

**ISEK Frankenthal – AG 3: Verkehr und Mobilität
am 26.02.2020, 19.00 – 22.00 Uhr
im Dathenushaus Frankenthal**



Moderation: Stefanie Heng-Ruschek, www.shr-moderation.de
Protokoll: Uta Frankenberg, shr moderation



1. Begrüßung & Ablauf

Herr Oberbürgermeister Hebich begrüßt die Teilnehmenden zur dritten Arbeitsgruppensitzung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) Frankenthal zum Thema „Verkehr und Mobilität“. Das Förderprogramm „Aktive Stadtzentren“ bietet der Stadt Frankenthal die Chance, den öffentlichen Raum zu stärken und die Attraktivität der Innenstadt zu steigern. Neben den Themen der letzten AG Sitzungen „Wohnen und Leben in der Innenstadt – Stadtgestalt, Ambiente, Grün und Freiraum“ und „Handel, Dienstleistung, Gastronomie, Handwerk und Kultur“, stellt das heutige Thema „Verkehr und Mobilität“ ein wesentliches Element der nachhaltigen Stadtentwicklung dar. Es ist wichtig, gemeinsam zu diskutieren, wie die Verkehrsinfrastruktur gleichberechtigt und bedarfsgerecht gestaltet werden kann. Ziel der heutigen Veranstaltung ist es, Maßnahmen zu sammeln und zu diskutieren.



Herr Hebich stellt die Vertreter*innen des Bereichs Planen und Bauen vor, die heute anwesend sind: Herrn Dr. Kattler, Herrn Seifert, Frau Kistemann (alle drei Stabsstelle Stadtentwicklung), Herrn Zarske und Herrn Merkamp (Straßen und Brückenbau), Herrn Schönhardt (Ordnung und Umwelt) und Frau Zengerle (Straßenverkehrsbehörde).

Frau Heng-Ruschek (schr moderation) begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden und stellt den Ablauf der heutigen Sitzung vor (siehe Abbildung rechts). In der Auftaktveranstaltung am 23.01.20 wurde das Förderprogramm „Landesinitiative zur Stärkung der Investitionsfähigkeit der großen Mittelzentren Rheinland-Pfalz“ und dessen Verfahrensablauf vorgestellt. Die Teilnehmenden hatten zudem die Gelegenheit, Stärken und Schwächen der Innenstadt Frankenthals und Ideen für die Zukunft zu sammeln. Frau Heng-Ruschek stellt die Ergebnisse vor: Sowohl die ÖPNV-Anbindung als auch die Verkehrsinfrastruktur wurden als Stärke angesehen. Die Parkmöglichkeiten wurden ambivalent bewertet. Negativ werden zugeparkte Fuß- und Radwege und „wildes Parken“, sowie fehlende Parkmöglichkeiten für ambulante Pflegedienste wahrgenommen. Als weitere Schwächen wurden die mangelhafte Barrierefreiheit und das Fehlen von „echten Radwegen“ genannt. Es wurden zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung der Situation gemacht, die sich jedoch z.T. widersprechen: Autofreie Innenstadt bzw. autofreie Fußgängerzone, „vernünftige“ Parkmöglichkeiten, mehr Parkmöglichkeiten für ambulante Pflegedienste, intensivere Überwachung des Parkens, Beschilderung an den Zufahrten der Fußgängerzone, Geschwindigkeitsbegrenzung für Radfahrer*innen und Barrierefreiheit. Die Präsentation ist als Anlage 1 beigelegt (gesonderte Datei).

