

Mobilitätskonzept Alzey



Ergebnisbericht Zustandsanalyse

Darmstadt, November 2011

STETE PLANUNG

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Mobilitätskonzept Alzey

Ergebnisbericht Zustandsanalyse

Durchführung: Oktober 2010 bis Mai 2011

Auftraggeberin: Stadt Alzey

Bearbeitung: StetePlanung - Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65
D - 64285 Darmstadt
Telefon: +49-(0) 61 51 – 6 52 33
Fax: +49-(0) 61 51 – 66 20 35
E-Mail: kontakt@steteplanung.de
Internet: www.steteplanung.de

Dipl.-Ing. Gisela Stete
Dipl.-Ing. Katalin Saary
Dipl.-Ing. Stephanie Feuerbach

Verkehrserhebungen:

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3
63303 Dreieich

Telefon: +49 (0)6103 486298-4
Fax: +49 (0)6103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de

Dipl.-Ing. Mark Hofmann

Inhalt	Seite
1 Einführung	1
2 Fließender Motorisierter Individualverkehr MIV.....	2
2.1 Straßennetz und –infrastruktur / Verkehrsangebot.....	2
2.2 Erhebungen zur Verkehrsnachfrage und Verkehrsverteilung	3
2.3 Zusammenfassende Bewertung fließender MIV	6
3 Ruhender Motorisierter Individualverkehr	7
3.1 Parkraumangebot und Parkraumregelungen Innenstadt.....	7
3.2 Lage und Anbindung der Parkieranlagen	9
3.3 Erhebungen zur Parkraumnachfrage	10
3.4 Exkurs Obermarkt.....	17
3.5 Zusammenfassende Bewertung Ruhender Kfz-Verkehr	20
4 Öffentlicher Personennahverkehr	22
4.1 Busliniennetz und –infrastruktur.....	22
4.2 Fahrgastentwicklung.....	23
4.3 Erschließungsqualität	24
5 Radverkehr	25
5.1 Netzentwicklung und Qualitätsstandards	25
5.2 Radverkehrsangebot - Netz und -Infrastruktur	27
5.3 Zusammenfassende Bewertung Radverkehr	30
6 Fussverkehr	31
6.1 Untersuchungsmethodik und Qualitätsstandards.....	31
6.2 Fußwegenetz und fußläufige Erreichbarkeit Innenstadt	32
6.3 Zusammenfassende Bewertung Fußverkehr	35
7 Strassenräumliche Verträglichkeit	36
7.1 Untersuchungsmethodik	36
7.2 Kriterien und Kennwerte	37
7.3 Bewertung der Verträglichkeit.....	42
Anhang I: Steckbriefe der Strassenabschnitte	44

Abbildungen im Text:	Seite
Abbildung 2.1: Lage der Zählstellen	3
Abbildung 2.2: Tagesganglinie (6:00 - 19:00 Uhr) Römerstraße (B271) zwischen St. Georgen-Straße und Ernst-Ludwig-Straße (L409)	4
Abbildung 2.3: Tagesganglinie (6:00 - 19:00 Uhr) Ernst-Ludwig-Straße (L409) zwischen Römerstraße (B271) und Löwengasse	5
Abbildung 3.1: Lage der Parkierungsanlagen	9
Abbildung 3.2: Anbindung der Parkierungsanlagen	10
Abbildung 3.3: Übersicht Parkbereiche.....	11
Abbildung 3.4: Parkraumnachfrage Innenstadt – Parkscheibenregelung 1 h öffentl. Straßenraum.....	12
Abbildung 3.5: Parkraumnachfrage Innenstadt – Parkscheibenregelung 2 h öffentl. Straßenraum.....	13
Abbildung 3.6: Parkraumnachfrage Innenstadt - Parken gebührenpflichtig.....	14
Abbildung 3.7: Parkraumnachfrage Innenstadt - Tiefgarage Museum	14
Abbildung 3.8: Parkraumnachfrage Innenstadt - Parken ohne Regelung.....	15
Abbildung 3.9: Falschparken im öffentlichen Straßenraum.....	16
Abbildung 3.10: Parkraumnachfrage Innenstadt - Verteilung der Herkunft.....	17
Abbildung 3.11: Parkraumnachfrage Obermarkt – gebührenpflichtiges Parken	18
Abbildung 3.12: Parkraumnachfrage Obermarkt – Parken mit Parkscheibe	18
Abbildung 3.13: Parkraumnachfrage Obermarkt – mittlere Parkdauer	19
Abbildung 3.14: Verkehrserzeugung Parkplatz Obermarkt.....	20
Abbildung 5.1: Radverkehr - Wunschlinien zwischen Stadtteilen und Kernstadt.....	25
Abbildung 5.2: Radverkehr - Wunschlinien innerhalb der Kernstadt	25
Abbildung 5.3: Radwegenetz Rheinland-Pfalz - wegweisende Beschilderung,	28
Abbildung 6.1: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall) - Rotationsflächenbedarf von Personen mit Rollstuhl	32

Tabellen im Text:

Tabelle 3.1: Parkstände im Planungsgebiet nach Art der Regelung.....	8
Tabelle 5.1: Dimensionierung von Anlagen des Fuß- und Radverkehrs	26
Tabelle 7.1: Kennwerte für die Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeit.....	37
Tabelle 7.2: Grenzwerte der Umfeldverträgliche Verkehrsbelastung.....	38
Tabelle 7.3: Kennwerte für die städtebauliche und verkehrliche Verträglichkeit	40
Tabelle 7.4: Verträglichkeitsstufen	40
Tabelle 7.5: Straßenräumlichen Verträglichkeit - Problempunkte.....	41
Tabelle 7.6: Straßenräumlichen Verträglichkeit - Entlastungspunkte.....	41

Pläne im Anhang

Plan 2.1: Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßennetz nach RIN 2008

Plan 2.2: Straßennetz mit zulässigen Geschwindigkeiten - Kernstadt

Plan 2.3: Kfz-Verkehrsbelastung - nachmittägliche Spitzenstunde

Plan 2.4: Schwerverkehrsanteil - nachmittägliche Spitzenstunde

Plan 3.1: Parkraumangebot Innenstadt

Plan 4.1: Busliniennetz und Erschließung

Plan 5.1: Radverkehr - Netzkonzeption

Plan 5.2: Radverkehr - Art der Führung

Plan 5.3: Radverkehr - Bewertung

Plan 6.1: Untersuchungsgebiet Fußverkehr - Netzstruktur und Ziele

Plan 6.2: Fußverkehr – Bewertung der Erreichbarkeit der Innenstadt

Verwendete Regelwerke**Bundesanstalt für Straßenwesen**

Straßenraum und Verträglichkeit – Praxisnahes Verfahren zur Beurteilung von Verkehrsverlagerungen durch Verkehrsberuhigung, Forschungsberichte, Bergisch Gladbach 1991

Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen

Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen, R-FGÜ 2001

DIN 18030

Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Verträglichkeitsanalysen in der kommunalen Verkehrsplanung, Arbeitspapier Nr.41, 1996

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, Köln 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95, Köln 1995

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2001

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Leitfaden für Verkehrsplanung, 2001

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06, Köln 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Köln 1992/ Fortschreibung 2003

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung

Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Heft 42, Wiesbaden 2000

Straßenverkehrsordnung (StVO), Stand 1.12.2010**Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)**

Stand: 17. Juli 2009

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV Schriften, Heft 4, Köln 6/2001

Abkürzungen / Glossar

DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr (Kfz/24h)
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA 95	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 95
FGÜ	Fußgängerüberweg
FG-Zone	Fußgängerzone
FSA	Fußgängerschutzanlage
HVS	Hauptverkehrsstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
KRAD	Kraftrad
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NMV	Nichtmotorisierter Verkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
Pkw-E	Pkw-Einheiten
RASt 06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RV	Radverkehr
Sph	Spitzenstunde
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SV	Schwerverkehr
UG	Untersuchungsgebiet
VB	verkehrsberuhigter Bereich
V _{zul}	zulässige Höchstgeschwindigkeit

1 EINFÜHRUNG

Die Stadt Alzey ist geprägt durch ihre Funktion als Mittelzentrum in der Region und darüber hinaus durch ihren äußerst reizvollen Landschaftsraum. Verkehrlich bedeutet dies jedoch einen kontinuierlichen Zuwachs insbesondere im Kfz-Verkehr. Dies hat auch in Alzey eine Vielzahl von Problemen zur Folge: die Wohnbevölkerung wird zunehmend durch Lärm und Abgase belastet, vor allem Fußgänger, Radfahrer, Kinder und ältere Menschen leiden darunter. Die Chancengleichheit aller Verkehrsarten, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, die Qualität des Wohnumfeldes, die soziale Brauchbarkeit des Straßenraums und das Stadtbild sind teilweise durch übermäßigen Kraftfahrzeugverkehr stark beeinträchtigt.

Die Stadt Alzey hat diese Problematik erkannt und plant die zielgerichtete Steuerung der weiteren Verkehrsentwicklung. Hierzu soll ein Mobilitätskonzept mit Schwerpunkt Innenstadt erstellt werden, das unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel ein integriertes Gesamtkonzept zur sicheren, stadt- und umweltverträglichen Verkehrsentwicklung liefert. Zielhorizont ist das Jahr 2020.

Das Mobilitätskonzept soll hierbei den Rahmen dafür setzen, wie das Verkehrsgeschehen in Alzey in den kommenden 10 Jahren zu gestalten ist, um die vereinbarten Ziele zu erreichen. Es soll zum einen die kommunale Verkehrspolitik längerfristig ausrichten und Weichen stellen für räumliche und sektorale Teilplanungen. Vor allem aber sollen Entscheidungsgrundlagen nachvollziehbar aufgearbeitet und Handlungsspielräume aufgezeigt werden, um der Bevölkerung und der ansässigen Wirtschaft Gewissheit über die kommunalen Absichten der zukünftigen Entwicklung zu verschaffen.

Der vorliegende Bericht enthält die wesentlichen Ergebnisse der ersten Bearbeitungsphase, der Zustandsanalyse. Hier werden die strukturellen und räumlichen Rahmenbedingungen des Verkehrs sowie die Methodik und die Ergebnisse von durchgeführten Verkehrserhebungen erläutert. Die Bewertung der gegenwärtigen Situation in Alzey erfolgt in einem integrierten Ansatz, der Fragen der Verkehrsqualität ebenso einbezieht wie die Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft.

Einen Schwerpunkt bei der Zustandsanalyse bildet der ruhende Verkehr, dessen Angebot bzw. die geplanten Veränderungen zu intensiven und kontroversen Diskussionen in der Stadt geführt haben und die letztendlich Auslöser für die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts waren.

Die Bearbeitung der Zustandsanalyse erfolgte als diskursiver Prozess, in den die projektbegleitende Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung eingebunden waren. Die Ergebnisse sind wichtige Grundlage für die Formulierung von Entwicklungszielen für die Stadt Alzey sowie die Entwicklung von Konzepten und Maßnahmen.

2 FLIESENDER MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR MIV

2.1 Straßennetz und –infrastruktur / Verkehrsangebot

Plan 2.1: Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßennetz nach RIN 2008

Plan 2.2: Straßennetz mit zulässigen Geschwindigkeiten - Kernstadt

Im Rahmen der Zustandsanalyse wurde das Straßennetz - differenziert nach der Bedeutung der einzelnen Netzelemente für den Kfz-Verkehr - und die Verkehrsführung aufgenommen. Ebenfalls aufgenommen wurden die geltenden Geschwindigkeitsregelungen.

Alzey ist über die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Autobahnen BAB 61 und BAB 63 mit jeweils direkten Anschlüssen sowie über die B 271 gut an das Fernverkehrsstraßennetz angebunden. Die umliegenden Stadtteile sind über Landes- und Kreisstraßen direkt erreichbar. Über die Landesstraßen L 401 Richtung Süden, Kaiserslautern und die L 409 Richtung Westen, Bad Kreuznach bestehen weitere wichtige Verbindungen ins Umland. Die durch die Kernstadt von Alzey führenden Bundes- und Landesstraßen haben überregionale Bedeutung für den Kfz-Verkehr, d.h. hier verlaufen Verkehre, die nicht nur auf Alzey bezogen sind, sondern die umliegenden Zentren miteinander verbinden.

Das innerörtliche Straßennetz setzt sich zusammen aus Hauptverkehrsstraßen, Erschließungsstraßen und Anliegerstraßen. Die Hauptverkehrsstraßen (HVS) sind die klassifizierten Bundes- und Landstraßen. Wichtige Erschließungsstraßen sind zudem die Hospitalstraße-Ostdeutsche Straße, die Bahnhofstraße und der Straßenzug Am Herdry-Theodor-Heuss-Ring.

Die Straßen sind in der Regel 2-spurig ausgebaut. Die Fahrbahnbreiten auf den Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen sind sehr unterschiedlich und entsprechen nicht in allen Abschnitten den Vorgaben aus den technischen Regelwerken für den Begegnungsfall Lkw/ Lkw von 6,35 m bei Tempo 50. Schmäler ist die nutzbare Fahrbahnbreite in der Weinrufstraße, der Ernst-Ludwig-Straße und der Klosterstraße-Ostdeutsche Straße, hier liegt die nutzbare Fahrbahnbreite bei max. 6,00 m, die Begegnung Lkw/ Lkw ist dann gemäß den Richtlinien nur bei verminderter Geschwindigkeit (Tempo 30) möglich..

Die Regelgeschwindigkeit in den klassifizierten Ortsdurchfahrten und auf allen HVS beträgt 50 km/h. Auch in den meisten Wohnstraßen der Stadt Alzey beträgt die Regelgeschwindigkeit 50 km/h. Tempo 30- Zonen sind nur punktuell eingeführt. In den engeren Straßen der Altstadt, aber auch in einigen Wohngebieten sind Verkehrsberuhigte Bereiche (Z325 StVO) eingerichtet.

In der Kernstadt sind viele der Altstadtstraße als Einrichtungsstraßen ausgewiesen.

Innerhalb von Alzey sind die Verkehrsströme des motorisierten Kfz-Verkehrs nur an zwei Kreuzungen mittels Lichtsignalanlage gesteuert:

- KP Bahnhofstraße/ Am Damm
- KP Weinrufstraße/ Antoniterstraße

Die übrigen Knotenpunkte des Hauptverkehrsstraßennetzes wurden in den vergangenen Jahren sukzessive zu Kreisverkehrsplätzen umgebaut. Hinzu kommen an den Hauptverkehrsstraßen in regelmäßigen Abständen Fußgängersignalanlagen.

2.2 Erhebungen zur Verkehrsnachfrage und Verkehrsverteilung

Plan 2.3: Kfz-Verkehrsbelastung - nachmittägliche Spitzenstunde

Plan 2.4: Schwerververkehrsanteil - nachmittägliche Spitzenstunde

2.2.1 Methodik

Um Aussagen zu den heutigen Verkehrsbelastungen und der Verteilung des Kfz-Verkehrs im Straßennetz treffen zu können, wurden an den wichtigsten Knotenpunkten Verkehrszählungen durchgeführt bzw. vorliegende Zähldaten aus den Vorjahren des Landesamtes für Mobilitätsmanagement ausgewertet. Aussagen zu den Anteilen von Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen waren nicht erforderlich, da in den kommenden 10 Jahren, d.h. während der Geltungsdauer des Mobilitätskonzepts keine Straßennetzergänzungen zu erwarten sind, auf die Kfz-Verkehre verlagert werden können, die heute die Kernstadt und die Stadtteile belasten.

Aussagen zu Verkehrsbelastungen und die Verteilung der Verkehrsströme können für die folgenden Knotenpunkte und die zuführenden Straßenquerschnitte getroffen werden:

- Berliner Straße / Nibelungenstraße (Zählung 03/2008)
- Berliner Straße / Mainzer Straße (Zählung 11/2011)
- Weinrufstraße / Bahnhofstraße (Zählung 11/2011)
- Bahnhofstraße / Spießstraße (Doppelknoten) (Zählung 11/2011)
- Ernst-Ludwigstraße / Römerstraße (Zählung 11/2011)
- Römerstraße / Nibelungenstraße (Zählung 06/2008)
- Nibelungenstraße / Ostdeutsche Straße (Zählung 11/2011)

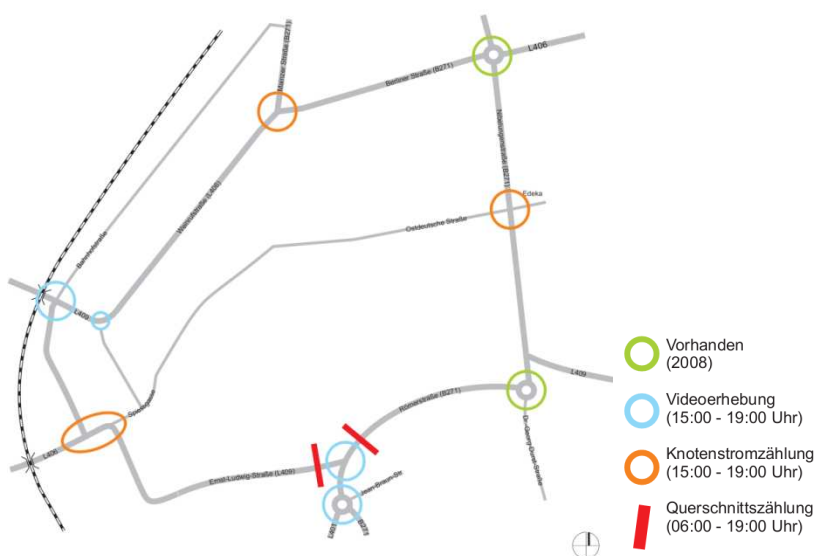


Abbildung 2.1: Lage der Zählstellen

Die eigenen Zählungen in 2011 wurden - organisiert, betreut und ausgewertet vom Büro T+T Verkehrsmanagement - an einem repräsentativen Werktag im November `10 außerhalb von Schulferien durchgeführt. Erhoben wurden alle Verkehrsströme in der nachmittäglichen Spitzenstundengruppe zwischen 15 und 19 Uhr in Viertelstundenintervallen, differenziert nach Fahrzeugarten (Pkw, Lfz, Lkw/Bus, LZ, Fahrrad). In dieser Stundengruppe treten erfahrungsgemäß die höchsten Verkehrsbelastungen auf, da sich hier der rückfließende Berufsverkehr, der Einkaufsverkehr und sonstige Versorgungsverkehre sowie der Freizeitverkehr überlagern.

