



**VORABZUG – Stand: Oktober 2021**

**Verkehrsuntersuchung  
Bahnhofsumfeld**

**Bad Dürkheim**

# **Verkehrsuntersuchung Bahnhofsumfeld**

## **Bad Dürkheim**

Oktober 2021

### **Auftraggeber**

Stadt Bad Dürkheim  
Bauamt  
Ansprechpartner:  
Dipl.-Ing. Steffen Wietschorke  
Mannheimer Straße 24  
67098 Bad Dürkheim

### **Auftragnehmer**

R+T Verkehrsplanung GmbH  
Julius-Reiber-Straße 17  
64293 Darmstadt  
Telefon: 06151 / 2712 0  
Telefax: 06151 / 2712 20  
darmstadt@rt-verkehr.de  
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:

Ralf Huber-Erler, Dr.-Ing.

Lars Garber, M.Eng.

Leonard Pröbsting, M.Sc.

### **Hinweis:**

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Aufgabe und Vorgehensweise</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>2</b>
2.1	Städtebauliche Situation	2
2.2	Kfz-Verkehr	3
2.3	Fuß- und Radverkehr	4
2.4	ÖPNV	7
<b>3</b>	<b>Entwicklung von Planungszielen und Anforderungen</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Alternative Planungsansätze</b>	<b>9</b>
4.1	Shared-Space Bereich	9
4.2	Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Kurgartenstraße	11
4.3	Busbahnhof/ Philipp-Fauth-Straße	12
<b>5</b>	<b>Beispielhafte Ausarbeitung im Lageplan</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung Fazit</b>	<b>16</b>
	<b>Verzeichnisse</b>	<b>17</b>

## 1 Aufgabe und Vorgehensweise

### Aufgabe

Die Stadt Bad Dürkheim möchte für das Bahnhofsumfeld verkehrliche und gestalterische Verbesserungen erreichen. Es geht hierbei um eine Überplanung der Mannheimer Straße mit der Einmündung der Kurgartenstraße, die Philipp-Fauth-Straße sowie den Bushaltestellenbereich am Bahnhof.

Im Bereich der Straßenflächen soll ein verträglicheres Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer erreicht werden und dabei Sicherheit und Aufenthaltsqualität verbessert werden. Dabei soll auch über Shared Space-Ansätze nachgedacht werden.

Für den Bushaltestellenbereich soll ein neues Konzept entwickelt werden, das den heutigen Anforderungen an einen attraktiven und barrierefreien ÖPNV genügt. Insgesamt gilt es, die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen besser zu organisieren.

### Vorgehensweise

Die Verkehrsuntersuchung gliedert sich in folgende Arbeitsschritte:

- Bestandsanalyse
- Entwicklung von Anforderungen und Planungszielen
- Entwicklung von alternativen Planungsansätzen
- Beispielhafte Ausarbeitung im Lageplan

## 2 Bestandsanalyse

### 2.1 Städtebauliche Situation

Der Bahnhof der Stadt Bad Dürkheim mit dem zu überplanenden Umfeld befindet sich in zentraler Lage der Kernstadt. Im Westen schließt sich unmittelbar die Fußgängerzone mit Gastronomie und Einkaufsmöglichkeiten an. Nordöstlich des Bahnhofs befinden sich mehrere Kur- und Freizeiteinrichtungen (u.a. das Kurhaus, der Kurpark sowie der Gradierbau). Sowohl Fußgängerzone als auch die Kur- und Freizeiteinrichtungen sind vom Bahnhof sehr gut fußläufig erreichbar.

Die Straßenräume der Mannheimer Straße und der Philipp-Fauth-Straße sind gekennzeichnet durch einen Wechsel zwischen enger mehrgeschossiger Bebauung und anschließenden offenen Platzbereichen. Zwischen der Mannheimer Straße und dem ehemaligen Empfangsgebäude befindet sich der Bahnhofsvorplatz, der mit seinem Baumbestand, Sitzgelegenheiten und Freiflächengestaltung bereits eine hohe Aufenthaltsqualität aufweist. In die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist die Endhaltestelle der Rhein-Haardtahn integriert. Zwischen Philipp-Fauth-Straße und Empfangsgebäude befindet sich der Busbahnhof. Im Gegensatz zum Bahnhofsvorplatz bietet dieser aufgrund seiner verkehrstechnischen Gestaltung eine deutlich geringere Aufenthaltsqualität.

Im Umfeld des Bahnhofs sind entlang der Mannheimer Straße und der Philipp-Fauth-Straße Randnutzungen mit einem hohen Besucheraufkommen vorhanden. Hierzu zählen u.a. mehrere Arztpraxen und Apotheken sowie eine Postfiliale.

