



# Leitziele für die Verkehrsentwicklung von Schwetzungen

Leitziele und Maßnahmen



## Leitziele für die Verkehrsentwicklung von Schwetzingen

Leitziele und Maßnahmen

**Hupfer** • Ingenieure  
GmbH

Hauptstraße 9a  
76889 Niederhorbach  
Fon: 06343 / 988 344  
Fax: 06343 / 988 345

mail@[hupferingenieure.de](mailto:mail@hupferingenieure.de)  
www.[hupferingenieure.de](http://www.hupferingenieure.de)

**Juni 2013**

# Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>1</b>
<b>Präambel</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Leitziele - Allgemein</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Parken</b> .....	<b>5</b>
2.1 Leitziele.....	5
2.2 Maßnahmen.....	6
<b>3 öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</b> .....	<b>10</b>
3.1 Leitziele.....	10
3.2 Maßnahmen.....	10
<b>4 Radverkehr</b> .....	<b>13</b>
4.1 Leitziele.....	13
4.2 Maßnahmen.....	14
<b>5 Fußgängerverkehr</b> .....	<b>17</b>
5.1 Leitziele.....	17
5.2 Maßnahmen.....	17
<b>6 motorisierter Individualverkehr</b> .....	<b>18</b>
6.1 Leitziele.....	18
6.2 Maßnahmen.....	19
<b>7 Sofortmaßnahmen</b> .....	<b>20</b>

## Vorwort

Die Verkehrsentwicklung der Stadt Schwetzingen hat in der jüngeren Vergangenheit konsequent den Ausbau der umgebenden Kfz-Verkehrsinfrastruktur verfolgt mit der Zielsetzung, die Verkehre, welche weder Ziel noch Quelle in der Stadt haben, auf umgebende Straßen zu verlagern. Mit der Eröffnung der B 535neu hat diese Entwicklung auf absehbare Zeit ihren vorläufigen Abschluss gefunden.

Daher gilt es zum einen, die positiven Auswirkungen der vergangenen Arbeiten zu würdigen, verkehrsplanerisch zu fassen und für die zukünftige Entwicklung des Stadtverkehrs in Schwetzingen neue, andere Zielvorgaben zu formulieren. Dabei sollte nicht ein neuer Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet und vorgelegt werden, da die Planung über die Bürgerinnen und Bürger hinweg nicht als tragfähiges Fundament für die anstehenden Entwicklungen und Entscheidungen im Stadtverkehr Schwetzingen gesehen wurde. Es sollten vielmehr die aktuellen Ergebnisse und vorliegenden Erkenntnisse und Gutachten gesichtet und die zukünftigen Aufgabenfelder identifiziert werden, um dann gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern die Ziele für eine künftige Entwicklung im Stadtverkehr zu diskutieren, zu erarbeiten und vorzuschlagen.

Im Rahmen dieses Prozesses erfolgten

- die Sichtung der vorhandenen Gutachten und Daten in den Bereichen Verkehr, Stadtentwicklung und Tourismus,
- die Aufnahme von Anregungen und Kritik an der Verkehrssituation seitens der Bürgerinnen und Bürger in Sprechstunden sowie über E-Mail, Telefon und Post,
- ein Workshop zur Vorstellung und Erörterung der Erkenntnisse aus Gutachten und Bürgermeinungen,
- 5 Themenworkshops (Parken, ÖPNV, Radwegenetz und Fußgängerverkehr, Durchgangsverkehr, Umgestaltung) sowie
- ein Workshop zur Formulierung von Leitzielen.

### Leitziele

In den Themenworkshops wurden konkrete Beispiele und Maßnahmen entwickelt und diskutiert sowie in allgemeinere Leitziele übergeführt.

Die nachfolgend dargestellten Leitziele fußen auf der intensiven Auseinandersetzung mit den fachlichen Grundlagen, dem geltenden Regelwerk und einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung sowie der intensiven Auseinandersetzung mit den Bürgerinnen und Bürgern.

Sie bieten eine Grundlage für die Entscheidungen zu aktuellen und zukünftigen Maßnahmen in der Verkehrsplanung, Verkehrstechnik und Verkehrsentwicklung. Sie sind frei von einer Begrenzung auf derzeitige Vorhaben und erlauben ferner die Einbeziehung zukünftiger Erkenntnisse und Entscheidungsgrundlagen, beispielsweise dem Lärmaktionsplan sowie weiterer Aspekte der innerstädtischen Entwicklung.

### Maßnahmen<sup>1</sup>

Im Rahmen des Forums **mobiles Schwetzingen** wurden mit den Bürgerinnen und Bürgern Aufgaben und Entwicklungen erörtert, welche in verschiedenen Themenbereichen zusammengefasst sind. Anhand der Themen und Beispiele zu den Themen, die aus der Bürgersprechstunde, den Workshops und ergänzenden Untersuchungen abgeleitet wurden, wurden Grundlagen erarbeitet, Handlungsalternativen aufgezeigt und erörtert. Diese gleichsam konstruktive wie intensive Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern ist Basis der nachfolgend in Themenbereichen zusammengefassten

<sup>1</sup> Im Folgenden sind die Leitziele in schwarz und Maßnahmen(ispiele) in grau gedruckt.

Leitziele. Die genannten Maßnahmen spiegeln im Wesentlichen den Bürgerbeteiligungsprozess wieder und nehmen die Anregungen auf. Dabei wird nicht der Anspruch erhoben, in den Maßnahmen eine fertigumsetzbare Planung vorzulegen. Dies widerspricht der Zielsetzung der Definition der Leitziele. Die Maßnahmen sollen vielmehr im Grunde nach Zielsetzung und Wirkungsweise aufgezeigt werden und eine Vorstellung zu deren Umsetzung liefern. Weitergehende Planungen zur Umsetzung in konzeptioneller, technischer und planerischer Dimension sind notwendig.

Aus den ursprünglich vorgesehenen sieben Beispielmaßnahmen sind im Laufe des Entwicklungsprozesses der Leitziele mit den Bürgerinnen und Bürgern deutlich mehr Beispielmaßnahmen aufgezeigt und diskutiert worden. Viele davon finden Eingang in diesen Bericht, andere werden ausschließlich dokumentiert. Dies soll sicherstellen, dass keine Idee verloren geht, die im Rahmen der Erstellung der Leitziele angesprochen und erörtert wurde. Dies bildet den Übergang zwischen der Definition der Leitziele und der nachfolgenden Umsetzung.

Die Entscheidung, welche Maßnahmen weiter verfolgt werden, liegt bei den politischen Entscheidungsträgern.

Die Leitziele und Maßnahmen werden ergänzt durch eine separate Dokumentation der in den Workshops diskutierten Beispiele und Maßnahmen sowie durch die separate Bearbeitung aller von Bürgerinnen und Bürgern eingebrachten Anregungen und Kritikpunkte, ergänzt um Empfehlungen aus Sicht des Diskussionsprozesses und seiner Ergebnisse.

Allen, die sich an diesem Prozess beteiligt haben, sei an dieser Stelle herzlich für die intensive, ernsthafte und konstruktive Beteiligung gedankt.

Niederhorbach, im Juni 2013  
Prof. Dr.-Ing. Christoph Hupfer

## Präambel

### (1) Schwetzingens Kfz-Infrastruktur ist leistungsfähig

Schwetzingen besitzt **aktuell** eine **leistungsfähige und komfortable Kfz-Infrastruktur**. Überlastungserscheinungen treten quasi nicht auf. Die **Kfz-Erreichbarkeit** von Schwetzingen ist hoch, auf Grund des leistungsfähigen Straßennetzes und der hohen Parkraumkapazität. In der Vergangenheit wurden durch den Ausbau des umgebenden Straßennetzes die Durchgangsverkehre in Ost-West-Richtung deutlich reduziert, wie die Verkehrszählungen belegen.

### (2) Fokus erweitern

Der Ausbau des Straßennetzes mit der Zielsetzung die Durchgangsverkehre zu vermindern, prägte in der Vergangenheit die Verkehrspolitik Schwetzingens. Der Abschluss der Ausbaumaßnahmen ist erreicht; weitere, bedeutsame Straßenneubauprojekte sind auf absehbare Zeit nicht zu realisieren.

Schwetzingen kann sich nach der Konzentration auf den Kfz-Verkehr, dessen Verringerung und leistungsfähige Abwicklung, nun **verstärkt dem Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Personenverkehr widmen** sowie der Sicherung bzw. Verbesserung der **Wohn- und Aufenthaltsqualität** und der Stärkung von **Tourismus, Gastronomie** und **Einzelhandel**.

