis zu 60 % des Binnenverkehrs (Abbildung 15), das eine Reduktion der Gesamtverkehrsmenge innerhalb der Stadt von bis zu 20 % der Kfz-Wege bedeuten könnte.



■ theoretisches Potential ■ realistisches Potential ■ nicht verlagerbarer Kfz-Verkehr

Abbildung 15 Realistisches Verlagerungspotenzial des Kfz-Binnenverkehrs (Kfz-Wege) auf den Fuß- und Radverkehr

Aus dem Verlagerungspotenzial ergibt sich ebenfalls ein hier nicht genauer spezifiziertes CO₂-Einsparpotenzial sowie ein Potenzial zur Reduktion weiterer Luftschadstoffemissionen.

2.3.4 Parkraumerhebung

Im Rahmen des klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes wurde eine Parkraumerhebung durchgeführt. Hierzu wurde der ruhende Kfz-Verkehr an einem Werktag und an einem Sonntag erhoben, um zum einen die Bedingungen an einem Normalwerktag aufzuzeigen, sowie zum anderen auch die touristischen Besucherverkehre am Wochenende in der Analyse zu berücksichtigen. Neben der Aktualisierung des Parkraumangebots, der Bewirtschaftungsart und des Bewirtschaftungszeitraums können mit der Erhebung Aussagen zur Parkraumnachfrage und Auslastung, illegalem Parken und zur Herkunft der Fahrzeuge getroffen werden.

2.3.4.1 Parkflächen im Untersuchungsgebiet

Die erhobenen Parkflächen sind in Abbildung 16 durch rote Flächen gekennzeichnet. Die hellrote Fläche begrenzt den Innenstadtbereich. Im Bereich des dargestellten Untersuchungsgebietes befinden sich im Innenstadtbereich rund 1.500 öffentlich zugängliche Parkstände mit unterschiedlichen Bewirtschaftungsarten. Dazu zählen auch die Stellplätze in den Parkhäusern, die zum Teil durch Privatbesitzer betrieben werden. Ein Teil der Parkhausstellplätze ist an Dauerparker vermietet.

Die innenstadtnahen Außenparkplätze sind in der Abbildung nummeriert. Insgesamt stehen hier nochmals ca. 2.500 Stellplätze, in der Regel kostenfrei, zur Verfügung. Die ungefähren Angaben ergeben sich aufgrund fehlender Markierungen einzelner Parkstände sowohl im Innenstadt- als auch im Außenbereich. Ausgenommen von

der Anzahl sind die Parkflächen, die aufgrund von Bauarbeiten zu den Erhebungszeitpunkten nicht zugänglich waren.

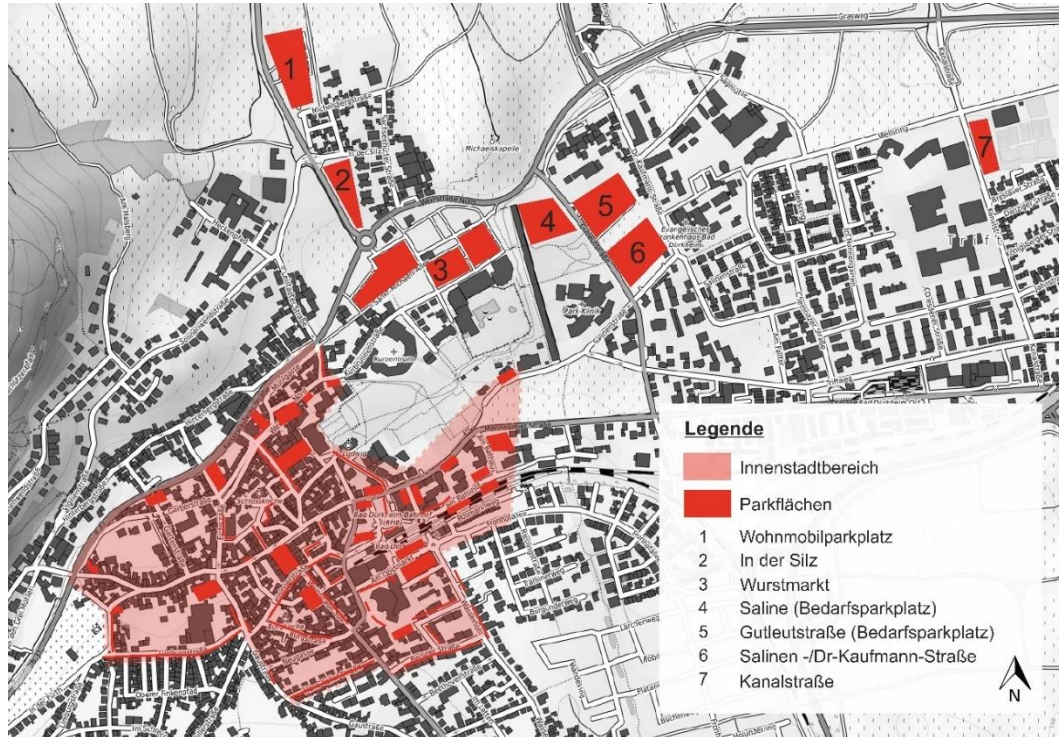


Abbildung 16 Untersuchte Parkflächen im Untersuchungsgebiet

2.3.4.2 Bewirtschaftungsart und Bewirtschaftungszeitraum

Im Innenstadtbereich sind die Bedingungen bezüglich des Bewirtschaftungszeitraums, der minimalen und maximalen Parkdauer als auch den Parkgebühren in der Regel einheitlich, siehe Tabelle 1.

Tabelle 1 Bewirtschaftungsarten der Parkflächen im Innenstadtbereich

Bewirtschaftungsart	Anzahl	Anteil	Park- gebühren	Bewirtschaftungs- Zeitraum	Parkdauer min./max.
			Normalfall		
Kostenfreies Parken	10	1 %	-	-	-
Kostenpflichtiges Parken (Parkschein)	1.173	84 %	0,10 € / 10 Min	8 - 19 Uhr: Mo - Fr 8 - 16 Uhr: Sa	10 Min / 2 Std
Zeitlich begrenztes Parken (Parkscheibe)	122	9 %	-	7 - 18 Uhr: Mo - Fr	Max. 2 Std
Reines Anwohnerparken	78	6 %	-	-	-
Mischnutzung	168	12 %	-	-	-

Die Parkplätze außerhalb der Innenstadt sind, mit Ausnahme des Wohnmobilparkplatzes, alle kostenfrei. In Tabelle 2 ist die Anzahl der Parkstände auf den jeweiligen Parkplätzen aufgezeigt.

Parkfläche	Anzahl	Parkgebühren
Wohnmobilparkplatz	90	8,00 € / Wohnmobil / 24h
In der Silz	190	Kostenfrei
Wurstmarktparkplatz	1.500	Kostenfrei
Saline (Bedarfparkplatz, privat)	300	Gebühren werden erhoben
Gutleutstraße (Bedarfparkplatz)	400	Kostenfrei
Salinen- Dr. Kaufmann-Straße	220 (50 davon bewirtschaftet)	Kostenfrei
Kanalstraße	200	Kostenfrei
Gesamt	2.850 (mit Wohnmobilstellplatz)	

Tabelle 2 Anzahl der Parkstände und Bewirtschaftungsarten auf den innenstadtnahen Außenparkplätzen

2.3.4.3 Erhebung

Ziel der Erhebung war die Erfassung der Parksituation an jeweils einem typischen Werk- und Sonntag. Hierfür wurden folgende Erhebungstage festgelegt:

- Donnerstag, 17. Mai 2018
- Sonntag, 6. Mai 2018

An den Erhebungstagen fanden keine Sonderveranstaltungen in Bad Dürkheim statt sowie waren die Wetterbedingungen gut. Auf Grundlage der aufgeführten äußeren Randbedingungen kann davon ausgegangen werden, dass die Erhebungstage repräsentativ und für eine Auswertung bzw. Bewertung der Parkplatzsituation geeignet sind.

An allen Erhebungstagen wurde die Belegung der Parkflächen für folgende vier Zeitpunkte erfasst:

- 08:00 Uhr
- 11:00 Uhr
- 14:00 Uhr
- 17:00 Uhr

Die Erfassung der Belegung erfolgte manuell durch Erhebungspersonal, welches das Untersuchungsgebiet in einer festgelegten Reihenfolge abließ. Verwendet wurden dafür Notizblätter und Smartphones. Neben der Belegung der Parkflächen wurden folgende Merkmale erhoben:

- Fahrzeugart
- Kennzeichnung illegaler Parkereignisse

- Kennzeichnung Anwohnerparkausweis
- Kennzeichen (unter Gewährleistung des Datenschutzes)

2.3.4.4 Auswertung

Nach Prüfung der Plausibilität wurden für alle vier Erhebungszeiträume Auswertungen zur Parkraumnachfrage (Auslastung) und zur Herkunft der Fahrzeuge gemacht.

Auslastung der Parkplätze

Die Parkraumnachfrage kann mit Hilfe der Berechnung der Auslastung dargestellt werden. Nach Angaben der Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) der FGSV kann somit der Parkdruck von nicht vorhanden bis sehr hoch beziffert werden.

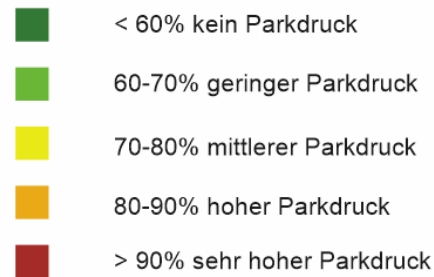


Abbildung 17 und Abbildung 18 zeigen exemplarisch die Auswertung für den Stadtplatz und den Wurstmarkt.

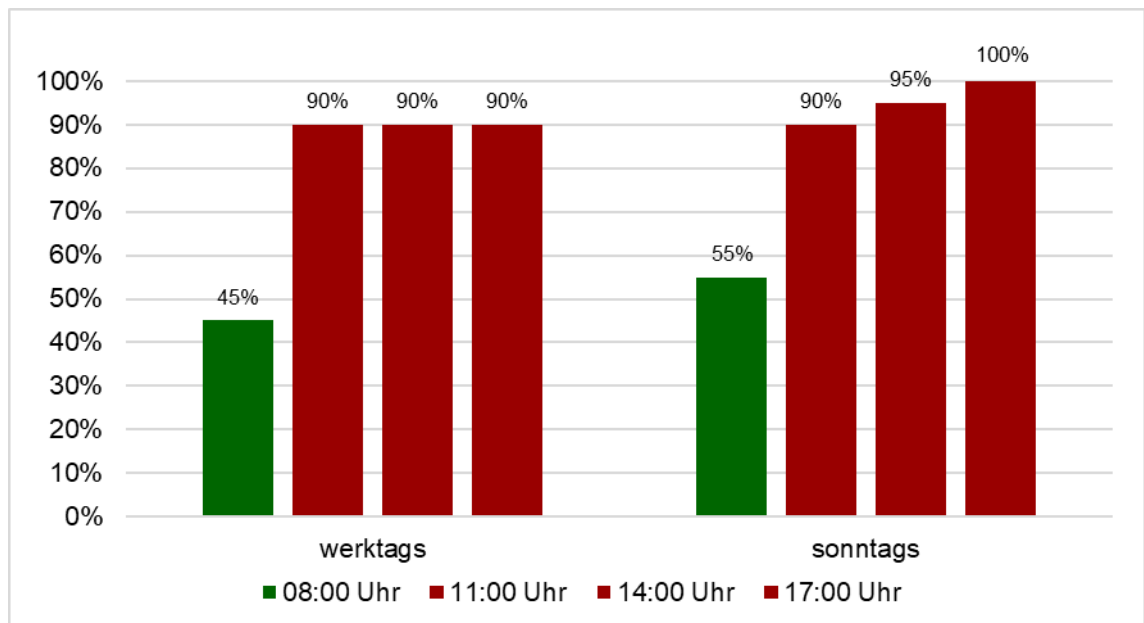


Abbildung 17 Auslastung Stadtplatz

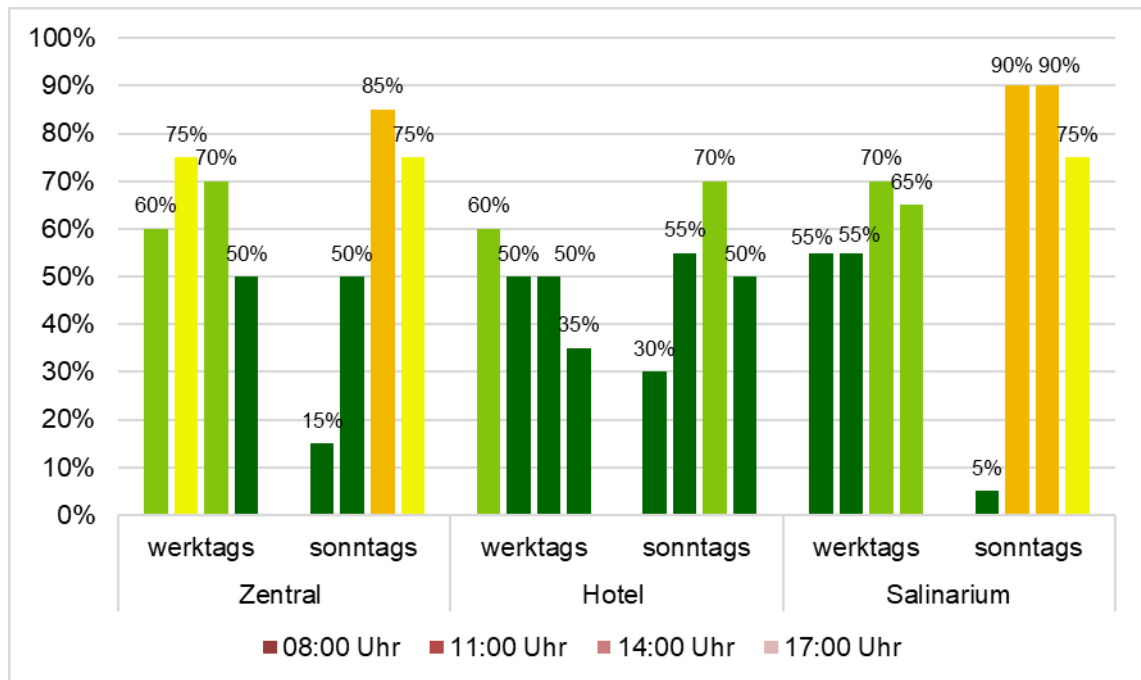


Abbildung 18 Auslastung Wurstmarkt

Auslastung werktags

Für das gesamte Untersuchungsgebiet lässt sich zusammenfassen, dass auf den Parkflächen im Innenstadtbereich hoher Parkdruck und damit die Parkflächen hoch ausgelastet sind, während die innenstadtnahen Außenparkplätze einem geringeren Parkdruck ausgesetzt sind und noch freie Kapazitäten zur Verfügung stehen. Abbildung 19 zeigt beispielhaft für den Werktag um 17 Uhr die Auslastung des Parkraums.

Im Detail sind die höchsten Auslastungen werktags am späten Vormittag (11 Uhr) und am späten Nachmittag (17 Uhr) bei hohem bis sehr hohem Parkdruck (80 bis 100 %) zu verzeichnen. Die sehr hohen Auslastungen ergeben sich vor allem im öffentlichen Straßenraum wie dem Stadtplatz, während in den innerstädtischen Parkhäusern noch kleinere Kapazitäten vorhanden sind. Auf den innenstadtnahen Außenparkplätzen bestehen die höchsten freien Kapazitäten. Dort lässt sich im Mittel ein geringer bis mittlerer Parkdruck feststellen.

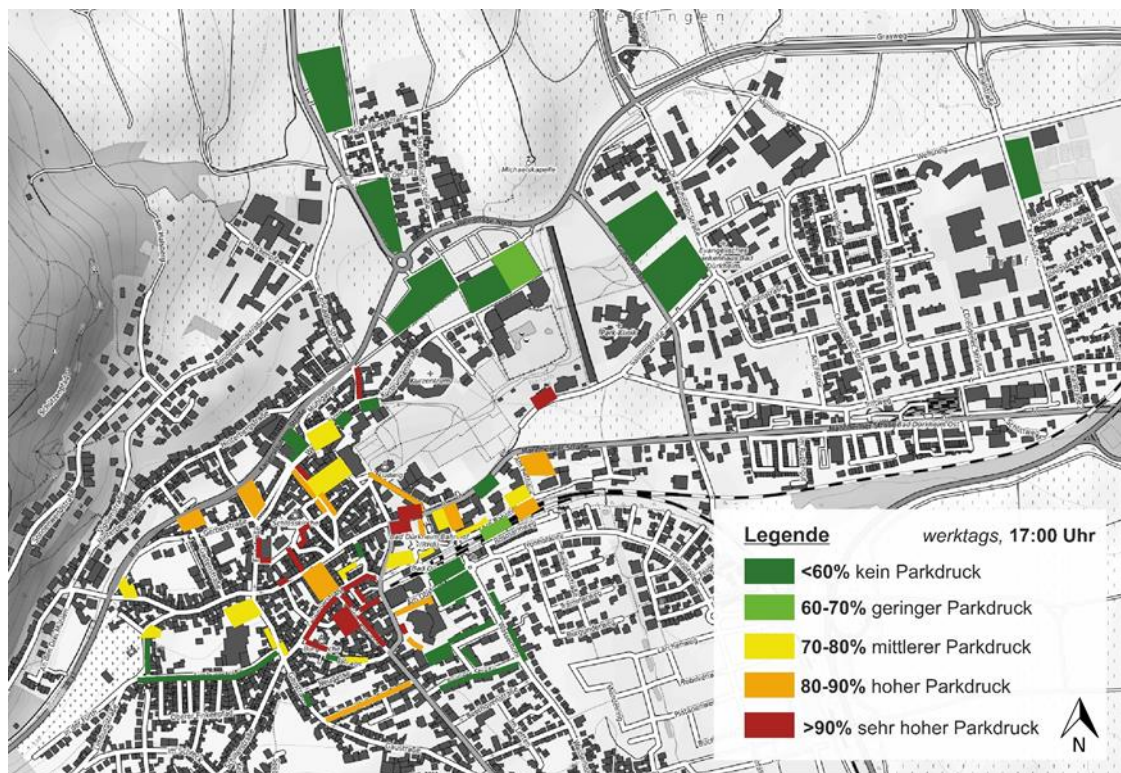


Abbildung 19 Auslastung des Parkraums werktags um 17 Uhr

Auslastung sonntags

Sonntags ist in der Innenstadt insgesamt ein geringerer Parkdruck als werktags vorhanden, trotz lokaler Spitzen (Abbildung 20). Im besonderen Fokus stehen hier die Parkstände auf den Plätzen Stadtplatz und Schlossplatz. Dort ist ebenfalls eine hohe Anzahl an illegal parkenden Fahrzeugen festzustellen. Die Parkhäuser weisen eine geringere Auslastung auf. Die innenstadtnahen Außenparkplätze weisen keine signifikant höhere Auslastung als unter der Woche auf. Der Parkdruck ist gering, es sind noch ausreichende Kapazitäten vorhanden.

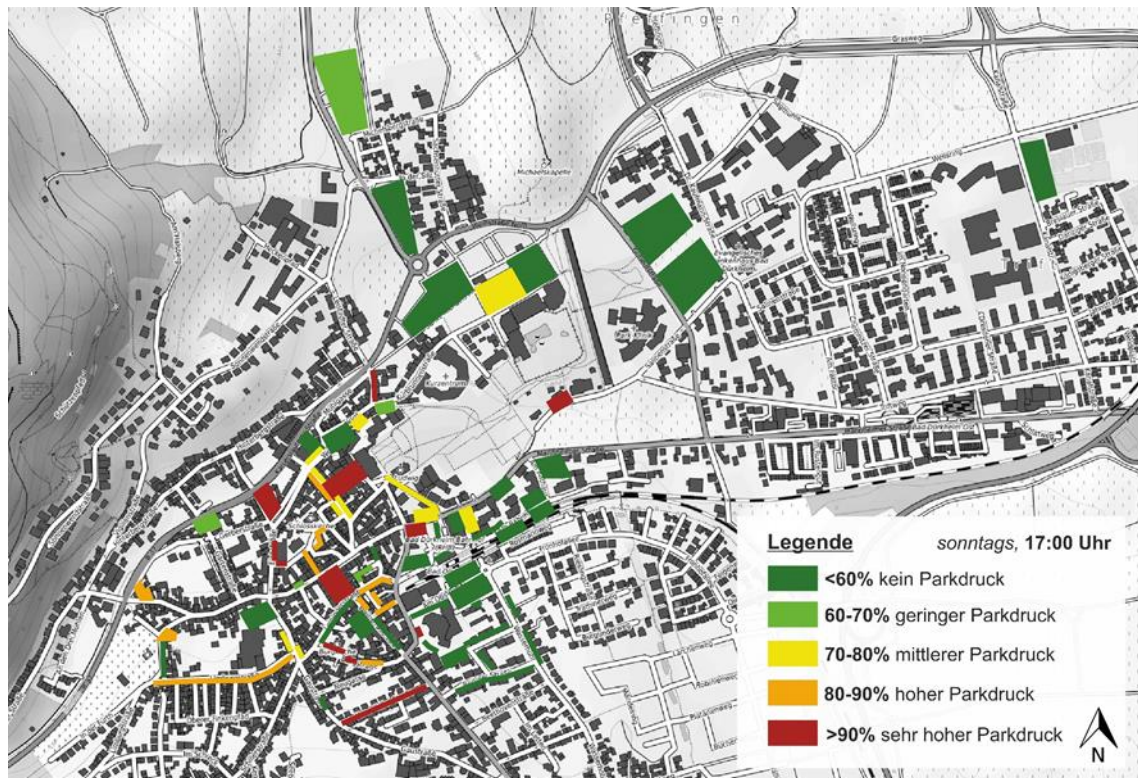


Abbildung 20 Auslastung des Parkraums sonntags um 17 Uhr

Herkunft der Fahrzeuge

Die Betrachtung der Herkunft der Fahrzeuge wurde über eine anonymisierten Kennzeichenerfassung bestimmt. Dabei wurde aus Datenschutzgründen nur die Ortsbezeichnung und die letzten beiden Ziffern notiert.

Es ist festzuhalten, dass die Parkflächen im Innenstadtbereich überproportional durch Fahrzeuge aus Bad Dürkheim (Stadt und Landkreis) belegt sind, während die innenstadtnahen Außenparkplätze mehrheitlich von Fahrzeugen mit auswärtigen Kennzeichen genutzt werden. Dies lässt sich zum einen auf das Anwohnerparken in direkter Nähe zur Wohnbebauung zurückführen, erlaubt darüber hinaus aber auch Rückschlüsse, dass der ortsfremde ruhende Besucher- und Touristenverkehr sich primär auf den innenstadtnahen Außenparkplätzen (ca. 40 %) konzentriert, während sie aber auch im Innenstadtbereich einen Anteil von 25 bis 55 % einnehmen.

2.3.4.5 Schlussfolgerungen

Die Auswertungen zur Auslastung der Parkflächen und zur Herkunft der Fahrzeuge lassen die Schlussfolgerung zu, dass an typischen Werk- und Sonntagen ohne Veranstaltungen die innerstädtischen Parkstände im öffentlichen Straßenraum stark ausgelastet sind, während insbesondere die innenstadtnahen Außenparkplätze sowie auch abgeschwächt die Parkhäuser der Innenstadt freie Kapazitäten aufweisen. Ortsfremde Besucher und Touristen nutzen zwar primär die Außenparkplätze, jedoch auch zu einem nicht unerheblichen Teil innerstädtische Parkflächen.

Bezüglich der Verteilung und Steuerung des ruhenden Verkehrs auf die Parkflächen zeigt sich folglich Handlungsbedarf. Das Potenzial freier Kapazitäten sollte genutzt und die innenstadtnahen, kostenfreien Außenparkplätze stärker ausgelastet werden. Vor allem im Hinblick auf die kurzen Wege in der Kernstadt stellen die innenstadtnahen Außenparkplätze eine attraktive Alternative dar.

2.3.5 Ortsbegehungen

Ortsbegehungen und Beobachtungen sind für Planer neben den anderen Bestandteilen der Bestandsaufnahme ein wesentliches Element zum besseren Verständnis der örtlichen Situation sowie z.B. Überprüfung von Anmerkungen durch die Bürgerschaft. Beobachtungen dienen zum einen der planmäßigen Aufnahme äußerer Merkmale. Damit ist die Überprüfung des Zustands der Infrastruktur und die Erfassung der Straßenraumaufteilung und -breiten an ausgewählten Stellen zu nennen. Zum anderen sind die Beobachtungen Teil der Erfassung sichtbarer Verhaltensweisen im Straßenraum. Erfasst wurden die Nutzung des öffentlichen Raums und der Verkehrsanlagen in Zusammenspiel mit dem Verkehrsverhalten der einzelnen Verkehrsarten und -teilnehmer. Die Begehungen waren Bestandteil aller Phasen des Mobilitätskonzeptes von der Bestandsaufnahme bis hin zur Maßnahmenentwicklung.

2.3.6 Weitere Auswertungen und Analysen

Für den Bereich des ÖPNV wurden noch ergänzende Auswertungen zu den Fahrplänen und Fahrgastzahlen sowie zur Verknüpfung von Bus und Bahn am Bahnhof Bad Dürkheim vorgenommen.

Die Fahrplanauswertungen der Buslinien lassen Aussagen zur Fahrtenhäufigkeit sowie der Betriebsdauer zu. Tabelle 3 zeigt, dass große Unterschiede in der Anzahl der Fahrten der einzelnen Linien bestehen sowie diese sich beim Busverkehr zwischen Wochentagen und Wochenende stark unterscheiden. Die Buslinien 485, 486 und 488 verkehren am Wochenende nur bis zu vier Mal am Tag, die Linie 487 gar nicht. Es zeigt sich auch, dass die Abfahrtszeiten nicht immer regelmäßige Abfahrtszeiten haben und damit schwer merkbar sind. Vergleicht man die Fahrtenhäufigkeit der Busse mit denen des SPNV, weisen die Bahnlinien eine hohe Fahrtenhäufigkeit auf, während die Buslinien weitaus seltener verkehren. Dadurch ergibt sich ein Defizit in der Anbindung der Ortsteile an die Region bzw. an den Bahnhof, obwohl der Bahnhof eine gute Anbindung in die Region besitzt.

Zweitens zeigt die Analyse der Betriebsdauer der Bus- und Bahnlinien, dass im Busverkehr die Neben- und Schwachverkehrszeiten nur schlecht abgedeckt werden. Während insbesondere in den Abendstunden noch Bahnen fahren, verkehren ab 20 Uhr im städtischen ÖPNV auf einzelnen Relationen und zu ausgewählten Uhrzeiten nur noch Ruftaxen. Auch hier zeigt sich ebenfalls ein Defizit in der Verknüpfung von Bus und Bahn.

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

Tabelle 3 Fahrtenhäufigkeit und Betriebsdauer des ÖPNV in Bad Dürkheim (Fahrplanauswertung)

Tabelle 4 zeigt die zehn Bushaltestellen mit den meisten Fahrgästen in Bad Dürkheim.

Haltestelle (Busverkehr)
Bad Dürkheim, Bahnhof
Bad Dürkheim, Schulzent. Trift
Rudolf-Bart-Siedlung
Bad Dürkheim, Sonnenwende
Hardenburg, Waldschlüssel
Hausen, Mitte
Seebach
Leistadt, Gemeindehaus
Bad Dürkheim, Nonnengarten
Hausen, Abzw. Eppental

Tabelle 4 Bushaltestellen mit den meisten Fahrgästen (wochentags) in Bad Dürkheim (RNV-Fahrgasterhebung)

Ein Abgleich der Fahrpläne am Bahnhof Bad Dürkheim gibt Aufschluss über die Qualität der Verknüpfung von Bus und Bahn. Es wird angenommen, dass Umsteigezeiten zwischen 3 und 15 Minuten als zumutbar gelten und folglich als gute Anbindung gewertet werden. Umsteigezeiten unter 3 und über 15 Minuten gelten hingegen als zu unattraktiv und werden nicht gewertet. Für den Wochentag wird für die Hauptverkehrszeit am Vormittag und Nachmittag sowie für die Mittagszeit stichprobenhaft die Umsteigezeit und damit die Verknüpfungsqualität der Buslinien ausgewertet. Im Mittel hat im ausgewerteten Zeitraum etwa jeder zweite Bus eine gute Verknüpfung mit dem SPNV. Trotz teilweiser guter Anbindungen zeigt sich Potenzial für eine attraktivere Verknüpfung von Bus und Bahn in Bad Dürkheim.

Dies bestätigt die Ergebnisse zur Auswertung der Fahrtenhäufigkeit und Betriebsdauer.

Buslinie	Anteil der Busfahrten mit guter Verknüpfung an den SPNV am Bahnhof
453	59 %
485	46 %
486	68 %
487	38 %
488	44 %

Tabelle 5 Verknüpfungsqualität Bus und Bahn am Bahnhof Bad Dürkheim

2.4 Stärken und Schwächen der Bestandssituation

Im Ergebnis der Bestandsaufnahme steht eine differenzierte Stärken- und Schwächenanalyse der heutigen Situation der Verkehrssysteme und -infrastruktur in Bad Dürkheim. Zur Dokumentation werden im Folgenden die allgemeinen Stärken und Schwächen zu den sechs Themen bzw. Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Nahverkehr, fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr und Neue Mobilität ausformuliert und mit Beispielen erläutert. Dabei sind die Themen nicht immer scharf voneinander abzutrennen. Somit sind inhaltliche Dopplungen möglich.

2.4.1 Fußverkehr

Bad Dürkheim ist als Mittelstadt insbesondere in der Kernstadt sehr kompakt und bietet kurze Distanzen. Viele Wege innerhalb der Stadt können somit zu Fuß zurückgelegt werden, da ein Großteil des Stadtgebiets vom Zentrum (Stadtplatz) innerhalb von 25 Minuten Fußweg erreichbar ist. Die Kernstadt ist innerhalb von zehn Minuten begehbar. Die innenstadtnahen Parkplätze wie den Wurstmarktparkplatz erreicht man in ca. 15 Minuten (Abbildung 21).

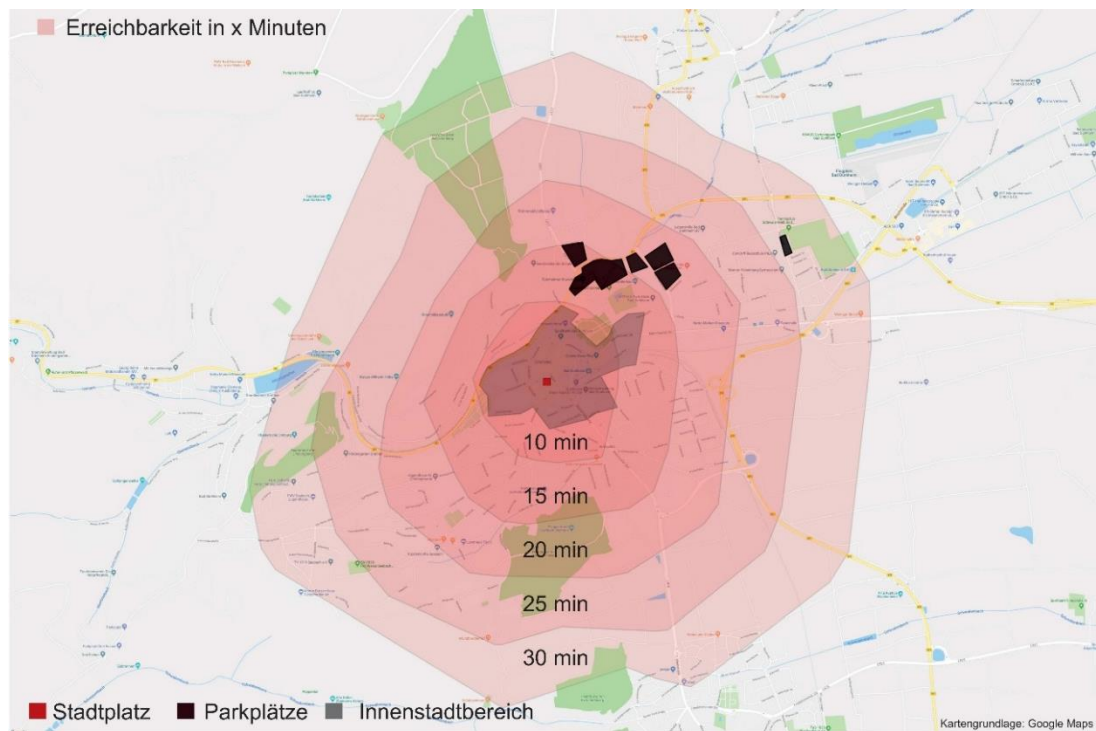


Abbildung 21 Fußläufige Erreichbarkeit (in Minuten)

Darüber hinaus bietet die Fußgängerzone um den Römerplatz und der Kurgartenstraße einen Ort direkt im Stadtzentrum mit hoher Aufenthaltsqualität und gleichzeitig eine attraktive Wegeverbindung zwischen Kurpark, Wurstmarkt und Stadtplatz. Angrenzend an diese Straßenräume ist zudem eine Vielzahl an Geschäften des täglichen Bedarfs vorhanden. Auch der Schlossplatz hat in den letzten Jahren eine Aufwertung und Verkehrsberuhigung erhalten, die nicht zuletzt den Fußgängern zu Gute kommt.