## 2.2 Kfz-Verkehr

Mannheimer Straße und Philipp-Fauth-Straße sind Bestandteil der L 516. Diese führt von Süden Richtung Osten durch Bad Dürkheim und tangiert im Bereich des Bahnhofs das Stadtzentrum. Aufgrund der parallel verlaufenden B 271 und B 37 handelt es sich bei den im Untersuchungsgebiet auftretenden Kfz-Verkehren überwiegend um Verkehre mit Quelle bzw. Ziel innerhalb der Kernstadt. Eine Verkehrserhebung aus dem Jahr 2017<sup>1</sup> weist für die Mannheimer Straße östlich der Kurgartenstraße eine Querschnittsbelastung von

- 639 Kfz (davon 28 Lkw) in der vormittäglichen Spitzenstunde, sowie
- 830 Kfz (davon 23 Lkw) in der nachmittäglichen Spitzenstunde auf.

In der Mannheimer Straße dominieren die Flächen für den Kfz-Verkehr den bestehenden Straßenraum. Die Fahrbahn nimmt mit 10,00 m Breite etwa 60 % der gesamten Straßenraumbreite ein.

Für den ruhenden Kfz-Verkehr stehen im Bahnhofsumfeld mehrere Parkmöglichkeiten zur Verfügung, die vollständig bewirtschaftet werden:

- Mannheimer Straße (3 Stellplätze; max. 30 Min.)
- Bahnhofsvorplatz (max. 30 Min.)
- Parkplatz Philipp-Fauth-Straße (max. 120 Min.)

Langzeitparken (> 120 Min.) ist im unmittelbaren Bahnhofsumfeld lediglich in einem privaten Parkhaus südlich des Bahnhofs am Obstmarkt möglich. Für P+R-Kunden wird jedoch kein attraktiver Tarif angeboten. Somit stehen rund um den Bahnhof, trotz des umfangreichen Parkraumangebotes keine für P+R geeigneten Stellplätze zur Verfügung.

---

<sup>1</sup> R+T Verkehrsplanung: Verkehrszählungen 2017 – Bad Dürkheim. Darmstadt; Februar 2018

### 2.3 Fuß- und Radverkehr

Durch die publikumsintensive Umfeldnutzungen (Geschäfte und Aufenthaltsfunktion des Bahnhofsvorplatzes) sowie den Zu- und Abgang von Fahrgästen des ÖPNV ist im Bahnhofsumfeld ein hohes Fußgängerverkehrsaufkommen zu verzeichnen. Insbesondere in der Mannheimer Straße ist im Bereich des Bahnhofes ein hoher Querungsbedarf vorhanden. Wie in **Abbildung 1** zu sehen, ergibt sich aus den direkten Laufwegen der zu- und abgehenden Fahrgäste in der Mannheimer Straße im Bereich zwischen Philipp-Fauth-Straße und Kurgartenstraße ein flächiger Querungsbedarf.

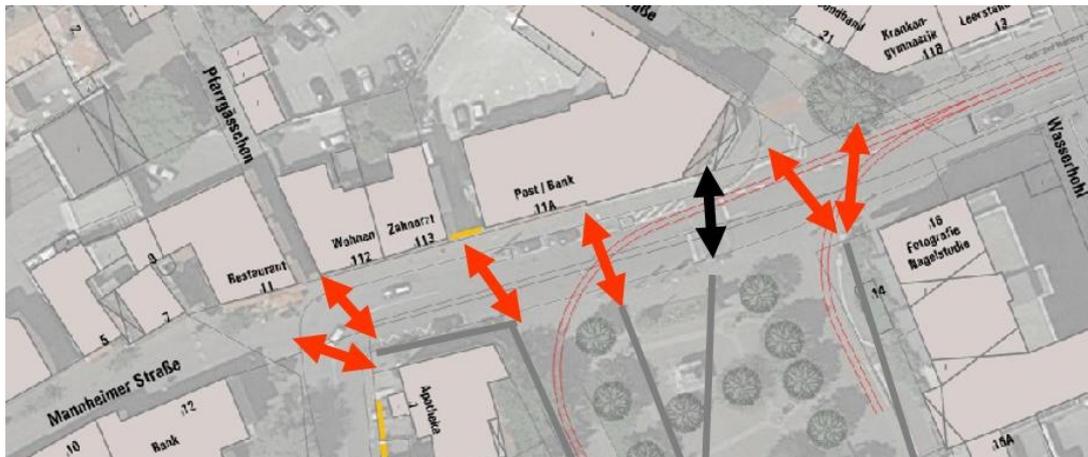


Abbildung 1: Querungsbedarf Mannheimer Straße



Abbildung 2: Fußgänger queren Mannheimer Straße am Eingang der Fußgängerzone

Im Bestand ist das Queren der Mannheimer Straße für Fußgänger durch die große Fahrbahnbreite (etwa 10,00 m) sowie eine stellenweise geringe Übersichtlichkeit durch parkende Pkw stark eingeschränkt. Eine gesicherte Quermöglichkeit, bestehend aus einer Fußgängerschutzanlage (FSA), ist lediglich an der Einmündung Kurgartenstraße vorhanden (schwarzer Pfeil in **Abbildung 1**). Wie in **Abbildung 2** zu sehen, stellt die FSA insbesondere für Fußgänger in der Relation Bahnhof/ Fußgängerzone keine ansprechende