Dabei gilt es die demographischen Entwicklungen sowie die Mobilitätsentwicklungen aufzunehmen, positiv zu begleiten und die Mobilitätsansprüche hieraus vorzubereiten:

- Steigender Anteil von älteren Personen
- Steigender Anteil der Freizeitnutzung
- Steigender Anteil im Radverkehr
- Stagnierende / Sinkende Pkw-Nutzung
- Entwicklung von Elektromobilität, insbesondere Pedelec

### (3) Unterschiedliche Anforderungen und Wünsche erfordern Empathie

Ein zukunftsfähiger Stadtverkehr ist mit der bloßen Umsetzung von lokalen Einzelinteressen nicht zu erreichen bzw. nicht sicherzustellen. Die Anforderungen an Verkehrsinfrastruktur, Aufenthalts- und Wohnqualität in Schwetzingen erzeugen unterschiedliche Betroffenheiten, unterschiedliche Dringlichkeiten und unterschiedliche Zielsetzungen in unterschiedlichen Gruppen. Dies gilt für die Schwetzingener Bürgerinnen und Bürger insgesamt, für die Besucher der Stadt mit ihrem Einzelhandel, der Gastronomie und den touristischen Attraktionen. Daher ist ein hohes Maß an Empathie erforderlich, um die erforderliche Abwägung von Interessen und Anforderungen verträglich leisten zu können. Unveränderbare Sichtweisen und Forderungen einzig aus der eigenen Perspektive, lassen keine positive Entwicklung der Stadt insgesamt zu und führen zu Fronten bzw. deren Verhärtung sowohl zwischen den Bürgerinnen und Bürgern untereinander als auch zwischen den unterschiedlichen, am Entscheidungsprozess beteiligten Personen.

# 1 Leitziele - Allgemein

## ZA 1 Erhalt und Förderung der Wohn- und der Aufenthaltsqualität

Mobilität ist kein Selbstzweck. Sie ermöglicht Aktivitäten außer Haus und ist damit eine gesellschaftlich hochrangige Aufgabe. Sie ist abhängig von der Attraktivität der Quellen (Ausgangspunkt) und Ziele von Wegen, d.h. den Nutzungen und den öffentlichen Räumen. Daher sind Ziele zu verfolgen, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Stadt ergeben. Diese Zielsetzung muss den Anforderungen des Kfz-Verkehrs übergeordnet werden.

## ZA 2 Erhalt und Förderung der Besucherattraktivität

Die Besucher der Stadt Schwetzingen sind gesellschaftlich und wirtschaftlich von hoher Bedeutung. Die Besucher wählen die Stadt Schwetzingen auf Grund der Attraktivität der von Nutzungen, Veranstaltungen, herausragender touristischer Ziele und der hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Diese Aspekte gilt es weiterhin zu fördern.

## ZA 3 Ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum

Für die innerstädtischen Räume sind Zielsetzungen zu verfolgen, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte ergeben und die eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es gegebenenfalls – vor allem in den Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit, Komfort und Kapazität zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern<sup>2</sup>.

## ZA 4 Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Die Abwicklung des Straßenverkehrs ist so zu gestalten, dass eine möglichst hohe Verträglichkeit mit den dortigen Randnutzungen (z.B. Wohnen, Einkaufen, Ausbildung, ...) erfolgt. Dabei sind sowohl die Empfindlichkeit der Randnutzungen als auch die Möglichkeiten der Minderung negativer Auswirkungen und/oder deren Empfinden zu berücksichtigen.

## ZA 5 Hinreichend leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs (Verkehrsqualität)

Für den individuellen Kfz-Verkehr ist eine hinreichende Leistungsfähigkeit bzw. Kapazität zu gewährleisten. Dies wird i.d.R. durch eine Verkehrsqualitätsstufe D nach dem geltenden Regelwerk<sup>3</sup> sichergestellt. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die Verkehrsqualität durch das Verhältnis von Verkehrsnachfrage<sup>4</sup> und Verkehrsangebot<sup>5</sup> gebildet wird. Danach ergeben sich Maßnahmen sowohl bzgl. des Verkehrsangebotes als auch bzgl. der Verkehrsnachfrage.

## ZA 6 Förderung des Umweltverbundes

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Füße, Fahrrad und öffentlicher Personenverkehr) weisen die geringsten Beeinträchtigungen hinsichtlich Emissionen, Energiebedarf und Flächenverbrauch auf, bezogen auf die Verkehrsleistung im Personenverkehr. Sie sollen daher in

<sup>2</sup> Vgl. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, Hrsg., 2006)

<sup>3</sup> Vgl. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, in der aktuellen Fassung – in Kürze erscheint die Ausgabe 2013)

<sup>4</sup> Verkehrsnachfrage: Verkehrsmenge (z.B. in Kfz/Std.)

<sup>5</sup> Verkehrsangebot: Verkehrsinfrastruktur: Anzahl Fahrstreifen, Freigabezeiten (GRÜN) an Signalanlagen, ...

den Abwägungsentscheidungen zwischen den Anforderungen unterschiedlicher Verkehrsmittel bevorzugt werden, sofern die o.g. Ziele davon nicht beeinträchtigt werden.

## **ZA 7 Barrierefreiheit**

Die Barrierefreiheit soll gewährleisten, dass allen Menschen der Zugang zu Zielen ermöglicht wird. Auch, wenn bisher für den öffentlichen Verkehrs- und Freiraum keine DIN-Norm eingeführt ist<sup>6</sup>, so sind die Hindernisse im öffentlichen Raum, die Zuwegungen insbesondere zu den Zielen im Rahmen der Versorgungs-, Dienstleistungs- und Tourismusangebote nach Möglichkeit barrierefrei auszugestalten.

In jedem Fall sind in der Gestaltung der öffentlichen Räume und Maßnahmen bzgl. Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung, die Aspekte der Barrierefreiheit – insbesondere hinsichtlich baulicher Gegebenheiten, der Zugänglichkeit von Nutzungen und Informationen – in die erforderlichen Abwägungsprozesse einzubeziehen.

## **ZA 8 Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerdialog fortführen**

Maßnahmen, welche auf die Leitziele der Verkehrsentwicklung der Stadt Schwetzingen reflektieren, sollen von einer Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, das Erläutern von Maßnahmen, Wirkungen und Wechselwirkungen soll im Rahmen der organisatorischen und finanziellen Möglichkeiten der Stadt fortgesetzt werden.

Dabei kann diese Beteiligung in unterschiedlichen, den Maßnahmen angemessenem Umfang präsentiert und erörtert werden. Zu Verfügung stehen die Instrumente der besonderen, verkehrsthemenbezogenen Bürgersprechstunde, von themen- oder maßnahmenbezogenen Workshops sowie Vortragsveranstaltungen und Fachexkursionen.

# **2 Parken**

## **2.1 Leitziele**

### **ZP 1 Straßenraum vom Parkdruck entlasten**

Der Straßenraum unterliegt in besonderem Maße konkurrierenden Nutzungsanforderungen bei gleichzeitig freien Parkraumkapazitäten in den Parkierungsbauten und auf den Parkplätzen. Daher sollten die Parkierungsvorgänge bevorzugt in den Parkierungsanlagen (Innenstadt) bzw. den privaten Grundstücken (Anwohner) erfolgen und vom Straßenraum dorthin verlagert werden.

### **ZP 2 Parkierungskapazität im Straßenraum organisatorisch erhöhen**

Die Parkierungskapazität im Straßenraum ist im Innenstadtbereich kurzen Parkierungsvorgängen vorzubehalten. Dadurch kann der Stellplatzumschlag und somit die Parkierungskapazität erhöht werden, ohne die Anzahl der Stellplätze zu erhöhen. Durch die erhöhte Kapazität können Flächen von Parkständen ggf. anderen Nutzungen (Wirtschaftsverkehr, Aufenthalt, ...) zur Verfügung gestellt werden.

Eine Erhöhung von Parkierungskapazitäten im Straßenraum soll unter der Sicherung der allgemeinen Ziele und nur dann erfolgen, wenn das Verlagerungspotenzial zu Parkierungsanlagen oder privaten Stellplatzkapazitäten ausgeschöpft ist.

<sup>6</sup> Geplant: E DIN 18070 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen. Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum.

### ZP 3 Parkierungsanlagen attraktivieren

Die Parkierungsanlagen sollen im Innenstadtbereich der Stadt Schwetzingen die Parkierungsvorgänge aufnehmen. Um dies zu erleichtern, sind die Parkbauten und Parkplätze zu attraktivieren. Dies betrifft insbesondere die Innengestaltung, die Abfertigung und die Preisgestaltung im Vergleich zum Straßenraum.

#### 2.2 Maßnahmen

Die Auswertung der Daten zum Parken sowie die tägliche Wahrnehmung zeigen, dass in den Parkierungseinrichtungen (Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkplätze) große Kapazitätsreserven bestehen. Gleichzeitig stehen in vielen Straßen „gefühlte“ zu wenige Parkstände für Fahrzeuge zur Verfügung.

Neben der Anzahl ist die Widmung der Parkstände zu betrachten. Hierbei sind Dauer der Aktivität (Erledigungen, Einkäufe etc.) sowie die Entfernung zum Ziel maßgeblich zu betrachten. Kurze Erledigungen erfordern nur kurze Parkierungsdauern bei kurzer Wegelänge zum Ziel. Damit sind die Parkstände in den Straßen prädestiniert für kurze Erledigungen, da sie i.d.R. in kürzerer Entfernung zum Ziel liegen als die Parkplätze.

Erfolgen mehrere oder längere Erledigungen, ist die Entfernung zwischen Stellplatz und Ziel von geringerer Bedeutung. Bei mehreren Zielen die aufeinanderfolgend besucht werden, stehen dann mehrere Parkierungsalternativen zur Verfügung, bei veränderlicher zeitlicher Reihenfolge der Ziele.

Gleichzeitig ist die Anzahl der Parkstände in den Straßen niedrig im Vergleich zur unlimitierten Nachfrage.

Die Verlagerung der Parkierungsvorgänge muss diesen Zusammenhängen folgen: Die Stellplätze im Straßenraum sind somit intensiver zu bewirtschaften als die Stellplätze auf den Parkierungsanlagen. Die Parkraumbewirtschaftungsstruktur soll vereinfacht und vereinheitlicht werden.