Viele Straßen sind für die Pfalz typisch verwinkelte und enge Gassen mit schmalen Querschnitten. Daraus ergibt sich eine hohe Flächenkonkurrenz zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern. Seitenräume sind dadurch vielerorts sehr schmal und können nicht richtlinienkonform ausgestaltet werden. Entlang vieler Straßen ist das Begehen mit Kinderwagen oder durch Rollstuhlfahrer nicht oder nur eingeschränkt möglich. Die Straßenverläufe sind zudem oft schlecht einsehbar und der Kfz-Verkehr wird nicht hinreichend zur Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer hingewiesen. Dadurch entstehen Sicherheitsprobleme für schwache Verkehrsteilnehmer.

In Abbildung 22 sieht man beispielhaft die Gaustraße mit ihren schmalen Seitenräumen, die zusätzlich durch Mülltonnen eingeschränkt werden, so dass der Fußgänger gezwungenermaßen auf die Fahrbahn ausweichen muss und seinen Sicherheitsraum verlässt. Neben Mülltonnen wird der Seitenraum in vielen Straßenräumen wie z.B. in der Friedelsheimer Straße durch auf dem Gehweg legal oder illegal parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen werden schmale Seitenräume wie beispielsweise auf der Mannheimer

Straße vor der Post zusätzlich durch Radfahrer genutzt, wodurch Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern entstehen.



Abbildung 22 Schmäler und eingeschränkter Seitenraum in der Gaustraße auf Höhe Hausnummer 35

Eine weitere Konfliktsituation besteht bei schmalen Straßenräumen zwischen dem fließenden Kfz-Verkehr und Fußgängern bei Begegnung und Ausweichen von Kfz in den Seitenraum. Solche Situationen können beispielsweise in der Kaiserslauterer Straße auftreten (Abbildung 23).



Abbildung 23 Bestandssituation Kaiserslauterer Straße

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens auf dem Großteil der Straßen des untergeordneten Netzes in Bad Dürkheim sind dort in der Regel keine eigenen

Querungshilfen für Fußgänger vorzusehen. Jedoch besteht insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen und weiteren stärker befahrenen Straßen ein Defizit an Querungsmöglichkeiten bzw. sicherer Querbarkeit. Beispiel ist hier die Hauptverkehrsstraße Philipp-Fauth-Straße mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 10.000 Fahrzeugen am Tag, Tempo 50 und einem verwinkelten, schlecht einsehbaren Verlauf. Aufgrund ihrer Lage zwischen Bahnhof und Innenstadt besteht ein hoher Querungsbedarf. Querungsstellen in Form von Bedarfsampeln existieren nur an der Leopoldstraße und Kurgartenstraße, die aufgrund ihres Standortes für einen Großteil der Fußgänger keine attraktive Querungsmöglichkeit darstellen.

Weitere Schwachpunkte für den Fußverkehr bestehen bei der Beschilderung und der Barrierefreiheit. Die Beschilderung für Fußgänger ist vielerorts nur unzureichend vorhanden und bedarf einer Ergänzung und Verbesserung. Die Fußgängerinfrastruktur ist ebenfalls an vielen Stellen der Stadt nicht barrierefrei für mobilitätseingeschränkte Personen wie Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und sehbehinderte Personen ausgebaut.

2.4.2 Radverkehr

Bad Dürkheim bietet aufgrund seiner Stadtstruktur nicht nur für den Fuß- sondern auch für den Radverkehr gute Voraussetzungen. Das gesamte Stadtgebiet mitsamt den Ortsteilen ist von der Kernstadt in weniger als 20 Minuten erreichbar (Abbildung 24). Aufgrund der topographischen Gegebenheiten können auch mit elektrisch unterstützten Fahrrädern wie Pedelecs größere Entfernungen und Höhenunterschiede von gut bewältigt werden.

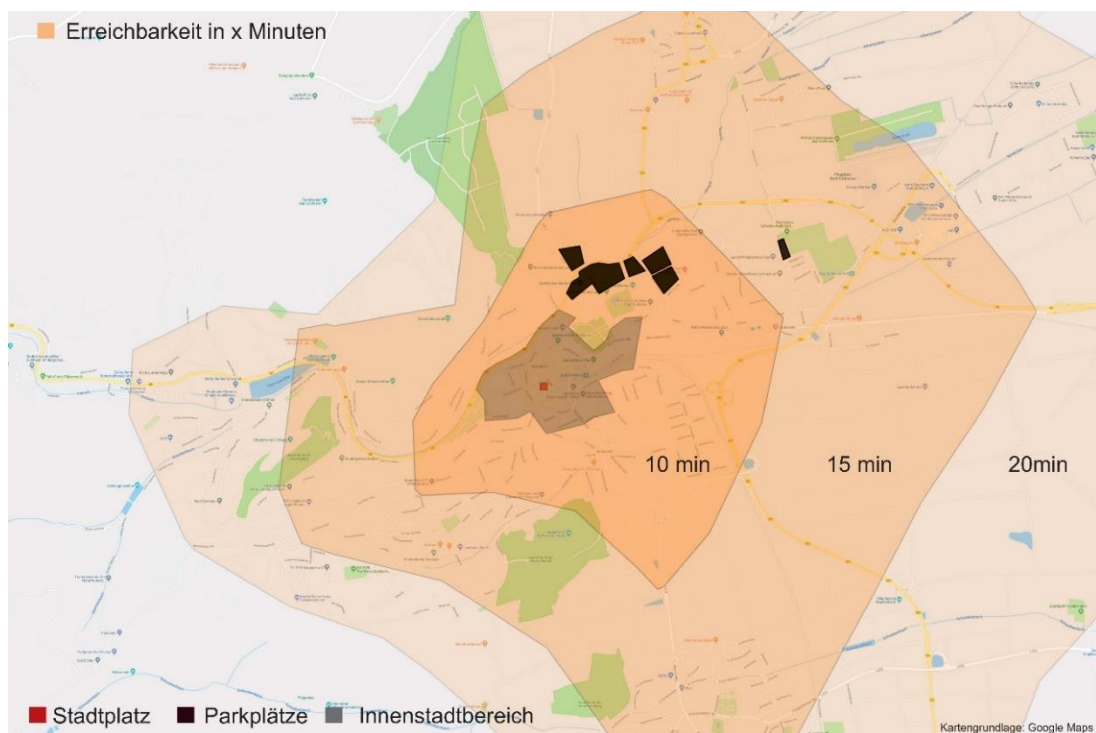


Abbildung 24 Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (in Minuten)

Die hohe Anzahl an Straßen mit geringem Geschwindigkeitsniveau und verhältnismäßig geringer Verkehrsbelastung stellen ein hohes Potenzial für eine sichere, direkte und schnelle Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn dar. Ebenfalls wurden bereits wichtige Lückenschlüsse im Radwegenetz vorgenommen und dadurch die Direktheit verbessert und eine Systembeschleunigung hergestellt. Beispiel ist die Fußgängerbrücke über die Gleise östlich des Bahnhofs zur direkten, komfortablen und konfliktarmen Anbindung des Fronhofs (Abbildung 25). Ein weiteres großes Potenzial bergen Wirtschaftswege, über die attraktive Verbindungen zwischen Ortsteilen und der Innenstadt sowie bis in Nachbargemeinden auch auf längeren Strecken aufgebaut werden könnten.



Abbildung 25 Fußgängerbrücke über Gleise am Bahnhof zur Anbindung des Fronhofs

Als ebenfalls positiv hervorzuheben ist die Beschilderung „Rücksicht hat Vorfahrt“ bei Mischnutzung mit Fußgängerzonen, indem sie das kooperative Miteinander fördern. Darüber weisen in manchen Einmündungsbereichen Piktogramme und Markierungen auf Konflikte wie kreuzende Radfahrer hin.

Schwächen weist die Radinfrastruktur aufgrund vorhandener Lücken im Radwegenetz auf. Die Führung des Radverkehrs gleicht teilweise einem „Flickwerk“, da es an einer einheitlichen Wegeführung sowie direkten, umwegefreien Verbindungen fehlt. Beispiele sind hier die Straßen Im Bruch, Römerstraße und Kaiserslauterer Straße. Auch das Fehlen einer Nord-Süd-Querung des Kurparks bedeutet an dieser Stelle große Umwege und Zeitverluste für Radfahrer. Dementsprechend ist die Benutzung der vorgesehenen Radinfrastruktur häufig mit Zeitverlusten und Sicherheitsgefahren verbunden, insbesondere beim Wechsel der Führungsform wie beispielsweise an der Mannheimer Straße - Philipp-Fauth-Straße.

Entlang einiger Straßen wird der Radverkehr trotz Tempo 50 und vergleichsweise hoher Verkehrsstärken im Mischverkehr geführt (Bsp. Gutleutstraße). Dies sorgt für Nutzungskonflikte und ein geringes Sicherheitsgefühl bei den Radfahrern. Durch die Führung im Seitenraum in Tempo 30-Zonen entstehen in anderen Straßen Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr (Bsp. Kanalstraße). Dies ist besonders bei schmalen Seitenräumen problematisch. Auch an Straßenkreuzungen, Ein- und Ausfahrten hat eine Führung im Seitenraum Nachteile bezüglich der Sicherheit gegenüber der Führung im Mischverkehr, da Radfahrer von Autofahrern leichter übersehen werden können.

Beim Angebot für den ruhenden Radverkehr lassen sich ebenfalls Mängel feststellen. An zentralen Plätzen wie dem Römerplatz (Abbildung 26) und dem Wurstmarkt fehlt es an qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen.



Abbildung 26 Wildgeparkte Fahrräder am Römerplatz

2.4.3 Öffentlicher Nahverkehr

Im Öffentlichen Nahverkehr ist eine direkte regionale Anbindung zu umliegenden Großstädten mit dem SPNV gegeben. Dennoch ist die Anbindung nach Ludwigshafen und Mannheim nur bedingt konkurrenzfähig zum Pkw. Das städtische Bussystem erschließt alle Ortsteile mit einem flächendeckenden Angebot. Es besteht eine hohe Abdeckung der Siedlungsfläche, sodass die meisten Randbereiche ebenfalls im Haltestelleneinzugsbereich von 500 Metern liegen. Der Fronhof als Neubaugebiet ist jedoch noch nicht mit dem ÖPNV erschlossen. Bei Ein-

und Umzug besteht ein hohes Potenzial der Änderung des Mobilitätsverhaltens. Dies sollte genutzt werden, um eine stärkere Nutzung des ÖPNV zu forcieren.

Betrieblich ist eine Grundbedienung unter der Woche tagsüber gegeben. Vor allem die Bedienungshäufigkeit und Betriebsdauer des schienenengebundenen Nahverkehrs ist gut. An den Wochenenden und in den Schwachverkehrszeiten besteht auf den Buslinien ein zu geringes Angebot, das in den Nachtzeiten durch Ruftaxen ergänzt wird. Unregelmäßige Abfahrtszeiten reduzieren zudem die Attraktivität und Merkbarkeit. Verbesserungspotenzial herrscht auch bei der Umsteigewartezeit am Bahnhof zwischen Bus und Bahn.

An den wichtigen Bushaltestellen fehlt es häufig an einer Mindestausstattung wie Wetterschutz durch Überdachung und Sitzgelegenheiten. Die Haltestellen sind im Straßenbild nicht gut erkennbar (Abbildung 27). Zudem sind neben der RHB-Haltestelle (Rhein-Hardt-Bahn) am Bahnhof nur wenige Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

Im Hinblick auf die Nachhaltigkeit ist als Schwachpunkt der Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs mit fossilen Energieträgern zu nennen.



Abbildung 27 Schlecht erkennbare Haltestelle in der Seebacher Straße

2.4.4 Fließender Kfz-Verkehr

Das Verkehrssystem des Kfz-Verkehrs in Bad Dürkheim ist sehr gut ausgebaut und attraktiv. Eine gute Erschließung und Erreichbarkeit aller Ortsteile und eine direkte Anbindung der Gewerbegebiete ist gegeben. In der Regel sind geringe Reisezeitverluste an Knotenpunkten vorhanden. Die Bundesstraßen leiten zudem den Großteil des Durchgangsverkehrs über ein klar hierarchisches Straßennetz an der Kernstadt vorbei. Im untergeordneten Straßennetz ist außerdem ein geringes Schwerverkehrsaufkommen zu verzeichnen. Jedoch führen Bundes- und Landesstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen direkt durch die Ortslagen von Leistadt und Ungstein (Abbildung 28). Für Ungstein ist eine Ortsumgehung im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) aufgenommen.



Abbildung 28 Kreuzungsbereich Kirchstraße B271 mit Wormser Straße in Ungstein, ohne Seitenraum

Der Durchgangsverkehr ist in der Innenstadt insgesamt gering und seit 2004 gesunken und beträgt nun etwa 10 % des innerstädtischen Gesamtverkehrs. Bauliche Maßnahmen wie z.B. die Umgestaltung des Schlossplatzes haben zu einer Verkehrsreduktion und -beruhigung der Innenstadt beigetragen. Auf wenigen Relationen in der Innenstadt, wie der Eichstraße und Gaustraße (Nord), hat sich jedoch eine Verkehrszunahme von bis zu 20 % ergeben. Insbesondere in der Kaiserslauterer Straße und Gaustraße in Richtung Süden bzw. Osten besteht weiterhin ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr mit ca. 20%. Des Weiteren sind auf den Strecken Gaustraße und Eichstraße sowie den Hauptverkehrsstraßen Weinstraße Süd, Philipp-Fauth-Straße und Mannheimer Straße Verkehrszunahmen zu verzeichnen.

Bad Dürkheim hat in den älteren Teilen der Stadt historisch bedingt schmale Straßenräume. Für diese Straßenräume verursacht das vorhandene Geschwindigkeitsniveau und Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs Konflikte mit schwachen Verkehrsarten wie dem Fuß- und Radverkehr, da die Seitenräume sehr schmal sind und insbesondere bei Begegnungsverkehr keinen hinreichenden Schutz bieten. Hier sind die Kaiserslauterer Straße, Gaustraße oder Schillerstraße als Beispiele zu nennen. Zudem beeinträchtigt der fließende Kfz-Verkehr, insbesondere vermeidbare Fahrten wie Parksuchverkehr, in sensiblen Gebieten wie dem Stadtplatz oder der Römerstraße die Aufenthaltsqualität negativ (Abbildung 29).



Abbildung 29 Situation auf dem Stadtplatz mit hohem Verkehrsaufkommen

Zum Teil sind auf reinen Erschließungsstraßen breite Fahrgassen vorhanden. Dies fördert ein vergleichsweise hohes und nicht angepasstes Geschwindigkeitsniveau. Hier ist Handlungsbedarf gegeben.

In Bad Dürkheim besteht außerdem generell die besondere Situation, dass aufgrund von Besucherverkehren temporär unterschiedliche Verkehrsbelastungen bestehen. Insbesondere an Veranstaltungstagen wie zum Wurstmarkt oder Stadtfest sowie an Wochenenden ist ein starkes Verkehrsaufkommen durch Besucher und Touristen zu verzeichnen.

2.4.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Bad Dürkheim verfügt in der Kernstadt über eine hohe Kapazität an Parkflächen im öffentlichen Raum. Dies ist auch durch die Besucher- und Veranstaltungsverkehre bedingt. Trotz einer temporär hohen Auslastung des innerstädtischen Parkraums bestehen freie Kapazitäten auf Parkplätzen in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt wie z.B. auf dem Wurstmarkt. Wegen des hohen Parkdrucks im Innenstadtbereich

wird der ruhende Verkehr durch ein Parkraummanagement mit zeitlich eingeschränktem Parken gesteuert. Dabei stärkt das Konzept der Anwohnerparkausweise das Anwohnerparken gegenüber anderen Nutzern.

Ferner trägt die hohe Auslastung der Parkflächen in der Innenstadt zu Parksuchverkehren und damit zu vermeidbaren Verkehren in sensiblen Gebieten bei.

Des Weiteren führt illegales Parken durch Überziehen der Parkdauer zu einer geringeren Verfügbarkeit von Parkraum sowie beansprucht das Parken im Halteverbot wie am Stadtplatz attraktive Flächen im Stadtraum. Dem Lieferverkehr stehen zudem keine Ladezonen im Straßenraum zur Verfügung, wodurch dieser häufig in zweiter Reihe hält und den Verkehrsfluss behindert.

Der größte Nutzungskonflikt des ruhenden Verkehrs mit dem Fußverkehr besteht jedoch im fahrbahnbegleitenden Seitenraum. Parkstände auf Gehwegen reduzieren die Aufenthalts- und Bewegungsfläche der Fußgänger wie z.B. in der Friedelsheimer Straße (Abbildung 30). Insbesondere für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Kinder sowie ältere Menschen im Allgemeinen hat dies einen negativen Effekt auf die Verkehrssicherheit. Die ohnehin schmalen Gehwege in einigen Straßenräumen werden dadurch zusätzlich eingeschränkt. Zudem lässt sich ein generelles Defizit bei der Ordnung von Parkständen im öffentlichen Straßenraum feststellen. Durch unzureichend geordnetes Parken wird wie auf der Seebacher Straße der Verkehrsfluss beeinträchtigt.



Abbildung 30 Nutzungskonflikt zwischen ruhendem Verkehr und Fußgängern in der Friedelsheimer Straße

2.4.6 Neue Mobilität

Die Stadt Bad Dürkheim bietet gute Voraussetzung für die Integration neuer Mobilitätsformen. Der Bahnhof als zentraler Umsteigepunkt im ÖPNV und Ausgangspunkt für regionale Wege bündelt bereits heute viele verschiedene Verkehrsangebote wie Bus, Tram, Zug sowie den Kfz-, Fuß- und Radverkehr. Damit bietet er gute Voraussetzungen, die Intermodalität, also die Kombination verschiedener Verkehrsmittel, auszubauen. Im Bahnhofsumfeld ist zudem Platz für attraktive und hochwertige Radabstellanlagen und weitere Angebote vorhanden.

Der städtische Busverkehr und damit die Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt weist Mängel in der Verknüpfung mit dem Schienenverkehr auf und zeigt Schwächen insbesondere in der Bedienung in den Abendstunden und am Wochenende. Diese Schwäche kann die Etablierung von Ride-Sharing-Konzepten wie Mitfahrbänke (Abbildung 31), Bürgerbusse oder mobility-on-demand-Angebote begünstigen. Dörfliche Strukturen fördern aufgrund ihrer stärkeren sozialen Kontrolle die Akzeptanz solcher Angebote.



Abbildung 31 Beispiel einer Mitfahrbank in Eggenstein-Leopoldshafen

Weitere Sharing-Angebote wie Car- oder Bike-Sharing könnten das Angebot ergänzen. Der Tourismus bietet als Erstanwender Potenzial zur Etablierung.

Neue CO₂-ärmere Antriebsformen wie die Elektromobilität waren bisher im Stadtbild noch wenig präsent. Es fehlt noch eine attraktive Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie auch für Pedelecs an zentralen Orten. Die

Elektroladestationen vor der Kreisverwaltung, in der Straße Am Bahnhof und auf dem Wurstmarktparkplatz stellen aber positive Beispiele dar und zeigen, dass das Thema bereits aktuell bearbeitet und forciert wird (Abbildung 32).



Abbildung 32 Elektroladestationen in der Straße Am Bahnhof in Bad Dürkheim

2.5 Zusammenfassung Bestandsaufnahme

Kurz zusammengefasst kann auf Grundlage der Bestandsaufnahme folgendes Fazit gezogen werden:

Fußverkehr

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

Radverkehr

- Eine Radinfrastruktur ist vielerorts vorhanden, aber es fehlt ein übergreifendes Konzept zur Herstellung einer sicheren und dabei direkten Radwegführung

- 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

Öffentlicher Nahverkehr

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

Fließender Kfz-Verkehr

- Das Stadtgebiet ist verkehrlich gut erschlossen, Bundes- und Landesstraßen bieten gute regionale Anbindung
- In der Regel gibt es geringe Reisezeitverluste an Knotenpunkten
- Die Straßenraumaufteilung vieler Straßen bevorzugt den Kfz-Verkehr gegenüber den sonstigen Verkehrsteilnehmern durch 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

Ruhender Kfz-Verkehr

- Insgesamt stehen in Bad Dürkheim viele öffentliche Parkflächen zur Verfügung
- Die zentralen innenstadtnahen Parkplätze wie am Wurstmarkt könnten intensiver genutzt werden
- In einigen Straßen muss das Parken neu geordnet werden, erstens zur Verbesserung und Neueinteilung des Straßenquerschnittes, zweitens zur Verbesserung des Verkehrsflusses
- Eine Verbesserung der Ausweisung der Parkplätze und Steuerung der Parksuchverkehre insbesondere an Veranstaltungstagen ist anzustreben

Neue Mobilität

- Die Stadt bietet gute Voraussetzungen für die Etablierung neuer Mobilitätsformen und die Vernetzung verschiedener Verkehrsarten
- Der Bahnhof bündelt schon heute eine Vielzahl verschiedener Angebote, sowie begünstigen dörfliche Strukturen der Ortsteile eine hohe Akzeptanz von Ride-Sharing-Konzepten
- Der Tourismus kann als Erstanwender die Etablierung von Sharing- und Verleih-Angeboten unterstützen

3 Planungsgrundsätze und Ziele

3.1 Herleitung

Planungsgrundsätze und Ziele sind ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätskonzeptes, weil sie die Basis und den Rahmen für die Maßnahmenentwicklung und -bewertung bilden und die grundlegende Ausrichtung der Verkehrspolitik in Bad Dürkheim widerspiegeln. Durch die Dokumentation der Ziele kann die Maßnahmenentwicklung und ihre Bewertung transparent und auch für Außenstehende nachvollziehbar dargestellt werden.

Die Definition der Ziele ist zudem hilfreich, um zum einen Zielkonflikte zu verdeutlichen. So haben fast alle Maßnahmen Vor- und Nachteile, die sich in unterschiedlichen Zielen zeigen. Ein Ausbau der Parkplatzzahl in der Innenstadt verbessert auf der einen Seite die Erreichbarkeit, erhöht auf der anderen Seite aber gleichzeitig auch die Verkehrsbelastung und erhöht den Flächenverbrauch. Zum anderen machen definierte Ziele erkennbar, welches Ziel durch welche Maßnahme erreicht wird.

Aufgrund der konzeptionellen Trennung von Zielen und Maßnahmen bleiben die Ziele bzw. Planungsgrundsätze auf einer abstrakten Ebene und bilden den Rahmen und Überbau des Mobilitätskonzeptes. Trotz ihrer Abstraktheit ist es wichtig, die Ziele auf den jeweiligen Planungsraum und seine Spezifika hin zu definieren.

3.2 Ziele

Abbildung 33 zeigt die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes entwickelten Ziele. Die Motivation hinter diesen Zielen wird nachfolgend erläutert.



Abbildung 33 Ziele des Mobilitätskonzepts

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.

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.

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.

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.

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.

4 Prognose der Rahmenbedingungen 2030

Der modellseitige Prognosenullfall integriert die verschiedenen relevanten Rahmenbedingungen, die sich auf den Verkehr mit Veränderungen für das Jahr 2030 auswirken werden. Betrachtet werden die Siedlungsentwicklung innerhalb Bad Dürkheims und Veränderungen in der Belastung durch externe (außerhalb Bad Dürkheims) Verkehre des MIV, die das Stadtgebiet durchfahren.

4.1 Siedlungsentwicklung

Für den Prognosenullfall werden die großen, relevanten Projekte der Siedlungsentwicklung in der Modellfortschreibung berücksichtigt:

- Stadtgebiet: Fronhof II, ca. 370 Wohneinheiten, ca. 20 ha
- Grethen / Hausen: Hausener Bruch, Wohnbebauung, ca. 5,5 ha
- Hardenburg: Seilerbahn, Wohnbebauung, ca. 1,4 ha
- Leistadt: In den Langwiesen, ca. 50 Wohneinheiten, ca. 2,4 ha

Daraus ergeben sich nach Beurteilung gemäß dem Verfahren zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung der FGSV (2006) Mehrverkehre von ca. 1.120 Kfz-Fahrten, was einer Steigerung von knapp 1 % des Gesamtverkehrs in Bad Dürkheim entspricht.

4.2 Umliegende Verkehre und Verkehrsnetz

Aufgrund von Veränderungen und Entwicklungen im umliegenden Verkehrsnetz ergibt sich eine Erhöhung des Kfz-Verkehrs in Bad Dürkheim. Aus dem regionalen Verkehrsmodell Rheinland-Pfalz können die Verkehrssteigerungen zwischen Analyse- und Prognosenullfall für die einzelnen Zufahrtsstrecken nach Bad Dürkheim ermittelt werden. Zudem werden mit der B 271neu als Ortsumfahrung Ungsteins netzseitige Veränderungen im Verkehrsnetz berücksichtigt.

4.3 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Im Vergleich zum Analysefall (2017) wird sich die Fahrleistung innerhalb der Gemarkungsgrenzen Bad Dürkheims im Prognosenullfall mit B 271neu (2030) um 7 % von 318.128 km auf 338.810 km erhöhen. Ohne Ortsumfahrung - sprich ohne B 271neu - beträgt die Steigerung 3 %, also 328.093 km. D.h. etwa die Hälfte der Fahrleistungssteigerung ist auf den Bau der B 271neu zurückzuführen. Die andere Hälfte ist zu etwa gleichen Teilen auf eine allgemeine Verkehrssteigerung externer Verkehre sowie durch die Siedlungsentwicklung innerhalb Bad Dürkheims zurückzuführen.

5 Leitlinien

Ausgehend von den Ergebnissen der Bestandsanalyse wird mit übergeordneten Leitlinien die Struktur der nachfolgenden Maßnahmenentwicklung vorgegeben. Die Leitlinien dienen der Bündelung und Ordnung der Einzelmaßnahmen. Für das Mobilitätskonzept Bad Dürkheim wurden für sechs Themen bzw. Verkehrsarten Leitlinien entwickelt (Abbildung 34). Die einzelnen Themen und ihre Leitlinien sind dabei nicht für sich isoliert zu betrachten, sondern sie stehen in einem hohen interdependenten Verhältnis zueinander.

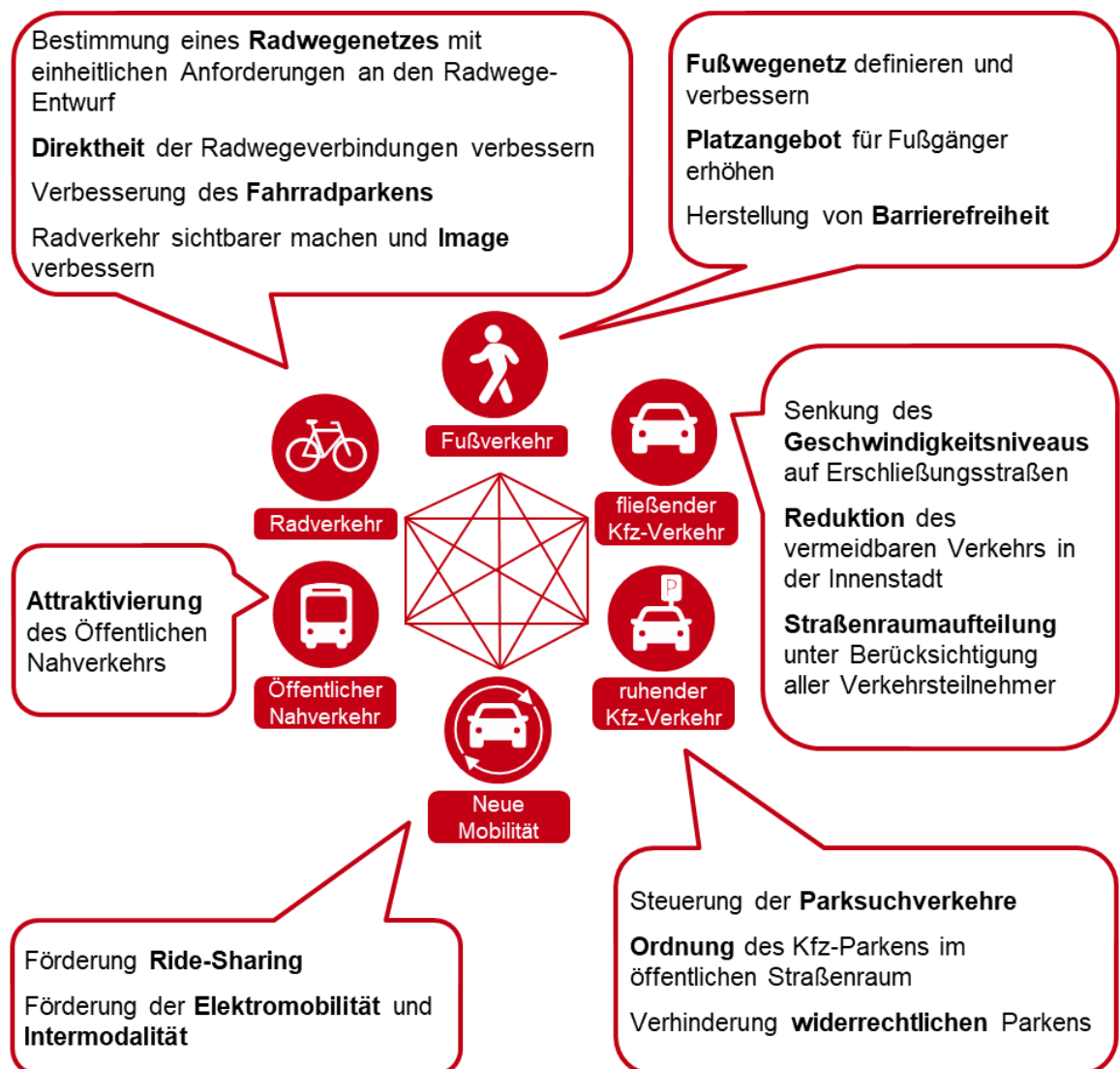


Abbildung 34 Leitlinien für die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer

5.1 Fußverkehr

5.1.1 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:

- Fußwegehaupttrouten definieren und priorisiert ausbauen
- Fußgängerüberwege einrichten wo sie fehlen und verbessern wo sie unzureichend sind
- Vollständige und einheitliche Beschilderung entlang der Haupttrouten 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

Durch die Definition eines Fußwegenetzes und die Formulierung von Ansprüchen daran soll die Beachtung der Bedürfnisse von Fußgängern zukünftig in der städtischen Verkehrsplanung fest integriert werden.

5.1.2 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; Konzept „Beispielbare Stadt“

Komfortabel begehbare Fußwege stärken die Nahmobilität in der Stadt insgesamt und verbessern die Gleichberechtigung von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen im Verkehrsraum.

5.1.3 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).

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

Die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Handicap verbessert deren Gleichberechtigung, stärkt die Positionierung als Kurstadt und kommt auch anderen Personen (Kinder, ältere Menschen) zugute.

5.2 Radverkehr

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

Ein nachhaltiges und vollständiges Konzept zur Radwegeführung benötigt neben der Definition von Haupttrouten 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 (und Piktogramme)
- Bestimmung von sonstigen Anforderungen an Haupt- und Nebenrouten (Führung und Markierung an Querungen und Engstellen, Winterdienst, Beleuchtung, Richtungsbeschilderung)

Eine umfassende und zusammenhängende Radinfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass das Fahrrad neben dem motorisierten Verkehr auch im Alltag ein attraktives und konkurrenzfähiges Verkehrsmittel darstellt.

5.2.2 Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern

Da die Zeit der wichtigste Faktor bei der Verkehrsmittelwahl ist, müssen Radwegeverbindungen möglichst direkt und widerstandsarm sein, 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 in Abstimmung mit der Landwirtschaft
- Einbahnstraßen in Gegenrichtung freigeben
- Häufiges Wechseln der Führungsform und Führen über Fußgänger-Infrastruktur vermeiden

Direkte Wege tragen neben der Attraktivierung des Verkehrsmittels Fahrrad auch zu einer (gefühlten) Gleichberechtigung zwischen den Verkehrsteilnehmern bei.