Querungsmöglichkeit dar. Es findet bereits im Bestand ein flächenhaftes Queren von Fußgängern statt. Diese werden jedoch vom Kfz-Verkehr durch die bestehende Straßenraumgestaltung nicht entsprechend wahrgenommen.

Im anschließenden Abschnitt der Philipp-Fauth-Straße ist insbesondere im Bereich des Busbahnhofs ein hoher Querungsbedarf vorhanden. Die Querungen konzentrieren sich dabei auf den Einmündungsbereich der Leiningerstraße (**Abbildung 3**). Aufgrund der Ausfahrten des Busbahnhofs fehlen in diesem Bereich straßenbegleitenden Gehwege für den Fußgängerlängsverkehr.



**Abbildung 3: Fußgänger queren Philipp-Fauth Straße im Bereich des ZOB**

### Radverkehr

Die Mannheimer Straße ist Bestandteil einer Radhaupttroute, welche die Stadtmitte (Fußgängerzone) mit dem östlichen Stadtgebiet verbindet. Im Anschluss an die Fußgängerzone wird der Radverkehr in der Mannheimer Straße auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. Die bauliche Breite des Geh- und Radweges zwischen Gebäudekante und Bordsteinkante beträgt etwa 2,80 – 3,40 m.

Die Radverkehrsführung weist in diesem Bereich deutliche Defizite auf, da:

- die geringe nutzbare Breite zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führt,
- keine Sicherheitsstreifen zu Flächen des Kfz-Verkehrs vorhanden sind,
- Konflikte mit Kundenverkehr der Post bestehen, sowie
- eine unübersichtliche Führung über die Einmündung Kurgartenstraße vorhanden ist.



**Abbildung 4: Gemeinsamer Geh- und Radweg Mannheimer Straße**

Der anschließende Abschnitt der Philipp-Fauth-Straße ist ebenfalls Teil einer Radhaupttroute. Hier wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Eine gesicherte Überleitung auf den gemeinsamen Geh- und Radweg in der Mannheimer Straße ist nicht vorhanden.

Fahrrad-Abstellanlagen sind im Untersuchungsgebiet lediglich im Umfeld des Bahnhofs vorhanden. Im Bereich zwischen Bahnsteigen und Busbahnhof ist eine Abstellanlage mit 24 Stellplätzen, davon 20 überdacht, vorhanden. Im übrigen Straßenraum, insbesondere vor den vorhandenen Geschäften wie Apotheke und Post, zeigt sich das Fehlen von Radabstellanlagen durch wildes Fahrradparken, z. B. an bestehenden Baumgittern.

## 2.4 ÖPNV

Der Bahnhof ist die zentrale Schnittstelle im ÖPNV-Netz der Stadt Bad Dürkheim. Im Bahnhof halten Regionalbahnen der Bahnlinie Neustadt an der Weinstraße – Grünstadt. Auf dem Bahnhofsvorplatz endet die Straßenbahn (Rhein-Haardtahn) aus Richtung Mannheim. Der am Bahnhof gelegene Busbahnhof ist Ausgangspunkt mehrerer Stadtbuslinien sowie einer Regionalbuslinie. In den Sommermonaten wird der Busbahnhof an den Wochenenden zusätzlich von zwei touristischen Buslinien genutzt. Auf den Stadtbuslinien kommen überwiegend Midibusse (L = 8 – 10 m) und vereinzelt Standardbusse zum Einsatz. Auf der Regionalbuslinie kommen Standard- und Gelenkbusse zum Einsatz.

Der Busbahnhof wird heute im Einrichtungsverkehr betrieben. Alle Buslinien fahren dabei über die Mannheimer Straße und den Vorplatz an. Anschließend verlassen sie den Busbahnhof über die Philipp-Fauth-Straße. Die Infrastruktur besteht aus drei Längsbussteigen mit insgesamt fünf Haltepositionen, wovon

- drei Haltepositionen für den Linienbusverkehr genutzt werden,
- eine Halteposition ausschließlich für die beiden touristischen Linien vorgehalten wird, sowie
- eine Halteposition nicht belegt ist und als Warteposition dient.

