

Mobilitätskonzept Alzey

Ergebnisbericht der zweiten Bearbeitungsstufe / Konzepte



Darmstadt, Dezember 2012

STETE PLANUNG

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Mobilitätskonzept Alzey

Ergebnisbericht der zweiten Bearbeitungsstufe / Konzepte

Durchführung: Juni 2011 bis Juli 2012

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

Inhalt	Seite
1 Einführung	1
2 Kernergebnisse Bestandsanalyse.....	2
3 Beteiligung.....	5
3.1 Workshop Kinder und Jugendliche	5
3.2 Workshop Seniorinnen und Senioren	9
4 Leitbild und Ziele	12
5 Zukünftige Entwicklung	16
5.1 Demographische Entwicklung.....	16
5.2 Räumliche Entwicklung.....	18
5.3 Verkehrliche Erreichbarkeit.....	20
6 Verkehrsmittelbezogene Handlungskonzepte	24
6.1 Methodisches Vorgehen	24
6.2 Teilkonzept fließender motorisierter Individualverkehr	24
6.2.1 Anforderungen und Qualitätsstandards.....	24
6.2.2 Straßennetz und Geschwindigkeitsregelungen	29
6.2.3 Verkehrsführung Innenstadt.....	31
6.2.4 Innenstadtring	35
6.3 Teilkonzept Öffentlicher Personennahverkehr	42
6.3.1 Anforderungen und Qualitätsstandards.....	42
6.3.2 ÖPNV-Erschließung und -bedienung	43
6.3.3 Haltestellen	44
6.4 Teilkonzept Radverkehr.....	46
6.4.1 Anforderungen und Qualitätsstandards.....	46
6.4.2 Hauptroutennetz und Maßnahmen.....	49
6.4.3 Abstellanlagen	53
6.5 Teilkonzept Fußverkehr Innenstadt.....	54
6.5.1 Anforderungen und Qualitätsstandards.....	54
6.5.2 Fußwegenetz Innenstadt.....	56
7 Parkraumkonzept.....	58
7.1 Einführung.....	58
7.2 Optimierung / Ausweitung vorhandener Parkieranlagen.....	59
7.2.1 Ostdeutsche Straße/ Zentrum	59

7.2.2	Stadthalle.....	61
7.3	Bewertung der Optionen und Empfehlungen für den Obermarkt.....	62
7.4	Parkraumkonzept	64
8	Integriertes Handlungskonzept	66
9	Mobilitätsmanagement.....	70
9.1	Einführung.....	70
9.2	Mobilitätsmanagement in Kommune, Betrieb und Schule	71
9.2.1	Kommunales Mobilitätsmanagement	71
9.2.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement.....	73
9.2.3	Schulisches Mobilitätsmanagement	74
9.3	Mobilitätsmanagement konkret - Kampagne: "Clever mobil und fit in Alzey unterwegs".....	75
9.3.1	Baustein „Zu Fuß in Alzey unterwegs zur Schule und anderswo!“....	76
9.3.2	Baustein „Mit dem Rad unterwegs"	78
9.3.3	Baustein "Mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs"	80
9.3.4	Baustein „Verantwortungsvoll mit dem Pkw unterwegs - Alzey nimmt Rücksicht“	80
9.3.5	Dauerhafte und temporäre Maßnahmen	82
10	Einzelmaßnahmen/ Details	83
10.1	Knotenpunkt Weinheimer Landstraße/ Am Herdry	83
10.2	Einmündung Nibelungenstraße/ Ostdeutsche Straße	85
10.3	Jean-Braun-Straße - Radverkehr in der Einbahnstraße	87
10.4	Selztalradweg - Querung Karl-Heinz-Kipp-Straße.....	88
10.5	Dautenheim - Querung Haltestelle "Ort"	90
11	Umsetzungsempfehlungen	92
12	Bürgerinformation	99
13	Anhang	104

Abbildungen im Text:Seite

Abbildung 4.1: Ziele und Perspektiven für die zukünftige Entwicklung 13

Abbildung 5.1: Bevölkerungsentwicklung 16

Abbildung 5.2: Wegezwecke von SeniorInnen (MID 2008) 16

Abbildung 5.3: Wohngebietserweiterung Mauchenheimer Weg 20

Abbildung 5.4: Wohngebietserweiterung Am Kalkofen..... 21

Abbildung 5.5: Wohngebietserweiterung Weinheim, Auf den 50 Morgen 22

Abbildung 5.6: Wohngebietserweiterung Heimersheim, Im Woog..... 22

Abbildung 5.7: Gewerbegebietserweiterung Leichtweg..... 23

Abbildung 6.1: Bremswege in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit..... 27

Abbildung 6.2: Innenstadtring - bestehende straßenräumliche Verträglichkeit (2011) . 35

Abbildung 6.3: Weinrufstraße – Bestand..... 36

Abbildung 6.4: Weinrufstraße Alternative 1: Verkehrsführung bei Einrichtungsverkehr 36

Abbildung 6.5: Weinrufstraße – Alternative 1: Einrichtungsstraße..... 36

Abbildung 6.6: Weinrufstraße – Alternative 2: Tempo 50 und Schutzstreifen 37

Abbildung 6.7: Weinrufstraße – Alternative 3: Tempo 30 37

Abbildung 6.8: Berliner Straße – Bestand 38

Abbildung 6.9: Berliner Straße – Alternative 1: Tempo 50 und Schutzstreifen 38

Abbildung 6.10: Berliner Straße – Alternative 2: Tempo 30..... 39

Abbildung 6.11: Nibelungenstraße - Bestand..... 39

Abbildung 6.12: Nibelungenstraße - Alternative 1: Tempo 50 und Schutzstreifen 40

Abbildung 6.13: Nibelungenstraße - Alternative 2: Tempo 30 40

Abbildung 6.14: Ostdeutsche Straße - Bestand 41

Abbildung 6.15: Ostdeutsche Straße - Alternative 1: Tempo 30 ohne Parken..... 41

Abbildung 6.16: Ostdeutsche Straße - Alternative 2: Tempo 30 mit Parken 42

Abbildung 6.18: Beispiel Haltestelle..... 44

Abbildung 7.1: Ostdeutsche Straße/ Zentrum - Konzeptalternative A1 59

Abbildung 7.2: Ostdeutsche Straße/ Zentrum - Konzeptalternative A2..... 60

Abbildung 7.3: Ostdeutsche Straße/ Zentrum - Konzeptalternative A3..... 61

Abbildung 7.4: Beispiel - Parkpalette mit 7 Halbgesschen..... 61

Abbildung 7.5: Stadthalle - Konzeptalternativen A1 und A2 62

Abbildung 8.1: Ablauf Erarbeitung Integriertes Handlungskonzept 66

Abbildung 9.1: Kampagne „Clever mobil und fit in Alzey unterwegs“ – Bausteine und Zielgruppen 75

Abbildung 9.2: Kampagnenbaustein „Mit dem Rad unterwegs“ 78

Abbildung 10.1: KP Nibelungenstraße Verkehrsbelastung (Kfz) nachmittägliche Spitzenstunde (Zählung vom 11.11.2010)..... 86

Abbildung 10.2: Verkehrszählung Weidasser Straße 17.3.2011 90

Tabellen im Text

Tabelle 5.1: Entwicklungsflächen bis 2020.....	19
Tabelle 6.1: Qualitätsstandards MIV fließend.....	25
Tabelle 6.2: Empfehlungen zur Dimensionierung von Verkehrsanlagen	26
Tabelle 6.3: Qualitätsstandard ÖPNV	43
Tabelle 6.4: City-Bus - Fahrgastzahlen November 2011	45
Tabelle 6.5: Qualitätsstandards Radverkehr	48
Tabelle 6.6: Dimensionierung von Radverkehrsanlagen (ERA 2010).....	49
Tabelle 6.7: Maßnahmen für den Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen	51
Tabelle 6.8: Maßnahmen für den Radverkehr an Querungsstellen	52
Tabelle 6.9: Qualitätsstandards Fußverkehr	56
Tabelle 6.10: Maßnahmen für den Fußverkehr	57
Tabelle 6.11: Maßnahmen Fußverkehr Querung Innenstadtring	57
Tabelle 7.1: Stellplatzbilanz – mögliche zusätzliche Parkstände	63
Tabelle 7.2: Stellplatzbilanz – Gesamtanzahl Parkstände bei Erweiterung	63
Tabelle 9.1: Handlungsfelder Mobilitätsmanagement.....	70
Tabelle 9.2: Kommunales Mobilitätsmanagement - Maßnahmenspektrum	72
Tabelle 9.3: Betriebliches Mobilitätsmanagement - Maßnahmenspektrum.....	73
Tabelle 9.4: Schulisches Mobilitätsmanagement - Maßnahmenspektrum	74
Tabelle 10.1: Fuß- und Radverkehr Jean-Braun-Straße (22.3.2012)	87
Tabelle 11.1: Empfehlungen zur Umsetzung	94

Pläne im Anhang

Plan 5.1: Stadtstruktur und Flächennutzungen
Plan 5.2: Erweiterungsflächen
Plan 6.1: Motorisierter Individualverkehr - Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßennetz
Plan 6.2: Motorisierter Individualverkehr - Straßennetz und Geschwindigkeiten - Kernstadt
Plan 6.3: Motorisierter Individualverkehr - Straßennetz und Geschwindigkeiten - Stadtteile
Plan 6.4: Motorisierter Individualverkehr - Verkehrsführung Innenstadt West
Plan 6.5: ÖPNV - Haltestellenausbauprogramm
Plan 6.6: Radverkehr – Maßnahmenkonzept Kernstadt
Plan 6.7: Radverkehr – Maßnahmenkonzept Stadtteile
Plan 6.8: Fußverkehr - Maßnahmen Innenstadt
Plan 7.1: Handlungskonzept Parkieranlagen
Plan 10.1 a-c: Weinheimer Landstraße/ Am Herdry - Bestandssituation und Alternativen
Plan 10.2 a-c: Nibelungenstraße (B271)/ Ostdeutsche Straße - Bestandssituation und Alternativen
Plan 10.3 a-b: Jean-Braun-Straße - Bestandssituation und Alternative
Plan 10.4 a-c: Selztalradweg - Querung Karl-Heinz-Kipp-Straße - Bestandssituation und Alternativen
Plan 10.5 a-c: Weidasserstraße, Dautenheim - Querung Haltestelle "Ort" - Bestandssituation und Alternativen

Verwendete Regelwerke

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)
Stand: 17. Juli 2009

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA,
Köln 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA,
Köln 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, ESG 11
Köln 2011

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen,
HBS 2001/ 2008

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA
Köln 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Leitfaden für Verkehrsplanung, 2001

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN,
Köln 2018

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

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

Mobilität in Deutschland 2008 (MID 2008)

infas-Institut für angewandte Sozialwissenschaften, Bonn 2009

Straßenverkehrsordnung (StVO), Stand 1.12.2010

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

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

Abkürzungen / Glossar

DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr (Kfz/24h)

FGÜ Fußgängerüberweg

FG-Zone Fußgängerzone

FSA Fußgängerschutzanlage

HVS Hauptverkehrsstraße

Kfz Kraftfahrzeug

KPKnotenpunkt

LSA Lichtsignalanlage

MIV Motorisierter Individualverkehr

NVP Nahverkehrsplan

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

ÖV Öffentlicher Verkehr

Pkw Personenkraftwagen

RV Radverkehr

Sph Spitzenstunde

SV Schwerverkehr

VB Verkehrsberuhigter Bereich

v_{zul} zulässige Höchstgeschwindigkeit

ADFC Allgemeiner deutscher Fahrradclub

VCD Verkehrsclub Deutschland

ADAC Allgemeiner deutscher Automobilclub

IHK Industrie- und Handelskammer

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 bis 15 Jahren zu gestalten ist, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Es soll zum einen die kommunale Verkehrspolitik längerfristig ausrichten und die Grundlage für kurz-, mittel- und langfristige Entscheidungen bieten, d.h. auch Weichen stellen für räumliche und sektorale Teilplanungen. Zum anderen 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.

In einem Bericht über die erste Bearbeitungsphase wurden die Ergebnisse der Zustandsanalyse ausführlich dargelegt. Hier wurden 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.

Der nun vorgelegte Bericht enthält die Ergebnisse der zweiten Bearbeitungsphase. Hierzu gehören die für die zukünftige Entwicklung von Alzey formulierten Leitbilder und Ziele, Einzelkonzepte für alle Verkehrsarten mit konkreten Maßnahmenvorschlägen, die in einem integrierten Handlungskonzept zusammengeführt werden. Des Weiteren enthalten sind Empfehlungen zum Mobilitätsmanagement, die durchgeführten Detailuntersuchungen sowie die Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren, den beiden Workshops mit Kindern und Jugendlichen sowie Seniorinnen und Senioren.

Die Erarbeitung des Handlungskonzepts erfolgte - ebenso wie die Zustandsanalyse - als diskursiver Prozess, in den die projektbegleitende Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung eingebunden waren und wichtige Hinweise und Anregungen für die einzelnen Themenfelder gegeben hat.

2 KERNERGEBNISSE BESTANDSANALYSE

Einführend in den zweiten Bericht zum Mobilitätskonzept Alzey 2020 werden die Kernergebnisse der Zustandsanalyse kurz nachrichtlich zusammengefasst.

Fließender Kfz-Verkehr: 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.

Über die Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeiten liegen zwar keine Messergebnisse vor, im Workshop mit Kindern und Jugendlichen (siehe Kap. 3.) wurden allerdings die "zu schnellen Autos" als Problem hervorgehoben.

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.

Die Auslastung der Parkieranlagen ist sehr unterschiedlich. Während der Obermarkt tagsüber fast durchgängig ausgelastet ist, sind auf nur wenig weiter entfernten Parkplätzen (z.B. Stadthalle) immer freie Plätze zu finden. Der Obermarkt als Parkplatz wird in Alzey durchaus kontrovers diskutiert (z.B. im Workshop mit Seniorinnen und Senioren). Es finden sich Befürworter genauso wie Kritiker, denen das "abgestellte Blech" ein Dorn im Auge ist.

Aus den Befunden zur Parkraumsituation im Untersuchungsgebiet Innenstadt lässt sich kein unmittelbarer Handlungsbedarf zur Erweiterung des Stellplatzangebots auf den Park-

flächen ableiten. Es sollte aber eine bessere Verteilung der Auslastung angestrebt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr: Die Stadt Alzey betreibt ergänzend zum Regionalbussystem des Kreises Alzey-Worms im Verkehrsverbund Rhein-Neckar zwei eigene Citybuslinien. Komplettiert wird das ÖPNV-Angebot durch die an Werktagen für die Stadtteile Heimersheim und Weinheim zur Verfügung stehenden Ruftaxis. Die Regionalbuslinien sind größtenteils nicht vertaktet, sie verkehren überwiegend zu den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags (Schülerverkehr und Berufsverkehr). Dies wird insbesondere von Jugendlichen als Mangel empfunden (siehe Kap. 0)

Das Fahrgastpotenzial in und um Alzey scheint noch nicht vollständig ausgeschöpft. Die Erschließungsqualität der Kernstadt wie auch der Stadtteile ist grundsätzlich gut, nicht erschlossen sind Teile des Gewerbegebiets östlich der Autobahn.

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 (Haupttradroutennetz) entwickelt. Das Wunschliniennetz war Grundlage der Bewertung. 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 und nicht gemäß den Erfordernissen des Radverkehrs ausgebildet sind. Des weiteren fehlen an vielen Stellen Querungsangebote über Hauptverkehrsstraßen.

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 oder Bäume 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. Von Seniorinnen und Senioren wurde die mangelnde Barrierefreiheit (fehlende Bordsteinabsenkungen an wichtigen Querungsstellen) moniert.

In Straßen, wo die gemäß Regelwerken erforderlichen Mindestgehwegbreiten nur schwer zu realisieren sind, sollte zumindest das Gehwegparken unterbunden werden. Für die Bereitstellung eines angemessenen Angebots für den ruhenden Verkehr sind hierbei im Einzelfall geeignete Lösungen zu suchen.

In Alzey gibt es keine Angebote zur **Förderung des multimodalen Verkehrsverhalten**, wie ein Fahrradverleihsystem oder ein CarSharing-Angebot. Gerade letzteres wird von jungen Erwachsenen zunehmend nachgefragt, für die das eigene Auto kein "Muss" mehr ist und die vorzugsweise in neuste Technologien (I-Phone, Tablet, etc.) investieren.

Mit der Nutzung von verschiedenen Mobilitätsangeboten ist auch ein Perspektivwechsel verbunden: je besser die verschiedenen Verkehrsmittel in der Stadt vertraut und bekannt sind, desto höher ist die Sensibilisierung für die Probleme und Potenziale innerhalb des Verkehrssystems in Alzey. Entsprechende Angebote und Ansätze sollten daher zielgerichtet eingeführt werden. Handlungsbedarf besteht hinsichtlich einer Erweiterung der Informationen und Angebote unter Einbeziehung aller Verkehrsträger.

Innenstadtring - straßenräumlichen Verträglichkeit: Als wesentliche Ergebnisse der Prüfung der straßenräumlichen Verträglichkeit für den nicht-motorisierten Verkehr am Innenstadtring kann festgestellt werden, dass in fast allen untersuchten Straßenabschnitten Probleme bestehen, allerdings in sehr unterschiedlichem Umfang. Die hohen Verkehrsbelastungen und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nehmen hinsichtlich der Unverträglichkeit eine zentrale Stelle ein. Weitere wichtige Aspekte sind fehlende Angebote separater Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen mit v_{zul} größer oder gleich 50 km/h, die Bestandteil des beschilderten Radverkehrsnetzes sind. Ebenfalls problematisch sind die zu geringen nutzbare Gehwegbreiten.

Handlungspotenziale zur Verbesserung der straßenräumlichen Verträglichkeit bestehen in der Anordnung einer den Randnutzungen angemessenen zulässigen Geschwindigkeit, der Unterbindung des Gehwegparkens sowie dem Einsatz von Querungshilfen in den der Randnutzung entsprechenden Abständen.

3 BETEILIGUNG

Es war dezidierter Wunsch der Stadt Alzey, ausgewählte Zielgruppen aus der Bürgerschaft an der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts zu beteiligen. Dieser Wunsch deckte sich mit den positiven Erfahrungen des Büros StetePlanung zu Beteiligungsverfahren in vergleichbaren Projekten.

Im Falle von Alzey wurden zwei Zielgruppen ausgewählt: Kinder und Jugendliche sowie Seniorinnen und Senioren. Es wurden halbtägige Workshops durchgeführt, der beiden Bevölkerungsgruppen Gelegenheit gegeben haben, ihre spezifischen Anforderungen an das Mobilitätskonzept und die Bewältigung des verkehrlichen Alltags zu formulieren. Gerade ältere Menschen sowie Kinder und Jugendliche haben in den üblichen Planungsverfahren selten Gelegenheit ihre Interessen einzubringen, sind aber für die Gestaltung des Verkehrsgeschehens (Stichwort Demografischer Wandel) zunehmend wichtig. Darüber hinaus erhielten die Planerinnen Hinweise zu wichtigen Zusammenhängen, die in die Bearbeitung des Mobilitätskonzepts eingeflossen sind.

Eine gezielte Ansprache zur Teilnahme an den Workshops erfolgte über Schulen, Kirchengemeinden und Institutionen, die für diese Gruppen wichtige Treffpunkte sind.

3.1 Workshop Kinder und Jugendliche

Inhaltlich vorbereitet und moderiert von den Gutachterinnen diskutierten im September 2011 rund 60 Schülerinnen und Schüler. Sie gehören zu den Bevölkerungsgruppen, die im Alltag und in der Freizeit - abgesehen von Bring- und Holdiensten ihrer Eltern - größtenteils ohne Auto unterwegs sind.

Im Rahmen des Workshops konnten die Kinder und Jugendlichen ihre Anforderungen an ein aus ihrer Sicht attraktives Verkehrsumfeld und an die von dieser Gruppe genutzten Verkehrsmittel einbringen. Teilgenommen haben Grundschüler der 3. und 4. Klasse und Schülerinnen und Schüler von weiterführenden Schulen, d.h. 5. und 6. Klasse. und Jahrgangsstufe 9 und 10.



Kritikphase

Nach Begrüßung und Einführung durch Bürgermeister Christoph Burkhard und die Projektleiterin Gisela Stete wurden zunächst in Kleingruppen - getrennt nach Grundschüler, Unter- und Mittelstufe - die aus Sicht der Teilnehmenden bestehenden Probleme auf ihren regelmäßigen Wegen in Alzey benannt ("Unterwegs in Alzey - wo klemmt's?"), Hierzu gehören Schulwege ebenso wie Wege in der Freizeit.



Die Vorstellung im Plenum zeigte eine Reihe von Problem- und Konfliktpunkte auf:

- Von allen bemängelt wurde, dass Autofahrende in Spielstraßen (Verkehrsberuhigter Bereich Z 325 StVO) im Regelfall deutlich zu schnell fahren.
- Viele Schulwege führen an Hauptverkehrsstraßen mit zu schmalen Gehwegen entlang.
- Besonders für die Grundschüler stellen parkende Autos am Straßenrand ein Problem beim Queren dar.
- Radwegeverbindungen fehlen sowohl abseits des Straßennetzes als auch parallel zu den Landstraßen in die Nachbargemeinden.
- Die Beschilderung von Zielen für den Fuß- und Radverkehr fehlt.
- Die Kinder und Jugendlichen empfinden die Stadt als schmutzig und bemängeln z.B. Hundekot auf den Grünflächen und den Gehwegen¹.



¹ Festzuhalten ist, dass die Gruppe der Jahrgangsstufen 9 und 10, die mangelnde Sauberkeit in der Stadt am stärksten kritisiert hatten, ihre Arbeitstische in einem unakzeptablen Zustand hinterlassen haben: Mülltüten am Boden, Essensreste auf den Tischen, Stifte und Blätter verteilt auf Tischen und Stühlen.

Einige Punkte wurde genau verortet:

- Im Zuge des Selztalradweges, der als Schulweg aus Schafhausen genutzt wird, fehlt eine gesicherte Überquerung über die Karl-Heinz-Kipp-Straße (Gewerbegebiet).
- Weitere Querungsstellen fehlen:
 - Dautenheimer Straße/ Johannstraße,
 - Jean-Braun-Straße (Anmerkung: wurde nach Umbau realisiert),
 - Dr. Georg-Durst-Straße in Höhe Schulzentrum,
 - Bahnhofstraße/ Badeweg,
 - Römerstraße/ Seubertstraße.
- Die Nutzung der Unterführung "Gänsebrücke", die der Verbindung des westlich der Bahnlinie gelegenen Wohngebietes mit der Innenstadt dient, wird als unangenehm empfunden, sie ist zu schmal und zu niedrig.
- Der unbefestigte Fußweg vom Haltepunkt Alzey-Süd zum Schulzentrum wird als Mangel empfunden, er sollte nach Vorstellung der Jugendlichen verbreitert und gepflastert sein.

Ab der 5. Klasse müssen viele der Kinder den ÖPNV nutzen, hier wurden genannt:

- An vielen Bus-Haltestellen und am Haltepunkt Süd fehlen Wartehäuschen.
- Die Busse und die Züge sind zu Schulanfangs- und -endzeiten überfüllt.
- Morgens stehen die Busse häufig mit im Stau.
- Tagsüber außerhalb der Schulzeiten und abends ist das Fahrtenangebot nicht ausreichend.
- Es gibt keine Umsteigemöglichkeit von Bus auf Zug am Haltepunkt Süd.



Auf die Frage: "Wer findet , dass die Autos in Alzey zu schnell fahren", sind fast alle aufgestanden.

Phantasiephase

Nach der Diskussion der Probleme im Plenum war Raum für die Entwicklung von Lösungen. Die Kinder und Jugendlichen wurden gefragt, wie Straßen und Plätze aussehen sollten, an denen sie sich gerne aufhalten würden. Hier durften wahlweise Texte formuliert, auf Karten geschrieben oder Bilder gemalt werden. Von letzterer Möglichkeit haben insbesondere die Grundschul Kinder regen Gebrauch gemacht.

Die Kinder und Jugendlichen wünschen sich:

- Mehr Grün- und Freiflächen mit Angeboten zum Spielen und sitzen, durch den Bau von Tiefgaragen können nach Vorstellung der Jugendlichen Flächen dafür frei werden,
- breite Gehwege und Fahrradwege,
- mehr verkehrsberuhigte Bereiche, in denen die Einhaltung der Geschwindigkeit auch kontrolliert wird,
- eine autofreie Innenstadt,
- mehr Zebrastreifen,
- mehr Rücksicht der Autofahrenden an den Überwegen.

Abschließend sollten sie die Frage beantworten, was sie sofort ändern würden, wenn sie Bürgermeisterin oder Bürgermeister wären:

- Einrichtung von Spielstraßen,
- Anlage von neuen Zebrastreifen (Fußgängerüberwegen), insbesondere vor der Nibelungenschule,
- Verbreiterung der Gehwege,
- Schaffen von neuen Treffpunkten z.B. durch die Anlage eines "Volksparks" mit Angeboten für alle Altersklassen,
- Ausweisung eines Tempolimits in der Innenstadt (Anm. Hospitalstraße und Klosterstraße),
- Verbesserung des ÖPNV und Ausweitung des Angebotes in den Nachtstunden.



3.2 Workshop Seniorinnen und Senioren

Ein zweiter Workshop - ebenfalls im September 2011 - richtete sich an Seniorinnen und Senioren, die im Alltag und in der Freizeit zwar viel mit dem Auto unterwegs sind, aber aus unterschiedlichen Gründen auch zunehmend aufs Autofahren verzichten und andere Verkehrsmittel (dazu gehören vor allem die eigenen Füße) wählen. Das Thema Barrierefreiheit ist in diesem Zusammenhang besonders wichtig.

Zwar nahmen nur 11 Seniorinnen und Senioren teil, diese waren jedoch hochmotiviert und von weiteren Seniorinnen und Senioren mit der Weitergabe einer Vielzahl an Aspekten beauftragt.

Nach der Begrüßung durch Bürgermeister Burkhard diskutierte die Gruppe, wie bereits die Kinder und Jugendlichen die Fragen "Unterwegs in Alzey - wo klemmt's" und entwickelten anschließend Visionen für die Zukunft zu den Fragen:

- Wie sollen Straßen und Plätze aussehen?
- Welche Anforderungen haben Sie an die Verkehrsmittel der Zukunft?

Am Schluss stand die Frage, welche Maßnahmen sie als Bürgermeisterin oder Bürgermeister mit Priorität umsetzen würden.

Kritikphase

In der Kritikphase wurde eine Vielzahl an unterschiedlichen Punkten genannt:

- Die Verkehrsbelastung in der Hospitalstraße-Ostdeutsche Straße wird als störend empfunden ebenso wie in der Löwengasse.
- Während einem Teil der Anwesenden die Zahl der Parkplätze auf dem Obermarkt zu wenig ist, stören sich andere genau daran und bemängeln die „Blechlawine“.
- An den Parkplätzen und am Bahnhof sind die Toiletten häufig verschmutzt, insgesamt wird die Stadt als schmutzig empfunden.
- In der Tiefgarage am Museum fehlt ein Aufzug.
- Querungsstellen fehlen an Hauptverkehrsstraßen, z.B. an der Weinheimer Landstraße/ Am Herdry. An anderen Querungsstellen sind die Bordsteine zu hoch.
- Es fehlen geeignete Fuß- und Radwege wie zwischen Alzey-Nord und der Innenstadt sowie zu den Stadtteilen und den Nachbargemeinden.
- Im Zuge des Selztalradweges fehlt an der Karl-Heinz-Kipp-Straße eine Querungsstelle.
- Der Radverkehr in der Fußgängerzone wird als störend empfunden.
- In der Hospitalstraße-Ostdeutsche Straße fehlt ein Angebot für den Radverkehr.

Auffällig war, dass der öffentliche Personennahverkehr - außer in dem Hinweis auf organisatorische Mängel am Bahnhof wie Schalteröffnungszeiten - nicht erwähnt wurde. Darauf angesprochen, wurde deutlich, dass der ÖPNV im Regelfall von den Anwesenden nicht genutzt wird, weil die Anbindung der Stadtteile wegen der langen Wartezeiten als ungünstig empfunden wird.



Zu den in der Kritikphase genannten Punkten wurden die folgenden allgemeinen Verbesserungsvorschläge gemacht:

- Ausbau der Radwege,
- Markierung von Stufen bei Treppenanlagen,
- akustisches Signal an Lichtsignalanlagen (Ampeln),
- Anlage von Querungsstellen wie Zebrastreifen (FGÜ) an den Bushaltestellen,
- anbieten von Sitzmöglichkeiten (Bänke) im Zuge von häufig gegangenen Wegen wie zwischen Bahnhof und Krankenhaus² und in der Fußgängerzone.
-



Auch diese Ideen wurden mit großen Engagement diskutiert und Lösungen entwickelt. Genannt wurden vor allem baulichen Maßnahmen wie:

- Umbau aller Querungsstellen mit einer niveaugleiche Bordsteinabsenkung (null cm),
- Aufstellen von Bänken in der Fußgängerzone,

² Die Anregung wurde im Anschluss an die Veranstaltung mitgeteilt.

- Aufheben der Einbahnstraßenregelung in der Spiessgasse zwischen Ernst-Ludwig-Straße und Am Damm,
- Ausbau / Umbau der Rodensteiner Straße (Regelquerschnitt statt Mischfläche),
- Beschilderung von wichtigen Zielen bereits auf dem Innenstadtring, um Kfz-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren,
- Fußgängerfreundliche Sanierung des Badewegs,
- Schaffung eines Durchgangs zwischen Badeweg und Weinheimer Landstraße (parallel zur Bahn),
- Ausbau der Unterführung "Gänsebrücke" und Anlage einer Querungsstelle an der Weinheimer Landstraße/ Am Herdry,
- Gehwegparken bei ausreichender Gehwegbreite markieren.

Neben diesen baulichen Maßnahmen sehen die Seniorinnen und Senioren weiteren Handlungsbedarf, wenn sie Bürgermeister/in wären:

- in der Stadt mehr Präsenz zeigen,
- einen Behindertenbeauftragten einsetzen und
- die Einhaltung von Parkregelungen regelmäßig durch den Ordnungsdienst kontrollieren lassen.

Die in den Workshops vorgebrachten Kritikpunkte und Lösungsvorschläge wurden durch die Planerinnen geprüft, die Ergebnisse sind in die weitere Bearbeitung mit eingeflossen.

4 LEITBILD UND ZIELE

Aufgabe von Leitbildern und Zielen ist es, eine Verständigung darüber zu erlangen, wohin sich Alzey in den kommenden 10 bis 15 Jahren entwickeln soll. Die Definition von Zielen ist die Voraussetzung für gestaltetes (politisches) Handeln. Die Ziele sind dabei auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt. Eine Ordnung in einem Zielkonzept ist notwendig, um die verschiedenen Abhängigkeiten untereinander aufzuzeigen und die Zusammenhänge zwischen den Zielen zu verdeutlichen.

Damit Alzey auch in Zukunft attraktiv ist für Bürgerinnen und Bürger, für einpendelnde Beschäftigte und Besucher, muss es oberstes Ziel sein, eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität zu schaffen, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen bzw. verkehrsbedingte Emissionen zu verringern und die Wirtschaft im Wettbewerb mit der Region zu stärken (**Leitbild** der Stadtentwicklung). Dabei bestand in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe Konsens darüber, dass mit der derzeit vorhandenen Infrastruktur zusätzlicher Kfz-Verkehr im Stadtgebiet von Alzey weder von der Funktionsfähigkeit des notwendigen Kfz-Verkehrs, des Wirtschaftens (Liefers und Laden), der Funktionsfähigkeit der übrigen Verkehrsarten (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) noch von den Umweltbelastungen her vertretbar ist. Gleichzeitig bestand Konsens darüber, dass Mobilität, d.h. die Möglichkeit, alle Ziele in der Stadt zu erreichen, erhalten werden muss.

Als verkehrliche **Leitziele** wurden daher formuliert:

- Die Mobilität der Menschen in der Stadt und ihre Teilnahme am sozialen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben soll gewährleistet werden.
- Die Innenstadt / Altstadt von Alzey soll als kulturelles und ökonomisches Zentrum gestärkt werden.
- Die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems soll im Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsarten erhöht werden.
- Die Umwelt- und Umfeldverträglichkeit des Verkehrs (insbesondere des Kfz-Verkehrs) soll verbessert werden.
- Die Verkehrssicherheit, insbesondere der sog. „schwächeren“ Verkehrsteilnehmergruppen, soll erhöht werden. Hierbei sind die Schulwege wichtig.

Daraus lassen sich die **Handlungsziele** für das Mobilitätskonzept ableiten, die nicht unmittelbar einzelnen Leitziele zugeordnet sind, sondern übergreifend gelten:

- Der Kfz-Verkehr soll verstetigt und auf das notwendige Maß reduziert werden. Gegebenenfalls soll er verlangsamt werden.
- Für den nichtmotorisierten Fuß- und Radverkehr sollen attraktive, geschlossenen Verkehrsnetze geschaffen werden.
- Die vorhandenen Angebote im Öffentlichen Verkehr sollen ausgeweitet werden (Netze und Infrastruktur).
- Die vorhandenen Schulstandorte sollen verkehrlich optimiert, Bring- und Holdienste sollen abgebaut werden.

- Neben der Verkehrsfunktion des öffentlichen Straßenraums soll die Aufenthalts- und Sozialfunktion stärker beachtet werden. Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes soll erhöht werden.

Das Zielkonzept für die zukünftige (verkehrliche) Entwicklung der Stadt Alzey ist im Schaubild Abbildung 4.1 dargestellt.