5.2.3 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)

Flächendeckende Abstellmöglichkeiten erhöhen die Sicherheit, die Akzeptanz der Infrastruktur sowie den Komfort für Radfahrer in der Nahmobilität und Intermodalität.

5.2.4 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 (Bsp.: Kooperation mit Schulen)
- Unterstützung der Umsetzung eines barrierefreien Radwegenetzes

Eine stärkere Präsenz des Radverkehrs führt zu einer höheren Akzeptanz von Radfahrern durch andere Verkehrsteilnehmer, motiviert Einwohner, Arbeitnehmer und Besucher zum Umsteigen aufs Rad und kann als Fahrrad-Marketing zur Stärkung Bad Dürkheims als touristischer Anlaufpunkt genutzt werden.

5.3 Öffentlicher Nahverkehr

5.3.1 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)
- Bessere Bedienung der Ortsteile in den Schwachverkehrszeiten und am Wochenende (Busverkehr)
- Einführung regelmäßiger und auf den SPNV abgestimmter Abfahrtszeiten (Busverkehr)
- Qualitativ hochwertige Ausstattung (hochfrequentierter) Haltestellen
- Einsatz von Bussen mit alternativen Antriebstechnologien
- Stärkung alternativer Bedienformen (Ruf-Taxi, On-Demand-Services)

Ein attraktiver und konkurrenzfähiger Öffentlicher Nahverkehr kann die Verkehrsleistung des Kfz-Verkehrs auf langen und kurzen Strecken verlagern und damit einhergehende Immissionen reduzieren. Zudem stärkt ein gutes ÖV-Angebot den Umweltverbund mitsamt dem Fuß- und Radverkehr.

5.4 Fließender Kfz-Verkehr

5.4.1 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

Geringere Fahrgeschwindigkeiten haben positive Effekte auf die Verkehrssicherheit sowie Wohn- und Aufenthaltsqualität. Gerade Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen können dadurch besser am Verkehrsgeschehen teilnehmen. Die

Fahrzeiten verlängern sich in innerstädtischen Gebieten dadurch nur geringfügig. Es werden außerdem die NO_x-, Feinstaub- und Lärmemissionen reduziert.

Anmerkung aufgrund eines Beschlusses durch den Bau- und Entwicklungsausschuss: Die fünf Straßen Friedelsheimer Straße, Wasserhohl, Triftweg, Hammelstalstraße, und Seebacher Straße werden als Straßen mit Verbindungsfunktion gesehen und fallen somit nicht unter diese Leitlinie.

5.4.2 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

Durch eine Verkehrsreduktion in der Innenstadt sinken die Lärm- und Luftschadstoffemissionen, und das zu Fuß Gehen und Radfahren wird attraktiver. Neben der Aufenthaltsqualität wird die Wohnqualität gestärkt und Standortbedingungen für Gastronomiebetriebe verbessert.

5.4.3 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

Eine Neuaufteilung des Straßenraumes insbesondere bei engen Straßenquerschnitten führt zu einem höheren Sicherheitsgefühl für alle Verkehrsteilnehmer und der Fuß- und Radverkehr wird durch eine attraktivere Infrastruktur gestärkt.

5.5 Ruhender Kfz-Verkehr

5.5.1 Steuerung der Parksuchverkehre

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

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

Eine Steuerung der Parksuchverkehre senkt die Fahrleistung in der Stadt insgesamt. Insbesondere wird jedoch die Innenstadt entlastet und eine hohe Qualität als Aufenthalts- und Bewegungsort für den Fuß- und Radverkehr erreicht.

5.5.2 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 und gegebenenfalls verlagern
- Einrichtung von Lieferzonen
- Erhöhung der Parkgebühren insbesondere im öffentlichen Straßenraum
- Parkdauer im öffentlichen Straßenraum auf Kurzzeitparker ausrichten

Durch geordnetes und reduziertes Parken steigt nicht nur die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr, sondern es wird auch das Stadtbild attraktiviert, da mehr öffentlicher Raum für andere Nutzungen zur Verfügung steht.

5.5.3 Verhinderung widerrechtlichen Parkens

Eine ausreichende Verfügbarkeit von Parkraum soll durch eine konsequente Parkraumüberwachung und mit Hilfe baulicher Maßnahmen erreicht werden. 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“

Eine Parkraumüberwachung verhindert Langzeit- und Dauerparken und schafft Platz für Kunden, Besucher und Lieferanten (4 bis 5 Kurzzeitparker anstatt 1 Langzeitparker).

5.6 Neue Mobilität

5.6.1 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

Ride-Sharing-Angebote können durch eine höhere Verfügbarkeit an Mobilitätsangeboten die Fahrleistung reduzieren, die Erreichbarkeit erhöhen und zur Förderung des kommunalen Miteinanders beitragen. Die Anbindung der Ortsteile kann gestärkt werden.

5.6.2 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

Durch eine Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote wird der klassische ÖPNV ergänzt und insgesamt konkurrenzfähiger. Eine vermehrte Nutzung von Elektromobilität trägt zur Reduzierung lokaler Emissionen bei.

6 Maßnahmen

Im Kontext der Leitlinien wurde eine Vielzahl an Maßnahmen entwickelt. Für ausgewählte wichtige in der aktuellen Diskussion befindliche Bereiche der Stadt wurden zudem konkrete Schlüsselprojekte mit einer Vielzahl einzelner Maßnahmen erarbeitet. Die Schlüsselprojekte sind wichtige Teilprojekte, in denen sich mit wichtigen Themen auseinandergesetzt wird und umfassende Maßnahmen vorgeschlagen werden. Diese Projekte nehmen eine zentrale Rolle im Mobilitätskonzept ein, da sie über die Maßnahmenvorschläge selbst auch als Referenzen für weitere Bereiche in der Stadt gelten können. Im Maßnahmenkatalog sind sowohl die Maßnahmen der Schlüsselprojekte als auch weitere Einzelmaßnahmen enthalten.

Der Bau- und Entwicklungsausschuss der Stadt Bad Dürkheim hat sich im Rahmen der Erstellung des klimafreundlichen Mobilitätskonzepts mit den Schlüsselprojekten und deren Maßnahmen intensiv auseinandergesetzt. Einzelne Schlüsselprojekte mit den darin enthaltenen Maßnahmen wurden vom Ausschuss in dessen Sitzungen am 14.03.2019 und 04.04.2019 beschlossen. Eine Vielzahl weiterer Maßnahmen des Maßnahmenkatalogs werden darüber hinaus durch das Planungsbüro PTV in den kommenden Jahren zur Umsetzung empfohlen. Diese noch nicht beschlossenen Empfehlungen sind in den nachfolgenden Beschreibungen der Schlüsselprojekte nicht enthalten, sondern sind dem Maßnahmenkatalog *Weitere Maßnahmenempfehlungen* im Kapitel 9.2 (Anhang) zu entnehmen.

6.1 Schlüsselprojekte

Im Folgenden werden die Schlüsselprojekte vertieft ausgearbeitet und dargestellt. Die in *Rot* dargestellten Schlüsselprojekte und ihre Umsetzung sind bereits vom Bau- und Entwicklungsausschuss beschlossen worden. Die in *Schwarz* markierten Projekte befinden sich noch in der Diskussion und bedürfen einer weitergehenden Untersuchung.

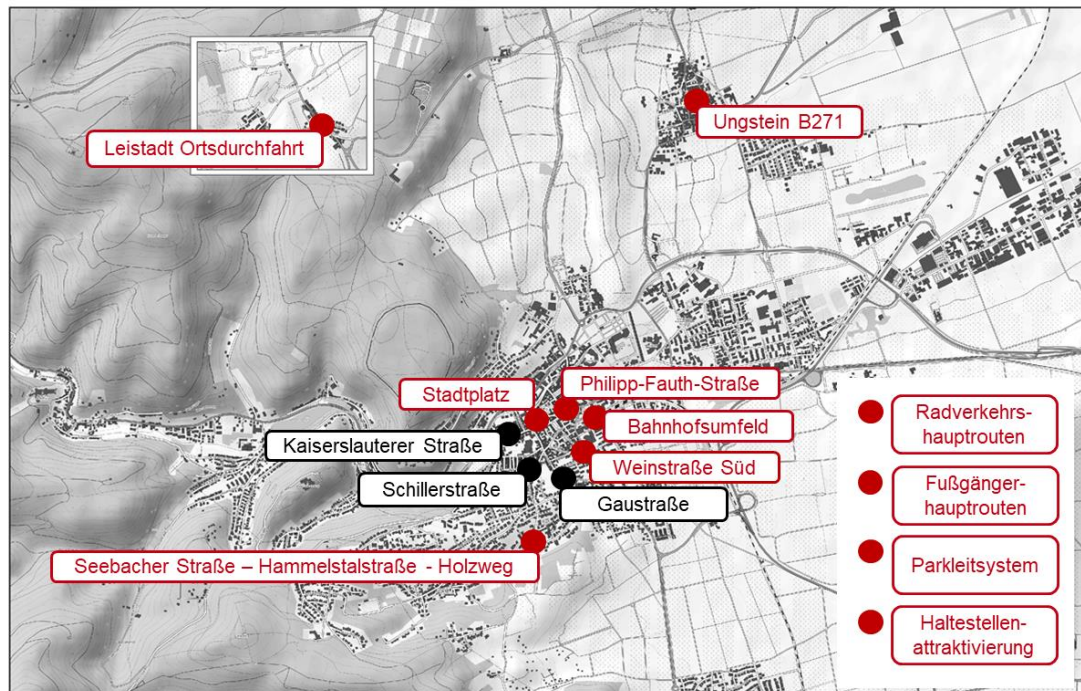


Abbildung 35 Übersicht und Verortung der Schlüsselprojekte, rot = bereits beschlossen, schwarz = weiter zu prüfen

6.1.1 Bahnhofsumfeld

Maßnahmen:

- Einführung regelmäßiger und auf den SPNV besser abgestimmter Fahrpläne 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) Prüfung einer Überplanung des Busbahnhofes und des R+R-Parkplatzes
- Hochwertige, überdachte frei zugängliche Abstellanlagen plus Fahrradparkhaus (gesicherter Zugang und 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)
- Barrierefreier Ausbau der Übergänge zwischen Gehweg und Straßenraum
- Prüfung einer Überplanung des Bahnhofumfeldes insbesondere des P+R-Parkplatzes

Erläuterung:

Zur Steigerung der Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, ist eine entsprechende Ausstattung und Anbindung des Bahnhofes und dessen Umfelds eine wichtige Voraussetzung. In dem Schlüsselprojekt Bahnhofsumfeld sollen neben dem Ausbau der bestehenden Einrichtungen bessere und vielfältigere Mobilitätsangebote mit neuen Mobilitätsformen geschaffen werden und somit die Inter- und Multimodalität gefördert werden.



Abbildung 36 Bestehende Radabstellanlage und Bushaltestelle am Bahnhof

Am Bahnhof Bad Dürkheim ist bereits heute eine Vielzahl an Mobilitätsangeboten mit Bus, Bahn, P+R und Radabstellanlagen vorhanden. Insbesondere neue Mobilitätsformen wie Sharing-Angebote können jedoch noch ergänzt werden.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird der Aufbau einer **Mobilitätsstation** angeregt, die sich in ein stadtweites Netz von Mobilitätsstationen (u.a. Stadtplatz, Wurstmarkt) einbinden lässt. Denkbar ist hier z.B. das Andocken an das bestehende System bzw. Branding des VRN. Die Stadt Meschede zeigt, dass auch in Mittelstädten Mobilitätsstationen funktionieren.

Mit einem Fahrradparkhaus soll ein hochwertiges Angebot geschaffen werden, das auf Grund eines gesicherten Zugangs Schutz vor Vandalismus und Diebstahl bietet und somit insbesondere auch für Pedelecs geeignet ist. Im Fahrradparkhaus sollte ebenfalls Ladeinfrastruktur vorgesehen werden. Das Fahrradparkhaus ergänzt damit die überdachte und frei zugängliche Abstellanlage. Das Angebot für den Radverkehr gilt es dabei prominent und gut sichtbar im Bahnhofsumfeld zu platzieren.

Darüber hinaus kann eine preisliche Attraktivierung auf den P+R-Parkplätzen zu einer hohen Akzeptanzsteigerung führen. Denkbar wäre hier die Einführung eines vergünstigten ÖPNV-gekoppelten P+R-Tarifs, das z.B. nur in Verbindung mit dem Besitz eines ÖPNV-Tickets zu erwerben ist.

Die Verknüpfung der Mobilitätsangebote ist durch begleitende und ergänzende Maßnahmen zu unterstützen. Kurzfristig sollten digitale Fahrgastinformationen zu Abfahrtszeiten für alle ÖPNV-Angebote (Bus, RHB, DB) eingerichtet werden. Baulich sind die Angebote sowie das gesamte Bahnhofsumfeld barrierefrei auszubauen und damit für alle Bevölkerungsgruppen attraktiv zu gestalten. Der Belag bzw. das Material und die Absenkung der Bordsteine an den Übergängen zwischen Seiten- und Straßenraum (Pflasterung) ist hinsichtlich der Barrierefreiheit zu prüfen.

Aufgrund sich veränderter Anforderungen und Platzbedarfe im Bahnhofsumfeld ist zudem die Prüfung einer Überplanung des Bahnhofsumfeldes insbesondere des P+R-Parkplatzes vorzusehen.

Das Schlüsselprojekt Bahnhofsumfeld trägt in der Summe zu einer besseren Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmodi bei und stärkt damit den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV in Bad Dürkheim, wodurch die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Pkw deutlich erhöht werden kann. Die Anbindung der Stadt an den Bahnhof und damit an die ganze Region wird gesteigert. Die Integration neuer Mobilitätsformen kann das Bahnhofsumfeld zu einem „Schaufenster Mobilität“ werden lassen und den Bahnhof als Tor zur Stadt deutlich aufwerten.

Das Planungsbüro PTV schlägt des Weiteren die Ausweitung des P+R-Angebots durch Ausweisung weiterer P+R-Flächen in direkter Bahnhofsnähe vor.

6.1.2 Philipp-Fauth-Straße / Mannheimer Straße

Maßnahmen:

- Umgestaltung von Teilbereichen nach dem Shared-Space-Gedanken (mittelfristig)
- Umsetzung von Barrierefreiheit mit Blindenleitlinien (mittelfristig)
- Der gesamte Streckenabschnitt vom Kreuzungsbereich Post bis zum Ortsausgang Weinstraße Süd soll in einer weiterführenden Machbarkeitsuntersuchung auf Optimierungsmöglichkeiten detailliert untersucht werden (kurzfristig)

Erläuterung:

Zwischen der Fußgängerzone Richtung Römerplatz und dem Bahnhofsareal besteht momentan keine direkte und attraktive Verbindung für Fußgänger, weswegen der Straßenraum der Philipp-Fauth-Straße und Mannheimer Straße mit seiner Belastung von ca. 10.000 Kfz am Tag für den Fußverkehr als Barriere gilt (Abbildung 37).

Dieser Barriere könnte durch eine Umgestaltung nach dem **Shared-Space-**

Gedanken entgegengewirkt und der relativ schmale Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen sicher und attraktiv gestaltet werden. Dabei muss selbstverständlich auch Barrierefreiheit hergestellt werden.



Abbildung 37 Aktueller schmaler Straßenraum mit schwieriger Querbarkeit in der Philipp-Fauth-Straße

Die Umgestaltung nach dem Shared-Space-Prinzip in diesem Bereich folgt einem Gestaltungsprinzip, ist allerdings keine festgelegte Gestaltungslösung. Die Umsetzung ist in partizipativen Planungsprozessen zu gestalten. Shared-Space setzt auf ein rücksichtsvolles Miteinander. Elemente einer anspruchsvollen Gestaltung ähnlich dem von Fußgängerzonen, wie Aufpflasterungen, breite Seitenräume, eine einheitliche Oberflächengestaltung und weiche Grenzen reduzieren in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h das Geschwindigkeitsniveau deutlich.

Das Shared-Space-Prinzip soll zu einer stärkeren Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer führen und die verschiedenen Funktionen und Anforderungen in ein Gleichgewicht bringen.

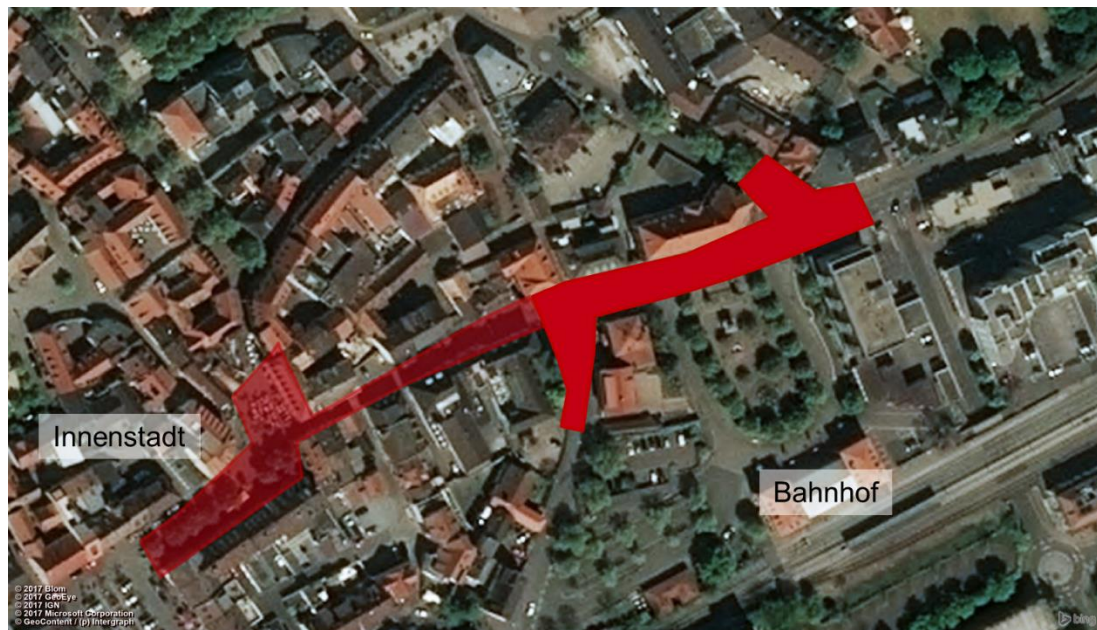


Abbildung 38 Umgestaltungsbereich Shared Space (rot) mit bestehender Fußgängerzone (transparent rot)

Besonders relevant ist eine Umgestaltung vom nördlichen Bereich der Philipp-Fauth-Straße bis zur Einmündung Wasserhohl. Hierbei sollten ebenfalls die angrenzenden Einmündungsbereiche in der Planung Berücksichtigung finden. Wie bereits oben beschrieben ist der Abschnitt nicht direkt und sicher querbar. Die Ampel am Bahnhofsplatz / Kurgartenstraße ist für viele Fußgänger nicht attraktiv und direkt genug, weswegen im Kurvenbereich gequert wird. Zudem ist dieser Abschnitt durch einen schmalen Straßenquerschnitt gekennzeichnet, auf dem insbesondere für den Fuß- und Radverkehr zu wenig Platz vorgesehen ist. Der Radverkehr wird zum Teil gemeinsam mit den Fußgängern im Seitenraum und zum Teil mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Streckenabschnitt der Philipp-Fauth-Straße und Mannheimer Straße ist als Teil des Radverkehrshaupttroutennetzes ausgewiesen und somit ist der Radverkehr in diesem Bereich direkt und insbesondere sicher zu führen. Neben der Straßenraumgestaltung wird die Verkehrssicherheit vor allem durch die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr von 50 km/h beeinträchtigt. Aufgrund des kurvigen und unübersichtlichen Straßenverlaufs, sowie des temporär auftretenden Rückstaus an der Ampelanlage im Kurvenbereich ist die gültige zulässige Höchstgeschwindigkeit kritisch zu sehen. Hier kann Shared-Space mit seinen reduzierten Geschwindigkeiten bei gegenseitiger Rücksichtnahme ebenfalls einen positiven Beitrag leisten. Des Weiteren kann bei einer reduzierten Geschwindigkeit der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden. Die Querbarkeit für den Fußverkehr in Richtung Post und Fußgängerzone kann somit sicher und übersichtlich ausgestaltet werden. Zudem wird der gesamte Straßenraum durch eine hochwertige Gestaltung optisch aufgewertet.

Ferner soll im Rahmen einer weiterführenden Machbarkeitsuntersuchung der gesamte Streckenabschnitt der Mannheimer Straße und Weinstraße Süd auf weitere Optimierungsmöglichkeiten bis zum Ortsrand detailliert geprüft werden.

6.1.3 Weinstraße Süd und südliche Philipp-Fauth-Straße

Maßnahmen:

- Verbreiterung der Gehwege auf Regelbreite, Reduktion der Fahrbahnbreite (kurzfristig)
- Einrichtung von weiteren Schutz-/Radfahrstreifen (kurzfristig)
- Installation von Querungsmöglichkeiten (kurzfristig)
- Weiterführende Machbarkeitsprüfung bis zum Ortsrand

Erläuterung:

In dem verfügbaren Straßenraum des Hauptverkehrsstraßenstreckenzugs halten sich verschiedenste Verkehrsarten auf engem Raum auf. Es bestehen schmale Gehwege, der Radverkehr wird bergauf auf einem zu schmalen Schutzstreifen und bergab im Mischverkehr bei Tempo 50 und 10.000 Kfz am Tag geführt (Abbildung 39). Zukünftig soll hier eine attraktive Radverkehrs- und Fußgängerhauptroute entlangführen. Dies steht im Widerspruch zueinander, weswegen eine Überplanung des Streckenabschnitts mit Schaffung eines **attraktiven Platzangebots für den Fuß- und Radverkehr** geprüft und verwirklicht werden soll.



Abbildung 39 Aktuell enger Straßenraum mit zu schmalen und einseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr in der Weinstraße Süd und Philipp-Fauth-Straße

Ziel ist es, den Seitenraum mit den Gehwegen zu verbreitern und die Fahrbahnbreite zu reduzieren. Der bestehende Schutzstreifen bergauf (Richtung Süden) sollte auf Regelbreite ausgebaut und in Gegenrichtung (Richtung Norden) sollte die Einrichtung eines Schutzstreifens vorgenommen werden.

Die Minimallösung, den Kfz- und Radverkehr mit beidseitigem Schutzstreifen bei einer Fahrbahnbreite von 7,50 m zu führen, lässt nicht genügend Seitenraum für den Fußverkehr übrig. Die Führung des Radverkehrs in diesem Bereich im Mischverkehr ist nach Regelwerk der FGSV (RASt 06) aufgrund der hohen Belastung nicht zu empfehlen. Der Straßenraum lässt folglich keine Abbildung von Regelbreiten zu, weswegen Kompromisslösungen anzustreben sind.

Bei zu geringer Platzverfügbarkeit kann die Radinfrastruktur insbesondere bergab (Richtung Norden) aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeit des Radverkehrs auf eine stärkere visuelle Sichtbarmachung durch Markierung von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn reduziert werden. Wichtig ist in jedem Fall, dass der Kfz-Verkehr stärker auf den Radverkehr aufmerksam gemacht und zur Rücksichtnahme aufgefordert werden muss.

Für Fußgänger kann zumindest einseitig die Regelbreite des Gehwegs hergestellt werden und in Ergänzung mit sicheren Querungsmöglichkeiten oder Fußgängerüberwegen eine attraktive Wegeverbindung in die Innenstadt hergestellt werden.

Aufgrund des engen Straßenraums und der nicht regelkonform abzubildenden Infrastruktur ist ergänzend die Einführung von Tempo 30 dringend zu empfehlen. Dies und weitere Optimierungsmöglichkeiten des gesamten Streckenabschnitts im Rahmen einer weiterführenden Machbarkeitsstudie gilt es detailliert zu untersuchen.

6.1.4 Stadtplatz

Maßnahmen:

- Umleitung der Parksuchverkehre auf andere Parkplätze durch Parkleitsystem (kurzfristig)
- Erhöhung der Parkgebühren, Ausrichtung auf Kurzzeitparker (kurzfristig)
- Verringerung der Fahrbahnbreite zur Verhinderung des widerrechtlichen Parkens und Nutzung des entstehenden Raumes für Fußverkehr östlich und westlich des Platzes (kurzfristig)
- Prüfung einer analogen Fahrbahnversmälnerung im nördlichen Platzbereich
- Gestaltungs- und Begrünungsplan zur seitlichen Abgrenzung (kurzfristig)
- Intensivierung der Parkraumüberwachung (kurzfristig)
- Installation von Radabstellanlagen (kurzfristig)
- Suche von Ladezonen in der Kernstadt (mittelfristig)
- Verlegung der Parkstände im Zusammenhang mit einer eventuellen Erweiterung der Fußgängerzone im nördlichen Platzbereich (mittelfristig)

Erläuterung:

Der Stadtplatz ist geprägt durch eine Dominanz des Kfz-Verkehrs aufgrund einer Vielzahl an Parkständen, einer hohen Auslastung des Parkraums, Durchgangsverkehr, Parksuchverkehr, Lieferverkehr und widerrechtlich parkenden Fahrzeugen im verkehrsberuhigten Bereich. Als zentraler Platz der Stadt und Aushängeschild sollen Maßnahmen getroffen werden, die die **Aufenthaltsqualität auf dem Platz stärken** und für Bewohner und Besucher der Stadt attraktiver

machen. Dadurch kann auch der Standort für den Einzelhandel und die Gastronomie gestärkt werden.



Abbildung 40 Stadtplatz wird vom Kfz-Verkehr dominiert

Zu den Maßnahmen, die kurzfristig umgesetzt werden können, gehören die Verringerung der Fahrbahnbreite an der östlichen, nördlichen und westlichen Seite des Platzes zur Verhinderung des widerrechtlichen Parkens und Nutzung des freiwerdenden Raumes für den Fußverkehr und Aufenthalt (Abbildung 41). Zusätzlich kann eine Intensivierung der Parkraumüberwachung dem Problem entgegenwirken. Der durch die Verringerung der Fahrbahnbreite gewonnene Platz im Seitenraum soll für die Nutzung des nicht motorisierten Individualverkehrs in Anspruch genommen werden, beispielsweise für die Installation fehlender Radabstellanlagen, Begrünung oder zur Auslagenerweiterung der Geschäfte. Zusätzlich sollen die Parkgebühren erhöht und die Höchstparkdauer reduziert werden und damit der Parkraum auf Kurzzeitparker ausgerichtet werden. Die Einrichtung eines Parkleitsystems soll die Parksuchverkehre frühzeitig auf andere Parkplätze umlenken und den Parkdruck reduzieren.



Abbildung 41 Kurzfristiger Umgestaltungsvorschlag des Stadtplatzes

Das Planungsbüro PTV empfiehlt die Aufenthaltsqualität weiter zu stärken. Es wird die Verlagerung von Parkständen im nördlichen Bereich im Zusammenhang mit einer Erweiterung der Fußgängerzone vom Römerplatz vorgeschlagen. Bei Umsetzung der Maßnahmen wird mehr Platz für Gastronomie und Einzelhandel geschaffen und die Aufenthaltsqualität steigt aufgrund geringerer Beeinträchtigungen durch den motorisierten Verkehr.

6.1.5 Radverkehrshaupttrouten

Maßnahmen:

- Das Radverkehrshaupttroutennetz soll gemäß dem vorgeschlagenen Routenplan (Abbildung 42) zukünftig verstärkt entsprechend der Leitlinien für die Radverkehrsanlagen überprüft, ergänzt und ausgebaut werden
- Der Radweg R7 soll verlängert und weiter ausgebaut werden.

- Die Durchfahrt des Kurparks wird ausdrücklich abgelehnt (Nutzungskonflikt)

Erläuterung:

Nicht mehr nur im Freizeit- sondern auch im Alltagsverkehr nimmt der Radverkehr eine immer wichtigere und prägende Rolle als umweltfreundliches Verkehrsmittel ein. Neue Entwicklungen wie Pedelecs machen das Radfahren im Alltag zudem auch in topographisch anspruchsvolleren Gegenden und das auch für ältere Menschen attraktiv. Ziel und Anspruch sollte es sein, ein attraktives, eigenständiges, durchgängiges und alltagstaugliches Netz auch für den Radverkehr zu entwickeln und dabei auch die Ansprüche von jüngeren und älteren Nutzern zu berücksichtigen. Die **Radverkehrshaupttrouten** verbinden dabei die wichtigsten Ziele, von Freizeit, Bildungseinrichtungen über Einkauf und Nahversorgung sowie öffentliche Einrichtungen innerhalb der Stadt und den Ortsteilen.

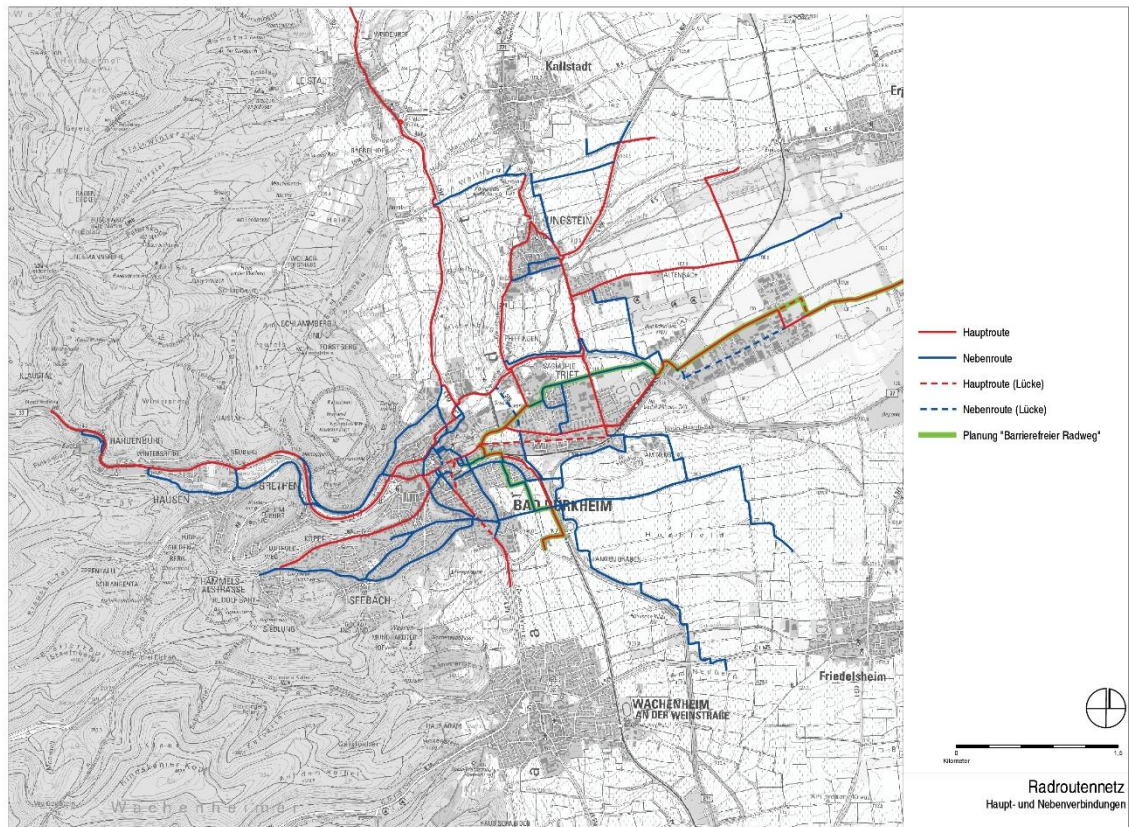


Abbildung 42 Radverkehrsrouennetz mit Haupt- und Nebenrouen (Grundlage: Radverkehrskonzept R+T (2018), angepasst)

Abbildung 42 zeigt das vorgeschlagene Radverkehrsrouennetz, das das Radverkehrskonzept von R+T aufnimmt und ergänzt.