Zusätzlich wurde am Knotenpunkt Römerstraße (B 271)/ Ernst-Ludwig-Straße mittels Videokameras das Verkehrsgeschehen zwischen 6 und 19 Uhr aufgezeichnet, um die zeitliche Verteilung des Kfz-Verkehrs über den Tag bestimmen zu können. Damit lassen sich zum einen die Annahmen zur Lage der Spitzenstunde (nachmittags) verifizieren, zum anderen können Aussagen zur Lage der Morgenspitze getroffen werden.

2.2.2 Ergebnisse der Erhebungen

Die Ergebnisse der Videoaufzeichnungen bestätigen, dass die höchsten Verkehrsbelastungen am Nachmittag auftreten (1.380 Kfz/h zwischen 15:30 und 16:30 Uhr am KP Römerstraße/ Ernst-Ludwig-Straße). Die Morgenspitze ist weniger stark ausgeprägt und lag am untersuchten KP bei ca. 950 Kfz/h zwischen 7:15 bis 8:15 Uhr.

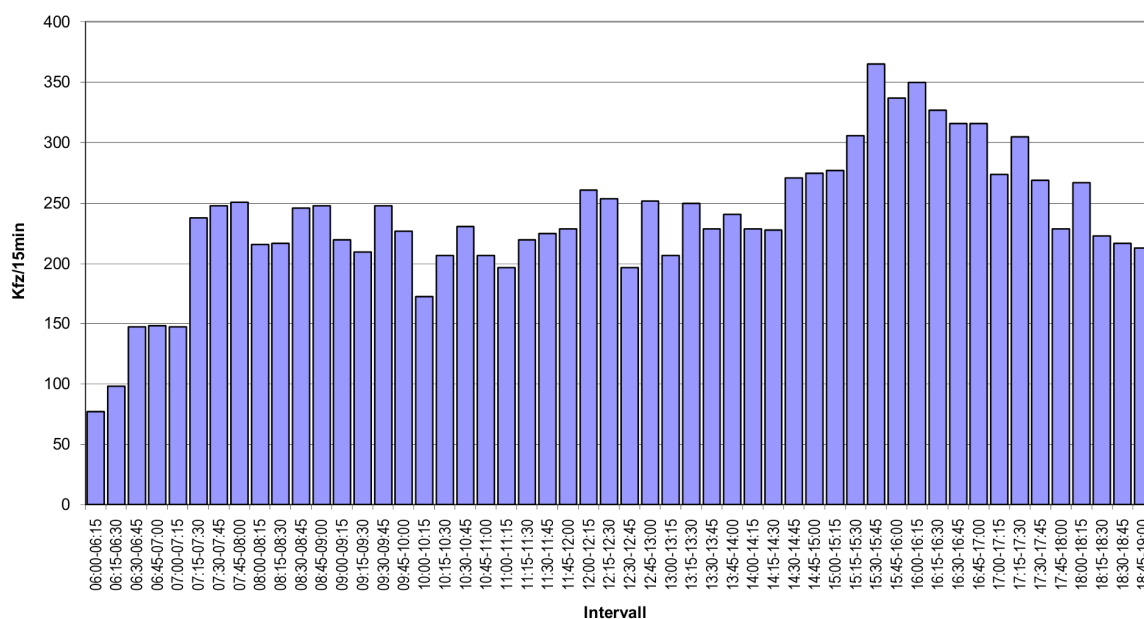


Abbildung 2.2: Tagesganglinie (6:00 - 19:00 Uhr) Römerstraße (B271) zwischen St. Georgen-Straße und Ernst-Ludwig-Straße (L409)

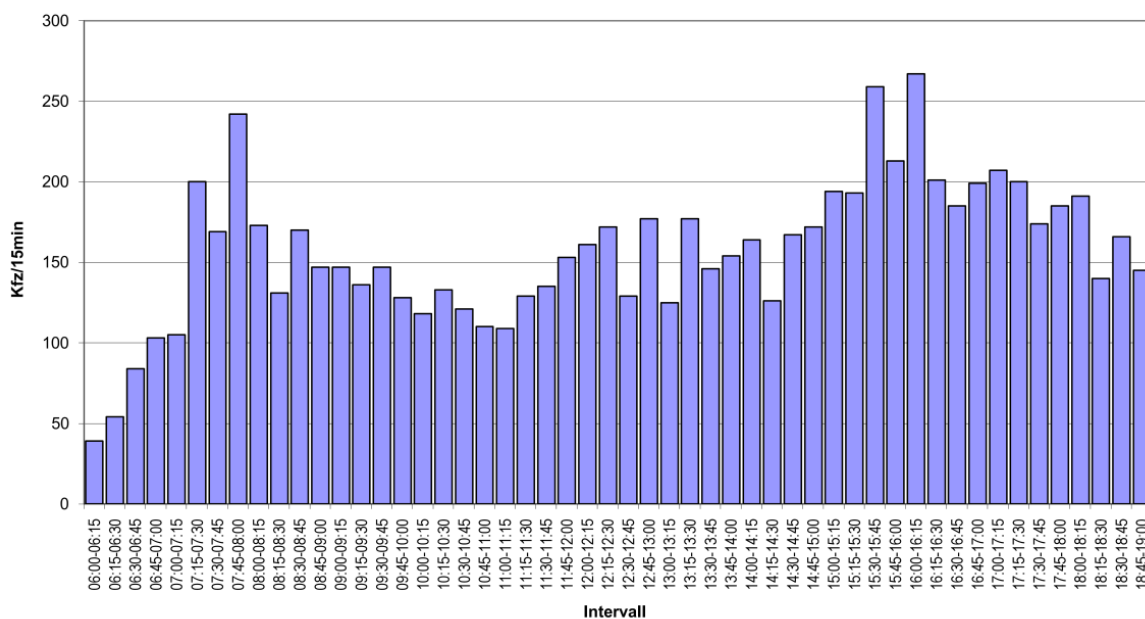


Abbildung 2.3: Tagesganglinie (6:00 - 19:00 Uhr) Ernst-Ludwig-Straße (L409) zwischen Römerstraße (B271) und Löwengasse

Aus den Knotenpunktzählungen (4-Stunden-Belastungen) konnte für die wichtigsten Knotenpunkte die genaue Lage der jeweiligen Spitzenstunde ermittelt und mit Hilfe der in den Regelwerken empfohlenen Faktoren auf die Tagesbelastung hochgerechnet werden.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen zeigen:

- Die Verkehrsbelastungen korrespondieren weitestgehend mit der Bedeutung/ Klassifizierung der Straßen im Netz, d.h. je größer die Bedeutung der Straße desto höher die Verkehrsbelastungen. Besondere Bedeutung hat dabei die L 406 aus Richtung Osten (Schafhausen, BAB-Anschluss, Gewerbegebiet, Einkaufsmärkte), hier überlagern sich die Kfz-Belastungen der Ein- und Auspendler mit dem Ziel- und Quellverkehr zum Gewerbegebiet. Die Querschnittbelastung liegt bei hochgerechnet 22.500 Kfz/24h.
- Die Belastung durch Schwerverkehr (Lkw und Lastzüge) während der nachmittäglichen Spitzenstunde ist sehr gering und liegt bei ca. 2%. Am stärksten durch Schwerverkehr belastet ist die B 271, hier beträgt der richtungsbezogene Anteil von Süden nach Westen 2,1 - 2,6%. In der Berliner Straße wurden im Querschnitt 15 Lkw und Lastzüge während der nachmittäglichen Spitzenstunde gezählt.

Die Kfz-Verkehrsbelastungen auf dem Innenstadtring stellen sich wie folgt dar:

- Berliner Straße (B 271): 17.200 Kfz/24h
- Nibelungenstraße (B 271): 16.100 Kfz/24h
- Römerstraße (B 271): 15.400 Kfz/24h
- Ernst-Ludwig-Str., Friedrichstr., Bahnhofstr. und Weinrufstr.: 9.900 - 12.000 Kfz/24h

Des Weiteren ist festzuhalten:

- Die Hospitalstraße-Ostdeutsche Straße als zentrale Erschließungsstraße in der Innenstadt - insbesondere für die Parkieranlagen - ist noch mit 8.900 Kfz/24h belastet.
- Die höchsten Verkehrsbelastungen (nachmittägliche Spitzenstunde) treten als Systemspitze zwischen 16:15 und 17:15 Uhr auf. Sie verschiebt sich an manchen Knotenpunkten um 15-30 Minuten. Ausnahme ist der Knotenpunkt Römerstraße (B271)/Ernst-Ludwig-Straße (L409), hier liegt die nachmittägliche Spitzenstunde zwischen 15:30 - 16:30 Uhr. Ursache hierfür könnte das nahegelegene Schulzentrum sein, das über die Römerstraße angebunden ist.
- Die hohen Verkehrsbelastungen haben Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte, was in Spitzenzeiten zu Überlastungen führen kann, wobei die Umwandlung von Lichtsignalgeregelten Knotenpunkten in Kreisverkehre den Verkehrsablauf insgesamt verbessert hat.
- Die Verteilung der Verkehrsströme verdeutlichen die Wichtigkeit des Innenstadtrings für den Kfz-Verkehr, auf ihm verkehrt der Hauptanteil des Kfz-Verkehrs.

2.3 Zusammenfassende Bewertung fließender MIV

Alzey ist gut an das überregionale Straßennetz (BAB, Bundes- und Landesstraßen) angebunden bzw. ist innerstädtisch mit klassifizierten Straßen gut erschlossen. Dies führt allerdings zu hohen Verkehrsbelastungen insbesondere am Innenstadtring, der angesichts der 2-spurigen Querschnitte während der Spitzenstunden an Leistungsfähigkeitsgrenzen stößt. Hier hat der Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs beigetragen.

Die höchsten Verkehrsbelastungen treten nachmittags auf, wenn sich der rückfließende Berufsverkehr mit dem Besorgungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr überlagert.

Der Ausbaustandard einzelner Hauptverkehrsstraßen entspricht nicht immer ihrer derzeitigen Bedeutung bzw. korrespondiert nicht mit der angeordneten Höchstgeschwindigkeit.

Die im Straßennetz geltenden Höchstgeschwindigkeiten von Tempo 50 auch außerhalb des Hauptverkehrs- und Sammelstraßennetzes lässt die Funktion von Wohnstraßen auch als Orte von Aufenthalt und Kommunikation nicht im erwünschten Maß zur Geltung kommen. Alzey hat die Möglichkeit nur für wenige Bereiche genutzt, die in der StVO vorgesehenen Tempo 30-Zonen auszuweisen. Allerdings ist die Ausweisung von Verkehrsberuhigten Bereichen hervorzuheben, die die Aufenthalts- und Sozialfunktion des öffentlichen Straßenraums stärken und eine der Wohnfunktion angepasste langsame Kfz-Geschwindigkeit bewirken.

3 RUHENDER MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

3.1 Parkraumangebot und Parkraumregelungen Innenstadt

Plan 3.1: Parkraumangebot Innenstadt

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde das derzeitige Angebot an Parkmöglichkeiten in der Kernstadt innerhalb des Innenstadtrings aufgenommen, ergänzt um den Bereich zwischen Weinrufstraße und DB-Anlagen.

Aufgenommen wurden alle Angebote im öffentlichen Straßenraum und auf öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen (Parkplätze und Tiefgaragen). Nicht berücksichtigt sind Parkmöglichkeiten auf Privatflächen, z.B. private Kunden - oder Mitarbeiterstellplätze. Bei der Aufnahme des Angebots wurde differenziert nach der Art der Parkregelung (z.B. bewirtschaftet oder unbewirtschaftet), ebenfalls aufgenommen wurden die verkehrsrechtlichen Regelungen wie z.B. Halte- und Parkverbote.

Im Untersuchungsgebiet stehen insgesamt 1.450 Parkstände zur Verfügung, von denen fast die Hälfte (649 P) auf größeren Parkierungsanlage angeboten werden:

- Obermarkt: 76 + 18 = 94 P
- Stadthalle: 92 P
- Zentrum/Ostdeutsche Straße: 132 P
- Museum: oberirdisch 49 P
Tiefgarage 169 P
- Hinter der Post: 49 P
- Friedrichstraße: 64 P



Die bewirtschafteten Parkierungsanlagen sind in ein statisches Parkleitsystem integriert.

In Tabelle 3.1 ist die Anzahl der Parkstände differenziert nach den verschiedenen verkehrsrechtlichen Regelungen dargestellt. Danach sind die 1.450 Parkstände im Untersuchungsgebiet fast zu 50% als gebührenpflichtige Parkstände ("Parkticket") ausgewiesen. Den mit 28% nächstgrößeren Anteil nehmen die, mit unterschiedlichsten Geltungsdauern beschilderten, Parkstände mit Parkscheibe ein. Dies sind ca. 400 Parkstände. Weitere Parkstände im öffentlichen Straßenraum sind mit Parkausweisen für Bewohner (10%) bzw. ohne besondere Regelungen (11%) ausgewiesen.

Die Parkstände für Bewohner mit Parkausweis finden sich hauptsächlich in den vielen kleineren Gassen und Straßen der Altstadt. Es sind in Alzey allerdings noch keine sogenannten Bewohnerparkzonen eingerichtet, welche das Parken mit Bewohnerparkausweisen in laut Straßenverkehrsordnung definierten „Zonen“ regeln.

Das Parkraumangebot im Planungsgebiet wird komplettiert durch weitere Parkstände für Taxen, Busse, Motorräder und Behinderte (ca. 40).

Art der Regelung	Anzahl
Busparken mit Ticket	3
Parkausweis	150
Motorrad	2
Ohne Regelung	157
Behindertenparkstände	25
Parkscheibe 1 Std.	260
Parkscheibe 2 Std.	137
Parkscheibe 0,5 Std.	2
Parkticket	705
Taxi	9
Summe	1.450

Tabelle 3.1: Parkstände im Planungsgebiet nach Art der Regelung

Hinsichtlich der Regelungen ist festzustellen, dass im Planungsgebiet eine Vielzahl von unterschiedlichen Parkregelungen besteht:

- unregelmäßiges Parken,
- Parken mit Parkausweis,
- gebührenpflichtiges Parken mit Parkticket,
- Parken mit Parkscheibe 2h mit unterschiedlichen Geltungszeiträumen,
- Parken mit Parkscheibe 1h mit unterschiedlichen Geltungszeiträumen,
- Parken mit Parkscheibe 0,5h,
- Kundenparkplätze während der Geschäftszeiten,
- Behindertenparkstände,
- Parkstände für Taxi, Motorrad, Bus.

Die einzelnen Parkregelungen sind über das gesamte Planungsgebiet verteilt. Festzustellen ist, dass die Geltungsdauern der Parkscheibenregelungen kürzer werden, je dichter die Parkstände an der Fußgängerzone und den anliegenden Geschäften liegen. Hier soll offensichtlich das Kurzzeitparken gefördert werden. In den weiter abseits liegenden „Randbereichen“ des Planungsgebietes finden sich die höheren Parkdauern sowie die „freien“ Parkstände im öffentlichen Straßenraum ohne jegliche Regelung.

Bis auf den Parkplatz Friedrichstraße (ohne Regelung) sind alle im Planungsgebiet befindlichen Parkieranlagen/ Parkplätze gebührenpflichtig. Hinzu kommt die Ruprechtstraße (von Sickingerstraße bis Am Berg) als einzige Straße im öffentlichen Straßenraum mit Parkticket-Pflicht.

Die Parktickets sind in der Regel werktags von 8-18h und samstags von 8-14h zu lösen. Die Parkgebühren sind innerhalb des gesamten Planungsgebietes einheitlich geregelt. Pro angefangener Stunde kostet das Parken 0,50 €, die Höchstgebühr (Tagesticket) beträgt lediglich 5,00 €.

3.2 Lage und Anbindung der Parkieranlagen

Bezogen auf den Roßmarkt als zentralen Platz in der Fußgängerzone liegen die Parkieranlagen - mit Ausnahme der Friedrichstraße und Hinter der Post - in einer Entfernung von unter 300m, was (bei normaler Gehgeschwindigkeit) einem Fußweg ca. 3 Minuten entspricht.

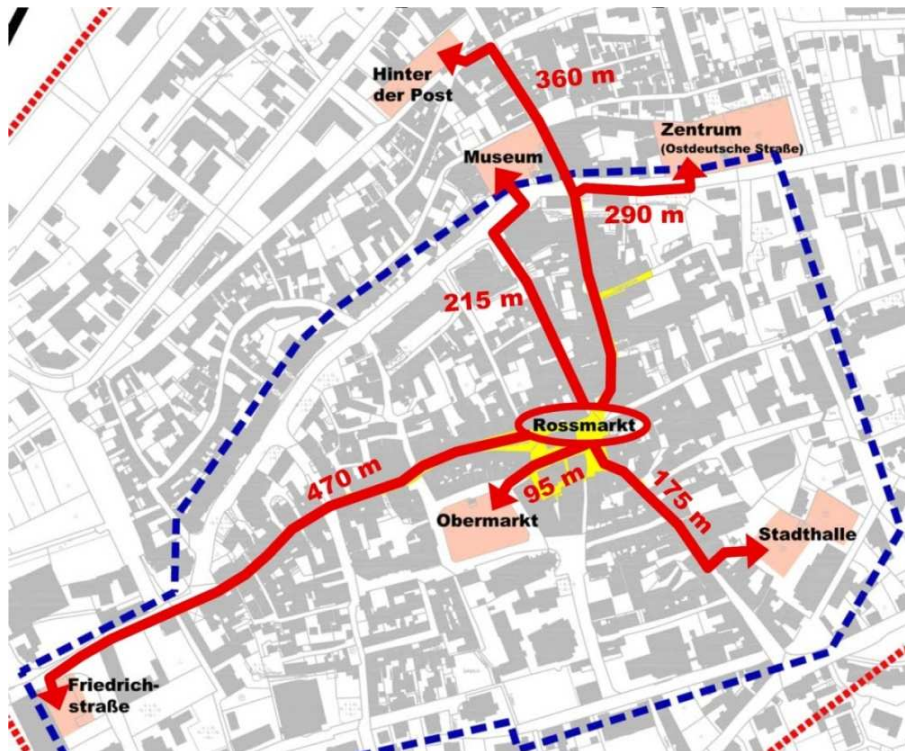


Abbildung 3.1: Lage der Parkieranlagen

Der Obermarkt weist mit einer Entfernung von ca. 95m zwar die geringste Wegestrecke zum Rossmarkt auf, zur Stadthalle sind es jedoch lediglich ca. 80m weiter zu Fuß zu gehen, was insbesondere für Kunden und Besucher der Fußgängerzone ein von der Entfernung her attraktives Angebot darstellt.