Hierzu gehören folgende Maßnahmen:

#### MP 1 Parkraumbewirtschaftung Innenstadt

Auf Innenstadtstraßen mit Geschäftsbesatz soll gelten:

##### MP 1-1 Parkhöchstdauer

Die maximale Parkdauer beträgt 30 Minuten und ist mit einer Parkgebühr belegt (Parkschein-Automat). Die Begrenzung der Parkierungshöchstdauer soll an den Schildern der Parkscheinautomaten gekennzeichnet werden.

##### MP 1-2 Parkgebühr

Die Parkgebühr im Straßenraum soll mindestens so hoch sein, wie in den Parkierungsanlagen. Aktuell soll die Parkraumgebühr auf 50 ct/30 Minuten angehoben werden (auch wegen besserer Münzverfügbarkeit und günstigeres Parken in Parkierungsanlagen).

Mit den Maßnahmen MP 1-1 und MP 1-2 ist eine Parkscheibenregelung nicht mehr sinnvoll, da weder die gewünschte Parkierungshöchstdauer noch die Gebührenstafelung umgesetzt werden kann.

##### MP 1-3 Bewirtschaftungszeitraum

Die Bewirtschaftung soll in dem Zeitraum von 9<sup>00</sup> Uhr bis 20<sup>00</sup> Uhr gelten. Bewohner sind in den o.g. Bereichen ab 18<sup>00</sup> Uhr von der Bewirtschaftung freizustellen.

## MP 2 Attraktivere Parkierungsanlagen

Die Parkierungsanlagen sind zu attraktiveren, um deren Nutzung und Akzeptanz zu erhöhen. Folgende Maßnahmen werden hierzu vorgeschlagen:

### MP 2-1 Alter Messplatz

Die Einfahrt zum alten Messplatz soll regelkonform hergestellt werden. Hierbei ist nochmals zu prüfen, ob eine alternative Einfahrt von der Hebelstraße eingerichtet werden kann.

### MP 2-2 Gestaltung Parkierungsanlagen

Alle Parkierungsanlagen sind barrierefrei, hell und einladend zu gestalten. Die Verbesserungsmaßnahmen sind öffentlichkeitswirksam darzustellen.

### MP 2-3 Gebührenerstattung

Es ist gemeinsam mit Verwaltung, Einzelhandel, Gastronomie, Tourismus und anderen Gewerbetreibenden zu prüfen, ob und wie Gebühren für das Parken in Parkierungsanlagen vom Einzelhandel teilweise erstattet oder angerechnet werden können. Ggf. sind die Parktickets zu verändern. (z.B. Abriss o.ä. am Parkschein als Nachweis für eine Vergütung).

Ergänzend ist zu prüfen, ob auch „Mobilitätskosten“ aus der Nutzung anderer Verkehrsmittel (z.B. Einzelfahrschein) erstattet werden können. Hier wäre ggf. eine Anpassung der Fahrscheine erforderlich.

### MP 2-4 Parkleitsystem

Das Parkleitsystem ist zu überarbeiten.

Die Parkierungsanlagen des Parkleitsystems sollen mit Namen versehen werden, welche die Nähe zur Innenstadt bzw. zum Ziel von Aktivitäten ausdrücken, damit diese besser wahr- und angenommen werden. Dies gilt insbesondere für die Parkierungsanlagen

- Wildemannstraße
- Karlsruher Straße
- Marstallstraße
- „Alter Messplatz“ vs. „Messplatz“ bzw. „Neuer Messplatz“

Die Benennung der Parkierungsanlagen ist in allen Informationsquellen zu vereinheitlichen. So wird der neue Messplatz in der Parkübersicht der Stadt Schwetzingen „Neuer Messplatz“ genannt, im Parkleitsystem „Messplatz“, die Anlage „Zentrum Schloss“ ist im Parkleitsystem genannt, in der Übersicht heißt diese „Marstallstraße“.

Die Bildung von Gruppen von Parkierungsanlagen erfolgt einzig für den Bereich der Stadtmitte und wird an verschiedenen Wegweisern verwendet. Eine systematische Gruppierung nach Bereichen erfolgt jedoch nicht. Umso wichtiger ist die Benennung der Anlagen. Empfohlen wird darüber hinaus die Kennzeichnung der Anlagen der Innenstadt als solche.

Die Benennung der Parkierungsanlagen ist ferner mit der wegweisenden Beschilderung in Schwetzingen abzugleichen. Der Bereich „Stadtmitte“ des Parkleitsystems ist in der wegweisenden Beschilderung nicht existent.

Alternativ kann die zusätzliche Einführung und Kennzeichnung von Parkierungsbereichen erfolgen.



Abbildung 1: Wegweisung Parkleitsystem im Bestand, mit Kennzeichnung von Bereichen durch zusätzliche Farbbalken und mit Nennung der Entfernung (v.l.n.r.)<sup>7</sup>

Vorschläge zur Umbenennung von Parkierungsanlagen können im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit erfolgen.

#### MP 2-5 Neue Systeme

Neue Bezahl-, Informations- und Buchungssysteme sollten geprüft und eingesetzt werden. Dies sind beispielsweise

- i. Handy-Parken,
- ii. Info zu freien Stellplätzen per App,
- iii. Stellplatzbuchen,
- iv. Bezahlen mit Geld-/Abo-Karte,
- v. Internet Informationen zum Parken (mit aktueller Anzeige Parkleitsystem) und Buchungsmöglichkeiten

#### MP 2-6 Verlagerung Beschäftigten-Parken

Die Beschäftigten der Verwaltung und anderer Arbeitgeber sollten in die Parkhäuser verlagert werden, um Kapazitäten im Straßenraum zu gewinnen. Hierzu sollen mit den Parkhausbetreibern entsprechende Tarife bzw. Angebote geprüft werden. Die vorhandenen Möglichkeiten vergünstigten Parkens (z.B. „Premiumparken“) sind intensiver bekannt zu machen.

#### MP 2-7 Bewirtschaftungszeit

In der Konkurrenzsituation zu den Anwohnern kann die Parkraumbewirtschaftung insofern gelockert werden, als diese auf die Geschäftszeiten (9 bis 18 oder 19 Uhr) begrenzt bleiben kann. Dies zwingt die Bewohner nicht, ohne sachliches Erfordernis das Fahrzeug morgens umzuparken.

#### MP 2-8 Nachtparken Alter Messplatz

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob der Alte Messplatz nachts gebührenfrei beparkt werden kann (z.B. zwischen 19 und 9 Uhr). In diesem Fall kann das Parken in der Dreikönigstraße in den Nachtstunden den Bewohnern vorbehalten bleiben. Darüber hinaus wird hiervon eine deutliche Reduktion des Parksuchverkehrs in den Abendstunden erwartet.

Die Abwicklung kann beispielsweise über ein Ticket erfolgen, das ggf. ein Entwerfen, aber keine Bezahlung erfordert. Dies kommt sowohl den Anwohner als auch der Gastronomie zu Gute.

<sup>7</sup> Die Darstellung bezieht sich nicht auf die Änderung der Namensgebung für Parkierungsanlagen.

#### MP 2-9 Öffentlichkeitsarbeit

Die gute Parkraumsituation in Schwetzingen ist intensiver zu kommunizieren und zu bewerben. So existiert bereits ein „Premium-Parken“, ein Parkzeitkontingent, das im Voraus bezahlt wird und mit einer ermäßigten Parkgebühr „abgeparkt“ wird.

Ebenso sind kundenbezogene Regelungen zu Gebühr und Parkdauer in den privaten, öffentlich nutzbaren Parkierungsanlagen besser zu kommunizieren.

Die gesamten Maßnahmen (andere, einheitliche Parkraumbewirtschaftung, freie Kapazitäten in den Parkierungsanlagen, Attraktivieren der Parkierungsanlagen, ...) sollten positiv in den Medien begleitet werden.

In Summe wird erwartet, dass durch die genannten Maßnahmen, der Parkdruck auf den Straßenraum deutlich abnimmt. Hierdurch entsteht Raum, Stellplätze besonders zu widmen (z.B. für Menschen mit Behinderung, Laden/Liefern) oder temporär als Aufenthaltsfläche zu nutzen.

### **MP 3 Parken allgemein und Parkraumbewirtschaftung Wohnquartiere**

In den Wohnquartieren, die in der Nähe von Bereichen hoher Nachfrage aus Berufsverkehren liegen, kommt es zu einem hohen Parkdruck. Dieser kann zu Einschränkungen in der Erreichbarkeit und zu Nutzungskonflikten führen. Hierzu werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

#### MP 3-1 Sicherheitsrelevantes Parken

Das sicherheitsrelevante Parken ist zu vermeiden. Sicherheitsrelevant ist das Parken insbesondere dann, wenn die Zugänglichkeit für Rettungskräfte und Sichtverhältnisse an Kreuzungen, Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten behindert werden. Darüber hinaus sind Einschränkungen in der Nutzung der Gehwege vor dem Hintergrund zu bewerten, dass Kinder bis zum 10. Lebensjahr den Gehweg zum Radfahren benutzen dürfen, bis 8 Jahre sogar müssen. Ist die Nutzung der Gehwege derart eingeschränkt, dass dieses Radfahren auf der Fahrbahn erfolgen muss oder die nutzbare Breite des Gehweges 1,50 m unterschreitet und damit keine Nutzung für Menschen mit Mobilitätseinschränkung gegeben ist, so ist auch hier das Parken als sicherheitsrelevant zu einzustufen und zu unterbinden.