Neben der reinen Bestimmung von Haupt- und Nebenrouen ist eine allgemeine Definition von Anforderungen an die gesamte Netzkonzeption wie die gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums, eine intuitive Verständlichkeit der

Radwegeführung und ein hohes Maß an Verkehrssicherheit wichtig. Anforderungen sind:

- Anforderungen Führungsform
 - Bei Tempo 50: beidseitiger Radfahrstreifen oder eigenständiger Radweg; Minimallösung an Engstellen: Schutzstreifen, eigenständige Führung mit geringen Konflikten zum Fußverkehr
 - Bei Tempo 30: Mischverkehr oder kombiniertes Angebot, Markierung von Piktogrammen im Straßenraum im Falle des kombinierten Angebots
- Sonstige Anforderungen
 - Markierung von Querungs- und Engstellen
 - Winterdienst
 - Beleuchtung
 - Wegweisung

6.1.6 Fußgängerhaupttrouten und Fußgängerquerungen

Maßnahmen:

- Die Fußgängerhaupttrouten gemäß dem vorgeschlagenen Routenplan (Abbildung 45) sollen zukünftig verstärkt entsprechend der Leitlinien für Fußgänger überprüft, ergänzt und ausgebaut werden.
- Schaffung oder Verbesserung der in Abbildung 44 genannten Fußgängerquerungen (kurz- bis mittelfristig)
 - Fehlende Querungsstellen im Netz ergänzen
 - Gefahrenpunkte entschärfen
 - Wartezeiten verkürzen und Umwege minimieren
- Weiterentwicklung der Routen im Rahmen von Fußwegechecks mit Bürgern
- Einrichtung regelmäßiger Sicherheits-Audits der Schulwege

Erläuterung:

Zu Fuß gehen ist laut Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 die am zweithäufigsten gewählte Fortbewegungsart und jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg. Zu Fuß gehen stellt somit eine wichtige und eigenständige Verkehrsart dar, die auch als solche wahrgenommen werden soll und nicht vernachlässigt werden darf. Das zu Fuß gehen ist nicht nur gut für die Gesundheit, sondern fördert auch die Lebendigkeit einer Stadt und ist vor allem die effizienteste und umweltschonendste Fortbewegungsmöglichkeit. Es erfordert ebenso wie der motorisierte Verkehr und der Radverkehr ein adäquates Verkehrsnetz, so dass die Bedürfnisse von Fußgängern umfassend bei der Planung berücksichtigt werden müssen. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, sollen Fußgängerhaupttrouten entwickelt und ausgebaut werden.

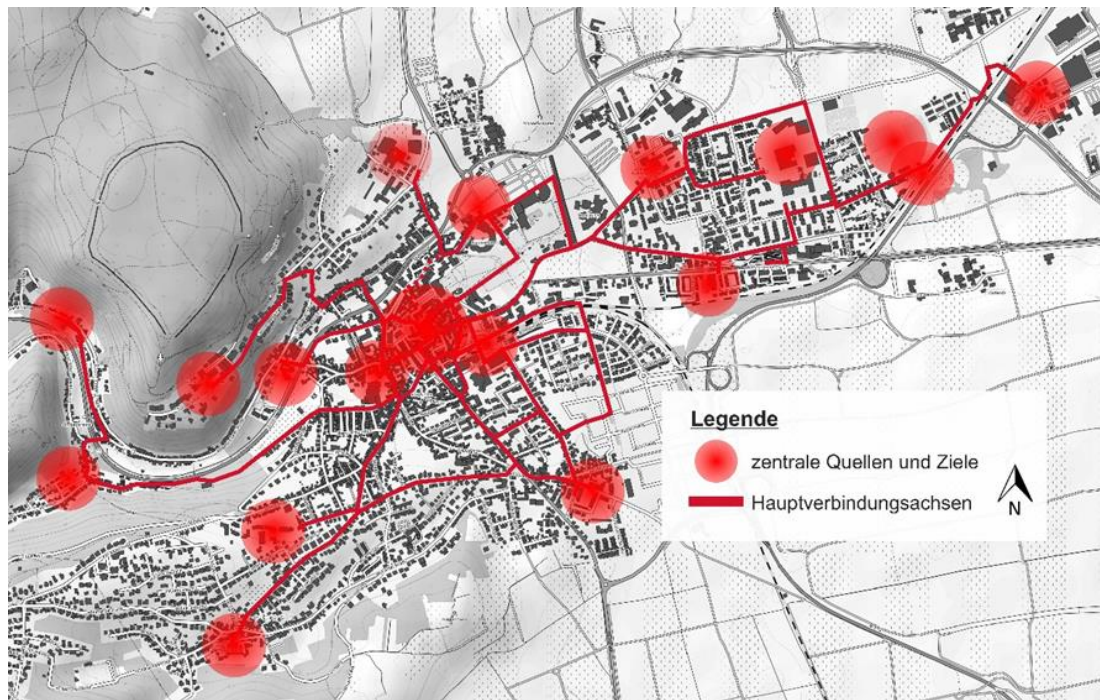


Abbildung 43 Darstellung der Hauptverbindungsachsen zur Anbindung zentraler Quellen und Ziele

Abbildung 43 zeigt die wichtigsten fußläufig erreichbaren zentralen Quellen und Ziele sowie die als Verbindungsachsen identifizierte Fußgängerhaupttrouten. Fußgängerhaupttrouten sind Routen mit wichtiger Verbindungsfunktion und besonderen Ansprüchen an Breite und Ausgestaltung des Weges aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens und / oder besonderer Nutzungsansprüche. Folgende Anforderungen werden an die Haupttrouten gestellt:

- Verkehrssicherheit (Mindestmaße, Sichtfelder, Quermöglichkeiten, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern)
- Verbindungsqualität (Wegweisung)
- Begreifbarkeit / Erkennbarkeit (Einheitlichkeit, Wahrnehmbarkeit, Überschaubarkeit)
- Erschließungsqualität (Berücksichtigung aller Altersgruppen)
- Aufenthaltsqualität / Attraktivität (attraktive Straßenraumgestaltung, Grünflächen, Sitzgelegenheiten)
- Soziale Aspekte (Berücksichtigung der Anforderungen für unterschiedliche Personengruppen)
- Randbedingungen (Beleuchtung, Barrierefreiheit, Oberflächenbeschaffenheit)

Die Fußgängerhaupttrouten sollen gemäß des vorgeschlagenen Routenplans zukünftig priorisiert entsprechend der Leitlinien und Anforderungen für Fußgänger überprüft, ergänzt und ausgebaut werden. Die Fußgängerhaupttrouten sollen auch zukünftig im Rahmen von Fußwegechecks mit den Bürgern weiterentwickelt werden. Im Rahmen der Fußwegechecks sollen die Zweckmäßigkeit der jeweiligen Querungsart und die Sichtbedingungen überprüft werden. Zusätzlich soll die

Sicherheit der Schulwege durch die Einrichtung regelmäßiger Sicherheits-Audits gewährleistet werden. Es wird zudem empfohlen, Gehwegparken wenn möglich zu vermeiden und zur besseren Ordnung Markierungen auf der Fahrbahn anzubringen.

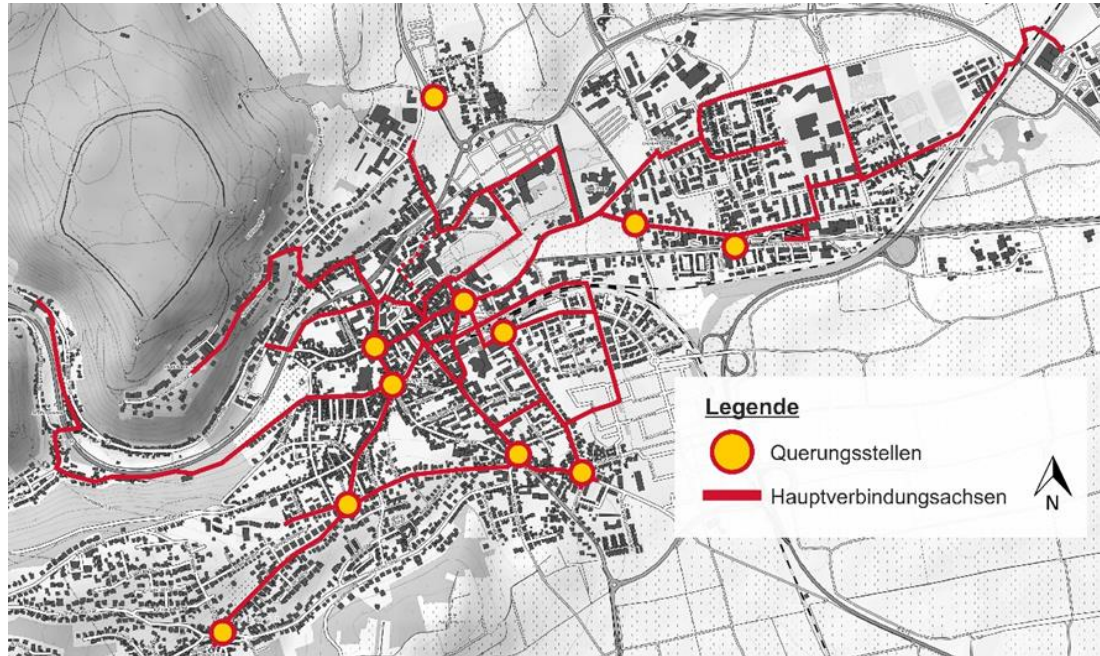


Abbildung 44 Ausbau und Ergänzung der Querungsstellen entlang der Fußgängerhaupttrouten

Entlang der Fußgängerhaupttrouten sollen darüber hinaus die in Abbildung 44 genannten fehlenden oder mangelhaften Querungen geschaffen bzw. verbessert werden. Fokus ist die Ergänzung fehlender Querungsstellen im Netz, die Entschärfung von Gefahrenpunkten sowie die Verkürzung von Wartezeiten und Minimierung von Umwegen. Die Querungsstellen sind:

- Mannheimer Str. zwischen Bhf. – Innenstadt (Shared Space)
- Kreuzungsbereich Gaustr. – Schillerstr. – Limburgstr. – Leiningerstr.
- Kreuzungsbereich Gaustr. – Eichstr. – Kaiserslauterer Str. – Römerstr.
- Kreisverkehr Wasserhohl – Fronhofallee – Am Obstmarkt
- Kreuzungsbereich Holzweg – Eduard-Jost-Str. – Schützenstr.
- Kreuzungsbereich Gutleutstr. – Triftweg
- Querungsstelle Mannheimer Str. (bei Netto)
- Querungsstelle L517 Parkplatz Silz – Leistadter Str. (Berufsbildende Schule)
- Querungsstelle Seebacher Str. – Dorfplatz – Holzweg
- Kreuzungsbereich Friedelsheimer Str. – Wasserhohl – Haidfeldweg
- Kreuzungsbereich Gaustr. (Amtsplatz)

6.1.7 Seebacher Straße / Hammelstalstraße / Holzweg

Maßnahmen:

- Verbesserung der Parkstandanordnung
 - Markierung der Parkstände auf der Fahrbahn (kein Gehwegparken)
 - Bildung von Fahrgassenversätzen (durchgehend, außer Kurvenbereiche)
 - beidseitig abwechselnde Halteverbote, alternatives Parken
 - beidseitige Halteverbote in Haltestellenbereichen
- Adäquate Gestaltung der Bushaltestellen
- Verbesserung der Querungsstellen
 - Vorgezogene Seitenräume, Einmündungsbereich verschmälern
→ Fußgänger sichtbar machen

Erläuterung:

Als Straßen des untergeordneten Straßennetzes weisen die drei Straßenräume der Seebacher Straße, Hammelstalstraße und des Holzweges geradlinige Straßenverläufe mit wenigen Versätzen auf (Abbildung 45). Dies verleitet zu einer erhöhten Fahrgeschwindigkeit. Zudem kommt es durch fehlende Markierung der Parkstände und fehlende Halteverbote zu Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses. Als Maßnahme soll eine **Verbesserung der Parkstandanordnung** zu einem flüssigeren und gemäßigten Geschwindigkeitsniveau und mehr Verkehrssicherheit beitragen.



Abbildung 45 Straßenraum der Seebacher Straße mit geradlinigem Straßenverlauf und einseitiger Parkstandanordnung

Im Detail wird eine überarbeitete Parkstandsordnung mit Markierung der Parkstände auf der Fahrbahn vorgeschlagen. Dabei müssen die Gehwege vom ruhenden Verkehr freigehalten werden, um den relativ schmalen Seitenraum nicht zusätzlich einzuengen. Die Anordnung der Parkstände sollte dabei an beiden Fahrbahnrändern alternierend, mit Bildung von Fahrgassenversätzen mit Gassenlängen von etwa 50 m, vorgenommen werden. Kurven- und Haltestellenbereiche sind vom Parken freizuhalten und beidseitig mit Halteverboten zu versehen.

Für den Holzweg wurde während der Konzepterstellung bereits eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 umgesetzt. Dies trägt dazu bei, dass durch eine geringere Fahrgeschwindigkeit insbesondere ein höheres Sicherheitsniveau für den Fuß- und Radverkehr hergestellt werden kann. Radfahrer können sicher im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden und die Querbarkeit wird einfacher und sicherer. Zudem steigt die Aufenthaltsqualität, da insbesondere die Lärmemissionen sinken.

Darüber hinaus sind die Bushaltestellen nur mangelhaft ausgestaltet und meist auf das Bushaltestellenschild mit Aushangfahrplan reduziert. Hier ist eine adäquate Gestaltung vorzusehen (Kapitel 6.1.9).

Ferner sind mehrere Querungsstellen nicht adäquat ausgebaut (Kapitel 6.1.6). Der Umgestaltungsvorschlag zum Kreuzungsbereich Holzweg – Eduard-Jost-Str. – Schützenstr. (Abbildung 46) zeigt, wie mit vorgezogenen Seitenräumen und einer Verschmälerung des Einmündungsbereichs die Fußgänger für den Kfz-Verkehr sichtbarer gemacht werden können und die Verkehrssicherheit erhöhte werden kann. Insbesondere auf Schulwegen ist Handlungsbedarf geboten.

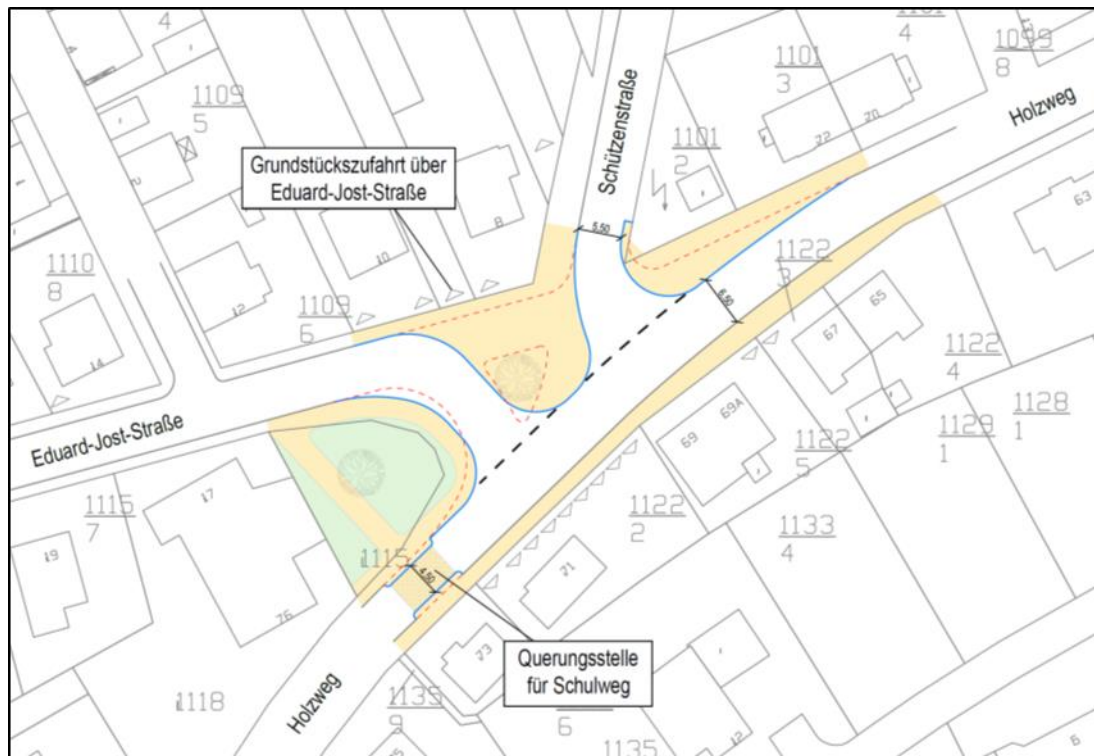


Abbildung 46 Umgestaltungsvorschlag der Stadt / Ing.-Büro R+T Kreuzungsbereich Holzweg – Eduard-Jost-Str. – Schützenstr.

6.1.8 Parkleitsystem

Maßnahmen:

- Einrichten eines erweiterten Parkleitsystems
 - ortsfremde Verkehre (Tourismus) sowie Veranstaltungsverkehre besser lenken und steuern
 - Großparkplätze besser und attraktiver ausschildern (Abbildung 49)
 - Reduktion der Höchstparkdauer der bewirtschafteten Parkflächen im Kernstadtbereich auf 60 Minuten
 - Erhöhung der Parkgebühren
 - Konsequente Überwachung des Parkraumangebots
 - Ergänzende Informationen zum Parkangebot im Internet
 - Kostenfreies Parken in der Stadt für Elektrofahrzeuge.
 - Einführung von Handyparken
 - Einzeichnen der Parkstände

Erläuterung:

Der Innenstadtbereich Bad Dürkheims stellt aufgrund seiner Wohn- und Gastronomienutzung hohe Ansprüche an die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Die

Innenstadt wird jedoch durch ruhenden Verkehr und Parksuchverkehre negativ beeinträchtigt, da sie auch ein beliebtes Ziel für verschiedene Nutzergruppen wie Kunden, Touristen und Anwohner darstellt, die miteinander konkurrieren. Zudem ist insbesondere der Parkraum im öffentlichen Straßenraum in der Innenstadt mit hohem bis sehr hohem Parkdruck stark ausgelastet, während die innenstadtnahen Außenparkplätze (z.B. Wurstmarktparkplatz) noch freie Kapazitäten aufweisen. Aus diesen Gründen wird die Anpassung bzw. Erweiterung des **Parkleitsystems** vorgeschlagen.

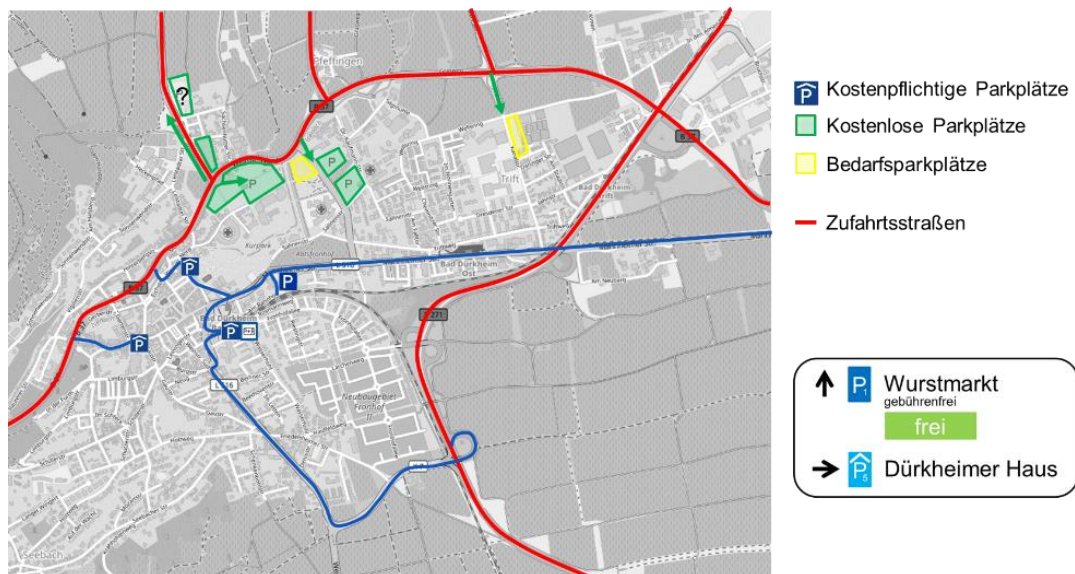


Abbildung 47 Vorschlag des Führungskonzepts für das Parkleitsystem

Primär richten sich Parkleitsysteme an Besucherverkehre wie Touristen. Diese Gruppen haben als Ortsfremde eine geringe Kenntnis zu den Parkmöglichkeiten und können so gut gesteuert werden. Dadurch kann vermeidbarer Parksuchverkehr reduziert und eine gleichmäßigere Auslastung und effektivere Nutzung des öffentlich verfügbaren Parkraumangebots erreicht werden.

Abbildung 47 zeigt einen Vorschlag des Führungskonzepts für das Parkleitsystem. Die innenstadtnahen Außenparkplätze und die Bedarfsparkplätze für Veranstaltungen werden über die großen Zufahrtsstraßen, meist Bundesstraßen, direkt angedient. Die Verkehre mit dem Ziel der kostenpflichtigen innerstädtischen Parkplätze werden so weit wie möglich auf dem Hauptverkehrsstraßennetz gebündelt und verträglich in die Innenstadt geleitet.

Folgende Prinzipien sollten Bestandteile des Parkleitsystems sein:

- Definition von drei Bereichen bzw. Arten
 - Innenstadtnahe Außenparkplätze (v.a. Wurstmarkt)
 - Kostenpflichtige Parkhäuser
 - Bedarfsparkplätze für Veranstaltungen
- Inklusion der privat betriebenen Parkhäuser

- Ausweisung der P+R-Parkflächen
- Hierarchische Beschilderung: Ankündigungstafeln, Bereichs- und Parkflächenwegweisung
- Benennung der Parkplätze mit ortsüblichen Namen
- Hinweis auf Kostenpflichtigkeit
- Dynamische Komponente für Veranstaltungstage

Parkständen im öffentlichen Straßenraum sowie Parkflächen mit weniger als 50 Parkständen werden aufgrund ihrer geringen Bedeutung im Parkleitsystem nicht berücksichtigt.

Zur Ergänzung des Parkleitsystems ist es wichtig weitere Maßnahmen im Hinblick auf den Parkraum vorzunehmen, da dem ein bedarfsgerechtes Parkraumkonzept zugrunde liegen muss:

- Reduktion der Höchstparkdauer der bewirtschafteten Parkflächen in der Kernstadt auf 60 Minuten
- Anpassung / Erhöhung der Parkgebühren
- Konsequente Überwachung des Parkraums
- Markierung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum
- Informationen zum Parkangebot im Internet

Zudem wird ergänzend vorgesehen, dass Elektrofahrzeuge kostenlos parken dürfen sowie soll der Bezahlvorgang digitalisiert werden und ein System etabliert werden, dass auch das Bezahlen mit dem Handy ermöglicht (Handyparken).

Ein Parkleitsystem ist aus Erfahrungen besonders effizient, wenn der absolute Großteil des für Besucher zur Verfügung stehenden Parkraums im Parkleitsystem enthalten ist, da sonst seine Steuerungswirkung nachlässt. Außerdem kann so zusätzlicher Parksuchverkehr reduziert werden.

6.1.9 Haltestellenattraktivierung

Maßnahmen:

- Verbesserung der Bushaltestellen
 - bessere Ausschilderung
 - bessere Markierung
 - barrierefreier Ausbau relevanter Bushaltestellen
 - Attraktivierung der Haltestellen
 - Überprüfung, ob ein anderes bzw. ergänzendes Bussystem „Bus auf Bestellung“ möglich ist. Dies hätte direkte Auswirkungen zum Haltestellenkonzept.

Erläuterung:

Viele Bushaltestellen in Bad Dürkheim haben eine wenig attraktive, zu Teilen ungenügende Ausstattung sowie fehlende Barrierefreiheit. Die Haltestellen sind oft weder für den Kfz-Verkehr noch für den ÖPNV-Nutzer gut erkennbar wie z.B. die in Abbildung 48 dargestellte Haltestelle Mozartstraße.

Die Haltestellen sollen folglich zukünftig besser erkennbar und attraktiver ausgestaltet sein, um auch so die Nutzung des ÖPNV attraktiver zu machen. Dafür sollen z.B. Sitzgelegenheiten eingerichtet und die Haltestellen so in das Straßenbild integriert werden, dass sie gut als solche zu erkennen sind. Eine bessere Markierung des Haltestellenbereichs auf der Fahrbahn trägt zudem auch zur Erkennbarkeit für den Kfz-Verkehr bei. Relevante, höher frequentierte Bushaltestellen sollen zudem barrierefrei mit erhöhten Bordsteinen und Blindenleitlinien ausgebaut werden.

Das Planungsbüro PTV empfiehlt zudem, die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an den höher frequentierten Haltestellen und Haltestellen mit Umsteigebeziehungen einzurichten.



Abbildung 48 Bushaltestelle Mozartstraße, geringe Sichtbarkeit im Straßenbild

6.1.10 Ungstein B 271

Maßnahmen:

- Tempo 30, vorfahrtberechtigt (kurzfristig, Antrag ist gestellt)
- Reduzierung des ruhenden Verkehrs im Engstellenbereich 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 (mittel-, langfristig)
- Ergänzende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen: Aufpflasterungen, optische Abschnittsbildung, Erhalt und einzeichnen von Parkständen wo möglich und nötig (kurzfristig)
- Genereller Ausbau der Weinstraße, Kirchstraße, Wormser Straße im Zuge der Stadtanierung und der Weiterführung der B271 (mittelfristig)

Erläuterung:

Die B271 als Bundesstraße führt mit einer Belastung von etwa 3.000 bis 4.000 Fahrzeugen je Tag und Richtung durch die sehr schmalen Straßenräume in Ungstein. Trotz teilweise Tempo 50 besteht nur ein schmaler bzw. teilweise kein Seitenraum (Abbildung 49). Zusätzlich ist ruhender Verkehr im Straßenraum angeordnet. Der Bau einer Umgehungsstraße (B271 neu befindet sich im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans) wird Möglichkeiten zum Umbau bzw. Rückbau der bisherigen Bundesstraße eröffnen. Bis dahin sind kurzfristige Maßnahmen zur **Attraktivierung des Straßenraums** für den Fußverkehr vorzusehen.



Abbildung 49 Straßenraum der B271 in Ungstein

Wesentliche Maßnahme ist die kurzfristige Einführung von Tempo 30 (vorfahrtberechtigt) auf dem gesamten Streckenverlauf der B271 Ungstein. Darunter fallen die Straßen Kirchstraße, Weinstraße und Wormserstraße innerhalb der Ortsgrenzen. Ein entsprechender Antrag beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz wurde durch die Stadtverwaltung bereits gestellt.

Ergänzend ist die Reduzierung des ruhenden Verkehrs im Engstellenbereich zugunsten der Fußgänger vorzusehen. Zur Abgrenzung des Seitenraums sind ebenfalls provisorische Verengungen der Fahrbahn mit Beibehaltung der

erforderlichen Fahrbahnbreite mit Hilfe von Provisorien wie Blumenkübeln einzuplanen. Zusätzlich sollen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgenommen werden. Dabei geht es primär um den Erhalt und die Markierung von Parkständen, an den Stellen, an denen eine ausreichende Straßenraumbreite vorhanden ist, um sowohl den fließenden Verkehr, einen ausreichenden Seitenraum und ruhenden Verkehr abzubilden.

Mittel- bis langfristig ergeben sich nach Bau der Ortsumfahrung B271 neu größere Möglichkeiten zur Umgestaltung der Straßenräume der heutigen B271. Im Zuge einer Stadtsanierung soll ein genereller Ausbau der Straßenräume Weinstraße, Kirchstraße und Wormser Straße stattfinden. Ziel ist die Herstellung von Straßenräumen mit stärkerem Aufenthaltscharakter mit Verbreiterung der Seitenräume. Abbildung 50 zeigt Vorschläge zur Umgestaltung der Straßenräume.

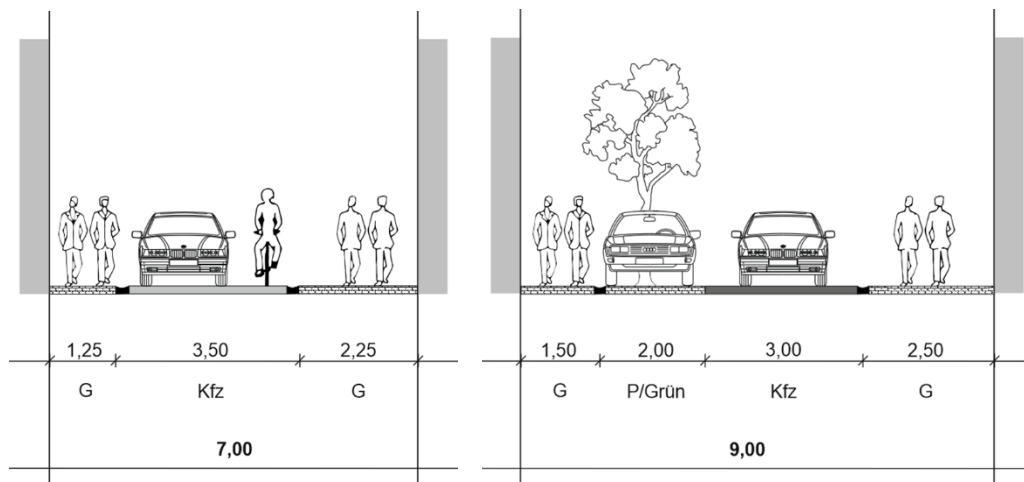


Abbildung 50 Umgestaltungsvorschläge Straßenraum B271 bei Ortsumgehung B271 neu

6.1.11 Leistadt Ortsdurchfahrt

Maßnahmen:

- Straßenumbau mit attraktiver Straßenraumgestaltung notwendig
- Ausbau der Seitenräume

Erläuterung:

Über die Ortsdurchfahrt Leistadt (L517) fließen aktuell täglich 5.000 Kfz. Der Straßenraum ist schmal und nur durch Markierungen abgegrenzt sowie muss sich der Fußverkehr diesen zusätzlich mit ruhendem Verkehr teilen.

Die Ortsdurchfahrt bedarf folglich kurz- bis mittelfristig eines Ausbaus mit attraktiver Straßenraumgestaltung und Neugliederung des Straßenraums mit einem Ausbau der Seitenräume. Das Gestaltungsprinzip folgt einer Verschmälerung der optischen Fahrbahnfläche, wobei Engstellen als tatsächliche Engstellen baulich

auszugestalten sind. Durch die Stadtverwaltung entwickelte Gestaltungsvorschläge werden aktuell diskutiert.

6.1.12 Weitere betrachtete Schlüsselprojekte

Die obenstehenden Schlüsselprojekte und ihre Umsetzung wurden durch den Bau- und Entwicklungsausschuss der Stadt Bad Dürkheim beschlossen. Die nun folgenden Projekte befinden sich noch in der Diskussion und bedürfen einer weitergehenden Untersuchung.

6.1.12.1 Kaiserslauterer Straße

Die Kaiserslauterer Straße weist einen schmalen Straßenraum auf, der vor wenigen Jahren überplant wurde. Die Fahrbahn, abgetrennt durch eine Rinne, wurde niveaugleich zum Seitenraum ausgebildet, der sich beidseitig neben der 4,50 m breiten Fahrbahn ausdehnt. Konfliktsituationen ergeben sich für den Fußverkehr insbesondere bei Begegnungsverkehren oder Schwerlastverkehr, da dann der Kfz-Verkehr in den Seitenraum ausweichen muss (Abbildung 51). Zur Vermeidung dieser Konfliktsituationen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird eine **Einbahnstraßenregelung** stadteinwärts vorgeschlagen.



Abbildung 51 Mitbenutzung des Seitenraumes in der Kaiserslauterer Straße (auf Höhe Gartenstraße)

Den Einrichtungsverkehr ergänzend sollten Fahrgassenversätze z.B. durch Parkstände oder Blumenkübel vorgesehen werden, um einer Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus entgegenzuwirken. Zudem ist die eventuelle Reduktion

des Schwerlastverkehrs wegen Produktionsverlagerungen bei weiterer Prüfung des Einbahnstraßenverkehrs zu berücksichtigen.

Im Folgenden werden die Verlagerungswirkungen durch Darstellung von Differenzbelastungen des Verkehrsmodells nähergehend dargestellt (grün = Entlastung, rot = Belastung).