Die Parkieranlage Friedrichstraße bietet sich aufgrund der weiteren Entfernung zur Fußgängerzone weniger als Standort für den Einkaufs- und Besucherverkehr, sondern in erster Linie für Beschäftigte der Innenstadt an, denen längere Fußwege vom Parkplatz zu ihrer Arbeitsstelle zuzumuten sind.

Die meisten Parkieranlagen sind auf kurzem Weg an den Innenstadtring bzw. den als Sammelstraße fungierenden Straßenzug Hospitalstraße-Klosterstraße-Ostdeutsche Straße angebunden, auch wenn die Ausfahrt vom Parkplatz Museum über die Antoniterstraße nicht optimal geregelt ist.

Ausnahme ist der Obermarkt, der über vielerlei Straßenverbindungen an- bzw. abfahrbar ist. Gerade die Zu- und Abfahrten über die Altstadtgassen Spießgasse, Selzgasse, An der Zehntscheune sowie im weiteren Verlauf der Löwengasse sind aufgrund ihrer Flächengegebenheiten, der dort ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereiche sowie der engen Alt-

stadtbebauung für eine Anbindung eines Parkplatzes wie dem Obermarkt mit fast 100 Parkständen nicht geeignet. Die Anbindung über die Bleichstraße ist dagegen eher geeignet. Auch wenn der Weg zur nächsten Hauptverkehrsstraße im Vergleich zu anderen Parkplätzen weiter ist, erscheint dies als die bessere Anbindung.

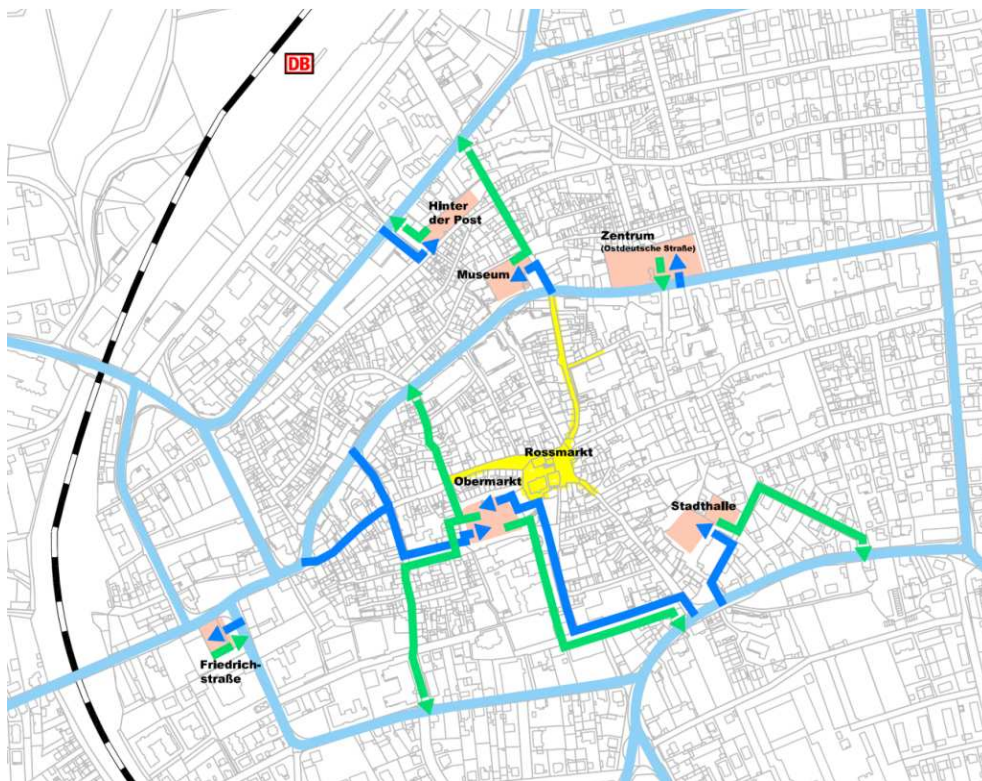


Abbildung 3.2: Anbindung der Parkierungsanlagen

3.3 Erhebungen zur Parkraumnachfrage

3.3.1 Methodik

Die Erhebung der Parkraumnachfrage beschränkte sich auf alle Parkierungsanlagen im Untersuchungsgebiet und auf Parkstände im öffentlichen Straßenraum rund um die Fußgängerzone und die Einkaufsbereiche der Innenstadt. Abgegrenzt wird das Erhebungsgebiet im Norden durch Spießgasse, Hospitalstraße und Klosterstraße. Im Westen und Osten bilden Friedrichstraße, Spießgraben und Kästrich die Grenze. In Richtung Süden wurde bis An der Hexenbleiche und Bleichstraße erhoben. Damit waren insgesamt ca. 810 Parkstände in die Erhebung einbezogen.

Die Erhebung zur Ermittlung der Parkraumnachfrage wurde in der 46. KW 2010 an einem repräsentativen Donnerstag (18.11.2010) durchgeführt. Es wurde zu drei unterschiedlichen Tageszeiten erhoben. Damit kann eine - wenn auch grobe - Differenzierung nach Nutzergruppen vorgenommen werden.

Erhoben wurde:

- nachts zwischen 4:00h und 5:00h (Nachfrage Bewohner)
- vormittags zwischen 10:00h und 11:00h (Nachfrage Bewohner, Halb- und Ganztagsbeschäftigte, Patienten, Kunden und Besucher (Einkaufsverkehr))
- nachmittags zwischen 16:00h und 17:00h (Nachfrage Bewohner, Ganztagsbeschäftigte, Kunden und Besucher (Einkaufsverkehr), Freizeitverkehr)

Notiert wurden alle abgestellten Fahrzeuge, wobei vermerkt wurde, ob sie auf einem ausgewiesenen Parkstand/Parkplatz oder im öffentlichen Straßenraum (z.B. am Fahrbahnrand) oder regelwidrig (z.B. im Halteverbot) abgestellt waren.

Am Obermarkt wurden zusätzlich auf allen Parkständen (mit Parkscheibe geregelte Parkstände im öffentlichen Straßenraum und Parkstände mit Parktickets auf dem Platz) über 12 Stunden während der Hauptgeschäftszeiten (8 bis 20 Uhr) alle hier geparkten Fahrzeuge über eine Kennzeichenerfassung in 30-Minuten-Intervallen erfasst. Damit können differenzierte Aussagen z.B. zur Parkdauer und zum Umschlag der Parkstände getroffen werden. Möglich ist damit auch eine Abschätzung des durch den Parkplatz Obermarkt erzeugten Verkehrsaufkommens.

3.3.2 Ergebnisse der Erhebungen

Zur besseren Übersichtlichkeit wurde das Erhebungsgebiet in drei Bereiche eingeteilt, welche sich mit ihrer Farbgebung auch in den folgenden Diagrammen wiederfinden. Der Bereich „Norden“ (rot) beinhaltet alle Parkstände oberhalb der Spießgasse. Alle Parkstände südlich der Spießgasse wurden in die Bereiche „Südwest“ (grün) und „Südost“ (blau) eingeteilt. Die Grenze bildet hierbei das Schulgässchen sowie der Obermarkt. Der Obermarkt selbst ist in den Diagrammen gelb dargestellt.

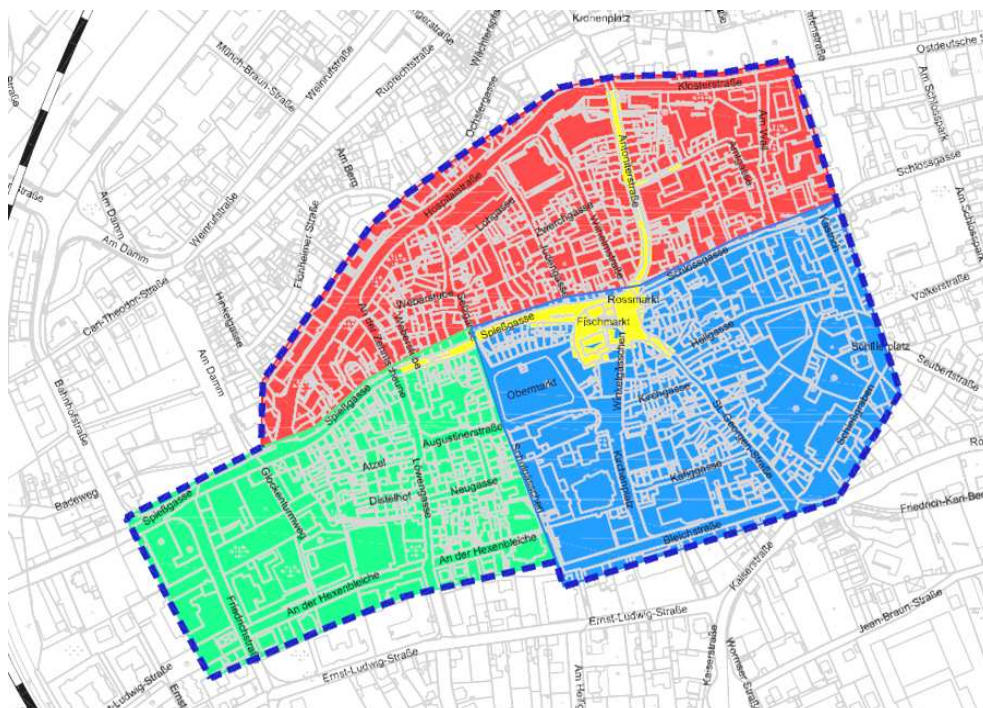


Abbildung 3.3: Übersicht Parkbereiche

Öffentlicher Straßenraum - Parkscheibenregelung

Die Auswertung der mit Parkscheibe (maximale Parkdauer 1 Stunde) geregelten Parkmöglichkeiten (siehe Abbildung 3.4) im Untersuchungsgebiet zeigt, dass **nachts** mit Abstand die geringste Parkraumnachfrage besteht. Zu dieser Zeit liegt die durchschnittliche Auslastung der Parkstände - mit Ausnahme des Obermarkts - bei 28-36%. Der Obermarkts ist nachts nur zu 11% ausgelastet.

In den Vormittags- und Nachmittagsstunden ist die durchschnittliche Auslastung deutlich höher. Die Auslastungen der drei Parkbereiche liegt **vormittags** bei 90-96% und **nachmittags** bei 73-96%. Die Verteilung auf die einzelnen Parkbereiche ist relativ gleichmäßig. Lediglich am Nachmittag ist der nördliche Parkbereich mit ca. 20-Prozentpunkten weniger ausgelastet als die beiden übrigen Bereiche.

Die mit Parkscheibe geregelten Parkstände am Obermarkt sind sowohl vormittags als auch nachmittags zu 100% ausgelastet.

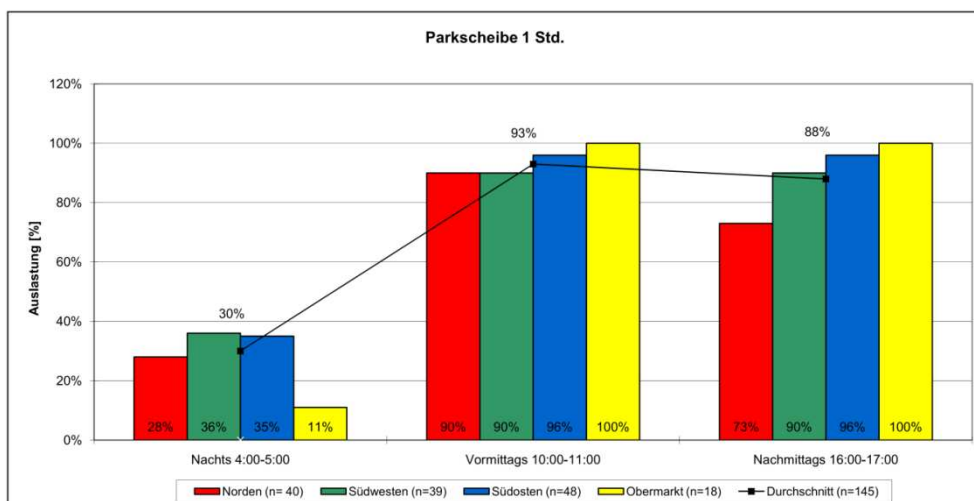


Abbildung 3.4: Parkraumnachfrage Innenstadt – Parkscheibenregelung 1 h öffentl. Straßenraum

Bei den weiteren mit Parkscheibe (maximale Parkdauer 2 Stunde) geregelten Parkmöglichkeiten (siehe Abbildung 3.45) waren die Parkstände im Bereich „Norden“ während allen drei Tageszeiten zu 100% belegt. Die Parkstände im Bereich "Südosten" waren - ähnlich der Auswertung der Parkstände mit 1h-Regelung, in den Nachtstunden zu etwa 2/3 weniger ausgelastet als am Tag. Tagsüber waren die Parkstände zu 100 bzw. 93% belegt.

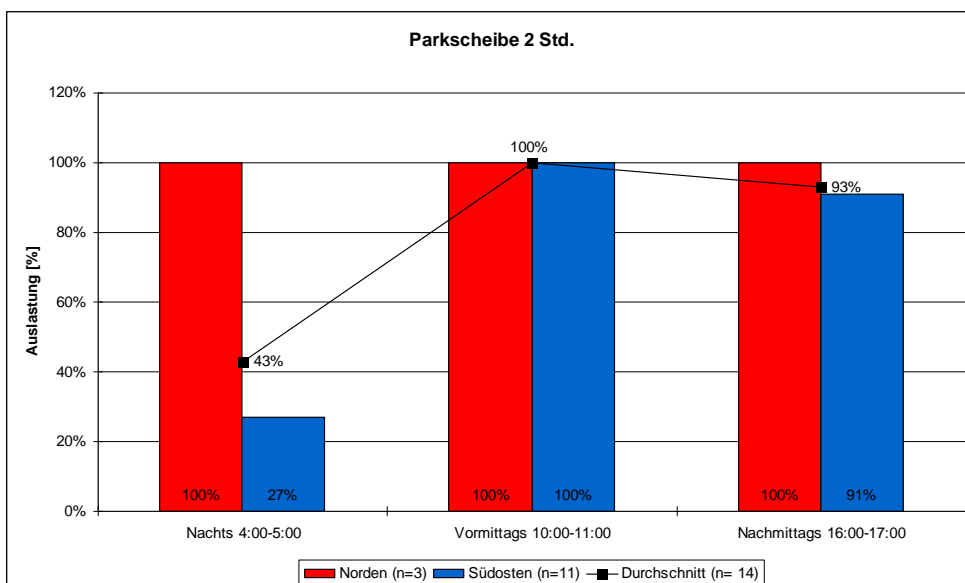


Abbildung 3.5: Parkraumnachfrage Innenstadt – Parkscheibenregelung 2 h öffentl. Straßenraum

Gebührenpflichtige Parkstände

Die Auswertung aller (tagsüber) gebührenpflichtiger Parkstände (siehe Abbildung 3.6) zeigt, dass auch hier **nachts** eine geringere Auslastung (8-33%) als am Tag vorliegt. Ausnahme hierbei bildet der Bereich der Ruprechtstraße als einziger gebührenpflichtiger Bereich im öffentlichen Straßenraum. Die günstige Lage dieser Parkstände zum Teil direkt vor den Grundstücken/Häusern bietet sich für Anwohner an, hier in den Abend- und Nachtstunden die Fahrzeuge kostenfrei abzustellen.

Am **Vormittag** liegt die Verteilung der Auslastung - mit Ausnahme der Parkplätze Zentrum (Ostdeutsche Straße) und Obermarkt - relativ gleichmäßig bei 67-69% und bietet somit noch Potenziale. Zentrum (Ostdeutsche Straße) und Obermarkt sind mit 97 bzw. 100% nahezu komplett ausgelastet. Hierbei fällt auf, dass der Parkplatz Zentrum (Ostdeutsche Straße) - obwohl in größerer Entfernung zur Innenstadt (Referenz → Fischmarkt) gelegen als die Parkplätze Museum (oberirdisch) und Stadthalle - im Vergleich deutlich besser ausgelastet ist.

Auch **nachmittags** zeigt sich, dass der der Fußgängerzone nahegelegene Parkplatz Stadthalle mit 57 % unterdurchschnittlich ausgelastet ist und noch ein hohes Potenzial aufweist. Die durchschnittliche Auslastung der gebührenpflichtigen Parkstände liegt bei ca. 75%. Der Obermarkt ist nahezu vollständig ausgelastet und auch der Parkplatz Museum ist stark nachgefragt.

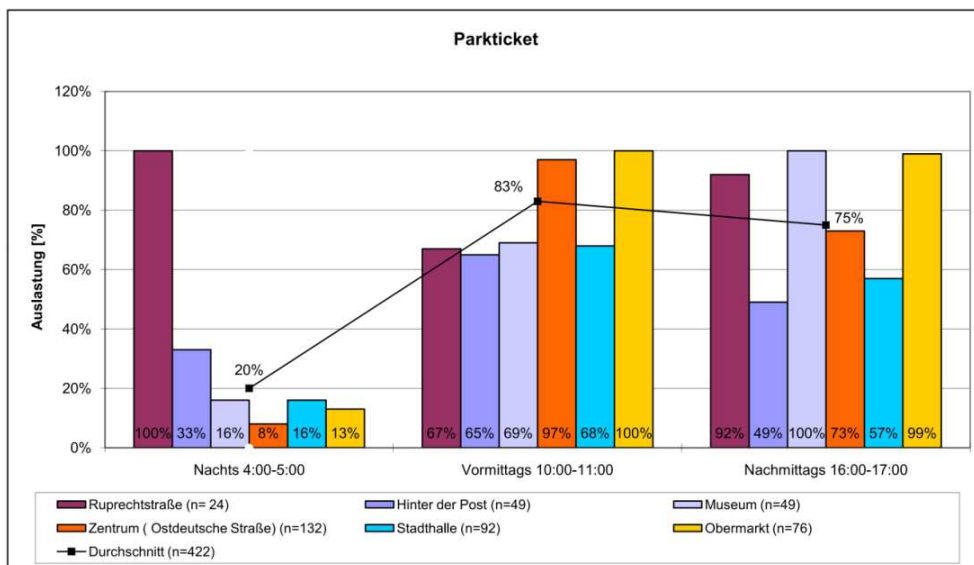


Abbildung 3.6: Parkraumnachfrage Innenstadt - Parken gebührenpflichtig

Für die gebührenpflichtigen Stellplätze in der **Tiefgarage Museum** wurde für einen repräsentativen Werktag (Donnerstag, 19.05.2011) eine gesonderte Auswertung durchgeführt.