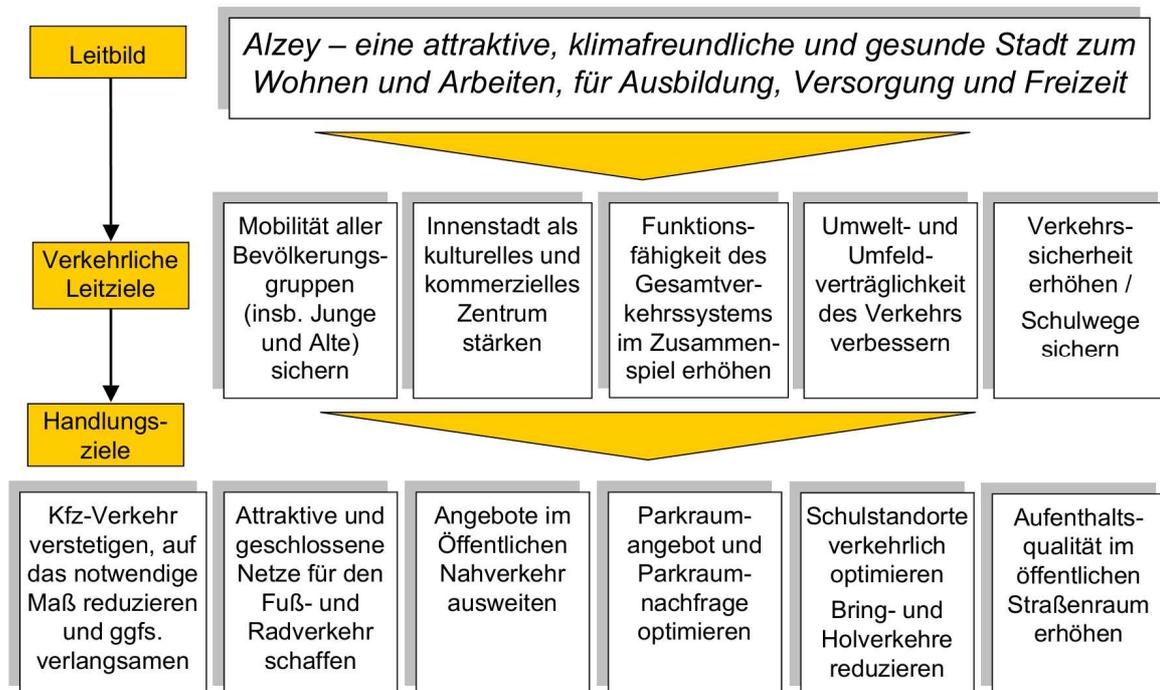


Abbildung 4.1: Ziele und Perspektiven für die zukünftige Entwicklung

Die Handlungsziele werden durch **Einzelziele** konkretisiert, die wiederum wichtige Grundlage für die Ableitung von Qualitätsstandards bei der Erarbeitung von verkehrsmittelbezogenen Handlungskonzepten und Maßnahmenvorschlägen (siehe Kap. 6) sind.

Als Einzelziele für die verschiedenen Verkehrsarten wurden formuliert:

Einzelziele im Handlungsfeld fließender Kfz-Verkehr

- Leistungsfähige Verkehrsabwicklung im Hauptverkehrsstraßennetz
- Sicherstellung der Erreichbarkeit aller Stadtquartiere
- Anordnung von angemessenen Kfz-Geschwindigkeiten
- Verminderung des Durchgangsverkehrs im Straßennetz der Altstadt
- Verringerung bestehender / Vermeidung zusätzlicher Emissionen
- Gewährleistung der erforderlichen Mindestfahrbahnbreiten in Abhängigkeit des maßgeblichen Begegnungsfalls

Einzelziele im Handlungsfeld Parken

- Harmonisierung / Vereinheitlichung der Parkregelungen in der Innenstadt
- Erhaltung des Parkraumangebotes in der Innenstadt
- Harmonisierung der Auslastung vorhandener Parkflächen und Parkieranlagen
- Verbesserung der Anbindung der Parkieranlagen über Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen (An- und Abfahrt)
- Unterbindung von Parksuchverkehren
- Vermeidung / Unterbindung von Gehwegparken

Einzelziele im Handlungsfeld ÖPNV

- Sicherstellung der ÖPNV-Erschließung von bestehenden und neuen Siedlungsgebieten
- Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV-Systems (Zugang zu Haltestellen und Einstieg in Busse)
- Optimierung der Haltestellen hinsichtlich Lage, Ausstattung und Erreichbarkeit
- Verbesserung der ÖPNV-Verbindung in die Nachbargemeinden
- Verdichtung der Bedienung
- Schaffung attraktive Tarifangebote (z.B. Jobticket)

Einzelziele im Handlungsfeld Radverkehr

- Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt von Alzey mit dem Fahrrad
- Verbesserung der Radverkehrsverbindungen zwischen den Stadtteilen
- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Radverkehr in der Innenstadt
- Qualitätssicherung hinsichtlich Platzbedarf, Befahrbarkeit und Sicherheit auf Strecken und an Knotenpunkten
- Schaffung von witterungsgeschützten und sicheren Radabstellmöglichkeiten an wichtigen Zielorten
- konsistente, durchgängige Wegweisung für alle Routen
- Schaffung von weiteren Angeboten zur Stärkung der Fahrradnutzung

Einzelziele im Handlungsfeld Fußverkehr

- Sicherung der fußläufigen Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele in allen Stadtteilen unter Einbeziehung der Schulwege
- Beachtung der erhöhten Anforderungen im Einflussbereich von wichtigen Infrastruktureinrichtungen
- Barrierefreie Gestaltung des Hauptfußwegenetzes in der Innenstadt
- Minderung der Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen
- Qualitätssicherung hinsichtlich Platzbedarf, Sicherheit und Erkennbarkeit

Einzelziele im Handlungsfeld Straßenraum

- Verstärkung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Gezielter Einsatz von Gestaltungsmaßnahmen zur Kompensation von negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs (Lärm, Co2, NOx)
- Harmonisierung der Flächenaufteilung an Hauptverkehrsstraßen (Innenstadtring)
- Gestaltung des Obermarkts als zentraler Innenstadtplatz
- Ansprechende Oberflächengestaltung der Straßen- und Platzflächen
- Aufwertung durch Grün im Straßenraum

Im Bereich der Einzelziele kann es im Zusammenspiel zu Zielkonflikten kommen, wenn die Erfüllung eines Ziels Maßnahmen erfordert, die der Erfüllung eines anderen Ziels entgegenstehen. So kann z.B. die Einhaltung ökologischer Ziele bzw. Grenzwerte im Widerspruch zu ökonomischen Interessen stehen. Oder es können nicht alle räumlichen Anforderungen aller Verkehrsarten gleichermaßen erfüllt werden, weil die Flächen in den Straßenräumen nicht beliebig erweiterbar sind und es müssen Prioritäten gesetzt werden.

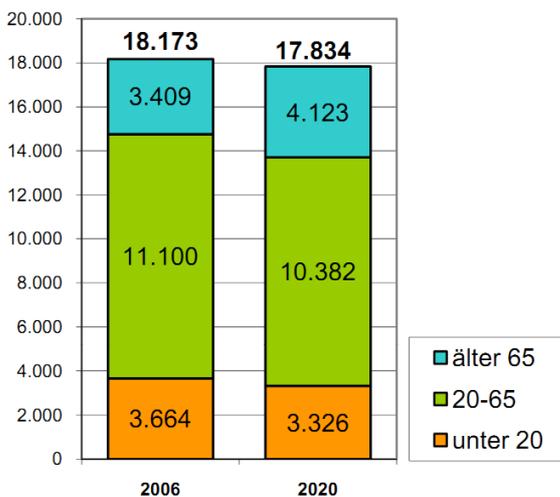
5 ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Eine wesentliche Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Verkehrsgeschehens ist die Bevölkerungsentwicklung sowie die Zahl der Arbeitsplätze.

5.1 Demographische Entwicklung

Heute hat Alzey rund 18.000 Einwohnerinnen und Einwohner, nach der Prognose des statistischen Landesamt wird dies auch in etwa der Bevölkerung 2020 entsprechen, wenngleich auch mit einer anderen Altersstruktur.

Zukünftige Erweiterungsflächen für Wohnen werden also vorrangig der Eigenentwicklung dienen.



Der Anteil der älteren Menschen an der Gesamtbevölkerung wird sich von heute 18% auf rund 25% im Jahr 2020 erhöhen. Dies hat auch Auswirkungen auf den Verkehr.

Seniorinnen und Senioren sind mit anderen Verkehrsmitteln und zu anderen Zeiten im öffentlichen Raum unterwegs. So sind die eigenen Füße im Alter wichtigstes Verkehrsmittel, auch wenn das Auto noch häufig genutzt wird. Auch mit dem Rad sind SeniorInnen häufig unterwegs, sie sind die Hauptabnehmergruppe von Pedelecs (Elektrofahrräder).

Abbildung 5.1: Bevölkerungsentwicklung³

Freizeit (Besuche, Kultur, Spaziergänge) und Einkaufen / Versorgung sind die wesentlichen Anlässe zum Ausgehen, d.h. die Zeiten der Verkehrsteilnahme verändern sich, die "klassische" Spitzenstunde durch den morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr verliert an Bedeutung.

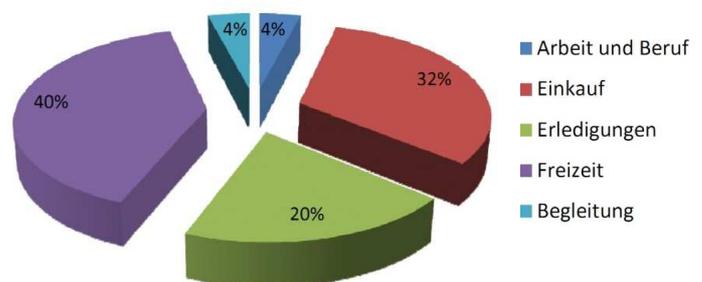


Abbildung 5.2: Wegezwecke von SeniorInnen (MID 2008)

³ Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Rheinland-Pfalz 2020, Zweite kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2006)

Während die Zahl der Menschen älter als 65 Jahre zunimmt, nimmt der Anteil von Kindern und Jugendlichen an der Bevölkerung von 22% auf 18% ab.

Seniorinnen und Senioren sowie Kinder und Jugendliche haben dabei ähnliche Anforderungen und Bedürfnisse an den öffentlichen Raum:

- Gute Bedingungen für Nahmobilität (geringe Kfz-Geschwindigkeiten/ Verkehrsberuhigung, ausreichend breite Gehwege, geschlossene Fuß- und Radverkehrsnetze, ausreichend Grünzeiten zur Querung an Lichtsignalanlagen (Ampeln), etc.).
- Sichere Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele (z.B. Senioreneinrichtungen, Innenstadt, Friedhöfe) mit allen Verkehrsmitteln.
- Gute Bedingungen für Wege/ Fahrten aus dem Wohnquartier (zielnahe Parkplatzangebote/ Behindertenparkplätze, angemessene Kfz-Geschwindigkeiten, dichtes Netz von Bushaltestellen, etc.).

Gerade in der Gruppe der Seniorinnen und Senioren gibt es unterschiedliche Perspektiven für die Mobilität im Alter, die auch bei der Gestaltung des Verkehrssystems in Alzey eine Rolle spielen. Die Perspektiven von Seniorinnen und Senioren können wie folgt beschrieben werden:

einerseits ...

- besitzen sie häufiger einen Führerschein und ein Auto
- werden sie älter und bleiben länger gesund
- sind sie mobiler als frühere "Rentnergenerationen"
- werden sie als Zielgruppe für den ÖPNV zunehmend wichtig

andererseits ...

- werden die Altersbezüge weniger (eigenes Auto?)
- unternehmen sie im Alltag vor allem kurze (Fuß-)Wege
- bewegen sie sich überwiegend im Wohnumfeld/ bzw. in ihrer (Klein-)Stadt
- nimmt der Anteil an Hochbetagten mit Mobilitätseinschränkungen zu

Die Belange dieser beiden Bevölkerungsgruppen (Kinder und Jugendliche sowie SeniorInnen) sollten daher bei der Entwicklung der Handlungskonzepte im Blick gehalten werden.

5.2 Räumliche Entwicklung

Plan 5.1: Stadtstruktur und Flächennutzungen

Plan 5.2: Erweiterungsflächen

Stadtstruktur

Alzey ist verbandsfreie Stadt im Landkreis Alzey-Worms, Schafhausen ist bereits seit dem Mittelalter Stadtteil von Alzey, 1972 wurden die bis dahin selbständigen Gemeinden Dautenheim, Weinheim und Heimersheim eingemeindet.

Alzey wird als Winzerstadt durch den Weinanbau geprägt, besonders deutlich wird dies in den Stadtteilen, hier dominiert der dörfliche Charakter. Die dörflichen Kerngebiete sind gekennzeichnet durch eine Mischung von Wohnen, landwirtschaftlicher Nutzung und wenigen Geschäften sowie Gaststätten.

Die Kernstadt hat durchaus (klein)städtischen Charakter. Die Innenstadt mit seiner Fußgängerzone rund um den Rossmarkt ist mit seinen Fachwerkhäusern ein beliebtes touristisches Ziel. Hier konzentrieren sich Einzelhandelsgeschäfte für den täglichen und periodischen Bedarf (Kleidung, Bücher etc.) sowie Gastronomie. Während in der Innenstadt Wohnen und Arbeit gemischt ist, finden sich außerhalb des Innenstadtrings reine Wohngebiete.

Das größte Gewerbegebiete entwickelte sich in Alzey östlich der A61, hier ist auch großflächiger Einzelhandel angesiedelt. Weitere Gewerbebetriebe finden sich im gesamten Stadtgebiet. Heute arbeiten in Alzey rund 11.000 sozialversicherungspflichtige Menschen (30.6.2010). Zur Arbeitsplatzentwicklung in Alzey liegen keine weiteren Daten vor.

Rund um Alzey gibt es viele Freiflächen für die Naherholung. Größere wohnstandortnahe Grünflächen finden sich westlich der A61 zwischen Dautenheimer Landstraße und Schafheimer Straße, beidseits der Kaiserstraße - hier ist auch das Sportzentrum und das Freibad - sowie im Zuge des Selztalradwegs von Schafhausen bis zur östlichen Stadtgrenze (Gewerbegebiet) und ab Bahnhofstraße bis Weinheim (Mauchenheim).

Alzey ist zudem als zentral gelegene Stadt im Landkreis Alzey-Worms Standort von Einrichtungen, die Ziel für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt und des Landkreises sind. Zu diesen Einrichtungen zählen:

- Verwaltung und Behörden: Rathaus, Kreisverwaltung des Kreises Alzey-Worms, Verbandsverwaltung Alzey-Land, Amtsgericht, Finanzamt, Vermessungs- und Katasteramt
- Medizinische Versorgung: Rheinhessen-Fachklinik, DRK-Krankenhaus, zwei Arztzentren, zwei Seniorenheime, Medizinischer Dienst der Krankenversicherung Rheinland-Pfalz (MDK)
- Kindertagesstätten und Grundschulen in allen Stadtteilen
- Weiterführende Schulen im Schulzentrum (Realschule, Gymnasien und Berufsschule)

Entwicklung

In das Mobilitätskonzept mit seinen verkehrsmitteldifferenzierten Maßnahmenempfehlungen müssen die von der Stadt Alzey geplanten bzw. ausgewiesenen Entwicklungsgebiete einbezogen werden. Sie sollen in der selben Qualität wie bestehende Siedlungsflächen erschlossen werden.

Folgende Wohn- und Gewerbegebiete werden in den nächsten Jahren vorzugsweise arroundiert werden:

Wohnbauflächen:			
Kernstadt	Am Mauchenheimer Weg		19,3 ha
	Am Kalkofen		7,1 ha
Weinheim	Auf den 50 Morgen		6,3 ha
Heimersheim	Im Woog		1,2 ha
Gesamt Wohnbauflächen			33,9 ha
Gewerbe- und Sonderflächen:			
Gewerbe	Kernstadt	Leichtweg	49 ha
Sonderflächen	Kernstadt	Photovoltaikanlage	2,9 ha
		Erweiterung Hundeübungsplatz	
	Dautenheim	Windkraftanlage	55 ha
	Heimersheim	Windkraftanlage	36 ha
Gesamt Gewerbe- und Sonderflächen			98,2 ha

Tabelle 5.1: Entwicklungsflächen bis 2020

Weitere ca. 55 ha stehen bei Bedarf als Wohnbau- und Gewerbeflächen zur Verfügung, sollen aber in den nächsten 10 Jahren nicht entwickelt werden.

Zwar wird insgesamt - bezogen auf die Stadt Alzey - nicht mit einem Bevölkerungszuwachs gerechnet, durch die demographische Veränderungen bei einer gleichzeitigen Zunahme des Wohnflächenbedarfs pro Kopf nimmt die Zahl der Haushalte bzw. der Flächenbedarf insgesamt dennoch zu.

In den projektierten Wohnbaugebieten (WA, MI und MD) mit einer Größe rund 34 ha kann bei der Annahme von durchschnittlich 90 EW/ha⁴ von insgesamt rund 3.050 Bewohnern ausgegangen werden.

Durch die dann neu zu entwickelnden Flächen wird damit auch zusätzlicher Verkehr erzeugt. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wird geprüft, wie die Flächen heute angebunden sind und welcher Handlungsbedarf bei der Entwicklung diese Flächen besteht.

Für die Gewerbegebiete gibt es noch keine Anhaltspunkte hinsichtlich Nutzung und Dichte, die als Kenngrößen für eine Abschätzung gebraucht werden.

⁴ FGSV: Hinweise zur Schätzung von Verkehrsaufkommen von Gebietstypen, Köln 2006

Im Folgenden werden die Entwicklungsgebiete im einzelnen beschrieben. Im Verkehrskonzept ist dafür Sorge zu tragen, dass diese Gebiete in das Straßennetz, das Buslinien-netz und das Radverkehrsnetz eingebunden werden.

5.3 Verkehrliche Erreichbarkeit

Wohngebietserweiterung Am Mauchenheimer Weg:

Diese größte Wohngebietserweiterung stellt den Abschluss der westlichen Stadterweiterung dar. Auf einer Fläche von rund 19 ha ist Platz für rund 1.700 Menschen.

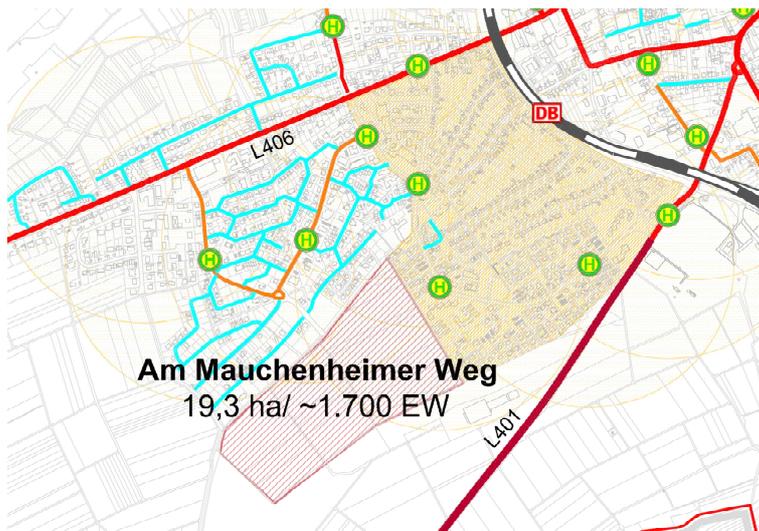


Abbildung 5.3: Wohngebietserweiterung Mauchenheimer Weg

Das Gebiet ist über die Wohnstraßen Otto-Wels-Straße und Theodor-Heuss-Ring (beide Tempo 30 Straßen) an das übergeordnete Straßennetz - Weinheimer Landstraße (L406) im Norden und Kaiserstraße (L401) im Süden - angebunden.

Die Einzugsradien (400m) der Haltestellen des Citybusses in der Gustav-Heinemann-Straße und dem Theodor-Heuss-Ring decken die Erweiterungsfläche nur zu ca. 60% ab. Der Haltepunkt Alzey-Süd (Anschluss an den regionalen Bahnverkehr) - Einzugsbereich 1.000 m - deckt die Erweiterungsfläche nur zu ca. 50% ab. Entlang der beiden Landesstraßen fehlen geeignete Anlagen für den Radverkehr.

Die direkte fußläufige Erreichbarkeit von Zielen in der Innenstadt ist mit der Unterführung "Gänsebrücke" am Bahn-Haltepunkt Süd nur eingeschränkt gegeben, da diese nicht den Anforderungen an eine sichere und barrierefrei Unterführung genügt.

Wohngebietserweiterung Am Kalkofen:

Die Fläche grenzt an das bestehende Wohngebiet nördlich der Kreuznacher Straße an. Auf einer Fläche von rund 7 ha ist Platz für rund 650 Menschen.



Abbildung 5.4: Wohngebietserweiterung Am Kalkofen

Das Gebiet ist über die Robert-Koch-Straße (Wohnstraße) an das übergeordnete Straßennetz - Kreuznacher Straße (L409) im Süden und die K12 im Westen - angebunden.

Die Einzugsradien (400m) der Haltestellen des Citybusses in der Kreuznacher Straße, Am Herdry und dem Bahnhof decken die Erweiterungsfläche zu 100% ab. Zudem besteht mit dem nahegelegenen Bahnhof Anschluss an den regionalen Bus- und Bahnverkehr. Um eine umwegarme Verbindung anbieten zu können, ist die Anlage einer geeigneten Querung der Gleisanlagen erforderlich.

Entlang der Kreuznacher Straße fehlen geeignete Anlagen für den Radverkehr, entlang der K12 besteht seit 2011 ein gemeinsamer Fuß- und Radweg.

Die direkte fußläufige Erreichbarkeit von Zielen in der Innenstadt ist gegeben.

Wohngebietserweiterung Auf den 50 Morgen:

Im Stadtteil Weinheim bietet die Erweiterungsfläche von 6,3 ha, am südlichen Ortsrand Platz für rund 550 Menschen.

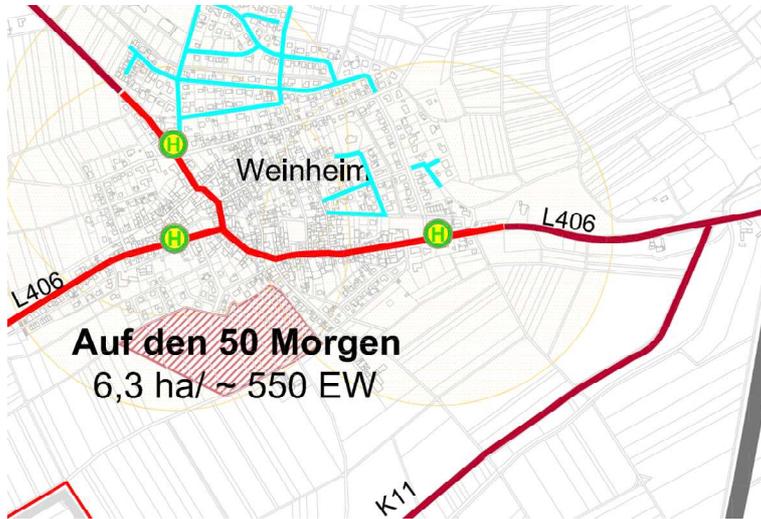


Abbildung 5.5: Wohngebietserweiterung Weinheim, Auf den 50 Morgen

Das Gebiet ist über die Amselstraße, Auf der 50 Morgen und die Fritz-Erler-Straße, alles Wohnstraßen, an das übergeordnete Straßennetz - Offenheimer Straße (L406) im Nord-Westen und die Hauptstraße (L406) im Norden - angebunden.

Die Einzugsradien (400m) der Haltestellen des Citybusses in der Offenheimer Straße und der Hauptstraße decken die Erweiterungsfläche zu 100% ab.

Entlang der Ortsdurchfahrt (Offenheimer Straße und Hauptstraße) fehlen geeignete Anlagen für den Radverkehr. Die sichere fußläufige Erreichbarkeit von Zielen im Stadtteil ist durch die geringen Gehwegbreiten in der Ortsdurchfahrt eingeschränkt.

Wohngebietserweiterung Im Woog:

Im Stadtteil Heimersheim bieten am östlichen Ortsrand noch ca. 1,2 ha Platz für rund 100 Menschen.

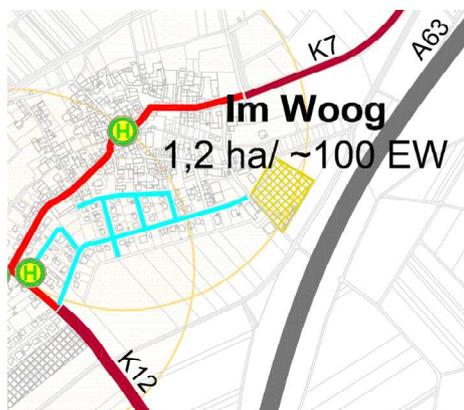


Abbildung 5.6: Wohngebietserweiterung Heimersheim, Im Woog

Das Gebiet ist über die Wohnstraße Im Woog an die Ortsdurchfahrt Sonnenbergstraße sowie über die als verkehrsberuhigten Bereich gestaltete Mauritiusstraße an die Staffelstraße (K12) angebunden.

Der Einzugsradius (400m) der Haltestelle des Citybusses in der Sonnenbergstraße deckt die Erweiterungsfläche zu 100% ab.

Entlang der Ortsdurchfahrt (Sonnenbergstraße Straße und Staffelstraße) fehlen geeignete Anlagen für den Radverkehr. Die sichere fußläufige Erreichbarkeit von Zielen im Stadtteil ist durch die geringen Gehwegbreiten entlang der Ortsdurchfahrt eingeschränkt.

Gewerbegebietserweiterung Leichtweg:

Östlich des Gewerbegebiets Karl-Heinz-Kipp-Straße wird eine Erweiterungsfläche von 49 ha vorgehalten. Da es hierfür noch keine Planungen gibt, ist auch keine Abschätzung der Arbeitsplätze möglich.

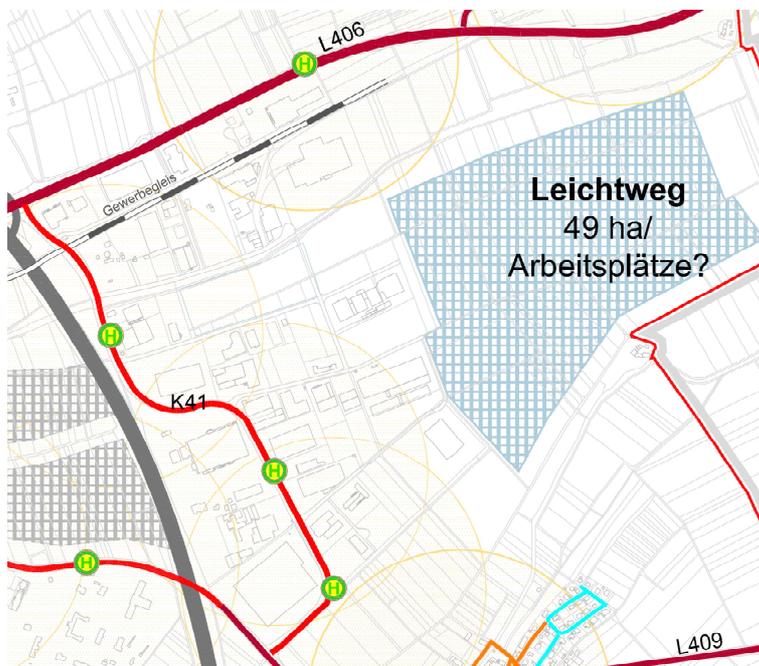


Abbildung 5.7: Gewerbegebietserweiterung Leichtweg

Die Anbindung dieses Gebiets erfolgt über die bestehenden Gewerbestraßen an die L406 im Norden und die L409 im Süden.

Die Flächen der Gewerbegebietserweiterung liegen außerhalb des Einzugsbereichs (400m) der Haltestellen des Citybusses in der Karl-Heinz-Kipp-Straße. Die Citybuslinie sollte daher über das neue Gewerbegebiet geführt werden.

Über der Selztalradweg ist das Gebiet auch zu Fuß- und mit dem Rad erreichbar, allerdings fehlt eine sichere Querungsstelle an der Karl-Heinz-Kipp-Straße.

6 VERKEHRSMITTELBEZOGENE HANDLUNGSKONZEPTE

6.1 Methodisches Vorgehen

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse (Handlungsbedarfe), der Workshops mit Kindern und Jugendlichen und Seniorinnen und Senioren und den formulierten Zielen wurden für die verschiedenen Verkehrsträger zunächst Qualitätsstandards definiert, die eingehalten bzw. erreicht werden sollen.

Darauf aufbauend werden verkehrsmittelbezogene Teilkonzepte erarbeitet, die auch das Thema Straßenraumgestaltung beinhalten. Konkrete Maßnahmen sollen zeigen, wie die formulierten Ziele und Qualitätsstandards erreicht werden können. Festzuhalten ist, dass die Flächenverfügbarkeit in der bebauten Stadt es selten erlaubt, alle Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV sowie des fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehrs optimal zu bedienen. Daher wurden – insbesondere im Themenfeld Straßenraumgestaltung – mehrere Alternativen entwickelt, die jeweils unterschiedliche Wirkungen entfalten, die im einzelnen beschrieben werden. Welche Alternative letztendlich empfohlen werden kann, weil Prioritäten gesetzt werden müssen, ergibt sich bei der Zusammenführung der Einzelkonzepte zum Integrierten Handlungskonzept (siehe Kap.8).

6.2 Teilkonzept fließender motorisierter Individualverkehr

6.2.1 Anforderungen und Qualitätsstandards

Die leistungsfähige und stadtverträgliche Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs ist für die Funktionsfähigkeit eines innerstädtischen Straßennetzes ein Qualitätskriterium. Das Kraftfahrzeug ist ein wesentlicher Träger der städtischen Mobilität. Er weist vor allem beim Zurücklegen größerer Entfernungen hinsichtlich Reisezeit und Beweglichkeit Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln auf, wobei festzuhalten ist, dass die Entfernungen innerstädtisch durchaus die Nutzungen des Umweltverbundes nahelegen. Allerdings sind mit der Benutzung des Kfz viele negative Wirkungen verbunden, die die Lebensqualität vor allem in dicht bebauten Bereichen nachhaltig beeinflussen. Für Alzey gilt daher:

- Die Erreichbarkeit aller Gebiete und Einzelziele für den Kfz-Verkehr (Binnen-, Quell- und Zielverkehr) soll prinzipiell gewährleistet werden.
- Die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit ÖPNV, Fuß- und Radverkehr als den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes soll sichergestellt werden, verbunden mit einer Minimierung der Umfeldbeeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe.

Eine **leistungsfähige** Verkehrsabwicklung kann durch eine Verringerung der Verkehrsbelastungen und/ oder eine Steuerung des Verkehrsflusses (Kreisverkehr, Lichtsignalanlage) sowie eine Reduzierung der Geschwindigkeiten erreicht werden.

Eine **stadtverträgliche** Abwicklung des Kfz-Verkehrs kann mit verschiedenen Maßnahmen, z. B. Bündelung der Verkehrsströme, Vermeidung von Umwegefahrten, Reduzie-

zung der Fahrbahnfläche auf das erforderliche Maß, Geschwindigkeitsreduzierung etc., erreicht werden.

Aus den Zielvorgaben resultiert unter Berücksichtigung der Qualitätsstandards für den fließenden Kfz-Verkehr und in Abstimmung mit den Netzen und Nutzungsansprüchen anderer Verkehrsteilnehmergruppen ein Maßnahmenkonzept, welches einerseits bauliche Maßnahmen wie Rückbau von Straßen und Ausbau von Knotenpunkten und andererseits betriebliche, d. h. verkehrslenkende und verkehrssteuernde, Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen umfasst.

Bauliche und betriebliche Maßnahmen sind in ihrem Zusammenwirken als einander bedingende Bausteine eines Gesamtkonzepts und nicht als getrennt wirkende Handlungsebenen zu sehen. Die baulichen Maßnahmen beinhalten sowohl die notwendigen Angebotserweiterungen als auch den Umgestaltungsbedarf zugunsten des Straßenumfeldes bzw. anderer Verkehrsteilnehmergruppen. Sie sind durch die entsprechenden betrieblichen Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung in ihrer Zielsetzung in geeigneter Weise zu unterstützen.

Qualitätsstandards für die Führung des fließenden MIV
Netzfunktion: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hauptverkehrsstraßen: Transportfunktion, Verbindungsfunktion, leistungsfähige Verkehrsabwicklung ▪ Sammelstraßen: Gewährleistung der Erschließungsfunktion ▪ Wohnstraßen: Überlagerung von Erschließungsfunktion für Anlieger und Aufenthaltsfunktion
Straßenraumgestaltung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherstellung der Befahrbarkeit (Fahrstreifenbreiten, Radien, Verziehungslängen) ▪ Gewährleistung der Begreifbarkeit (Verkehrsführung, Verkehrsregelung) ▪ Einhaltung von Mindestbreiten zur Gewährleistung der maßgeblichen Begegnungsfälle
Strecken: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dimensionierung gemäß Netzfunktion und verkehrsplanerischer Zielsetzung ▪ Fahrstreifenanzahl entsprechend abzuwickelnder Verkehrsmenge
Knotenpunkte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrstreifenanzahl und Spuraufteilung in den Zufahrten entsprechend abzuwickelnder Verkehrsmengen

Tabelle 6.1: Qualitätsstandards MIV fließend

Qualitätsstandards für die Dimensionierung von Verkehrsanlagen

Fahrbahnbreiten entsprechend den maßgeblichen Begegnungsfällen:

- Straßen mit Tempo 50 km/h:
- Fahrbahnbreite in der Regel 6,50 m
- Bei eingeschränkten Platzverhältnissen ist auch eine verminderte Breite von 6,00m möglich.
- Straßen mit Tempo 30 km/h:
- Die Breite der Fahrbahn ist abhängig vom erforderlichen Begegnungsfall sowie der Breite des Bemessungsfahrzeugs:
- Bus/Bus 6,00 m bis 6,50 m.
- Lkw/Lkw 5,50 m bis 6,00 m.
- Pkw/Pkw 4,00 m bis 4,50 m, bei Begegnung mit einem Bus/Lkw muss ausgewichen werden.
- Einrichtungsverkehr 3,00 m bis 3,50 m, als unterer Grenzwert für die Nutzung durch das Müllfahrzeug.