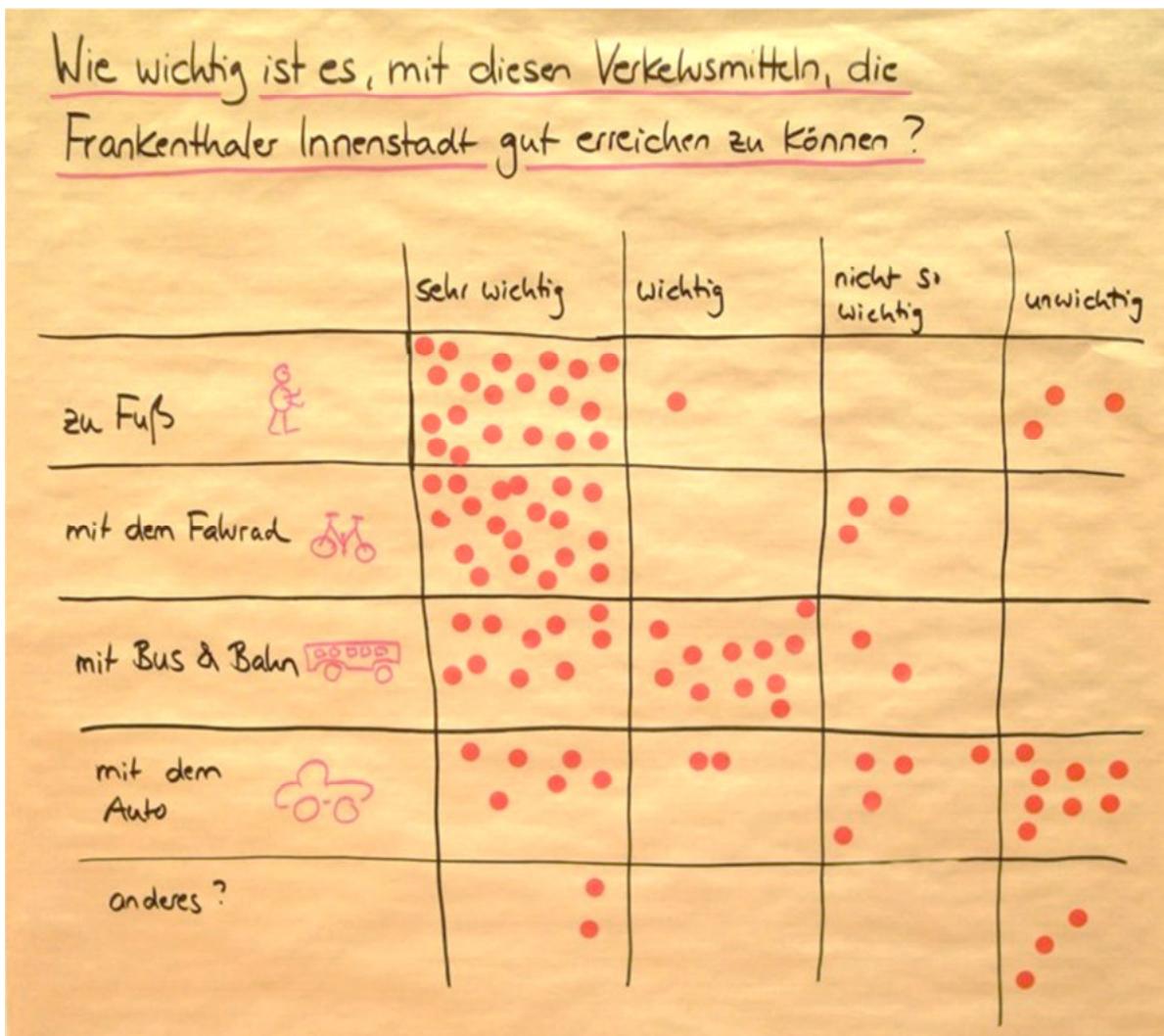
AG 3 Verkehr und Mobilität

- 19.00 Begrüßung Herzlich willkommen!
- Rückblick Auftaktveranstaltung
- 19.30 Verkehr in der Innenstadt
- 20.00 Gruppenarbeit
- 21.00 Vorstellung der Ergebnisse
Diskussion
- 21.45 Zusammenfassung, Ausblick
- 22.00 Ende

Frau Heng-Ruschek erläutert die Bedeutung der unterschiedlich farbigen Namensschilder. Beim Hereinkommen haben alle Teilnehmenden ein Namensschild entsprechend ihrer Gruppenzugehörigkeit bekommen:

- Weiß: Bürger*innen
- Gelb: Politik
- Blau: Verwaltung
- Grün: shr moderation

Zudem hatten die Teilnehmenden beim Hereinkommen die Gelegenheit mit Hilfe von roten Klebepunkten die Wichtigkeit der Erreichbarkeit der Frankenthaler Innenstadt mit verschiedenen Verkehrsmitteln zu bewerten. Zur Kategorie „Anderes“ gehören z.B. Rollstuhl, E-Roller und Rollator. Es ergibt sich folgendes Bild:



Mit Hilfe von Handzeichenabfrage wurde festgestellt das die meisten de heutigen Anwesenden bei der Auftaktveranstaltung und/oder bei einer der anderen ersten beiden Arbeitsgruppen anwesend waren.

2. Verkehr in der Innenstadt

Herr Zarske stellt die aktuellen Entwicklungen im Bereich Verkehr und Mobilität vor. Die Präsentation ist dem Protokoll als Anlage 2 beigefügt (gesonderte Datei).

Ausgangsfrage einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung ist, wie die Innenstadt durch verkehrliche Maßnahmen und besseres Mobilitätsangebot attraktiver werden kann.

Wege in die Innenstadt

Verkehrsmittel

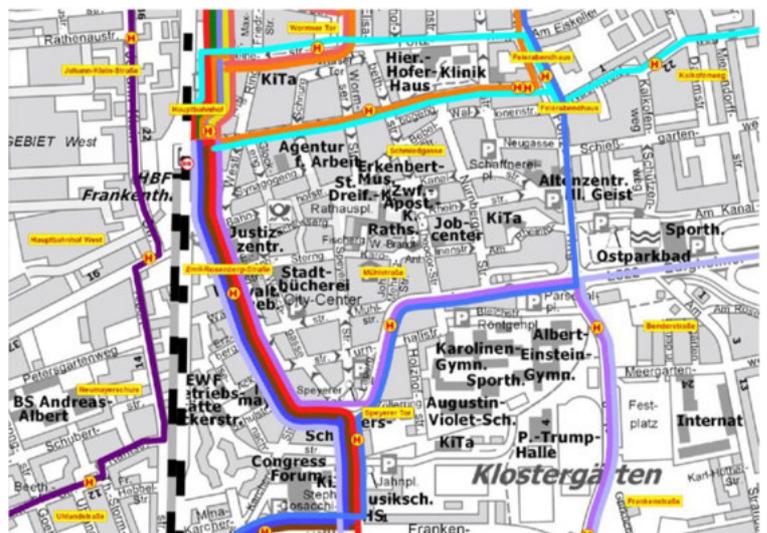
- Öffentlicher Personennahverkehr (Zug, Linienbus, Ruftaxi)
- Motorisierter Individualverkehr (PKW, Motorrad etc.)
- Radverkehr (inkl. Pedelec, E-Bike)
- Fußgängerverkehr (auch mit Rollator, Kinderwagen etc.)
- Lieferverkehr (Kleintransporter, LKW etc.)
- Sonstige (Roller, Skateboard, Inline Skates etc.)

Aktuelle Trends

- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes
- ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen
- Reduzierung der Verkehrslärmbelastungen
- Bike- und Carsharing
- Schaffung von Ladeinfrastruktur (E-Autos, E-Bikes, Pedelecs)

Das Straßennetz der Frankenthaler Innenstadt ist so angeordnet, dass alle Zufahrtsstraßen aus unterschiedlichen Himmelsrichtungen auf den „Innenstadtring“ führen.