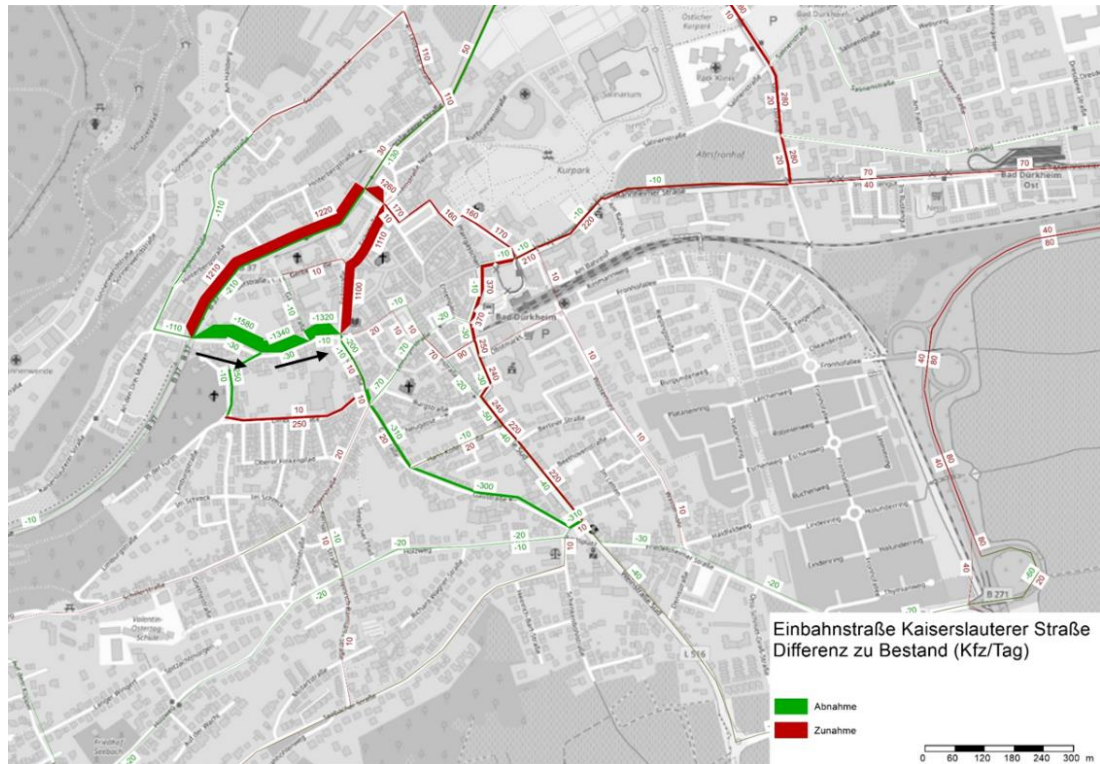


Abbildung 52 Verlagerungswirkung Kaiserslauterer Straße als Einbahnstraße

Durch die Einbahnstraßenregelung in der Kaiserslauterer Straße in Fahrtrichtung Innenstadt (Abbildung 52) kann das Verkehrsaufkommen auf dem Streckenzug um etwa 40 % gesenkt werden, was 1.500 Kfz entspricht. Die Verkehre verlagern sich dadurch hauptsächlich auf die B37 und die Eichstraße. Dabei ist die Verträglichkeit der Eichstraße zu prüfen. Der Verlagerungseffekt kann mit weiteren Maßnahmen abgeschwächt werden. Bei der Umsetzung dieser Variante sollte die Vorfahrtsregelung in der Eichstraße und Weinstraße Nord angepasst werden.

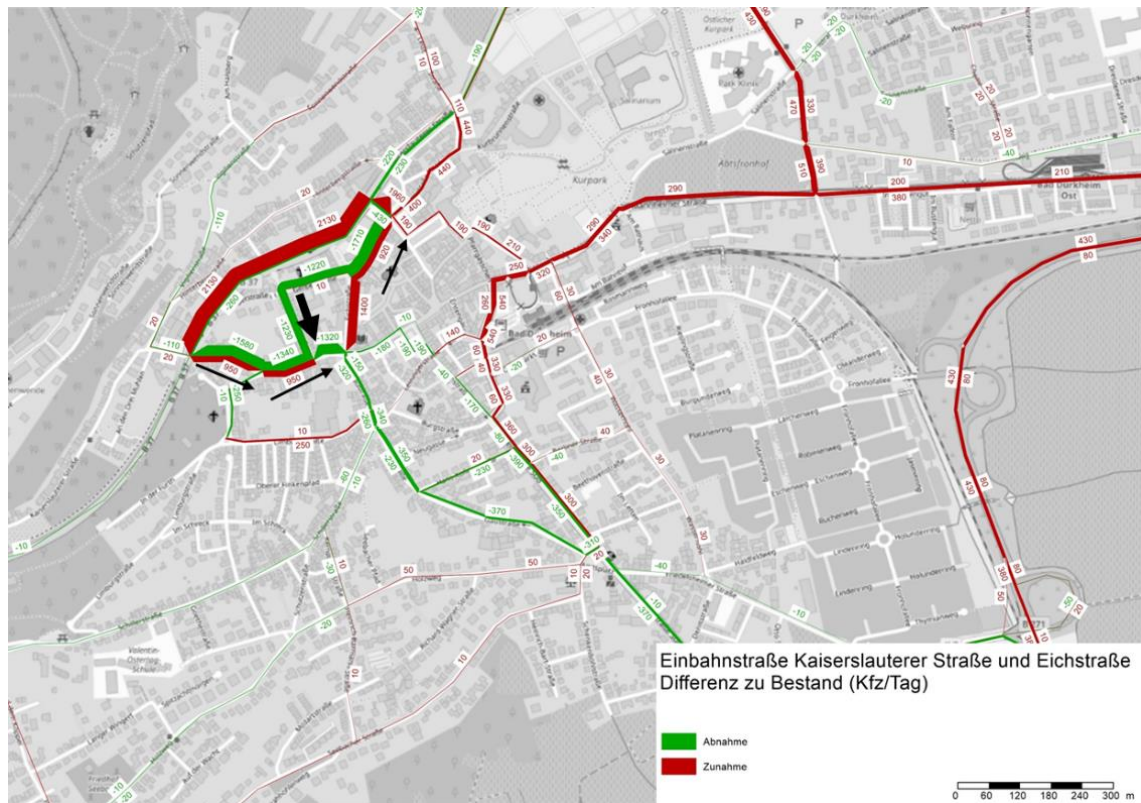


Abbildung 53 Verlagerungswirkung Kaiserslauterer Straße und Eichstraße als Einbahnstraße

Bei der Variante in Abbildung 53 wird zusätzlich zur Kaiserslauterer Straße die Eichstraße zur Einbahnstraße. Dadurch reduziert sich das Verkehrsaufkommen in der Kaiserslauterer Straße um ca. 11 %, das entspricht rund 450 Kfz pro Tag. Die Verkehre verlagern sich dadurch von der Gerberstraße/Gartenstraße auf die B37, Kaiserslauterer Straße, Weinstraße Nord und die Mannheimer Straße. Diese Variante führt zu einer geringeren Belastung des nördlichen Teils und zu einer höheren Belastung des südlichen Teils der Eichstraße.

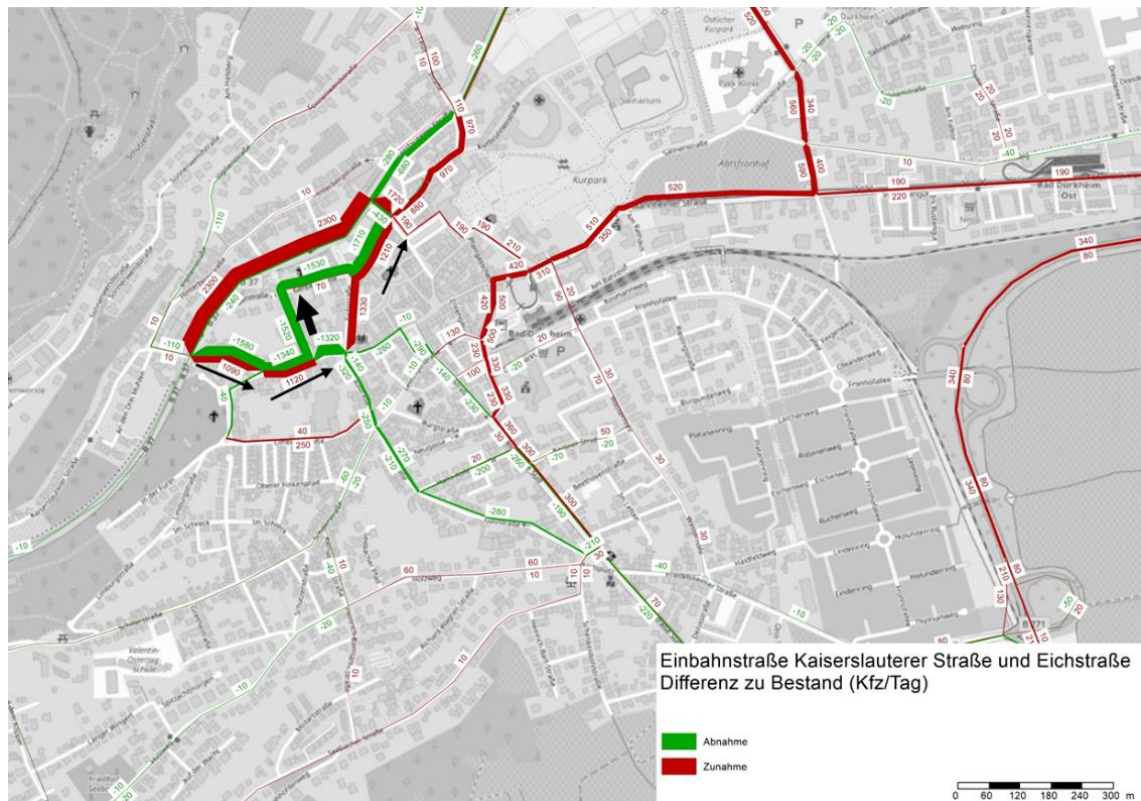


Abbildung 54 Verlagerungswirkung Kaiserslauterer Straße und Eichstraße als Einbahnstraße, Gartenstraße gedreht

Im Vergleich zur vorherigen Abbildung hat das Umkehren der Einbahnstraßenregelung in der Gartenstraße die Folge, dass sich das Verkehrsaufkommen auf der Kaiserslauterer Straße mit -300 Kfz-Fahrten etwas weniger stark reduziert. Die Belastung in der Weinstraße Nord nimmt zudem etwas zu, die Belastung auf der Mannheimer Straße etwas ab.

6.1.12.2 Schillerstraße

Die Schillerstraße weist mit sechs bis sieben Metern an ihrem östlichen Ende einen sehr schmalen Straßenquerschnitt, ähnlich der Kaiserslauterer Straße, auf (Abbildung 55). Bei ca. 2.900 Kfz-Fahrten am Tag und einem sehr schmalen Seitenraum kommt es zu Konflikten zwischen motorisiertem Verkehr und Fußgängern. Die Schillerstraße stellt aktuell schon eine wichtige Fußwegeverbindung dar, die in Zukunft noch an Bedeutung zunehmen wird (Kapitel 6.1.6). Hinzu kommt, dass die Nutzung von Alternativrouten mit großen Umwegen verbunden ist.

Aus diesen Gründen wird die Einrichtung einer **Einbahnstraße** zwischen Kemptener Straße und Gaustraße vorgeschlagen. Ergänzend sollte der Straßenraum überplant und zugunsten der Seitenräume umgestaltet werden. Mindestens einer der Gehwege sollte regelkonform ausgebaut werden. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie Aufpflasterungen, eine optische Abschnittsbildung oder Schulwegemarkierungen können den Straßenraum sicherer und attraktiver machen.

Zu prüfen ist die Busführung für Veranstaltungen von der Innenstadt zur Limburg.



Abbildung 55 Bestandssituation Schillerstraße

Abbildung 56 zeigt die Verlagerungswirkung im Verkehrsmodell durch Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Schillerstraße in Richtung Nordosten. Folgende Verlagerungswirkungen würden sich ergeben:

➤ Schillerstraße	-1.400 Kfz je Tag	-48 %
➤ Limburgstraße Ost	+60 Kfz je Tag	+7 %
➤ Limburgstraße West	+630 Kfz je Tag	+100 %
➤ Friedhofstraße	+570 Kfz je Tag	+62 %
➤ Leiningerstraße	-380 Kfz je Tag	-23 %
➤ Holzweg	+650 Kfz je Tag	+24 %
➤ Eichstraße	-150 Kfz je Tag	-4 %
➤ Maler-Ernst-Straße	+880 Kfz je Tag	+72 %

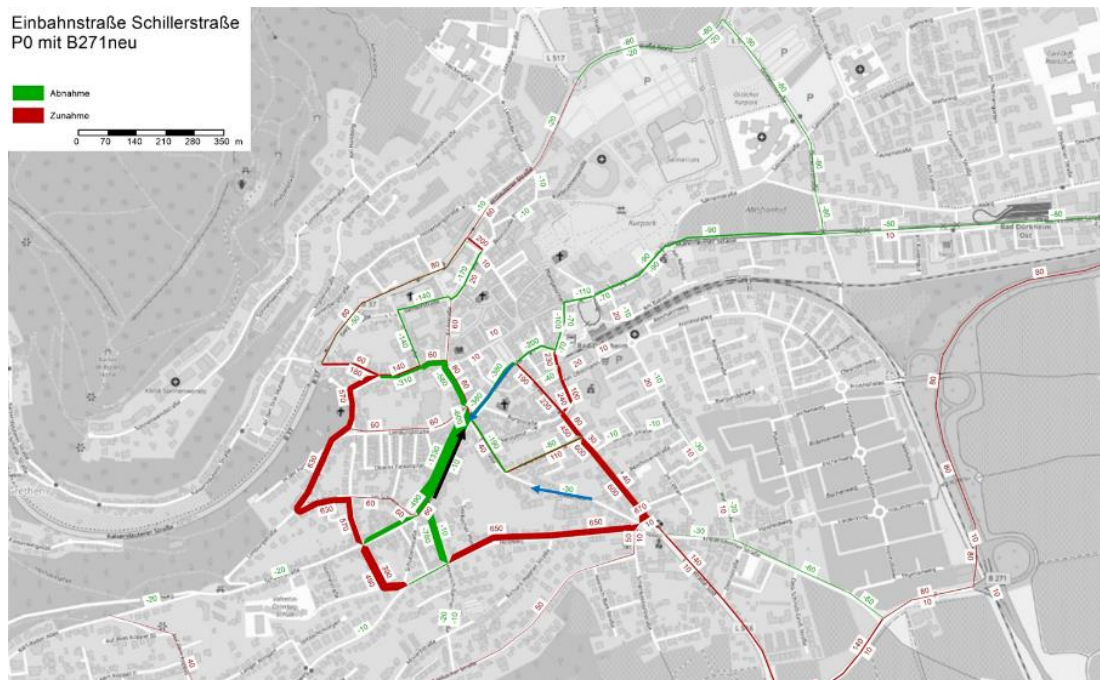


Abbildung 56 Verlagerungswirkung Schillerstraße als Einbahnstraße in Richtung Nordosten

Abbildung 57 stellt im Vergleich die Verlagerungswirkung bei alternativer Einrichtung einer Einbahnstraße in Richtung Seebach dar. Folgende Verlagerungswirkungen würden sich ergeben:

➤ Schillerstraße	-1.600 Kfz je Tag	-55 %
➤ Limburgstraße Ost	+670 Kfz je Tag	+86 %
➤ Limburgstraße West	+940 Kfz je Tag	+156 %
➤ Friedhofstraße	+270 Kfz je Tag	+29 %
➤ Leiningerstraße	+50 Kfz je Tag	+3 %
➤ Holzweg	+430 Kfz je Tag	+16 %
➤ Eichstraße	-230 Kfz je Tag	-6 %
➤ Maler-Ernst-Straße	+550 Kfz je Tag	+42 %

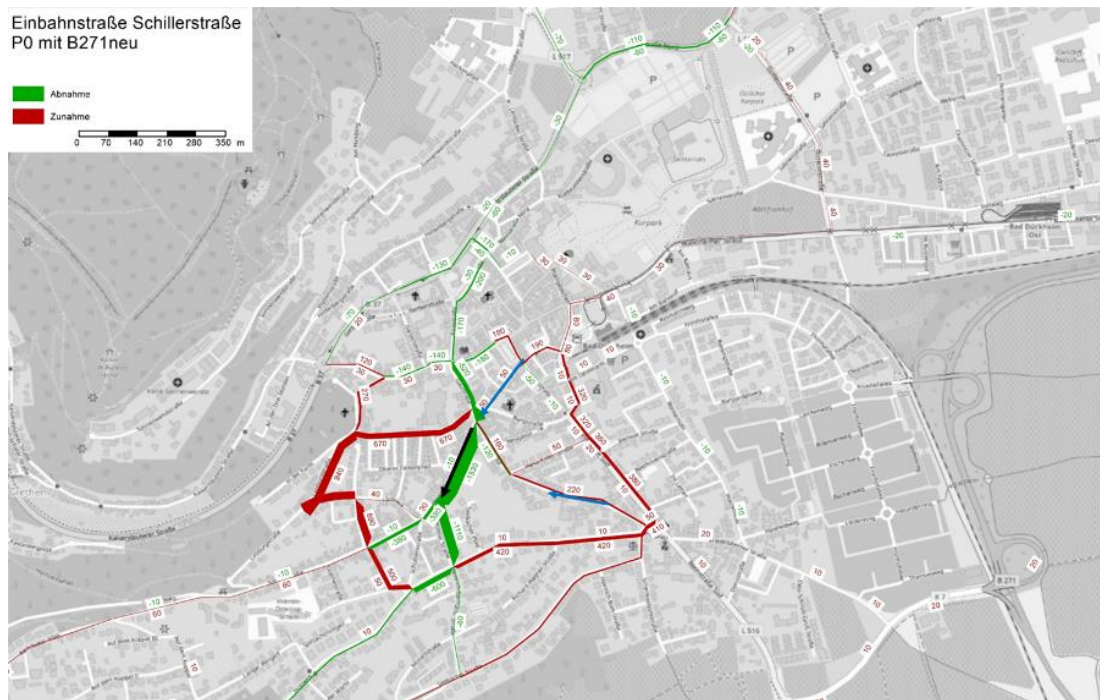


Abbildung 57 Verlagerungswirkung Schillerstraße als Einbahnstraße in Richtung Südwesten

6.1.12.3 Gaustraße

Wie die Schillerstraße hat die Gaustraße einen schmalen Straßenquerschnitt von ca. sechs bis sieben Metern (Abbildung 58). Bei einer Tagesbelastung von 3.500 Kfz je Tag, schmalen Seitenräumen und einer geradlinigen Fahrgasse mit einseitigem Parken wird schnelles Fahren gefördert, wodurch sich Konflikte zwischen dem Fuß- und Kfz-Verkehr ergeben. Der Umweg über die Burgstraße, bei Meidung der Gaustraße durch Fußgänger, stellt zudem keine zumutbare Alternative dar. Analog zur Schillerstraße wird auf der Gaustraße eine **Einbahnstraßenregelung** zwischen Hans-Koller-Straße und Schillerstraße in Richtung Süden vorgeschlagen. Analog zu den Vorschlägen zur Schillerstraße wird ebenfalls eine Umgestaltung des Straßenraums mit Verbreiterung der Seitenräume und ergänzende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen empfohlen.



Abbildung 58 Bestandssituation Gaustraße

Bei Betrachtung der Wirkungen der Einbahnstraßenregelungen der Gaustraße und Schillerstraße (Abbildung 59) ergeben sich hohe Entlastungen aufgrund von Verkehrsverlagerungen auf das umliegende Straßennetz auf den beiden Straßen. Besonders von der Verlagerung betroffen sind die Friedhofstraße, Weinstraße Süd und Holzweg.

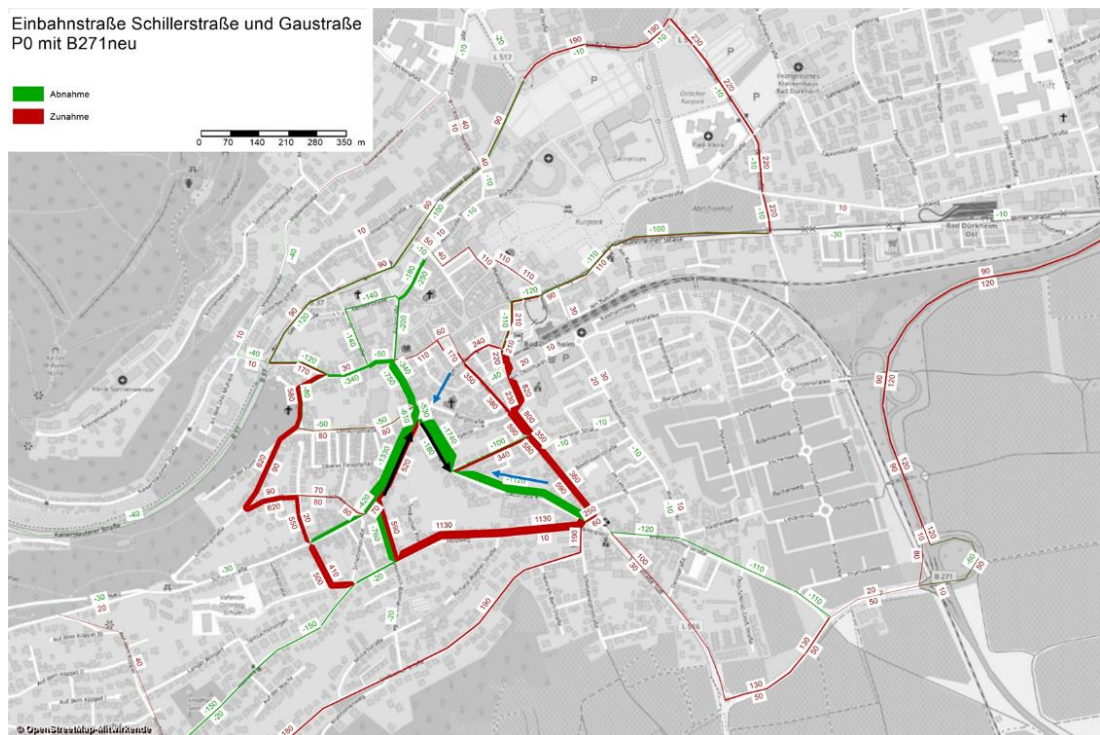


Abbildung 59 Verlagerungswirkung Schillerstraße und Gaustraße als Einbahnstraße in Richtung Süden

6.1.12.4 Gesamtbetrachtung weitere betrachtete Schlüsselprojekte

In der Summe kann gesagt werden, dass das Einbahnstraßensystem Kaiserslauterer Straße, Schillerstraße und Gaustraße (Abbildung 60) auf der einen Seite zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Wegfall des Begegnungsverkehrs führen. Insbesondere für den Fußverkehr ergeben sich diese Vorteile, da der Seitenraum in Begegnungssituationen von zwei Fahrzeugen nicht mehr mitbenutzt werden muss. Durch die Einführung der Einbahnstraßenregelungen reduziert sich die Verkehrsbelastung auf diesen Strecken, wodurch auch die lokalen Luftschadstoff- und Lärmemissionen zurückgehen. Auf der anderen Seite verlagert sich ein Teil des Kfz-Verkehrs auf andere Strecken, was Umwegeverkehre bedeutet, was wiederum eine Zunahme der Fahrleistung zur Folge hat. Dadurch nehmen auch die Emissionen auf anderen Strecken zu.

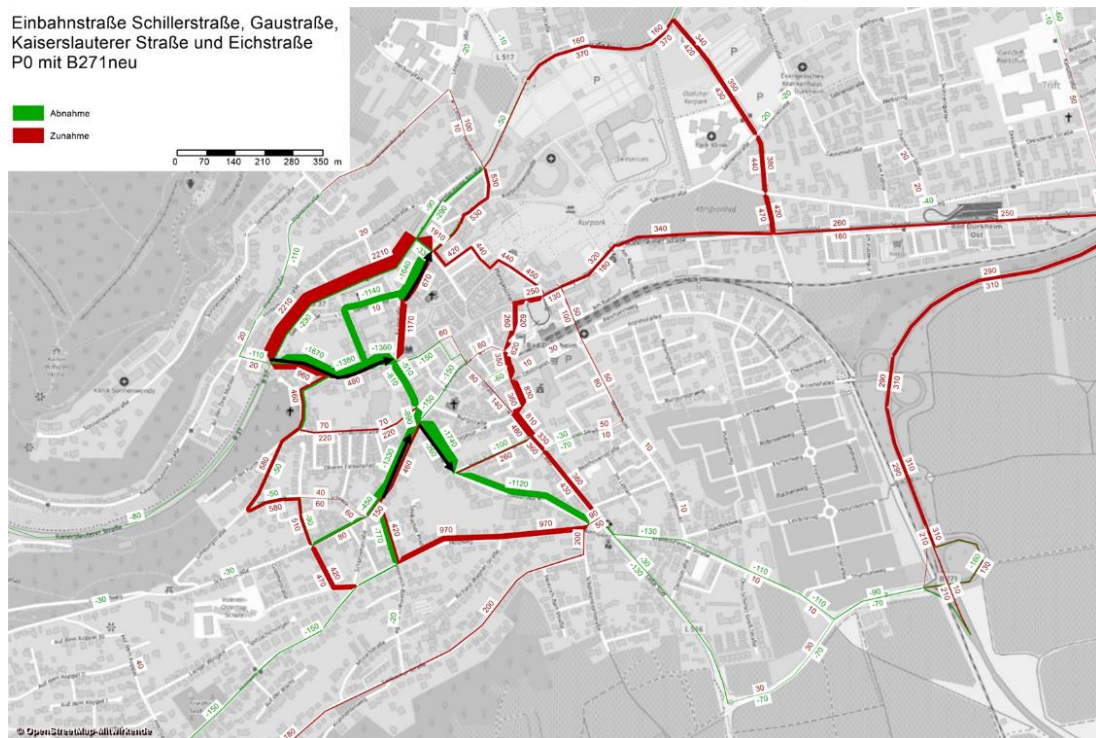


Abbildung 60 Verlagerungswirkung bei Gesamtbetrachtung der Einbahnstraßenregelungen

6.1.13 Gesamtbetrachtung Schlüsselprojekte

Im Rahmen der Schlüsselprojekte wurden wichtige und viel diskutierte Orte in Bad Dürkheim betrachtet und eine Vielzahl an Maßnahmen vorgebracht. Die Projekte beschäftigen sich mit ganz unterschiedlichen Fragestellungen und thematischen Schwerpunkten. Durch die Maßnahmendefinition konnte die mögliche Bandbreite an Maßnahmen für die Zukunft aufgezeigt werden, die sich jedoch alle an den Zielen und Planungsgrundsätzen orientieren. Die Effekte sind ganz unterschiedlich. An dieser Stelle soll anhand von Abbildung 61 eine Gesamtbetrachtung der vorgeschlagenen Schlüsselprojekte in Bezug auf die räumliche Verlagerungswirkung auf das Straßennetz aufgezeigt werden. Die Gesamtbetrachtung ist dabei eine

summierende Betrachtung aller Schlüsselprojekte, also der durch Bau- und Entwicklungsausschuss beschlossenen also auch der weiteren Empfehlungen der PTV.

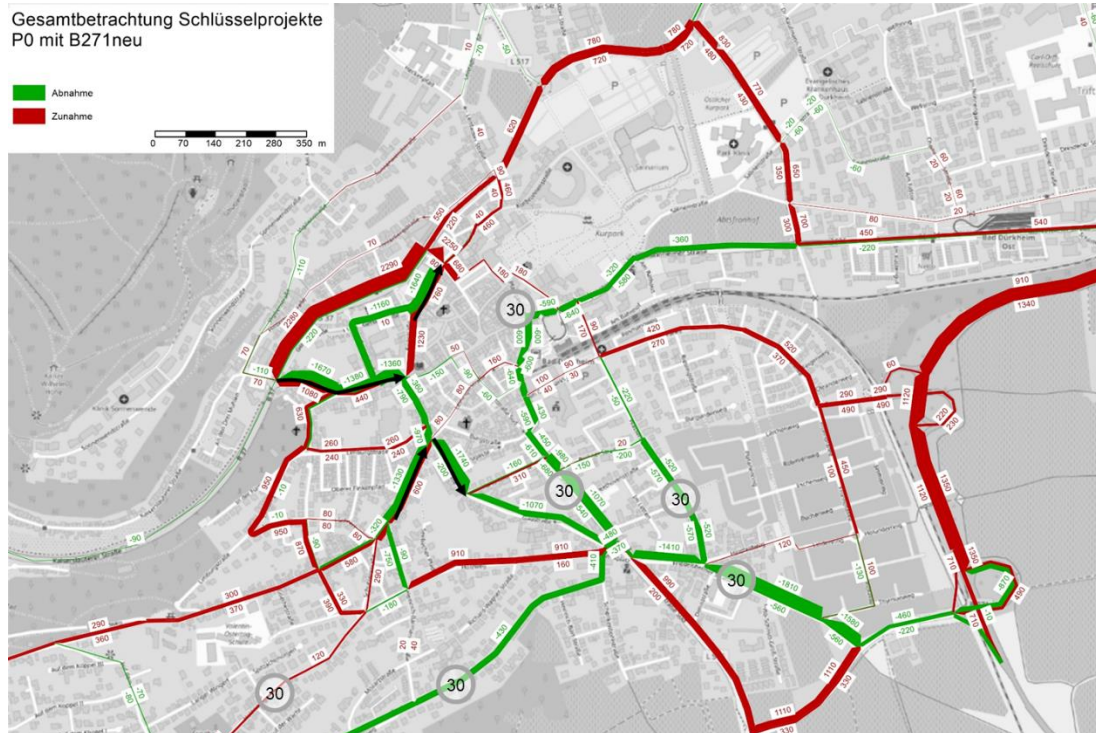


Abbildung 61 Verlagerungswirkung bei Gesamtbetrachtung der Schlüsselprojekte

In der Wirkung der Schlüsselprojekte gehen im Allgemeinen im Innenstadtbereich die Verkehrsbelastungen zurück. Der Verkehr verlagert sich zum überwiegenden Teil auf das übergeordnete Straßennetz wie die B37 und B271. Dies führt, wie alle Einbahnstraßenregelungen, in der Regel zu längeren Wegen und daher zu einer Zunahme von CO₂-Emissionen. Unerwünscht sind hingegen Verlagerungen von Verkehren auf Straßen des untergeordneten Straßennetzes. Die Friedhofstraße, Limburgstraße, Eichstraße sowie die Schillerstraße, Fronhofallee und der östliche Teil des Holzwegs sind hier im Besonderen zu nennen. Hier sind ergänzend flankierende Maßnahmen wie z.B. der Entfall von Parkständen und Durchfahrtsbeschränkungen zu prüfen.

Die Einrichtung von Einbahnstraßenregelungen ermöglicht jedoch den Ausbau nutzungsgerechter Infrastruktur für schwache Verkehrsteilnehmer wie den Fuß- und Radverkehr. Dies fördert wiederum den Umstieg auf andere Verkehrsmittel und trägt damit zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und von Emissionen bei. Außerdem wird die Sicherheit insbesondere für den Fuß- und Radverkehr erhöht.

6.2 Maßnahmenkatalog

Im Maßnahmenkatalog (Kapitel 9) sind alle Maßnahmen der Schlüsselprojekte sowie sämtliche weitere durch PTV vorgeschlagene Maßnahmen aufgelistet. Der

Katalog gilt als Sammlung aller im Rahmen des Mobilitätskonzeptes erarbeiteten Maßnahmen und stellt die Handlungsgrundlage für die Stadt Bad Dürkheim dar.

Die einzelnen Spalten im Maßnahmenkatalog beschreiben die Maßnahmen tiefergehend. Das Thema zeigt das betreffende Verkehrsmittel der Maßnahme an. Unter Leitlinie wird die Maßnahme einer Leitlinie zugeordnet. Ort und Ortsteil verräumen die jeweilige Maßnahme. Neben einer genaueren Beschreibung jeder Maßnahme wird auch der beabsichtigte Effekt bzw. die primäre Motivation der Maßnahme beschrieben. In den Spalten Schlüsselprojekte und Abhängigkeiten werden die Kombinationsmöglichkeiten oder -notwendigkeiten mit anderen Maßnahmen und Schlüsselprojekten auf inhaltlicher und räumlicher Ebene erkenntlich gemacht.

Der Umsetzungshorizont gliedert den Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahmen in drei Gruppen, von

- I kurzfristig < 3 Jahre,
- II mittelfristig < 7 Jahre bis
- III langfristig < 10 Jahre.

Zudem werden die ungefähren Investitionskosten jeder Maßnahme durch drei Kostenkategorien bestimmt. Es wird unterschieden in

- I geringe Kosten < 10.000 €,
- II mittlere Kosten < 50.000 € bis
- III hohe Kosten > 50.000 €.

Abschließend werden die Maßnahmen abschließend anhand der Ziele bewertet und priorisiert (Kapitel 7.1).