Dies ist durch Überwachung und Ahndung, durch Entfernen der verkehrsgefährdend parkenden Fahrzeuge und/oder durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller) zu vermeiden.

Insgesamt ist zu überprüfen, inwieweit auch unter Einhaltung der bestehenden Regelungen und Vorschriften ein sicherheitsrelevantes Parken erfolgt. Beispielhaft seien hier die Einmündungen entlang der Lindenstraße genannt sowie im Bereich der dortigen Querungshilfen. Höchste Priorität haben Wege zu Schulen, Kindergärten und Freizeitgelegenheiten.

#### MP 3-2 Verlagerung Dauerparker

Es ist zu prüfen, inwieweit Verlagerungen der Dauerparker in Parkierungsanlagen durch attraktivierende Maßnahmen auf der Seite der Parkierungsanlagen erreicht werden kann (vgl. MP 2-6).

#### MP 3-3 Bewohnerparken

Die Bewohnerparkregelung in den angrenzenden Bereichen der Innenstadt sowie in Bereichen um andere, parkintensive Nutzungen ist zu prüfen. Die Bewohnerparkregelung bietet einerseits die Möglichkeit, Bewohner bzgl. Parken zu priorisieren, ist allerdings in der Anzahl der Bevorrechtigungen pro Haushalt beschränkt. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung ergeben hier kein einheitliches Bild.

Sofern die Sicherheit durch das Parken nicht beeinträchtigt wird (vgl. MP 3-1), ist mit den Bewohnerinnen und Bewohnern zu erörtern, ob und in welchem Umfang eine Bewohnerparkbevorrechtigung geregelt werden soll. Dabei sind die Nutzungsansprüche aus dem Parken mit den Nutzungsansprüchen aus Aufenthalt und anderen Verkehrsansprüchen abzuwägen<sup>8</sup>.

Hierzu wird empfohlen, jeweils eine objektive Analyse der Parkraumsituation hinsichtlich Parkierungszweck und -dauer vorzuschicken.

## 3 öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

### 3.1 Leitziele

#### ZO 1 Den ÖPNV als alltagstaugliches Verkehrsmittel in, von und nach Schwetzingen ausbauen

Die vermehrte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) reduziert die Nachfrage im fließenden und im ruhenden Verkehr. Es ist daher die Zielsetzung, mit dem ÖPNV die wesentlichen Aktivitäten in Schwetzingen zu ermöglichen und das Angebot nach Möglichkeit zu erhöhen. Dies bezieht sich insbesondere auf die Aktivitäten Beruf und Ausbildung, Einkauf und Dienstleistung (z.B. Praxen, Verwaltung, ...) sowie Freizeit, Tourismus und kulturelle Veranstaltungen und gilt für den Binnenverkehr ebenso wie für den Ziel- und Quellverkehr.

Der Ausbau des ÖPNV von und nach Heidelberg ist zu fördern.

#### ZO 2 ÖPNV priorisieren

Dem ÖPNV ist als nachhaltiges Verkehrsmittel bei der Abwägung gegenüber dem individuellen Kfz-Verkehr der Vorrang einzuräumen, sofern dadurch die allgemeinen Leitziele eingehalten werden.

### 3.2 Maßnahmen

#### MO 1 Allgemein

Angebotsqualität erhöhen

Mit dem ÖPNV sollen alle Alltagsaktivitäten einschließlich Freizeitaktivitäten möglich sein. Daher ist das Angebot hinsichtlich seiner zeitlichen Ausdehnung und hinsichtlich der Erschließungsqualität<sup>9</sup> auszudehnen.

##### MO 1-1 Zeitliche Angebotserweiterung Schnellbusverbindung Heidelberg – Schwetzingen

Das aktuelle Angebot um 15<sup>38</sup> Uhr ab Heidelberg ist für viele Berufspendler zu früh, daher ist der Einsatz einer zusätzlichen, späteren Fahrt der Schnellbuslinie zu prüfen.

##### MO 1-2 Zeitliche Angebotserweiterung Stadtbuslinien 715 und 716

Das Angebot der Stadtbuslinien endet montags bis freitags um 19 Uhr sowie samstags um 16 Uhr. Sonntags verkehren diese Linien nicht. Damit sind insbesondere

<sup>8</sup> Die Hoffnung von verschiedenen Anwohnern, die Rücknahme der Parkraumbewirtschaftung in verschiedenen Bereichen (z.B. südlich der Bismarckstraße) würde eine bessere Parkraumsituation zu Folge haben, kann aus fachlichen Gründen nicht gefolgt werden. Es ist hierbei zu berücksichtigen, dass ein vermeintlich geringer Parkdruck auch Ergebnis der dortigen Parkraumbewirtschaftung ist.

<sup>9</sup> Entfernung Haltestelle - Ziel

Kultur-, Freizeit- und Gastronomieangebote in deren starken Nachfragezeit nicht erreichbar.

Das Angebot der Stadtbuslinien ist zu erweitern. Dabei sollte – in Abstimmung mit den Veranstaltungen der o.g. Anbieter – der Zeitpunkt und Leistungsumfang festgelegt werden. Diese Maßnahme ist in Zusammenhang mit den Maßnahmen zum Parken zu sehen. Je stärker das Angebot im ÖPNV ausgedehnt wird, desto stärker können die Reglementierungen im Parken sein.

Vorgeschlagen wird

- eine zusätzliche Fahrt montags bis freitags gegen 21 Uhr;
- eine Ausdehnung des Bedienungsangebotes an Samstagen mit mindestens einer Fahrt je Stunde bis 24 Uhr;
- ein Sonntagsangebot mit mindestens einer Fahrt je Stunde im Zeitraum von 11 Uhr bis 21 Uhr;

Die Fahrten sind auf mögliche Anschlüsse an den SchienenPersonen-Nahverkehr (SPNV) abzustimmen.

#### MO 1-3 Netzplangestaltung

Verschiedene Buslinien fahren mit identischer Linien-Nummer auf unterschiedlichen Routen, was die Nutzung des ÖPNV erschwert. Dies ist zu vermeiden.

#### MO 1-4 Haltestellen

Einige Haltestellen im Stadtgebiet entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen an Barrierefreiheit und Gestaltung. Insbesondere die Anfahrbarkeit – und damit einhergehend der Abstand Bordstein-Wagenkasten – sind dadurch unzureichend. Die Bordsteinhöhe ist zu niedrig und das Zusammenspiel von Niederflurfahrzeugen und Haltestellengestaltung fehlt. Ungünstige Verkehrssituationen (Überholen des haltenden Busses) stellen ein Gefährdungspotenzial für die ein- und aussteigenden Fahrgäste bzw. die Fahrgäste dar, welche die Haltestelle erreichen oder verlassen.

Alle Haltestellen sind regelkonform umzugestalten. Dabei ist auf Barrierefreiheit und Sicherheit besonderes Augenmerk zu richten.

Ergänzend ist kurzfristig dafür Sorge zu tragen, dass die vorhandenen Einstiegshilfen (z.B. Kneeling) auch eingesetzt werden.

#### MO 1-5 Service

Der Verkauf von Fahrscheinen im Bus führt zu Verzögerungen in den Reisezeiten. Dies kann dadurch vermindert werden, dass genügend Verkaufsstellen und/oder Fahrscheinautomaten bereitgestellt werden. Auch die Förderung von „electronic-ticketing Systemen“ oder Mobiltelefon-Applikationen kann hier den Anteil der Fahrzeitverzögerungen aus diesem Vorgang reduzieren.

Die Kommunikation und die Information durch die Busfahrerinnen und Busfahrer sind zu verbessern. Dies gilt sowohl bei direkter Ansprache als auch in der Zuordnung von Tarifzonen zur Fahrkarte.

#### MO 1-6 Kapazitätserhöhung

In den Spitzenstunden kommt es auf verschiedenen Buslinien zu Kapazitätsengpässen. Insbesondere in der Überlagerung mit dem Schülerverkehr erscheinen diese nicht hinreichend und die Beförderungsqualität leidet deutlich. Betroffen sind insbesondere Fahrten von und nach Heidelberg. Durch Busse mit höheren Kapazitäten (Gelenkbusse) oder z.B. mit Verstärkerfahrten (z.B. zwei Busse hintereinander zu gleichen fahrplanmäßigen Zeit) oder durch zusätzliche, im Fahrplan ausgewiesene Fahrten.

## MO 1-7 Verknüpfung der Linien am Schloss

Die Stadtbuslinien sind derzeit nur am Bahnhof räumlich und zeitlich miteinander verknüpft. Dies führt zu teilweise lange Reisezeiten für stadtinterne Relationen.