Die Karte (Abbildung rechts) zeigt die Wege in die Innenstadt über den Linienbusverkehr/Ruftaxis



Ruhender Verkehr in der Innenstadt

Parkeinrichtungen, Parkhäuser ohne direkten Anschluss am „Innenstadtring“

- Tiefgarage Willy-Brandt-Anlage mit 277 Stellplätze davon 4 Behindertenstellplätze
- Parkhaus am Bahnhof mit 428 Stellplätze davon 5 Behindertenparkplätze
- Parkhaus City Center mit 360 Stellplätze auch Frauenparkplätze, Behindertenparkplätze

Stellplätze gemäß Entwurf Parkraumbewirtschaftungskonzept

- Bestand 2.546 Stellplätze im Untersuchungsgebiet des Konzeptes (nicht deckungsgleich mit Fördergebiet)
- Überarbeitung und Finalisierung auf Basis geänderter Vorgaben

Aktuelle Trends

- Prüfung der Aufhebung des Gehwegparkens
- Parkraumbewirtschaftung: Barzahlung durch Kartenzahlung und Zahlung per Mobiltelefon ergänzen
- Parkleitsysteme mittels App

E-Ladestation (MIV)

- Parsevalplatz
- Westliche Ringstraße
- Jahnplatz
- Jakobsplatz

E-Ladestation (Fahrrad)

- Pedelec-Ladestation am Rathausplatz

Wegbeziehungen innerhalb der Innenstadt

Aktuelle Trends

- Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- Verbesserung Radverkehrsführung u.a. Fahrradstraße
- mehr Begrünung (Platzbedarf)

Radverkehr

Bezüglich des Haupttroutennetz Radverkehr (Abbildung rechts) wird ein System von Umfahrungen in der Innenstadt, um eine Durchfahrt durch die Fußgängerzone überflüssig zu machen, anvisiert.

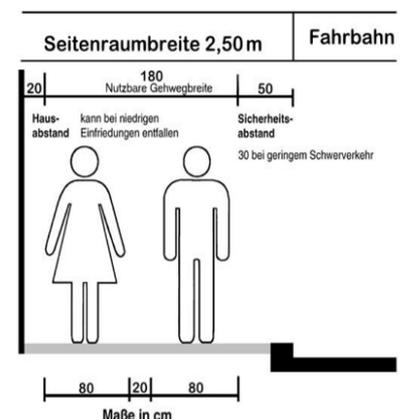
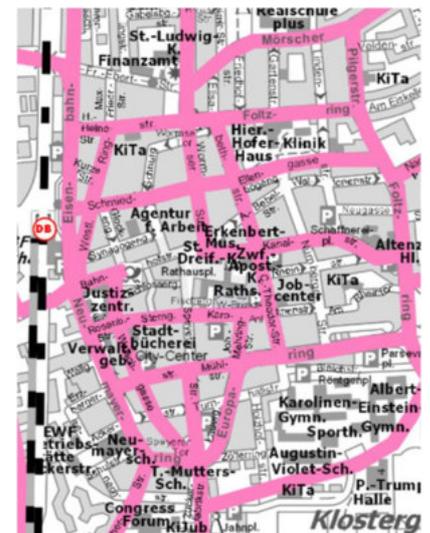
Fußgängerverkehr

Seitenraumbreite gem. d. Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

- 60 cm Schulterbreite
- 10 cm Bewegungsbreite je Seite
- 20 cm Zulage für Begegnungsfall
- 20 cm Abstand zu festen Hindernissen
- 50 cm Abstand zu beweglichen Hindernissen

Barrierefreiheit

- Sehbeeinträchtigte Personen benötigen ggf. ertastbare Strukturen z.B. Blindenleitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder, Bordsteinkanten an Überwegen (Bordsteinabsenkung auf ca. 3 cm).



- Mobilitätsbeeinträchtigte Personen (u.a. mit Rollstuhl, Rollator, ...) benötigen z.B. ausreichend Bewegungs- und Rangiererraum, wenig Hindernisse, überfahrbare Bordsteinabsenkungen an Überwegen (Nullabsenkung des Bordsteines auf ca. 1,00 m Breite).