6.3 Räumliche Verortung der Maßnahmen

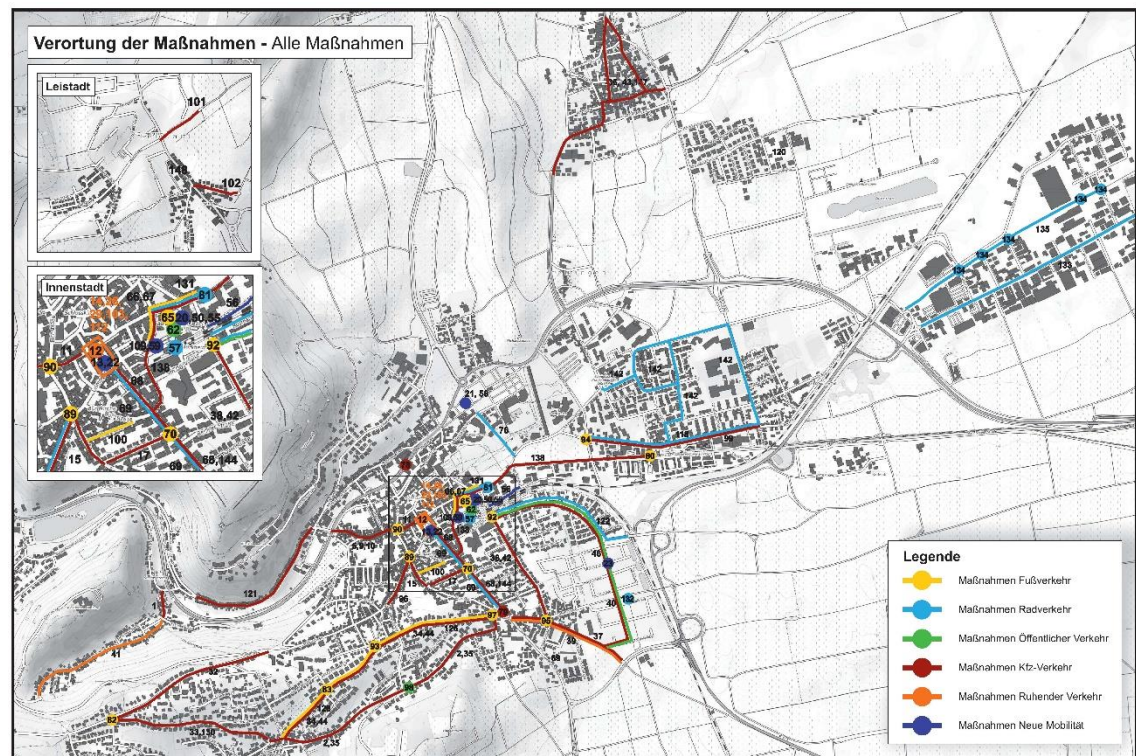


Abbildung 62 Verortung der Maßnahmen – Gesamtübersicht

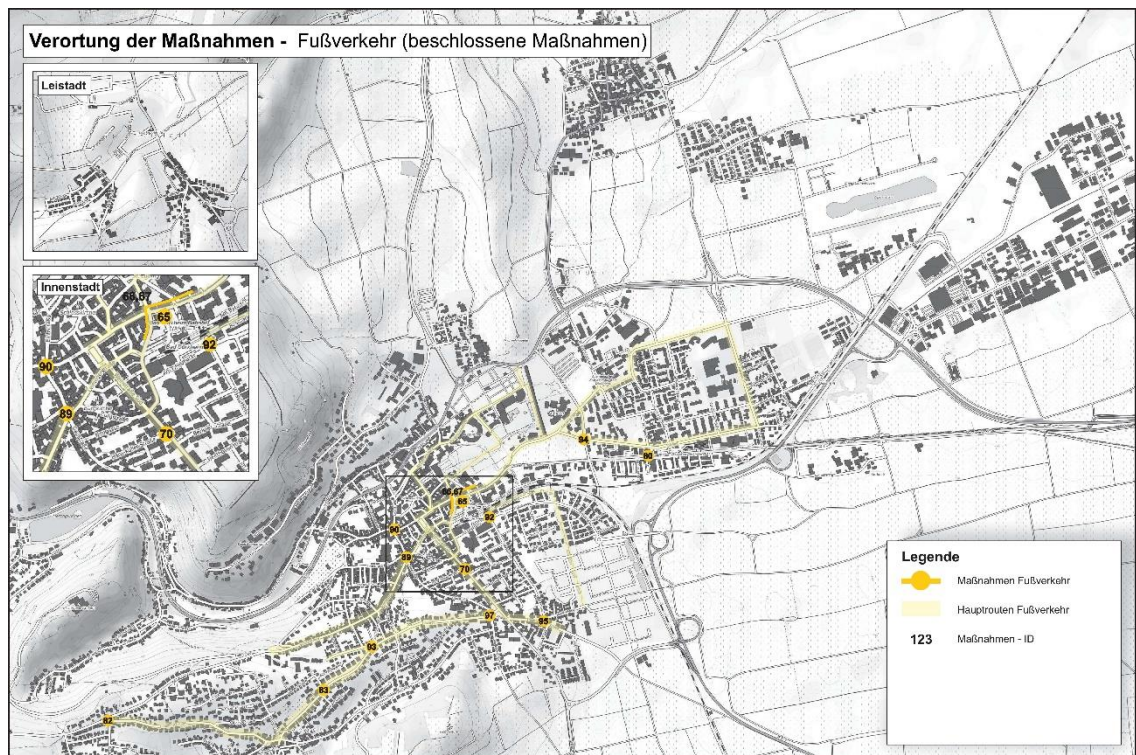


Abbildung 63 Verortung der Maßnahmen - Fußverkehr (beschlossene Maßnahmen)

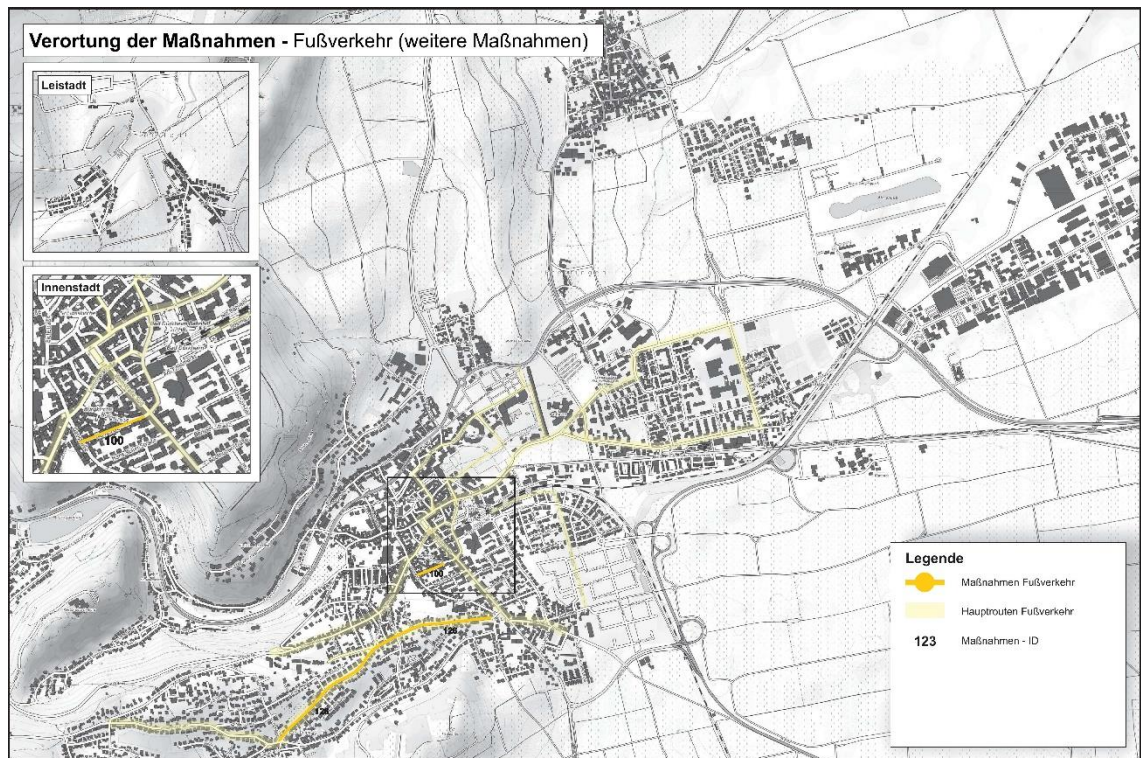


Abbildung 64 Verortung der Maßnahmen – Fußverkehr (weitere Maßnahmen)

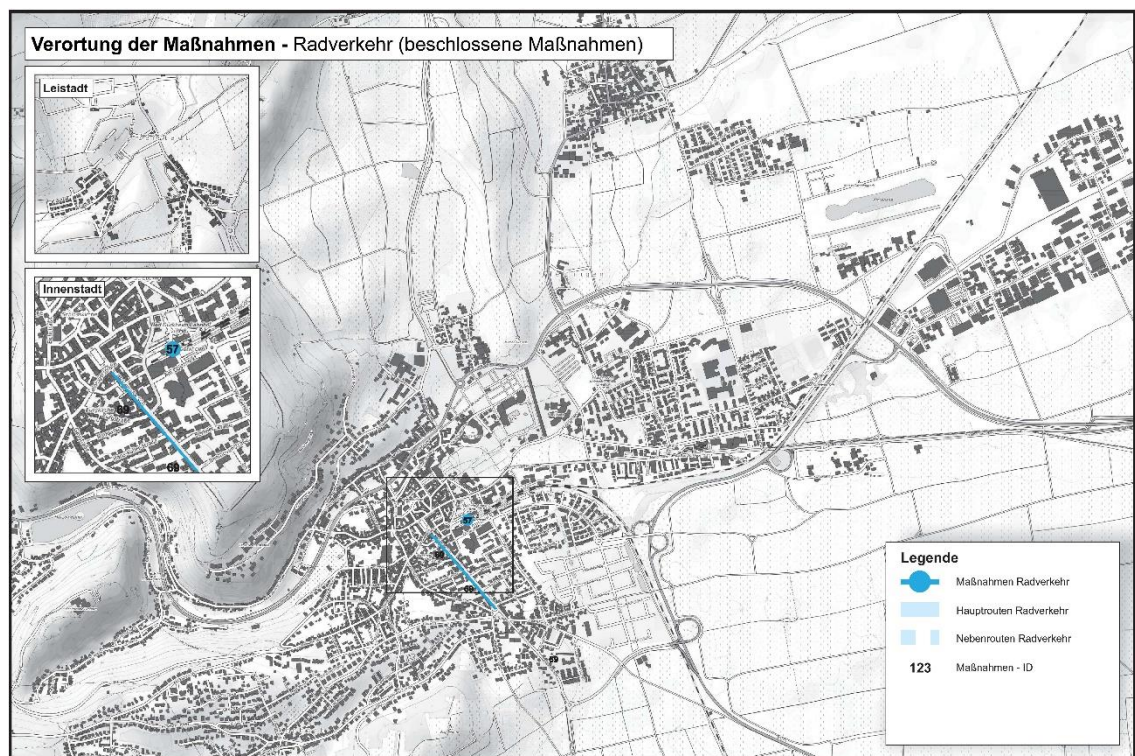


Abbildung 65 Verortung der Maßnahmen – Radverkehr (beschlossene Maßnahmen)

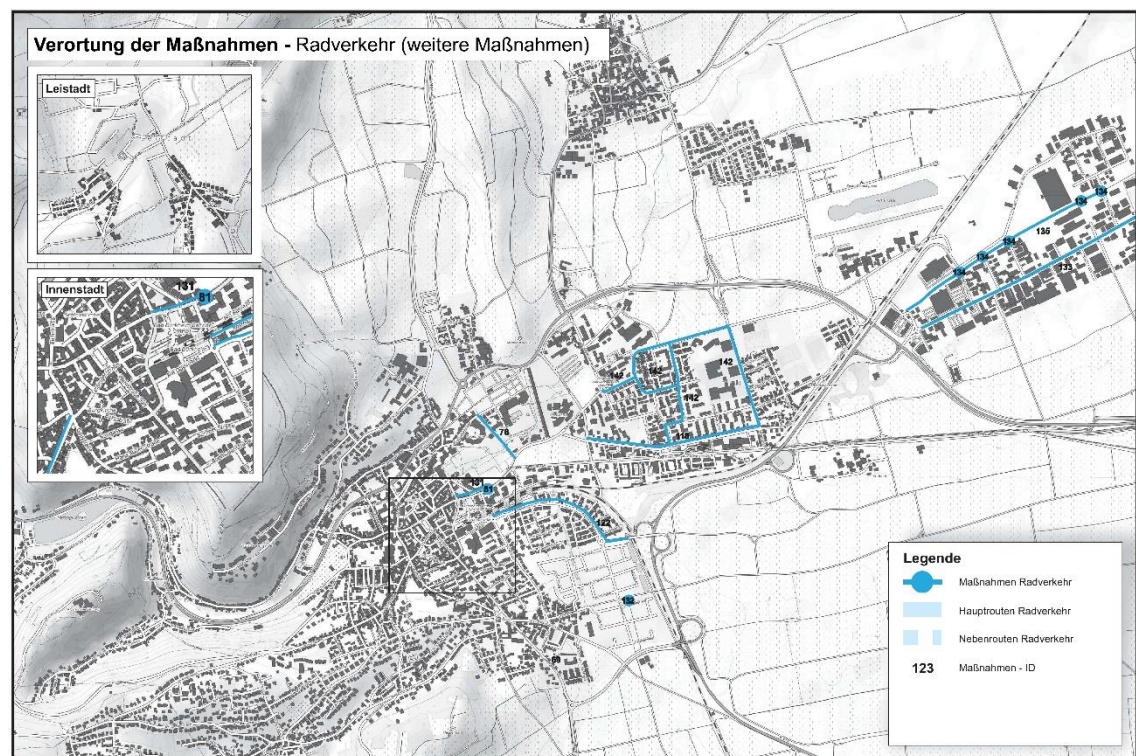


Abbildung 66 Verortung der Maßnahmen – Radverkehr (weitere Maßnahmen)

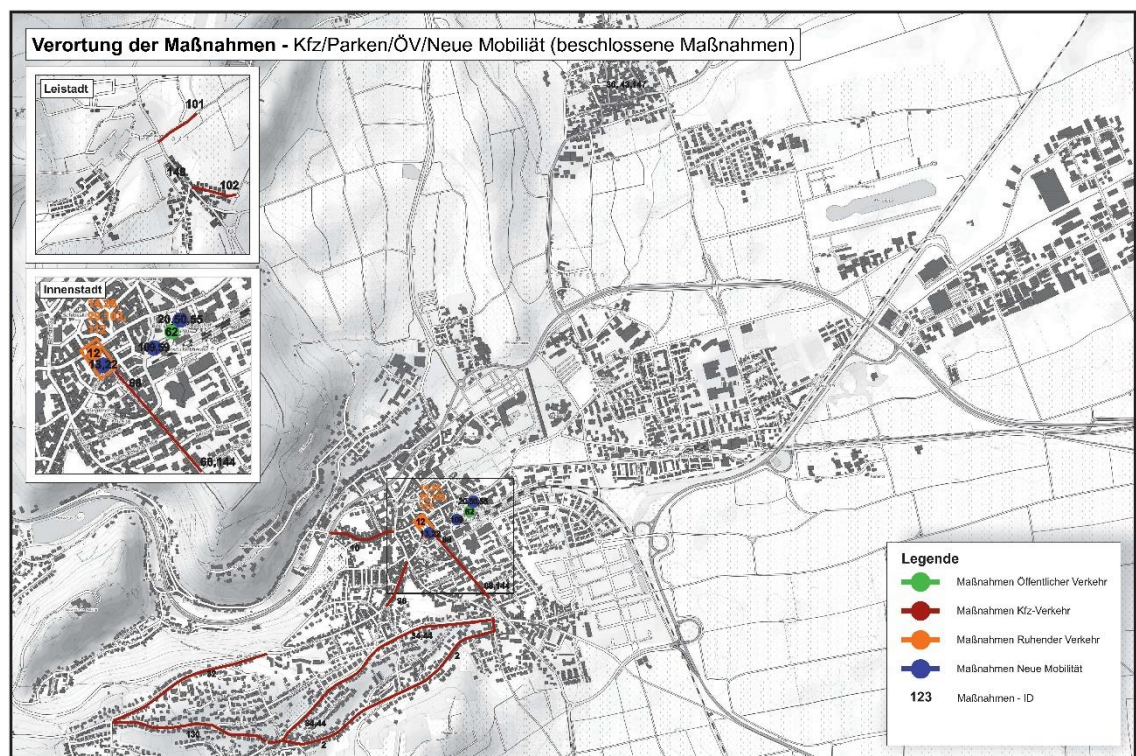


Abbildung 67 Verortung der Maßnahmen - Öffentlicher Nahverkehr, fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr und Neue Mobilität (beschlossene Maßnahmen)

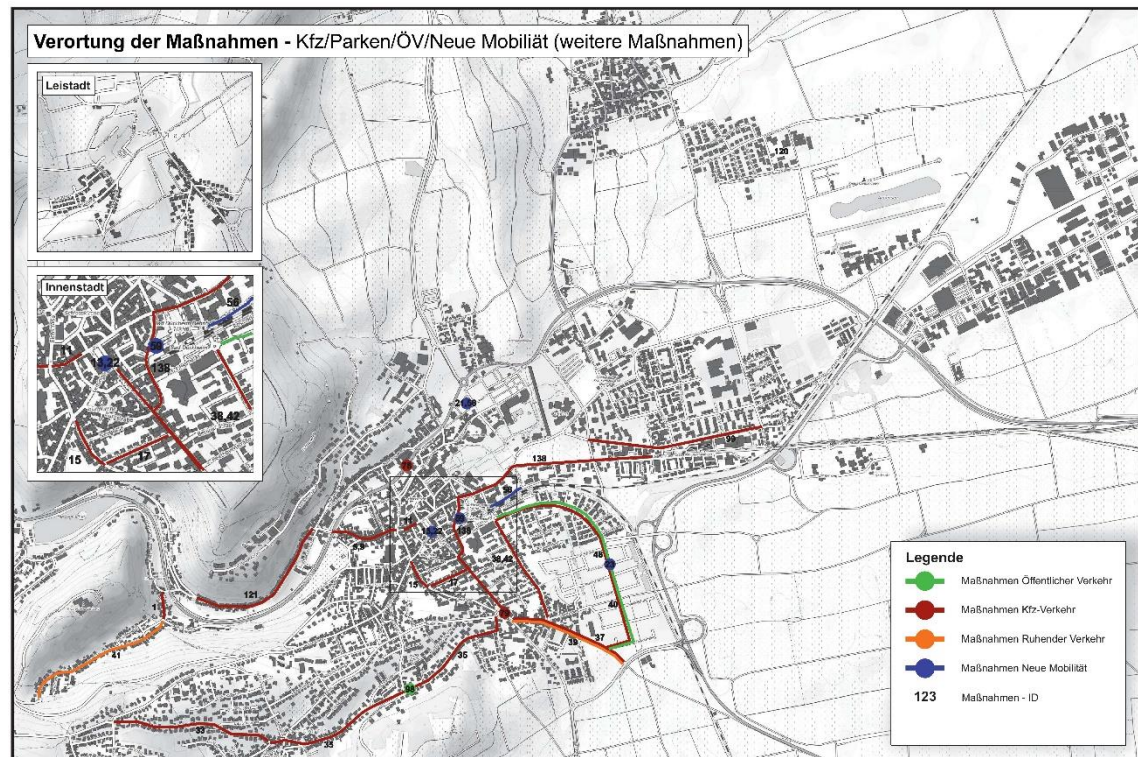


Abbildung 68 Verortung der Maßnahmen - Öffentlicher Nahverkehr, fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr und Neue Mobilität (weitere Maßnahmen)

7 Maßnahmenbewertung

7.1 Zielerreichung und Priorisierung

Die Maßnahmenbewertung ist ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätskonzeptes. Sie folgt einer systematischen Analyse der Effekte, die auf verschiedenen Ebenen stattfinden, da jede Maßnahme Vor- sowie auch Nachteile hat. Diesen Zielkonflikt gilt es durch die Bewertung anhand der aufgestellten Planungsgrundsätze und Ziele aufzuzeigen und transparent darzustellen.

Die dem Mobilitätskonzept zugrundeliegenden Planungsgrundsätze und Ziele (Kapitel 3) sind:

- Reduktion von Emissionen (Luftschadstoffe und Lärm)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Fokus auf schwache Verkehrsteilnehmer)
- Verbesserung der Erreichbarkeit (lokal / regional)
- Reduktion vermeidbarer Fahrten
- Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes
- Steigerung der Aufenthaltsqualität / Attraktivierung des Stadtraums
- Konsistente zusammenhängende Straßenraumgestaltung

Bewertet wird somit auf Grundlage der Zielerreichung der einzelnen Maßnahmen. Die Bewertung wird qualitativ vorgenommen. Je mehr Ziele durch eine Maßnahme erreicht werden und je höher der Grad der Zielerreichung ist, desto besser ist die Bewertung. Aus der Bewertung der Maßnahmen lässt sich wiederum eine Priorisierung dieser ableiten. Es wird in folgende Bewertungsklassen unterschieden:

- * geringe Zielerreichung
- ** mittlere Zielerreichung
- *** hohe Zielerreichung

Dem Ziel der Reduktion von Emissionen kommt aufgrund der klimafreundlichen Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes eine besondere Bedeutung zu. Folglich werden alle Maßnahmen mit einer direkten positiven Umweltwirkung, d.h. Reduktion von CO₂, Luftschadstoffen im Allgemeinen und Lärm, mit einem Umweltzeichen (+ U) gekennzeichnet.

Die Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen ist dem Maßnahmenkatalog im Anhang zu entnehmen.

7.2 Wirkungsabschätzung

Die Wirkungsabschätzung der Maßnahmen in Bezug auf Nachfrageänderungen und damit einhergehenden konkreten positiven Veränderungen der Fahrleistung und CO₂-Bilanz wird auf Grundlage des Gesamtkonzeptes aus Kapitel 6 vorgenommen. Dies ist notwendig, da die Maßnahmen oft kleinräumig sind sowie konzeptionell gehalten sind. Außerdem bestehen starke Interdependenzen zwischen verschiedenen Maßnahmen, wodurch eine Einzelbetrachtung nicht sinnvoll ist.

Als Bilanzierungsmethode wurde das Territorialprinzip gewählt, d.h. Berücksichtigung aller Verkehre und Emissionen auf Bad Dürkheimer Stadtgebiet. Folglich werden sowohl Verkehre von Einwohnern als auch von Auswärtigen in den Gemarkungsgrenzen der Stadt Bad Dürkheim berücksichtigt. Dies beinhaltet den Quell-, Ziel-, Binnen- und Durchgangsverkehr. Keine Berücksichtigung finden hingegen Fahrten von Bewohnern der Stadt außerhalb der Stadtgrenzen. Grund ist, dass die im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen in der Stadt realisiert werden und primär auch dort wirken.

Die Berechnung der Veränderungen der Fahrleistung sowie CO₂-Bilanz erfolgt auf Grundlage des Verkehrsmodells. Das Modell bildet sowohl die Maßnahmen als auch die abgeschätzten Nachfrageänderungen ab. Berücksichtigung finden ausschließlich Fahrten des Kfz-Verkehrs.

7.2.1 Nachfrageänderungen

Die Nachfrageänderungen geben die Reduktion des Kfz-Verkehrs an und damit im Prinzip das Verlagerungspotenzial vom Auto auf den Umweltverbund. Die Maßnahmen, die in Schlüsselprojekten und Leitlinien gebündelt dargestellt sind, wirken dabei als sogenannte Push- und Pull-Maßnahmen, indem zum einen der Kfz-Verkehr unattraktiver und zum anderen die Bedingungen im Umweltverbund attraktiver gestaltet werden. Die Wirkungen dehnen sich dabei räumlich unterschiedlich aus und auch im Hinblick auf ihre Stärke gibt es Unterschiede. Tabelle 6 zeigt die Nachfragewirkungen der einzelnen Schlüsselprojekte bzw. Leitlinien sowie ihre räumliche Relevanz. Die größten Wirkungen durch die im Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen ergeben sich auf den Verkehr mit Quelle und Ziel im Innenstadtbereich, die geringsten auf im Umland startenden oder endenden Verkehr. Die Werte der Nachfrageänderungen hängen vom Ehrgeiz und den Anstrengungen bei der Maßnahmenumsetzung ab. Deswegen handelt es sich um Zielwerte, die eine Spanne zwischen einer schwachen und starken Nachfrageänderung aufmachen.

Verlagerung auf Umweltverbund - Reduktion Kfz-Verkehr	Innenstadt - Innenstadt	Innenstadt - Stadt	Innenstadt - Umland	Stadt - Stadt	Stadt - Umland	Umland - Umland
Fußgängerrouen	++	++	0	+	0	0
Barrierefreiheit - Platzangebot	++	+	0	+	0	0
Radrouen - Direktheit Wegeverbindungen	+	++	0	++	0	0
Fahrradparken	+	+	0	+	0	0
Verbesserung ÖV	0	+	++	+	++	0
Parkleitsystem - Reduktion Parksuchverkehr	0	+	++	0	0	0
Tempo 30 - Senkung Geschwindigkeit	+	+	0	+	0	0
Einbahnstraßenregelung - Reduktion Innenstadtverkehr	+	+	+	0	0	0
Mobilitätsstationen - multimodale Verknüpfung	0	+	++	0	+	0
Nachfrageänderung Kfz-Verkehr stark	-20%	-20%	-15%	-15%	-10%	0%
Nachfrageänderung Kfz-Verkehr mittel	-15%	-15%	-10%	-10%	-5%	0%
Nachfrageänderung Kfz-Verkehr schwach	-10%	-10%	-5%	-5%	-3%	0%
++ starke Verlagerungswirkung auf Umweltverbund - starke Reduktionswirkung Kfz-Verkehr + mittlere Verlagerungswirkung auf Umweltverbund - mittlere Reduktionswirkung Kfz-Verkehr 0 keine Verlagerungswirkung auf Umweltverbund - keine Reduktionswirkung Kfz-Verkehr						

Tabelle 6 Nachfrageänderungen und Verlagerungseffekte durch Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

Bei Betrachtung ausschließlich der vom Bau- und Entwicklungsausschuss beschlossenen Schlüsselprojekte und Maßnahmen entfällt die Wirkung durch die Einbahnstraßenregelungen – Reduktion Innenstadtverkehr. Dadurch wird sich ebenfalls die Wirkung anderer Maßnahmen, wie die der Fußgängerrouen sowie des Platzangebots, die durch breitere Gehwege forciert werden, reduzieren.

7.2.2 Fahrleistung

Aufgrund der vorgeschlagenen Maßnahmen und der Nachfrageänderungen ergeben sich nach Maßnahmenumsetzung Fahrleistungsänderungen im Kfz-Verkehr und Umweltverbund. Tabelle 7 vergleicht die Fahrleistung pro Tag in der Bestandssituation (Analysefall) mit verschiedenen Prognose- und Planungszuständen. Der Prognosenußfall stellt die Situation im Jahr 2030 ohne umgesetzte Maßnahmen dar. Im unteren Teil der Tabelle wird die Fahrleistung der Planfälle mit umgesetzten Maßnahmen sowie Nachfrageänderungen dargestellt. Dabei wird zwischen starken bis schwachen Nachfrageänderungen differenziert. Die Ergebnisse werden räumlich aufgegliedert in eine Gesamtbetrachtung der Stadt Bad Dürkheim sowie eine Detailbetrachtung der Innenstadt, der Hauptverkehrsstraßen und des untergeordneten Straßennetzes.

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	
Prognosenußfall ohne B 271 neu	328.093	3	15.531	2	282.617	3	45.476	1
Prognosenußfall mit B 271 neu	338.810	7	15.339	0	293.287	7	45.522	1
Prognosenußfall mit B 271 neu mit Schlüsselprojekten	342.711	8	14.217	-7	298.760	9	43.950	-2
plus Nachfrageänderung stark	306.964	-4	12.036	-21	269.886	-1	37.078	-18
plus Nachfrageänderung mittel	321.026	1	12.742	-17	281.421	3	39.605	-12
plus Nachfrageänderung schwach	328.441	3	13.315	-13	287.138	5	41.303	-8

Tabelle 7 Kfz-Fahrleistung in Bad Dürkheim pro Tag

Wie in Kapitel 4.3 bereits erläutert, wird sich im Vergleich zum Analysefall (2017) die Fahrleistung innerhalb der Gemarkungsgrenzen Bad Dürkheims im Prognosenußfall mit B 271neu (2030) um 7 % von 318.128 km auf 338.810 km erhöhen. Ohne Ortsumfahrung - sprich ohne B 271neu - beträgt die Steigerung 3 %, also 328.093 km. D.h. etwa die Hälfte der Fahrleistungssteigerung ist auf den Bau der B 271neu zurückzuführen. Die andere Hälfte ist zu etwa gleichen Teilen auf eine allgemeine Verkehrssteigerung externer Verkehre sowie durch die Siedlungsentwicklung innerhalb Bad Dürkheims zurückzuführen. Die Fahrleistungssteigerung beschränkt sich aber vornehmlich auf die Hauptverkehrsstraßen. In der Innenstadt und im untergeordneten Straßennetz ergeben sich keine bis sehr geringe Steigerungen.

Veränderungen aufgrund der vorgeschlagenen Maßnahmen und Nachfragewirkungen wirken insbesondere in der Innenstadt und im untergeordneten Straßennetz. Bereits bei begrenzter Umsetzung der Maßnahmen mit einer schwachen Nachfrageänderung sind dort Fahrleistungsreduktionen von -8 % im untergeordneten Straßennetz sowie -13 % in der Innenstadt zu erwarten. Die

Wirkungen ergeben sich damit wie gewünscht primär in den besonders sensiblen und schützenswerten Gebieten der Stadt. Um eine Fahrleistungsreduktion des Kfz-Verkehrs in der Gesamtstadt und eine starke Nachfrageänderung zu erreichen, müssen große Anstrengungen getroffen werden.

7.2.3 CO₂-Bilanz

Wichtiges Bewertungskriterium für das Klimaschutzkonzept ist die CO₂-Bilanz, da CO₂ das wichtigste Klimagas darstellt, d.h. seine Emission ist hauptverantwortlich für den Klimawandel.

Infolge der Fahrleistungsreduktion, die im Verkehrsmodell abgebildet ist, können mit Hilfe des VISUM-Zusatzmoduls HBEFA Berechnungen zu CO₂-Emissionen streckengenau ausgewertet werden. Jeder Strecke im Modell wird zunächst ein HBEFA-Streckentyp zugeordnet. Zudem wird im Modell die Verkehrszusammensetzung im Bestand und der Prognose abgebildet, d.h. es wird die Zusammensetzung des Verkehrs mit seinen verschiedenen Fahrzeugtypen und Antriebstechnologien gemäß ihrem proportionalen Aufkommen für heute und 2030 gewählt. Grundlage der Emissionsberechnung jedes einzelnen Streckenelements ist die Streckenlänge, die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie ihre Verkehrsbelastung.

Wie in der obigen Darstellung zur Fahrleistung werden in Tabelle 8 analog die CO₂-Emissionen der heutigen Bestandssituation mit verschiedenen Prognosezuständen verglichen.

CO ₂ -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 Nachfrageänderung stark	34.466	-20	1.512	-34	29.870	-18	4.595	-31
plus Nachfrageänderung mittel	36.066	-16	1.600	-30	31.157	-14	4.908	-26
plus Nachfrageänderung schwach	36.923	-14	1.672	-27	31.804	-12	5.119	-23

Tabelle 8 CO₂-Emissionen in Bad Dürkheim pro Tag

Allein aufgrund von Veränderungen in der Verkehrszusammensetzung bis zum Jahr 2030 kommt es zu einer CO₂-Reduktion von -16 %. Aufgrund von Fahrleistungssteigerungen von 3 % ohne B271 neu und 7 % mit B 271 neu reduziert

sich die Einsparung auf -13 % ohne und -11 % mit B 271 neu. Das entspricht einer Ersparnis von täglich 4.649 bis 5.652 kg CO₂.

Bei Betrachtung der Prognose 2030 mit umgesetzten Maßnahmen wird für Bad Dürkheim je nach Anstrengung und Höhe der Nachfrageänderung eine CO₂-Reduktion von -14 % bis -20 % prognostiziert. Diese Einsparpotenziale sind in ihrer Höhe denen anderer Mittelstädte ähnlich. Wie die detaillierten Auswertungen der Teilbereiche zeigen, ist die Reduktion in Bad Dürkheim insbesondere in der Innenstadt und im untergeordneten Straßennetz zu lokalisieren.

Die Reduktion entspricht einem Einsparpotenzial von 6.018 (schwach) bis 8.475 (stark) kg CO₂ pro Tag. Auf ein Jahr hochgerechnet können somit 2,2 Millionen (schwach) bis 3,1 Millionen (stark) kg CO₂ eingespart werden. Dies entspricht dem Jahres-CO₂-Ausstoß für Verkehr von ca. 1.000 (schwach) bis 1.400 (stark) Durchschnittsbürgern.