Als Vorschläge sind zu diskutieren:

- Abstimmung der Teilrouten aufeinander, z.B. dass die Stadtbuslinien nicht den Routen-Teil nordöstlich der Bahn quasi hintereinander bedienen, sondern sich aufteilen. Hierdurch entsteht eine Verknüpfung an Bus und Schloss räumlich und fahrplanmäßig.
- Nur noch eine Linie, aber in zwei Richtungen. Die vorhandenen Busse der beiden Linien werden für eine Stadtbuslinie eingesetzt, die dann in zwei Richtungen bedient wird. Im Ergebnis werden eine Reisezeitverkürzung sowie die Vermeidung umwegiger Fahrten erwartet.
- Veränderung der einzelnen Teilrunden (Schleifen). Die vorhandenen Runden werden so verändert, dass wichtige Quellen und Zielpunkte mit in die Linien integriert werden. Dazu zählen das Arbeitsamt sowie andere Verwaltungsstellen mit Publikumsverkehr, Freizeit- und Kulturangebote, ...
- Einsatz eines dritten Busses. Mit einem weiteren, dritten Bus könnten Ziele erschlossen werden, die derzeit nicht mit dem Bus erreichbar sind. Dabei wären lange, umwegige Linienführungen vermeidbar und trotzdem könnten weitere Ziele angebunden werden.

## MO 2 Busbeschleunigung

Die Linienbusse erschließen zum einen die Stadt Schwetzingen, zum anderen binden sie die umliegenden Orte an das Stadtzentrum an und sind Zubringer zum Schienenverkehr (Deutsche Bahn im Regional- und Fernverkehr, sowie Stadtbahn im Stadtverkehr Heidelberg). Dabei kann in der aktuellen Situation der Übergang zwischen Bus und Bahn nicht gewährleistet werden. Eine Verringerung des ÖPNV-Angebotes, welche ggf. eine Anschlusssicherung gewährleisten könnte, widerspricht den Leitziele. Vielmehr gilt es den Linienbusverkehr zu beschleunigen.

Die Linienbusse sind in Schwetzingen und - nach Möglichkeit darüber hinaus – zu beschleunigen. Hierzu gibt es verschiedene Möglichkeiten, welche von der Einrichtung von Busspuren bis hin zur Priorisierung an Lichtsignalanlagen reichen.

### MO 2-1 Störungsanalyse und ÖPNV-Beschleunigungskonzept

Die Ursachen von Behinderungen im ÖPNV können vielfältig sein. Sie reichen von Wartezeiten an Signalanlagen über lange Fahrgastwechselzeiten (z.B. durch unzureichende Haltestellengestaltung) bis hin zu Behinderungen im Verkehrsablauf (z.B. durch Ein- und Ausparken, durch Engstellen (baulich oder durch Falschparken). Auch können Reisezeiten im ÖPNV in Konkurrenz zu anderen Maßnahmen stehen, wie z.B. der Verkehrsberuhigung, verbunden mit geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Verzögerungen auf Grund einer Rechts-vor-links-Regelung. Ebenfalls Einfluss können der Verkauf von Fahrscheinen im Bus oder andere interne Abläufe auf die Reisezeit haben.

Sind in der Konkurrenz zum Kfz-Verkehr die Priorisierung gegenüber den nicht-ÖPNV in den Leitziele formuliert, so ist in der Konkurrenz zu anderen Nutzungen eine Abwägung erforderlich. Hierzu soll eine Analyse der Behinderungen (Störungen) im ÖPNV erfolgen. Diese leistet einen Beitrag für die zu treffenden Abwägungsentscheidungen und vermeidet, dass andere Interessen zurückgestellt werden, ohne einen entsprechenden Nutzen für den ÖPNV. Andererseits lässt sich beurteilen, welche Maßnahmen zum Erreichen der gewünschten Ziele im ÖPNV (Reisezeitverkürzung, Anschlusssicherung) mit welchen Maßnahmen leistbar sind.

Aufbauend auf dieser Analyse ist ein Maßnahmenkonzept aufzustellen, welches in der Kombination unterschiedlicher Maßnahmen auf der Strecke und an den Knotenpunkten geringere Reisezeiten im Vergleich zum privaten Pkw ermöglicht und die Sicherung der Anschlüsse im ÖPNV gewährleistet.

#### MO 2-2 Busbeschleunigung an Signalanlagen

Die Busbeschleunigung an Signalanlagen minimiert die Wartezeiten an den Signalanlagen für Busse. Sie erbringt für die Reisenden Reisezeitvorteile und ermöglicht konstante Reisezeiten und damit die Sicherung von Fahrplanzeiten, Anschlüssen und Übergängen. Daher ist die Beschleunigung der Linienbusse vorzusehen.

Hierbei wird durch technische Einrichtungen die Freigabeanforderung durch den Bus an die Signalanlage übermittelt. Je präziser die Anforderung formuliert werden kann, desto präziser kann die Priorisierung erfolgen.

Die Ausrüstung der Signalanlagen und Fahrzeuge mit der entsprechenden Funktechnik ist technisch aufwändig und in der Realisierung zeitintensiv. Darüber hinaus sind mehrere Beteiligte (Stadt, VRN, Eigentümer der Signalanlage, Eigentümer der Busse) einzubeziehen. Dennoch leistet diese Technik, dass die Busse gezielt bevorzugt werden können. Insbesondere bei Mischfahrstreifen, also ohne separate Busfahrstreifen, können i.d.R. Linienbusse nicht von anderen „Nicht-Linien-Bussen“ oder Lkw unterschieden werden. Dies kann dazu führen, dass häufiger in das Signalprogramm eingegriffen wird als erforderlich und es damit zu Nebeneffekten oder Kapazitätseinbußen kommt, die vermeidbar wären.

Es soll daher die Beschleunigung der Buslinien nach Möglichkeit mittels Funktechnik erfolgen. Mit Priorität ist hierbei die Linie 713 zu behandeln, da die Anschlusssicherung sowohl zur Stadtbahn in Eppelheim als auch zur Deutschen Bahn am Bahnhof in Schwetzingen kritisch ist.

Den Leitzielen folgend, ist bei den Maßnahmen ggf. in Kauf zu nehmen, dass die Verkehrsqualität für den nicht priorisierten privaten Kfz-Verkehr sinkt.

#### MO 2-3 Busbeschleunigung auf der Strecke

Entsprechend den Analyse-Ergebnissen und/oder auf Grund der Erfahrungen sind Beschleunigungsmaßnahmen für den Linienbusverkehr auf der Strecke vorzunehmen. Dies gilt insbesondere für die Schnellbusse der Linie 717 Heidelberg ⇔ Schwetzingen, welche teilweise im Stau vor den Signalanlagen stehen müssen.

Auf der Strecke kommt der Anbindung von und nach Heidelberg eine besondere Bedeutung zu.

## 4 Radverkehr

### 4.1 Leitziele

#### ZR 1 Das Fahrrad als alltagstaugliches Verkehrsmittel in, von und nach Schwetzingen ausbauen

Die vermehrte Nutzung des Fahrrades reduziert die Nachfrage im fließenden und im ruhenden Verkehr. Dem Fahrrad ist als nachhaltiges Verkehrsmittel eine hohe Priorität einzuräumen. Es ist daher Zielsetzung, das Radverkehrsangebot in Schwetzingen zu verbessern.

Hierzu zählen die Vervollständigung der Radverkehrsführung<sup>10</sup> in den Verbindungen zur Innenstadt, den Arbeits-, Ausbildungseinrichtungen und Freizeitlegeheiten sowie den kulturellen und touristischen Angeboten.

## **ZR 2 Radverkehr priorisieren**

Die vermehrte Nutzung des Fahrrades anstelle des motorisierten Individualverkehrs reduziert die Nachfrage im fließenden und im ruhenden Verkehr sowie die Emissionen durch den Straßenverkehr. Dem Fahrrad ist als nachhaltiges Verkehrsmittel gegenüber dem Kfz-Verkehr der Vorrang in der Abwägung einzuräumen, sofern dadurch die allgemeinen Leitziele eingehalten werden.

## **ZR 3 Regelkonforme Radverkehrsanlagen**

Die Radverkehrsanlagen sind regelkonform herzustellen, in Bestand und in Planung. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmergruppen (z.B. Fußgänger, ruhender Verkehr) sind zu vermeiden bzw. abzubauen. Der Sicherheit kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu. Hierzu sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen anzuwenden und umzusetzen.

## **4.2 Maßnahmen**

### **MR 1 Allgemein**

In der Stadt Schwetzingen ist bisher kein Radwege-NETZ als solches eingerichtet bzw. es wird in einer hierarchischen Struktur verfolgt. Mit der Förderung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel sind daher konkrete Anforderungen bzw. Maßnahmenanforderungen verbunden.

Die Anforderungen sind in den Handlungsempfehlungen „Baden-Württemberg auf dem Weg zum Fahrradland Nr. 1“ dargelegt. Im Wesentlichen werden die folgenden Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung empfohlen.

Aufzustellen ist demnach ein Radverkehrsplan welcher die Netzplanung, Infrastruktur- und weitere Maßnahmen umfasst.

Die Netzplanung und die Infrastrukturmaßnahmen sind in einem Radverkehrsplan darzulegen und in ein Gesamtkonzept zu stellen, welches den nachfolgenden Anforderungen mindestens genügt:

#### MR 1-1 Radwegenetz

Für die Verbindung der Schwetzingen Innenstadt, Schulen und anderer publikumsintensiver Nutzungen ist ein Radwegnetz einzurichten, welches hinsichtlich Durchgängigkeit und Ausbaustandard ein hohes Niveau ermöglicht. Dabei sind die Anforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) umzusetzen.

Dies bedeutet z.B. dass eine direkte Radwegverbindung aus dem Schälzig in die Innenstadt realisiert wird. Dies kann beispielsweise über die Karlsruher Straße und/oder die Friedrichstraße erfolgen.