Danach ist festzustellen, dass die Tiefgarage in den Nachtstunden lediglich zu 10-15% ausgelastet ist und somit noch Verlagerungspotentiale für parkenden Anwohner bietet. Auch im weiteren Tagesverlauf sind die Tiefgaragenplätze nur bis zu maximal 66% (vormittags 10 Uhr) belegt. Im Durchschnitt liegt die Auslastung im Tagesverlauf bei ca. 57%, d.h. dass im gesamten Tagesverlauf im Schnitt bis zu 73 Stellplätze in der Tiefgarage leer stehen.

Die Datenauslesung der Tiefgarage hat außerdem gezeigt, dass derzeit ca. 30% aller angebotenen Stellplätze fest vermietet sind. Sowohl Anwohner (hauptsächlich in den Nachtstunden) als auch Beschäftigte nutzen das Angebot, gegen eine Mietgebühr dauerhaft einen festen Stellplatz in der Innenstadt beanspruchen zu können.

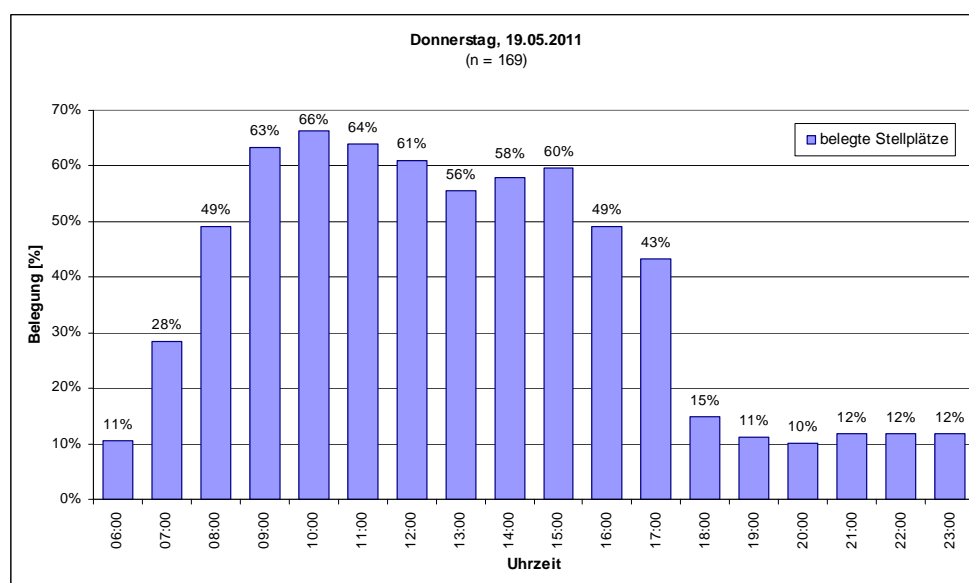


Abbildung 3.7: Parkraumnachfrage Innenstadt - Tiefgarage Museum

Ungeregelte Parkstände

Die Auswertung der unregelmäßigem Parkstände im öffentlichen Straßenraum (d.h. ohne Parkscheibe, ohne Parkticket und ohne Parkausweis) und auf dem Parkplatz Friedrichstraße in Abbildung 3.8 zeigt, dass das Angebot **nachts** nicht ausgelastet ist.

Vormittags stellt sich die Auslastung der freien Parkstände deutlich anders dar. Hier liegt die durchschnittliche Auslastung bei nahezu 100%. Dies lässt darauf schließen, dass der Einkaufsverkehr durchaus versucht, auf nicht-bewirtschafteten Parkständen ohne zeitliche Begrenzung zu parken. Durch seine dezentrale Lage lässt sich beim Parkplatz Friedrichstraße eine hohe Auslastung überwiegend durch Berufstätige vermuten. Im Umfeld sind einige größere Firmen und Arbeitnehmerstandorte (z.B. Kreisverwaltung, Rathaus) angesiedelt, weshalb in der näheren Umgebung mit erhöhtem Parkdruck von Berufstätigen zu rechnen ist.

Nachmittags geht die Parkraumnachfrage wieder auf durchschnittlich 69% zurück.

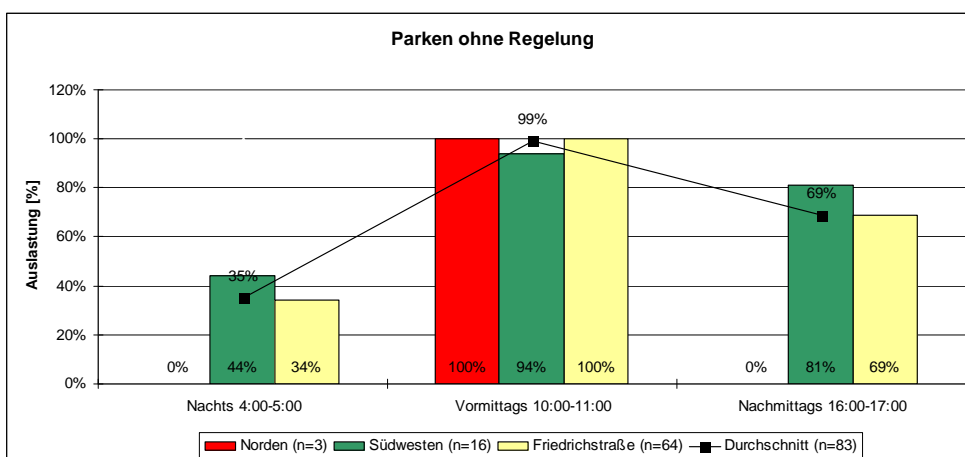


Abbildung 3.8: Parkraumnachfrage Innenstadt - Parken ohne Regelung

Einhaltung von verkehrsrechtlichen Regelungen

Es wurde das Parkverhalten darauf hin geprüft, ob und in welchem Umfang Fahrzeuge außerhalb dafür gekennzeichneten Flächen, in Halte- bzw. Parkverboten, vor Einfahrten, in Kreuzungsbereichen etc. während der drei erhobenen Zeiträume abgestellt waren (siehe Abbildung 3.9).

Festzustellen ist, dass der Falschparkeranteil sowohl nachts als auch am Tag mit im Durchschnitt 5-15% aller registrierten Fahrzeuge als durchaus tolerabel einzustufen ist. In den Nachtstunden ist dabei der mit Abstand geringste Anteil an Falschparkern festzustellen (zwischen 4% und 9%). Am Vormittag und am Nachmittag liegt der Falschparkeranteil bei 11 bzw. 15%.

Des Weiteren ist festzuhalten, dass zu allen drei Erhebungszeiträumen im Parkbereich „Südost“ die wenigsten und im Parkbereich „Südwest“ die meisten Falschparker registriert wurden. Dies korrespondiert damit, dass im Bereich Südwest das im Vergleich deutlich geringste Angebot an legalen Parkständen zu finden ist.

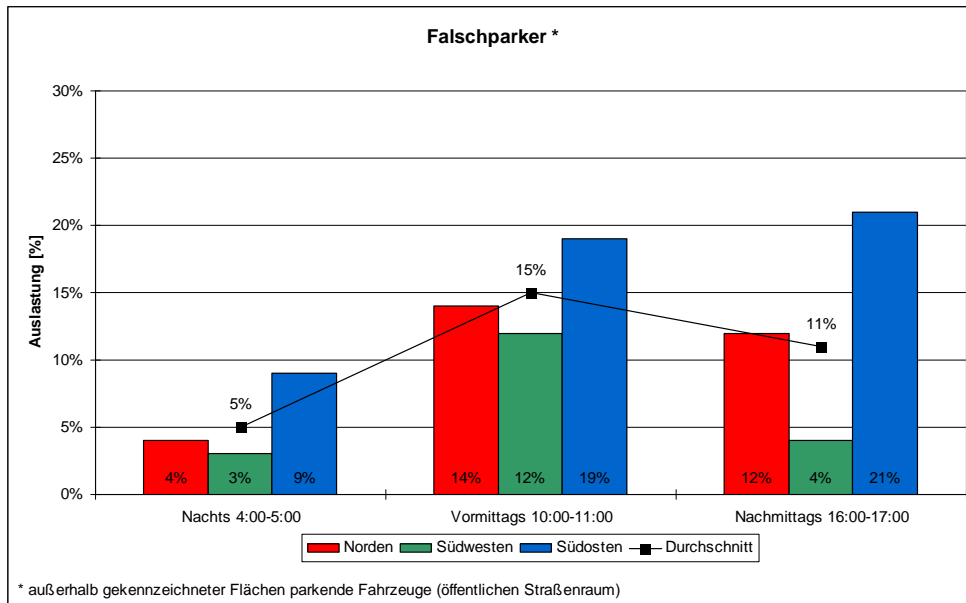


Abbildung 3.9: Falschparken im öffentlichen Straßenraum

Herkunftsorte der Fahrzeuge

Bei der Parkraumerhebung wurde auch die Ortskennung der abgestellten Fahrzeuge erhoben. Hierbei wurde unterschieden zwischen Fahrzeugen mit dem Alzeier Kennzeichen (AZ) und ortsfremden Kennzeichen.

In Abbildung 3.10 sind die Herkunftsorte für die repräsentative Nachmittagsstunde zwischen 16-17 Uhr dargestellt. Danach ist - im Vergleich aller Bereiche - ein deutlich geringerer Anteil an Fahrzeugen von außerhalb im Norden feststellbar. Ebenfalls festzuhalten ist, dass der Anteil von ortsfremden Kennzeichen auf Parkieranlagen deutlich höher liegt als im öffentlichen Straßenraum. Dies lässt vermuten, dass gerade der Einkaufs- und Besucherverkehr eher die zentrumsnahen Parkmöglichkeiten aufsucht, welche im Parkleitsystem integriert sind.

Etwa 1/3 aller auf Parkieranlagen abgestellten Fahrzeuge weisen ein ortsfremdes Kennzeichen auf. Lediglich die Parkieranlage Friedrichstraße wird nur zu ca. 20% von auswärtigen Fahrzeugen benutzt, was sich ebenfalls durch die Entfernung zum Zentrum erklären lässt.

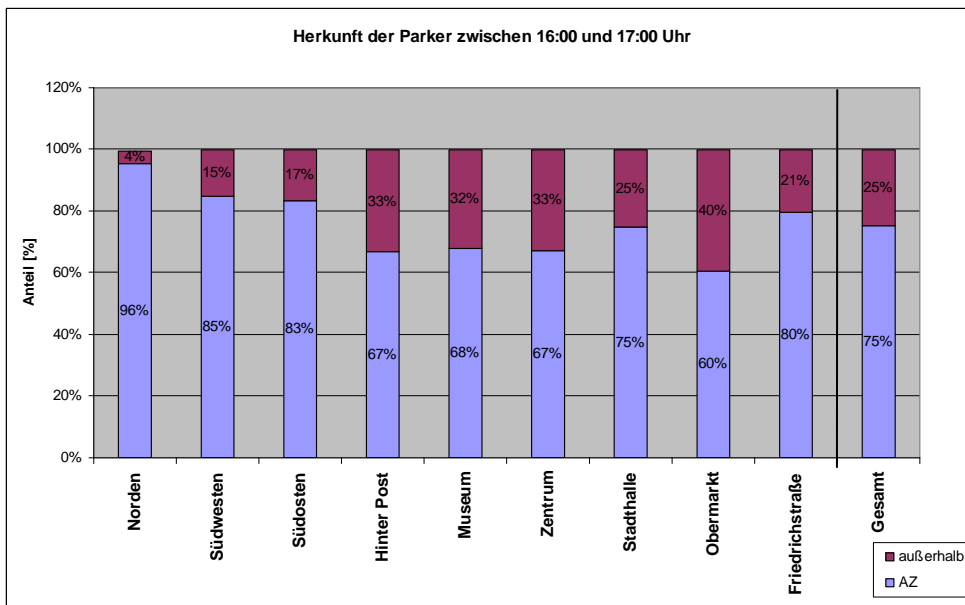


Abbildung 3.10: Parkraumnachfrage Innenstadt - Verteilung der Herkunft

3.4 Exkurs Obermarkt

Der Obermarkt gehört zu den städtebaulich bedeutsamen Plätzen in der Altstadt. Derzeit ist sein Erscheinungsbild vom Kfz-Verkehr dominiert. Flächen für den Fußverkehr (Kunden, Besucher, Kinder, Ältere) sind unzureichend dimensioniert, Aufenthaltsqualitäten sind nicht oder nur in Ansätzen vorhanden. Der Ansatz zur Aufgabe des Obermarkts als Parkplatz bzw. die Reduzierung der dortigen Stellplätze zugunsten von Flächenangeboten zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion - hierzu gehören auch Angebote für Außengastronomie - hat zu kontroversen Diskussion geführt, die durch die Verkehrserhebungen verifiziert werden sollten.

Die Auswertung der erhobenen Daten zur Parkraumnachfrage auf dem Obermarkt zeigt für die gebührenpflichtigen Parkstände mit **Parkticket** (siehe Abbildung 3.11), dass die Auslastung während des gesamten Erhebungszeitraums (8:00 Uhr - 20:00 Uhr) sehr hoch und relativ gleichmäßig verteilt war. In der Vormittags- sowie in der Nachmittagsspitze lässt sich eine nahezu 100%-ige Auslastung feststellen. Lediglich in den Morgen- und Nachstunden sowie während der Mittagszeit ist eine geringere Auslastung auszumachen

Die Umschlagsziffer, d.h. die Zahl der Parkstände, die – bezogen auf alle vorhandenen Parkstände – von neu hinzugekommenen Fahrzeugen belegt sind, variiert teilweise sehr stark. Im Schnitt liegt der Umschlag bei etwa 30%, allerdings mit den angesprochenen Differenzen von 9% am Morgen und bis zu 51% in der Mittagsstunde.

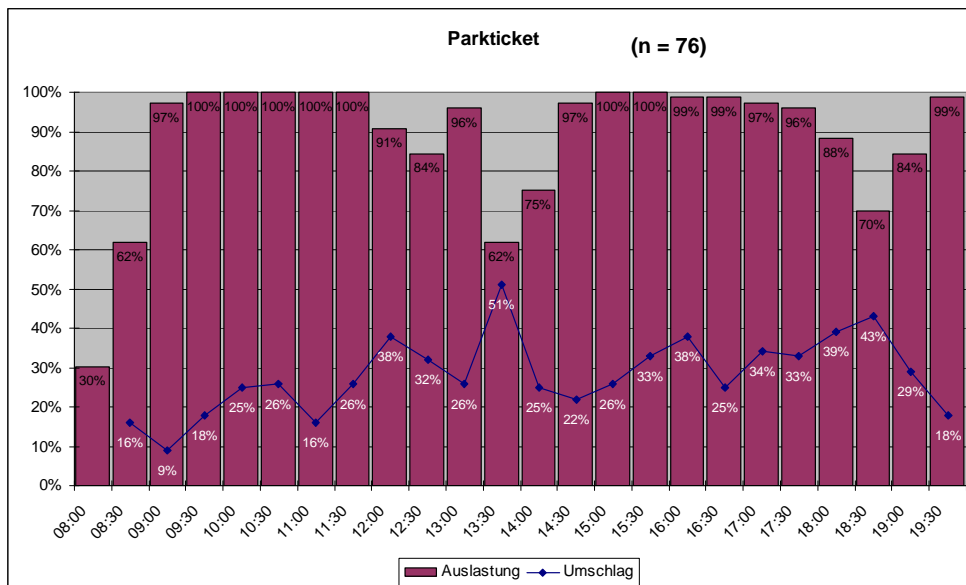


Abbildung 3.11: Parkraumnachfrage Obermarkt – gebührenpflichtiges Parken

Die Auswertung der erhobenen Daten der nur mit **Parkscheibe** bewirtschafteten Parkstände am Obermarkt (siehe Abbildung 3.12) zeigt ähnliche Werte wie die mit Parkticket bewirtschafteten Stellplätze. Es werden in den Vormittags- und Nachmittagszeiten Auslastungen von 83% bis 100% erreicht. Ebenfalls ähnlich bildet sich eine geringere Auslastung in den Nachtstunden sowie zur Mittagspause und zum Feierabend ab.

Der Umschlag - d.h. die Anzahl der Parkvorgänge pro Zeitabschnitt - zeigt deutlichere Spitzen und schwankt zwischen 0% und 67%. Dies lässt den Schluss zu, dass auf den parkscheingeregelten Plätzen besonders viele Parkvorgänge stattfinden. Dies lässt sich dadurch erklären, dass für eine kurze Parkdauer die gebührenfreien parkscheibengeregelten Parkstände bevorzugt werden.

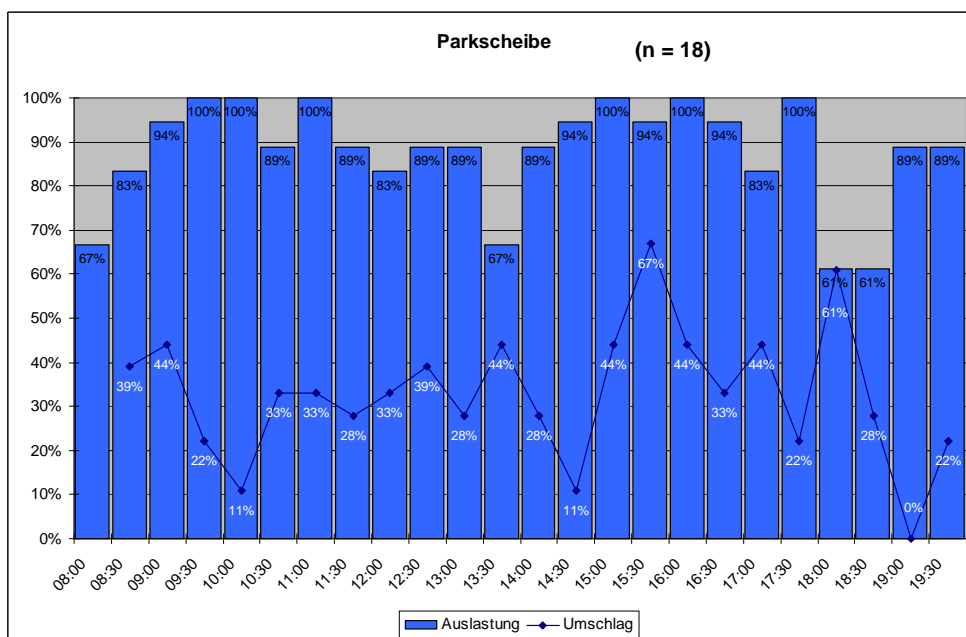


Abbildung 3.12: Parkraumnachfrage Obermarkt – Parken mit Parkscheibe

Mittlere Parkdauer Obermarkt

Die Auswertung der mittleren Parkdauer auf den Stellplätzen des Obermarkts (siehe Abbildung 3.13) zeigt ganz deutlich, dass die Plätze hauptsächlich von Kurzparkern genutzt werden. Hierbei sind kaum Unterschiede zwischen den parkticket- und den parkscheiben-geregelten Stellplätzen festzustellen:

- Ca. 40% der erfassten Fahrzeuge belegen durchschnittlich maximal eine halbe Stunde einen Parkstand.
- Bis zu ca. 30% parken durchschnittlich zwischen einer halben und einer Stunde.
- Die übrigen ca. 30% verteilen sich relativ gleichmäßig auf die weiteren Parkdauern. Zwischen 2% und 6% parken hierbei länger als vier Stunden und können somit als Dauerparker ausgemacht werden. Die restliche ca. 24% lassen sich als Langparker mit einer Parkdauer von einer bis zu 3,5 Stunden einordnen.