Neben einer Reduktion des Treibhausgases CO₂ sinkt analog auch die Emission lokal wirkender anderer Luftschadstoffe wie Stickstoffdioxid oder Feinstaub. Begleitend ist eine Reduktion der Lärmemissionen zu erwarten. Diese Emissionen leisten global betrachtet keinen Beitrag zum Kampf gegen den Klimawandel, jedoch ist eine Reduktion dieser Emissionen insbesondere für die lokale Bevölkerung, ihre Gesundheit und Lebensqualität von großer Wichtigkeit.

Es findet keine Betrachtung anderer treibhauswirksamer Gase des Verkehrssektors wie u.a. Methan (CH₄) oder Distickstoffmonoxid (N₂O) statt, da diese im Verkehr nur einen geringen Anteil an den Treibhausgasen einnehmen.

7.3 Fazit Maßnahmenbewertung

Die Maßnahmenbewertung betrachtet zum einen die Zielerreichung und Priorisierung der einzelnen Maßnahmen und zum anderen wird im Rahmen einer Abschätzung die Gesamtwirkung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes quantifiziert.

Die Bewertungen zeigen, dass sowohl bei Betrachtung der einzelnen Maßnahmen als auch des Gesamtkonzeptes eine gute Zielerreichung zu erwarten ist. Die Maßnahmen und Schlüsselprojekte unterstützen den Umstieg vom Kfz auf den Umweltverbund (Nachfrageänderung), wodurch viele positive Effekte erzielt werden können. Die Emissionen von Luftschadstoffen und Lärm sinken, die Verkehrssicherheit wird erhöht, die Erreichbarkeit im Umweltverbund und seine Attraktivität werden gesteigert, vermeidbare Fahrten verringert, die Aufenthaltsqualität steigt und auch der Straßenraum gewinnt.

Die Fahrleistungsreduktion wird primär in sensiblen Gebieten wie der Innenstadt und dem untergeordneten Straßennetz stattfinden. Insbesondere dort ist eine Entlastung vom Kfz und seinen Emissionen wie Feinstaub und Lärm wichtig.

Die Analyse der CO₂-Bilanz zeigt, dass die Maßnahmen über die Einsparpotenziale, der sich verändernden Verkehrszusammensetzung hinaus einen wesentlichen Beitrag zur CO₂-Reduktion und damit zum Klimaschutz leisten können.

Damit eine so gute Zielerreichung auch eintreten kann, sind große Anstrengungen seitens der Stadt und ihren Bürgern notwendig. Eine Mobilitätswende benötigt Mut und Kraft.

8 Fazit

8.1 Zusammenfassung des Gesamtkonzepts

Im Mobilitätskonzept nachhaltig mobil, das ein Teilkonzept zum parallel erarbeiteten Klimaschutzkonzept darstellt, werden Ziele und Maßnahmen für die Mobilität in Bad Dürkheim bis zum Jahr 2030 aufgezeigt und auf die zukünftigen Herausforderungen ausgerichtet. Das Konzept stellt dabei eine umfassende Studie dar, in der in einem integrierten Ansatz alle Verkehrsarten umfassend betrachtet werden.

Bad Dürkheim sieht sich wie andere Mittelstädte auch mit Herausforderungen vom Klimawandel, der Energiewende, dem demografischen Wandel und Digitalisierungsprozessen konfrontiert. Im besonderen Fokus des Konzeptes stehen Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele und damit die Reduktion verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen. Darüber hinaus wurden im Mobilitätskonzept weitere Ziele und Planungsgrundsätze definiert, da Verkehr mehrdimensional und integriert zu betrachten ist:

- Reduktion von Emissionen (Luftschadstoffe und Lärm)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Fokus auf schwache Verkehrsteilnehmer)
- Verbesserung der Erreichbarkeit (lokal / regional)
- Reduktion vermeidbarer Fahrten
- Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes
- Steigerung der Aufenthaltsqualität / Attraktivierung des Stadtraums
- Konsistente zusammenhängende Straßenraumgestaltung

Diese Ziele bilden das Grundgerüst für das Mobilitätskonzept, die Maßnahmenentwicklung und damit für die zukünftige Ausrichtung der Verkehrspolitik in Bad Dürkheim.

Um den zukünftigen Herausforderungen begegnen und die gesetzten Ziele erreichen zu können, sind große Anstrengungen bei der Maßnahmenentwicklung und -umsetzung notwendig. Leitlinien setzen bei den Stärken und Schwächen des Verkehrssystems an und bilden dabei den Rahmen der Maßnahmenentwicklung und bündeln diese inhaltlich:

Fußverkehr: In Bad Dürkheim sind aufgrund kurzer Distanzen fast alle Ziele fußläufig erreichbar, jedoch gibt es aufgrund schmaler Seitenräume, fehlender sicherer Querungsmöglichkeiten und weniger barrierefreier Ausstattungen, Mängel in der Infrastruktur festzustellen.

- Fußwegenetz definieren und verbessern
- Platzangebot für Fußgänger erhöhen
- Herstellung von Barrierefreiheit

Radverkehr: Die Radinfrastruktur ist zwar vielerorts vorhanden, fokussiert jedoch auf die (subjektive) Sicherheit. Es fehlt dabei die Umsetzung eines übergreifenden Konzepts zur Herstellung einer durchgängigen, sicheren und direkten Radwegeführung, um das Rad konkurrenzfähig zum Pkw im Alltagsverkehr zu machen und seine Akzeptanz dahingehend zu steigern.

- Bestimmung eines Radwegenetzes mit einheitlichen Anforderungen an den Radwege-Entwurf
- Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern
- Verbesserung des Fahrradparkens
- Radverkehr sichtbarer machen und Image verbessern

Öffentlicher Nahverkehr: Der ÖPNV hat gute Ausgangsvoraussetzungen mit einer guten Anbindung an benachbarte Großstädte durch den Schienenverkehr sowie eine Grundbedienung der Ortsteile mit dem Busverkehr. Die Ortsteile sind in den Nebenzeiten zum Teil mangelhaft angebunden.

- Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs

Fließender Kfz-Verkehr: Das gesamte Stadtgebiet ist bei in der Regel geringen Reisezeitverlusten an Knotenpunkten verkehrlich gut erschlossen und Bundes- und Landesstraßen bieten gute überregionale Verbindungen an. Schwachpunkte zeigen sich in der Straßenraumaufteilung vieler Straßen mit einer Bevorzugung des Kfz-Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten mit schmalen Geh- und Radwegen. Insbesondere schmale Straßenräume leiden in Bezug auf andere Verkehrsteilnehmer und der Umfeldnutzung unter zu hohen Verkehrsbelastungen.

- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen
- Reduktion des vermeidbaren Verkehrs in der Innenstadt
- Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer

Ruhender Kfz-Verkehr: Bad Dürkheim verfügt über eine hohe Anzahl an öffentlichen Parkständen sowie bieten insbesondere innenstadtnahe Parkplätze wie am Wurstmarkt freie Kapazitäten während in der Innenstadt hoher Parkdruck besteht. Ruhender Verkehr im öffentlichen Straßenraum beeinträchtigt zudem aufgrund fehlender Ordnungsmaßnahmen den Raum des Fuß- und Radverkehrs und stört den Verkehrsfluss.

- Steuerung der Parksuchverkehre
- Ordnung des Kfz-Parkens im öffentlichen Straßenraum
- Verhinderung widerrechtlichen Parkens

Neue Mobilität: Die Stadt bietet gute Voraussetzungen für Etablierung neuer Mobilitätsformen und die Vernetzung verschiedener Verkehrsarten. Der Bahnhof bündelt schon heute eine Vielzahl verschiedener Angebote, sowie begünstigen dörfliche Strukturen der Ortsteile eine hohe Akzeptanz von Ride-Sharing-Konzepten.

Auch der Tourismus kann als Erstanwender die Etablierung von Sharing- und Verleih-Angeboten unterstützen.

- Förderung Ride-Sharing
- Förderung der Elektromobilität und Intermodalität

Entlang dieser Leitlinien wurden mehrere Schlüsselprojekte entwickelt, in denen für wichtige und viel diskutierte Bereiche der Stadt Maßnahmen vorgeschlagen werden. Sie nehmen eine zentrale Rolle im Mobilitätskonzept ein und bilden auch Referenzen für weitere Bereiche in der Stadt. Aufgrund ihrer Wichtigkeit sind diese Projekte von der Politik in Ausschüssen ausführlich diskutiert und beschlossen worden. Ferner wurden weitere Schlüsselprojekte diskutiert, die jedoch einer weiteren Untersuchung und Prüfung zu unterziehen sind. Ein umfassender Maßnahmenkatalog mit über 130 Einzelmaßnahmen bildet zudem eine Zusammenfassung, detaillierte Beschreibung und Einordnung der Einzelmaßnahmen der Schlüsselprojekte sowie weiterer zu empfehlenden Maßnahmen.

Jede Einzelmaßnahme wurde auf ihre Zielerreichung hin bewertet und priorisiert. Eine Wirkungsabschätzung des Gesamtkonzepts bildet zudem einen weiteren Bestandteil der Maßnahmenbewertung. Bei Maßnahmenumsetzung ist mit Nachfrageänderungen und einer Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund zu rechnen. In der Stadt sind z.B. bei einer starken Verlagerung -15 bis -20 % weniger Kfz-Fahrten zu erwarten. Bei geringen Effekten sind es -5 bis -10 %. Die Höhe der Nachfrageänderung hängt dabei stark von den Anstrengungen bei der Maßnahmenumsetzung ab. In der Folge der Maßnahmenumsetzung und Nachfrageänderung verändert sich die Fahrleistung im Kfz-Verkehr. Während die Fahrleistung sich bis 2030 aufgrund allgemeiner Verkehrszunahmen um bis zu 7 % erhöhen wird, können die Maßnahmen die Zunahme abschwächen und bei großen Anstrengungen sogar im Vergleich zu heute reduzieren. Die Fahrleistung sinkt überproportional in der Innenstadt und im untergeordneten Straßennetz.

Für das klimafreundliche Mobilitätskonzept von besonderer Bedeutung ist die Abschätzung der Maßnahmenwirkung auf die CO₂-Bilanz. Allein aufgrund von Veränderungen in der Verkehrszusammensetzung kommt es bis zum Jahr 2030 zu einer Reduktion von -16 %, abzüglich der Fahrleistungssteigerungen auf bis zu -13 % (Prognosenußfall). Durch Umsetzung der im Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen kann darüber hinaus eine signifikante zusätzliche Einsparung von CO₂ erreicht werden (Prognoseplanfall). Bei schwacher Nachfrageänderung von -14 % bis zu -20 % bei hoher Maßnahmenumsetzung und starker Nachfrageänderung. Die Reduktion entspricht einem Einsparpotenzial von 6.018 (schwach) bis 8.475 (stark) kg CO₂ pro Tag. Auf ein Jahr hochgerechnet können somit 2,2 Millionen (schwach) bis 3,1 Millionen (stark) kg CO₂ eingespart werden. Dies entspricht dem Jahres-CO₂-Ausstoß für Verkehr von ca. 1.000 (schwach) bis 1.400 (stark) Durchschnittsbürgern. Des Weiteren reduzieren sich durch weniger Kfz-Fahrten analog auch die

Emissionen lokal wirkender Luftschadstoffe wie Stickstoffdioxid oder Feinstaub sowie die Lärmemissionen.

Im Ergebnis steht ein zeitlich differenziertes Umsetzungskonzept für die Mobilitätsplanung Bad Dürkheims in den kommenden Jahren.

8.2 Ausblick und Verstetigung

Das Klimafreundliche Mobilitätskonzept Bad Dürkheim ist als „Betriebsanleitung“ zu verstehen, welches der Stadt den Rahmen für die strategische Mobilitätsplanung vorgibt. Die Priorisierung der Maßnahmen ist Ergebnis fachlicher Bewertungen und politischer Diskussionen. Die inhaltliche Ausarbeitung der Maßnahmen ist Aufgabe der aktuellen und künftigen Planungsprozesse bis zur Beschlussfassung durch die Stadtpolitik.

Entscheidend für den Erfolg und die Anwendung des Mobilitätskonzepts ist die Anforderung, dass dieses nicht als in sich abgeschlossenes Dokument gesehen, sondern ständig gepflegt und weiterentwickelt wird und vor allem auch in die weitere Rahmenplanungen wie die Stadtentwicklung und die Klimaschutzplanung integriert werden. So ist beispielsweise anzuregen, dass im Rahmen des derzeit in Erstellung befindlichen Klimaschutzkonzepts die Stelle eines Klimaschutzmanagers eingerichtet wird, der sich auch mit den klimarelevanten Aspekten des Mobilitätskonzepts befasst. Eine solche inhaltliche Verknüpfung ist immens ertragreich in der künftigen Umsetzung beider Konzepte.

Das Mobilitätskonzept ist fortlaufend anhand aktueller Grundlagendaten zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Zur Sicherstellung der Akzeptanz des Mobilitätskonzepts in der Öffentlichkeit, die bei der Erstellung intensiv eingebunden war, ist eine transparente Darstellung der Umsetzung der Maßnahmen. Hierfür ist die Fortführung der Homepage des Mobilitätskonzepts zu empfehlen. Auf dieser kann (in ggf. reduzierter Form) die Maßnahmenliste eingestellt werden, in der mittels farblicher Kennzeichnungen der Umsetzungsstand in folgender Kategorisierung dargestellt wird:

Grün: Maßnahme ist umgesetzt

Gelb: Maßnahme befindet sich in Realisierung

Orange: Maßnahme befindet sich in Planung

Rot: Maßnahme wird nicht umgesetzt

Im Falle der Nicht-Umsetzung der Maßnahme sind die Gründe darzulegen. Ausschlaggebend hierfür können beispielsweise veränderte Rahmenbedingungen sein, die der Umsetzung einer Maßnahme entgegenstehen. Unterstützend zu der Maßnahmenliste ist die Darstellung des Umsetzungsstands in einer Karte sinnvoll. Der Betrachter erkennt im Laufe der Zeit, wie sich infolge der Umsetzung von Einzelmaßnahmen ein schlüssiges Gesamtbild ergibt. Eine solche Darstellung des

Umsetzungsstands ist nicht nur hilfreich in der Akzeptanz in der Öffentlichkeit, sondern kann auch der Stadtverwaltung als Controlling-Instrument zur weiteren Priorisierung und zeitlichen Realisierungsplanung dienen.

Mit dem Mobilitätskonzept besitzt die Stadt Bad Dürkheim ein Instrument, das den Slogan *nachhaltig mobil* mit Leben und Inhalten füllt und letztendlich mit der Realisierung von Maßnahmen einen wichtigen Beitrag dazu leistet, dass die Bad Dürkheimer Bürgerinnen und Bürger egal mit welchem Verkehrsmittel sicher und komfortabel im Verkehrsnetz mobil sind.

9 Anhang

9.1 Beschlossene Maßnahmen

Fußverkehr - Beschlossene Maßnahmen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
66	Fußverkehr	Platzangebot für Fußgänger erhöhen	Mannheimer Straße, Philipp-Fauth-Straße	Kernstadt	Umgestaltung des Straßenraums zwischen Busbahnhof und Wasserhohl nach dem Shared-Space-Gedanken	Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer untereinander erhöhen, Querbarkeit verbessern, Sicherheit für Rad+Fuß und Aufenthaltsattraktivität erhöhen um attraktiven Zugang für Besucher zur Fußgängerzone zu bieten	Philipp-Fauth-Straße / Mannheimer Straße	67, 131, 138	II	III	*** + U
74	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Durchführung von Fußverkehrs-Checks mit Bürgern zur Weiterentwicklung der Fußgängerhaupttrouten	Barrieren für Fußgänger beseitigen, Wege und Plätze sicher und attraktiv gestalten mit Unterstützung der Nutzer / lokalen Experten	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen	108, 111, 125, 128	I	I / II	*** + U
108	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Einrichtung regelmäßiger Sicherheits-Audits der Schulwege	Gewährleistung einer übersichtlichen Führung der Fußwege sowie die sichere Querung an Knotenpunkten für besonders schützenswerte Verkehrsteilnehmer	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen	74, 119	II	II / III	*** + U
146	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Fußgängerhaupttrouten gemäß dem vorgeschlagenen Routenplan zukünftig priorisiert entsprechend der Leitlinien für Fußgänger überprüfen, ergänzen und ausbauen	Bauliche Herstellung eines geschlossenen Fußgängerrouthenetzes	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen	keine	I	II / III	*** + U
65	Fußverkehr	Herstellung von Barrierefreiheit	Bahnhof	Kernstadt	Barrierefreier Ausbau: Verknüpfung der Haltestellen und Markierung des Wartebereiches über Blindenleitlinien (an Bahnsteig Maßnahmen nur durch DB Station&Service AG möglich), Belag bzw. Oberflächenmaterial und Absenkung Bordsteine an Übergängen zwischen Gehweg und Fahrbahn (Pflasterung) prüfen	Eigenständige Mobilität auch für Personen mit Handicap ermöglichen, hat am Bahnhof stadtweit höchste Priorität	Bahnhofsumfeld, Haltestellenattraktivierung	107, 128, S1	II	III	**
67	Fußverkehr	Herstellung von Barrierefreiheit	Mannheimer Straße, Philipp-Fauth-Straße	Kernstadt	Umsetzung von Barrierefreiheit mit Blindenleitlinien im Rahmen der Umgestaltung nach dem Shared-Space-Gedanken	Eigenständige Mobilität auch für Personen mit Handicap ermöglichen	Philipp-Fauth-Straße / Mannheimer Straße	66	II	II	**
70	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Weinstraße Süd	Kernstadt	Einrichtung von Quermöglichkeiten	Querbarkeit und Aufenthaltsqualität verbessern	Weinstraße Süd	68, 69, 138	I	II	**
82	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Hammelstalstraße	Seebach	Einrichtung Überweg auf Höhe Am Ebersberg / Karl-Räder-Allee mit vorgezogenem Seitenraum prüfen	Schulweg; Querungsstelle für Kinder besonders sicher und übersichtlich gestalten. Auch im Falle von T30-Anordnung ggfs. sinnvoll.	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen, Seebacher Straße / Hammelstalstraße / Holzweg	33, 130	I	II	**
83	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Holzweg	Seebach	Einrichtung Überweg auf Höhe Langer Wingert prüfen	Schulweg; Querungsstelle für Kinder besonders sicher und übersichtlich gestalten. Auch im Falle von T30-Anordnung ggfs. sinnvoll.	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen	34, 44	I	II	**
89	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Gaustraße	Kernstadt	Bessere Ausgestaltung des Kreuzungsbereichs Gaustr. / Schillerstr. / Limburgstr. / Leiningerstr. für den Fußverkehr prüfen	Übersichtlichkeit und Querbarkeit für Fußverkehr auf Hauptachse Innenstadt - Seebach verbessern	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen	15	II	I / II	**
90	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Gaustraße	Kernstadt	Bessere Ausgestaltung des Kreuzungsbereichs Gaustr. / Eichstr. / Kaiserslauterer Str. / Römerstr. für den Fußverkehr prüfen	Übersichtlichkeit und Querbarkeit für Fußverkehr verbessern	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen	5, 11	II	I / II	**
92	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Wasserhohl	Kernstadt	Aufpflasterungen oder Markierung von Fußgängerüberwegen an Armen des Kreisverkehrs Wasserhohl / Fronhofallee / Am Obstmarkt	Sicherheit für Fußgänger verbessern und Vorrang / Gleichrang einrichten	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen	38	II	I / II	**
93	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Holzweg	Seebach	Umbau des Kreuzungsbereichs Holzweg / Eduard-Jost-Str. / Schützenstr. mit Querungshilfe	Schulweg; Übersichtlichkeit und Sicherheit bei Querung verbessern	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen, Seebacher Straße / Hammelstalstraße / Holzweg	keine	II	II / III	**
94	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Gutleutstraße	Trift	Einführung Querungsstelle im Kreuzungsbereich mit Triftweg	Querungsmöglichkeit über Hauptverkehrsstraße schaffen; Fußwegeachse Trift - Innenstadt/Kurpark herstellen	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen	keine	II	II	**
95	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Wasserhohl	Kernstadt	Bessere Ausgestaltung des Kreuzungsbereichs Friedelsheimer Straße / Wasserhohl / Haidfeldweg für den Fußverkehr prüfen (z.B. Verschmälerung Friedelsheimer Straße im Kreuzungsbereich, Wegnahme des Arms zwischen Friedelsheimer Straße und Wasserhohl)	Kfz-Geschwindigkeiten im Kreuzungsbereich (vor Limburgschule) verringern	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen	37, 38	II	II / III	**
97	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Seebacher Straße	Seebach	Verbesserung der Querungsstelle im Kreuzungsbereich mit Holzweg mit vorgezogenen Seitenräumen, Einmündungsbereich verschmälern	Fußgänger im Kreuzungsbereich und der Querungsstelle sichtbar machen	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen, Seebacher Straße / Hammelstalstraße / Holzweg	35	II	II / III	**
80	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Mannheimer Straße	Trift	Verbesserung Querungsstelle Mannheimer Straße auf Höhe Supermarkt (netto): Mindestanforderung Barrierefreiheit durch Blindenleitlinien herstellen, Aufstellfläche verbreitern	Querbarkeit für Menschen mit Handicap und Kinder verbessern um Zugang zu Nahversorgung (Netto) sicher zu ermöglichen.	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen	138	II	II / III	**

Radverkehr - Beschlossene Maßnahmen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
69	Radverkehr	Radverkehr sichtbarer machen und Image verbessern	Weinstraße Süd	Kernstadt	Einrichtung von weiteren Schutz- / Radfahrstreifen prüfen	Sicherheit für Radverkehr verbessern auf wichtiger Verbindungsachse durch die Stadt	Weinstraße Süd	68, 70, 138	I	I	*** + U
136	Radverkehr	Bestimmung eines Radwegenetzes mit einheitlichen Anforderungen an den Radwege-Entwurf	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Erfüllung der Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur an Radhaupt- und Radnebenrouten im gesamten Netz; siehe Radverkehrskonzept für eine Auflistung einzelner Mängel	Bauliche Herstellung eines geschlossenen Radroutennetzes	Radverkehrshauptrouten	keine	III	III	*** + U
57	Radverkehr	Verbesserung des Fahrradparkens	Bahnhof	Kernstadt	Bau einer qualitativ hochwertigen Radabstellanlage (gesicherter Zugang für Schutz vor Diebstahl und Vandalismus), Ergänzung des bestehenden Angebots bzw. weiterhin kostenfreies Angebot bereitstellen mit öffentlich zugänglicher Ladestation für E-Bikes	Attraktivierung der intermodalen Verknüpfung zwischen Nahmobilität und SPNV (Anbindung in die Metropolregion), Ausbau des Angebots für den Radverkehr	Bahnhofsumfeld	13, 20, 64	I	II	** + U

Öffentlicher Nahverkehr - Beschlossene Maßnahmen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
8	Öffentlicher Nahverkehr	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Definition von allgemeinen Mindeststandards der Ausstattung und Herrichtung aller Haltestellen: Markierung des Haltestellenbereichs auf der Fahrbahn, Barrierefreiheit, Verbreiterung der Seitenräume sowie erweiterte Ausstattung hoch frequentierter Haltestellen mit Häuschen, Bank, Schild, Information, Licht, barrierefreie Bussteige, Beispiele hochfrequentierte Haltestellen mit unzureichender Ausstattung: Bahnhof, Schulzentrum Trift, Rudolf-Bart-Siedlung, Sonnenwende, Seebach, Nonnengarten	Verständlichkeit des ÖV-Systems für Ortsfremde verbessern, Image und Komfort aufwerten	Haltestellenattraktivierung	62, 72	II	III	**
143	Öffentlicher Nahverkehr	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Prüfung der Einrichtung eines Bürgerbus oder Mobility-on-demand-Angebots	Tür-zu-Tür-Angebot im ÖV schaffen um Attraktivität auch für mobilitätseingeschränkte / ältere Personen zu erhöhen; flexible Abfahrtszeiten um ÖV auch in punkto Umsteigezeiten zu attraktivieren		31, 104	II	III	**
62	Öffentlicher Nahverkehr	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	Bahnhof	Kernstadt	Installation einer digitalen Fahrgastinformation für alle ÖV-Angebote (Bus, RHB, DB)	Verständlichkeit des ÖV verbessern	Bahnhofsumfeld	8	I	I	*

Fließender Kfz-Verkehr - Beschlossene Maßnahmen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
32	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Karl-Räder-Allee		Einführung von Tempo 30 (vorfahrtberechtigt)	Erhöhung der Verkehrssicherheit, da Radverkehr im Mischverkehr, eine bessere und sicherere Querbarkeit sowie durchgehendes und einheitliches Netz		84	bereits beschlossen	I	***
34	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Holzweg	Seebach	Einführung Tempo 30 Zone	Erhöhung der Verkehrssicherheit, da Radverkehr im Mischverkehr, eine bessere und sicherere Querbarkeit sowie durchgehendes und einheitliches Netz	Seebacher Straße / Hammelstalstraße / Holzweg	44, 83, 93, 97, 126	bereits beschlossen	I	***
36	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Ungstein	Ungstein	Einführung Tempo 30 (vorfahrtberechtigt) mit begleitenden Maßnahmen wie Reduzierung des ruhenden Verkehrs im Engstellenbereich und provisorischer Verengung der Fahrbahn mit Beibehaltung der erforderlichen Fahrbahnbreite, Abgrenzung des Seitenraums z.B. durch Blumenkübel, sowie ergänzende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen: Aufpflasterungen, optische Abschnittsbildung, Erhalt und Markierung von Parkständen wo möglich und nötig	Herstellen einer akzeptablen Verkehrsfläche für den Fußverkehr zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität	Ungstein B271	43, 147	I	I	***
101	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Freinsheimer Straße	Leistadt	Einführung Tempo 30	Anpassung der Beschilderung an Topographie und Straßenraum		102	bereits beschlossen	I	***
102	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Am Hügel	Leistadt	Einführung Tempo 30	Anpassung der Beschilderung an Topographie und Straßenraum		101	bereits beschlossen	I	***
43	fließender Kfz-Verkehr	Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer	Ungstein	Ungstein	Umgestaltung des Straßenraums mit Verbreiterung der Seitenräume	Herstellung eines für Fußgänger attraktiven und sicheren Straßenraums	Ungstein B271	36, 147	II / III	III	***
147	fließender Kfz-Verkehr	Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer	Ungstein	Ungstein	Genereller Ausbau der Weinstraße, Kirchstraße, Wormser Straße im Zuge der Stadtsanierung und der Weiterführung der B271	Herstellung eines attraktiven und sicheren Straßenraums	Ungstein B271	36, 430	II	III	***

Fließender Kfz-Verkehr - Beschlossene Maßnahmen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
148	fließender Kfz-Verkehr	Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer	Leistadt	Leistadt	Straßenumbau mit attraktiver Straßenraumgestaltung, Ausbau der Seitenräume, Prinzip: Verschmälerung der optischen Fahrbahnfläche, Engstellen als tatsächliche Engstellen baulich ausgestalten	Herstellung eines attraktiven und sicheren Straßenraums	Leistadt Ortsdurchfahrt	keine	I / II	III	***
2	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Seebacher Straße	Seebach	Verbesserung der Parkstandsordnung mit Markierung der Parkstände auf der Fahrbahn und Bildung von Fahrgassenversätzen (alternierendes Parken)	Reduktion der Fahrgeschwindigkeit, klarere Ordnung der Parkstände und Freihaltung der Seitenräume vom ruhenden Verkehr	Seebacher Straße / Hammelstalstraße / Holzweg	35	I	I	**
10	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Kaiserslauterer Str	Kernstadt	Einrichtung von Fahrgassenversätzen durch Ausweisung von Parkraum oder Installation von Straßenmobiliar o.ä. im Fahrbahnbereich	Reduktion der Fahrgeschwindigkeit	Kaiserslauterer Straße	5, 9	I	I	**
44	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Holzweg	Seebach	Verbesserung der Parkstandsordnung mit Markierung der Parkstände auf der Fahrbahn und Bildung von Fahrgassenversätzen (alternierendes Parken)	Reduktion der Fahrgeschwindigkeit, klarere Ordnung der Parkstände und Freihaltung der Seitenräume vom ruhenden Verkehr	Seebacher Straße / Hammelstalstraße / Holzweg	34	I	I	**
68	fließender Kfz-Verkehr	Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer	Weinstraße Süd	Kernstadt	Verbreiterung der Gehwege, Reduktion der Fahrbahnbreite	Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer auf zentraler, direkter Achse durch die Stadt mit wichtiger Funktion für alle Verkehrsteilnehmer (auch Rad und Fuß), Erfüllung der Mindestanforderungen an Rad- und Fußhaupttruten	Weinstraße Süd	69, 70, 138	II	II / III	**
96	fließender Kfz-Verkehr	Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer	Schillerstraße	Seebach	Prüfung der Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in Richtung Nordosten (Innenstadt) zwischen Kemptener Straße und Gaustraße mit ergänzenden baulichen Maßnahmen zur Verbreiterung der Seitenräume sowie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	Verbesserung der Attraktivität und Sicherheit der Schillerstraße als Fußwegeverbindung zwischen Innenstadt und Seebach	Schillerstraße	75, 84	II	III	**
130	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Hammelstalstraße	Seebach	Verbesserung der Parkstandsordnung mit Markierung der Parkstände auf der Fahrbahn und Bildung von Fahrgassenversätzen (alternierendes Parken)	Reduktion der Fahrgeschwindigkeit, klarere Ordnung der Parkstände und Freihaltung der Seitenräume vom ruhenden Verkehr	Seebacher Straße / Hammelstalstraße / Holzweg	2, 33	I	I	**
144	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Philipp-Fauth-Straße, Weinstraße Süd	Kernstadt	Detaillierte Untersuchung auf Optimierungsmöglichkeiten des gesamten Streckenabschnitts Kreuzungsbereich Post bis Ortsrand im Rahmen einer weiterführenden Machbarkeitsuntersuchung	Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer auf zentraler, direkter Achse durch die Stadt mit wichtiger Funktion für alle Verkehrsteilnehmer (auch Rad und Fuß), Erfüllung der Mindestanforderungen an Rad- und Fußhaupttruten	Philipp-Fauth-Straße / Mannheimer Straße, Weinstraße Süd	69, 70, 138	I	II	**

Ruhender Kfz-Verkehr - Beschlossene Maßnahmen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
25	ruhender Kfz-Verkehr	Steuerung der Parksuchverkehre	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Einrichtung eines Parkleitsystems mit (halb)dynamischen Steuerungselementen für Veranstaltungen	Umleitung insb. der Besucher-Parksuchverkehre auf die innenstadtnahen Parkplätze und Reduktion des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt	Parkleitsystem	26, 103, 112	I	III	** + U
26	ruhender Kfz-Verkehr	Steuerung der Parksuchverkehre	Kernstadt	Kernstadt	Anpassung des innerstädtischen Parkraumkonzeptes: Erhöhung des Tarifs, Reduktion der Höchstparkdauer der bewirtschafteten Parkflächen in der Kernstadt (Ausrichtung auf Kurzzeitparker)	Umleitung der Parksuchverkehre auf die innenstadtnahen Parkplätze und Reduktion des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt	Parkleitsystem	25, 27, 103, 112	I	II	** + U
12	ruhender Kfz-Verkehr	Ordnung des Kfz-Parkens im öffentlichen Straßenraum	Stadtplatz	Kernstadt	Prüfung der Verlagerung von Parkständen im Zusammenhang mit einer eventuellen Erweiterung der Fußgängerzone	Aufenthaltsqualität an Beginn der Fußgängerzone verbessern, Platz für Fahrradparken und Fußgänger schaffen	Stadtplatz	11, 22, 26, 29	II	I	**
14	ruhender Kfz-Verkehr	Verhinderung widerrechtlichen Parkens	Stadtplatz	Kernstadt	Verringerung der Fahrbahnbreite zur Verhinderung des widerrechtlichen Parkens und Nutzung des freiwerdenden Raumes für Fußverkehr (westlich, östlich und nördlich)	Verbesserung der Aufenthaltsfunktion des Platzes, durch Reduktion des Seitenraumparkens vermindertes Verkehrsaufkommen	Stadtplatz	27	I	II	**
27	ruhender Kfz-Verkehr	Verhinderung widerrechtlichen Parkens	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Intensivierung der Parkraumüberwachung, insbesondere hoch ausgelasteter Parkflächen (Innenstadt, öffentlicher Straßenraum)	Durch Verhinderung des Langzeit- und Dauerparkens Platz schaffen für Kunden, Besucher und Lieferanten (4-5 Kurzzeitparker anstatt 1 Langezeitparker) und Parksuchverkehr reduzieren	Parkleitsystem	26, 103, 112	I	I	**