Weitere, untergeordnete Netze bzw. Netzergänzungen sind zu eruieren und darzulegen.

<sup>10</sup> Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, ...

## MR 1-2 Radverkehrssicherheit

Die Sicherheit des Radverkehrs ist anhand der Unfallzahlen sowie anhand von Rückmeldungen seitens der Bürgerinnen und Bürger zu analysieren und zu kommunizieren. Die Punkte sollen in der Verkehrsunfallkommission oder Verkehrssicherheitskommission explizit erörtert werden. Für Stellen mit Auffälligkeiten bzgl. Radverkehr sind kurzfristig Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu ergreifen.

## MR 1-3 Infrastruktur

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen genügen teilweise nicht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und bergen eine geringe Attraktivität für Radfahrerinnen und Radfahrer bzw. ein Gefährdungspotenzial.

Im Einzelnen sind insbesondere zu nennen:

- i. Die **Carl-Theodor-Straße** besitzt einen getrennten Geh-Radweg, der sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer zu schmal ist. Hier wird die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit der Option „Gehweg frei“, als sinnvoll erachtet.

Für den Abschnitt zwischen Schlossplatz und Friedrichstraße ist die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn entgegen der Einbahnrichtung zu prüfen. Die Notwendigkeit einer zweistreifigen Verkehrsführung besteht aus verkehrstechnischer Sicht nicht. Ggf. müssen die Stellplätze auf der Südseite (6 Plätze) entfallen. Signalisierung und Markierungen sind entsprechend anzupassen.

- ii. Die **Lindenstraße** besitzt einen getrennten Geh- und Radweg. Dieser liegt hinter einem Parkstreifen. Die Sichtverhältnisse an den Einmündungen werden durch parkende Autos eingeschränkt und sind teilweise als verkehrsfördernd einzustufen. Hier ist durch bauliche Maßnahmen die Beeinträchtigung der Sichtfelder zu verringern und durch Markierung die Wahrnehmung gegenüber den Radfahrern zu erhöhen. Ferner ist zu prüfen, ob eine Radverkehrsführung auf der Lindenstraße erfolgen kann (z.B. mit Schutzstreifen) und die Gehwege für Radfahrer frei zu beschildern sind.
- iii. Die **Karlsruher Straße** stellt eine Unterbrechung der Radverkehrsführung dar. Dies ist auch an der Anzahl der illegal fahrenden Radfahrer ablesbar, welche entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung oder auf dem Gehweg die Straße befahren. Demgegenüber ist die einstreifige Fahrbahn unnötig breit.

Die Karlsruher Straße ist umzugestalten, so dass für den Rad- und Fußgängerverkehr mehr Raum zur Verfügung steht. Darüber hinaus ist die Befahrbarkeit für den Radverkehr in Gegenrichtung herzustellen.

- iv. Die **Mannheimer Straße** wird als Nord-Süd Verbindung genutzt. Deswegen wird die Fußgängerzone in der Mannheimer Straße häufig von Radfahrern unerlaubterweise durchfahren. Das Befahren ist für den Kundenverkehr erlaubt (analog zu Kraftfahrzeugen).

Das Durchfahrtsverbot für Radfahrer soll außerhalb der Ladenöffnungszeiten, mindestens aber außerhalb des Zeitraumes von 11<sup>00</sup> Uhr<sup>11</sup> bis 18<sup>00</sup> Uhr für das Befahren aufgehoben werden. Eine vollständige Öffnung für Radfahrer würde die Intention der Leitziele unterstützen, sofern die Verträglichkeit mit

<sup>11</sup> Laden und Liefern frei von 6 – 11 Uhr

dem Fußgängerverkehr hergestellt bzw. beibehalten werden kann. Dies kann durch die Wegnahme der Befahrung durch Kundenverkehr gefördert werden.

- v. In der **Zähringerstraße** ist einseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden, der im Zweirichtungsverkehr geführt wird. Radfahrer (z.B. aus der Bodelschwinghstraße kommend in Richtung Innenstadt) meiden die Überquerung der Zähringerstraße und benutzen illegal den Gehweg. Der gemeinsame Geh- und Zwei-Richtungsradweg erscheint bei den vorhandenen Verkehrsmengen in Rad- und Fußgängerverkehr nicht ausreichend.

Hier ist zu prüfen, inwieweit die Radverkehrsführung in Richtung Innenstadt auf der Fahrbahn (z.B. Schutzstreifen) und/oder eine Erweiterung des gemeinsamen Geh-Radweges erfolgen kann.

- vi. In der Friedrich-Ebertstraße ist die Radverkehrsführung auf dem Gehweg unzureichend. Hier ist eine Umverteilung der Verkehrsfläche vom (reduzierten) Kfz-Verkehr zu Gunsten einer Radverkehrsführung auf der Fahrbahn (Schutzstreifen, Radfahrstreifen) zu prüfen und umzusetzen.

#### MR 1-4 Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung

Für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen, sollen deutlicher für den Autofahrer als solche gekennzeichnet werden, z.B. durch Rad- und Pfeilpiktogramme.

Beispielsweise in der Heidelberger Straße ist die Verkehrsführung an den Einmündungen und im Verlauf zu modifizieren, damit die Akzeptanz der Regelung seitens der Autofahrer erhöht wird. An anderen Straßen mit dieser Regelung sind die Einfahrtbereiche zu überprüfen und regelkonform herzustellen.

#### MR 1-5 Einführung von Leih-Fahrrad-Systemen

Aufgrund des hohen Tourismusanteils am Verkehrsaufkommen in Schwetzingen ist bei Leihfahrradsystemen darauf zu achten, dass eine unkomplizierte Nutzung auch für Ortsfremde erfolgen kann.

Das Anbieten von Pedelecs ist erwünscht.

#### MR 1-6 Kennzeichnung

Die Radwege sind auszuschildern. Dabei dient die Beschilderung der Wegweisung und der Kenntlichmachung im Straßenraum. StVO-konforme Markierungen in Farben, welche nach der StVO nicht belegt sind, können die Ausweisung von Radverkehrsrouten unterstützen (z.B. grüne Fahrradpiktogramme).

## MR 2 Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit ist ein wichtiges Instrument zur Förderung des Radverkehrs.

Hier sind die Handlungsempfehlungen des Landes anzuwenden:

Zur Bewusstseinsförderung sowie der Imageaufwertung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel sind Marketingmaßnahmen aus positiver, emotional ansprechender Werbung und differenzierten Elementen der Öffentlichkeitsarbeit (Pressearbeit, umfassendes Informationsangebot, Events, Wettbewerbe, Ausstellungen) zu entwickeln und umsetzen.

- MR 2-1 Es soll zum Radverkehr ein **Fahrradforum** eingerichtet werden (ggf. als Arbeitsgruppe im Forum mobiles Schwetzingen). Die lokale Politik, Verwaltung, die maßgebenden gesellschaftlichen Akteure sowie die interessierte Öffentlichkeit sollen somit in die Radverkehrspolitik und -entwicklung einbezogen werden.

- MR 2-2 Die verschiedenen Organisationen und Institutionen aus dem Radverkehrsbereich sollen ein qualifiziertes und auf ihre jeweilige Zielgruppe abgestimmtes Trainings- und

Fortbildungsprogramm entwickeln. Dazu gehört auch, ein Training für Rad-Anfänger und -Wiedereinsteiger anzubieten.

MR 2-3 Radverkehrsaktivitäten wie „Messe/Ausstellung“, Radaktionstage, etc. bis hin zu Vorbildern aus dem öffentlichen Leben sind unterstützend einzubeziehen.

### **MR 3 Fahrradbeauftragter**

Es wird vorgeschlagen, für die Förderung des Radverkehrs eine Stelle für einen Fahrradbeauftragten einzurichten, welcher die o.g. Maßnahmen initiiert, begleitet und für deren Umsetzung Sorge trägt.

## **5 Fußgängerverkehr**

### **5.1 Leitziele**

#### **ZF 1 Fußgängerverkehr sichern**

Die Sicherheit des Fußgängerverkehrs geht allen anderen Anliegen stets vor. Dabei ist davon auszugehen, dass dies nicht zu Lasten der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmergruppen geht.

Situationen im Straßenverkehr, in der Gestaltung der Verkehrsanlagen und deren Verkehrsablauf müssen auf die Anforderungen von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkung in besonderem Maße Rücksicht nehmen.

#### **ZF 2 Fußgängerverkehr priorisieren**

Fußgängerinnen und Fußgänger sind Bestandteil nachhaltiger Mobilität, beleben die Stadt und sind in jeder Hinsicht positiv für die Stadt, weshalb die Stärkung des Fußgängerverkehrs und die Erhöhung seines Aufkommens anzustreben ist.

Daher ist die Wartezeiten beim Überqueren von Straßen und Kreuzungen zu vermindern, die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere dem Radverkehr und dem ruhenden Verkehr, zu vermindern und Umwege zu reduzieren.

#### **ZF 3 Regelkonforme Fußgängerinfrastruktur**

Die Fußgängeranlagen (Gehwege, Querungen etc.) sind regelkonform und barrierefrei zu gestalten. Dabei soll den Fußgängern in der Abwägung der Flächenansprüche nach Möglichkeit mehr als die Mindestanforderungen zur Verfügung gestellt werden, sofern die Mindestanforderungen des motorisierten Individualverkehrs erfüllt sind.