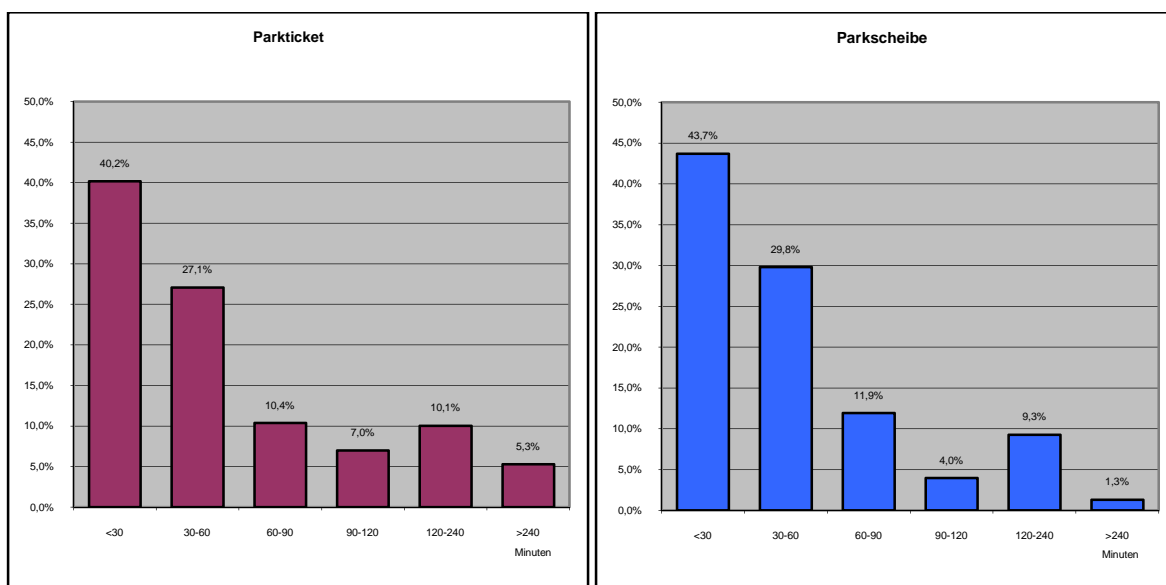


Abbildung 3.13: Parkraumnachfrage Obermarkt – mittlere Parkdauer

Verkehrserzeugung Parkplatz Obermarkt

Durch die detaillierte Auswertung der Verkehrserhebung am Parkplatz Obermarkt lässt sich das Verkehrsaufkommen ermitteln, welches durch die am Obermarkt parkenden Fahrzeuge erzeugt wurde. Danach ist festzustellen, dass die Parkstände am Obermarkt in dem Zeitraum zwischen 08:30h und 19:30h ca. 1.350 an- und abfahrende Fahrzeuge erzeugt haben.

Hinzu kommen jene Fahrzeuge, die in den Spitzenzeiten am Vor- und Nachmittag den Obermarkt angefahren, aber dort aufgrund der 100%-igen Auslastung keinen freien Parkstand vorgefunden haben. Erfahrungswerte gehen hier von einem Anteil von zusätzlichen ca. 30% auf den Verkehrsanteil der Spitzenzeiten aus. Im Falle des Obermarktes bedeuten dies mindestens ca. 150 zusätzliche Fahrten durch die engen Altstadtgassen.

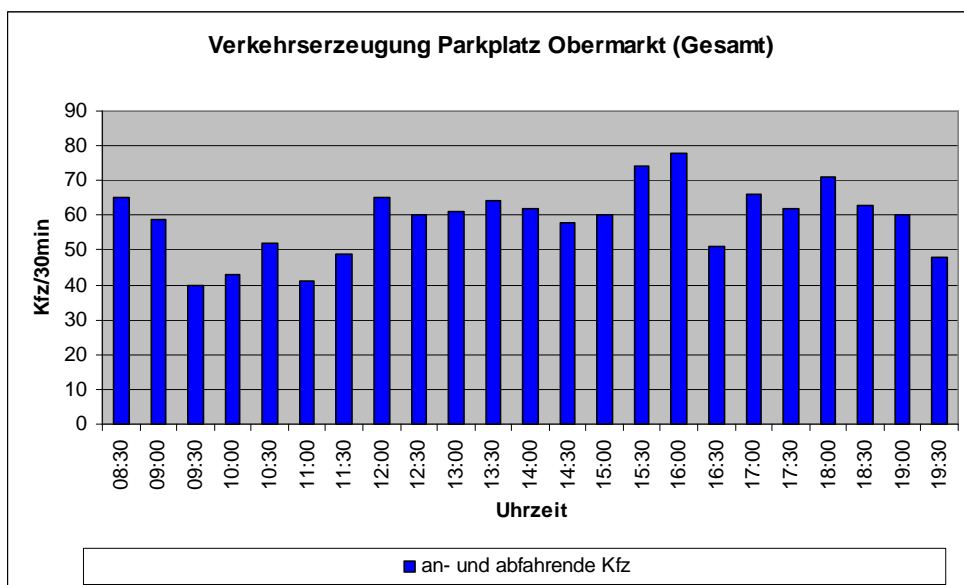


Abbildung 3.14: Verkehrserzeugung Parkplatz Obermarkt

Zusammen genommen verursacht der Obermarkt alleine durch parkende Fahrzeuge sowie durch den auftreten Parksuchverkehr im Tagesverlauf zwischen 8:00 Uhr und 20:00 Uhr (die Nachtstunden ausgenommen) bis zu 1.500 Kfz-Fahrten.

3.5 Zusammenfassende Bewertung Ruhender Kfz-Verkehr

Alzey bietet in seiner Innenstadt ein vielfältiges und umfangreiches Angebot von ca. 1.450 öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Parkständen, wovon ca. die Hälfte in größeren Parkieranlagen (Parkplätze und TG Museum) angesiedelt sind. Die verkehrsrechtlichen Regelungen sind hierbei sehr unterschiedlich (beispielsweise Geltungsdauern der Parkscheiben-Bereiche, Gleichzeitigkeit Parkscheibe und Parkticket, etc.) und diese unterschiedlichen Regelungen im ruhenden Verkehr können für die Nutzer durchaus als unübersichtlich empfunden werden.

Auch die Parkraumnachfrage ist inhomogen. Während nachts der größte Teil der Parkstände - insbesondere auf Parkieranlagen - nicht belegt ist, ist die Auslastung vormittags und nachmittags deutlich höher, allerdings räumlich sehr unterschiedlich.

Die höchste Auslastung sowohl vormittags als auch nachmittags verzeichnet der Parkplatz Obermarkt - gefolgt vom Parkplatz Ostdeutsche Straße / Zentrum (vormittags) und Parkplatz Museum oberirdisch (nachmittags). Ansonsten sind die Parkieranlagen vormittags zu durchschnittlich 67% und nachmittags zu durchschnittlich 56% ausgelastet. Hier besteht somit noch Umverteilungspotential.

Anlagen wie die Stadthalle sind trotz ihrer direkten Nähe zur Fußgängerzone zurzeit noch nicht so gut angenommen und ausgelastet wie die weiter entfernten Parkplätze Ostdeutsche Straße / Zentrum und Museum. Gerade hier bieten sich Verlagerungspotentiale.

Hier ist sowohl der Bekanntheitsgrad als auch die Gründe für die offensichtlich fehlende Attraktivität zu prüfen.

Der Obermarkt als am stärksten nachgefragte Parkierungsanlage insbesondere für Kurzparken zieht in nicht unerheblichem Umfang Kfz-Verkehr in die zu- und abführenden, oft engen Gassen. Hier ist zu prüfen, inwieweit eine geänderte Verkehrsführung Abhilfe schaffen kann. Darüber hinaus sind Potenziale zur Reduzierung des Parkraumangebots vorhanden (Harmonisierung der Auslastung).

Im parkscheibengeregelten Bereich des Obermarkt überschreiten 26% der Fahrzeuge die zugelassene Höchstparkdauer von einer Stunde (Parkscheibe). Hier sollte über strengere Kontrollen bzw. eine Vereinheitlichung der Regelungen nachgedacht werden. Ansonsten ist der Falschparkeranteil eher gering.

Der Umfang der parkenden Fahrzeuge mit auswärtigem Kennzeichen - ca. 1/3 der Fahrzeuge auf größeren Parkierungsanlagen - unterstreicht die Bedeutung von Alzey als Mittelzentrum in der Region und darüber hinaus.

Nutzergebundene Parkflächen und private Kundenparkplätze stehen der Allgemeinheit außerhalb der Öffnungs- und Geschäftszeiten nur in Ausnahmefällen zur Verfügung. Die Prüfung dieser Regelung wird empfohlen.

4 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Die Situation im öffentlichen Personennahverkehr hat einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Bewohner und Beschäftigten. Je qualitätvoller das ÖPNV-Angebot und je einfacher der Zugang, desto größer sind die Chancen für Verlagerungen. Für die Bestandsanalyse im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde das bestehende Angebot aus vorliegenden Unterlagen (Basis Fahrplan 2011) fragestellungsorientiert aufbereitet und nachrichtlich übernommen. Hierbei wurde sich auf das Buslinienangebot konzentriert.

An das überregionale Schienennetz ist Alzey über die westlich der Innenstadt verlaufende Bahnstrecke Mainz-Worms mit ihren Haltepunkten Bahnhof, Bahnhof West und Bahnhof Süd angebunden.

4.1 Busliniennetz und –infrastruktur

Plan 4.1: Busliniennetz und Erschließung

Die Stadt Alzey betreibt seit dem September 1997 zusammen mit der Firma Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN) zwei eigene Citybuslinien (Linie 421 und 422) und ist desweiteren in das Regionalbussystem des Kreises Alzey-Worms im Verkehrsverbund Rhein-Neckar eingebunden. Komplettiert wird das ÖPNV-Angebot durch die an Werktagen für die Stadtteile Heimersheim und Weinheim zur Verfügung stehende Ruftaxis.

Citybusverkehr

Die beiden Citybuslinien (421, 422) vernetzen über zwei Routen zu großen Teilen die Kernstadt von Alzey und verbinden den Stadtteil Weinheim mit dieser. Alle Linien beginnen und enden am Bahnhof (ZOB) und verkehren im Stundentakt. Durch Überlagerung an einigen Haltestellen im Innenstadtbereich, die von beiden Linien angefahren werden, ergeben sich hier höhere An- und Abfahrtsakte.

An Werktagen (Montag – Freitag) verkehren sowohl die Linie 421 als auch die Linie 422. Am Samstag verkehrt lediglich die Linie 422 – allerdings mit einer ausgeweiteten Route. Am Sonntag verkehrt innerhalb der Stadt Alzey kein Citybus.

Die Citybuslinien befahren den Innenstadtring über Weinrufstraße, Berliner Straße, Nibelungenstraße, Römerstraße, Ernst-Ludwig-Straße und Friedrichstraße. Diese Straßen sind Hauptverkehrsstraßen für den MIV und insbesondere in Spitzenzeiten hoch belastet. Die auftretenden Staus behindern auch den Linienbusverkehr, der keine eigene Fahrspur hat.

Auch der unmittelbare Innenstadtbereich wird durch die Citybuslinien erschlossen. Sowohl die Linie 421 als auch die Linie 422 durchqueren die Innenstadt in Ost-West-Richtung über die Hospitalstraße. Über Bleichstraße, Kirchenplatz, Obermarkt, Selz- und Judengasse ist auch eine Nord-Süd-Verbindung innerhalb des engen Innenstadtbereichs gegeben. Die Linien fahren somit unmittelbar ins Zentrum (Fußgängerzone und Einkaufsmög-

lichkeiten). Hier besteht die Möglichkeit, an mehreren Haltepunkten (Bleichstraße, Obermarkt, Tiefgarage) auszusteigen und bei Bedarf in weiterführende Buslinien umzusteigen.

Das große Industriegebiet im Osten der Stadt mit Rheinhessen Center etc. wird über die Schafhäuser Straße und die Karl-Heinz-Kipp-Straße ebenfalls durch die Citybuslinie 422 im Stundentakt angeeignet.

Über die Bahnhofstraße wird der Bahnhof Alzey mit seinem angrenzenden ZOB (zentraler Omnibusbahnhof) direkt in das Citybusliniennetz eingebunden. Umsteigemöglichkeiten zu allen Regionalbuslinien sowie zum Bahnverkehr der Deutschen Bahn sind an diesem neu ausgebauten ZOB ungehindert möglich.

Regionalbusverkehr und Ruftaxen

Die Stadtteile Heimersheim, Schafhausen und Dautenheim werden durch die Regionalbuslinien mit der Innenstadt und dem Bahnhof verbunden.

Insgesamt 10 Regionalbuslinien des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar VRN (424, 425, 426, 427, 435, 441, 442, 444, 446 und 660) verbinden Alzey mit den Nachbargemeinden und den nächsten Zentren Worms bzw. Mainz. Die Linien verkehren innerhalb der Kernstadt in großen Teilen über Strecken und Haltestellen der Citybuslinien. Der Bereich rund um die Fußgängerzone (entlang des Obermarktes) ist allerdings alleine den Citybuslinien und einigen Linien der Ruftaxen vorbehalten. Alle Ruftaxilinen (Linien 4929, 4930, 4935, 4936, 4937 und 4938) fahren den ZOB am Bahnhof an.

Die großen Schulzentren entlang der Dr.-Georg-Durst-Straße sind in den Netzlinien von bis zu 8 Regionalbussen integriert. Hier wurde in 2011 ein neuer Busbahnhof (ZOB) angelegt.

Die Regionalbuslinien sind überwiegend nicht vertaktet, sie verkehren überwiegend zu den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags (Schülerverkehr und Berufsverkehr).

4.2 Fahrgastentwicklung

Im Jahr 1998 wurde eine erste Bilanz zum Citybusbetrieb vorgelegt. 54.480 zusätzliche Busfahrgäste wurden im ersten Jahr registriert. Damit hatte sich das innerstädtische Fahrgastaufkommen in nur einem Jahr von 14.160 auf 68.640 erhöht und lag 1998 rund fünfmal höher als 1997. Das jüngste, der Verwaltung vorliegende, Zählergebnis vom November 2003 weist aus, dass täglich 1041 Fahrgäste den Citybus nutzen. Nicht überrascht haben die hohen Fahrgastzahlen vor Schulbeginn und nach Unterrichtsende. In den übrigen Zeiten ist der Citybus erwartungsgemäß geringer frequentiert. Von 08.00 bis 11.00 Uhr nutzen durchschnittlich 78 und von 14.00 bis 17.00 Uhr rund 70 Fahrgäste pro Stunde den Citybus.¹ Hier liegt durchaus noch Steigerungspotenzial, was durch regelmäßige Werbemaßnahmen stärker ausgeschöpft werden sollte/ könnte.

¹ Quelle: www.alzey.de

4.3 Erschließungsqualität

Plan 4.1: Busliniennetz und Erschließung

Als flächendeckend erschlossen gelten Siedlungsbereiche, in denen der Weg zur nächstgelegenen Haltestelle eine bestimmte Gehdauer nicht überschreitet. Unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen Geschwindigkeit ergibt sich nach Nahverkehrsplan (NVP) Alzey-Worms (2004) zwischen Quelle/Ziel und Haltestellen eine maximale Luftlinienentfernung von 400 m für Buslinien (im Innen- und Außenbereich).

Die Überprüfung dieser Einzugsradien zeigt, dass die Innenstadt von Alzey nahezu flächendeckend vom ÖPNV erschlossen wird. In der Kernstadt werden lediglich Bereiche am nördlichen Rand des Gewerbegebietes oberhalb der Schafhäuser Straße und die östlichen Randbereiche des Gewerbegebietes östlich der Bundesautobahn 61 durch die angestrebten Erschließungsstandards von 400m Luftlinie nicht abgedeckt.

Der Stadtteil Weinheim wird sowohl von Citybus- als auch von Regionalbuslinien voll erschlossen. Die Stadtteile Heimersheim, Schafhausen und Dautenheim sind über die Haltestellen der Regionalbuslinien ebenfalls gut erschlossen.

Der Bereich rund um das große Schulzentrum entlang der Dr.-Georg-Durst-Straße liegt zur Zeit "nur" im Einzugsbereich der Regionalbuslinien. Ob eine Einbindung in das Citybussystem sinnvoll ist, sollte geprüft werden.

5 RADVERKEHR

Plan 5.1: Radverkehr - Netzkonzeption

Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung. „Um die Potenziale des Radverkehrs im Alltagsverkehr stärker zu aktivieren, muss Radverkehr zügig, sicher und bequem möglich sein und in einem Umfeld stattfinden, in dem das Fahrrad als „normales“ Verkehrsmittel akzeptiert und genutzt wird.“² Hierzu gehört vor allem eine fahrradfreundliche Infrastruktur.

5.1 Netzentwicklung und Qualitätsstandards

In Alzey gibt es derzeit kein flächendeckendes, geschlossenes Radverkehrsnetz. Um Aussagen zur Situation für den Radverkehr treffen zu können, wurde bereits im Rahmen der Bestandsanalyse ein Wunschliniennetz entwickelt.

Im Wunschliniennetz werden die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs - hierzu gehören z.B., Arbeitsplätze, Schulen, soziale und kulturelle Einrichtungen, Einkaufsschwerpunkte, die Innenstadt, Naherholungsbereiche sowie SPNV-Haltepunkte - zunächst auf Luftlinienebene miteinander verbunden. In Alzey sind darüber hinaus die Verbindungen der Stadtteile mit der Kernstadt und die Verbindung untereinander wichtig.