Tabelle 6.2: Empfehlungen zur Dimensionierung von Verkehrsanlagen

Exkurs Verkehrsberuhigung

Um Einfluss auf das Verkehrsverhalten und/ oder den Verkehrsablauf zu nehmen, kommt sowohl der Einsatz verkehrsrechtlicher Regelungen wie eine Umgestaltung des Straßenraums in Betracht.

Eine verringerte Geschwindigkeit (30 km/h statt 50 km/h) hat - auch auf Hauptverkehrsstraßen - in der Regel folgende Effekte⁵:

- Der Verkehrsablauf wird durch die niedrigere Geschwindigkeit verstetigt, hierdurch sinken Lärm- und Emissionsbelastung spürbar. Der Lärmpegel sinkt um ca. 3 dB(A), was von den Menschen als Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen wird.
- Tempo 30 harmonisiert den Verkehrsablauf und ermöglicht so durch den geringeren Flächenbedarf des Autoverkehrs eine Stärkung der Aufenthaltsqualität durch Verbesserung der Nutzung durch den nichtmotorisierten Verkehr.
- Die Verkehrssicherheit wird insbesondere für den nichtmotorisierten Verkehr verbessert, viele Unfälle geschehen erst gar nicht, kommt es doch zu einem Zusammenstoß, so ist die Unfallschwere geringer.

⁵ VCD-Position zu Tempo 30, Berlin Juni 2012

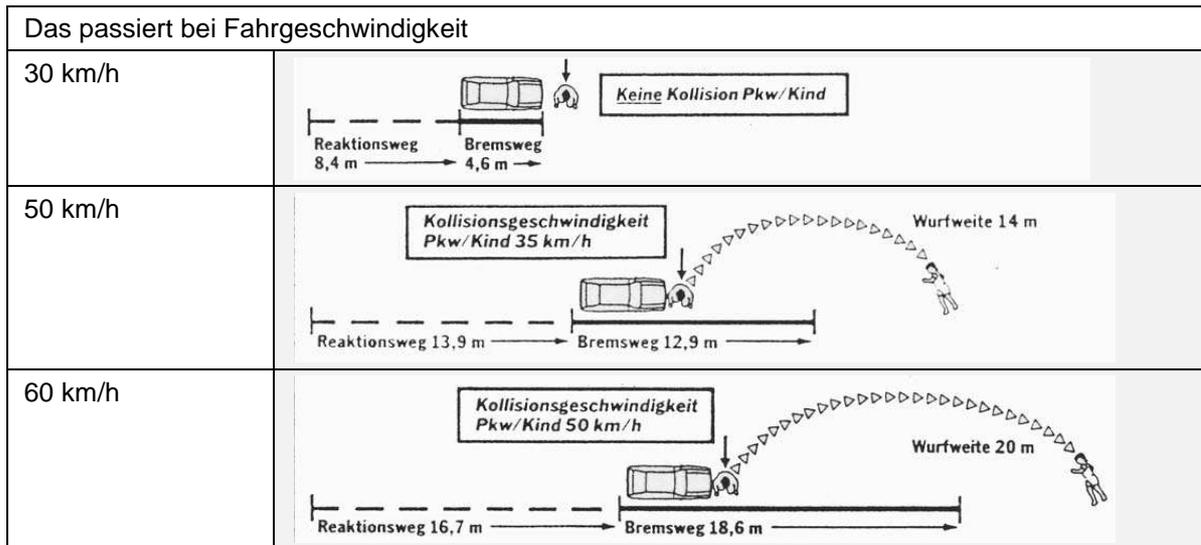


Abbildung 6.1: Bremswege in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit

Werden diese Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen angewandt, so darf es nicht zu einer Verlagerung von Verkehr in angrenzende Wohngebiete kommen.

Tempo 30⁶ kann durch die Straßenverkehrsbehörde^{7 8} im Einvernehmen mit der Stadt in Ortsdurchfahrten (OD) als Ausnahmeregelung aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet werden. Gründe sind zum Beispiel:

- öffentliche Einrichtung wie Schule, Kita, Altenheim an der OD,
- Fehlende oder zu schmale Gehweg auf beiden Seiten der OD,
- geringe Fahrbahnbreite,
- Gefahrenstelle wie Kurve, Engstelle,
- schlechter baulicher Zustand,
- Unfallhäufung.

⁶ Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit und Tempo 50 auf einem ausgewiesenen Vorbehaltssystem wird u.a. gefordert durch den VCD (Verkehrsclub Deutschland), den DVR (deutscher Verkehrssicherheitsrat), dem Verkehrsausschuss des europäischen Parlaments und den Umweltberatern der Bundesregierung.

⁷ StVO §45 - (1c) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen: Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Stadt an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken.

⁸ Experimentierklausel [StVO]: "Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie...zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen, wobei der Verkehrsablauf und hier insbesondere des Schwerverkehrs nicht beeinträchtigt werden darf (§ 45 (1) Abs. 6)."

Verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen - Geschwindigkeitsbeschränkung (StVO)

Zeichen 274 legt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einer Strecke fest.



Zeichen 274.1/2 bestimmen Beginn und Ende der Tempo 30-Zone.



Mit den Zeichen kann auch eine niedrigere Zonengeschwindigkeit, zum Beispiel **verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone)**, angeordnet sein. Die Verkehrsarten werden getrennt geführt, die Verkehrsbelastung kann bis 7.000 DTV (z.B. Ditzingen Markstraße 2005: 6.700 Kfz/24h) betragen.



Neben der Trennung der Verkehrsarten können Straßenräume auch im Mischprinzip oder weicher Separation gestaltet werden.

Zeichen 325 verkehrsberuhigter Bereich, die Verkehrsarten werden gemischt, der Kfz-Verkehr muss dem Fußverkehr Vorrang gewähren. Die Verkehrsbelastung kann bis 4.000 DTV betragen. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 4 - 15 km/h.



Neben der Anordnung einer geringeren Geschwindigkeit ist der Einsatz geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen möglich wie: Fahrbahnteiler und Versätze, versetztes Parken, Verschmälerung der Fahrbahnen und ganzheitliche Umgestaltung des Straßenraumes.

Erfolgt eine Umgestaltung des Straßenraums entsprechend der städtebaulichen Bemessung vom Rande aus, werden auch die Belange des nicht-motorisierten Verkehrs und die Bedürfnisse der Randnutzungen wie Auslageflächen etc. berücksichtigt.



Brandau, Odenwaldstraße (L3102):
niveaugleicher Ausbaomit Tempo 30



Kleestadt, Friedrich-Ebert-Straße (L3115):
Einpflasterungen im Kreuzungsbereich

6.2.2 Straßennetz und Geschwindigkeitsregelungen

Plan 6.1: Motorisierter Individualverkehr - Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßennetz

Plan 6.2: Motorisierter Individualverkehr - Straßennetz und Geschwindigkeiten - Kernstadt

Plan 6.3: Motorisierter Individualverkehr - Straßennetz und Geschwindigkeiten - Stadtteile

Das kommunale Straßennetz von Alzey erhält eine klare Struktur und Straßenhierarchie aus:

- Hauptverkehrsstraßen, dies sind alle die Stadtteile verbindenden klassifizierten Straßen, die Ortsdurchfahrten und in der Kernstadt der Innenstadtring sowie die von außen zuführenden Straßen.
- Erschließungs-/ Verbindungsstraßen, die in größerem Zusammenhang Stadtquartiere erschließen (z.B. Innenstadt über Hospitalstraße-Ostdeutsche Straße, Karl-Heinz-Kipp-Straße/ Gewerbegebiet Ost, Bahnhofstraße) bzw. untereinander verbinden (westliche Wohnquartiere über Am Herdry-Wilhelmleuschner-Straße) sowie die alte Ortsdurchfahrt von Schafhausen.
- Wohnstraßen bzw. Anliegerstraßen, diese bilden den größten Anteil im Straßennetz.

Derzeit gilt in Alzey überwiegend Tempo 50, nicht nur auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und den Ortsdurchfahrten, sondern auch auch in den Wohngebieten. In den Wohnstraßen hat Alzey eher die Möglichkeit der Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereich (Z 325 StVO) genutzt.

Für die Wohngebiete der Kernstadt und der Stadtteile wird zukünftig die **flächendeckende Ausweisung von Tempo 30-Zonen** empfohlen, bestehende Verkehrsberuhigte Bereich sollen dabei nach Möglichkeit erhalten werden.

Kernstadt - Innenstadtring:

Zur Verbesserung der straßenräumlichen Verträglichkeit des Innenstadtrings - Verringerung der Lärmbelastung und der Emissionen, Verbesserung der Situation für den Fußverkehr sowie die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr - wird für folgende Straßenabschnitte eine Streckenbeschilderung mit Tempo 30 empfohlen:

- Römerstraße
- Ernst-Ludwig-Straße
- Friedrichstraße
- Am Damm
- Weinrufstraße

Diese Straßen sind klassifizierte Straßen (Landesstraßen), bei denen die Zustimmung des Straßenbaulastträgers erforderlich ist. Daher sollten zeitnah Gespräche mit dem Landesbetrieb Mobilität geführt werden.

Die Ostdeutsche Straße und die Hospitalstraße (Stadtstraßen) werden als innerörtliche Erschließungsstraßen der Innenstadt ebenfalls als Tempo 30-Straße ausgewiesen.

Stadtteile - Ortsdurchfahrt

Die Ortsdurchfahrten der Stadtteile sind - mit Ausnahme von Schafhausen - klassifizierte Straßen (Kreis- bzw. Landesstraßen), hier verlaufen aber auch Hauptradrouten des Radverkehrs, gleichzeitig ist die nutzbare Gehwegbreite schmäler als erforderlich. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und die Aufenthaltsqualität zu verbessern, sollen alle engeren Abschnitte der Ortsdurchfahrten als Tempo 30-Straßen ausgewiesen werden.

- Heimersheim: Staffelstraße (K12) und Büdesheimer-/ Sonnenbergstraße (K7)
- Weinheim: Hauptstraße und Rathausstraße (K10)
- Schafhausen: Erweiterung der Tempo 30-Regelung auf die gesamte Länge der Gau-Odernheimer Straße (Stadtstraße)
- Dautenheim: Kettenheimer Straße (K26) und Brunnenstraße

Auch hier muss - mit Ausnahme von Schafhausen - das Gespräch mit dem Landesbetrieb Mobilität gesucht werden, um dessen Zustimmung zu erzielen.

Klosterstraße - Hospitalstraße

Der Straßenzug Klosterstraße-Hospitalstraße teilt heute als Tempo 50-Straße die Innenstadt. Hier finden sich zum einen beidseits Geschäfte, zum anderen entsteht durch die Geschäftsnutzungen in der Antoniterstraße auf der Nordseite und der Fußgängerzone auf der Südseite der Hospitalstraße ein hohes Fußverkehrsaufkommen mit flächenhaftem Querungsbedarf.

Um den Innenstadtbereich nördlich und südlich für den Fußverkehr besser zu verknüpfen, wird der Straßenabschnitt Klosterstraße-Hospitalstraße zwischen Wilhelmstraße und Dr.-Wilhelm-Päsel-Platz als **verkehrsberuhigter Geschäftsbereich** (Tempo 20-Zone) ausgewiesen und entsprechend gestaltet.

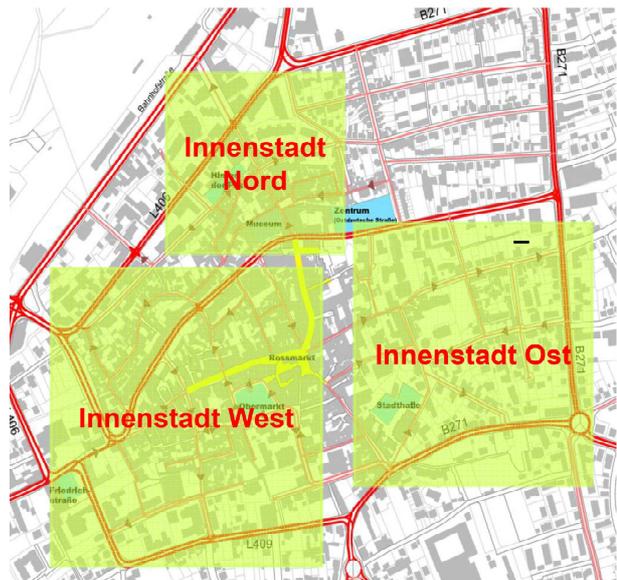
Ortseingänge

Um den Übergang von der freien Strecke in die bebaute Ortslage zu verdeutlichen, werden alle Ortseingänge mit der Gefahr überhöhter Einfahrgeschwindigkeiten umgestaltet (z.B. Baumtor, Einengungen). So kann auf die Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit hingewirkt werden. An einigen Ortseingängen sind gleichzeitig für den Radverkehr Querungsmöglichkeiten vorgesehen (siehe Kap. 6.4), sie können mit einer optischen Betonung gut kombiniert werden.

6.2.3 Verkehrsführung Innenstadt

Im Zusammenhang mit der Diskussion rund den Obermarkt (siehe Kap. 7) wurden Möglichkeiten zur Verbesserung der Anbindung der Parkieranlagen in der Innenstadt diskutiert. Darüber hinaus sollten Lösungen gefunden werden, den heute vorhandenen Durchgangs- und Schleichverkehr durch die engen Altstadtgassen zu unterbinden. Dies heißt konkret:

- Unterbindung Schleichverkehr in Nord-Süd-Richtung durch die Löwengasse
- Unterbindung Schleichverkehr in Süd-Nord-Richtung durch die Selzgasse
- Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung in Innenstadtgassen (Spieß-, Löwen- Augustiner- und Selzgasse)
- Verringerung der Belastung in der Antoniterstraße
- Konzentration der Anbindung zum Obermarkt auf eine geeignete Zufahrt
- Verbesserung der Anbindung der Parkpalette Stadthalle
- Verbesserung der Anbindung des Parkplatzes Museum

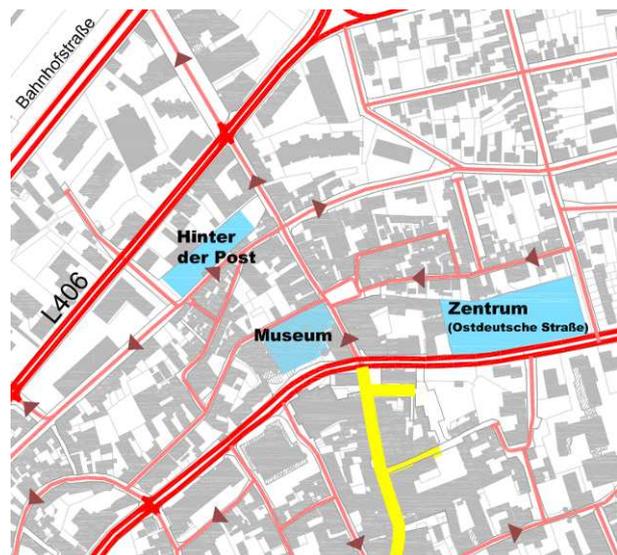


Für die drei Bereiche (Nord, West und Ost) der Innenstadt wurde geprüft, wie diese Ziele erreicht werden können.

INNENSTADT NORD

Folgende Handlungsmöglichkeiten für eine Änderung der Zu- bzw. Ausfahrt des Parkplatzes Museum bestehen grundsätzlich:

- Anlage Ausfahrrampe auf Süd-Westseite
 ⇒ ist aus Platzgründen (TG Museum) nur mit hohem Aufwand möglich.
- Umkehrung Einbahnstraße Antoniterstraße: die Zufahrt erfolgt dann von Norden
 ⇒ die Kfz-Belastung bleibt, die Sichtverhältnisse bei Ausfahrt in die Hospitalstraße sind schwierig.



- Umkehrung Einbahnstraße nur im Nordabschnitt der Antoniterstraße
 - ⇒ die Ausfahrt des Parkplatzes erfolgt komplett über die Rodensteinerstraße (weite Wege zum HVS-Netz).

Eine Verbesserung der Verkehrssituation in der Antoniterstraße ohne das Problem in andere Straßen zu verlagern, wäre nur durch eine direkte Ausfahrt zur Hospitalstraße möglich, dies ist jedoch aufgrund der Topographie und der bestehenden Tiefgarage mit sehr hohem Aufwand verbunden.

INNENSTADT WEST

Plan 6.4: Motorisierter Individualverkehr - Verkehrsführung Innenstadt West

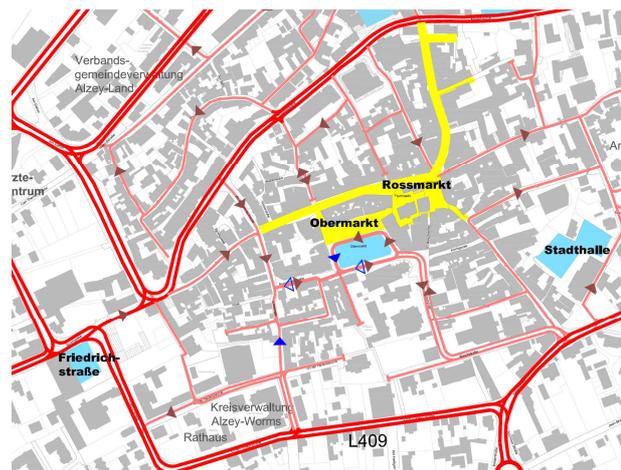
Grundsätzlich sind für die Verkehrsführung in der **westlichen Innenstadt** verschiedene Alternativen möglich. Allen gemeinsam ist, die geplante Umgestaltung des Obermarkts mit einer Erweiterung der Fußgängerzone auf der Nordseite sowie die Einbeziehung der Selzgasse in die Fußgängerzone. Hier darf zukünftig nur noch der City-Bus (siehe Kap. 6.3.2) sowie Rettungsdienste und ggfs. Müllfahrzeuge durchfahren. Die Unterbindung der Durchfahrt der Selzgasse für den allgemeinen Kfz-Verkehr führt auch zu einer Verkehrs-entlastung im Straßenzug Bleichstraße-Kirchplatz. Die Alternativen können wie folgt beschrieben werden.

Alternative 0:

Maßnahmen: Löwengasse Süd: Änderung der Fahrtrichtung (S-N)

Wirkungen:

- Unterbindung Schleichverkehr Löwengasse durch Änderung der Fahrtrichtung im südlichen Abschnitt führt nur zu einer geringfügigen Mehrbelastung in Augustinergasse-Kirchplatz-Bleichstraße durch Anwohnerverkehr der Löwengasse Süd und Neugasse durch Umwegfahrten.
- keine Durchfahrt vom Obermarkt in Löwengasse führt zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Löwengasse.



Alternative 1:

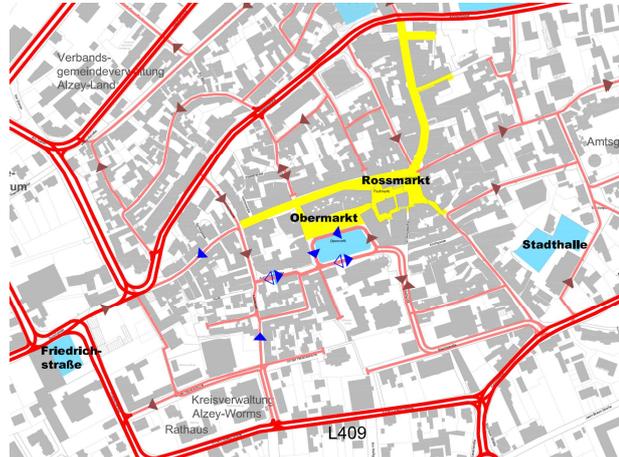
Maßnahmen:

Löwengasse Süd: Änderung der Fahrtrichtung (S-N)

Spießgasse: Änderung der Fahrtrichtung (O-W)

Wirkungen:

- Unterbindung Schleichverkehr Löwengasse durch Änderung der Fahrtrichtung im südlichen Abschnitt führt nur zu einer geringfügigen Mehrbelastung in Augustinergasse-Kirchplatz-Bleichstraße durch Anwohnerverkehr der Löwengasse Süd und Neugasse durch Umwegefahrten.
- keine Durchfahrt vom Obermarkt in Löwengasse führt zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Löwengasse.
- keine Zufahrt Obermarkt über Spießgasse führt hier zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung, ggf. Neuorientierung über Löwengasse, daher nur geringe Entlastung der Löwengasse von zufahrendem Obermarktverkehr.



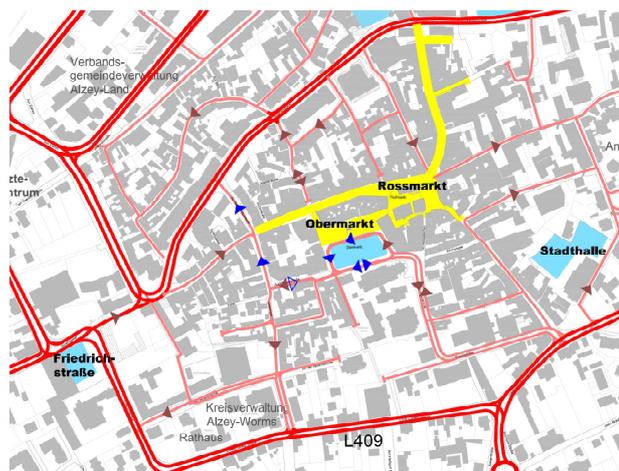
Alternative 2:

Maßnahmen:

An der Zehntscheuer/ Löwengasse Nord: Änderung der Fahrtrichtung (S-N)

Wirkungen

- Unterbindung Schleichverkehr Löwengasse durch Änderung der Fahrtrichtung führt zu einer Reduzierung Verkehrsbelastung.
- Im Abschnitt Löwengasse Süd ist der Entlastungseffekt durch Obermarktverkehr gering.
- Spießgasse und Löwengasse Nord werden vollständig von Obermarktverkehr entlastet.



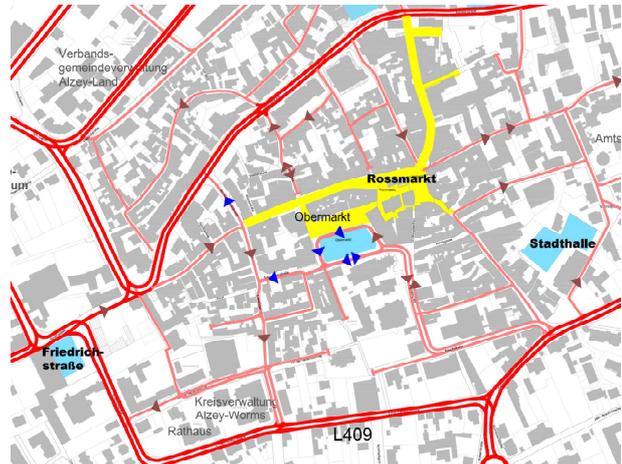
Alternative 3 (vorab versuchsweise umgesetzt (S.67)):

Maßnahmen:

An der Zehntscheuer/ Löwengasse Nord: Änderung der Fahrtrichtung (S-N)
 Augustinergasse: Einrichtungsstraße (O-W)

Wirkungen

- Unterbindung Schleichverkehr Löwengasse durch Änderung der Fahrtrichtung im nördlichen Abschnitt führt zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung.
- Im Abschnitt Löwengasse Mitte besteht der Entlastungseffekt durch Änderung der Verkehrsführung Augustinergasse (unterbundener Verkehr zum Obermarkt)
- Spießgasse und Löwengasse Nord werden vollständig von Obermarktverkehr entlastet.



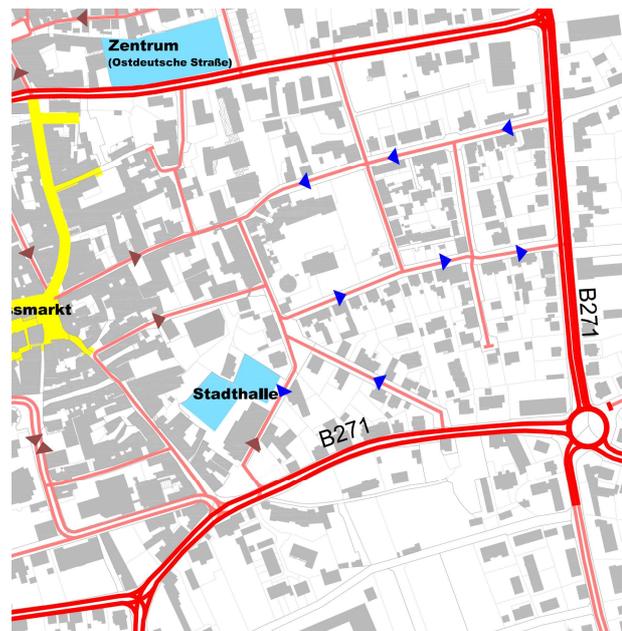
INNENSTADT OST

Folgende Handlungsmöglichkeiten bestehen grundsätzlich:

- Öffnen des Schießgrabens für die Zufahrt zur P Stadthalle auch aus Osten.
- Umkehr der Einrichtungsregelung in der Seubertstraße, Volkerstraße und Schlossgasse.

Wirkungen:

- Durch die Änderung der Fahrtrichtung in der Seubertstraße kann die Parkpalette an der Stadthalle auch über die Volkerstraße-Schießgraben angefahren werden. Um die Ausfahrt sicherzustellen, muss dann im östlichen Abschnitt des Schießgrabens Zweirichtungsverkehr ermöglicht werden.
- Bei Ausfahrt vom P Stadthalle über die Volkerstraße auf die Nibelungenstraße verringern sich die Wartezeiten beim Linksabbiegen durch die Möglichkeit einer Umfahrt des Kreisverkehrs Nibelungenstraße/ Römerstraße.



- Durch die Richtungsänderung werden auch Änderungen der Fahrrichtung in weiteren Straßen (Schlossgasse, Wilhelmstraße, etc.) erforderlich.

6.2.4 Innenstadttring

Als Ergebnis der Prüfung der straßenräumlichen Verträglichkeit des Innenstadttrings wurden in fast allen Abschnitten Mängel festgestellt.

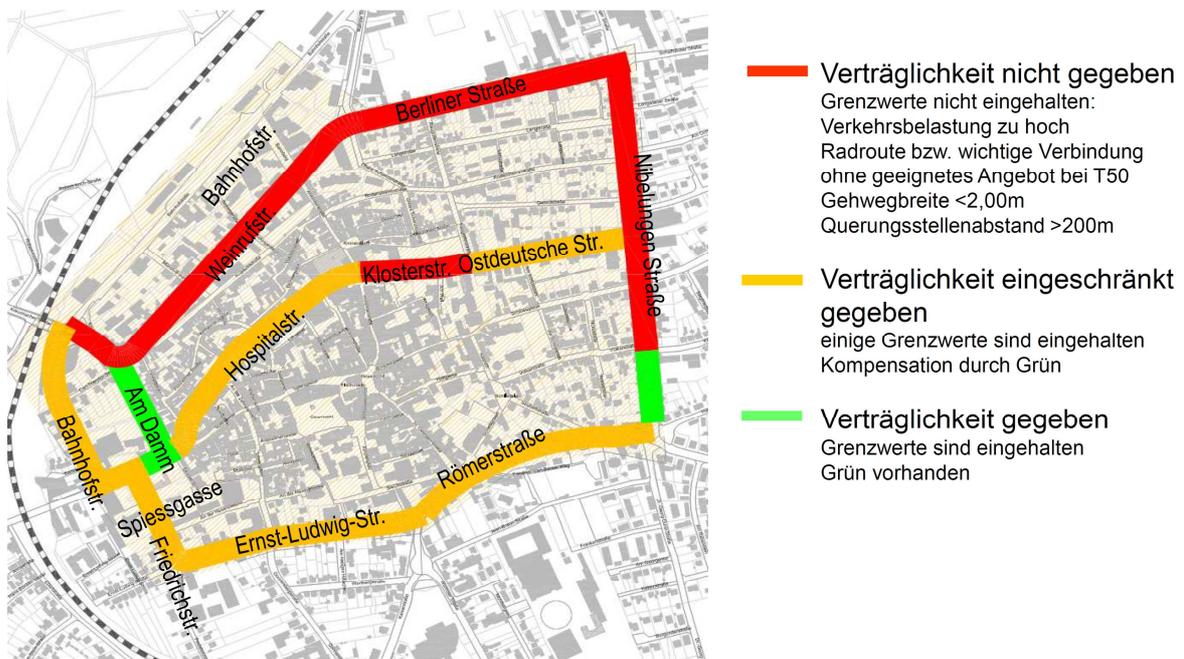


Abbildung 6.2: Innenstadttring - bestehende straßenräumliche Verträglichkeit (2011)

Zur Reduzierung von Immissionen und Emissionen sowie zur Kompensation von Platzdefiziten stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung: Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf T30, Neuordnung der Flächen im Straßenraum (baulich oder per Markierung) oder die Einrichtung von Einrichtungsstraßen.

Weinrufstraße (L406)

Im Rahmen der Erarbeitung wurde die Wirkung einer Änderung der Verkehrsführung in der Bahnhofstraße und der Weinrufstraße geprüft.

Heute wird der Kfz-Verkehr in der Weinrufstraße - als Tempo 50-Straße im Zwei-Richtungsverkehr geführt. Konflikte entstehen dadurch, dass in dem schmalen Straßenraum nicht genügend Flächen für alle Nutzungen zur Verfügung stehen: die Gehwege sind zu schmal und es fehlt ein Angebot für den Radverkehr (empfohlene Hauptroute). Verschärft wird die Situation noch durch abschnittsweise Straßenrand-, bzw. Gehwegparken.

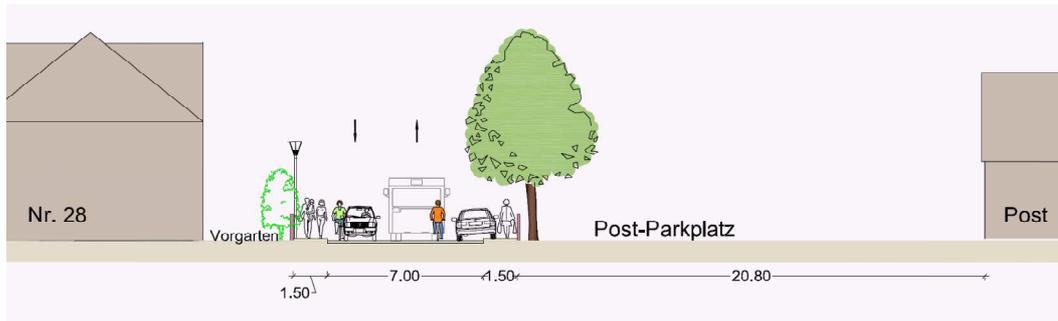


Abbildung 6.3: Weinrufstraße – Bestand

Alternative 1:



Durch die Anordnung eines Ein-Richtungsverkehrs in der Weinrufstraße bei Tempo 50 benötigt der Kfz-Verkehr eine geringere Fahrbahnbreite, die Gehwege können verbreitert werden, für den Radverkehr werden Radverkehrsanlagen in beide Richtungen angelegt (in Fahrtrichtung Radfahrstreifen, in Gegenrichtung gemeinsamer Geh- und Radweg).

Im Falle einer Einrichtungsstraße wird der Bau einer neuen Verbindung zwischen Berliner Straße und Bahnhofstraße für sinnvoll gehalten um Umwegefahrten gering zu halten.

Abbildung 6.4: Weinrufstraße Alternative 1: Verkehrsführung bei Einrichtungsverkehr

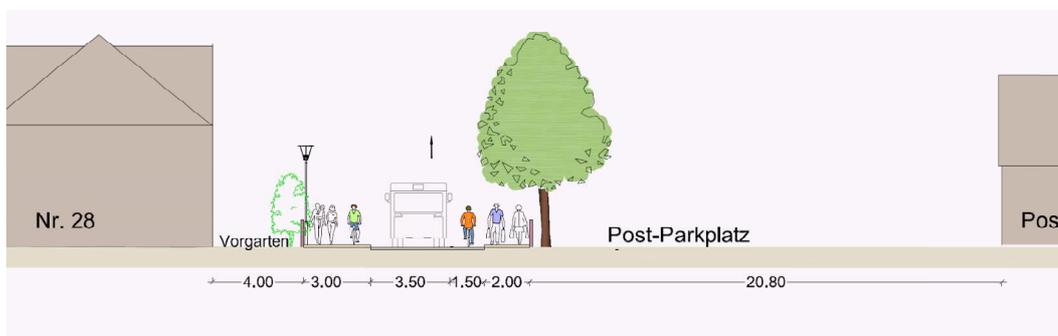


Abbildung 6.5: Weinrufstraße – Alternative 1: Einrichtungsstraße

Alternative 2: Änderung des Straßenquerschnitts bei Tempo 50

Soll Tempo 50 in der Weinrufstraße beibehalten werden, so sind nach Richtlinien für den Radverkehr geeignete Anlage vorzusehen. Im vorhandenen Straßenraum mit einer Breite von 10 m ist nur die Anlage von Schutzstreifen in Mindestbreite (1,25 m) möglich. Die Fahrbahnbreite zwischen den Schutzstreifen beträgt 4,50 m (Begegnung Pkw/Pkw möglich), breitere Fahrzeuge dürfen den Schutzstreifen nutzen.

Das Parken am Straßenrand muss aufgegeben werden. Die Gehwege sind mit 1,50 m weiterhin zu schmal.