3. Gruppenarbeit

Nach einer Handzeichenabfrage wird deutlich, dass es eine große Gruppe gibt, die sich mit dem Thema Radverkehr beschäftigen möchte. Entsprechend werden die Gruppen eingeteilt.: „Auto, Bus, zu Fuß“ (Moderation: Frau Heng-Ruschek, fachlicher Input: Herr Merkamp) und „Radverkehr“ (Moderation: Frau Frankenberg, fachlicher Input: Herr Zarske) aufzuteilen. Auf Pinnwänden wird notiert welche Maßnahmen sinnvoll sein können, um die Innenstadt Frankenthals erreichbar und attraktiver zu machen und wo die Aufenthaltsqualität verbessert werden könnte.

Die Gruppen bestimmen jeweils eine*n Sprecher*in, die/der Ergebnisse heute und in der Abschluss-sitzung am 03.03.20 vorstellt.



4. Vorstellung der Ergebnisse, Diskussion und Ergänzung

Die Sprecher*innen der Gruppen stellen die Ergebnisse im Plenum vor. Diese werden diskutiert und ggf. ergänzt (Ergänzungen: blau). Kritische Themen sind mit einem roten Blitz markiert. Herr Seifert betont, dass es beim ISEK nicht nur darum gehe, lediglich förderfähigen Maßnahmen zu sammeln, sondern auch Maßnahmen, die über andere Förderprogramme oder durch Eigeninitiative der Eigentümer*innen oder der Stadt unterstützt werden können.



Gruppe Auto, Bus, zu Fuß

Sprecherin: Frau Hoppenrath (auch Vorstellung am 3.3.20)

Verbesserung der Aufenthaltsqualität: Die Bereiche zwischen den Toren und um den Schaffnereiplatz sollten autofrei sein.

Maßnahmen	Beschreibung/Kommentierung
Maßnahmen Auto (Problem: zu viele Autos in der Innenstadt)	
Niedrigere/ Höhere Parkgebühren ⚡	
Parkhäuser nutzen, Vergünstigung bei Einkauf	
Parken am Messplatz mit Shuttlebus über Innenstadt bis Bahnhof	Problem: Shuttlebus kann nicht in die Innenstadt fahren ⚡
Mehr Kurzzeitparken (siehe gelbe Markierung auf dem Plan)	
Taxischeine für Gehbehinderte	
Innenstadtring besser durchgängig machen	kleinere Innenstadtstraßen entlasten
Maßnahmen Bus	Beschreibung/Kommentierung
Herr Merkamp erläutert den Vorschlag, die Linien nach Bobenheim-Roxheim und Mörsch in die Wormser Straße zu verlegen und somit eine innenstadtnahe Haltestelle zu schaffen (auf dem Plan rot, grün und rosa markiert, Haltestellen: blaue Punkte). Ein Teilnehmer schlägt einen alternativen Linienverlauf vor: rot gepunktet im Plan markiert	
ÖPNV-Nutzer*innen sollen besser in die Innenstadt kommen als Autofahrer*innen	
Busse fahren zu selten! Halbstundentakt oder dichter Takt	
Fahrpreis runter / Cityticket	Busse zu leer, trotzdem Abgase Kleinere Busse tagsüber / Schüler*innen-Verkehr ⚡ E-Busse oder andere umweltfreundliche Alternativen
Barrierefreier Ausbau der Haltestellen	
Krankenhaus soll erreichbar sein	
Maßnahmen Fuß	Beschreibung/Kommentierung
Autofreie Innenstadt	Keine Autos zwischen dem Speyerer und dem Wormser Tor, nur Anwohner*innen
Fußgänger*innen-Leisystem zwischen Bahnhof und Rathaus	
Shared Space	Problem Pflasterung

Gruppe Radverkehr

Sprecher: Frau Reinhardt (auch Vorstellung am 3.3.20)