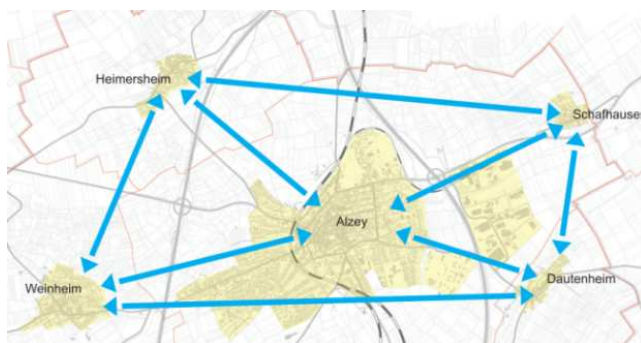


Abbildung 5.1: Radverkehr - Wunschlinien zwischen Stadtteilen und Kernstadt

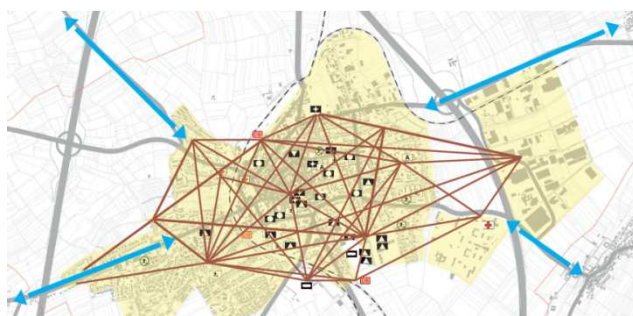


Abbildung 5.2: Radverkehr - Wunschlinien innerhalb der Kernstadt

² Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, FahrRad!

Diese kürzesten Verbindungen sind zunächst ein abstraktes Netz, das wichtige Quell-Ziel-Beziehungen unabhängig vom vorhandenen Straßen- und Wegenetz definiert und Hinweise auf die gewünschten Verbindungen aufzeigt. Unter Berücksichtigung von räumlichen Barrieren und Zwangspunkte können auch erste Ansätze für mögliche Bündelungen von räumlich naheliegenden Verbindungen abgeleitet werden. Für die Netzkonzeption werden die Wunschlinienverbindungen im nächsten Schritt auf vorhandene Straßen und Wege "umgelegt".

Das so entwickelte Netz (siehe Plan 5.1) integriert die touristischen Radrouten (grün), die vor allem in Ost-West-Richtung verlaufen. In rot gekennzeichnet sind alle weiteren als wichtig identifizierten Radverbindungen. Die Umlegung ist Grundlage für die Prüfung, inwieweit die so definierten Netzabschnitte für den Radverkehr geeignet sind, d.h. den gültigen Qualitätsstandards entsprechen, ob alternative Routen gesucht werden müssen oder wo Handlungsbedarf für Verbesserungen besteht.

Neben der Prüfung des Netzes sind die vorhandenen Breiten der Radverkehrsanlagen von Bedeutung. Die Regelmaße bei Radverkehrsanlagen sind in nachfolgender Tabelle zusammengestellt.

Führungsart		Regelmaß (ERA 10)
	Schutzstreifen	1,50 m (min. 1,25 m)
	Radfahrstreifen (Z 237)	1,85 m (2,00 m ³)
	Einrichtungsweg (Z 237)	2,00 m (min. 1,60 m)
	gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z 240)	
	- innerorts	2,50 – 3,00 m ⁴
	- außerorts	
	getrennter Fuß- und Radweg (Z 241)	Für Radweg: 2,00 m (min. 1,60 m)
	einseitiger Zweirichtungsweg (Z 237 oder Z 241)	3,00 m
	beidseitiger Zweirichtungsweg (Z 237 oder Z 241)	2,50 m (min. 2,00 m)
		EFA 2002
	Gehweg (Z 239)	2,50 m (min. 2,10 m)

Tabelle 5.1: Dimensionierung von Anlagen des Fuß- und Radverkehrs

³ Hohes Radverkehrsaufkommen und/oder $v_{zul} > 50$ km/h

⁴ Abhängig von Nutzungsintensität (Bild ERA 3-7)

5.2 Radverkehrsangebot - Netz und -Infrastruktur

Plan 5.2: Radverkehr - Art der Führung

Plan 5.3: Radverkehr - Bewertung

Das entwickelte Hauptradroutennetz setzt sich aus verschiedenen Elementen zusammen. Hierzu gehören:

- Hauptverkehrsstraßen außerorts und innerorts (i.d.R. mit Tempo 50-Regelung),
- innerörtliche Nebenstraßen mit Tempo 30-Regelung,
- Verkehrsberuhigte Bereiche,
- gemeinsame Geh- und Radwege,
- getrennte Geh- und Radwege,
- landwirtschaftliche Wege außerorts.

Um einen Überblick über die Qualität der Erreichbarkeit wichtiger Ziele im entwickelten Hauptradroutennetz in seiner Gesamtheit zu erhalten, wurden alle Netzabschnitte mit dem Fahrrad befahren. Die Befahrung erfolgte im Oktober 2010.

Darüber hinaus wurden die beschilderten Radrouten im touristischen Radwegenetz im Stadtgebiet im von Alzey hinsichtlich der Befahrbarkeit, Durchgängigkeit und Dimensionierung und die Führung des Radverkehrs über Knotenpunkte beurteilt.

Des Weiteren wurde geprüft, inwieweit die Führung des Radverkehrs den gängigen Regelwerken entspricht, ob beispielsweise Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr zulässig ist, ob die geltenden Geschwindigkeiten mit dem Radverkehr verträglich sind oder ob das entwickelte Netz durchgängig ohne Einschränkungen (z.B. Durchfahrverbote) befahren werden kann.

Als wesentliche Befunde der Bestandsanalyse sind festzuhalten:

- An den zuführenden Hauptverkehrsstraßen und entlang des Innenstadtrings - alles klassifizierte Straßen mit Bedeutung auch für den Radverkehr - wird der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt, was angesichts der zulässigen Geschwindigkeiten von Tempo 50 nicht akzeptabel ist. Es fehlen geeignete Anlagen für den Radverkehr.
- Die Hospitalstraße-Ostdeutsche Straße (Tempo 50) ist die direkte Verbindung in die Innenstadt, auch hier fehlt ein geeignetes Angebot für den Radverkehr.
- Separate Radverkehrsanlagen finden sich nur in wenigen Netzabschnitten (Bahnhofstraße und Weinheimer Landstraße). Die Breiten der Radverkehrsanlagen in der Weinheimer Landstraße (gemeinsamer Fuß- und Radweg) entsprechen nicht den Qualitätsstandards.
- In der Altstadt sind viele Straßen als Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen, was grundsätzlich begrüßenswert ist. Als eine schnelle Radverbindung können diese Straßen jedoch nicht genutzt werden, da hier Schrittgeschwindigkeit gilt.

- Da in Wohngebieten nicht flächendeckend Tempo 30 gilt, sind nicht alle Straßen in den Wohngebieten geeignet für den Radverkehr im Mischverkehr. Derzeit gilt Tempo 30 im Wohngebiet südlich der Weinheimer Landstraße und einigen Erschließungsstraßen. Die uneinheitliche Regelung erschwert die Begreifbarkeit insbesondere für Kinder und ältere Menschen.
- Zu den Stadtteilen Weinheim, Schafhausen und Heimersheim (neu 2011) gibt es durchgängige, für den Radverkehr geeignete, Verbindung über Wirtschaftswege und straßenbegleitende Wege. Zwischen den Stadtteilen fehlen entsprechende durchgängige Angebote.
- Innerhalb der Stadtteile fehlen Angebote für den Radverkehr im Zuge der Hauptverbindungen, die im Regelfall durch die Ortsdurchfahrt führt.
- Durchgängig beschildert sind nur Routen, die Teil des Radwegenetzes Rheinland-Pfalz sind. Die beschilderten Routen sind Bestandteil verschiedener Themenrouten (siehe Abbildung 5.3):
 - Mühlen-Radweg von Framersheim bis Gimbsheim über Alzey-Dautenheim
 - Hiwwel-Route von Bingen nach Worms über Alzey
 - Selztal-Radweg von Alzey nach Ingelheim

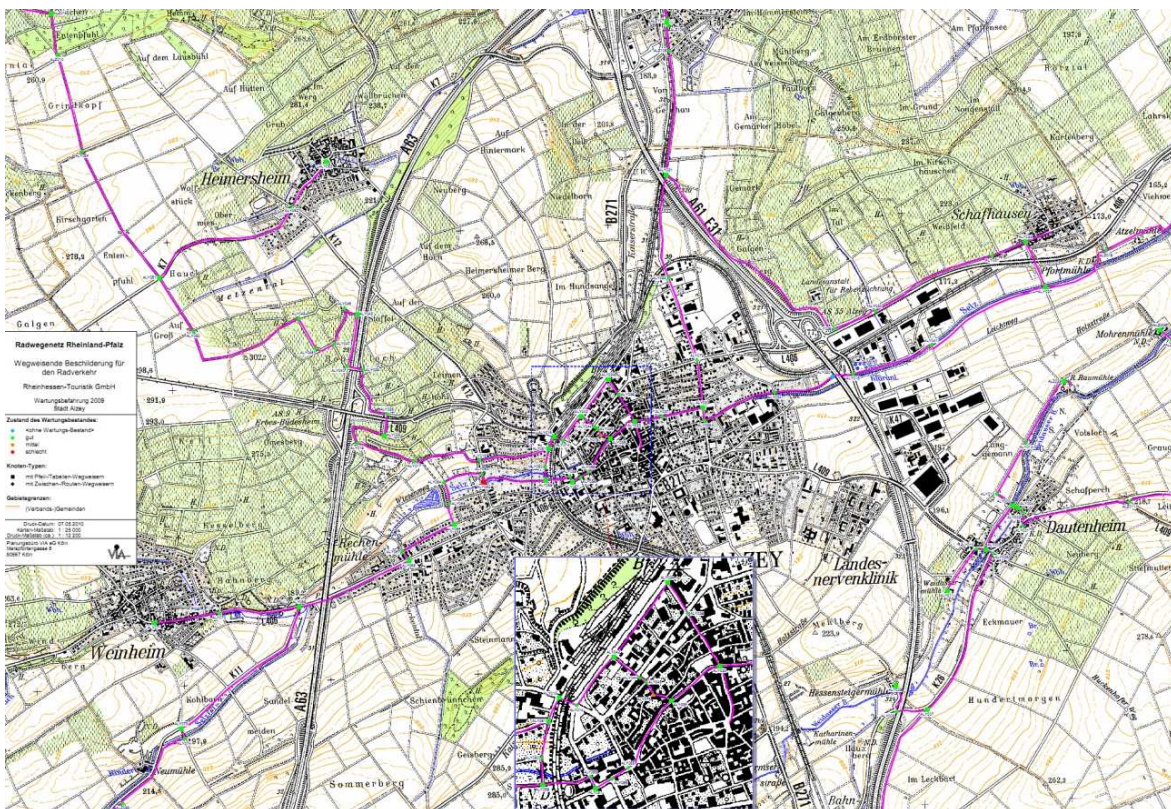


Abbildung 5.3: Radwegenetz Rheinland-Pfalz - wegweisende Beschilderung,

- Großer Handlungsbedarf besteht generell an fast allen Knotenpunkten in Zuge von Hauptverkehrsstraßen. Diese Knotenpunkte stellen für Radfahrende unsichere Streckenteile dar, die sie entweder meiden oder an denen sie unberechtigter Weise auf den Gehwegbereich ausweichen.
- Das Befahren der Fußgängerzone ist für den Radverkehr nicht durchgängig möglich. Dagegen sind Einbahnstraßen im Regelfall für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.



Einbahnstraße für Radfahrer frei



Fußgängerzone

- Geeignete Radabstellanlagen finden sich in ausreichender Zahl am Bahnhof und im Schulzentrum. Im Bereich der Fußgängerzone und an weiteren wichtigen Zielen fehlen Radabstellanlagen.



Fahrradparken am Bahnhof und am Schulzentrum

5.3 Zusammenfassende Bewertung Radverkehr

In Alzey gibt es kein geschlossenes Radverkehrsnetz. Angebote für den Radverkehr fehlen oder er wird gemeinsam mit dem Fußverkehr (Z240) auf Wegen mit Mindestbreiten geführt. Hier besteht besonderer Handlungsbedarf. Auch die derzeitige Radverkehrsführung an Knotenpunkten entspricht nicht den Anforderungen an einen attraktiven Radverkehr.

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde ein Wunschliniennetz mit den wesentlichen Verbindungserfordernissen (Hauptradroutennetz) entwickelt. Problematisch für den Radverkehr sind in diesem Netz die Teilabschnitte von Hauptverkehrsstraßen, die z.T. vom Kfz-Verkehr hoch belastet sind, aber oft eine wichtige Verbindungsfunktion auch für den Radverkehr aufweisen.

6 FUSSVERKEHR

Die eigenen Füße als das individuellste Verkehrsmittel spielen auch in Alzey eine wichtige Rolle. Für Menschen mit einer hohen Nahraumorientierung sind gute Bedingungen hier besonders wichtig. Insbesondere Kinder, Jugendliche und ältere Menschen legen einen Großteil ihrer Wege zu Fuß zurück, sei es zur Schule, zum Einkaufen, für Erledigungen und in der Freizeit. Zudem ist der Fußverkehr die Verkehrsart mit dem höchsten Anteil an Versorgungs- und Familienarbeit. Derzeit gewinnt der Fußverkehr als Nahmobilitätsfaktor angesichts des steigenden Anteils älterer Menschen und der Diskussion um ein kinderfreundliches Wohnumfeld zunehmend an Bedeutung.

6.1 Untersuchungsmethodik und Qualitätsstandards

Fußverkehrsförderung ist immer mit einer Betrachtung im Detail verbunden (Gehwegbreiten, Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen, Einschränkungen durch Gehwegparken, Kfz-Geschwindigkeiten, etc.).

Für Alzey wurde exemplarisch die Erreichbarkeit der Innenstadt untersucht. Zur Beurteilung der Qualität wurden entlang des Innenstadtrings und in der Ostdeutschen Straße-Klosterstraße-Hospitalstraße die Randbedingungen zur Erreichung der Innenstadt aufgenommen. Die Analyse des Fußverkehrs erfolgte auf der Grundlage von Ortsbegehungen und Bestandsaufnahmen sowie aufbauend auf Unterlagen und Daten, die von der Stadt Alzey zur Verfügung gestellt bzw. von den Gutachterbüros recherchiert wurden. Die Bestandsanalyse erfolgte hinsichtlich:

- **Nutzbare Gehwegbreite:**
Die Gehwegbreiten sollen möglichst die Mindestbreite für Begegnung von 2,00 m aufweisen⁵. Dabei ist als Mindestmaß für Barrierefreiheit eine nutzbare Mindestbreite von 1,50 m ohne Einbauten (z.B. Lampen und Verkehrsschilder) und Hindernisse (z.B. Geschäftsauslagen) einzuhalten.
- **Gehwegparken:**
Auf Hauptachsen des Fußverkehrs sollte grundsätzlich kein Parken auf Gehwegen angeordnet bzw. toleriert werden. Auch im Nebennetz ist das Parken auf der Fahrbahn anzustreben.
- **Angebot und Lage von Querungsmöglichkeiten:**
Im Zuge von Hauptfußwegeachsen sind grundsätzlich Querungsangebote über Straßen zu schaffen. Dies gilt nicht nur für Hauptverkehrsstraßen, sondern auch für untergeordnete Straßen in der Nähe von Einrichtungen mit erheblichem Fußverkehrsaufkommen (etwa Schulen, Altenwohnanlagen, etc.). Der Abstand von Querungsangeboten entlang des Innenstadtrings sollte 200 m nicht überschreiten.

⁵ Zwar sind laut der "Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA", 2002 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Regelbreiten für Gehwege von 2,50m anzustreben, für Alzey wurde ein Wert von 2,00 m als Untergrenze gesetzt (siehe hierzu auch Ausführungen auf Seite 37).

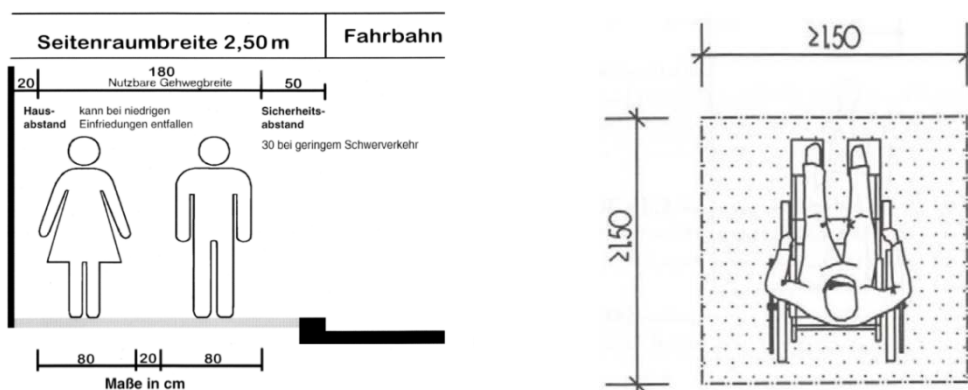


Abbildung 6.1: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall)⁶ - Rotationsflächenbedarf von Personen mit Rollstuhl⁷

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass Straßenräume, die vor der Massenmotorisierung entstanden sind, generell diese Konflikte haben. Früher stand dem Fußverkehr der Straßenraum in seiner gesamten Breite zur Verfügung. Erst die nachträgliche Anpassung an den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr hat zu den bekannten Problemen geführt. Allerdings ist auch festzuhalten, dass die nach dem 2. Weltkrieg entstandenen neuen Wohngebiete der 50er bis in die 90er Jahre in der Regel nicht fußverkehrsfreundlich angelegt sind. Die hier realisierten Gehwegbreiten liegen fast durchgängig unter den nach wissenschaftlichen Erkenntnissen erforderlichen Mindestmaßen. Dies gilt auch für Alzey.

6.2 Fußwegenetz und fußläufige Erreichbarkeit Innenstadt

Plan 6.1: Untersuchungsgebiet Fußverkehr - Netzstruktur und Ziele

Plan 6.2: Fußverkehr – Bewertung der Erreichbarkeit der Innenstadt

In der Innenstadt von Alzey gibt es viele Ziele für den Fußverkehr. Neben der Fußgängerzone als Einkaufsschwerpunkt sind dies soziale und kulturelle Einrichtungen, Verwaltungen wie Rathaus, Kreisverwaltung und Finanzamt sowie Grundschulen und Kindergärten. Durch die Verbindung dieser Ziele untereinander und durch Anschluss an die angrenzenden Quartiere wird das Hauptfußwegenetz erzeugt. Das Hauptfußwegenetz im Untersuchungsgebiet wird gebildet durch:

- straßenbegleitende Gehwege,
- Verkehrsberuhigte Bereiche,
- die Fußgängerzone,
- separate Fußwege (z.B. Schulgässchen zwischen Obermarkt und Ernst-Ludwig-Str.).