### **5.2 Maßnahmen**

#### **MF 1 Barrierefreiheit**

Die Fußgängeranlagen sind zu überprüfen und entsprechend dem geltenden Regelwerk barrierefrei zu gestalten. Die Konflikte mit dem Radverkehr sind zu minimieren, ebenso mit dem Kfz-Verkehr und dem Parken (s.o.).

#### **MF 2 Fußgängerquerungen**

Die Fußgängerquerungen ohne Lichtsignalanlagen stellen besondere Anforderungen an die Sichtverhältnisse (z.B. Lindenstraße). Es ist daher sicherzustellen, dass die Sichtfelder min-

destens in dem Umfang wie im Regelwerk beschrieben, freigehalten werden. Ggf. ist ein sichtbehinderndes Parken zu unterbinden.

### **MF 3 Signalanlagen**

Die Fußgängersignalisierung erscheint in vielen Fällen autoorientiert und führt zu langen Wartezeiten für Fußgänger. Die Signalanlagen sind so zu optimieren, dass eine mindestens befriedigende Verkehrsqualität nach dem HBS 2013 (Ausgabe erscheint in Kürze) für Fußgänger erreicht wird.

Dies gilt insbesondere für die Innerortssignalanlagen entlang der Carl-Theodor-Straße, der Mühlenstraße/Friedrich-Ebertstraße sowie dem Bismarckplatz. Ebenso sind für das Rondell die Signalprogramme zu ändern, um kürzere Wartezeiten für Fußgänger zu erzielen.

## **6 motorisierter Individualverkehr**

### **6.1 Leitziele**

#### **ZM 1 Notwendige Kfz-Verkehre sichern**

Das Kfz ist ein Basisverkehrsmittel, auch in Schwetzingen. Zahlreiche Wege und Aktivitäten sind auf die Benutzung des Kfz angewiesen. Dazu zählen beispielsweise Fahrten, die mangels Verkehrsmittel-Alternative nicht oder nicht sinnvoll mit anderen Verkehrsmitteln abgewickelt werden können. Hinzu kommen Fahrten auf Grund von Transporterfordernissen und Fahrten für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Dieser notwendige Kfz-Verkehr ist sicherzustellen.

#### **ZM 2 Infrastruktur den Verkehrsmengen anpassen**

In der Vergangenheit wurde in Schwetzingen in vielen Straßen eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens erreicht. Die Verkehrskapazität der Infrastruktur blieb aber weitestgehend unverändert, was teilweise zu Überkapazitäten führt. In der Konkurrenz mit den anderen Verkehrsmitteln bleiben hier ggf. Nachteile (z.B. Wartezeiten) für andere Verkehrsteilnehmergruppen bestehen, ohne das Erfordernis hierzu besteht. Daher ist es ein Ziel, die Kapazität im Kfz-Verkehr an die Verkehrsmengen anzupassen und dadurch weitere Leitziele zu unterstützen.

#### **ZM 3 Kfz-Verkehr verträglich abwickeln**

Die Sicherheit des Kfz-Verkehrs ist, wie für die übrigen Individual-Verkehrsmittel auch, ein Ziel mit hoher Bedeutung. Neben den Unfallstellen, die durch Polizei und Ordnungskräfte bereits analysiert und zu Maßnahmen umgesetzt werden, sind Konfliktpunkte in der Konkurrenz mit anderen Verkehrsteilnehmern zu beseitigen.

Darüber hinaus sind Emissionen sowie die Trennwirkung, abhängig von Verkehrsmenge und -geschwindigkeit, zu vermindern, damit die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit den Randnutzungen erhöht wird. Dies gilt insbesondere für Straßen mit hohem Anteil von Wohn- und/oder Aufenthaltsnutzung. Hier ist insbesondere Bezug auf den Lärmaktionsplan zu nehmen.

Kann eine erforderliche Erhöhung der Kfz-Verträglichkeit nicht durch die Reduzierung von Verkehrsmenge und /oder Geschwindigkeit erzielt werden, so können andere kompensatorische Maßnahmen getroffen werden, welche die subjektiv empfundene Unverträglichkeit des Kfz-Verkehrs vermindern.

## **ZM 4 Kfz-Verkehrszuwächse vermeiden, mindestens kompensieren**

Der Kfz-Verkehr steht in der Konkurrenz mit anderen Verkehrsmitteln und anderen Nutzungen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln weist er die höchsten Emissionen und Beeinträchtigungen für andere Nutzungen auf. Daher gilt es Verkehrszuwächse, z.B. aus der Verlagerung von anderen Stellen, hinsichtlich ihrer störenden Wirkung in Bezug auf die betroffenen Randnutzungen zu beurteilen. Aus heutiger Sicht gibt es aus verkehrstechnischen Gründen keine Notwendigkeit einer Verkehrsverlagerung.

Für bestehende Straßen gilt es, eine Erhöhung der Verkehrsbelastung zu vermeiden. Lassen sich zusätzliche Verkehrsmengen nicht vermeiden oder dienen sie einer übergeordneten Aufgabenstellung, so sind die Verkehrszuwächse über kompensatorische Maßnahmen auszugleichen, welche objektiv und/oder subjektiv die Emissionssteigerungen und eine zusätzliche Trennwirkung kompensieren.

Verkehrszuwächse von 25% gegenüber dem Status Quo 2012 bzw. von 2.500 Kfz/24 Std. und mehr sollen grundsätzlich nur in Zusammenhang mit kompensierenden Maßnahmen erfolgen.

## **6.2 Maßnahmen**

### **MM 1 Lärmaktionsplan**

Der Lärmaktionsplan ist zu erstellen und in seinen Maßnahmen auf den Schutz der Bürgerinnen und Bürger in der Entscheidung von Verkehrsverlagerungen als eine Beurteilungsgrundlage zu verwenden.

### **MM 2 Geschwindigkeitsdämpfung**

Die geltenden Geschwindigkeitsregelungen sind bzgl. ihrer Akzeptanz zu überprüfen und Geschwindigkeitsüberschreitungen zu ahnden. Hierzu sollen mit mobilen Erhebungsgeräten das Geschwindigkeitsniveau und die Verkehrsmenge erhoben und analysiert werden. Hierauf aufbauend kann ein Überprüfungskonzept aufgebaut und umgesetzt werden.

Dies gilt z.B. für die Zähringer Straße (zusätzlich zu den stationären Einrichtungen), der Nadler Straße/Bruchhäuser Straße, der Mühlenstraße / Friedrich-Ebert-Straße sowie der Lindenstraße.

### **MM 3 Netzveränderungen**

Es werden viele Veränderungen im Verkehrssystem der Stadt Schwetzingen diskutiert. Diese haben i.d.R. inhaltlich ähnliche Zielsetzungen (z.B. Verkehrsentlastung eines Abschnittes), die jedoch in der Folge zu Mehrbelastungen an anderer Stelle führen. Derzeit besteht aus verkehrstechnischer Sicht kein Grund für Veränderungen im Straßennetz Schwetzingens. Andere Aspekte wie Aufenthaltsqualität, Lärminderung, Trennwirkung, Reisezeiten im Netz etc. sind in der Abwägung den Mehrbelastungen auf Grund der Netzveränderungen gegenüberzustellen.

Für die Abschätzung der Verkehrsverlagerungen ist ein Verkehrsnetzmodell zu verwenden, welches Auskunft über die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen durch geplante Maßnahmen darstellt. Ohne ein solches Netzmodell sind die verkehrlichen Folgen deutlicher Netzveränderungen quasi nicht abschätzbar. Dabei ist in der Abwägung ggf. ein Nutzen so groß, dass die Entscheidung ohne Kenntnis der Verkehrsverlagerungen getroffen werden kann.

#### **Turnerkreisel**

Für den „Turnerkreisel“ sind die Verkehrsverlagerungen modelliert worden. In der Folge der Öffnung sind Mehrbelastungen in der Mühlenstraße/Friedrich-Ebertstraße zu erwarten. Gleichzeitig lassen erste Lärmberechnungen erwarten, dass der betroffene Straßenzug keine

zusätzlichen Verkehrsmengen aufnehmen kann, ohne die Zielsetzung des Lärmschutzes zu überschreiten.

In der Umsetzung der Leitziele wäre eine Öffnung des Turnerkreisels und damit die Mehrbelastung der Mühlenstraße/Friedrich-Ebertstraße nur mit kompensatorischen Maßnahmen zu akzeptieren. Diese könnten eine wirksame Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und/oder die bessere Gestaltung des Straßenraumes sein. Insbesondere die Friedrich-Ebert-Straße bietet hierzu ein hohes Potenzial.

Die Öffnung des Turnerkreisels wird vielfach als DIE Lösung dargestellt für ein „Problem“, dass in der fehlenden Abbiegebeziehung liegt. Insbesondere für den Verkehr in die nördlichen Stadtteile wird darin ein Hindernis gesehen. Der Nachteil für die „betroffenen“ Autofahrer liegt, der öffentlichen Argumentation nach, in einer höheren Reisezeit in die nördlichen Stadtteile, welche beidseits der Mühlenstraße/Friedrich-Ebert-Straße liegen. Derzeit werden diese entweder über den verkehrsberuhigten Schlossplatz oder die Berliner Straße erreicht.