Maßnahme	Beschreibung/Kommentierung
Kontrollen (Polizei) in der Fußgängerzone	aller Verkehrsmittel
Kampagne zu mehr „rücksichtvolles Miteinander“ von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden	
(Einseitiges) Aufheben des Gehwegparkens	
Parkverbot im Bereich der Fahrradständer	z.B. durch weiße Markierung am Boden
Mehr Radabstellanlagen, überdacht	Am Bahnhof, Fußgängerzone (auf heutigen Stellplätzen, stadtnah), Schulen, bei Zugängen zur Innenstadt
Radwege in die Innenstadt rein sicherer und attraktiver gestalten	z.B. Flomersheimer Brücke → Haltestelle verlegen
Zulage für Lastenfahrräder	Beispiel Heidelberg 500 Euro
Versenkbare Poller am Beginn der Fußgängerzone	auch bei Schlossergasse
Fußgängerzone frei für Radverkehr	⚡
Erweiterung der Fußgängerzone bis zum Wormser Tor und bis zum Speyerer Tor	Besser Aufenthaltsqualität in Cafés etc.
Reduzierung von Parkplätzen, dafür mehr Grün	Anwohner*innen-Parken soll sichergestellt sein
Umgestaltung Speyerer und Wormser Straße	Mehr Raum für Radfahrer*innen, Grünflächen, Fußgänger*innen, Fahrradständer
Mehr Fahrradstraßen	z.B. Fortsetzung Bahnhofstraße, Schmiedstraße
Mehr verkehrsberuhigte Bereiche in der Innenstadt	
Aufenthaltsqualität	Marktplatz – gleichmäßige Verteilung, Museumscafé

Radverkehr

Sprecher/in: Frau Reinhard

Welche Maßnahmen sollten ergriffen werden, um die Innenstadt gut erreichbar und attraktiv zu machen?

Wo soll die Aufenthaltsqualität verbessert werden?

- Kontrollen (Polizei) in der Fußgängerzone (alle Verkehrsmittel)
- Kampagne zu mehr „^{rücksichtsvolles} Miteinander“ von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*in
- (einseitiges) Aufheben des Gehwegparkens
- Parkverbot in Bereich der Fahrradständer ^{weiße Markierung am Boden}
- Mehr ^{überdachte} Radabstellanlagen: Bahnhof, Fußgängerzone (auf heutigen Stellplätzen), Schulen, bei Zugängen zur ^{Innenstadt} ~~Stadt~~ ^{Stadt} ~~nah~~ ^{Stadt}
- Radwege in die Innenstadt rein: sicherer & attraktiver gestalten
↳ z.B. Flomersheimer Brücke - Haltestelle verlegen
- Zulage für ^{500€} Lastenfahrräder (Bsp. Heidelberg)
- versenkbare Poller am Beginn der Fußgängerzone (Schlossergasse)
- Fußgängerzone frei für Radverkehr ↗
- Erweiterung der Fußgängerzone bis zum Wormser Tor und bis zum Speyerer Tor ^(bessere Aufenthaltsqualität in Cafés etc.)
- Reduzierung von Parkplätzen - dafür mehr Grün ^(Anwohner*in - Parken sicherstellen)
- Umgestaltung Speyerer und Wormser Str.
mehr Raum für Radfahrer, Grünflächen, Fußgänger, Fahrradständer
- mehr Fahrradstraßen (Fortsetzung Bahnhofstraße, Schmiedstraße)
- mehr verkehrsberuhigte Bereiche in der Innenstadt
- Marktplatz, gleichmäßige Verteilung
- Museumscafé