⁶ Quelle: FGSV „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA“, 2002

⁷ Quelle: FGSV „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA“, 2010

Für den Fußverkehr aus den benachbarten Quartieren relevant ist der Innenstadtring mit seinen hohen Kfz-Belastungen (Berliner Straße, Nibelungenstraße, Römerstraße, Ernst-Ludwig-Straße, Friedrichstraße, Bahnhofstraße, Am Damm und Weinrufstraße). Darüber hinaus wird die Innenstadt durch den Straßenzug Ostdeutsche Straße - Klosterstraße – Hospitalstraße durchschnitten, der für den Fußverkehr gut querbar ausgebildet sein sollte.

Fußwege in der und zur Innenstadt



Atzel



Spießgasse



Löwengasse - verkehrsberuhigter Bereich



Obermarkt



Klosterstraße/ Antoniterstraße - Überweg zur Fußgängerzone



Ernst-Ludwig-Straße - Fußgängerüberweg



Berliner Straße -
Querungsstelle in Höhe Friedhof



Nibelungenstraße
Bäume engen den Gehweg ein



Berliner Straße/ Weinrufstraße
Querungsmöglichkeit fehlt

Die Prüfung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und ihrer fußläufigen Erreichbarkeit kommt zu folgenden Befunden:

- Innerhalb der Innenstadt sind ein großer Teil der Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen und gestaltet. Hier dürfen sich Menschen zu Fuß und spielende Kinder auf der gesamten Straßenfläche aufhalten und sind mit dem Kfz-Verkehr gleichberechtigt, der hier nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von max. 15 km/h fahren darf. Die verkehrsberuhigten Bereiche grenzen an die Fußgängerzone als dem Fußverkehr vorbehaltende Fläche an und sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität in der Innenstadt auch abseits der Fußgängerzone.
- Die Gehwege entlang des Innenstadtrings sowie in der ostdeutschen Straße/ Klosterstraße/ Hospitalstraße weisen - bis auf kurz Abschnitte - eine nutzbare Breite von 1,50 bis 2,00 m auf und sind damit zu schmal. Abschnittsweise liegt die nutzbare Gehwegbreite (im Bereich des Friedhofs und in der Nibelungenstraße durch Bäume) unter 1,50m und damit unter dem Maß für Barrierefreiheit. Hier müssen mobilitätseinge-

schränkte Menschen (z.B. mit Kinderwagen oder Rollator) auf die Fahrbahn ausweichen, was nicht akzeptabel ist.

- Die Verkehrsräume werden häufig durch parkende Fahrzeuge dominiert, dem Fußverkehr steht damit zu wenig Bewegungsfläche zur Verfügung, bzw. Gehwege, die baulich ausreichend breit sind, werden in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt (z.B. Ostdeutsche Straße).
- Neben den signalisierten Knotenpunkten, die auch zur Querung für den Fußverkehr dienen, gibt es weitere Querungsmöglichkeiten in Form von Fußgängerschutzanlagen (FSA), Mittelinseln und Fußgängerüberwegen. Abschnittsweise ist aber der Abstand zwischen den Querungsstellen größer als 200 m, was das ungewünschte, ungesicherte Queren der Hauptverkehrsstraßen fördert. Querungsstellen fehlen:
 - Berliner Straße/ Weinrufstraße
 - Bahnhofstraße in Verlängerung der Carl-Theodor-Straße
 - Bahnhofstraße/Spiessgasse (hier fehlt die Querung über die Bahnhofstraße)
 - Friedrichstraße/ Ernst-Ludwig-Straße
 - Ernst-Ludwig-Straße/ Am Heiligen Häuschen
 - Römerstraße/ Seubertstraße
 - Nibelungenstraße/ Gartenstraße
 - Nibelungenstraße/ An der Gänsewiese

6.3 Zusammenfassende Bewertung Fußverkehr

Der Fußverkehr findet in der Innenstadt von Alzey ein gutes Angebot an Aufenthalts- und Bewegungsflächen vor. Nicht nur die Fußgängerzone sondern auch die vielen verkehrsberuhigten Bereiche sorgen dafür, dass sich der Fußverkehr relativ unbehindert im Straßenraum bewegen kann.

Als mangelhaft sind die vorhandenen Gehwegbreiten entlang des Innenstadtrings einzustufen, die abschnittsweise unter der erforderlichen Mindestbreite für Barrierefreiheit liegen und oft zusätzlich durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt werden.

Querungsangebote sind in unterschiedlichster Ausprägung vorhanden, sie sind insbesondere im Verlauf von Schulwegen für die „schwächste“ Verkehrsteilnehmergruppe zur sicheren Querung von Hauptverkehrs- und Sammelstraßen wichtig. In einzelnen Hauptverkehrsstraßen sind die Abstände der Querungsmöglichkeiten größer als es den Qualitätsanforderungen entspricht.

7 STRASSENÄUMLICHE VERTRÄGLICHKEIT

Straßenräume haben innerorts neben ihrer Verkehrsfunktion für den fließenden Kfz-Verkehr auch eine Sozial- und Aufenthaltsfunktion für die Bevölkerung bzw. die nicht-motorisierten Nutzerinnen und Nutzer des Straßenraums. Dies wird bei den Betrachtungen zur straßenräumlichen Verträglichkeit thematisiert. Maßgebend sind damit die Nutzungsansprüche und -anforderungen dieser Verkehrsteilnehmenden sowie deren Schutzbedürfnisse und Empfindlichkeiten. Nach diesem Ansatz haben beispielsweise ältere Menschen, Kinder, Menschen zu Fuß ein besonders hohes Schutzbedürfnis, Wohnnutzung an Straßen ist als empfindlicher einzustufen als Gewerbenutzung.

Unverträglichkeiten liegen beispielsweise vor, wenn

- in Straßen mit überwiegender Wohnnutzung oder sensiblen Randnutzungen (z.B. Schulen, Kindergärten) hohe Verkehrsbelastungen und - damit verbunden - hohe Lärmbelastungen auftreten,
- in breiten Straßen mit geringen Verkehrsbelastungen hohe Geschwindigkeiten auftreten,
- in engen Straßen mit hohen Verkehrsbelastungen keine Bewegungsflächen für den Fußverkehr angeboten werden,
- Gehwege insgesamt zu schmal und/ oder zugeparkt sind,
- innerörtliche Straßen wegen hoher Verkehrsbelastungen als Barriere wirken, weil keine ausreichenden Querungsangebote bestehen,
- Straßen, die gleichzeitig Hauptverkehrsachsen für den Kfz-Verkehr und den Radverkehr sind, keine Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahr- oder Schutzstreifen) haben.

7.1 Untersuchungsmethodik

Die straßenräumliche Verträglichkeit von Straßenabschnitten wird durch ein formalisiertes, qualitatives Verfahren beschrieben und bewertet, das verschiedene Merkmale verwendet und in Bezug zueinander setzt. Grundlagen sind die aktuellen Richtlinien (RASt06, EFA, TA Lärm) und Arbeitspapiere (LADIR-Verfahren, Kompensationsansatz) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Zur Beurteilung der straßenräumlichen Verträglichkeit und vorhandener Unverträglichkeiten zwischen Randnutzungen und Verkehrsbelastung bzw. Flächeninanspruchnahme durch Kfz werden zunächst die Empfindlichkeiten gegenüber dem Kfz-Verkehr definiert.

Im Anschluss werden die Grenzwerte für Verträglichkeit bei den herangezogenen Kriterien (siehe Kap. 7.2) definiert.

Im nächsten Schritt werden die zu untersuchenden Straßenabschnitte - in Alzey waren dies im wesentlichen die Straßen des Innenstadtrings (Nibelungenstraße – Römerstraße - Ernst-Ludwig-Straße – Friedrichstraße – Spießgasse – Bahnhofstraße - Am Damm –

Weinrufstraße – Berliner Straße) sowie der die Innenstadt querende Straßenzug Ostdeutsche Straße – Klosterstraße – Hospitalstraße - festgelegt und die für die straßenräumliche Verträglichkeit wesentlichen Kennwerte aufgenommen (siehe Tabelle 7.1).

Straßenkategorie
Art der Nutzungen (Nach Flächennutzungsplan)
Art der Bebauung (offen / geschlossen)
Breite des Straßenraums / Baufluchtabstand (Katasterplan)
Verkehrsbelastungen und Schwerverkehrsanteil (Verkehrszählungen)
Seitenraum- / Gehwegbreiten (Ortsbegehungen)
Verkehrsrechtliche Regelungen (Geschwindigkeit, Parkierungsregelung)
ÖV (Bus)
Querungsstellen – Lage und Art (Ortsbegehungen)
Radverkehrsanlagen/ Art der Radverkehrsführung (Ortsbegehungen, Radwegeplan)
Straßengrün

Tabelle 7.1: Kennwerte für die Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeit

Die Kennwerte wurden zum einen über Bestandsaufnahmen vor Ort erhoben, zum anderen wurden die Ergebnisse der Verkehrszählungen eingearbeitet. Darüber hinaus wurden Kennwerte (z.B. Flächenaufteilungen im Straßenraum) aus digitalen Grundplänen ermittelt.

Abschließend werden die zu untersuchenden Straßen mittels eines Punktesystems darauf hin überprüft, ob die Grenzwerte eingehalten bzw. die Kriterien für Verträglichkeit erfüllt sind. Als Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung werden Defizite bzw. Potenziale für Verbesserungen qualitativ ausgelotet und beschrieben.

7.2 Kriterien und Kennwerte

Die Bewertung geht von einer ganzheitlichen Betrachtung der Straßenräume aus. Neben den objektiv messbaren Belastungen wie Kfz-Verkehr in 24 Stunden, Lärm und Trennwirkung (Abstand der Querungsstellen) und Gehwegbreiten/ Aufenthaltsflächen werden über das Kriterium Straßenraumqualität stadtgestalterische Aspekte (z.B. Grün im Straßenraum, Vorgärten) als „Kompensationselemente“ berücksichtigt.

Kriterium Verkehrsbelastung

Die Kfz-Verkehrsbelastung und die daraus resultierende Lärmbelastung beeinflussen maßgeblich die Qualität eines Straßenraumes.

- ➔ Die verträgliche Kfz-Verkehrsbelastung bestimmt sich aus der Randnutzung, Straßenraumbreite (Baufluchtabstand), zulässige Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen (Kfz/24) als Parameter für die Lärmbelastung.

Kriterien	Bewertungspunkte			
	0	1	2	3
Randnutzungen	Gewerbegebiet	Mischnutzung, Dorf- und Kerngebiete	Wohnen, Schule	Krankenhaus, Kurgebiet
Straßenraumbreite	Sehr breit (> 30 m)	Breit (20 – 30 m)	Mittel (13 – 20 m)	Eng (<13 m)
Geschwindigkeit	< 30km/h	30 – 40 km/h	50 km/h	>50 km/h

Summe Bewertungspunkte	Umfeldverträgliche Verkehrsbelastung	
1, 2, 3	>10.000 Kfz/24h	>600 Kfz/h
4, 5	Bis 7.500 Kfz/24h	bis 450 Kfz/h
6, 7	Bis 5000 Kfz/24h	bis 300 Kfz/h
8, 9	< 2.500 Kfz/24h	<150 Kfz/h

Tabelle 7.2: Grenzwerte der Umfeldverträgliche Verkehrsbelastung

Kriterium Radverkehr

Wenn durch den betrachteten Straßenabschnitt eine Hauptroute für den Radverkehr verläuft ist zu berücksichtigen:

- In Tempo 50-Straßen sollte der Radverkehr auf eigenen Wegen (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) geführt werden.
- Bei einer Führung im Mischverkehr sollte Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit gelten.
- Bei einer Führung im Mischverkehr bei Tempo 30 soll der Schwerverkehrsanteil 6%⁸ nicht überschritten werden.

➔ Bewertet wird, ob der Radverkehr geeignet geführt wird.

Kriterium Fußverkehr - Aufenthalt und Bewegung

Die Breite der Seitenräume und die Querungsmöglichkeiten bestimmen die Aufenthaltsqualität für Menschen die zu Fuß unterwegs sind bzw. sich im öffentlichen Raum bewegen. Hier ist von folgenden Kennwerten auszugehen:

- Die geforderte Regelbreite von Gehwegen beträgt 2,50 m (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA)⁹ Dies ermöglicht die Begegnung zweier zu Fuß gehender Personen (auch mit Kinderwagen oder Rollstuhl) und berücksichtigt die Gehwegbenutzungspflicht radfahrender Kinder.

⁸ RAS06 – Kap. 6.1.7.2

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, Köln 2002

- In Abschnitten mit einer stärkeren Geschäftsnutzung sind bis zu 4,00 m (Flächen für das Verweilen und Geschäftsauslagen) vorzusehen.
 - Als Mindestbreite von Gehwegen sind 1,50m nutzbare Breite anzusetzen. Dies ist der Grenzwert zur Sicherung der Barrierefreiheit (z.B. für Rollstuhlfahrer). Ein unbehindertes Begegnen ist dabei allerdings nicht möglich.
- Bewertet wird, ob die vorhandene nutzbare Gehwegbreite unter Berücksichtigung der Randnutzungen der empfohlenen Breite entspricht, wobei eine Breite von 1,50m in keinem Fall unterschritten werden sollte.

Kriterium Fußverkehr - Querungssituation

Menschen zu Fuß sind umweegeempfindlich, sie suchen den kürzesten und bequemsten Weg. Die Randnutzungen liefern einen Hinweis auf den Querungsbedarf und den erforderlichen Abstand der Querungsangebote. Dieser ist abhängig von der Verkehrsbelastung. Damit bestimmt der Abstand der Querungsangebote die Trennwirkung einer Straße sowie das Gefährdungspotential. An Hauptverkehrsstraßen sollte daher der Abstand von Querungsstellen nicht mehr als 200 m betragen.

→ Bewertet wird, ob der Abstand der Querungsstellen den Erfordernissen entspricht.

Kriterium Straßenraumgrün

Ein Straßenraum wird ganzheitlich wahrgenommen, somit kann durch bestehendes Grün/Vegetation (Bäume, Vorgärten, Grünstreifen) negative Wirkungen durch z.B. zu hohe Verkehrsbelastungen kompensiert werden. So gliedern Bäume, sie bilden Räume, die zur Identifikation beitragen. Neben der Verbesserung des Mikroklimas ist der Aufenthalt und die Fortbewegung in ihnen angenehmer. Diese Wirkungen kann durch weitere Bepflanzung verstärkt werden.

Damit wird das Grünkonzept zu einem wesentlicher Bestandteil der Straßenraumgestaltung, da das Straßenraumgrün zur Qualität des öffentlichen Raumes beiträgt.

→ Bewertet wird Art und Dichte vorhandenen Grüns.

Einen Überblick über die Kennwerte gibt nachfolgende Tabelle. Die genannten Straßenabschnitte sind hier einzuordnen und zu bewerten.

		Grenzwerte					
Empfindlichkeitsstufen	Art der Nutzung	Höchstgeschw. Kfz [km/h]	RV-Anlagen bei Bestandteil des Netzes	Gehwegbreiten [m]	Lärmbelastung [dB(A)] tags nach TA Lärm	Querungsqualität (mittl. Abstand m)	Kompensations-elemente (Straßen-grün)
I	Wohnnutzung empfindliche Nutzung wie Schule	30	Mischverkehr	2,50	55	200	ja
II	Mischnutzung/ Kernbereich	40-50	bei T 50	2,00	60	200	ja
III	überwiegend gewerbliche Nutzung	≥50	bei T 50	1,50	65	500	-

Tabelle 7.3: Kennwerte für die städtebauliche und verkehrliche Verträglichkeit

Die Bewertung erfolgt mittels Vergabe von Bewertungspunkten. Für die Gesamtbewertung des betrachteten Straßenabschnitts werden die Bewertungspunkte der einzelnen Kriterien zusammengeführt und fünf Verträglichkeitsstufen zugeordnet. Hieraus lassen sich nun Grade der Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit des Kfz-Verkehrs ableiten.

Das Bewertungsschema mit Angabe der Bewertungsmerkmale und Kennwerte sowie den Kategorien der Bewertungspunkte (0 = neutral bzw. je 1 bis 3 Problem- oder Entlastungspunkte) ist in Tabelle 7.6 dargestellt. Nach diesem Bewertungsschema können maximal **8 Problempunkte** erzielt werden, was das Höchstmaß an Unverträglichkeit darstellt. Es können maximal **2 Entlastungspunkte** erlangt werden, was ein Höchstmaß an Verträglichkeit bedeutet.

Als Verträglichkeitsstufen wurden festgelegt:

Straßenraum	Beschreibung	Punkte
unverträglich	Kein Grenzwert ist eingehalten, keine Kompensation durch Grün	6 - 8
zumutbar	Einige Grenzwerte sind eingehalten, Kompensation durch Grün	3 - 5
verträglich	Die meisten Grenzwerte sind eingehalten, Kompensation durch Grün	0 - 2

Tabelle 7.4: Verträglichkeitsstufen

Bewertungsmerkmal und Kennwerte		Problem- punkte (negativ)
Umfeldverträgliche Verkehrsbelastung Lärm	Kennwert eingehalten	0
	Kennwert überschritten	1
	Kennwert deutlich überschritten	2
Radverkehr	RV-Anlagen vorhanden und Bestandteil des RV-Netzes (T50)	0
	keine RV-Anlage erforderlich (T30)	0
	keine RV-Anlage vorhanden, aber auch nicht Bestandteil des RV-Netzes (T50)	1
	keine RV-Anlage vorhanden, trotz Netzbestandteil bei T50	2
Gehweg- breite ²	Breite 2,00 - 2,50 m	0
	Breite 1,50 – 2,00 m	1
	Breite < 1,50 m	2
Querungs- situation	Abstand für Querungshilfen eingehalten	0
	Abstand für Querungshilfen überschritten	1
	Abstand für Querungshilfen deutlich überschritten	2

Tabelle 7.5: Straßenräumlichen Verträglichkeit - Problempunkte

Bewertungsmerkmal und Kennwerte		Entlas- tungspunkte (positiv)
Straßen- grün	geschlossene Baumreihen im Seitenraum und/ oder Vorgärten	+2
	Straßengrün/ Bäume oder Vorgärten sichtbar vorhanden	+1
	kein oder nur wenig Straßengrün vorhanden	0

Tabelle 7.6: Straßenräumlichen Verträglichkeit - Entlastungspunkte

7.3 Bewertung der Verträglichkeit

Einen Überblick über die Bewertung der Straßenabschnitte gibt nachfolgende Tabelle sowie die Steckbriefe der Straßenabschnitte im Anhang. Festzustellen ist:

- Die straßenräumliche Verträglichkeit in der Innenstadt von Alzey ist überwiegend als problematisch, wenngleich zumutbar zu bewerten. Hauptprobleme sind die Kfz-Verkehrsbelastung und die damit verbundene Lärmbelastung.
- In einigen Straßenabschnitten sind alle Grenzwerte überschritten, d.h. keinerlei Verträglichkeit gegeben. Dies betrifft Klosterstraße, Ostdeutsche Straße, Nibelungen Straße (Berliner Straße - Krimhildenstraße). Gründe liegen in unterschiedlicher Kombination vor:
 - Verkehrsbelastung und damit Lärmbelastung zu hoch,
 - ausgewiesene Radroute ohne geeignetes Angebot bei T50 im Zuge einer ausgeschilderten Route,
 - nutzbare Gehwegbreite <2,00 m,
 - Abstand Querungsstellen >200 m,
 - kein Grün im Straßenraum als Kompensationselement.
- In der Straße Am Damm zwischen Weinrufstraße und Berliner Straße und in der Nibelungenstraße zwischen Krimhildenstraße und Römerstraße ist die straßenräumliche Verträglichkeit gegeben. Gründe sind:
 - unempfindliche Randnutzung
 - Verkehrsbelastung nicht überschritten
 - keine ausgewiesene Radroute
 - Querungsstellenabstand <200m
 - Grün im Straßenraum als Kompensationselement

Um die straßenräumliche Verträglichkeit zu erhöhen, gibt es verschiedene Möglichkeiten, die im Rahmen des Handlungskonzepts näher untersucht werden sollen. Hierzu gehören:

- Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung,
- Reduzierung der Geschwindigkeit,
- Verbreiterung der nutzbaren Gehwegbreite,
- Regelgerechte Radverkehrsführung,
- Erweiterung des Grünbestands.