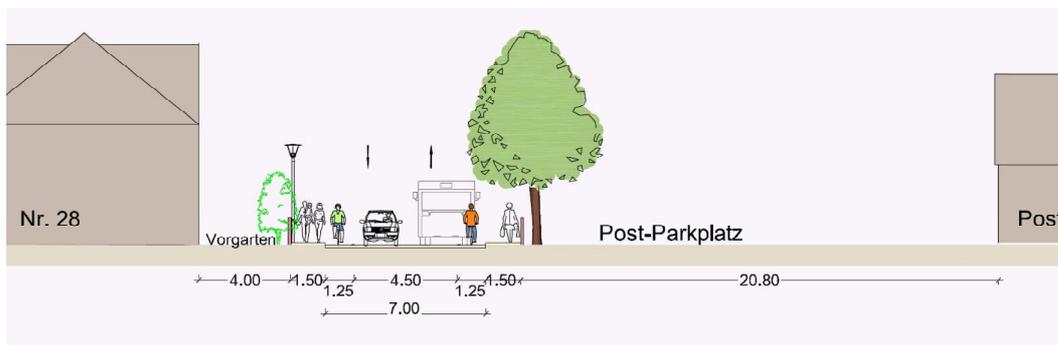


Abbildung 6.6: Weinrufstraße – Alternative 2: Tempo 50 und Schutzstreifen für Radverkehr

Alternative 3: Änderung des Straßenquerschnitts bei Tempo 30

Durch die Anordnung von Tempo 30 kann der Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr sicher im Mischverkehr geführt werden. Die Fahrbahnbreite von 6,00 m ermöglicht auch das Begegnen von Bus und Lkw bei verminderter Geschwindigkeit. Die Gehwege genügen mit 2,00 m den Mindestanforderungen. Das Straßenrandparken wird aufgegeben.

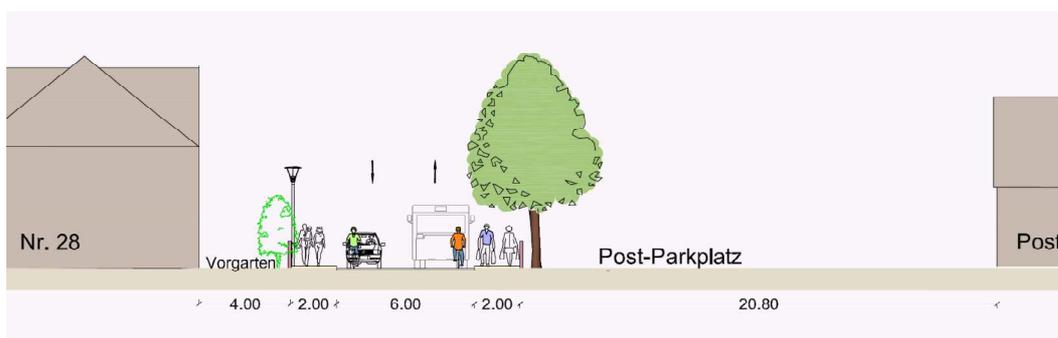


Abbildung 6.7: Weinrufstraße – Alternative 3: Tempo 30 und Radverkehr auf der Fahrbahn

Berliner Straße (B271)

Die Berliner Straße ist eine hochbelastete Hauptverkehrsstraße. Heute steht dem fließenden Kfz-Verkehr eine Fahrbahnbreite von ca. 8,40 m zur Verfügung, auf der Südseite ist Schrägparken angeordnet. Die Gehwege sind beidseits schmaler als 2,00 m, Radverkehrsanlagen fehlen, obwohl die Berliner Straße für den Radverkehr eine wichtige Verbindung (Hauptroute), u.a. zum Friedhof und zum Bahnhof ist.

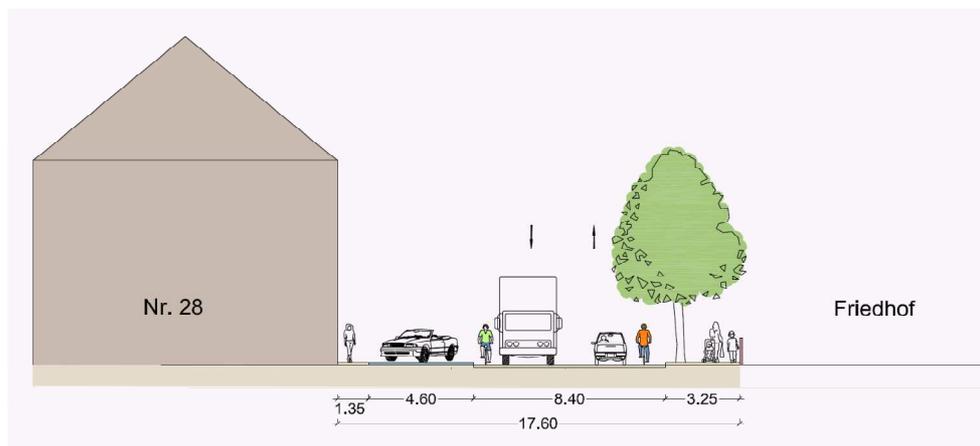


Abbildung 6.8: Berliner Straße – Bestand

Alternative 1: Änderung des Straßenquerschnitt bei Tempo 50

Die vorhandene Straßenraumbreite ermöglicht auch bei Tempo 50 eine Verbesserung der Situation für den nichtmotorisierten Verkehr.

Für den Radverkehr werden Schutzstreifen in ausreichender Breite (1,50 - 1,75 m) markiert. Die Fahrbahnbreite zwischen den Schutzstreifen ist 5,00 m breit. Die bestehende Baumreihe wird zur Allee ergänzt, das Parken in beide Richtungen unter den Bäumen angeboten, der nördliche Gehweg auf 2,00 m, der südlich Gehweg auf 3,25 m verbreitert.

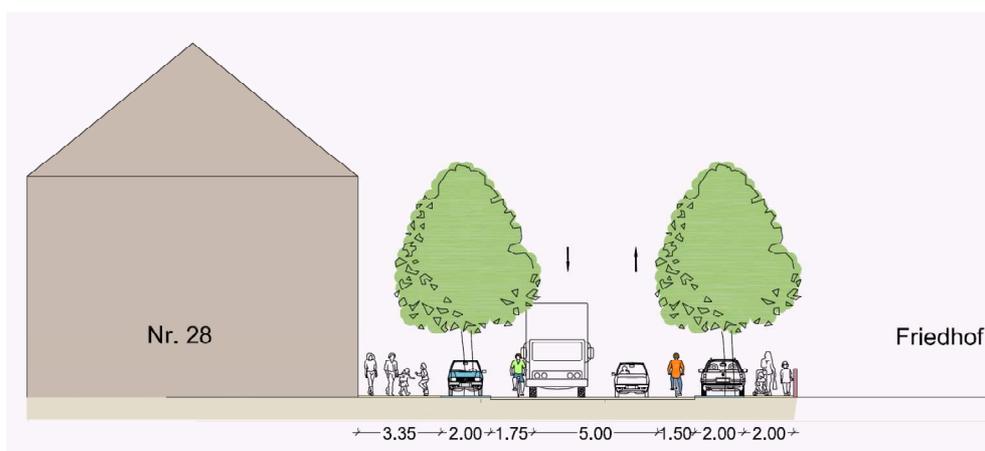


Abbildung 6.9: Berliner Straße – Alternative 1: Tempo 50 und Schutzstreifen für Radverkehr

Alternative 2: Änderung des Straßenquerschnitt bei Tempo 30

Bei einer Verringerung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 ist die Anlage von Schutzstreifen nicht erforderlich, aufbauend auf Alternative 1 kann dann auf der Südseite wieder Schrägparken angeboten werden.

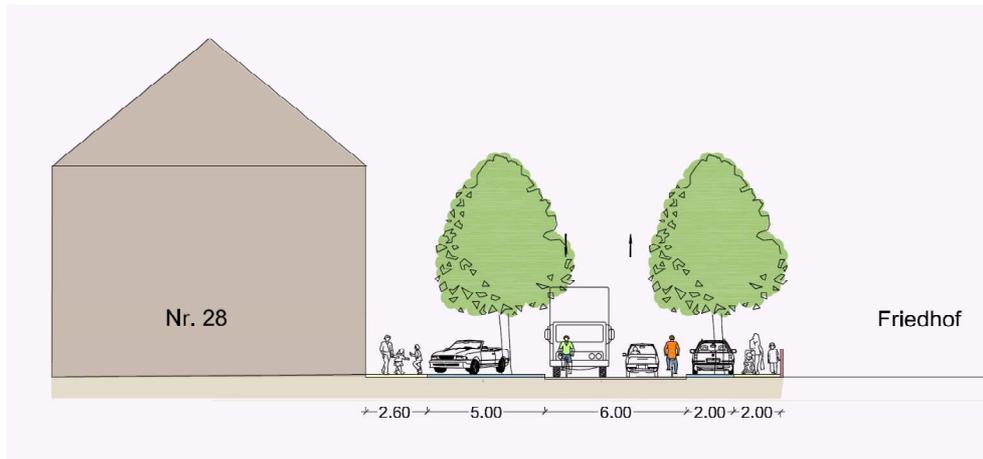


Abbildung 6.10: Berliner Straße – Alternative 2: Tempo 30 mit Radverkehr auf der Fahrbahn

Nibelungenstraße (B271)

Die Nibelungenstraße ist eine hochbelastete Hauptverkehrsstraße. Heute steht dem fließenden Kfz-Verkehr eine Fahrbahnbreite von ca. 8,45 m zur Verfügung, Flächen zum Parken sind nicht ausgewiesen. Die Gehwege sind beidseits zwischen 2,00 m und 2,50 m breit, Radverkehrsanlagen fehlen, gleichzeitig ist sie für den Radverkehr eine wichtige, und auch im touristischen Radroute beschilderte Verbindung.

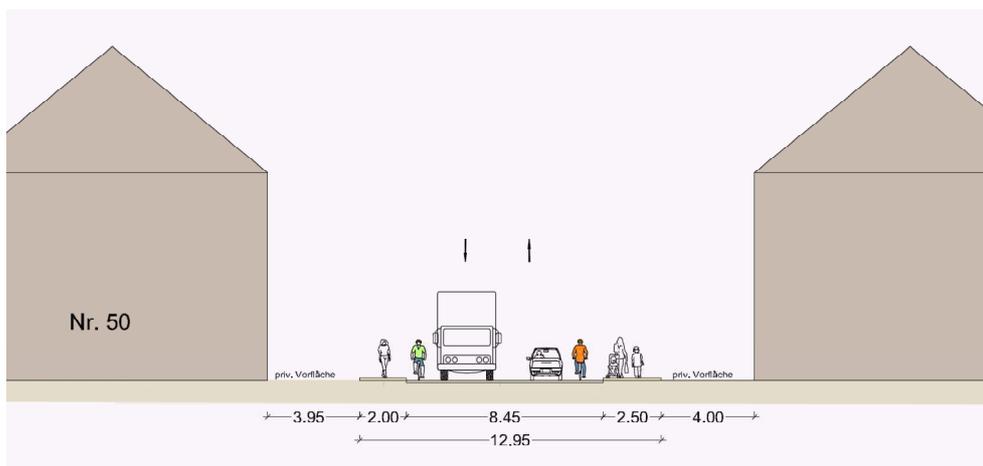


Abbildung 6.11: Nibelungenstraße - Bestand

Alternative 1: Änderung des Querschnitts bei Tempo 50

Die vorhandene Straßenraumbreite ermöglicht auch bei Tempo 50 eine Verbesserung der Situation für den nichtmotorisierten Verkehr.

Für den Radverkehr werden Schutzstreifen in ausreichender Breite markiert. Ein Umbau ist hierfür nicht erforderlich.

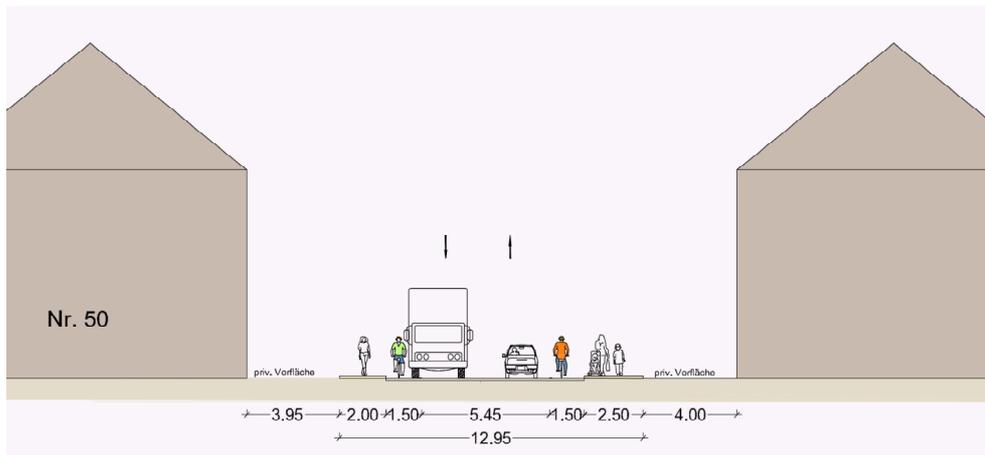


Abbildung 6.12: Nibelungenstraße - Alternative 1: Tempo 50 und Schutzstreifen für Radverkehr

Alternative 2: Änderung des Querschnitts bei Tempo 30

Bei einer Verringerung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 ist die Anlage von Schutzstreifen nicht erforderlich, der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die gewonnenen Flächen ermöglichen dann die Anlage einer Baumreihe mit Parken, die Gehwege können beidseitig mit 2,50 m Breite regelgerecht hergestellt werden.

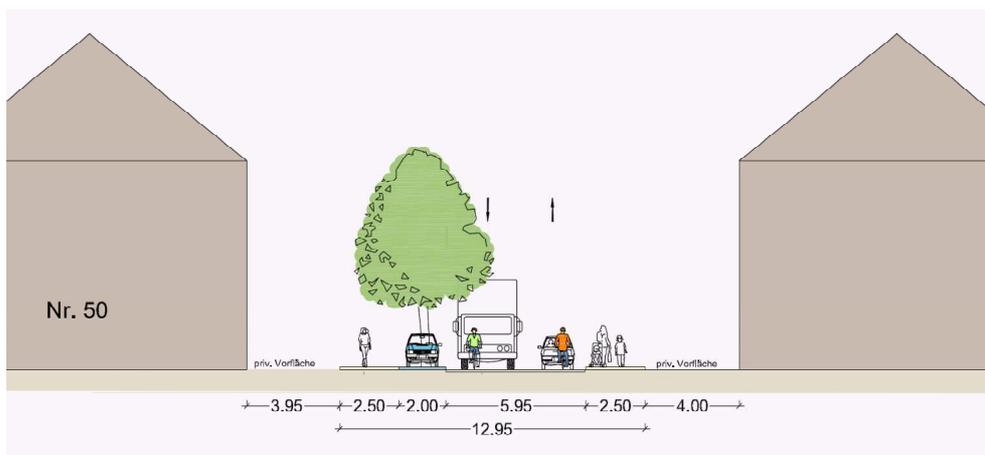


Abbildung 6.13: Nibelungenstraße - Alternative 2: Tempo 30 mit Radverkehr auf der Fahrbahn

Ostdeutsche Straße

Die Ostdeutsche Straße erschließt die Innenstadt von Alzey und stellt eine direkte Verbindung zwischen dem Wohngebiet östlich der Nibelungenstraße und den westlichen Wohngebieten dar. Heute gilt in der innerörtlichen Erschließungsstraße Tempo 50, Parken ist auf der nördlichen Straßenseite unter Mitbenutzung des Gehwege möglich. Radverkehrsanlagen fehlen, die nutzbare Gehwegbreite liegt mit 1,50 m unter dem Mindestmaß.

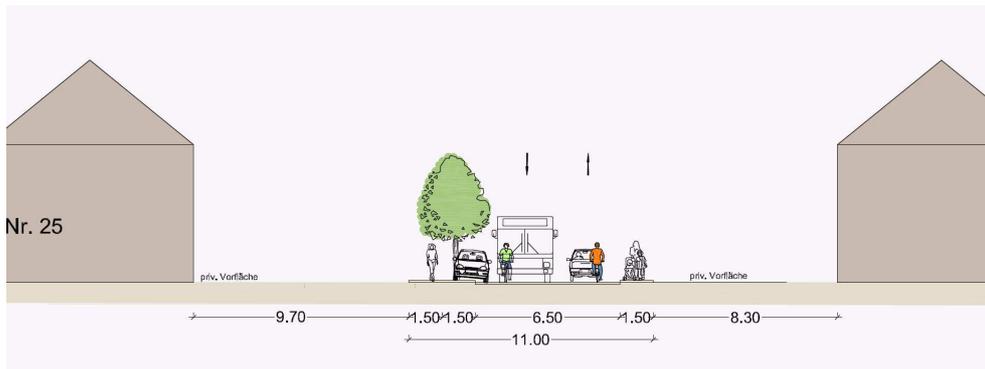


Abbildung 6.14: Ostdeutsche Straße - Bestand

Alternative 1: Querschnittsaufteilung bei Tempo 30 ohne Parken

Durch eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 kann der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn nutzen, die Fahrbahnbreite ermöglicht bei 6,00 m auch das Begegnen von Bussen bei Tempo 30. Durch den Verzicht auf das Gehwegparken kann zudem die Situation für den Fußverkehr deutlich verbessert werden, auf der Nordseite bleibt der Gehweg mit Baumreihe frei von Parken, der Gehweg auf der Südseite wird auf 2,00 m verbreitert.

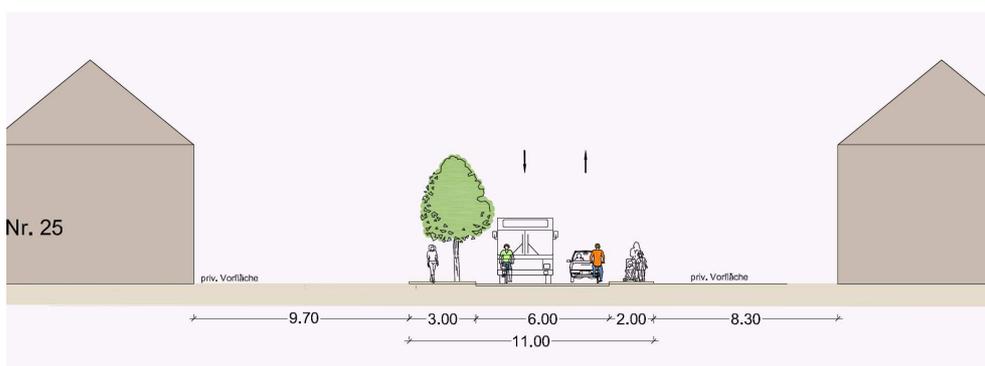


Abbildung 6.15: Ostdeutsche Straße - Alternative 1: Tempo 30 ohne Parken

Alternative 2: Querschnittsaufteilung bei Tempo 30 mit Parken

Bei Tempo 30 nutzt der Radverkehr wie in Alternative 1 die Fahrbahn. Auch der südliche Gehweg wird hier auf 2,00 m verbreitert, der nördliche Gehweg bleibt mit 1,50 m unter Mindestmaß. Wenn das Parken auf der Nordseite erhalten wird, verbleibt als nutzbare Fahrbahnbreite 5,50 m, bei Tempo 30 können sich Pkw und Bus ungehindert begegnen.

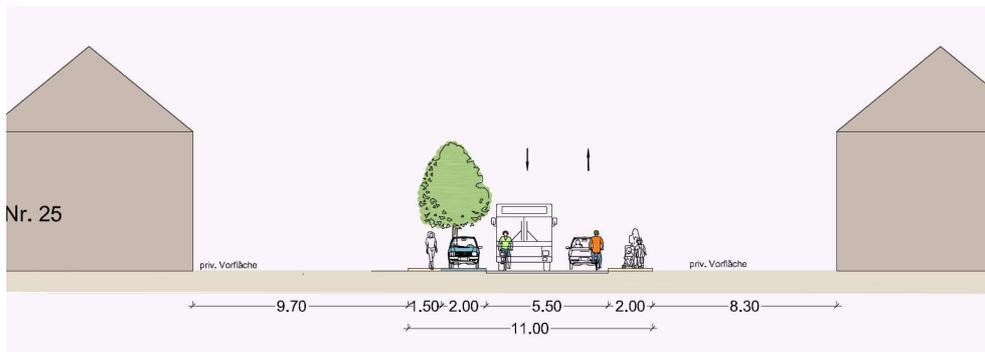


Abbildung 6.16: Ostdeutsche Straße - Alternative 2: Tempo 30 mit Parken

6.3 Teilkonzept Öffentlicher Personennahverkehr

6.3.1 Anforderungen und Qualitätsstandards

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stellt einen wichtigen Teil eines Gesamtverkehrssystems mit dem Ziel einer stadt-, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsabwicklung dar, das auch den Ansprüchen der Zukunft genügt. Das Angebot sollte so gestaltet sein, dass ein Umsteigen vom MIV auf den ÖPNV attraktiv ist. Dies gilt insbesondere für den Stadtbus.

Die Qualität des Angebots (Erschließung, Bedienung, Beförderungszeiten, Netztopologie, Übersichtlichkeit des Angebotes, etc.) wird im einzelnen im Nahverkehrsplan (NVP) Alzey-Worms (2004) festgelegt. Durch die Stadt Alzey ist allerdings dafür Sorge zu tragen, dass Busse den Straßenraum ohne Behinderung passieren können. Die erforderlichen Fahrbahnbreiten sind gemäß der Netzhierarchie und dem maßgeblichen Begegnungsfall sicherzustellen.

Ein wesentlicher Baustein im ÖPNV sind die Haltestellen und deren Zugänglichkeit. Beides liegt im Verantwortungsbereich der Stadt Alzey. Hier gelten die folgenden Anforderungen:

- Die Haltestellen des ÖPNV sollten gut zugänglich sein und nicht von parkenden Fahrzeugen behindert werden.
- Haltestellen sind barrierefrei auszubauen. Dies gilt für den Zugang zur Haltestelle ebenso wie für den Einstieg ins Verkehrsmittel. Es sollte eine Bussteigkante mit einer Bordhöhe von 16 bis 18 cm vorgesehen werden.

- Die Bussteigoberflächen müssen gut befestigt sein und eine ausreichende Rauigkeit aufweisen. Außerhalb des Bussteiges ist an den Fußgängerquerungsstellen der Bordstein auf mindestens 3 cm abzusenken.
- Die Ausstattung von Haltestellen ist abhängig von deren Funktion im Netz (Einzelheiten hierzu siehe Kap. 6.3.3).

Neue Wohngebiete sind durch den ÖPNV mit attraktiven Haltestellen zu erschließen. Hierbei ist darauf zu achten, dass Einsehbarkeit, Ausleuchtung und Umfeld eine angstfreie Nutzung des ÖPNV (insbesondere abends und nachts) ermöglichen.

Qualitätsstandards ÖPNV
Erschließung: Fußläufige Einzugsbereiche der Haltepunkte und Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> ▪ 400 m - Bushaltestellen Kernstadt und Stadtteile
Verbindung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung der Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte ▪ Erreichbarkeit der Einkaufs- und Versorgungsschwerpunkte sowie wichtiger Ziele im Alltags- und Freizeitverkehr incl. Umsteigepunkt zum überörtlichen Netz/ Bahn
Bedienung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regelmäßiges Fahrtenangebot integriert in die Bedienungshäufigkeit laut Nahverkehrsplan ▪ Anschlusssicherung an die Bahn ▪ Ergänzung durch Ruftaxi
Haltestellen und Verknüpfungspunkte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte einschließlich ihrer Zugangswege ▪ Ausstattung der Haltestellen entsprechend der Standards

Tabelle 6.3: Qualitätsstandard ÖPNV⁹

6.3.2 ÖPNV-Erschließung und -bedienung¹⁰

Mit dem Zielhorizont 2020 ergeben sich Gestaltungs- und Veränderungspotentiale im Bussystem (Regional- und Stadtbusse). Zur Organisation werden daher unter der Berücksichtigung der geplanten Wohn- und Gewerbegebietserweiterungen folgende allgemeine Empfehlungen ausgesprochen:

- die Einbeziehung der Regionalbuslinien in die ÖV-Erschließung der Kernstadt soll verstärkt werden,
- die Linienführung der Buslinien sollte vereinheitlicht werden,
- das Fahrtenangebot – auch bei veränderter Linienführung – ist mit der Bahn zu vertakten,
- Schulen und Altenwohnanlagen müssen regelmäßig angefahren werden.

⁹ VDV Schriften: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, Köln 6/2001

¹⁰ Fragen der ÖPNV-Bedienung und konkrete Vorschläge hierzu sind nicht Gegenstand des Mobilitätskonzepts. Sie werden im Nahverkehrsplan des Landkreises Alzey-Worms festgelegt.

6.3.3 Haltestellen

Plan 6.5: ÖPNV - Haltestellenausbauprogramm

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts Alzey wird der Themenkomplex Haltestellen intensiver behandelt, da deren Ausgestaltung und Zuwegung im Verantwortungsbereich der Stadt liegt. Die Ausstattung einer Haltestelle wird bestimmt durch ihre Funktion im Liniennetz. Unterschieden wird zwischen Bushaltestellen ohne Umsteigebeziehung (einfache Haltestelle) und der Umsteigehaltestelle Bahnhof (Umsteigebeziehung Bus-Bahn). Zur **Grundausrüstung** einer Haltestelle zählen: Haltestellenzeichen, Haltestellenname, Liniennummer, Aushangfahrplan und Name bzw. Symbol des Verkehrsunternehmens. Über diese Grundausrüstung verfügen die Haltestellen in Alzey i.d.R. Laut VDV (Verband deutscher Verkehrsunternehmen) wird empfohlen, auch an einfachen Haltestellen zusätzlich einen Wetterschutz mit transparenter Ausführung, Sitzgelegenheit, Beleuchtung und Abfalleimer anzuordnen.

Zusätzlich zur Grundausrüstung ist an Haltestellen je nach Funktion (Verknüpfungspunkt), Lage und Bedeutung im Netz wünschenswert: Tarifhinweise, Liniennetzplan, ergänzende Informationen wie z. B. Umgebungsplan, Haltestellenübersichtsplan, Hinweise auf wichtige Ziele in der Umgebung.

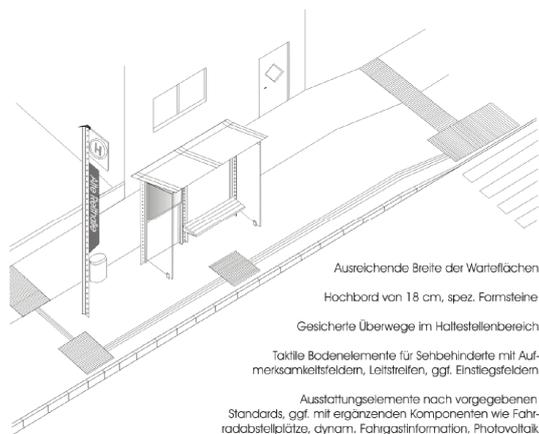


Abbildung 6.17: Beispiel Haltestelle¹¹

Um einen Eindruck zur Notwendigkeit der Nachrüstung Alzeyer Haltestellen zu erhalten wurden wichtige Haltestellen hinsichtlich der Kriterien Aufenthalt, Wartefläche, Barrierefreiheit und Querungsmöglichkeit geprüft.

Berücksichtigt wurde dabei, dass aufgrund der Platzverhältnisse an manchen Haltestellen die empfohlene Ausstattung nicht durchgängig zu realisieren sein wird. Bei einer Neuanlage sollten allerdings die Qualitätsstandards berücksichtigt und insbesondere die Belange mobilitätseingeschränkter und behinderter Menschen beachtet werden.

¹¹ Quelle: Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung: Bushaltestellen, 12/2004

Handlungsempfehlungen für den Ausbau:

- Haltestellen - sowohl Citybus als auch Regionalbus - mit Einstiegsfunktion sind mit einheitlichen Unterständen, Sitzgelegenheiten und Abfallbehälter auszustatten.
- Bei knappen Raumangeboten sind Lösungen anzuwenden, die den Gehwegbereich in die Wartefläche integrieren. Ausreichende Breite der Wartefläche (separat oder gemeinsam mit Gehweg):
 - ausreichend >3,00 m
 - grenzwertig 2,00 – 3,00 m
 - zu schmal < 2,00 m
- Der Einstieg ist barrierefrei (Hochbord) zu gestalten. Diese Maßnahme kann im Zuge von erforderlichen Straßenbau- und Sanierungsmaßnahmen sukzessive umgesetzt werden.
- Das Hochbord ist an Umsteigehaltestellen und Haltestellen an zentralen Orten und mit sozialen Nutzungen im Umfeld mit einem Leitstreifen auszustatten, um sehbehinderten Menschen die Orientierung zu erleichtern.
- An Haltestellen an Tempo 50-Straßen und außerorts sind Querungshilfen anzuordnen.



Insbesondere die wichtigeren Einstiegs- und Ausstiegshaltestellen neben sollten über die Grundausrüstung ausgerüstet werden.

Haltestellen mit über den Tag verteilt höheren Zahlen an Einsteigern- bzw.- Aussteigern sind:

Haltestelle	Einstieg (6 - 20 Uhr)	Ausstieg (6 - 20 Uhr)
Bahnhof	119	74
Tiefgarage	76	36
Rheinhessen-Center	49	91
Talstraße	43	37
Obermarkt	25	15
REWE- Markt	20	22
Bleichstraße	14	61
Kurt-Schumacher-Straße	10	23

Tabelle 6.4: City-Bus - Fahrgastzahlen November 2011

Neben den Haltestellen mit höheren Fahrgastzahlen (Ein- und Ausstieg) sind auch die Haltestellen an wichtigen Zielen wie Verwaltung/ Rathaus und Krankenhaus über die Grundausrüstung hinaus auszustatten.

6.4 Teilkonzept Radverkehr

6.4.1 Anforderungen und Qualitätsstandards

„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.“¹² Hierfür ist es wichtig, den Radverkehr als System zu begreifen, in dem neben einer fahrradfreundlichen Infrastruktur weitere Bausteine wie Service und Dienstleistung rund um das Fahrrad und Öffentlichkeitsarbeit eine entscheidende Rolle spielen.

Das Fahrrad ist in einem Entfernungsbereich von 4 –5 km (bei bewegter Topographie wie in Alzey bis 3 km), das ideale innerörtliche Verkehrsmittel. Das Fahrrad ist jederzeit und individuell verfügbar, günstig in der Unterhaltung, umweltfreundlich und flexibel. Es ist ein Verkehrsmittel, auf das alle Bevölkerungsgruppen Zugriff haben und es ermöglicht gleichermaßen eine sozialverträgliche und ausgewogene Teilhabe am Verkehr. Innerhalb der Stadt eignet sich das Fahrrad für alle Wegezwecke gleichermaßen – Alltagsverkehr und Freizeitverkehr.

Attraktive Räume für den Radverkehr und vielfältig genutzte Siedlungsstrukturen bedingen sich gegenseitig und tragen so gemeinsam auch zu einer Stärkung des Einzelhandels und damit zur lokalen Wertschöpfung bei.

Angebote für den Radverkehr bestehen nicht nur aus separaten Radverkehrsanlagen. Weitere Netzbestandteile sind Tempo 30-Zonen bzw. -Straßen, verkehrsberuhigte Bereiche sowie sonstige Wege, die für die Nutzung mit dem Radverkehr freigegeben sind, wie z.B. Wirtschaftswege.

Um den Radverkehr in Alzey - sowohl in der Kernstadt als auch zwischen den einzelnen Stadtteilen untereinander - als umweltfreundliches Verkehrsmittel zu stärken und sicher zu führen, sind die folgenden Grundsätze zu beachten:

- Mischverkehr sollte standardmäßig auf allen vom Kfz-Verkehr wenig belasteten Straßen mit einem Geschwindigkeitsniveau unter 50 km/h, wie z. B. Straßen mit Tempo 30-Regelung und in verkehrsberuhigten Bereichen zum Einsatz kommen, da hier die Führung im Mischverkehr für alle Radverkehrsgruppen gut verträglich ist.
- Bei Straßen mit einem Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h oder darüber ist auf Radverkehrshauptachsen eine Führung des Radverkehrs auf separaten Anlagen erforderlich. Die Führung auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ist dabei im allgemeinen gegenüber der Führung auf einem separaten Radweg im Seitenraum zu bevorzugen.
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung in allen Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h. Erforderliche Fahrbahnbreite: bei Linienbusverkehr bzw. hohem Schwerverkehrsanteil breiter als 3,50 m, ansonsten in der Regel 3,50 m (neben ruhendem Verkehr), mindestens jedoch 3,00 m

¹² Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, FahrRad!

bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten (regelmäßig freien Parkständen, Grundstückszufahrten, o.ä.).

- Neben Einbahnstraßen sind auch Sackgassen und Abbiegegebote für den Radverkehr durchlässig zu gestalten. Durch die Einführung des Zeichens 357.2 StVO wurde die Kennzeichnung von für Radverkehr durchlässigen Sackgassen wesentlich vereinfacht.
- Die Mischung von Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Gehwegen ist in der bebauten Ortslage möglichst zu vermeiden, denn häufig sind die Seitenraumbreiten meist schon für den Fußverkehr zu gering und sollten daher primär der freien und ungestörten Bewegungsmöglichkeit zu Fuß dienen. Die Zulassung und Mischung des Fuß- und Radverkehrs sollte deshalb immer im Einzelfall geprüft und mit anderen Führungsalternativen auf der Fahrbahn (evtl. mit Reduzierung der Geschwindigkeit, Fahrstreifenbreite, etc.) abgewogen werden. Gehwege mit „Radfahrer frei“ sollten nur in Ausnahmefällen als Zusatzangebot bereitgestellt werden.
- Verkehrsberuhigte Bereiche eignen sich insbesondere für den Freizeitradverkehr, hier sind alle Verkehrsarten gleichberechtigt und es gilt Schrittgeschwindigkeit.
- Auch im Bereich von Knotenpunkten und Querungen ist die sichere Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Umwege (Knoten und Strecken) sind zu minimieren. Dies gilt insbesondere im Zuge von Radverkehrshauptachsen.
- Im Falle von eigenen Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, etc.) ist eine für alle Verkehrsteilnehmer deutlich sichtbare Gestaltung der Radverkehrsanlagen und eine einheitliche Kennzeichnung (Farbgebung, Piktogramme) zu realisieren.
- Die vorgegebenen Mindestmaße (siehe Tabelle 6.6: Dimensionierung von Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sind grundsätzlich einzuhalten. Hauptradverbindungen sind möglichst entsprechend der Regellmaße zu dimensionieren, das gegenseitige Überholen von Radfahrenden sollte sicher möglich sein.
- Hauptradverbindungen sind durchgängig mit einer Radverkehrswegweisung zu versehen.

Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen z.B. Oberflächenbeschaffenheit, wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und die Verwaltungsvorschrift zur StVO in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.

Qualitätsstandards Radverkehr
<p>Auf der Strecke:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bevorzugung der Führung auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Tempo 30 km/h) gegenüber der Führung auf einem separaten Radweg im Seitenraum ▪ Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ▪ Keine Führung mit Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen (straßenbegleitend) in bebauten Bereichen ▪ Gehwege mit „Radfahrer frei“ nur in Ausnahmefällen als Zusatzangebot. ▪ Sichere Führung am Radwegende und Übergängen ▪ Drängelgitter nur, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert; hierbei sind Mindestbreiten und -abstände zu beachten (z. B. für Fahrradanhänger, Lastenräder, Tandem, etc.)
<p>An Knotenpunkten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sichere Führung des Radverkehrs auch im Bereich der Knotenpunkte ▪ Direkte Sichtbeziehung zwischen allen Verkehrsteilnehmern ▪ Bevorzugung einer Führung mit direktem Linksabbiegen ▪ Ausreichend große Aufstellflächen im Fall von indirektem Linksabbiegen
<p>Dimensionierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einhaltung vorgegebener Mindestmaße nach ERA (siehe Tabelle 6.6)
<p>Gestaltung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Deutlich sichtbare Gestaltung der Radverkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer – insbesondere Autofahrer – und einheitliche Kennzeichnung (Einfärben, Piktogramme) ▪ Ausführung der Oberflächen von Radverkehrsanlagen für ein zügiges Fahren (ebener, glatter Belag, Instandhaltung der Wege, Winterdienst) ▪ Absenkung der Bordsteinkanten bei Bordsteinradwegen
<p>Infrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächendeckendes Angebot sicherer Abstellmöglichkeiten ▪ Durchgängige Radverkehrswegweisung

Tabelle 6.5: Qualitätsstandards Radverkehr

Führung	Einsatzbereich und Dimensionierung	
Mischverkehr	Auf allen vom Kfz-Verkehr wenig belasteten Straßen, wie Straßen mit Tempo 30 Einzelbeschilderung, in Tempo 30-Zonen und in verkehrsberuhigten Bereichen, ist die Führung im Mischverkehr Standard.	
	Radfahrstreifen und Radwege Radfahrstreifen und Radwege bieten nicht nur eine klare Trennung zum Kfz-Verkehr, sondern auch zum Fußverkehr. Während baulich getrennte Radwege eine weitgehende Trennung zwischen fließendem und ruhendem Verkehr gewährleisten, müssen Radfahrstreifen gegen Zuparken wirksam gesichert werden. Der Vorteil der Radfahrstreifen liegt in der guten Sichtbeziehung, die insbesondere an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten bestehen. Zudem sind sie kostengünstiger als Radwege und können schneller nachträglich realisiert werden.	
	Schutzstreifen	1,50 m (1,25 m)
	Radfahrstreifen	1,85 m
	Einrichtungsradweg	2,00 m (1,60 m)
	Beidseitiger Zweirichtungsradweg	2,50 m (2,00 m)
	Einseitiger Zweirichtungsradweg	3,00 m (2,50 m)
	Gem. Geh- und Radweg innerorts	≤2,50 m
	Gem. Geh- und Radweg außerorts	2,50 m
Angaben in Klammern sind Mindestwerte, die bei geringem Radverkehrsaufkommen in Betracht kommen. Zusätzlich zu den Maßen sind zur Fahrbahn sowie zu parkenden Fahrzeugen Sicherheitstrennstreifen von 0,50 - 0,75 m vorzusehen.		
Einrichtungsstraßen im Gegenverkehr	Um Radfahrer in Einrichtungsstraßen in Gegenrichtung zu führen, stehen verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur Verfügung, die in Abhängigkeit von Verkehrsbelastung und Hierarchie innerhalb des Radverkehrsnetzes zum Einsatz kommen können: unechte Einbahnstraße, Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung auf der Fahrbahn, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen gegen die Einbahnrichtung, Fahrradstraße.	

Tabelle 6.6: Dimensionierung von Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

6.4.2 Haupttroutennetz und Maßnahmen

Plan 6.6: Radverkehr – Maßnahmenkonzept Kernstadt

Plan 6.7: Radverkehr – Maßnahmenkonzept Stadtteile

Radfahrende sind keine homogene Gruppe. Geübte Radfahrende bevorzugen direkte Verbindungen, die meist entlang von Hauptverkehrsstraßen verlaufen, ungeübte Radfahrende wie Kinder, aber auch FreizeitradlerInnen, nutzen bevorzugt alternative Routen über weniger belastete Straßen.

Aufbauend auf den wesentlichen Quellen und Zielen wurde bereits im Rahmen der Bestandsanalyse ein durchgängiges Netz entwickelt, das beiden Ansprüchen gerecht werden soll (Siehe Bestandsanalyse Kap. 5). Es werden Routen durch Wohngebiete geführt und – wo möglich – alternative Freizeitrouten durch Grünanlagen angeboten.

- Bei den Hauptrouten handelt es sich um Verbindungen zwischen den wichtigen Zielen auf der Gesamtstadtebene einschließlich der radialen und tangentialen Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren und Stadtteilen. Da diese Verbindungen möglichst direkt geführt sein sollten, folgen sie weitgehend den vorhandenen Hauptverkehrs- und Sammelstraßen.
- Im Kernbereich wird das Netz der Hauptrouten ergänzt und verdichtet, um eine feinmaschige Erschließung der Innenstadtziele zu gewährleisten.

Die durch die Stadt Alzey führenden überörtlichen und ausgeschilderten Freizeitrouten sind in das Radverkehrsnetz integriert.

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass es in Alzey kein durchgängiges Hauptroutennetz gibt. Die vorhandenen Lücken wurden identifiziert und sind zu schließen.

In den in nachfolgender Tabelle zusammengestellten Streckenabschnitten, die für den motorisierten Verkehr und den Radverkehr gleichermaßen eine hohe Bedeutung aufweisen, wurde geprüft, wie der Radverkehr sicher geführt werden kann und entschieden, ob baulich getrennte Radwege möglich sind, ob Schutzstreifen oder Radfahrstreifen angeordnet werden oder die Geschwindigkeit mit Einzelbeschilderung auf 30 km/h zu begrenzen ist, um einen verträglichen Mischverkehr auf der Fahrbahn zu ermöglichen.

Die Bestandsanalyse des Radverkehrsnetzes hat gezeigt, dass auch an vielen Knotenpunkten entlang von Hauptverkehrsstraßen das Problem der sicheren Radverkehrsführung nicht gelöst ist. Für Verbesserungen der Radverkehrssituation sind hier – in Rückkoppelung mit der Bestandsaufnahme – sukzessive für die betreffenden Knotenpunkte die Möglichkeiten (Markierungen bis hin zu Umbauten) im Detail zu untersuchen. Im Weiteren sollen überall dort, wo Radwegeachsen Hauptverkehrsstraßen kreuzen, Querungshilfen angelegt werden.

Ebenfalls empfohlen wird keine Hauptverbindung durch die Fußgängerzone zu führen. In Ost-West-Richtung kann der Radverkehr den Straßenzug Ostdeutsche Straße-Klosterstraße-Hospitalstraße nutzen, in Nord-Süd-Richtung werden St. Georgenstraße und Wilhelmstraße als Hauptverbindung ausgewiesen, die Fußgängerzone wird dann nur tangiert.

Maßnahmen zur sicheren Radverkehrsführung entlang von Hauptverkehrsstraßen		
	Straße	Maßnahme
Alzey	Albiger Straße Bahnhofstraße (L409) Berliner Straße (B271) Dautenheimer Landstraße (I409) innerorts Wormser Straße (B271) innerorts Kaiserstraße (L401) innerorts Kreuznacher Straße Nibelungenstraße (B271) Schafhäuser Straße (L406) Weinheimer Landstraße (L406)	Schutzstreifen oder Radfahrstreifen
	Am Damm Am Herdry Ernst-Ludwig-Straße (L409) Friedrichstraße (L409) Römerstraße (B271) Weinrufstraße L406)	Tempo 30
Weinheim	Hauptstraße (L406) Offenheimer Straße (L406) Rathausstraße (K10) innerorts	Schutzstreifen im Ortseinfahrbereich, Tempo 30 in Ortsmitte
Heimersheim	Staffelstraße (K12) Erbes-Büdesheimer Straße/ Sonnenbergstraße (K7)	Schutzstreifen im Ortseinfahrbereich, Tempo 30 in Ortsmitte
Schafhausen	Gau-Odernheimer Straße	Tempo 30
Dautenheim	Kettenheimer Straße (K26), Brunnenstraße	Tempo 30
Zwischen den Stadtteilen	Dautenheimer Landstraße (I409) Kaiserstraße (L401) Wormser Straße (B271) Rathausstraße (K10) K7	Radweg

Tabelle 6.7: Maßnahmen für den Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen

Verbesserung der Querungsmöglichkeit im Zuge von Haupttrouten		
	Straße	Maßnahme
Alzey	Bahnhofstraße/ Spießgasse Berliner Straße/ Weinrufstraße Kaiserstraße/ Theodor-Heuss-Ring Kreuznacher Straße/ Bahnhofstraße Weinheimer Landstraße/ Am Herdry	Knotenpunkt
	Dautenheimer Straße Georg-Scheu-Straße/ L406 Kreuznacher Straße/ Am Herdry Wormser Straße (Höhe Haltepunkt)	Querung im Ortseingang
	Nibelungenstraße/ Schlossgasse Spießgasse/ Hospitalstraße	Querung
	Ebertstraße/ Ernst-Ludwigstraße (Gänsebrücke)	Unterführung Bahn
Weinheim	Hauptstraße (L406) Offenheimer Straße (406) Rathausstraße (K10)	Querung im Ortseingang - Wechsel von einseitigem Radweg auf Fahrbahn
Heimersheim	Staffelstraße (K12) Erbes-Büdesheimer Straße/ Sonnenbergstraße (K7)	Querung im Ortseingang - Wechsel von einseitigem Radweg auf Fahrbahn
Schafhausen	Gau-Odernheimer Straße	Querung im Ortseingang - Wechsel von einseitigem Radweg auf Fahrbahn
Dautenheim	Kettenheimer Straße (K26) Brunnenstraße (L409) Weidasserstraße (L409)	Querung im Ortseingang - Wechsel von einseitigem Radweg auf Fahrbahn

Tabelle 6.8: Maßnahmen für den Radverkehr an Querungsstellen

6.4.3 Abstellanlagen

Im Bereich von wichtigen Zielen wie z. B. Innenstadt am Rand der Fußgängerzone (Klosterstraße, Obermarkt), öffentliche Einrichtungen wie Rathaus, Einkaufs- und Nahversorgungsschwerpunkte, Freizeiteinrichtungen wie Schwimmbad und wichtigen Haltestellen des ÖPNV, sind am Bedarf orientierte Fahrradabstellmöglichkeiten vorzuhalten und weiter auszubauen.

Des Weiteren sollten Gespräche mit publikumsintensiven Einrichtungen aufgenommen werden, auf deren Gelände attraktive Fahrradabstellanlagen bereit gestellt werden sollten. Hierzu gehören:

- Verwaltung und Behörden: Rathaus, Kreisverwaltung des Kreises Alzey-Worms, Verbandsverwaltung Alzey-Land, Amtsgericht, Finanzamt, Vermessungs- und Katasteramt
- Medizinische Versorgung: Rheinhessen-Fachklinik, DRK-Krankenhaus, zwei Arztzentren, zwei Seniorenheime, Medizinischer Dienst der Krankenversicherung Rheinland-Pfalz (MDK)
- Kindertagesstätten und Grundschulen in allen Stadtteilen
- Weiterführende Schulen im Schulzentrum (Realschule, Gymnasien und Berufsschule)

Fahradabstellanlagen sollten möglichst zielnah angeordnet werden und das sichere Anschließen von Rahmen und mindestens einem Laufrad gewährleisten. Bei Zielen mit längerer Verweildauer sollten überdachte Stellplätze angeboten werden. Im Bereich des Bahnhofs Alzey sind bereits witterungsgeschützte Radabstellanlagen vorhanden, darüber hinaus bietet sich der Bahnhof als Standort für eine Fahrradservicestation mit Dienstleistungen rund um das Fahrrad an. Diese kann neben Dienstleistungen für die Bewohner von Alzey auch Angebote für den Fahrradtourismus mit einbeziehen.



Fahradparken am Bahnhof Alzey

6.5 Teilkonzept Fußverkehr Innenstadt

6.5.1 Anforderungen und Qualitätsstandards

Die eigenen Füße als das individuellste Verkehrsmittel spielen auch in Alzey eine wichtige Rolle. Für Menschen mit einer hohen Nahraumorientierung sind gute Bedingungen 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. Der Fußverkehr ist die Verkehrsart mit dem höchsten Anteil an Versorgungs- und Familienarbeit. Zudem gewinnt der Fußverkehr als Nahmobilitätsfaktor angesichts des steigenden Anteils älterer Menschen und der Diskussion um ein kinderfreundliches Wohnumfeld zunehmend an Bedeutung.

Die größte Bedeutung kommt dem Fußverkehr im Stadtquartier zu, wo er aufgrund der räumlichen Nähe nicht nur die flexibelste und umweltschonendste, sondern vielfach auch die schnellste Art der Fortbewegung ist. Der Einzelhandel lebt hier insbesondere von Kunden, die in fußläufiger Entfernung wohnen oder arbeiten. Die Stärkung des Fußverkehrs auf Stadtteilebene fördert damit die Unternehmen im Stadtteil.

Für den Kraftfahrzeugverkehr ist es i.d.R. selbstverständlich, sich in einem hierarchisch strukturierten Netz zu bewegen, das sich durch verschiedene Qualitätsstandards auszeichnet. Für den Fußverkehr existiert eine solche Differenzierung meistens nur ansatzweise, die Qualitätsstandards werden nur selten eingehalten. Barrieren wie stark befahrene Hauptverkehrsstraßen, ÖPNV-Trassen oder großflächige Kreuzungen zwingen Fußgängerinnen und Fußgänger immer wieder zu Umwegen und führen zu Zeitverlusten beim „unterwegs sein“. Hinzu kommt die fehlende Barrierefreiheit an vielen Stellen, sei es beim Zugang zum ÖPNV, bei Unter- oder Überführungen oder an Knotenpunkten (fehlende Bordsteinabsenkungen).

Nutzungskonkurrenzen werden oft zulasten des Fußverkehrs entschieden. Insbesondere der ruhende Verkehr schränkt die Bewegungsmöglichkeiten ein und führt immer wieder zu Behinderungen und Gefährdungen. Dies gilt auch für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr in Innerortslagen.

In alten Siedlungsbereichen, wie beispielsweise in der Innenstadt, die vor der Massenmotorisierung entstanden sind und wo die Flächen im Straßenraum nicht beliebig erweitert werden können, bestehen Nutzungskonkurrenzen mit dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr in einem besonderen Ausmaß. Dabei sind in kleineren Städten von der Größe Alzeys die Versorgungsangebote oft in fußläufiger Entfernung angesiedelt. Um den Bedürfnissen des Fußverkehrs in Alzey gerecht zu werden und diese in vielerlei Hinsicht vorteilhafte Fortbewegungsart zu stärken und zu fördern, sind die folgenden Grundsätze insbesondere im Zuge von **Hauptverbindungen** für den Fußverkehr zu beachten:



- Die Gehwegbreiten sollen möglichst nach den Empfehlungen der FGSV realisiert werden. In Alzey können diese Standards nicht durchgehend eingehalten werden, die Gehwegbreiten sollen möglichst die Mindestbreite für Begegnung von 2,00 m aufweisen¹³. Dabei ist als Maß für Barrierefreiheit eine nutzbare Mindestbreite von 1,50 m ohne Einbauten (z.B. Lampen und Kehrschilder) und Hindernisse (z.B. Geschäftsauslagen) einzuhalten.
- Sie sollen möglichst direkt, barrierefrei und ohne Umwege die wichtigen Ziele des Fußverkehrs miteinander verbinden. Sie sind vorzugsweise durch Straßenräume mit wenig Kfz-Verkehr zu führen, Instrumente der Verkehrsberuhigung (z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen oder Z325 StVO) sollten verstärkt eingesetzt werden.
- Auf Hauptachsen des Fußverkehrs sollte grundsätzlich kein Parken auf Gehwegen angeordnet bzw. toleriert werden.
- Im Zuge von Hauptfußwegeachsen und in der Nähe von Einrichtungen mit erheblichem Fußverkehrsaufkommen (etwa Schulen, Altenwohnanlagen, etc.) sind grundsätzlich Querungsangebote über Straßen zu schaffen.
- Die Sicht von Fahrzeugen auf Querungen ist zu gewährleisten, d.h. vor und nach Querungshilfen und Fußgängerschutzanlagen (Zebrastreifen) sind die erforderlichen Flächen im Straßenraum freizuhalten.
- An Lichtsignalanlagen sollen die Wartezeiten für den Fußverkehr so gering wie möglich gehalten werden, insbesondere im Zuge von Fußwegeachsen, die von Kindern und Jugendlichen genutzt werden. Erfahrungen zeigen, dass zu lange Wartezeiten die Gefahr des „Rotgehens“ bergen und Lichtsignalanlagen so zu Verkehrssicherheitsrisiken werden. Barrierefreiheit ist auch bei Signalgebern sicherzustellen (z.B. taktile Leitstreifen, akustische Signale).



¹³ Zwar sind laut der "Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA", 2002 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Regelbreiten für Gehwege von 2,50 m anzustreben, für Alzey wurde ein Wert von 2,00 m als Untergrenze gesetzt (siehe hierzu auch Ausführungen auf Seite 37).

Qualitätsstandards Fußverkehr
<p>Gehwegbreiten (nach RASSt 06 / EFA)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnen 2,00 m / 2,50 m ▪ Nahversorgungszentren 2,00 m / 3,00 m ▪ Gewerbe 1,50 m / 2,00 m ▪ Keine Einengungen durch Schildermasten und Leuchten
<p>Barrierefreiheit</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bordsteinabsenkungen an Kreuzungen, Einmündungen und Querungsstellen ▪ Bevorzugung planfreier Querungsmöglichkeiten von Straßen ▪ Rampen/ Aufzüge bei planfreien Querungsanlagen ▪ Taktilen und akustisches Leitsystem
<p>Nutzungsüberlagerungen mit ruhendem Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unterbindung von unerlaubtem Gehwegparken ▪ Abbau von erlaubtem Gehwegparken ▪ Einhaltung von Mindestgehwegbreiten bei erlaubtem Gehwegparken
<p>Nutzungsüberlagerungen mit Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vermeidung von gemeinsamen, straßenbegleitenden Wegen innerhalb der bebauten Ortslage (gemeinsamer Fuß- und Radweg - Zeichen Z 240 StVO, Gehweg – Radfahrer frei – Zeichen Z 239 und Z 1022.10 StVO) ▪ Bei niveaugleicher Führung (getrennter Rad- und Fußweg – Zeichen Z 241 StVO) Trennung durch taktilen Sicherheitsstreifen
<p>Querungen von Hauptverkehrsstraßen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regelmäßige Angebote (abhängig von Umfeldnutzung, Kfz-Verkehrsgeschwindigkeit und -aufkommen, Fahrbahnbreite) Richtwert: alle 100 – 250 m
<p>Lichtsignalsteuerung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wartezeiten an Furten auf 30 – max. 60 sec. begrenzen ▪ Mindestgrünzeiten auf Gehgeschwindigkeiten von 0,8 – 1,0 m/sec. auslegen ▪ Fahrbahnquerungen sollen in einem Zug möglich sein

Tabelle 6.9: Qualitätsstandards Fußverkehr

6.5.2 Fußwegenetz Innenstadt

Plan 6.8: Fußverkehr - Maßnahmen Innenstadt

Aufbauend auf den wesentlichen Quellen und Zielen wurde exemplarisch für den Innenstadtbereich Alzeys ein durchgängiges Netz für den Fußverkehr entwickelt.

- Bei den Radialverbindungen handelt es sich um Verbindungen zwischen den Quartieren und dem Zentrum der Innenstadt, der Fußgängerzone. Da diese Verbindungen möglichst direkt geführt sein sollten, folgen sie weitgehend den vorhandenen Hauptverkehrs- und Sammelstraßen.
- Die Tangentialverbindungen stellen direkte Verbindungen zwischen den Quartieren und am Rande der Innenstadt liegenden Zielen wie das Schulzentrum, das Krankenhaus, der Friedhof dar.

Um das Fußwegenetz entsprechend der Qualitätsstandards durchgängig nutzen zu können, sind vorhanden Lücken im bestehenden Netz zu schließen.

Die Bestandsanalyse des Hauptfußwegnetzes hat gezeigt, dass innerhalb der Altstadt durch die bestehenden verkehrsrechtlichen Regelungen (verkehrsberuhigte Bereiche) und Gestaltung der Gassen eine hohe Bewegungs- und Aufenthaltsqualität gegeben ist. Trotzdem ist in manchen Straßen als auch an vielen Knotenpunkten entlang des Innenstadtrings das Problem der sicheren Fußverkehrsführung nicht gelöst. Für Verbesserungen der Situation sind hier – in Rückkoppelung mit der Bestandsaufnahme – sukzessive für die betreffenden Knotenpunkte die Möglichkeiten im Detail zu untersuchen. In der nachfolgenden Tabelle sind die Streckenabschnitte und Knotenpunkte im Einzelnen zusammengestellt.

Maßnahmen Fußverkehr Innenstadt:		
	Straße	Maßnahme
Alzey - Innenstadt	Bahnhofstraße (L409) Berliner Straße (B271) Nibelungenstraße (B271)	Gehweg verbreitern
	Hospitalstraße Ernst-Ludwig-Straße (L409) Friedrichstraße (L409) Ostdeutsche Straße Römerstraße (B271) Weinrufstraße L406)	Gehweg verbreitern und Geschwindigkeit verringern (T30 als Zone oder Streckenregelung)
	Klosterstraße	Gehweg verbreitern und Geschwindigkeit verringern (T20 / verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)
	Wohngebiete	T30-Zone einrichten

Tabelle 6.10: Maßnahmen für den Fußverkehr

Maßnahmen Fußverkehr Querung Innenstadtring:	
Alzey - Innenstadt	Weinrufstraße/ Berliner Straße (B271) Nibelungenstraße (B271)/ Ostdeutsche Straße Ernst-Ludwig-Straße/ Friedrichstraße Ebertstraße/ Ernst-Ludwig-Straße Spießgasse/ Bahnhofstraße

Tabelle 6.11: Maßnahmen Fußverkehr Querung Innenstadtring

7 PARKRAUMKONZEPT

7.1 Einführung

Die Diskussion um die Zukunft des Obermarkts als einer der zentralen öffentlichen Plätze in der Altstadt von Alzey und dessen geplante Umgestaltung / Aufwertung unter Aufgabe seiner Funktion als Parkplatz war einer der wesentlichen Anlässe für die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts. Vom Mobilitätskonzept wurden im Hinblick auf den ruhenden Verkehr in der Altstadt fundierte Vorschläge zum Parkraumangebot und zur Organisation erwartet, die in der Innenstadt den Grundbedarf an Parkraum für alle Zielgruppen (Anwohner, Beschäftigte, Kunden und Besucher) abdecken. Darüber hinaus sollten die Spielräume im Bereich des Obermarktes hinsichtlich des Parkraumangebots mit dem Ziel ausgelotet werden, den Obermarkt als Aufenthaltsraum aufzuwerten und zu stärken. Wesentlich war daher die Frage nach dem verträglichen Maß an Parkständen auf dem Obermarkt unter Berücksichtigung der Stellplatznachfrage.

Hier ist zunächst festzuhalten, dass in einer Innenstadt der Größe von Alzey die innerstädtischen Parkieranlagen aufgrund ihrer räumlichen Nähe zueinander nicht als Einzelanlagen, sondern im Gesamtzusammenhang betrachtet werden müssen. Konkret bedeutet dies, dass bei der Frage von Ausweitung oder Rücknahme des vorhandenen Stellplatzangebots alle Parkieranlagen einbezogen werden. Hier wurde im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellt (siehe Ergebnisbericht "Zustandsanalyse", Kap 3 Ruhender Verkehr), dass das Angebot insgesamt ausreicht¹⁴, dass allerdings die Auslastung der Anlagen sehr unterschiedlich ist. Die Handlungsansätze und Maßnahmen im ruhenden Verkehr zielen daher vorrangig auf die Harmonisierung der Parkraumnachfrage unter Beibehaltung des Angebots in seiner Gesamtsumme.

In Anbetracht der Planungen für den Obermarkt im Rahmen der Altstadtsanierung war zu klären, für welche Zielgruppen und in welchem Umfang hier ein Stellplatzangebot bei gleichzeitiger Flächenbereitstellung für Aufenthalt, Gastronomie, Kinderspiel, Kommunikation, etc. vorgehalten werden kann bzw. soll. Für wegfallende Parkstände waren Vorschläge zu unterbreiten, wo und in welchem Umfang durch Optimierung/ Ausweitung vorhandener oder den Neubau von Parkieranlagen Ersatz geschaffen werden kann. Es wurde schnell deutlich, dass in der Altstadt derzeit keine Flächen für eine komplett neue Anlage zur Verfügung stehen.

Was die Bereitstellung von Parkständen im öffentlichen Straßenraum für Kunden und Besucher der Altstadt und langzeitparkende Beschäftigte anbelangt, ist festzuhalten, dass das straßenbegleitende Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum und in den engen Altstadtgassenden Anwohnern vorbehalten bleiben und nur in Ausnahmen anderen Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden sollte.

¹⁴ Die durchschnittliche Auslastung über alle Anlagen lag vormittags bei 83 % und nachmittags 75 %.

7.2 Optimierung / Ausweitung vorhandener Parkieranlagen

Die vorhandenen Parkieranlagen wurden unter Berücksichtigung ihrer Auslastung, ihrer Anbindung an das Straßennetz sowie den vorhandenen Flächenverfügbarkeiten auf eine Optimierung bezüglich ihres Parkstandangebotes geprüft. Dies sind im wesentlichen die Anlagen Ostdeutsche Straße/ Zentrum und Stadthalle. Der Parkplatz und die Tiefgarage Museum weisen kein Potenzial auf, der Parkplatz Friedrichstraße wird derzeit im Zusammenhang mit der geplanten Neubebauung auf dem Areal Spießgasse / Glockenturmweg überplant und ist vorrangig für die Zielgruppen Anwohner und Beschäftigte und nicht so sehr für Kunden und Besucher der Altstadt interessant.

7.2.1 Ostdeutsche Straße/ Zentrum

Alternative 1:

Die Parkieranlage Ostdeutsche Straße/ Zentrum lässt ein Optimierungspotenzial bei der Anordnung der Parkstände erkennen, ohne dass eine räumliche Erweiterung erforderlich ist.

Durch eine reine Ummarkierung der Parkstände auf der vorhandenen Fläche lassen sich etwa 20 zusätzliche Parkstände schaffen, wenn die vorhandenen Bus- bzw. Wohnmobilstellplätze verlagert werden. Für diese "größeren" Fahrzeuge kann an geeigneter Stelle (z.B. im Bereich des ZOB am Bahnhof) Ersatz geschaffen werden.



Abbildung 7.1: Ostdeutsche Straße/ Zentrum - Konzeptalternative A1

Sollten weitere Flächen für z.B. Durchgang zum angrenzenden Wohngebiet, für Müllcontainer oder Imbisswagen etc. benötigt werden, kann sich Anzahl zusätzlicher Parkstände ggfs. verringern.

Alternative 2:

Des Weiteren wurde geprüft, ob die Fläche der Parkieranlage Ostdeutsche Straße/ Zentrum auch für eine "Überbauung" mit einer Parkpalette / Parkdeck vom Raumangebot und den Anschlussmöglichkeiten her geeignet ist.

Zunächst wurde eine Teilüberbauung des östlichen Platzbereichs geprüft. Das eingeschossige Parkdeck wird über dem vorhandenen Parkplatz aufgeständert und bietet ebenerdig weiterhin Möglichkeiten zum Parken auf dem gesamten Platz. Das Parkdeck sollte in offener Bauweise hergestellt werden und nicht durch geschlossene Wände und Dächer "abgeschlossen" werden.

Die Zufahrt zum/ Ausfahrt vom Parkdeck ist von der Raugrafenstraße aus möglich. Die Anbindung der ebenerdigen Parkmöglichkeiten verbleibt als einzige Zu-/ Abfahrt an der Klosterstraße/ Ostdeutsche Straße.

Durch diese "halbseitige" Überbauung des Parkplatzes Ostdeutsche Straße/ Zentrum ließen sich an dieser Stelle ca. 75 zusätzliche Parkstände innenstadtnah schaffen.



Abbildung 7.2: Ostdeutsche Straße/ Zentrum - Konzeptalternative A2

Alternative 3:

In der nächsten Stufe wurde die vollständige Überbauung der Parkieranlage Ostdeutsche Straße/ Zentrum unter Wahrung der Mindestabstandsflächen zur westlichen Platzrandbebauung geprüft. Hierbei wird durch einen Verbindungssteg ein weiteres Parkdeck auf der westlichen Fläche angeschlossen und es könnten zusätzliche ca. 120 Parkstände entstehen.

Die Zufahrtsmöglichkeiten für die ebenerdigen Parkstände sowie für die Parkdecks entsprechen der Konzeptalternative A2, d.h. ebenerdige Parkstände über Ostdeutsche Straße und Parkdeck über Raugrafenstraße.

Die Konzeptalternative A3 schränkt durch ihre vollständige Überbauung die Nutzung des Platzes - der auch als Festplatz fungiert - jedoch in einem großen Maße ein. Inwieweit diese Lösung städtebaulich tragfähig ist, muss ebenfalls diskutiert werden.



Abbildung 7.3: Ostdeutsche Straße/ Zentrum - Konzeptalternative A3

7.2.2 Stadthalle

An der Parkieranlage Stadthalle wurde ebenfalls die Möglichkeit zum Bau einer Parkpalette geprüft. Das im Einfahrtsbereich befindliche unbefestigte Gelände, welches heute ebenfalls zum Parken genutzt wird, wurde nicht überplant, da es sich um Privatgelände handelt. Die Stellplätze werden allerdings in der Bilanz mitgeführt.

Die hinter der Stadthalle vorhandene Fläche erlaubt eine Parkpalette mit sogenannten Splitlevelbenen (siehe Abbildung 7.4). Hierbei handelt es sich um versetzte Parkebenen (halbe Geschosshöhe), welche durch Halbrampen miteinander verbunden sind und über diese befahren werden.

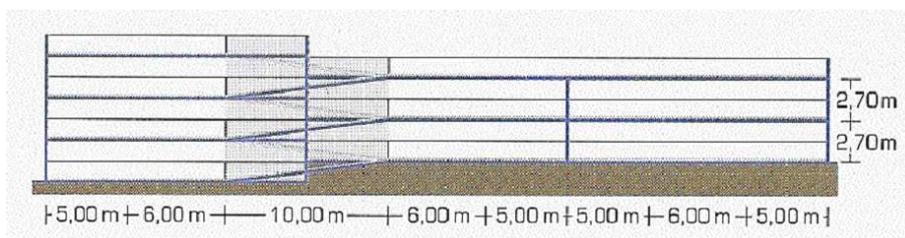


Abbildung 7.4: Beispiel - Parkpalette mit 7 Halbgessossen¹⁵

¹⁵ Quelle: Goldbeck GmbH

Durch eine Palette mit 4 Split-Ebenen (**Alternative 1**) ließe sich das Parkstandangebot um ca. 34 Plätze erhöhen. 5-Ebenen (**Alternative 2**) schaffen weitere 20 P, insgesamt also ca. 54 Parkstände zusätzlich zum jetzigen Bestand. Die Höhenentwicklung einer Ebene ist in etwa mit 2,70 m anzunehmen.

Die Anbindung der Palette erfolgt weiterhin über den Schießgraben.



Abbildung 7.5: Stadthalle - Konzeptalternativen A1 und A2

7.3 Bewertung der Optionen und Empfehlungen für den Obermarkt

Die nachstehenden Tabellen geben einen Überblick über die mögliche Anzahl an Stellplätzen unter Einbeziehung des derzeitigen Angebotes und den zusätzlichen Plätzen aufgrund der erarbeiteten Alternativen zu Ertüchtigungen der Parkieranlagen.

Auf der Parkieranlage Ostdeutsche Straße/ Zentrum finden sich zurzeit 135 Parkstände. Mit einer Optimierung bzw. Erweiterung der Anlage ließe sich dieses Angebot auf 156 Parkstände bei der Alternative A1, auf 210 Parkstände bei der Alternative A2 oder auf 255 bei der Alternative A3 erhöhen. Ob allerdings insbesondere die Optionen A2 und A3 aus städtebaulicher Sicht und aus Sicht der Randnutzungen überzeugen bzw. verträglich sind, ist zu diskutieren.

Eine Parkpalette an der Stadthalle könnte das vorhandene Parkstandangebot dort von derzeit 94 auf 128 bzw. 148 Parkstände erweitern.