Die Reduzierung der Reisezeiten kann jedoch auch ohne Öffnung des Turnerkreisels erfolgen, beispielsweise durch die Verminderung von Wartezeiten an den Signalanlagen. Für die Fahrt in die Berliner Straße kann das Linksabbiegen von der Nadlerstraße in die Carl-Theodor-Straße reduziert werden. Für die Fahrt über den Schlossplatz bietet die Koordinierung der Signalanlagen Nadler Straße und Friedrich Straße eine Möglichkeit, Wartezeiten zu minimieren und damit eine Verbesserung in der Reisezeit zu erzielen.

Auf diese Weise wird eine Verkürzung der Reisezeit erreicht, ohne dass eine Mehrbelastung anderer Straßen erfolgt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass andere Relationen ggf. benachteiligt werden, also in der Fahrt von der Friedrichstraße in Richtung Plankstadt etwas höhere Reisezeiten auftreten<sup>12</sup>. Somit erfolgt die Umverteilung von Kapazitäten innerhalb des Autoverkehrs und nicht einseitig zu Gunsten einer Verkehrsteilnehmergruppe und zu Lasten anderer Nutzungsansprüche an den Straßenraum.

## 7 Sofortmaßnahmen

Die Entwicklung der Leitziele, welche von den Bürgerinnen und Bürgern intensiv begleitet wurden, erfolgte an einer Reihe von Aufgabenstellungen, bei denen kurzfristig und mit geringem Aufwand Verbesserungen erzielt werden können. Im Unterschied zu zahlreichen anderen Aufgabenstellungen, welche sich im Wesentlichen insbesondere für den Umweltverbund zeigen, ist dabei nicht die Einfassung in ein Konzept erforderlich, bzw. die Integration in ein Konzept unmittelbar gegeben. Die nachfolgend vorgeschlagenen Maßnahmen sind Ergebnis der Bürgerbeteiligung und ermöglichen eine direkte Bonierung der Beteiligung in der Entwicklung der Leitziele. Der kurzfristigen Umsetzung dieser Maßnahmen kommt daher eine hohe Bedeutung zur Sicherung der positiven, konstruktiven Bürgerbeteiligung für die künftige Entwicklung zu, sowohl hinsichtlich der thematischen Aufgaben als auch hinsichtlich der Information und Kommunikation.

### Parken

#### *MS 1 Parkregelung in der Dreikönigstraße*

In der Dreikönigstraße ist die Parkdauer auf 30 Minuten zu beschränken bei gleichzeitiger Anhebung der Parkgebühr auf 50 ct pro Parkierungsvorgang (bis 30 Minuten Dauer). Die Mög-

<sup>12</sup> Die Attraktivierung der Autobenutzung an sich lässt erwarten, dass das Kraftfahrzeug häufiger auf den Wegen eingesetzt wird, auf denen die Verbesserungen erfolgen. Für Restriktionen gilt dies analog umgekehrt. Dies sind zu erwartende Nebeneffekte, welche Maßnahmen in Teilen kompensieren.

lichkeit, 30 Minuten kostenlos auf dem alten Messplatz zu parken, soll in der Öffentlichkeitsarbeit besonders hingewiesen werden.

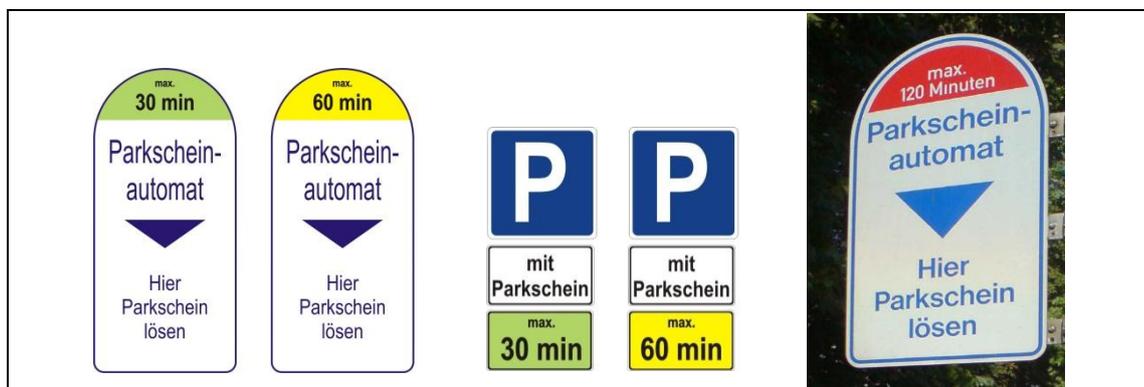


Abbildung 2: Vorschlag zur Kennzeichnung der Parkierungshöchstdauer im Straßenraum (links) [Beispiel Trier; Hupfer Ingenieure GmbH, 2010] und Umsetzung am Beispiel „max. 120 Minuten“

## Öffentlicher Personennahverkehr

### MS 2 Busbeschleunigung Linie 713

Die Anschlusssicherung an die Stadtbahn bzw. die Deutsche Bahn soll durch den Abbau von Wartezeiten im Linienbusverkehr gesichert werden. Hierzu sind an den Signalanlagen die Busse bevorzugt freizugeben. In einem ersten Schritt können hier die Signalanlagen auf der Carl-Theodor-Straße mit der Nadler Straße und der Friedrich Straße sowie die Signalanlage am Bismarckplatz sowie die Fahrzeuge der Linie 713 mit entsprechender Technik ausgestattet werden. Hierbei ist in Kauf zu nehmen, dass ggf. andere Relationen im Kfz-Verkehr längere Wartezeiten an den Signalanlagen erfahren.

Die vorzusehenden Maßnahmen beinhalten jeweils eine Priorisierung der Linienbusse an der ersten und eine Koordinierung mit einer zweiten Signalanlage.<sup>13</sup>

## Radverkehr

### MS 3 Lindenstraße

Im Radverkehr können kurzfristig die Maßnahmen entlang der Lindenstraße umgesetzt werden. Hier gilt es die Radverkehrsführung zu sichern.

### MS 4 Mannheimer Straße

Darüber hinaus ist die Öffnung der Mannheimer Straße (Fußgängerzone mit besonderer Kundenverkehrsregelung) für Radverkehr zu bestimmten Zeiten kurzfristig umsetzbar. (vgl. 4.2).

### MS 5 Bismarckplatz

Des Weiteren ist die Wartezeit an der Signalanlage am Bismarckplatz zu verkürzen (wie nachfolgend unter Fußgängerverkehr beschrieben).

<sup>13</sup> Carl-Theodor-Straße: 1. Einmündung Nadlerstraße, 2. Koordinierung mit Einmündung Friedrichstraße  
Bismarckplatz: 1. Karlsruher Straße, 2. Koordinierung mit Bismarckstraße

## Fußgängerverkehr

Im Fußgängerverkehr werden aus den genannten Maßnahmen die nachfolgenden zur kurzfristigen Umsetzung empfohlen:

### **MS 6 Sicherung der Querungen in der Lindenstraße**

In der Lindenstraße sind die erforderlichen Sichtfelder an den Querungsstellen sicherzustellen und behinderndes Parken zu unterbinden.

### **MS 7 Wartezeitreduktion am Bismarckplatz**

Die Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer, welche die Karlsruher Straße an der Signalanlage Bismarckplatz queren, betragen teilweise deutlich über 120 Sekunden (Messungen gehen bis 150 Sekunden). Dabei wird der Rechtseinbieger aus der Karlsruher Straße über Gebühr bevorzugt. Dies ist kurzfristig zu ändern.

Möglichkeit hierzu bietet eine sogenannte DUNKEL-DUNKEL-Anlage für die Situation der Rechtseinbieger und der querenden Fußgänger. Dabei sind sowohl das Signal für den Kfz-Verkehr als auch für den Fußgängerverkehr auf DUNKEL geschaltet. Damit gilt die Vorrangregelung, bei welcher nach StVO der Fußgänger den Vorrang hat, da dieser der Vorfahrtstraße folgt. Um dem Kfz-Verkehr dies zu verdeutlichen kann dessen Signal auf GELBBLINKEN gestellt werden. Des Weiteren sollten die Furtmarkierungen erneuert werden.

Der Fußgänger kann zusätzlich über einen Taster GRÜN anfordern und sollte dies spätestens 7 Sekunden nach Anforderung erhalten, sofern nicht unmittelbar zuvor bereits GRÜN angefordert und gegeben wurde.



Abbildung 3: Beispiel einer DUNKEL-DUNKEL-Anlage in Karlsruhe (links: Ruhezustand: die Vorrangregelung gilt; rechts: nach GRÜN-Anforderung durch Fußgänger wird die Furt signaltechnisch gesichert).

Alternativ kann die Signalisierung des Rechtsabbiegers entfallen. In diesem Fall wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen.

### **MS 8 Fußgängersignalisierung Carl-Theodor-Straße/Nadlerstraße**

Die Freigabezeiten für die Fußgänger für die Querung der Nadlerstraße sind zu verlängern.

## Motorisierter Individualverkehr

Im Motorisierten Individualverkehr wird kurzfristig kein akuter Handlungsbedarf gesehen.

### ***MS 9 Turnerkreisel***

Zur Verkürzung der Reisezeiten in den Norden der Stadt kann die Koordinierung der Signalanlagen in der Carl-Theodor-Straße vom Turnerkreisel kommend in Richtung Schlossplatz erfolgen. Diese Maßnahme ist synergetisch mit der ÖPNV-Beschleunigung der Linie 713.