	Lage Querschnitt			Problempunkte					Entlastungspunkte Straßengrün	Bewertung Verträglichkeit
	Straße	Abschnitt	Vzul [km/h] (Stand 2010)	Verkehrsbelastung	Radverkehr	Gehwegbreite im Mittel (m)	Querungsstellen	Summe Problempunkte		
1	Nibelungenstraße (B271)	Berliner Straße – Ostdeutsche Straße	50	2	2	1	2	7	1	6
2	Nibelungenstraße (B271)	Ostdeutsche Straße – Kriemhildenstraße	50	2	2	1	2	7	1	6
3	Nibelungenstraße (B271)	Kriemhildenstraße – Römer Straße	50	2	1	0	0	3	1	2
4	Römerstraße (B271)	Nibelungenstraße – Ludwigstraße	50	2	1	1	1	5	1	4
5	Ernst-Ludwig-Straße (L409)	Römerstraße – Schulgässchen	50	2	1	1	1	5	1	4
6	Ernst-Ludwig-Straße (L409)	Schulgässchen – Friedrichstraße	50	2	1	1	1	5	1	4
7	Friedrichstraße (L409)/ Spießgasse	Ernst-Ludwig-Straße (L409) - Bahnhofstraße	50	2	1	1	0	4	1	3
8	Bahnhofstraße (L409)	Spiessgasse – Am Damm	50	2	1	1	2	6	1	5
9	Am Damm (L406/409)/ Weinrufstraße (L406)	Bahnhofstraße – Berliner Straße	50	2	1	1	0	4	1	3
12	Am Damm	Weinuferstraße - Spiessgasse	50	0	1	1	0	2	1	1
10	Berliner Straße (B271)	Weinrufstraße – Nibelungenstraße	50	2	1	1	0	4	1	3
11	Spießgasse	Friedrichstraße – Hospitalstraße	50	0	2	1	0	3	0	3
13	Hospitalstraße	Spiessgasse – Selzgasse	50	1	2	1	0	4	1	3
14	Hospitalstraße	Selzgasse – Antoniterstraße	50	1	2	1	0	4	0	4
15	Klosterstraße/ Ostdeutsche Straße	Antoniterstraße - Raugrafenstraße	50	2	2	1	2	7	1	6
16	Klosterstraße/ Ostdeutsche Straße	Raugrafenstraße - Nibelungenstraße	50	1	2	1	2	6	1	5

ANHANG I: STECKBRIEFE DER STRASSENABSCHNITTE

A 1. Nibelungenstraße (B271) Berliner Straße – Ostdeutsche Straße



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Süd

Bestand	
Straßenkategorie	Angebaute Hauptverkehrsstraße
Randnutzungen	Wohnen
Bebauung	offen
Baufluchabstand (im Mittel)	17,00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	12,65 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	Ca. 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Kein Parken
Verkehrsbelastung	Ist: 1.191 Kfz/h → 14.888 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 16 Kfz/h → 1,3 %
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FSA (ostdeutsche Straße) Mittelinsel (Kreisverkehr) Abstand 320 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	ja
Straßengrün	privates Grün

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	5.000 Kfz/24h	-2
Radverkehr	T50 + Hauptroute → Radverkehrsanlage erforderlich	-2
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	-2
Straßengrün	Wenig privates Grün	1
Gesamtbewertung	Straßenraum unverträglich	-6

A 2. Nibelungenstraße (B271) Ostdeutsche Straße - Kriemhildenstraße



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Süd

Bestand	
Straßenkategorie	Angebaute Hauptverkehrsstraße
Randnutzungen	Wohnen Geschäfte, Vermessungs- und Katasteramt,
Bebauung	offen
Baufluchabstand (im Mittel)	27,00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	13,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 – 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Nördl. Abschnitt Parken mit Parkschein
Verkehrsbelastung	Ist: 1.291 Kfz/h → 16.138 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 15 Kfz/h → 1,3 %
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FSA (ostdeutsche Straße) FSA (Nibelungenschule) Abstand 275 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	Zwischen Ostdeutsche Straße und Gartenstraße
Straßengrün	Baumreihe im Gehweg zwischen Kriemhildensstraße und Gartenstraße privates Grün

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	7.500 Kfz/24h	-2
Radverkehr	T50 + Hauptroute → Radverkehrsanlage erforderlich	-2
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	-2
Straßengrün	Wenig privates Grün	1
Gesamtbewertung	Straßenraum unverträglich	-6

A 3. Nibelungenstraße (B271) Kriemhildenstraße - Römerstraße



Blickrichtung Nord

Blickrichtung Süd

Bestand	
Straßenkategorie	Angebaute Hauptverkehrsstraße
Randnutzungen	Wohnen
Bebauung	offen
Baufluchabstand (im Mittel)	21,00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	13 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	2,00 –2,50 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Kein Parken
Verkehrsbelastung	Ist: 1.291 Kfz/h → 16.138 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 15 Kfz/h → 1,2 %
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FSA (Nibelungenschule) Mittelinsel (Kreisverkehr) Abstand 85 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	nein
Straßengrün	privates Grün

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	5.000 Kfz/24h	-2
Radverkehr	T50 → Radverkehrsanlage sinnvoll	-1
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,50 m	0
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	0
Straßengrün	privates Grün	1
Gesamtbewertung	Straßenraum verträglich	-2

A 4. Römerstraße (B271) Nibelungenstraße – Ernst-Ludwigstraße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Süd/ West

Bestand	
Straßenkategorie	Angebaute Hauptverkehrsstraße
Randnutzungen	Wohnen, Jugendhaus
Bebauung	offen
Baufluchtabstand (im Mittel)	25,00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	12,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 – 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Parkscheibe (vier Parkstände)
Verkehrsbelastung	Ist: Kfz/h 1.323 → 15.400 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 16 Kfz/h → 1,3%
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FSA und FGÜ am Kreisverkehr Abstand 230 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	nein
Straßengrün	privates Grün

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	7.500 Kfz/24h	-2
Radverkehr	T50 → Radverkehrsanlage sinnvoll	-1
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,00 - 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	-1
Straßengrün	privates Grün	1
Gesamtbewertung	Straßenraum zumutbar	- 4

A 5. Ernst-Ludwigstraße (L409) Römerstraße – Schulgässchen



Blickrichtung Ost

Blickrichtung West

Bestand	
Straßenkategorie	Angebaute Hauptverkehrsstraße
Randnutzungen	Überwiegend Wohnen, Schule
Bebauung	Offen/ geschlossen
Baufluchabstand (im Mittel)	10,00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	10,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 – 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Kein Parken
Verkehrsbelastung	Ist:792Kfz/h →9.900 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 8 Kfz/h →1,0 %
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FGÜ und FSA Abstand 250 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	nein
Straßengrün	privates Grün, Baumreihe auf dem Schulhof

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	2.500 Kfz/24h	-2
Radverkehr	T50 → Radverkehrsanlage sinnvoll	-1
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,00 - 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	-1
Straßengrün	privates Grün	1
Gesamtbewertung	Straßenraum zumutbar	-4

A 6. Ernst-Ludwigstraße (L409) Schulgässchen - Friedrichstraße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

Bestand	
Straßenkategorie	Angebaute Hauptverkehrsstraße
Randnutzungen	Wohnen, Rathaus, Kreisverwaltung, Schule
Bebauung	Offen/ geschlossen
Baufluchabstand (im Mittel)	16,00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	10,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 – 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Parkscheibe (elf Parkstände)
Verkehrsbelastung	Ist:792 Kfz/h →9.900 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 8 Kfz/h → 1,0%
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FSA Abstand: 240 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	nein
Straßengrün	privates Grün

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	2.500 Kfz/24h	-2
Radverkehr	T50 → Radverkehrsanlage sinnvoll	-1
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,00 - 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	-1
Straßengrün	privates Grün	1
Gesamtbewertung	Straßenraum zumutbar	-4

A 7. Friedrichstraße (L409)/Spiessgasse Ernst-Ludwigstr. – Bahnhofstraße



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Süd

Bestand	
Straßenkategorie	Angebaute Hauptverkehrsstraße
Randnutzungen	Wohnen, Gewerbe, Parkplatz
Bebauung	Offen/ geschlossen
Baufluchabstand (im Mittel)	21,50 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	10,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 -2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Kein Parken
Verkehrsbelastung	Ist:961 Kfz/h → 12.013 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 8 Kfz/h →0,8 %
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FSA, Mittelinsel Abstand 165 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	Abschnitt Spiessgasse
Straßengrün	Wenig privates Grün

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	7.500 Kfz/24h	-2
Radverkehr	T50 → Radverkehrsanlage sinnvoll T50+Route → RVA erforderlich	- 1
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	0
Straßengrün	privates Grün	1
Gesamtbewertung	Straßenraum zumutbar	-3

A 8. Bahnhofstraße (L409) Spiessgasse – Am Damm



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Süd

Bestand	
Straßenkategorie	Angebaute Hauptverkehrsstraße
Randnutzungen	Wohnen, Gewerbe, Parkplatz
Bebauung	offen
Baufluchtabstand (im Mittel)	15,00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	12,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 – 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Freies Parken (drei Parkstände)
Verkehrsbelastung	Ist:931 Kfz/h → 11.638 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 10 Kfz/h → 1,1 %
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	LSA, FGÜ Abstand 320 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	Route von Spiessgasse - Badeweg
Straßengrün	privates Grün

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	7.500 Kfz/24h	- 2
Radverkehr	T50 → Radverkehrsanlage sinnvoll T50+Route → RVA erforderlich	-1
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll:2,00 - 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	-2
Straßengrün	privates Grün	1
Gesamtbewertung	Straßenraum zumutbar	-5

A 9. Am Damm / Weinrufstraße(L406/409) Bahnhofstraße – Berliner Straße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

Bestand	
Straßenkategorie	Angebaute Hauptverkehrsstraße
Randnutzungen	Wohnen, Ärztehaus, Kreisverwaltung, Gewerbe
Bebauung	offen
Baufluchtabstand (im Mittel)	15,00
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	10,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 – 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Parkscheibe (17 Parkstände)
Verkehrsbelastung	Ist: 955 Kfz/h → 11.938 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 6 Kfz/h → 0,6%
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	LSA, FSA, FGÜ Abstand: 200 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	nein
Straßengrün	privates Grün

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	7.500 Kfz/24h	-2
Radverkehr	T50 → Radverkehrsanlage sinnvoll	-1
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,00 - 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	0
Straßengrün	privates Grün	1
Gesamtbewertung	Straßenraum zumutbar	-3

A 10. Am Damm (L406/409) Weinrufstraße – Spiessgasse



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Süd

Bestand	
Straßenkategorie	Angebaute Hauptverkehrsstraße
Randnutzungen	Wohnen, Gewerbe
Bebauung	offen
Baufluchtabstand (im Mittel)	18,00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	15,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 – 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Parkscheibe (9 Parkstände)
Verkehrsbelastung	Ist: 573 Kfz/h → 7.163 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 7 Kfz/h → 1,2%
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FSA, Mittelinsel Abstand: 170 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	nein
Straßengrün	Baumreihe, privates Grün

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	7.500 Kfz/24h	0
Radverkehr	T50 → Radverkehrsanlage sinnvoll	-1
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	0
Straßengrün	Grün sichtbar vorhanden	1
Gesamtbewertung	Straßenraum verträglich	-1

A 11. Berliner Straße (B271) Weinrufstraße – Nibelungenstraße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

Bestand	
Straßenkategorie	Angebaute Hauptverkehrsstraße
Randnutzungen	Wohnen, Gewerbe, Friedhof
Bebauung	offen
Baufluchabstand (im Mittel)	28,00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	15,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 – 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Parkscheibe (40 Parkstände)
Verkehrsbelastung	Ist: 1.373 Kfz/h → 17.163 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 19 Kfz/h → 1,4%
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FGÜ, FSA, Mittelinsel Abstand: 185 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	nein
Straßengrün	Baumreihe im Gehweg vor Friedhof, privates Grün

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	7.500 Kfz/24h	-2
Radverkehr	T50 → Radverkehrsanlage sinnvoll	-1
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	0
Straßengrün	Grün sichtbar vorhanden	1
Gesamtbewertung	Straßenraum zumutbar	-3

A 12. Spiessgasse Friedrichstraße – Hospitalstraße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

Bestand	
Straßenkategorie	Erschließungsstraße (Einrichtungsverkehr)
Randnutzungen	Wohnen, Gewerbe
Bebauung	Offen/ geschlossen
Baufluchtabstand (im Mittel)	10,00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	10,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 – 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Kein Parken
Verkehrsbelastung	Ist:343 Kfz/h → 4.288 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 3 Kfz/h → 0,8%
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FSA, Mittelinsel Abstand 110 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	Ja Radverkehrsführung entgegen der Einrichtungsstraße vorhanden
Straßengrün	Wenig privates Grün

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	5.000 Kfz/24h	0
Radverkehr	T50 und Hauptroute → Radverkehrsanlage erforderlich	-2
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	0
Straßengrün	privates Grün	0
Gesamtbewertung	Straßenraum zumutbar	-3

A 13. Hospitalstraße Spiessgasse – Selzgasse



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

Bestand	
Straßenkategorie	Erschließungsstraße
Randnutzungen	Wohnen
Bebauung	geschlossen
Baufluchabstand (im Mittel)	22.00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	11,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 – 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Parkscheibe (18 Parkstände)
Verkehrsbelastung	Ist: 710 Kfz/h → 8.875 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 10 Kfz/h → 1,4%
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FSA, FGÜ Abstand 240 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	ja
Straßengrün	Öffentliche Grünanlage

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	7.500 Kfz/24h	-1
Radverkehr	T50 und Hauptroute → Radverkehrsanlage erforderlich	-2
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	0
Straßengrün	privates Grün	1
Gesamtbewertung	Straßenraum zumutbar	-3

A 14. Hospitalstraße Selzgasse – Antoniterstraße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

Bestand	
Straßenkategorie	Erschließungsstraße
Randnutzungen	Wohnen, Gewerbe, Parkplatz
Bebauung	geschlossen
Baufluchabstand (im Mittel)	15,00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	10,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 – 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Parkscheibe (12 Parkstände)
Verkehrsbelastung	Ist: 710 Kfz/h → 8.875 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 10 Kfz/h → 1,4%
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FGÜ, Mittelinsel Abstand 175 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	ja
Straßengrün	Vereinzelte Bäume

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	7.500 Kfz/24h	-1
Radverkehr	T50 und Hauptroute → Radverkehrs-anlage erforderlich	-2
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,00 - 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	0
Straßengrün	Grün nicht sichtbar vorhanden	0
Gesamtbewertung	Straßenraum zumutbar	-4

A 15. Klosterstraße Antoniterstraße - Raugrafenstraße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

Bestand	
Straßenkategorie	Erschließungsstraße
Randnutzungen	Wohnen, Gewerbe, Parkplatz
Bebauung	offen
Baufluchtabstand (im Mittel)	10,00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	10,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 – 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Parkscheibe (3 Parkstände)
Verkehrsbelastung	Ist: 710 Kfz/h → 8.875 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 10 Kfz/h → 1,4%
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FGÜ Abstand 450 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	ja
Straßengrün	Kleine öffentliche Grünanlage

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	5.000 Kfz/24h	-2
Radverkehr	T50 und Hauptroute → Radverkehrs-anlage erforderlich	-2
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,0 - 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	-2
Straßengrün	Grün sichtbar vorhanden	1
Gesamtbewertung	Straßenraum unverträglich	-6

A 16. Ostdeutsche Straße Raugrafenstraße - Nibelungenstraße



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Süd

Bestand	
Straßenkategorie	Erschließungsstraße
Randnutzungen	Wohnen
Bebauung	offen
Baufluchtabstand (im Mittel)	20,00 m
Öffentlicher Straßenraum (im Mittel)	11,00 m
Gehwegbreiten (im Mittel)	1,50 – 2,00 m
Verkehrsrechtliche Regelungen	Geschwindigkeit: Tempo 50
	Parkticket (18 Parkstände)
Verkehrsbelastung	Ist: 710 Kfz/h → 8.875 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil	SV = 10 Kfz/h → 1,4%
ÖPNV	Regional- und Citybus
Querungsmöglichkeiten	FGÜ Abstand 450 m
Radverkehr - ausgewiesene Hauptroute	ja
Straßengrün	Baumreihe

Bewertung		
Verträgliche Verkehrsbelastung	7.500 Kfz/24h	-1
Radverkehr	T50 und Hauptroute → Radverkehrs-anlage erforderlich	-2
Gehwegbreite/ Aufenthaltsraum	Soll: 2,00 - 2,50 m	-1
Querungssituation	Abstand soll: 200 m	-2
Straßengrün	Grün sichtbar vorhanden	1
Gesamtbewertung	Straßenraum zumutbar	-5