Parkierungsanlage	Alternative 1	Alternative 2	Alternative 3
Ostdeutsche Straße/ Zentrum	21	75	120
Stadthalle (incl. Privatgrundstück)	34	54	
neue P gesamt	55	129	120

Tabelle 7.1: Stellplatzbilanz – mögliche zusätzliche Parkstände

Parkierungsanlage	Bestand	Alternative 1	Alternative 2	Alternative 3	Bilanz
Ostdeutsche Straße/ Zentrum	135	156	210	255	+21 A1 +75 A2 +120 A3
Stadthalle	94	138	148	-	+34 A1 +54 VA

Tabelle 7.2: Stellplatzbilanz – Gesamtanzahl Parkstände bei Erweiterung des Angebots

Festzustellen ist, dass im Bereich der beiden untersuchten Parkierungsanlagen genügend Potenzial vorhanden ist, um auf dem Obermarkt wegfallende Parkstände zu ersetzen. Der Spielraum reicht dabei von ca. der Hälfte der 110 Obermarktstellplätze (96 öffentliche und 14 private P im Bereich der Kirche) durch Kombination der Alternativen 1 beider Anlagen bis hin zum vollständigen Ersatz (z.B. Alternative 3 Ostdeutsche Straße). Dazwischen sind durch die Kombination der aufgezeigten Alternativen verschiedene Größenordnungen herstellbar.

Angesichts der kontroversen Diskussion um die Zukunft des Obermarkts wird empfohlen, den Obermarkt als Parkmöglichkeit nicht vollständig aufzugeben. Untersuchungen im Rahmen der Altstadtsanierung haben gezeigt, dass der Obermarkt als attraktiver Altstadtplatz mit Aufenthalts- und Sozialfunktion entwickelt und eine Teilfläche weiterhin zum Parken genutzt werden kann. Diese Lösung ist städtebaulich und verkehrlich sinnvoll und vertretbar.

7.4 Parkraumkonzept

Plan 7.1: Handlungskonzept Parkieranlagen

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den aufgezeigten Alternativen zur Optimierung/ Ausweitung des Parkraumangebots und vor dem Hintergrund der Planungsziele im ruhenden Verkehr (siehe Kap 4) wurde ein Parkraumkonzept entwickelt, das durch folgende Kennwerte beschrieben werden kann:

- Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Neugestaltung des Obermarktes und der Erweiterung der Fußgängerzone wird das vorhandene Parkplatzangebot auf der Platzfläche auf ca. die Hälfte reduziert, ggfs. auch stärker, wenn Ersatz an anderer Stelle geschaffen wird.
- Der vorhandene Parkplatz im Bereich der Stadthalle, welcher bezüglich seiner Auslastung noch große Potenziale aufweist, wird im Zuge der ohnehin anstehenden Umbaumaßnahmen mit einer Parkpalette erweitert. Ob hier eine Erweiterung um 34 oder 54 Parkstände umgesetzt wird, muss im weiteren Vorgehen mit den Verantwortlichen für die Stadthalle geklärt werden.
- Auf der Parkieranlage Ostdeutsche Straße/ Zentrum werden durch eine Umorganisation der Parkstände ca. 20 zusätzliche Parkstände geschaffen. Die wegfallenden Parkstände für Busse und Wohnmobile werden an geeigneter Stelle, z.B. im Bereich der ZOB am Bahnhof neu hergestellt.
- Die Fläche der Parkieranlage Friedrichstraße sollte zu einer bewirtschafteten Anlage mit günstigen Tarifen vor allem für langzeitparkende Beschäftigte der Altstadt umorganisiert werden. Insbesondere dieser Nutzergruppe lassen sich längere Fußwege zu ihrem jeweiligen (Arbeits-) Ziel zumuten. Ob an dieser Stelle auch eine Parkpalette errichtet werden kann bzw. soll, ist im Zusammenhang mit den derzeitigen Planungen zu klären.
- Für den gesamten Altstadtbereich wird die flächendeckende Einführung eines StVO-gerechten Bewohnerparkens empfohlen. Die ansässigen Gewerbetreibenden, Einzelhandel und Praxen sollten hierzu frühzeitig informiert werden.



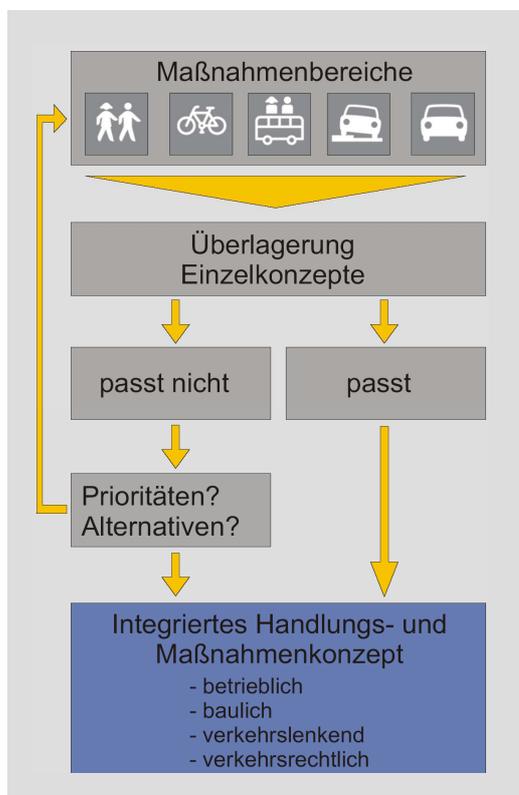
- Die Parkgebühren für ein Tagesticket sind in Alzey mit einer Höchstgebühr von 5 € sehr moderat. Eine Anhebung insbesondere zur Steuerung des Langzeitparkens wird empfohlen.
- Um die Auslastung vor allem der Anlagen am Rand der Altstadt zu erhöhen, wird eine Gebührenstaffelung empfohlen. Je zentraler die Parkieranlage, desto höher die Parkgebühren. Danach werden am Obermarkt die höchsten Gebühren erhoben, gefolgt von Parkplatz und TG Museum, Stadthalle und Ostdeutsche Straße/ Zentrum. Die günstigsten Tarife weisen der Parkplatz Friedrichstraße und der Parkplatz hinter der Post auf.
- Auf dem Obermarkt werden in Zukunft alle Parkstände einheitlich mit Parkscheinautomat bewirtschaftet. Es wird empfohlen die Höchstparkdauer auf maximal 2 Stunden zu begrenzen. Für die vorzuhaltenden Anwohnerparkstände ist eine Sonderregelung im Rahmen des Bewohnerparkens zu finden.
- Der Obermarkt wird aus dem statischen Parkleitsystem herausgenommen. So werden insbesondere Ortsfremde aus den Altstadtgassen herausgehalten und direkt zu den übrigen gut angebunden Parkieranlagen geleitet. Die Anbindung des Obermarkts soll gemäß der Empfehlungen zur Verkehrsführung (siehe Kap 6.2.3) erfolgen.
- Die Wegeverbindung zwischen der Parkieranlage Stadthalle und der Altstadt wird im Zuge der Umbaumaßnahmen an der Stadthalle aufgewertet (Barrierefreiheit, Leitsystem). Ggfs. kann dieser Bereich auch in den städtebaulichen Wettbewerb des Obermarktes mit integriert werden, um ein ganzheitliches Konzept zu erhalten.



- Um die Attraktivität und Akzeptanz der Tiefgarage Museum zu erhöhen, ist das Erscheinungsbild (Zugang, Beleuchtung, etc.) aufzuwerten.
-
- Des Weiteren sollten Gespräche geführt werden, um größere nutzergebundene Parkflächen, wie z.B. den Parkplatz der Kreisverwaltung außerhalb der Dienstzeiten für die Allgemeinheit freizugeben. Mit den Geschäftstreibenden der Altstadt sollten darüber hinaus Gespräche mit dem Ziel geführt werden, darauf hinzuwirken, dass deren Kundenstellplätze wirklich für Kunden und nicht für Beschäftigte vorgehalten werden.

8 INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT

Das Integrierte Handlungskonzept ist Kernstück des Mobilitätskonzepts für die Stadt Alzey. Entsprechend seiner Aufgabe, einen Rahmen für die Verkehrsentwicklung des nächsten Jahrzehnts zu setzen, trifft das Integrierte Handlungskonzept Aussagen zu den grundlegenden Netzen und Infrastruktureinrichtungen für alle Verkehrsarten und benennt Maßnahmen zu deren Umsetzung. Hierzu gehören bauliche und betriebliche Maßnahmen ebenso wie verkehrslenkende und verkehrsrechtliche Regelungen. Wichtig ist die ganzheitliche Betrachtung des Verkehrssystems mit seinen verschiedenen Verkehrsträgern Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr sowie die Beachtung der Wechselwirkungen zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und demografischer Entwicklung und stadtgestalterische Aspekte.



Das Integrierte Handlungskonzept entsteht durch die Überlagerung der entwickelten Einzelkonzepte. Hierbei wurde geprüft, ob die aus den Einzelkonzepten resultierenden Anforderungen und Platzbedarfe erfüllt werden bzw. welche Maßnahmen geeignet sind, den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmergruppen weitestgehend gerecht zu werden.

Die Überlagerung der Einzelkonzepte und die Zusammenführung zum integrierten Handlungskonzept erforderte dort, wo die Flächenverfügbarkeit es nicht erlaubte, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV sowie den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr optimal zu bedienen, die Setzung von Prioritäten. Das Konzept ist daher das Ergebnis eines iterativen Prozesses mit mehreren Rückkopplungen.

Abbildung 8.1: Ablauf Erarbeitung Integriertes Handlungskonzept

Das Integrierte Handlungskonzept kann und soll keine fertige Gesamtlösung liefern, sondern soll Handlungsspielräume belassen, die in einem Entwicklungs- und Diskussionsprozess über die nächsten 10 – 15 Jahre ausgefüllt werden. Das Handlungskonzept enthält dabei im wesentlichen Maßnahmen, die in der Entscheidungskompetenz der Stadt Alzey liegen, wobei auch Maßnahmen (z.B. für klassifizierte Landesstraßen oder für den ÖPNV) einbezogen sind, die dann in Abstimmung bzw. in der Verantwortung von sonstigen Stellen (z. B. Landesbetrieb Mobilität, Landkreis Alzey-Worms, regionale Busbetreiber) umzusetzen sind. Die Umsetzung selbst unterliegt dabei – ebenso wie die Planung – einem Prozess, in dem möglicherweise Empfehlungen aufgrund sich ändernder Randbedingun-

gen modifiziert werden müssen. Dies gilt auch für die folgenden Aussagen des Integrierten Konzepts.

Was die Entscheidung für Alternativen beim **Innenstadtring** und der Verkehrsführung in der Altstadt anbelangt, führte die Überlagerung der Einzelkonzepte mit Prüfung aller Alternativen zu folgenden Prioritätensetzungen und daraus resultierenden Empfehlungen:

- Beibehaltung der Verkehrsführung auf dem Innenstadtring, d.h. keine Einrichtungsstraßenregelung Weinrufstraße-Bahnhofstraße. Zum einen stehen die erforderlichen Flächen für ein Verbindungsstück in absehbarer Zeit nicht zur Verfügung, zum anderen sind die möglichen Wirkungen einer solchen Lösung (erhöhtes Geschwindigkeitsniveau) für den Fuß- und Radverkehr eher nachteilig und nur mit aufwendigen baulichen Maßnahmen zu verhindern. Hier stehen andere Möglichkeiten zur Verfügung, deren Anforderungen zu berücksichtigen sind.
- Es wird empfohlen, in der **Weinrufstraße** eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen (Mischverkehr Rad - Kfz) und die Gehwege zu verbreitern. Die verbleibende Fahrbahnbreite genügt auch den Anforderungen des ÖPNV bei dann verminderter Geschwindigkeit.
- Für die **Berliner Straße** wird empfohlen, die Flächen im Straßenraum - unter Beibehaltung der bestehenden Geschwindigkeitsregelung von 50 km/h - neu zu ordnen, für den Radverkehr Schutzstreifen zu markieren und die Gehwege beidseits zu verbreitern.
- Auch in der **Nibelungenstraße** können Verbesserungen für den nicht-motorisierten Verkehr erreicht werden, indem die Flächen im Straßenraum neu geordnet und Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt werden.
- In der **Ostdeutschen Straße** - Erschließungsstraße für die Innenstadt - soll künftig Tempo 30 gelten. Damit kann der Radverkehr verträglich mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Das Parken im Gehwegbereich kann aufgegeben werden - hier stehen im Umfeld genügend Stellplätze zur Verfügung - und damit das Angebot für den Fußverkehr gemäß dessen Anforderungen (Mindestgehwegbreite für Barrierefreiheit) gesichert werden.

Hinsichtlich der **Verkehrsführung in den engen Altstadtgassen** hat sich der zuständige Ausschuss Bürgerdienste bereits entschieden und Variante 3, Anbindung Obermarkt (siehe Kap.6.2.3) zur Umsetzung empfohlen. Damit verbunden ist die Erweiterung der Fußgängerzone auf der Nordseite des Obermarkt und im Bereich Selzgasse.

Zur Verbesserung der Anbindung der aufgewerteten Parkieranlage Stadthalle aus Richtung Nibelungenstraße soll der Westabschnitt des Schießgrabens bis zur Einfahrt Parkpalette Stadthalle für Zwei-Richtungsverkehr geöffnet und ggfs. als Mischfläche gestaltet werden.

Bei der Anbindung der restlichen Parkieranlagen ergeben sich keine Änderungen.

Die wesentlichen **Eckpunkte** des Integrierten Handlungskonzepts können wie folgt zusammengefasst werden:

- Hierarchisch klar abgestuftes Straßennetzes aus:
 - Hauptverkehrsstraßen (alle klassifizierten Straßen einbezogen) unter Beibehaltung der bestehenden Verkehrsführung auf dem Innenstadtring, i.d.R. mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h,
 - Erschließungsstraßen, i.d.R. mit Tempo 30 geregelt (als Streckenbeschilderung im Fall von Buslinienverkehr),
 - nachgeordnete Wohn- bzw. Anliegerstraße, als Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen.
- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten in Teilabschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes der Kernstadt auf 30 km/h, wo die Kfz-Verkehrsbelastungen nicht stadtvträglich sind und wo sich weitere wichtige Funktionen mit der Kfz-Verkehrsfunktion (z.B. Hauptverbindungen im Radverkehr, Hauptschulwege, etc.) bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit überlagern und keine regelgerechten Angebote für den Fuß- und Radverkehr hergestellt werden können.
- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten der Stadtteile auf verträglichere 30 (maximal 40) km/h.
- Umgestaltung von Teilabschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes entsprechend der Erfordernisse aller Verkehrsteilnehmergruppen.
- Ausweisung der Klosterstraße als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) und dementsprechende Gestaltung des Straßenraums.
- Kfz-Verkehrsreduzierende Verkehrsführung in der westlichen Altstadt von Alzey.
- Erhalt des derzeitigen Parkraumangebots auf Parkieranlagen im Gesamtumfang bei Reduzierung des Angebots im Bereich Obermarkt und Erweiterung des Angebots im Bereich Stadthalle und auf dem Parkplatz Ostdeutsche Straße.
- Vereinheitlichung der Bewirtschaftung, d.h. Gebührenpflicht auf den Parkieranlagen bei Staffelung der Parkgebühren (höchste Gebühren am Obermarkt) und Erhöhung der Gebühren für Tagestickets.
- Auflage eines Haltestellenausbauprogramms für Barrierefreiheit und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, ergänzt um eine Kampagne zur verstärkten Nutzung des Citybusses.
- Ausweisung eines flächendeckenden Radverkehrshauptnetzes (Lückenschlüsse gemäß den Vorschlägen im Teilkonzept Radverkehr) mit durchgehender Beschilderung und Querungsangeboten an allen Hauptverkehrsstraßen; Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen.
- Sicherung ausreichend nutzbarer Gehwegbreiten im Zuge der Fußverkehrs-Hauptverbindungen, insbesondere auf Schulwegen. Systematische Anlage von Que-

rungsangeboten über Hauptverkehrsstraßen an allen Stellen, wo Hauptfußwege kreuzen.

- Sicherung der Erschließung/ Erreichbarkeit der Erweiterungsgebiete (Wohnen und Gewerbe) mit **allen** Verkehrsmitteln (Kfz, Bus, Fuß- und Radverkehr).

9 MOBILITÄTSMANAGEMENT

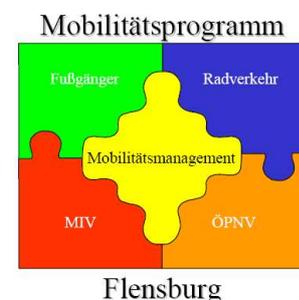
9.1 Einführung

Das Integrierte Handlungskonzept zielt in erster Linie auf eine verträgliche Abwicklung des entstandenen Verkehrs. Es muss ergänzt werden um Maßnahmen, die bereits an der Verkehrsentstehung ansetzen. Als Strategie, die in den letzten Jahren mit nachweislichem Erfolg eingesetzt wird, gilt das „Mobilitätsmanagement“. Mobilitätsmanagement kann in Betrieben und Unternehmen, aber auch im kommunalen Kontext eingesetzt werden.

Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, das an der Verkehrsentstehung ansetzt, mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Konkret sollen Bewohnerinnen und Bewohner, Beschäftigte und Besucher in die Lage versetzt werden, ihre Mobilität mit möglichst geringem Aufwand an Kfz-Verkehr zu organisieren und abzuwickeln.

Mobilitätsmanagement kann einen essentiellen Beitrag leisten:

- zur Sicherung der Chancengleichheit aller Bevölkerungsgruppen (insbesondere Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, autofreie Haushalte) im Hinblick auf Mobilität,
- zur Verbesserung der Wahlmöglichkeiten für die Erreichbarkeit einer Kommune oder eines Quartiers mit allen Verkehrsmitteln (Kfz, Zug, Bus, Fahrrad),
- zur Kostenreduzierung durch effizientere Nutzung vorhandener Verkehrsangebote des ÖPNV und Radverkehrs,
- zur Reduzierung von Flächen für Parkierung,
- zur Reduzierung von verkehrsbedingten Emissionen (CO₂, Feinstaub, Lärm) durch Verringerung des Kfz-Verkehrs,
- zu einem positiven Image als einer umwelt- und sozialverträglichen Kommune.



Im Focus steht dabei kein aufwendiger Infrastrukturausbau, sondern sog. „weiche Faktoren“. Zu den klassischen Handlungsfeldern für Mobilitätsmanagement gehören:

Information	z.B. zu alternativen Verkehrsangeboten
Beratung	z.B. von Neubürgern, von Unternehmen
Dienstleistungen	z.B. Fahrradservice, CarSharing-Angebot
Finanzielle Anreize	z.B. Jobtickets, Parkraumbewirtschaftung
Kooperation und Kommunikation	z.B. Kampagnen zur Sensibilisierung/ Bewusstseinsbildung

Tabelle 9.1: Handlungsfelder Mobilitätsmanagement

Akteure hierbei sind:

- Kommunen
- Einrichtungen und Institutionen, die Verkehr erzeugen wie Unternehmen und Einzelhandel, Betriebe, Organisationen, Verwaltungen, Schulen,
- Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen wie ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Car-Sharing-Anbieter, Fahrradverleiher, ...
- Verbände und Interessensvertretungen ADFC, VCD, ADAC, IHK, Gewerkschaften,

Die Akteure koordinieren in Kooperation miteinander die verschiedenen Maßnahmen und setzen sie um.

In welcher Form und in welchem Umfang Mobilitätsmanagement in Alzey eingesetzt bzw. das Instrumentarium ausgeschöpft wird, ist in einer konzertierten Aktion zusammen mit den verschiedenen Akteuren zu prüfen. Als Initiatorin und Federführende sollte sich die Stadt Alzey positionieren, die Betriebe, Unternehmen, etc. anspricht und unterstützt. Eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung insbesondere mit Mobilitätsdienstleistern (s.o.) wird empfohlen. In einem ersten Schritte sollten Pilotprojekte auf den Weg gebracht werden.

9.2 Mobilitätsmanagement in Kommune, Betrieb und Schule

Akteure von Mobilitätsmanagement können sowohl die Kommunen, wie auch Betriebe und Einzelhandel, Schulen und Kindergärten sein. Vor der Durchführung einzelner Maßnahmen oder Maßnahmenbündel ist es hilfreich aufbauend auf Bestandsaufnahme und Analyse ein angepasstes Maßnahmenkonzept mit Potentialanalyse zu entwickeln. Hierzu gehört auch eine Abschätzung der Kosten und Wirkungen im Wechselspiel.

9.2.1 Kommunales Mobilitätsmanagement

Ziele der Kommune als Akteur sind:

- Die Sensibilisierung der Bevölkerung für die Probleme und die Zusammenhänge von Verkehrsmittelnutzung und der Wirkung auf die Stadt- und Lebensqualität.
- Erweiterung von Mobilitätsangeboten.
- Sicherstellung gleicher Mobilitätschancen aller Bevölkerungsgruppen.
- Verringerung von Umweltbelastungen (Emissionen und Immissionen).
-

Kommunen können Maßnahmen in den Handlungsfeldern Information und Beratung, Kommunikation und Dienstleitung initiieren und finanzielle Anreize bieten. Eine Auswahl an möglichen Maßnahmen gibt nachfolgende Tabelle.

Handlungsfeld	Maßnahmenspektrum
Information und Beratung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informationspakete für NeubürgerInnen mit Bahn- und Busfahrplänen, Radverkehrsnetz etc. ▪ Aufbau einer Internetplattform „Clever mobil und fit in Alzey“ mit allen relevanten Informationen rund um das Thema ▪ Einrichtung einer Mobilitätszentrale ▪ Erstellen und verteilen von Stadtteilbezogenen (City)-Busfahrplänen ▪ Anbieten von Seniorentaining für eine sichere Nutzung des ÖPNV ▪ Auf- bzw. Ausbau eines Fuß- und Radwegeleitsystem
Kommunikation und Dienstleistung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Organisieren und durchführen von Kampagnen und Aktionstagen wie z.B. „Mobil sein und bleiben“ ▪ Einrichtung von CarSharing-Plätzen auf kommunalen Flächen ▪ Unterstützen und initiieren von Projekten im Rahmen des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements
Finanzielle Anreize	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Initiieren bei Wohnungsbaugesellschaften zur Abgabe von vergünstigten Mietertickets für die ÖPNV- Nutzung ▪ Anbieten von Kombitickets für Veranstaltungen (Fahrschein und Eintrittskarte) ▪ Anordnen von flächendeckender Parkraumbewirtschaftung ▪ Initiieren und durchführen von Wettbewerben und stiften von Preisen für „Gute Taten“ z.B. in Schulen und Kitas ▪ Unterstützen von sozial Schwachen bei dem Kauf von Fahrrädern durch Zuschüsse

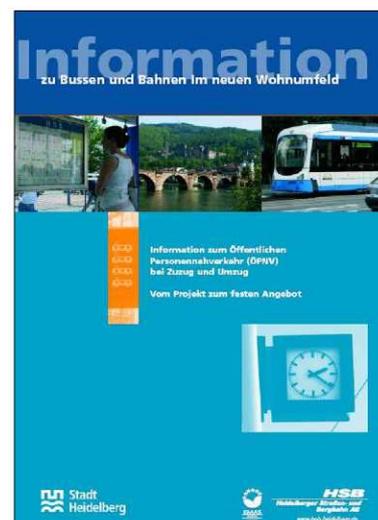
Tabelle 9.2: Kommunales Mobilitätsmanagement - Maßnahmenspektrum

Beispiel Neubürgerinfo:

Ein Umzug bietet eine günstige Gelegenheit gewohnte Gewohnheiten nachhaltig zu ändern. Durch eine gezielte Information von Neubürgern kann diese Umbruchsituation für eine Änderung von Mobilitätsformen genutzt werden.

Beispiel Heidelberg

- Piloteinführung 2003
- Kernelement: Wohnortbezogener Haltestellen-Aushangfahrplan
- Evaluation ergab, eine positive Beurteilung durch 90% der Befragten und eine 30% geringere Autonutzung als am vorherigen Wohnort
- gemeinsame Finanzierung durch lokales ÖPNV-Unternehmen und Kommune
- Umsetzung/ Verteilung durch Bürgerämter bei An-/ Ummeldung



9.2.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

- Ziele des betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) sind
- Eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. der Kenntnis der Möglichkeiten der Mitarbeiter auch zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit zu gelangen.
- Eine Verringerung der Autoabhängigkeit der Beschäftigten.
- Eine effizientere Nutzung der Betriebsflächen durch geringeren Parkraumbedarf und hierdurch gewonnenes Umnutzungspotenzial.
- Gesundheitsförderung der Beschäftigten.

Betriebe können Maßnahmen in den Handlungsfeldern Information und Beratung, Kommunikation und Dienstleitung initiieren und finanzielle Anreize bieten. Eine Auswahl an möglichen Maßnahmen gibt nachfolgende Tabelle.

Handlungsfeld	Maßnahmenspektrum
ÖPNV-/ Fahrrad-Nutzung und Fahrgemeinschaften	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einführung Jobticket ▪ Vergabe von Parkbevorrechtigungen für Fahrgemeinschaften ▪ Herstellen von qualitätsvollen Fahrradabstellanlagen ▪ Bereitstellen von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten ▪ Anbieten von Schließfächern für Fahrradutensilien ▪ Anschaffen von Dienstfahrrädern ▪ Ausbau von Fahrradverleih und Verleih von Fahrradzubehör (z.B. Fahrradanhänger) ▪ Einrichtung einer Fahrradreparaturstation ▪ Aufbau eines Lieferservices (Einzelhandel)
Organisation und Kooperation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufbau einer Internetplattform Fahrgemeinschaftsbörse ▪ Benennen eines Mobilitätskoordinator. ▪ Organisation klimafreundlicher Dienstreisen ▪ Interne Mobilitätskostenrechnung ▪ CarSharing Dienstfahrten ▪ Ansprache von Nachbarunternehmen zwecks gemeinsamem BMM
Information und Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bereitstellen von Anreiseinfos für Kunden/ Besucher mit ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß ▪ Bereitstellen von Infopaket für Beschäftigte zu umweltverträglichen Arbeitswegen ▪ Erzeugen von persönlichen Fahrplänen von Wohnort zu Arbeitsplatz ▪ Durchführen und Teilnahme an Wettbewerben und Aktionen (Betriebsausflug mit Bus+Bahn, „Mit dem Rad zur Arbeit“)

Tabelle 9.3: Betriebliches Mobilitätsmanagement - Maßnahmenspektrum

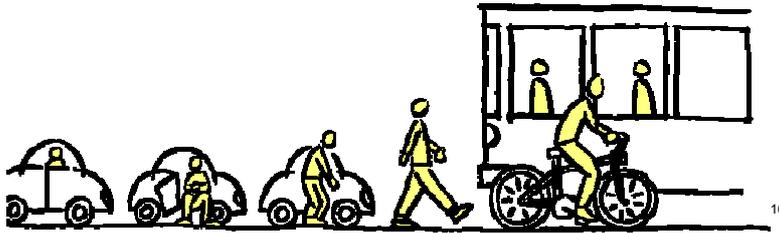
9.2.3 Schulisches Mobilitätsmanagement

- Ziele des schulischen Mobilitätsmanagement sind:
- Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schülerinnen und der Schüler.
- Eine Förderung der Beweglichkeit und der Gesundheit.
- Die Stärkung des Sozialverhaltens durch gemeinsam zurückgelegte Schulwege.
- Die Vermittlung von Umweltbewusstsein.

Handlungsfeld	Maßnahmenspektrum
Infrastruktur und Verkehrsregelungen (durch Kommune)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwege für den Fuß- und Radverkehr ausreichend breit herstellen und von ruhendem Verkehr freihalten. ▪ Querungsangebote im Zuge von Schulwegen (Fuß und Rad) herstellen. ▪ Verkehrsberuhigtes Umfeld ausweisen und gestalten. ▪ Schulwege als Spielwege gestalten. ▪ Straßen temporär (Schulanfangs- und -endzeiten) für Kfz-Verkehr sperren. ▪ Haltestellen für Schülerverkehr sicher gestalten. ▪ Fahrradwerkstatt einrichten.
Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilitätserziehung im Unterricht. ▪ Schulung von ÖPNV-Nutzung in der Grundschule. ▪ Durchführen von Aktions-/Projektwochen . ▪ Organisieren von (Fahrrad-)Ausflügen mit spielerischem Training (Polizei, Verkehrswacht). ▪ Kontinuierliche Fortbildung der Lehrkräfte. ▪ Anbieten von Elternworkshops zum Thema „Wir sind Vorbilder“.
Organisation und Information	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufstellen von Schulwegeplänen (Fuß- und Fahrrad). ▪ Geh-/ Radgemeinschaft („Lauf-Bus“) für Grundschüler einrichten. ▪ Schülerlotsen/ Busbegleiter ausbilden. ▪ „Kummerkasten“ einrichten. ▪ Info-Flyer erstellen. ▪ Kinderstadtplan mit allen relevanten Infos und Zielen erstellen.

Tabelle 9.4: Schulisches Mobilitätsmanagement - Maßnahmenspektrum

9.3 Mobilitätsmanagement konkret - Kampagne: "Clever mobil und fit in Alzey unterwegs"



Unter diesem Motto lassen sich Aktionen zur Stärkungen des Fußverkehrs, des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs durchführen, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ziele:

- Arbeit,
- Schule/ Kita,
- Einkaufen und Freizeit.

Hier zu integrieren sind Aktionen, die den verantwortungsvollen und bewussten Umgang mit dem Auto verbessern. Neben den temporären Aktionen lassen sich auch dauerhafte Maßnahmen gut in den zeitlichen Rahmen einer Aktionswoche einpassen. Sie werden so deutlicher wahrgenommen und bleiben besser in Erinnerung.

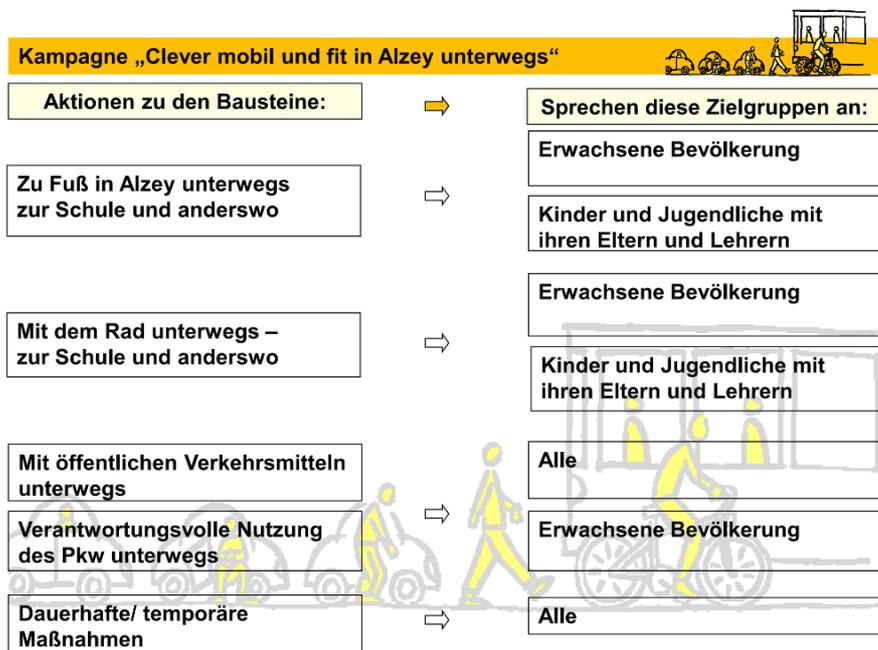


Abbildung 9.1: Kampagne „Clever mobil und fit in Alzey unterwegs“ – Bausteine und Zielgruppen

¹⁶ vom Klimabündnis zum einfügen zur Verfügung gestellt unter <http://www.klimabuendnis.org>

Die nachfolgend dargestellten Bausteine und Aktionen haben dabei unterschiedliche Zielgruppen. Die Benennung möglicher Ansprechpartner und Differenzierung soll insgesamt die Durchführung vor Ort erleichtern.

Exemplarisch werden einzelne Bausteine vertieft dargestellt.

9.3.1 Baustein „Zu Fuß in Alzey unterwegs zur Schule und anderswo!“

Zielgruppe Kinder und Jugendliche

Auf den Straßen lernen Kinder viel über das Leben. Ob sie mit Freunden spielen, Erwachsene beobachten oder auch Angst haben. An den Plätzen vor ihrer Haustür machen Kinder ihre ersten Erfahrungen mit der Umwelt. Doch immer mehr der Straßen Europas sind hässliche Korridore, beherrscht vom Verkehr, vom Lärm, von geparkten Autos und von Baustellen. Wir müssen dafür sorgen, dass sie wieder zu Orten werden, an denen junge oder alte Menschen spielen, sich treffen oder einen Schwatz halten.

Die vorgeschlagenen Aktivitäten konzentrieren sich auf Aktionen, die schnell organisiert werden können und die nicht von Dauer sind, obgleich sie selbstverständlich zu andauernden Veränderungen im Bewusstsein der Menschen führen sollen. Die meisten der unten aufgeführten Aktionen erfordern keine langwierigen oder kostspieligen Vorbereitungen, haben aber zum Ziel, Fernsehen, Radio und Zeitungen auf die Anliegen aufmerksam zu machen.

Die Umfrage zur Mobilität von Kindern stellt einen Einstieg in das Thema dar. Vielen Eltern sind Problemstellung und Lösungsmöglichkeiten nicht bewusst, sie kennen aber auch Konfliktpunkte, die der Verwaltung unbekannt sind. Eltern erarbeiten hierzu in Zusammenarbeit mit den Kindergärten und Schulen einen Fragebogen, werten in aus und publizieren die Ergebnisse, Problembereiche werden identifiziert und zur Mängelbeseitigung an die Stadt weiter getragen.