Ruhender Kfz-Verkehr - Beschlossene Maßnahmen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
29	ruhender Kfz-Verkehr	Ordnung des Kfz-Parkens im öffentlichen Straßenraum	Kernstadt	Kernstadt	Potenzialanalyse von Ladezonen in der Kernstadt z.B. Stadtplatz	Behinderung des Verkehrs und Staubildung durch Lieferverkehr reduzieren	Stadtplatz	106	II	II	*
103	ruhender Kfz-Verkehr	Verhinderung widerrechtlichen Parkens	Kernstadt	Kernstadt	Ergänzende Informationen zum Parkangebot im Internet	Akzeptanz für Parkraumkonzept verbessern	Parkleitsystem	25, 26	I	I	*
112	ruhender Kfz-Verkehr	Verhinderung widerrechtlichen Parkens	Kernstadt	Kernstadt	Einführung eines elektronischen Parkscheins ('Handy-Ticket')	Erhebung der Parkgebühren komfortabler gestalten	Parkleitsystem	26, 103	II	III	*

Neue Mobilität - Beschlossene Maßnahmen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
20	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Bahnhof	Kernstadt	Einführung Mobilitätsstation: u.a. Aufbau einer Mobilitätszentrale, angedockt an bestehende Institution z.B. DB-Schalter, Kiosk	Verknüpfung des Mobilitäts- und Informationsangebots, Förderung des Umweltverbunds, Reduzierung der Pkw-Wege, ausbaufähige Anbindung des Busliniennetzes an Bahnhof, insbesondere zu Randzeiten	Bahnhofsumfeld	21, 22, 23, 57, 59, 62, 64, 65, 109	II	III	** + U
50	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Bahnhof	Kernstadt	Verbesserte Abstimmung der Fahrpläne der Busse auf die Abfahrtszeiten des Schienenverkehrs am Bahnhof	Auf den verschiedenen Buslinien ist die Verknüpfung zum SPNV unterschiedlich gut abgestimmt, eine Abstimmung der Abfahrtszeiten auf den wichtigsten Haltepunkt ist notwendig	Bahnhofsumfeld	31, 49, 104, 139	II		** + U
60	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Einführung eines Car-Sharing-Systems ggf. mit Elektrofahrzeugen	Carsharing-Angebot schaffen, um Verzicht auf Privat-Pkw zu ermöglichen	Bahnhofsumfeld	13, 20, 21, 22, 23, 47, 59	II	III	** + U
61	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Einführung eines Bike-Sharing-Systems mit Fahrrädern und Pedelecs	Für Touristen autofreie Anreise attraktiver machen, Alternative für die letzte Meile zum Bus schaffen	Bahnhofsumfeld	13, 20, 21, 22, 23, 58	II	III	** + U
55	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Bahnhof	Kernstadt	Einführung eines P+R-Parktarifs, Kombination mit Bedingung des Besitzes eines ÖPNV-Tickets	Preisliche Attraktivierung der intermodalen Verknüpfung zwischen Nahmobilität und SPNV (Anbindung in die Metropolregion), aktuell unattraktives Preissystem auf Stundenbasis	Bahnhofsumfeld	26, 56	II		**
109	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Bahnhof	Kernstadt	Prüfung einer Überplanung des Bahnhofumfeldes insbesondere des P+R-Parkplatzes	Effizientere Nutzung des Areals, bspw. für Sharing-Angebote (Bike/Car) oder P+R/B+R	Bahnhofsumfeld	keine	II	II / III	**
47	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Ausweitung des Standortkonzeptes der Elektro-Ladesäulen, insbesondere an großen Parkplätzen und Bahnhof (P+R)	Flächendeckende Infrastruktur für Elektromobilität schaffen, sowohl für Kfz als auch für Pedelecs	Bahnhofsumfeld	13, 20, 21, 22, 23, 52, 59, 60, 61	I / II	II / III	* + U
149	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Kostenfreies Parken für Elektrofahrzeuge	Förderung der Elektromobilität	Parkleitsystem	keine	I / II	I	* + U

9.2 Weitere Maßnahmenempfehlungen

Fußverkehr - Weitere Maßnahmenempfehlungen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
107	Fußverkehr	Herstellung von Barrierefreiheit	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Bei Straßenumbaumaßnahmen behindertengerechter Umbau mit Blindenleitlinien und abgesenkten Bordsteinen in Kreuzungsbereichen (insbesondere im Bereich von ÖV-Haltestellen und im innerstädtischen Bereich)	Eigenständige Mobilität auch für Personen mit Handicap ermöglichen	Haltestellenattraktivierung	keine	III	II / III	**
119	Fußverkehr	Platzangebot für Fußgänger erhöhen	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Aufhebung von Gemeinsamen Geh- und Radwegen (Verkehrszeichen 240) prüfen, ändern zu Gehweg (Verkehrszeichen 239) in Kombination mit Radverkehr frei (Verkehrszeichen 1022-10)	Befahren der Straße für Radverkehr ermöglichen, so dass sportliche Fahrer höhere Geschwindigkeiten fahren und unsichere Fahrer getrennt vom Kfz-Verkehr fahren können. Platz und Sicherheit für Fußverkehr erhöhen.	Radverkehrshaupttrouten, Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen	74, 108	I	I	**
127	Fußverkehr	Herstellung von Barrierefreiheit	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Lichtsignalanlagen und Querungshilfen behindertengerecht umrüsten (Akustisches Signal, Absenkung Bordstein und Blindenleitlinien an Querungsstelle)	Eigenständige Mobilität auch für Personen mit Handicap ermöglichen		70, 80, 82, 83, 92, 93, 97, 133	I	II / III	**
128	Fußverkehr	Herstellung von Barrierefreiheit	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Durchführung von Blinden-Audits als Ergänzung zu Fußverkehrs-Checks	Eigenständige Mobilität auch für Personen mit Handicap ermöglichen	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen	74, 125	II	I	**
125	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Einsetzung Arbeitsgruppe Beschilderungssystem Fußverkehr	Konsistente und flächendeckende Beschilderung der Rad- und Fußgängertrouten, Verbesserung der Orientierung für Ortsfremde	Fußgängerhaupttrouten / Fußgängerquerungen	74, 108	I	I	*
100	Fußverkehr	Platzangebot für Fußgänger erhöhen	Neugasse	Kernstadt	Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in Richtung Westen zwischen Burgstraße und Gaustraße prüfen	Innerstädtischen Verkehr reduzieren		75	I	II	*
111	Fußverkehr	Fußwegenetz definieren und verbessern	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Einrichtung eines Hinweismanagementsystems für Schäden, Verunreinigungen etc. auf Geh- und Radwegen	Sicherheit und Komfort für alle Verkehrsteilnehmer verbessern, Kommunikation mit Verwaltung vereinfachen		74	II	I	*
126	Fußverkehr	Platzangebot für Fußgänger erhöhen	Holzweg	Seebach	Durchführung von Workshops im Rahmen des Konzeptes 'Beispielbare Stadt'	Einbeziehung von Kindern in die Verkehrsplanung zur Weiterentwicklung und Aufwertung freier Straßenflächen als öffentlich nutzbaren Raum		74	II	I	*

Radverkehr - Weitere Maßnahmenempfehlungen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
72	Radverkehr	Verbesserung des Fahrradparkens	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Installation von Radabstellanlagen an zentralen Plätzen (z.B. Stadtplatz, Römerplatz, Wurstmarkt) und großen ÖPNV-Haltepunkten (z.B. SPNV-Haltestelle Trift)	Sicherheit Fahrradparken erhöhen, Bad Dürkheim für Fahrrad-Tourismus attraktivieren		8	I	II	** + U
116	Radverkehr	Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Freigabe und Herrichtung bestimmter Wirtschaftswegen für den Radverkehr, nach Abstimmung: Beschilderung/Bodenmarkierungen, damit auch Ortsunkundige die Wege befahren können, regelmäßige Kontrolle und ggfs. Instandsetzung des Belags, Einrichtung von Beleuchtung prüfen	Attraktive Wegeführung über Wirtschaftswegen für Radverkehr nutzbar machen	Radverkehrshaupttrouten	105	II	II	** + U
124	Radverkehr	Radverkehr sichtbarer machen und Image verbessern	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Förderprogramm E-Bikes/Pedelecs; Informationsveranstaltungen, Verleihstation (Kooperation mit Gewerbe)	Steigerung der Attraktivität und Aufmerksamkeit des Radverkehrs.		13, 20, 21, 22, 23, 52, 61, 64	I	I / II	** + U
137	Radverkehr	Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Durchlässigkeit von Sackgassen für Radfahrer und Fußgänger korrekt beschildern (s. Radverkehrskonzept)	Verständlichkeit des Verkehrssystems für Ortsfremde verbessern		75	I	I	** + U
141	Radverkehr	Bestimmung eines Radwegenetzes mit einheitlichen Anforderungen an den Radwege-Entwurf	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Überregionale Radwegeverbindungen / -schnellwege fördern und prüfen	In Zusammenarbeit mit (über)regionalen Stellen (Kreis/Land) Verbesserung interkommunaler Verbindungen anstreben, wichtiger Faktor für Verlagerung von Wegen mit langen Distanzen		116	II		** + U
75	Radverkehr	Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung in Einbahnstraßen entsprechend Vorschlägen des Radverkehrskonzeptes prüfen, sowie begleitende Maßnahmen wie z.B. Hinweis auf "Rechts vor Links" durch Markierung und / oder Verkehrszeichen, z.B. Weinstraße Süd zwischen Leininger Straße und Philipp-Fauth-Straße	Direktheit der innerstädtischen Fahrradwege verbessern		5, 15, 96, 100	I	II	**
76	Radverkehr	Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern	Kurpark		Prüfung Durchfahrt Kurpark zwischen Wurstmarkt und Salinenstraße für den Radverkehr öffnen, ergänzende Beschilderung mit "Rücksicht hat Vorfahrt"-Schildern	Direktheit der Radwegeverbindung zwischen Wurstmarktplatz und Bahnhof stark verbessern	Radverkehrshaupttrouten	keine	III	I	**

orange markierte Maßnahmen wurden vom Bau- und Entwicklungsausschuss der Stadt Bad Dürkheim nicht diskutiert > weitere Maßnahmenempfehlungen des Planungsbüros PTV

schwarz markierte Maßnahmen wurden vom Bau- und Entwicklungsausschuss der Stadt Bad Dürkheim abgelehnt

Radverkehr - Weitere Maßnahmenempfehlungen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
105	Radverkehr	Bestimmung eines Radwegenetzes mit einheitlichen Anforderungen an den Radwege-Entwurf	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Beschilderung Radrouten: Ausschilderung von touristischen Zielen, Ortsteilen und umliegenden Gemeinden in Form von FGSV-Wegweisern flächendeckend entlang aller Hauptrouten (Lücken in der Beschilderung siehe Radverkehrskonzept). Beschilderung zentraler Kreuzungen im Radwegenetz entlang der Nebenrouten. Ergänzung durch Bodenmarkierungen (Pfeile+Piktogramm) entlang aller Routen um Radwegeführung zu verdeutlichen.	Komfort und Orientierung für Radverkehr erhöhen, Stadt für Fahrradtourismus attraktivieren	Radverkehrshaupttrouten	keine	I	I / II	**
117	Radverkehr	Radverkehr sichtbarer machen und Image verbessern	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Markierung von Fahrrad-Piktogrammen auf Straßen mit Fahrrädern im Mischverkehr, insbesondere entlang ehemals benutzungspflichtiger Radwege	Gemeinsame Führung von Rad und Kfz verdeutlichen; Akzeptanz von Radverkehr durch Kfz-Verkehr verbessern	Radverkehrshaupttrouten	75, 105, 123	I	I / II	**
131	Radverkehr	Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern	Mannheimer Straße	Kernstadt	Entfernung der Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges auf nördlicher Straßenseite zwischen Fußgängerzone und Kurpark; stattdessen "Gehweg, Radfahrer frei"	Sicherheit und Komfort für Fußgänger verbessern, indem Teil des Radverkehrs auf Straße verlagert wird.		66, 122	I	I	**
132	Radverkehr	Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern	Fronhof II	Fronhof	Freigabe der eigenständig geführten Fußwege für den Radverkehr (Beschilderung "Gehweg - Radfahrer frei")	Geringe Radverkehrsstärken, reines Wohngebiet - Verträglichkeit gegeben, um Zugang zu Fuß-/Radweg Richtung Bahnhof zu gewährleisten		keine	I	I	**
135	Radverkehr	Radverkehr sichtbarer machen und Image verbessern	Fuß- und Radweg entlang Seegraben	Bruch	Sanierung des nördlichen Geh- und Radweges im Bruch gemäß Radverkehrskonzept und Einrichtung Beleuchtung und Beschilderung durchgängig von Triftweg bis Ende des Geh- und Radweges am östlichen Ende des Gewerbegebiets	Sicherheit und Orientierung sicherstellen, um Verkehrsmittel Rad und Fuß für Besorgungen des täglichen Bedarfs zu attraktivieren (auch nach Dunkelheit und für Touristen bspw. des nahen Campingplatzes)		133, 134	I	II / III	**
142	Radverkehr	Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern	Kanalstraße, Wellsring, Im Nonnengarten, Chemnitzer Straße	Trift	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr in Tempo-30-Zonen (Benutzungspflicht entfernen, Gehweg beschildern mit "Gehweg, Radfahrer frei", s. Radverkehrskonzept)	Sicherheit und Direktkeit insb. für AlltagsRadfahrer verbessern, Komfort für Fußgänger verbessern		117, 119	I	I	**
123	Radverkehr	Radverkehr sichtbarer machen und Image verbessern	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Markierung der Radverkehrsanlagen in Einmündungs- und Kreuzungsbereichen, z.B. Kreisverkehr B 37 - Wurstmarkt	Sicherheit verbessern indem Aufmerksamkeit der Autofahrer für Radverkehr erhöht wird	Radverkehrshaupttrouten	117	I	I / II	**
81	Radverkehr	Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern	Mannheimer Straße	Kernstadt	Wartefläche für Radfahrer für Linksabbieger in Kurpark aus Mannheimer Straße auf Höhe Hausnummer 18-22 prüfen; Überführung des Radverkehrs aus Geh- und Radweg im Kurpark kommend auf Mannheimer Straße	Leicht nachvollziehbare Radwegeführung in Richtung Salinenstraße schaffen, sicheres Queren bei geringen Verlustzeiten ermöglichen.		130, 138	I	II	*
118	Radverkehr	Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern	Triftweg	Trift	im Fall von Einführung Tempo-30 Führung des Radverkehrs im Mischverkehr in Tempo-30-Zonen (Benutzungspflicht entfernen, Gehweg beschildern mit "Gehweg, Radfahrer frei", s. Radverkehrskonzept)	Wartezeiten an Knotenpunkten und Konflikte mit Fußverkehr für Radverkehr reduzieren		99	I	I	*
122	Radverkehr	Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern	Fronhofallee	Fronhof	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr; Beschilderung des bestehenden Rad-/Fußweges als "Gehweg, Radfahrer frei"	Sicherheit und Direktkeit für sportliche Radfahrer verbessern, Komfort für Fußgänger verbessern		keine	I	I	*
133	Radverkehr	Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern	Bruchstraße	Bruch	Umgestaltung Bruchstraße: Wegfall der Parkstände oder des Mittelstreifens (Voraussetzung für letzteres: Prüfung Verträglichkeit mit Schwerverkehr, Einrichtung von Querungshilfen), Herstellung attraktiver Seitenräume und Einrichtung eines Radweges in beide Richtungen	Attraktivierung des Gewerbegebiets auch für Fuß- und Radverkehr, insbesondere Verbesserung der Sicherheit aufgrund hohem SV-Anteil wichtig.		134, 135	II	II / III	*
134	Radverkehr	Direktheit der Radwegeverbindungen verbessern	Fuß- und Radweg entlang Seegraben	Bruch	Umgestaltung Zugänge zu Bruchstraße aus nördlichem Geh- und Radweg gemäß Radverkehrskonzept (Radwegeführung an Übergängen von Radweg auf Straße markieren)	Gewerbegebiet für Radverkehr attraktivieren		133, 135	I	II	*

Öffentlicher Nahverkehr - Weitere Maßnahmenempfehlungen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
30	Öffentlicher Nahverkehr	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Ausweitung des Angebots und Beschleunigung der Expresslinie RNV 9 prüfen	Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zum Auto auf Relationen nach MA/LU verbessern		keine	II		** + U
31	Öffentlicher Nahverkehr	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Verdichtung des Takts auf den städtischen Buslinien, Einführung eines erweiterten Mindeststandards (30 Minuten-Takt prüfen)	Durch verlässliches Grundangebot zwischen Kernstadt und Stadtteilen ÖV attraktivieren		49, 50, 104, 139, 143	II		** + U
49	Öffentlicher Nahverkehr	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Fahrplangestaltung mit regelmäßigem, merkbarem Takt			31, 104, 139	II		** + U
104	Öffentlicher Nahverkehr	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Einführung eines Mindestangebots auf den städtischen Buslinien in den Schwachverkehrszeiten und am Wochenende	Stadtteile durch verlässliches Grundangebot an die Kernstadt und den Bahnhof anbinden, um die Attraktivität des ÖV insgesamt zu verbessern		31, 49, 50, 139, 143	II	III	** + U
139	Öffentlicher Nahverkehr	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Anpassung des Bedienungszeitraums und der Fahrpläne der städtischen Buslinien an die des SPNV	Steigerung der Attraktivität im ÖPNV durch die Anbindung der Kernstadt und den Bahnhof mit Bussen in einem verlässlichen Grundangebot		31, 49, 50, 104	II		** + U

orange markierte Maßnahmen wurden vom Bau- und Entwicklungsausschuss der Stadt Bad Dürkheim nicht diskutiert > weitere Maßnahmenempfehlungen des Planungsbüros PTV
schwarz markierte Maßnahmen wurden vom Bau- und Entwicklungsausschuss der Stadt Bad Dürkheim abgelehnt

Öffentlicher Nahverkehr - Weitere Maßnahmenempfehlungen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
51	Öffentlicher Nahverkehr	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Neuanschaffung von Bussen mit alternativen CO ₂ -ärmeren Antriebstechnologien	Senkung der CO ₂ -Emissionen und des Schadstoffausstoßes		109	II	III	** + U
114	Öffentlicher Nahverkehr	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Fahrradmitnahme in RHB prüfen	Förderung der Multi- und Intermodalität.		keine	II	I	**
46	Öffentlicher Nahverkehr	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	Fronhof	Fronhof	Busanbindung Fronhof herstellen	ÖPNV Erschließung herstellen bevor Bewohner einziehen, um Änderung des Mobilitätsverhaltens bei Umzug zu ermöglichen		23	I		*
113	Öffentlicher Nahverkehr	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Durchbindung der Buslinie 485 bis nach Kaiserslautern prüfen	Attraktivität des ÖPNV auf Relation nach Kaiserslautern verbessern		keine	II		*
98	Öffentlicher Nahverkehr	Attraktivierung des Öffentlichen Nahverkehrs	Seebacher Straße	Seebach	Verlegung der Haltestelle Mozartstraße aus dem Einmündungsbereich in Richtung Nordosten	Verbesserung der Sichtbeziehung im Kreuzungsbereich, höhere Sichtbarkeit der Haltestelle / des ÖPNV	Seebacher Straße / Hammelstalstraße / Holzweg	keine	I	II	*

Fließender Kfz-Verkehr - Weitere Maßnahmenempfehlungen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
33	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Hammelstalstraße	Seebach	Einführung Tempo 30 (vorfabrtberechtigt)	Erhöhung der Verkehrssicherheit, da Radverkehr im Mischverkehr, eine bessere und sicherere Querbarkeit sowie durchgehendes und einheitliches Netz	Seebacher Straße / Hammelstalstraße / Holzweg	82	I	I	***
35	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Seebacher Straße	Seebach	Einführung Tempo 30 (vorfabrtberechtigt)	Erhöhung der Verkehrssicherheit, da Radverkehr im Mischverkehr, eine bessere und sicherere Querbarkeit sowie durchgehendes und einheitliches Netz	Seebacher Straße / Hammelstalstraße / Holzweg	2, 97	I	I	***
37	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Friedelsheimer Straße	Kernstadt	Einführung Tempo 30	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit in Erschließungsstraße mit angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen (u.a. Schule), Heraushalten von Durchgangsverkehr	Philipp-Fauth-Straße / Mannheimer Straße	39, 138	I	I	***
38	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Wasserhohl	Kernstadt	Einführung Tempo 30	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit in Erschließungsstraße, Heraushalten von Durchgangsverkehr	Philipp-Fauth-Straße / Mannheimer Straße	42, 138	I	I	***
99	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Triftweg	Trift	Einführung Tempo-30-Zone	Erhöhung der Verkehrssicherheit, eine bessere und sicherere Querbarkeit sowie durchgehendes und einheitliches Netz		118	I	I	***
138	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Weinstraße Süd, Mannheimer Straße, Philipp-Fauth-Straße	Kernstadt	Einführung Tempo 30 zwischen Amtsplatz und Mannheimer Straße bis Stadtverwaltung (vorfabrtberechtigt) prüfen	Sicherheit für Radverkehr im Mischverkehr erhöhen, Querbarkeit für Fußverkehr verbessern, Verringerung Lärm und Schadstoffausstoß durch Versteigung	Weinstraße Süd	66, 79, 80, 81, 130, 144	II	I	***
129	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Intensivierung von Geschwindigkeitskontrollen	Sicherstellung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.		140	I	I	**
5	fließender Kfz-Verkehr	Reduktion des vermeidbaren Verkehrs in der Innenstadt	Kaiserslauterer Str	Kernstadt	Weitere Prüfung der Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in Richtung Südosten / Innenstadt zwischen B 37 und Gaustraße, Reduktion des Schwerlastverkehrs wegen Produktionsverlagerungen der Winzergenossenschaft ist zu prüfen	Durch Neuordnung Parken und Verhinderung Begegnungsverkehr (evtl. zusätzliche flankierende Maßnahmen wie Pflanzkübel etc.) Platz für Fußverkehr und Sicherheitsgefühl erhöhen	Kaiserslauterer Straße	9, 10, 75	I	I	**
11	fließender Kfz-Verkehr	Reduktion des vermeidbaren Verkehrs in der Innenstadt	Römerstraße	Kernstadt	Prüfung Erweiterung der Fußgängerzone durch Schließung der Durchfahrt für den Kfz-Verkehr	Verringerung Verkehrsaufkommen am Stadtplatz und dadurch Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Stadtplatz	12, 66	III	I	**
16	fließender Kfz-Verkehr	Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer	Gaustraße	Kernstadt	Weitere Prüfung der Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in Richtung Süden zwischen Schillerstraße und Hans-Koller-Straße mit ergänzenden baulichen Maßnahmen zur Verbreiterung der Seitenräume und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	Verbesserung des Platzangebots und der Sicherheit für Fußgänger	Gaustraße	75, 90, 100	I	II	**
17	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Hans-Koller-Straße	Kernstadt	Maßnahmen der Verkehrsberuhigung durch Bildung von Fahrgassenversätzen, d.h. Markierung versetzter Parkstände in Längsaufstellung an beiden Fahrbahnrandem	Tatsächlich gefahrene Geschwindigkeiten senken		keine	I	I	**
40	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Fronhof	Fronhof	Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen (Verkehrszeichen 325) in Wohnstraßen / Stichstraßen	Straßenraum als öffentlichen Raum zum Spielen etc. erschließen		keine	I	I	**
42	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Wasserhohl	Kernstadt	Festlegung und Markierung von Parkständen am Fahrbahnrand, Bildung von Fahrgassenversätzen	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit in Erschließungsstraße		38, 138	II	I	**

orange markierte Maßnahmen wurden vom Bau- und Entwicklungsausschuss der Stadt Bad Dürkheim nicht diskutiert > weitere Maßnahmenempfehlungen des Planungsbüros PTV
schwarz markierte Maßnahmen wurden vom Bau- und Entwicklungsausschuss der Stadt Bad Dürkheim abgelehnt

Fließender Kfz-Verkehr - Weitere Maßnahmenempfehlungen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
79	fließender Kfz-Verkehr	Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer	Amtsplatz		Prüfung der Einrichtung eines Minikreisverkehrs anstelle der LSA am Amtsplatz	Entfall der Abbiegespuren, mehr Platz für Seitenraum, direktere und sicherere Querung für Rad- und Fußverkehr, Geschwindigkeitsreduktion Kfz. Schaffung einer optischen "Schwelle" zum innerstädtischen Gebiet mit reduzierter Fahrgeschwindigkeit aufgrund des eingeschränkten Platzangebots		138, 144	III	III	**
121	fließender Kfz-Verkehr	Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer	Kaiserslauterer Straße (West)		Verbreiterung des Seitenraums durch Verschmälerung der Fahrbahnbreite, westlich B37	Platzangebot für Fußgänger verbessern		keine	II	III	**
106	fließender Kfz-Verkehr	Reduktion des vermeidbaren Verkehrs in der Innenstadt	Kernstadt	Kernstadt	Prüfung der Einführung eines Lieferkonzeptes mit Bündelung von Lieferverkehren und Verlagerung der Letzten Meile auf Lastenräder	Motorisierten Lieferverkehr und damit lokale Schadstoffemissionen reduzieren		29	III	II / III	* + U
1	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Friedrich-Ebert-Straße	Grethen	Maßnahmen der Verkehrsberuhigung durch Bildung von Fahrgassenversätzen, d.h. Markierung versetzter Parkstände in Längsaufstellung an beiden Fahrbahnrandern	Reduktion der Fahrgeschwindigkeit, klarere Ordnung der Parkstände und Freihaltung der Seitenräume vom ruhenden Verkehr		41	I	I	*
78	fließender Kfz-Verkehr	Reduktion des vermeidbaren Verkehrs in der Innenstadt	Weinstraße Nord	Kernstadt	Einrichtung eines Grünpfeils für Rechtseinbieger an Kreuzung Weinstraße Nord / B 37 prüfen	Umfahrung der Kreuzung über Weinstraße Nord nach Osten und damit innerstädtischen Verkehr verringern		5	I	I	*
3	fließender Kfz-Verkehr	Reduktion des vermeidbaren Verkehrs in der Innenstadt	B 37, B 271		Weitere Optimierung der Signalanlagenprogramme prüfen	"Schleichverkehre" und damit vermeidbaren Verkehr aus der Innenstadt halten		keine	I	I	*
140	fließender Kfz-Verkehr	Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Erschließungsstraßen	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Installation weiterer digitaler Geschwindigkeitsanzeigen	Sicherstellung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.		129	I	I	*

Ruhender Kfz-Verkehr - Weitere Maßnahmenempfehlungen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
39	ruhender Kfz-Verkehr	Ordnung des Kfz-Parkens im öffentlichen Straßenraum	Friedelsheimer Straße		Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs auf die Fahrbahn mit Bildung von Fahrgassenversätzen	Seitenraum breiter, attraktiver und sicherer gestalten, fließenden Verkehr beruhigen		37	I	I	**
41	ruhender Kfz-Verkehr	Ordnung des Kfz-Parkens im öffentlichen Straßenraum	Im Röhrich	Grethen	Verbesserung der Parkstandsordnung mit Markierung der Parkstände auf der Fahrbahn und Bildung von Fahrgassenversätzen	Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten und Freihaltung der Seitenräume für Fußverkehr in reiner Erschließungsstraße		1	I	I	**
115	ruhender Kfz-Verkehr	Ordnung des Kfz-Parkens im öffentlichen Straßenraum	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs mit Markierung der Parkstände (zusätzlich zu vorgeschlagenen Maßnahmen an konkreten Orten)	Freihaltung von Mindestbreiten für den Fußverkehr im Seitenraum		1, 2, 10, 17, 39, 41, 42, 44, 130	I	II	**
4	ruhender Kfz-Verkehr	Ordnung des Kfz-Parkens im öffentlichen Straßenraum	Klaustal		Einrichtung von Halteverboten oder baulicher Elemente zur Verhinderung 'Zuparken' an Zufahrt zu Parkplatz prüfen	Sicherstellung der Freihaltung der Zufahrt ins Klaustal		keine	I	I	*

Neue Mobilität - Weitere Maßnahmenempfehlungen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
13	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Stadtplatz	Kernstadt	Implementierung von Elektroladesäulen für Pkw und Fahrrad, damit einhergehend Einrichtung von Parkständen nur für Elektrofahrzeuge	Elektromobilität attraktiver machen und im Bewusstsein verankern. In Kombination mit Pedelec-Ladesäule Attraktivierung der Stadt für Fahrrad-Tourismus.	Stadtplatz	22, 47, 60, 61, 64	I	II	** + U
21	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Wurstmarkt	Kernstadt	Einführung Mobilitätsstation	Förderung des Umweltverbunds, Reduzierung der Pkw-Wege		20, 22, 23, 58, 64	II	II / III	** + U
22	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Stadtplatz	Kernstadt	Einführung Mobilitätsstation: u.a. Etablierung von festen Stellplätzen für Car-Sharing	Verknüpfung des Mobilitäts- und Informationsangebots, Förderung des Umweltverbunds, Reduzierung der Pkw-Wege	Stadtplatz	13, 20, 21, 23, 64	II	II / III	** + U

orange markierte Maßnahmen wurden vom Bau- und Entwicklungsausschuss der Stadt Bad Dürkheim nicht diskutiert > weitere Maßnahmenempfehlungen des Planungsbüros PTV
schwarz markierte Maßnahmen wurden vom Bau- und Entwicklungsausschuss der Stadt Bad Dürkheim abgelehnt

Neue Mobilität - Weitere Maßnahmenempfehlungen

Nr	Thema	Leitlinie	Ort	Ortsteil	Maßnahme	Effekt	Schlüsselprojekt	Kombination	Umsetzungs- horizont	Kosten	Bewertung
23	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Fronhof	Fronhof	Einführung Mobilitätsstation: u.a. feste Stellplätze für Car-Sharing, Elektro-Ladesäulen, sowie Bike-Sharing in Verknüpfung mit Bushaltestelle	Neue Mobilitätsangebote in neuem Stadtteil erlebbar machen und Neubürger zu verändertem Mobilitätsverhalten motivieren		20, 21, 22, 46, 64	II	II / III	** + U
56	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Bahnhof	Kernstadt	Ausweitung der P+R-Parkfläche im direkten Bahnhofsumfeld, z.B. in 'Am Bahnhof' östlich Bahnhof in Richtung Rathaus prüfen	Attraktivierung der intermodalen Verknüpfung zwischen Nahmobilität und SPNV (Anbindung in die Metropolregion), Ausbau des Angebots für den Kfz-Verkehr	Bahnhofsumfeld	55	I	I	** + U
64	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Erstellung eines Stationskonzeptes für Mobilitätsstationen (Standorte, Ausstattung), z.B. Mobilitätsstation Campingplatz prüfen	Intermodalität vereinfachen, insbesondere für Freizeitverkehr attraktives nicht-motorisiertes Angebot schaffen		20, 21, 22, 23	I	II	**
48	Neue Mobilität	Förderung Ride-Sharing	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Mitfahrerbank an Verbindungsstraßen zu und von Stadtteilen sowie an zentralen Orten in der Kernstadt, z.B. Stadtplatz, sowie begleitende Informationsmaßnahmen	Unterstützung und Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadtteile zur Kernstadt		58	I	I	* + U
58	Neue Mobilität	Förderung Ride-Sharing	Wurstmarkt		Ausweisung eines Mitfahrerbereichs / -bank für Pendlerverkehre, sowie begleitende Informationsmaßnahmen	Vermeidung bzw. Reduktion von Kfz-Fahrten auf regelmäßigen langen Strecken		21, 48	II	I	* + U
62	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Ortsungebunden	Ortsungebunden	Umstellung des städtischen Fuhrparks auf Fahrräder und Fahrzeuge mit alternativen CO2-ärmeren Antriebstechnologien	Vorbildfunktion und Bewusstseins-schaffung, Multiplikatoreffekt		47	II	III	* + U
59	Neue Mobilität	Förderung der Intermodalität und Elektromobilität	Bahnhof	Kernstadt	Ausweisung von Parkständen für Car-Sharing	Voraussetzungen für Maßnahme 60 schaffen	Bahnhofsumfeld	20, 21, 22, 23, 47, 60, 64	II	I	*

orange markierte Maßnahmen wurden vom Bau- und Entwicklungsausschuss der Stadt Bad Dürkheim nicht diskutiert > weitere Maßnahmenempfehlungen des Planungsbüros PTV
schwarz markierte Maßnahmen wurden vom Bau- und Entwicklungsausschuss der Stadt Bad Dürkheim abgelehnt