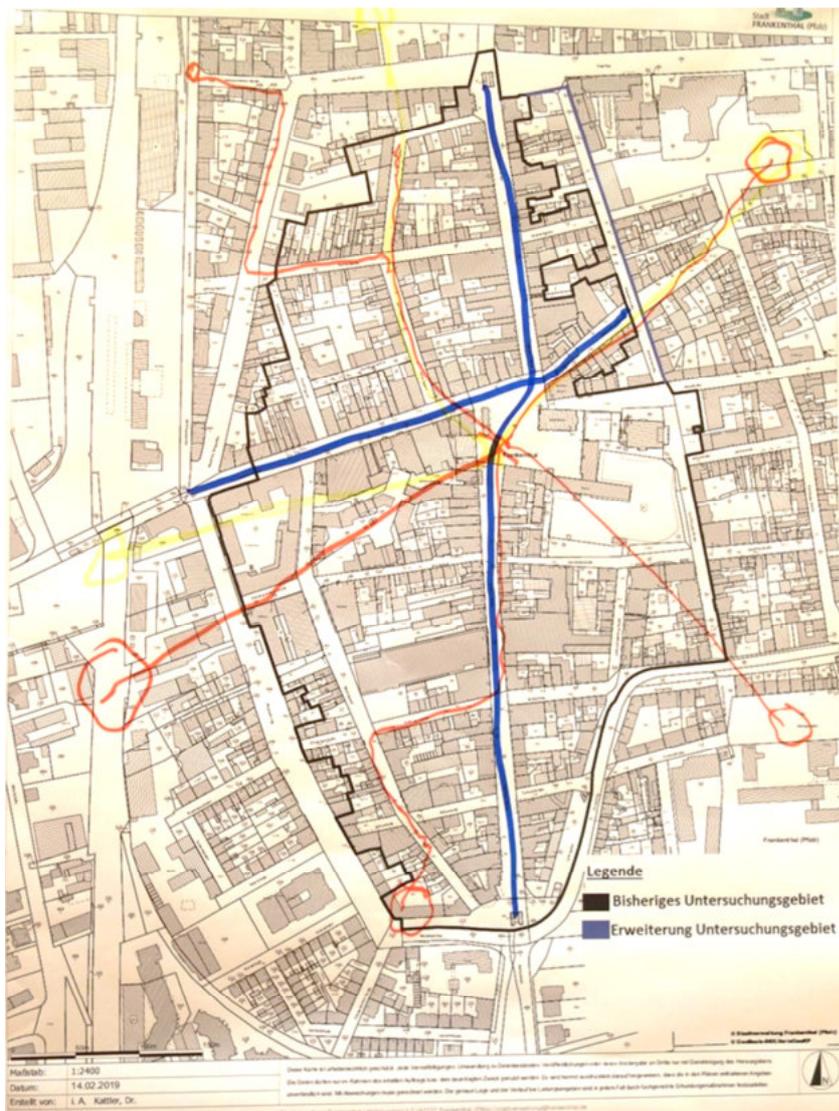
5. Bewertung von einzelnen Maßnahmen

Zum Abschluss bittet Frau Heng-Ruschek die Teilnehmenden, einzelne Maßnahmen, welche die Attraktivität der Frankenthaler Innenstadt steigern sollen, zu bewerten. Bezüglich der Maßnahme „Autofreie Innenstadt“ gibt es seitens der Teilnehmenden zwei konkrete Vorschläge für Bereiche, die autofrei sein sollen:

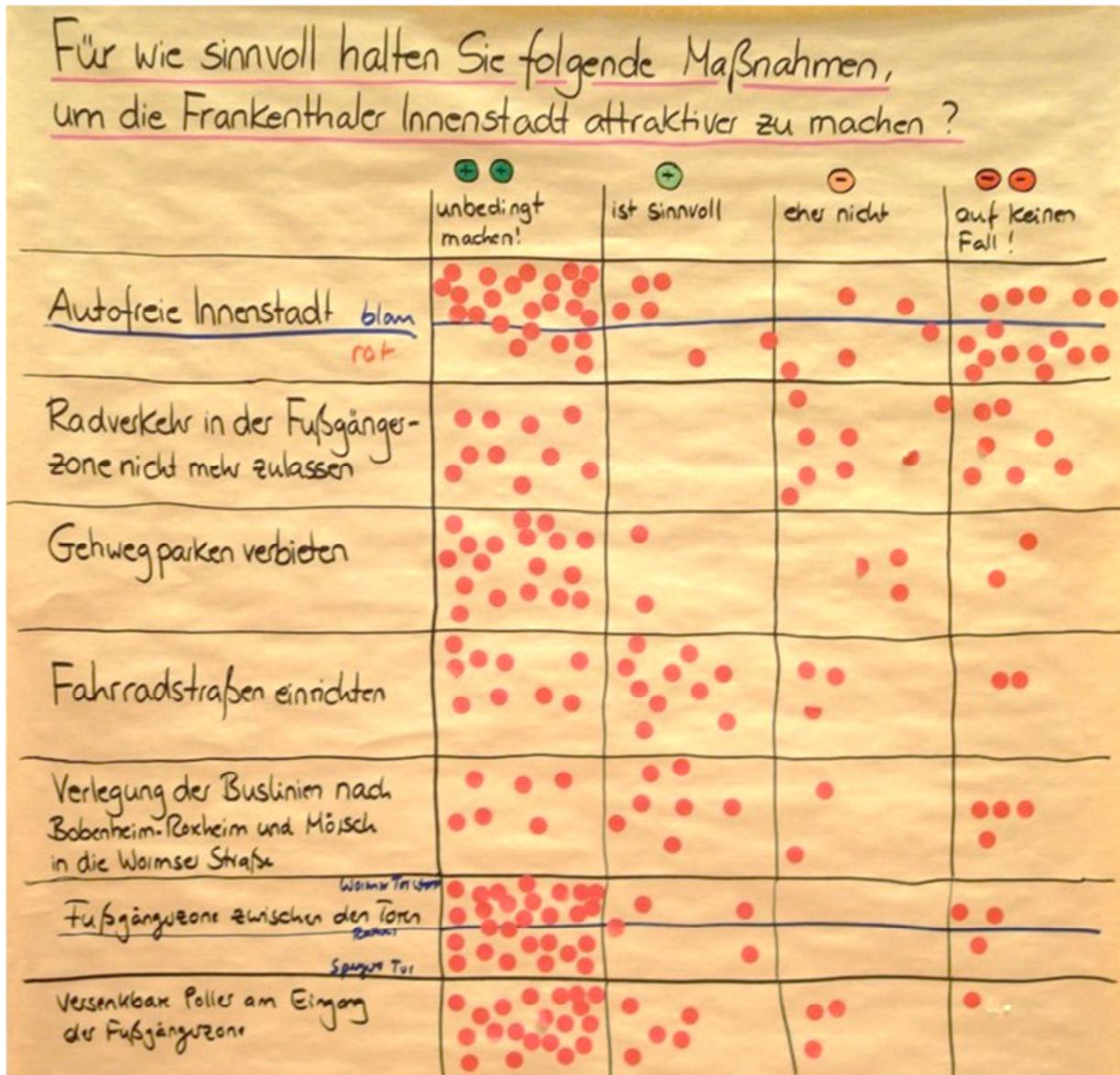
- Bereich zwischen Speyerer Tor und Wormser Tor sowie Bereich zwischen Bahnhof und Kino. **Vorschlag ist in der Karte blau markiert.**
- Das ganze Zentrum der Innenstadt mit sternenförmig angeordneten Parkplätzen im äußeren Bereich. Fußweg zwischen Innenstadt und Parkplätzen soll höchstens 15 Minuten betragen. **Vorschlag ist in der Karte rot markiert.**

Bezüglich der Maßnahme Fußgängerzone zwischen dem Speyerer Tor und Wormser Tor wird gewünscht, dass dieser Bereich für die Abstimmung in zwei Teile differenziert wird:

- Wormser Tor bis Rathausplatz
- Speyerer Tor bis Rathausplatz



Die Teilnehmenden bekommen rote Klebepunkte. Es ergibt sich folgendes Bild:



6. Ausblick & Schlusswort

Herr Oberbürgermeister Hebich bedankt sich bei allen Teilnehmenden für deren Aufmerksamkeit und Mitarbeit. Am 03.03.20 um 19.00 Uhr findet die Präsentation der Ergebnisse der Arbeitsgruppensitzungen im Congress-Forum statt.

Anlagen

1. Präsentation Ergebnisse der bisherigen Beteiligung
2. Präsentation Verkehr und Mobilität