Die Aktion mehr zu Fuß zu laufen kann eingebunden werden in eine Projektwoche mit weiteren Aktionen zum Thema Mobilität.

- **„Sicherheitsworkshop für Kinder“**, der von Kindergärten und Schulen in Kooperation mit der Polizei und dem ADFC durchgeführt werden kann. Dazu kann ein Fahrtraining mit Rad oder Roller gehören oder wie schnelle ich mich richtig an kombiniert mit einer Demonstration am Gurtschlitten.
- Sperren der Straße vor einer Schule während der Aktionswoche für Mobilspiele. In dieser Zeit können hier dann verschiedene Aktionen stattfinden wie:
 - Verwandeln der Straße in einen Kinderspielplatz: Grassoden verwandeln die asphaltgraue Straße in einen hellen, bunten Ort. Die Kinder können die Straße im Rahmen eines Wettbewerbes schmücken oder bemalen.
 - Den Abschluss der Woche kann ein Umzug mit einer Musikgruppe, Clowns, Jongleuren und Kindern durch Straßen entlang wichtiger Schulwege darstellen. In

diesem Rahmen nimmt der Bürgermeister dann die Prämierung der Stadtsieger „Zu Fuß zur Schule“ vor.

- Teilnahme am Aktionstag **„Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“** am 22. September jeden Jahres, verbunden mit einem Lauftraining, auf welchen Wegen die Kinder sicher an ihre Ziele gelangen.
- **„ZOOM – Auf Kinderfüßen um die Welt“** – entweder als eigene Aktion oder im Rahmen des Sicherheitsworkshops.

Um eine möglichst große Resonanz zu erreichen, sollten Aktionen möglichst zeitgleich oder zeitnah in allen Kindergärten und Schulen durchgeführt werden. Die Grundlagen können im Rahmen des Unterrichts bereits vorher erarbeitet werden. Zum Abschluss sollte eine Prämierung der zu Fuß laufenden Kinder stattfinden, so kann neben einem Klassensieger auch ein Schul- und Stadtsieger ermittelt und ausgezeichnet werden.

▪

Zielgruppe Alle

Weitere Aktionen, die das Zufußgehen stärken, können sein:

- Die Stadt legt einen Stichtag im Aktionsjahr fest, bis zu dem Schäden an Bürgersteigen repariert werden sollen. Hierzu können auch Maßnahmen gehören wie die Errichtung von Rollstuhlrampen oder das Anlegen von tactile paving (Wegbelag, der Sehbehinderten die Orientierung erleichtert).
- Enthüllen von Straßenplastiken oder einer befristeten Ausstellung von Plastiken entlang z.B. des Innenstadtrings einschließlich einer Eröffnungszeremonie. Die Plastiken könnten im Rahmen von Projektwochen an den Schulen geschaffen werden.
- Einweihen einer neuen Tempo-30 Zonen mit Eröffnungszeremonie.
- Starten einer temporären Begrünungsaktion mit Unterstützung lokaler Blumenhändler oder Baumschulen, die diese Gelegenheit zur Werbung nutzen könnten (Beschilderung, Zeitungsartikel).
- Aufstellen einer freien Wand am Rathaus oder z.B. am Obermarkt, auf der Menschen ihre Meinungen niederschreiben können.
- Organisieren von Rallyes für FußgängerInnen. Mögliche Partner dabei sind LadenbesitzerInnen, Schulen, Vereine, etc.
- Anwohner geben in einer öffentlichen Erklärung an, welche Verbesserungen sie an ihrer Straße vornehmen wollen, damit sie für alle zugänglicher und angenehmer wird.
- Veranstalten von Konzerten, Theatervorstellungen, Straßentheater, Shows mit Artisten und Clowns, etc. auf öffentlichen Plätzen.
- Organisieren von sportlichen Vorführungen in den Straßen: Fußball, Basketball, (Beach-)Volleyball, Inline Skating, etc. durch örtliche Sportvereine und/oder Sportgeschäfte.

- Aktion "Parke nicht auf unseren Wegen", Autofahrende sollen darauf aufmerksam gemacht werden, dass das Parken auf dem Gehweg nur an ausgewiesenen Stellen erlaubt ist und sie durch ihr Fehlverhalten insbesondere Kinder gefährden.
- Erstellen eines eigenen Stadtplans für zu Fuß gehende und Radfahrende mit allen für diese geeigneten Wegen und Informationen, wie z.B. Parkbänke, Plätze, Haltestellen, etc.).

9.3.2 Baustein „Mit dem Rad unterwegs“

Die Aktion „**Infostand im Rathaus**“ kann durch Polizei, dem ADFC und anderen „Rad fahrenden“ Gruppen durchgeführt werden. Dabei können folgende Punkte behandelt werden:

- Vorstellen der durchgängigen Radrouten (Handlungsfeld Radverkehr – Netz), die eine sichere und barrierefreie Mobilität für Radfahrer ermöglichen.
- Informieren der Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit dem örtlichen Fahrradverein darüber, was sie tun sollten, wenn sie vom Auto auf das Fahrrad umsteigen, einschließlich Tipps zur Routenplanung, zur Wartung und Pflege des Fahrrads, zur Sichtbarkeit im Verkehr etc.
- Organisieren einer Ausstellung von neuen Fahrrad-Prototypen oder alten Fahrrädern im Foyer des Rathauses.
- Einzugravieren von Sicherheitsnummern in Fahrräder durch den örtlichen Fahrradverein oder die Polizei zum Schutz vor Diebstählen.

Beispielhaft.....



Abbildung 9.2: Kampagnenbaustein „Mit dem Rad unterwegs“

Für die Grundschulen ab Klasse 4 sowie für die weiterführenden Schulen bieten sich als Vorbereitung für die Teilnahme am Straßenverkehr Aktionen gemeinsam mit der Polizei an, wie:

- **Sicherheitsdemonstration** („Melonentest“), Bremsübungen, etc. und Geschicklichkeitsparcours, bei denen Schule und Polizei Informationen und Tipps zur Sicherheit im Straßenverkehr für Kinder anbieten.
- Die Aktion "**RadLicht**" informiert die Schülerinnen und Schüler über alles rund um das Thema sehen und gesehen werden, verbunden mit einem Sicherheitscheck rund ums Fahrrad.
- Organisieren eines Fahrradschulbus in Zusammenarbeit mit den Schulen als Alternative zum Schulbus (auch als **bicycle pooling** bekannt): Schüler, Schülerinnen und Eltern fahren mit dem Rad gemeinsam zur Schule. Die Aktion sollte durch die Bearbeitung des Themas in der Schule vorbereitet werden, Eltern werden über einen Flyer vorab informiert. Die Strecken sind durch die Durchführenden vorab zu prüfen, die Aktion selbst sollte umfassend dokumentiert werden und in Schule und Presse publiziert werden.

Vorbildcharakter hat ebenfalls die Aktion „**Die radfahrende Verwaltung**“, die z.B. durch das Amt Bürgerdienste durchgeführt werden kann. Dabei werden Bedienstete der Stadt (Rathaus, Kindergärten, Bauhof etc.), die während der Aktionswoche mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, z.B. mit einem Frühstück belohnt.

Hierzu sind die Bediensteten der Stadt über Anlass, Termin und die Dauer der Aktion zu informieren und zur Teilnahme zu motivieren. Durch eine einheitliche Kennzeichnung wie z.B. ein T-Shirt mit Stadt Logo und Aktions-Motto wird das „Wir“-Gefühl gestärkt und zum Mitmachen angeregt.

Die Aktion "**Senioren fahren Rad**" hat zum Ziel, die Möglichkeiten, die die Radnutzungen in Freizeit und im Alltag bieten, aufzuzeigen. Mögliche Aktionen, speziell zugeschnitten auf die ältere Bevölkerungsgruppe, sind:

- Sicherheitstraining mit Sehtest, Reaktionstest und Fahrtraining,
- Information und Beratung verschiedener Fahrradmodelle (Pedelec, Räder mit niedrigem Einstieg),
- Information durch die Polizei zu neuen Verkehrsregeln,
- Anbieten von gemeinsamen Fahrradtouren.
- und Seniorinnen und Senioren

Weitere Aktionen könnten sein:

- Die Aktion „**Autofahrer steigen auf's Rad um**“ zur Verbesserung des Verständnisses.
- Die Aktion **Everyday Cyclists Tour**, einer Radtour für Menschen, die ihr Fahrrad jeden Tag benutzen. Die Teilnehmenden befestigen dabei auf ihrem Rücken ein kleines Plakat, aus dem die Länge der Strecke hervorgeht, die sie jeden Tag mit dem Rad zurücklegen. Alle Plakate werden am Ende der Tour auf einer Ausstellung gezeigt.
- Möglich ist auch eine Durchführung gemeinsam mit den Krankenkassen, wie die gemeinsame Aktion der AOK und dem ADFC: „**Mit dem Rad zur Arbeit**“.

9.3.3 Baustein "Mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs"

Alzey ist zentraler Schulstandort, viele der Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen kommen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule. Schule und ÖPNV können beide nur gut funktionieren, wenn sie aufeinander abgestimmt sind.

- Zu Schulanfangs- und -endzeiten sind Busse und Bahnen häufig überfüllt, es kommt zu Konflikten und Vandalismus. Durch die Ausbildung von **Bus- und Bahnbegleitern** sollen Konfliktsituationen entschärft und Vandalismus vorgebeugt werden.
- Gefahrenmomente an Haltestellen und in öffentlichen Verkehrsmitteln werden gerade von jungen Menschen oft falsch eingeschätzt. Durch die Bearbeitung (Copilot - sicher unterwegs mit Bus und Bahn) im Rahmen des Unterrichts werden Schülerinnen und Schüler der 5. Klassen für einen sicheren Umgang geschult.

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist gerade für Seniorinnen und Senioren ohne eigenen Pkw die Möglichkeit am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.

- Stadtteilbezogene Fahrpläne informieren über das aktuelle Angebot und senken die Barriere der Nutzung.
- Ein Ansprechpartner nimmt Sorgen und Nöte auf und kümmert sich um unbürokratische Lösungen.

9.3.4 Baustein „Verantwortungsvoll mit dem Pkw unterwegs - Alzey nimmt Rücksicht“

Das Ziel der Aktionen ist nicht allein die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel, sondern auch, einen Ansporn für eine *verantwortungsbewusste* Nutzung des Pkw zu geben. So können auch Bürgerinnen und Bürger, die zumindest bei manchen Gelegenheiten auf das Auto angewiesen sind, zu einem nachhaltigeren urbanen Verkehr beitragen. Eine große Spannweite von Aktivitäten ist möglich, sie reichen von der Abgasreduktion im Autoverkehr, die direkte Auswirkungen auf die Luftqualität hat, und der Erhöhung der Passagier-

zahl pro Auto bis zu einer vorsichtigeren und sichereren Fahrweise, damit die Mobilität von nicht-automobilen Verkehrsteilnehmern so wenig wie möglich eingeschränkt wird. Auch hier ist es wiederum nicht allein Aufgabe der Kommune, die aufgeführten Aktivitäten zu organisieren, sie können gemeinsam mit örtlichen Partnern in Angriff genommen werden.

Dazu gehört die durch das Ordnungsamt durchzuführende Aktion **„Parke nicht auf unseren Wegen“**, die in verschiedenen Stufen durchgeführt wird und so die Sensibilität und Akzeptanz der Bevölkerung für das Thema erhöht:

- Entwickeln und verteilen eines Informationsflyers über Parkregelungen, Parkmöglichkeiten und das neuen Parkraumkonzept.
- Gegebenenfalls (temporäre) Markierung von Parkständen
- Erste Einhaltungskontrolle mit freundlicher Ermahnung
- Zweite Einhaltungskontrolle mit Ermahnung
- Ahndung der Verstöße

Unterstützt werden können diese Aktion durch eine Plakataktion und einer verständlichen Mobilitätsberatung sowie mit Gesundheitschecks (und umgekehrt). Alle Aktivitäten, die für die Probleme sensibilisieren, und alle Aktionen, die als Anreiz für eine stärkere Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel, häufigeres Gehen oder Radfahren dienen, sind ein Beitrag zu einer gesünderen Stadt.

9.3.5 Dauerhafte und temporäre Maßnahmen

Dauerhafte Maßnahmen lassen die Kampagne „**Clever fit und mobil in Alzey unterwegs**“ das ganze Jahr hindurch wirken. Das erinnert die BürgerInnen daran, dass weniger Autoverkehr in ihrer Stadt sinnvoll und möglich ist. Darüber hinaus wird deutlich, dass das Engagement der Stadt nicht mit der Woche der Mobilität endet und alle Akteure gewillt sind, in die Zukunft und in eine neue Kultur der Mobilität zu investieren. Dauerhafte Maßnahmen sind entsprechend der empfohlenen Maßnahmen in den Handlungsfeldern MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr:

- Neue Einrichtungen für FahrradfahrerInnen, neue Radwege, Abstellmöglichkeiten, Beschilderung von Radwegen.
- Sichere Schulwege, Verbesserung der Infrastruktur (Bürgersteige, Querungshilfen für Fußgänger,...), etc., aber auch anbieten von Bewegungselementen im Straßenraum wie z.B. in der "**beispielbaren Stadt Griesheim**" (bei Darmstadt).
- Programme zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitskontrolle: Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten, neue Regulierung der Verkehrsströme und des Parkraums, Rückbau von Straßen, Neuverteilung des Straßenraums, Tempo 30 Zonen, Wohn- oder Spielstraßen.
- Barrierefreiheit: tastbare Pflasterung, Entfernung baulicher Barrieren, Rampen für RollstuhlfahrerInnen, aber auch anbieten von Sitzgelegenheiten auf wichtigen Wegen ("Die besitzbare Stadt Griesheim").

Temporäre Aktionen im Straßenraum sensibilisieren für das Thema, ein gutes Beispiel stellen die Mobilspiele der Stadt Zürich im Jahr 2003 dar¹⁷.



Zürich (CH) Mobilspiele 2003

¹⁷ http://www3.stzh.ch/internet/mobil_in_zuerich/home/subnavig_7/faqs/mobilspiele.html

10 EINZELMASSNAHMEN/ DETAILS

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurden für konkrete Situationen mit hohem Handlungsbedarf (u.a. als Ergebnisse der Workshops mit Kindern und Jugendlichen und Seniorinnen und Senioren) Maßnahmen entwickelt, wie bestehende Mängel beseitigt oder die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen berücksichtigt werden können. Damit soll auch beispielhaft gezeigt werden, dass die Empfehlungen aus den einzelnen Handlungskonzepten umsetzbar sind.

10.1 Knotenpunkt Weinheimer Landstraße/ Am Herdry

Plan 10.1 a-c: Weinheimer Landstraße/ Am Herdry - Bestandssituation und Alternativen

Heutige Situation

Die Weinheimer Landstraße (406) - Tempo 50-Straße - verbindet den Stadtteil Weinheim mit der Kernstadt. Die kreuzenden Straßen Am Herdry (Tempo 50-Straße) und Wilhelm-Leuschner-Straße (Tempo 30-Zone) erschließen die angrenzenden Wohngebiete. Die Straße Am Herdry wird darüber hinaus auch als direkte Verbindung in Richtung Norden (Stadtteil Heimersheim und BAB-Anschlussstelle Erbes-Büdesheim) genutzt. In der Wilhelm-Leuschner-Straße befindet sich ein größerer Lebensmittelmarkt, der beiden Wohnquartieren für die Nahversorgung dient.

Der Knotenpunkt ist unsignalisiert, für den linksabbiegenden Kfz-Verkehr sind in der Weinheimer Landstraße und Am Herdry Abbiegespuren markiert. Über den Einmündungsbereich Am Herdry führt ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen). An der Weinheimer Landstraße fehlt ein gesicherter Überweg, wodurch es immer wieder zu Konflikten zwischen Kfz-Verkehr und querendem Fuß- und Radverkehr kommt.

Insgesamt wurden 2007 fünf, 2008 vier und 2009 fünf Unfälle aufgenommen.



Am Herdry



Weinheimer Landstraße (Osten)



Wilhelm-Leuschner-Straße

Von Seiten des Ausschusses für Bürgerdienste wird zur Verbesserung der Situation die Einrichtung eines Kreisverkehrs favorisiert, dieser kann aus Sicht des Landesbetriebs für Mobilität in der geforderten Größe nicht realisiert werden, eine Signalisierung wird als günstiger erachtet.

Zu prüfen war, welchen Platzbedarf sowohl ein Kreisverkehr als auch ein signalisierter Knotenpunkt haben und wie groß die Eingriffe in Privatgelände ausfallen würden.

Alternative 1: Signalisierter Knotenpunkt

Durch eine Signalisierung des Knotenpunktes können sich auch die Erfordernisse an separate Aufstellflächen für den Abbiegenden Verkehr verändern. Um den Spielraum zu ermitteln, wurde auf Grundlage vorliegender Verkehrsbelastungszahlen - nur Kfz, keine Differenzierung der Verkehrsarten - ¹⁸ aus 2005 die Leistungsfähigkeit überschläglich geprüft. Die Prüfung ergab:

- Der Knotenpunkt ist grundsätzlich ohne separate Linksabbiegespuren leistungsfähig (Reserve ca. 15 %), durch eine Aufweitung für Linksabbieger in der Weinheimer Landstraße erhöht sich diese Reserve zusätzlich.

¹⁸ Verkehrszählung: 6:00 - 20:00 am 14.12.2005 , Ingenieurbüro für Verkehrstechnik Meyer, Baden-Baden

Folgende flankierenden Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Für den Radverkehr werden in der Weinheimer Landstraße Schutzstreifen markiert, die im Knotenpunktbereich aufgelöst werden.
- Der Fußverkehr erhält an alle vier Armen Furten.
- Die Eckausrundungen werden auf das aus fahrgeometrischen Gründen erforderliche Maß zurückgebaut, die freigewordenen Flächen dem Fußverkehr zugeschlagen.
- Der Knotenpunktbau ist zwischen den bestehenden Borden möglich.

Alternative 2: Kreisverkehr

Die überschlägliche Prüfung, ob an dieser Stelle - bei einem Tagesverkehr von ca. 15.000 Kfz/24h - die Anlage eines Kreisverkehrs möglich ist, ergab, dass grundsätzlich sowohl die Anlage eines Minikreisverkehrs mit überfahrbarer Mittelinsel (bis 18.000 Kfz/24h) als auch ein kleiner Kreisverkehr (bis 25.000 Kfz/24 h) mit baulich hergestellter Mittelinsel möglich ist.

Die Anlage eines Minikreisverkehrs ist vor allem bei geringem Schwerverkehrsanteil geeignet. Die Verkehrszählungen, die am Innenstadtring im Rahmen der Bestandsanalyse durchgeführt wurden, ergaben einen eher unterdurchschnittlichen Anteil an innerörtlichem Schwerverkehr, weshalb aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit ein Minikreisverkehr geprüft wurde. Bei einer weiteren Vertiefung sind die aktuellen Verkehrsbelastungen samt Schwerverkehrsanteil zu erheben.

Die Prüfung ergab, dass ein Minikreisverkehr (Durchmesser 22 m, Spurbreite 6 m) leistungsfähig ist (Qualitätsstufe A). Als flankierende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Für den Radverkehr werden in der Weinheimer Landstraße Schutzstreifen markiert, die im Knotenpunktbereich aufgelöst werden, im Kreisverkehr wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.
- Für den Fußverkehr werden an allen Armen Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) markiert.
- Ein Knotenpunktbau benötigt wenige Flächen angrenzender Grundstücke.

10.2 Einmündung Nibelungenstraße/ Ostdeutsche Straße

Plan 10.2 a-c: Nibelungenstraße (B271)/ Ostdeutsche Straße - Bestandssituation und Alternativen

Heutige Situation

Die Nibelungenstraße ist eine hochbelastete Bundesstraße (B271) mit Tempo 50, in die die Ostdeutsche Straße (Gemeindestraße mit zukünftig Tempo 30) unsignalisiert einmündet. Über sie erreicht man die Innenstadt und die Parkierungsanlagen *Museum* und *Zentrum*. In den Spitzenstunden kommt es immer wieder zu Rückstau des Linkseinbiegenden Kfz-Verkehrs (Ostdeutsche Straße --> Nibelungenstraße).

Für den Fußverkehr besteht über die Nibelungenstraße nördlich der Einmündung eine Fußgängerschutzanlage (FSA), über den Einmündungsbereich der Ostdeutschen Straße ist ein Fußgängerüberweg (FGÜ) markiert. Eine Querung über den südliche Arm der Nibelungenstraße fehlt.

Die Nibelungenstraße ist bereits heute eine ausgewiesene Route für den Radverkehr, es fehlen jedoch geeignete Radverkehrsanlagen.

Die überschlägliche Prüfung der Leistungsfähigkeit ergab, dass die Verkehrssituation des Knotens insgesamt als gut (Qualitätsstufe=B), die des Linkseinbiegers allerdings als ungenügend (Qualitätsstufe=F), einzuschätzen ist.

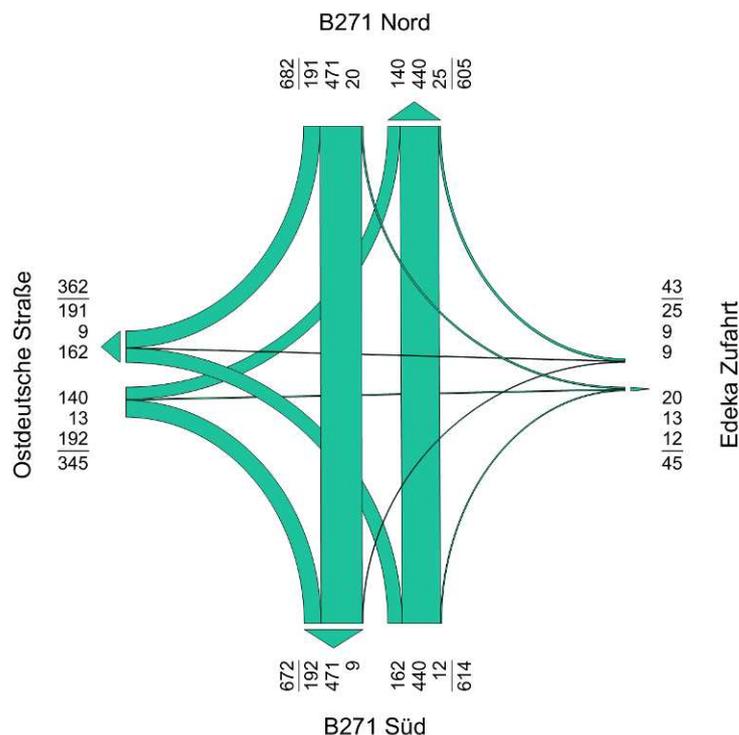


Abbildung 10.1: KP Nibelungenstraße Verkehrsbelastung (Kfz) nachmittägliche Spitzenstunde (Zählung vom 11.11.2010)

Alternative 1: Gestaltung im Bestand (unsignalisiert)

Die heute sehr großflächige Einmündung wird unter Berücksichtigung der fahrgeometrischen Erfordernissen zurückgebaut. Die Aufstellfläche für den Linkseinbiegenden Verkehr kann auf Grund der Raumsituation in der Ostdeutschen Straße nicht verlängert werden.

Für den Fußverkehr wird südlich der Einmündung ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) mit Mittelinsel hergestellt.

Für den Radverkehr werden in der Nibelungenstraße Schutzstreifen angelegt. Diese Maßnahmen verbessern die Situation für den Fuß- und Radverkehr. Für den linkseinbiegenden Kfz-Verkehr aus der Ostdeutschen Straße verändert sich die Rückstausituation

nicht. Auch eine Veränderung/ Aufgabe der Edeka-Zufahrt genügt nicht, um Rückstau zu vermeiden (Ergebnis überschlägliche Leistungsfähigkeitsprüfung).

Alternative 2: Kreisverkehr

Die überschlägliche Prüfung, ob an dieser Stelle - bei einem Tagesverkehr von ca. 15.000 Kfz/24h - die Anlage eines Kreisverkehrs möglich ist, ergab, dass grundsätzlich die Anlage eines kleinen Kreisverkehr (bis 25.000 Kfz/24 h) mit baulich hergestellter Mittelinsel möglich ist.

Gewählt wurde ein Durchmesser von 26 m, was allerdings den Eingriff in Privatgelände erfordert. Die überschlägliche Prüfung der Leistungsfähigkeit ergab die Qualitätsstufe A. Die Zufahrt zum Edeka-Markt könnte als untergeordneter Weg erfolgen.

Für den Radverkehr werden in der Nibelungenstraße Schutzstreifen markiert, die im Knotenpunktbereich aufgelöst werden, im Kreisverkehr wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.

Für den Fußverkehr werden an allen Armen Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) markiert.

Bei der Gestaltung eines Kreisverkehrs wird auf der Straßenseite Eingriff in Privatgelände erforderlich.

10.3 Jean-Braun-Straße - Radverkehr in der Einbahnstraße

Plan 10.3 a-b: Jean-Braun-Straße - Bestandssituation und Alternative

Heutige Situation

Die Jean-Braun-Straße ist eine Einrichtungsstraße, über die insbesondere das Schulzentrum erreicht wird.

Gleichzeitig ist sie auch für den Fuß- und Radverkehr eine wichtige Verbindung.

2011 wurde sie im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bushaltestellen umgebaut. Hierbei wurde auch der Gehweg auf 2,50 m verbreitert. Inwieweit eine Öffnung der Einrichtungsstraße für die Nutzung durch den Radverkehr in Gegenrichtung geeignet ist, ist zu prüfen. Um einen Anhaltspunkt zum Fuß- und Radverkehrsaufkommen zu erhalten, wurde im März 2012 an einem sonnigen und warmen Donnerstag zu Schulanfangs und -endzeiten gezählt.

Zeit	in Richtung Schule		in Richtung Kreisverkehr	
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer
7:15 - 8:15	167	13	121	2
13:00 - 14:00	110	1	150	2

Tabelle 10.1: Fuß- und Radverkehr Jean-Braun-Straße (22.3.2012)

Alternative:

Die Zählung zeigt, dass das Radverkehrsaufkommen sowohl in Richtung der Einbahnstraße, als auch in Gegenrichtung gering ist. Die nutzbare Fahrbahnbreite ist mit - laut Ausführungsplan - 4,50 m nach den Empfehlung für Radverkehrsanlagen breit genug, um den Radverkehr in Gegenrichtung zuzulassen.

Empfohlen wird die Markierung eines Schutzstreifens, der die Nutzung durch Radverkehr in Gegenverkehr für den Kfz-Verkehr hervorhebt. Am Einmündungsbereich mit dem Kreisverkehr ist eine geeignete Radfahrschleuse vorzusehen.

Da es sich hier um eine Maßnahme in sensiblem Umfeld handelt, wird empfohlen die Akzeptanz zu beobachten und die Maßnahme zu evaluieren.

10.4 Selztalradweg - Querung Karl-Heinz-Kipp-Straße

Plan 10.4 a-c: Selztalradweg - Querung Karl-Heinz-Kipp-Straße - Bestandsituation und Alternativen

Heutige Situation

Im Zuge der ausgewiesenen Radroute zwischen Alzey Innenstadt und dem Stadtteil Schafhausen muss der Radverkehr die Karl-Heinz-Kipp-Straße, Haupterschließungsstraße des Gewerbegebietes, ungesichert überqueren.



Karl-Heinz-Kipp-Straße (--> Süd)



Selztalradweg



Justus-von-Liebig-Straße

Alternative 1: Querungshilfe südlich und neuer Verlauf des Selztalradweges

Bereits 2007 gab es Überlegungen die Querungssituation zu verbessern. Dabei sollte der Fuß- und Radverkehr eine Mittelinsel südlich der Justus-von-Liebig-Straße erhalten, diese abgesetzte Lage wird durch das Brückenbauwerk über den Selzbach erforderlich.

Der Selztalradweg wird in dieser Alternative südlich des Selzbaches neu fortgeführt, hierzu ist eine Ertüchtigung (Oberflächengestaltung) des vorhandenen Wirtschaftsweges erforderlich.

Alternative 2: Querungshilfe nördlich

Um möglichst umwiegendarm die Karl-Heinz-Kipp-Straße queren zu können, wurde die Anlage einer Querungshilfe als Mittelinsel (Breite 2,50 m) nördlich des Selztalradweges geprüft.

Für den Kfz-Verkehr wird die Fahrspurweite auf 3,25 m vorgesehen, die Mittelinsel erhält eine Breite von 2,50 m, um dem Radverkehr eine ausreichende Aufstellfläche anzubieten.

Um das Ausfahren aus der Justus-von-Liebig-Straße auch für Lastzüge sicherzustellen, ist der Einmündungsbereich entsprechend zu verbreitern, ein Eingriff in den Seitenraum wird erforderlich.

10.5 Dautenheim - Querung Haltestelle "Ort"

Plan 10.5 a-c: Weidasserstraße, Dautenheim - Querung Haltestelle "Ort" -
Bestandssituation und Alternativen

Heutige Situation

Die Weidasserstraße/ Brunnenstraße (L409) ist die Ortsdurchfahrt von Dautenheim und zugleich wichtigste Erschließungsstraße des Stadtteils auch für den Fuß- und Radverkehr. Da der Straßenraum sehr schmal ist, ist die Geschwindigkeit bereits auf Tempo 30 begrenzt.

Der Straßenraum ist im Bereich der Ortseinfahrten breiter als im engeren, weil älteren Ortskern, dies führt dazu, dass der Autoverkehr seine Geschwindigkeit nicht ausreichend vermindert. Hierdurch entstehen insbesondere in der Weidasser Straße in Höhe der Bushaltestelle Konflikte mit querendem Fuß- und Radverkehr in/ aus Richtung Sportplatz.

Nach einem Unfall mit einem Kind, wurde zunächst untersucht, ob die Möglichkeit zur Anlage einer Fußgängerschutzanlage (FSA) besteht. Am 17. März 2011 wurde eine Verkehrszählung von Seiten des Landesbetriebs Mobilität (LBM) durchgeführt, um zu klären, welche Verkehrsbelastungen konkret vorliegen.

Zeit	Kfz/h im Querschnitt	Fußverkehr/h
7:00 - 8:00	384	19
17:00 - 18:00	536	15

Abbildung 10.2: Verkehrszählung Weidasser Straße 17.3.2011

Diese Verkehrsbelastungen genügen nicht den Einsatzgrenzen für die Anlage eines Fußgängerüberwegs oder einer Fußgängerschutzanlage. Als einzige Maßnahme wurde von der Stadt Alzey die Markierung des Piktogramm "Achtung Fußgänger" vorgenommen. Aufgrund von Bürgerengagement wurde hier in der Zwischenzeit zusätzlich eine mobile Geschwindigkeitsanzeige aufgestellt.



Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde geprüft, welche Gestaltungsmöglichkeiten über die verkehrsrechtlichen Regelungen hinaus geeignet wären, die Querungssituation an dieser Stelle zu verbessern.

Alternative 1: Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe im Bereich der Bushaltestelle

Die Fahrbahnbreite wird durchgängig auf maximal 5,50 m verringert, ein Begegnen von Lkw/ Pkw ist bei T30 möglich. Dies ermöglicht die Verbreiterung des Gehwegs auf der Nordseite im gesamten Straßenzug auf ca. 1,80 m (was immer noch unter dem Mindestmaß liegt) sowie den Einbau einer Mittelinsel mit Mindestbreite von 2,00 m im Bereich der Bushaltestelle.

Die einmündende Straße Am Flutgraben ist als Mischfläche zu gestalten.

Der durch die Mittelinsel entstehende Versatz kann zwar durch 18 m-Gelenkbusse befahren werden, die Anfahrbarkeit des Hochbords ist auf der gesamten Haltestellenlänge jedoch nur eingeschränkt gegeben, eine mögliche Verlegung der Haltestelle nach Westen wäre zu prüfen.

Die Wartefläche der Haltestelle ist mit dann 2,25 m als grenzwertig einzuschätzen, die Ausstattung mit Witterungsschutz (wie heute) ist vorzusehen.

Durch den Einbau der Mittelinsel wird ein sicheres Queren für den Fußverkehr erleichtert.

Alternative 2: Gestaltung des gesamten Bereichs als Mischfläche

Der Bereich der Bushaltestelle mit der einmündenden Straße Am Flutgraben wird als eine Einheit betrachtet und als Mischfläche gestaltet.

In der Weidasserstraße wird die Fahrbahn zwischen Am Flutgraben und Haus Nr. 3 als Mischfläche mit weicher Separation gestaltet, im Bereich der Bushaltestelle mit Hochbord. Die Haltestelle ist damit uneingeschränkt anfahrbar.

Im Am Flutgraben wird die Fahrbahn von Grundstück zu Grundstück als Mischfläche gestaltet.

Die Fahrgasse in der Weidasserstraße wird auf 5,50 m verringert, ein Begegnen von Lkw/ Pkw ist bei T30 möglich. Der Gehweg auf der Nordseite wird in einheitlicher Breite von 1,50 m hergestellt. Die Fläche im Bereich der Haltestelle ist als Wartefläche ausreichend breit, sie wird als kleiner Platz ergänzt um eine qualitätsvolle Bushaltestelle gestaltet

Die Gestaltung des Bereichs als Mischfläche erhöht die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehr und fördert die gegenseitige Rücksichtnahme. Sie trägt hierdurch zu einer Verbesserung der Querungssituation bei.

11 UMSETZUNGSEMPFEHLUNGEN

Als nächster Schritt wird empfohlen, einen Umsetzungsplan zu erarbeiten, der Aussagen darüber trifft, wie die Maßnahmen in den nächsten 10-15 Jahren zeitlich umgesetzt werden sollen, wer an der Umsetzung zu beteiligen ist, welche Kosten voraussichtlich entstehen werden und wer welche Kosten trägt. Die Entscheidung über die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird nicht zuletzt bestimmt durch die Haushaltslage der Stadt Alzey.

Grundsätzlich ist es beispielweise sinnvoll, Umgestaltungs- und Umbaumaßnahmen frühzeitig im Zuge von anstehenden Straßenbau-/ Sanierungsmaßnahmen einzubringen bzw. anstehende Straßenbaumaßnahmen immer daraufhin zu prüfen, ob Empfehlungen des Mobilitätskonzepts anzuwenden sind.

Bei der Einstufung der Maßnahmen kann unterschieden werden zwischen:

- Maßnahmen, die kontinuierlich umgesetzt werden und für die beispielsweise ein fester Betrag im jährlichen Haushalt eingestellt wird,
- Maßnahmen, die mit hoher Dringlichkeit anzugehen sind und die ggfs. über mehrere Jahre verteilt umgesetzt werden,
- Maßnahmen, für die bereits politische Beschlüsse vorliegen, die aber ggfs. auch zu einem späteren Zeitpunkt angegangen werden können,
- Maßnahmen, die nur in Abstimmung bzw. in der Verantwortung sonstiger Beteiligter umzusetzen sind, z. B. Landesbetrieb Mobilität, Landkreis Alzey-Worms als ÖPNV-Aufgabenträger, Busbetreiber, etc.,
- Sonstige Maßnahmen.

Die Prioritätenbildung kann dabei auf unterschiedliche Weise erfolgen:

- Maßnahmen mit Symbolwirkung,
- Maßnahmen mit besonders hohen Effekten,
- Maßnahmen mit dem geringsten Aufwand,
- Maßnahmen, für die Zuschüsse zu erwarten sind.

Tabelle 11.1 zeigt eine Übersicht aller Maßnahmen, differenziert nach einzelnen Verkehrsarten. Es werden die erwarteten/ erhofften Effekte beschrieben, die Art der einzusetzenden Instrumente (baulich, betrieblich, verkehrsrechtlich, Markierung, Beschilderung) dargelegt und der Aufwand für die Umsetzung nach Erfahrungswerten eingeschätzt. Die Zusammenstellung soll als Entscheidungshilfe für die politisch Verantwortlichen in Alzey dienen, wenn über die Umsetzung des Mobilitätskonzepts beraten und entschieden wird.

Des Weiteren wird eine **Evaluation des Umsetzungsprozess** empfohlen. Es wird vorgeschlagen, die Projekt-AG einmal jährlich einzuberufen, um seitens der Verwaltung über den Stand der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu informieren, den Fortgang zu disku-

tieren und ggfs. Empfehlungen auszusprechen. Dies bietet der Stadt auch die Möglichkeit, die Beweggründe für oder gegen die Umsetzung von Einzelmaßnahmen darzulegen und damit Transparenz und Nachvollziehbarkeit zu sichern.

Auch die in der Projekt-AG und den Workshops deutlich gewordene Bereitschaft von Akteuren zur Kooperation sollte aufgegriffen und gezielt – entsprechend der jeweiligen Fragestellung – eingesetzt werden. Als Beispiel sei das Gespräch mit den Schulen zur Fuß- und Radverkehrsplanung im Zuge von Schulwegen genannt.

Tabelle 11.1: Empfehlungen zur Umsetzung

	Maßnahmen	erwarteter Effekt	Instrumente	Aufwand	
Handlungsfeld fließender MIV	Umbau in folgenden Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nibelungenstraße ▪ Berliner Straße 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Stadtverträglichkeit ▪ Verbesserung für Radverkehr (separate Radverkehrsanlage) 	Gespräche mit LBM Markierung/ bauliche Maßnahme	mittel/ hoch	
	Anordnen von Tempo 30 in folgenden Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen ¹⁹ : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Römerstraße ▪ Ernst-Ludwig-Straße ▪ Friedrichstraße ▪ Bahnhofstraße ▪ Weinrufstraße ▪ Weinheim: Hauptstraße, Offenheimer Straße (L406) und Rathausstraße (K10) ▪ Heimersheim: Staffelstraße (K12) und Budesheimer-/ Sonnenbergstraße (K7) ▪ Dautenheim: Kettenheimer Straße (K26) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Stadtverträglichkeit ▪ Verlangsamung des Kfz-Verkehrs ▪ Verstetigung des Verkehrsflusses ▪ Verbesserung für Radverkehr (geringere Geschwindigkeitsdifferenz mit dem Kfz-Verkehr) 	Gespräche mit LBM Beschilderung	gering	
	Schafhausen: Einbeziehen Gau-Odernheimer Straße (Stadtstraße) in die Tempo 30-Zone			Beschilderung	gering
	Einrichtung von Tempo 30-Zonen in allen Wohnquartieren mit Betonung der Eingangsbereiche		Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Stadt- und der Sozialverträglichkeit	bauliche Maßnahme, Beschilderung, Information	mittel/ hoch

¹⁹ Zustimmung des Landesbetrieb Mobilität erforderlich

	Maßnahmen	erwarteter Effekt	Instrumente	Aufwand
Handlungsfeld fließender MIV	Anordnen von Tempo 30 und Teilumbau in folgenden Abschnitten von Erschließungsstraßen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ostdeutsche Straße ▪ Hospitalstraße ▪ Am Damm ▪ Am Herdry 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Stadtverträglichkeit ▪ Verlangsamung des Kfz-Verkehrs ▪ Verstetigung des Verkehrsflusses ▪ Verbesserung für Radverkehr (geringere Geschwindigkeitsdifferenz mit dem Kfz-Verkehr) 	bauliche Maßnahme Beschilderung,	gering / hoch
	Gestalten verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Klosterstraße		bauliche Maßnahme	hoch
	Änderung der Verkehrsführung im Altstadtbereich	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung von Verkehrsbelastungen in den Altstadtgassen ▪ Unterbindung von Durchgangsverkehr ▪ Konzentration der Anbindung Obermarkt auf hierfür geeignete Straßen 	Beschilderung Information	gering
Handlungsfeld Ruhender MIV	Verringerung des Parkraumangebot am Obermarkt und Erweiterung des Parkangebots an der Stadthalle sowie am P Zentrum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verringerung des Parksuchverkehrs in den Altstadtgassen rund um den Obermarkt ▪ Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Obermarkt 	bauliche Maßnahme, Beschilderung Information	hoch
	Flächendeckende Einführung von Bewohnerparken in der Altstadt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Parksituation für die Bewohner der Altstadt 	Beschilderung Information	mittel
	Bei Bedarf baulicher Schutz der Seitenräume vor illegalen Parkvorgängen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verhindern von Gehwegparken ▪ Sicherung ausreichend breiter Gehwege ▪ Erhöhung ▪ Schulwegsicherheit 	bauliche Maßnahme (Poller, Markierung) Überwachung	mittel
	Vereinheitlichen der Parkraumbewirtschaftung durch einheitliche Regelungen und Gebührenstaffelung	Verringerung des Parksuchverkehr insgesamt und insbesondere am Obermarkt	Beschilderung Information	mittel

Fortführung Tabelle 11.1

	Maßnahmen	erwarteter Effekt	Instrumente	Aufwand
Handlungsfeld Radverkehr	Durchgehende Beschilderung des Hauptrou-tennetzes	Stärkung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmit-tels	Beschilderung, Information	mittel
	Führung des Radverkehrs in Teilabschnitten von Hauptverkehrsstraßen im Mischverkehr mit dem MIV bei Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Erhöhen der Verkehrssicherheit durch verrin-gern der Differenzgeschwindigkeit	Beschilderung, Geschwindigkeitsmes-sungen	mittel
	Anlegen von Schutzstreifen in Teilabschnitten von Hauptverkehrsstraßen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berliner Straße ▪ Nibelungenstraße ▪ Weinheimer Landstraße ▪ Kreuznacher Straße ▪ Bahnhofstraße ▪ Kaiserstraße ▪ Wormser Straße ▪ Dautenheimer Landstraße ▪ Hauptstraße (Weinheim) ▪ Offenheimer Straße (Weinheim) ▪ Erbes-Büdesheimer Straße (Heimersheim) 	Erhöhen der Verkehrssicherheit durch separa-te Radverkehrsanlage	Markierung bei klassifizierten Straßen in Kooperation mit LBM	mittel
	Herstellen von Radwegen zwischen den Stadt-teilen und zur Kernstadt Weinheim-Heimersheim: K10 und K7 Alzey-Dautenheim: L409	Verbesserte Verbindungen stärken die Rad-nutzung	bauliche Maßnahme bei klassifizierten Straßen in Kooperation mit LBM	hoch

Fortführung Tabelle 11.1

	Maßnahmen	erwarteter Effekt	Instrumente	Aufwand
Handlungsfeld Fußverkehr	Systematische Freihaltung der Gehwege im Zuge der Hauptschulwege	Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Sozialverträglichkeit	Kontrolle ggfs. Poller	gering
	Umstellung der Fußgängerschutzanlagen auf Sofort-Grün	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geringe Wartezeiten ▪ Erhöhung der Akzeptanz von Rot-Zeiten 	Ändern des Lichtsignalprogramms	gering
	Herstellen von Querungsstellen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berliner Straße/ Weinrufstraße ▪ Weinheimer Landstraße/ Am Herdry ▪ Friedrichstr./ Ernst-Ludwig-Straße ▪ Nibelungenstraße/ Krimhildenstraße ▪ Nibelungenstraße/ An der Gänsewiese ▪ Klosterstraße/ Rauhgrafenstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Überquerbarkeit ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit 	bauliche Maßnahme	mittel
	Ertüchtigung der Bahnunterführung "Gänsebrücke"	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Verknüpfung Fuß/ Rad mit ÖPNV (Bahnhaltelpunkt West) ▪ Stärken der wichtigsten Verbindungen von ▪ Alzey West mit der Innenstadt ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit ▪ Sicherung der Barrierefreiheit 	bauliche Maßnahme in Kooperation mit DB	hoch

Fortführung Tabelle 11.1

	Maßnahmen	erwarteter Effekt	Instrumente	Aufwand
Handlungsfeld ÖPNV	Herstellen von gesicherten Querungsstellen im Bereich der Haltestellen wie z.B. Karl-Heinz-Kipp-Straße Nibelungenstraße Kreuznacher Straße Dautenheim, Weidasser Straße Weinheim, Rathausstraße Weinheim, Offenheimer Straße	Erhöhung der Sicherheit durch bessere Erkennbarkeit der Querungssituation – niedrigere Geschwindigkeiten bessere + sichere Querung Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen	bauliche Maßnahme (ggfs. Markierung)	mittel - hoch
	Ausstatten der Haltestellen mit einem taktilen Blindenleitstreifen zur Verbesserung der Erkennbarkeit auch für mobilitätseingeschränkte Personen	Schaffung des barrierefreien Zugangs	bauliche Maßnahme (ggfs. Markierung)	mittel - hoch
	Ausstatten der Haltestellen mit Witterungsschutz sowie Erweiterung der Wartefläche	Verhindern von Konflikten zwischen Wartenden und Fußgängerlängsverkehr Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV	bauliche Maßnahme	mittel (je Haltestelle)
Handlungsfeld Mobilitätsmanagement	Kampagne „Clever mobil+fit in Alzey unterwegs“: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu Fuß in Alzey unterwegs ▪ Mit dem Rad unterwegs ▪ Mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ▪ Verantwortungsvoll mit dem Pkw unterwegs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer für unterschiedliche Fortbewegungsarten und ihre Flächenansprüche ▪ Erkennen der gesundheitlich positiven Aspekte von Radfahren und zu Fuß gehen und die einfache Möglichkeit der Umsetzung ▪ Entschärfen der Konfliktsituationen durch motorisierten Bring- und Holverkehr ▪ Verbesserung der Motorik bei Kindern ▪ Stärkere Nutzung des Umweltverbunds (Fuß, Rad und ÖPNV) für Alltagswege ▪ Verbessern des Verständnisses von Autofahrenden für die Belange des nicht-motorisierten Verkehrs 	Aktionen zur Bewusstseinsbildung Drucken von Materialien (Flyer, Plakate) Anfertigen von T-Shirts mit Aufdruck Aufbau einer Webseite....	mittel

Fortführung Tabelle 11.1

12 BÜRGERINFORMATION

Öffentlichkeitsarbeit, Aufklärung und die gemeinschaftliche Diskussion sind wichtige und unverzichtbare Instrumente einer erfolgreichen Arbeit in der kommunalen Entwicklungsplanung, wozu auch die Verkehrsplanung gehört. Dieser Erkenntnis hat die Stadt Alzey Rechnung getragen und - über die Beteiligung von Kindern, Jugendlichen, Seniorinnen und Senioren im Rahmen von Workshops (siehe Kap. 3) hinaus - Bürgerinnen und Bürgern sowie weitere Akteure aus der Stadt zu 2 Informationsveranstaltungen im September 2011 (nach Vorlage der Ergebnisse der Zustandsanalyse) und im Dezember 2012 zu einer abschließenden Veranstaltung zum Mobilitätskonzepts der Stadt Alzey eingeladen. Damit sollte allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben werden, sich über das Planwerk zu informieren und sich eine eigene Meinung zu bilden. Die Veranstaltungen dienten nicht nur der Information und dem Austausch von Meinungen, sondern gewährleisteten Transparenz im Planungsprozesses. Darüber hinaus erhielten die Planerinnen Hinweise zu wichtigen Zusammenhängen. Insbesondere die Veranstaltung im Dezember 2012 sollte Informationen dazu liefern, wo aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger besonderer Handlungsbedarf besteht und ob die Vorschläge und Empfehlungen des Handlungskonzepts Zustimmung finden.

Unter Leitung des externen Moderators Herrn Dipl.-Ing Joachim Fahrwald wurden bei der Abschlussveranstaltung - anknüpfend an die Veranstaltung im September 2011 - zunächst die Aufgaben und Ziele des Mobilitätskonzepts erläutert, anschließend stellten die Planerinnen die Kernempfehlungen des Integrierten Handlungskonzepts vor, das den Rahmen für die zukünftige Gestaltung des Verkehrsgeschehens in der Kernstadt von Alzey und seiner vier Ortsteilen bilden soll.

Nach ersten allgemeinen Diskussionen und Verständnisfragen hatten die Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, sich in Themennischen zu den Themenschwerpunkten Autoverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr, Fußverkehr und Parken konkret mit den vorgestellten Er-



gebnissen auseinander zu setzen. Jeder Themennische war ein sog. "Pate / Patin" zugeordnet, die als fachliche Ansprechpartner fungierten und die Anregungen und Kommentare aufnahmen und im Plenum vorstellten. Für jedes Themenfeld waren Leitfragen formuliert, die zur Diskussion anregen sollten.

Die Rückmeldungen und Kommentare der Bürgerinnen und Bürger waren sehr differenziert. Neben grundsätzlichen Zustimmungen und ergänzenden Hinweisen im Detail gab es zu einzelnen Punkten auch kritische Anmerkungen. Insgesamt entspannte sich in allen Themennischen eine gute, teils sehr lebhaft und auch kontroverse Diskussion.

Autoverkehr:

Themenpatin Frau Stete. Kernfragen waren:

- Wie bewerten Sie die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen in sensiblen Straßenabschnitten?
- Welche der Geschwindigkeitsreduzierungen sollten als erstes umgesetzt werden?

Die Diskussion zum Autoverkehr wurde erwartungsgemäß sehr kontrovers geführt. Vehementen Gegenstimmen zu den Vorschlägen des Konzepts standen positive Wertungen gegenüber. Wichtigstes Thema war die derzeitige Verkehrsführung in der Altstadt und die damit verbundenen - aus Sicht der Anwesenden positiven wie negativen - Wirkungen.

Neben Kommentaren wie "Freie Fahrt für freie Bürger" finden sich mehrere Karten, die Zustimmung zu den vorgeschlagenen Geschwindigkeitsregelungen signalisieren. Am dringendsten erscheint eine Reduzierung im Straßenzug Klosterstraße - Hospitalstraße, der zukünftig als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20 nach StVO) geregelt werden soll.

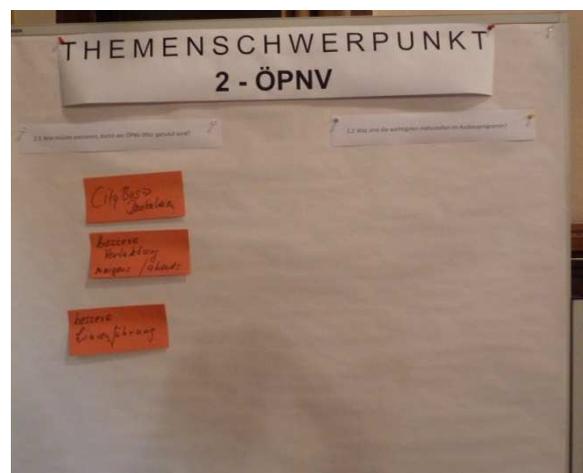


Öffentlicher Personennahverkehr

Themenpate Herr Ohler. Kernfragen waren:

- Was müsste passieren, damit der ÖPNV öfter genutzt wird?
- Was sind die wichtigsten Haltestellen im Ausbauprogramm?

Der ÖPNV scheint im Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürgern nicht sehr stark verankert. Zu diesem Themenschwerpunkt gab es lediglich 3 Kommentare, wie die Attraktivität und damit die Nutzung des ÖPNV erhöht werden könnte.



- Die Linienführung des Citybusses sollte verbessert werden,
 - ein verbessertes Angebot in den Morgen- und Abendzeiten scheint wichtig,
 - eine Verlängerung des Citybusses nach Dautenheim wird gefordert.
- Hinweise zur Dringlichkeit von Haltestellenverbesserungen wurden nicht gegeben.

Radverkehr

Themenpatin Frau Saary. Kernfragen waren:

- Sind die wesentlichen Verbindungen im Radverkehrsnetz enthalten?
- Welche Teile des Radverkehrsnetzes sollen als erstes verbessert werden?
- Wo sind gute Fahrradabstellanlagen besonders wichtig?



In dieser Themennische wurden über die Kernfragen hinaus insbesondere das Pro und Contra der Förderung des Radverkehrs in Alzey durch eine Verbesserung des Angebotes diskutiert.

Einig waren sich alle in der Einschätzung, dass es heute in Alzey gefährlich und unattraktiv ist mit dem Fahrrad zu fahren, weshalb beispielsweise Eltern ihre Kinder lieber mit dem Auto bringen und holen (Eltern-Taxi).

Die Bürgerinnen und Bürger würden eine grundsätzliche Verbesserung der Infrastruktur für das Fahrrad begrüßen. Es wurde auch deutlich, dass die unterschiedlichen Möglichkeiten der Radverkehrsführung (Radweg, Schutzstreifen, Angebotsstreifen) mit ihren spezifischen Bedingungen nicht allen bekannt sind.

Wichtige Verbesserungen betreffen die Führung in der Fußgängerzone.

Fußverkehr

Themenpatin Frau Rebholz. Kernfragen:

- Wo in der Innenstadt sollte der Fußverkehr im Straßenraum mehr Gewicht erhalten?
- Welche der vorgeschlagenen verbesserten oder neuen Querungsmöglichkeiten sollen als erstes geschaffen werden?



Neben der grundsätzlichen Forderung sicherer Schulwege wurden in dieser Themennische - ganz der Fragestellung entsprechend - eine Vielzahl ganz konkreter Hinweise ge-

nannt und Verbesserungswünsche formuliert:

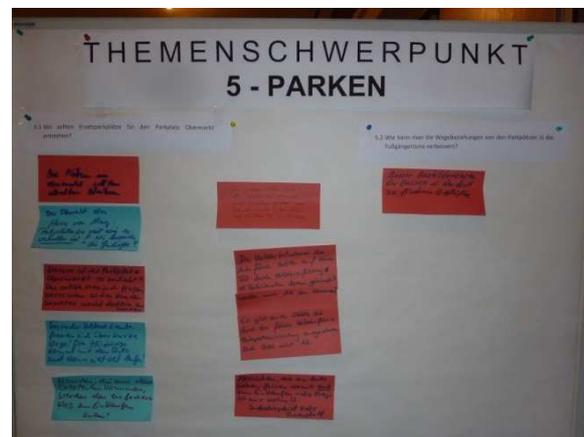
- breitere Fußwege in mehreren Straßen (z.B. in Spießgasse, Rathenaustraße (Weinheim) Weinheimer Landstraße, Ostdeutsche Straße),
- qualitätsvolle Herstellung des Badewegs,
- Verbesserung der Unterführung "Gänsebrücke,
- herstellen von Querungen im Ortseingang Dautenheim und im Kreuzungsbereich Weinheimer-Landstraße/ Am Herdry.

Es gab keinen Widerspruch gegen die Vorschläge des Mobilitätskonzepts zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr. Im Gegenteil die formulierten Wünsche verdeutlichen den Bedarf an einer Verbesserung der Situation für das Zu-Fuß gehen.

Parken

Themenpatin Frau Schneider. Kernfragen:

- Wo sollten Ersatzparkplätze für den Parkplatz Obermarkt entstehen?
- Wie kann man die Wegebeziehungen von den Parkplätzen in die Fußgängerzone verbessern?



Das Thema "Parken am Obermarkt" hat die Bürgerinnen und Bürger erwartungsgemäß am stärksten beschäftigt. Hier bestehen große Ängste, dass ein Wegfall von Parkplätzen am Obermarkt Auswirkungen auf die Lebendigkeit der gesamten Innenstadt haben könnte. Mehrheitlich wurde dafür plädiert, den Obermarkt als Parkplatz zu erhalten. Daher wurden auch keine konkreten Lösungen für Ersatzparkplätze vorgeschlagen. Für alle Parkplätze wurde aber die grundsätzlich Forderung aufgestellt, dass die Wege zum Ziel kurz sein müssten.

Um eine bessere Orientierung in der Innenstadt zu ermöglichen, wurde angeregt eine Geschäfte-Wegweisung anzubringen.

Schlussfolgerungen für den weiteren Prozess

Die Kommentare und Diskussionsbeiträge der Bürgerinnen und Bürger decken sich im Wesentlichen mit den Ergebnissen der Zustandsanalyse und den Empfehlungen des Handlungskonzeptes.

Im Rahmen des nun folgenden Umsetzungsprozesses ist zu prüfen, inwieweit die konkret genannten Forderungen und Maßnahmen mit Priorität angegangen werden können. Der von den Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Veranstaltung formulierten Befürchtung, dass die dargestellten Maßnahmen und Handlungsansätze durch die Stadt nicht weiter verfolgt würden und "sich ja doch nichts ändert", kann aus Sicht der Planerinnen durch

eine gute Öffentlichkeitsarbeit begegnet werden. So können beispielsweise die im Mobilitätskonzept entwickelten Maßnahmen in geeigneter Weise auf der städtischen Webseite dokumentiert werden. Des Weiteren wird empfohlen, eine Rubrik "Umsetzung Mobilitätskonzept" nach dem Motto "Wir packen´s an" einzurichten, wo über alle Maßnahmen, die einen Bezug zum Thema Mobilität haben, kontinuierlich und im Einzelnen berichtet wird. Hierzu gehören z.B. der barrierefreie Ausbau einer Haltestelle, die Einrichtung eines "Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich" in der Hospitalstraße, die Verbreiterung von Gehwegen im Rahmen einer Straßensanierungsmaßnahme (auch im Zusammenhang mit Kanalbauarbeiten), die Erweiterung von Tempo 30-Regelungen in Wohngebieten, die Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr oder von Querungsangeboten für den Fußverkehr, etc.

13 ANHANG

Ergebnisse der Kritikphase



Abbildung A 1: Ergebnisse der Kritikphase 3. und 4. Klasse



Abbildung A 3: Ergebnisse der Kritikphase 3. und 4. Klasse

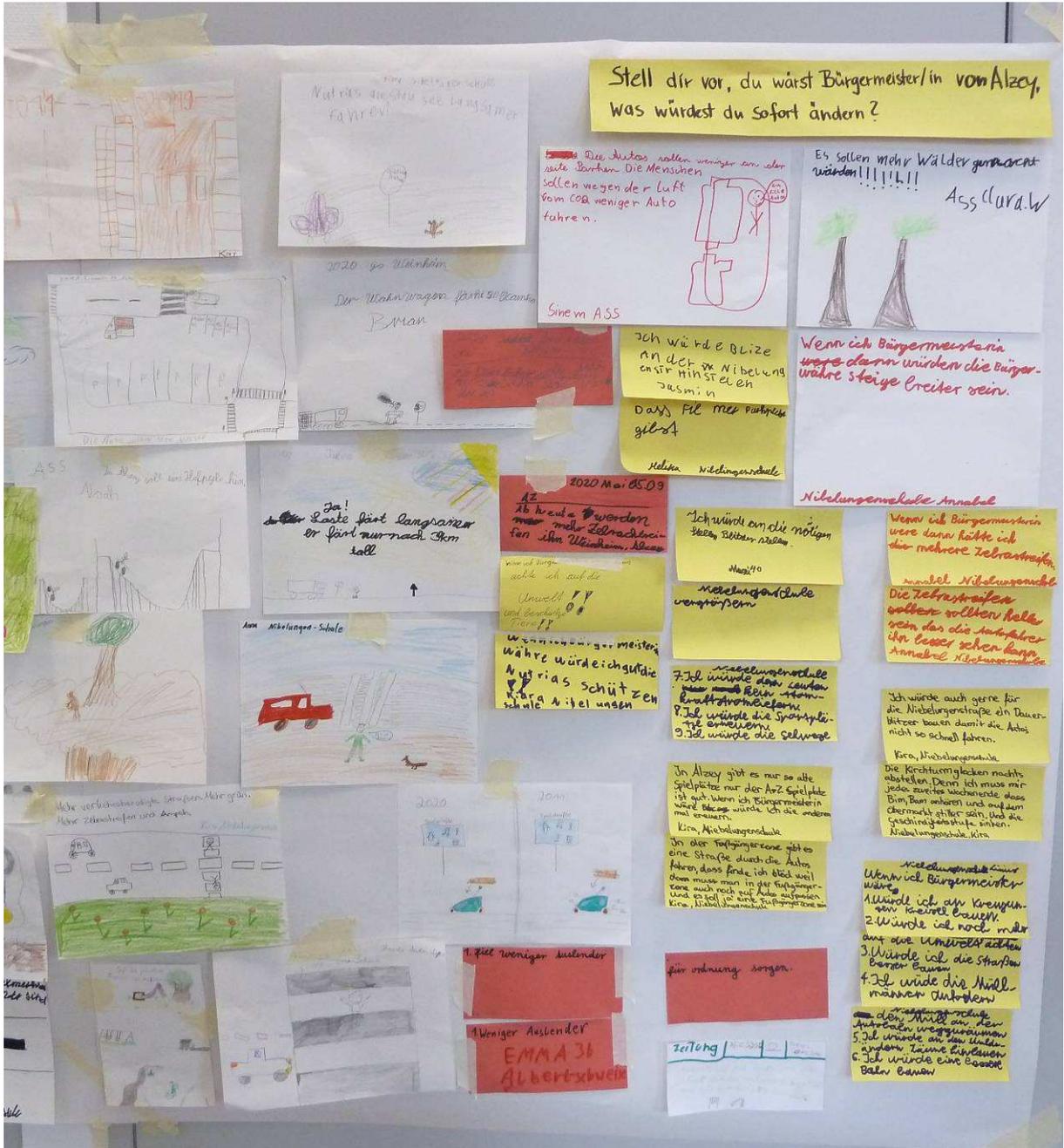


Abbildung A 5: Was würdest du sofort ändern? 3. und 4. Klasse



Abbildung A 8: Wie sollen Straßen und Plätze aussehen? Und was würdest du sofort ändern? 9. und 10. Klasse

Workshop mit Seniorinnen und Senioren



Abbildung A 9: Ergebnisse der Kritikphase

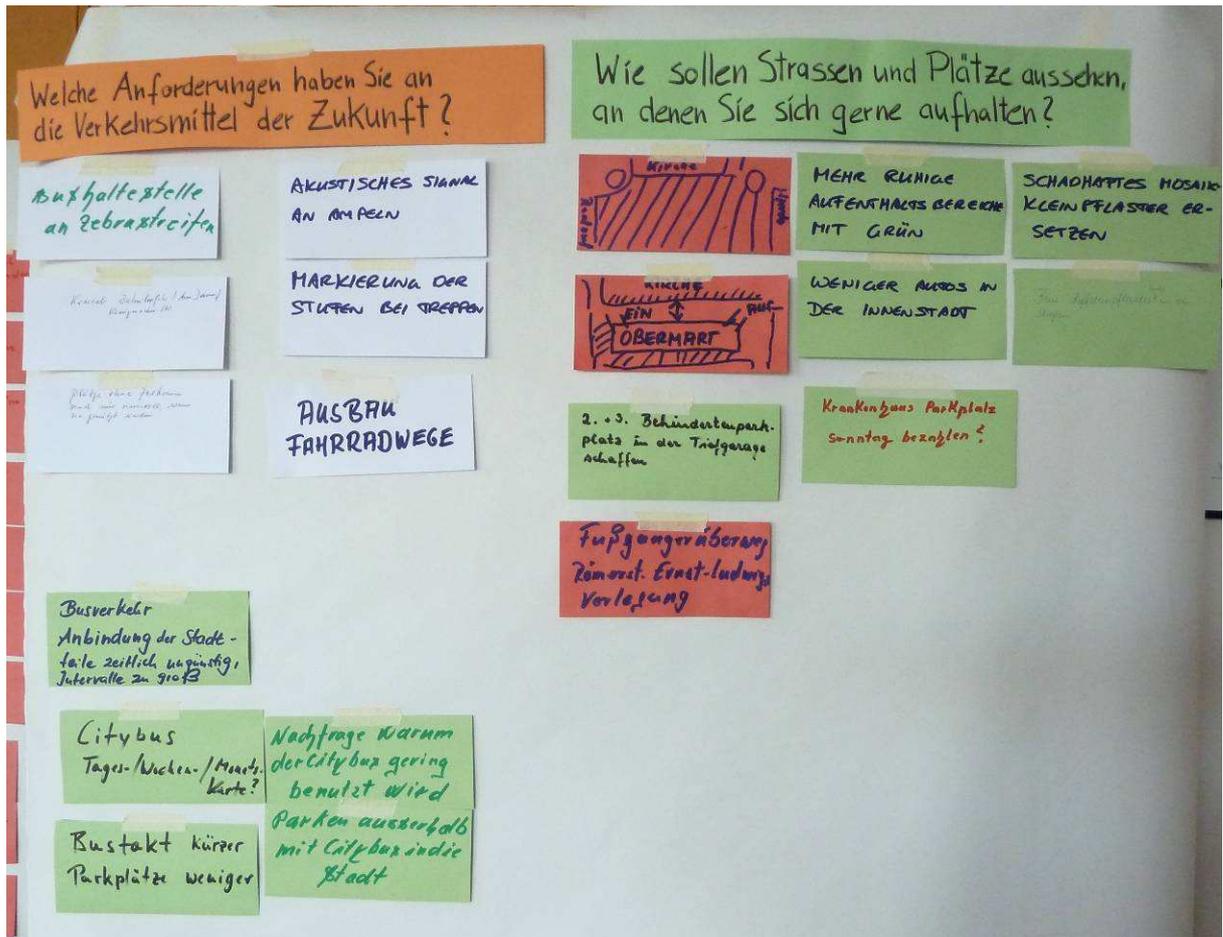


Abbildung A 10: Wie sollen Straßen und Plätze aussehen? Welche Anforderungen haben Sie an die Verkehrsmittel der Zukunft?

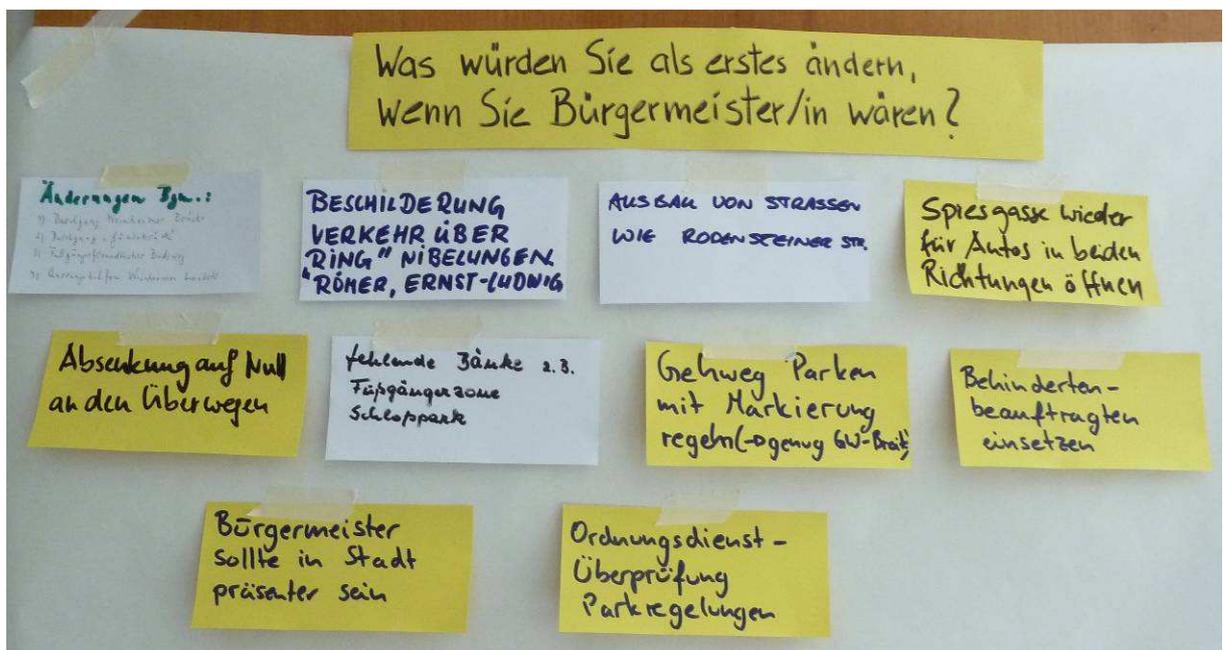


Abbildung A 11: Was würden Sie sofort ändern?