Betriebliche Mängel zeigen sich am Busbahnhof insbesondere an der nördlichsten Halteposition, welche von mehreren Stadtbuslinien genutzt wird. Durch fehlende Überholmöglichkeiten und einer Überbelegung der Halteposition werden Rangierfahrten von Überlieger-Bussen, auch Rückwärtsfahrten, innerhalb des Busbahnhofs erforderlich.

Der Busbahnhof weist auch für Fahrgäste Schwachstellen hinsichtlich Übersichtlichkeit und Barrierefreiheit auf:

- Barrierefreiheit
  - keine Sonderborde  $\geq 18\text{cm}$  an Haltepositionen vorhanden
  - keine Bordabsenkungen zum Erreichen der Haltestelleninseln
  - Taktiles Leitsystem nicht vorhanden
- Übersichtlichkeit
  - Belegung der Haltepositionen nicht erkennbar
  - Fahrtzielanzeiger der Busse aus Richtung Bahnhof nicht lesbar

### 3 Entwicklung von Planungszielen und Anforderungen

Vor der Erarbeitung von alternativen Planungsansätzen werden zunächst die Planungsziele und Anforderungen dargestellt.

Für den **Fußverkehr** muss eine sichere und komfortable Querung der Mannheimer Straße und Philipp-Fauth-Straße geschaffen werden, sodass Bahnhof, Busbahnhof und Straßenbahnhaltstelle auf der einen Seite und die Fußgängerzone und Freizeiteinrichtungen auf der anderen Seite fußläufig gut verbunden sind. Die Trennwirkung der Mannheimer Straße und Philipp-Fauth-Straße für den Fußverkehr soll reduziert werden. Ein flächenhaftes Queren soll insbesondere in der Mannheimer Straße möglich sein.

Die Philipp-Fauth-Straße und Mannheimer Straße sind im Bereich des Untersuchungsgebiets als Hauptroute für den **Radverkehr** im Radverkehrskonzept von 2018 ausgewiesen. Hier ist das Ziel, eine sichere und komfortable Führung für den Radverkehr auf der Hauptverkehrsstraße zu schaffen.

Der Kfz-Verkehr ist derzeit das dominierende Verkehrsmittel auf der Philipp-Fauth-Straße und der Mannheimer Straße. Eine stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs ist anzustreben.

Der **Busbahnhof** als wichtige Haltestelle und Schnittstelle im ÖPNV-Netz ist barrierefrei umzugestalten. Im Zuge der Umgestaltung des Busbahnhofs sollte auch die Haltestellenbelegung und die Haltestellenanordnung auf eine Komfortsteigerung der Fahrgäste hin verbessert werden. Weitere Ziele sind eine Verbesserung der Orientierung durch Fahrgastleitsysteme und dynamische Fahrgastinformationen, wie auch eine allgemeine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der sozialen Akzeptanz.

Um der wachsenden Nachfrage gerecht zu werden, sollte die vorhandene **Fahrradabstellanlage** am Bahnhof erweitert werden. Hier gilt es eine witterungsgeschützte und sichere Fahrradhalterungen gegen Vandalismus aufzustellen.

Im Bahnhofsumfeld sind darüber hinaus die **neuen Formen der Mobilität** zu berücksichtigen. Ein Carsharing-Angebot mit 2 Pkws existiert bereits. Daneben sollte auch ein Bikesharing-Angebot in Erwägung gezogen werden.

## 4 Alternative Planungsansätze

Für die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes werden zunächst für einzelne Teilbereiche definiert:

- Shared-Space Bereich
- Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Kurgartenstraße
- Busbahnhof mit angrenzendem Bereich der Philipp-Fauth-Straße

Unter Berücksichtigung der Planungsziele werden alternative Lösungsansätze für die einzelnen Teilbereiche entwickelt und auf ihre entwurfstechnische Machbarkeit überprüft.

### 4.1 Shared-Space Bereich

Bereits im Mobilitätskonzept<sup>2</sup> wird für die Mannheimer Straße und die Philipp-Fauth-Straße im Bereich des Bahnhofs (rote Fläche in **Abbildung 5**) eine Umgestaltung nach dem Shared-Space-Gedanken empfohlen.



**Abbildung 5: Umgestaltungsbereich Shared-Space, Vorschlag aus Mobilitätskonzept**

Es wird zunächst überprüft, ob eine Gestaltung nach dem Shared-Space-Gedanken im betrachteten Straßenabschnitt unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten möglich ist. Orientierungswerte für die Einsatzgrenzen des Shared-Space-Gedankens werden den aktuell gültigen technischen Regelwerken<sup>3</sup> entnommen und mit dem Bestand/ Planungsansatz abgeglichen.

<sup>2</sup> PTV Group: Klimafreundliches Mobilitätskonzept – Bad Dürkheim. Karlsruhe, April 2019

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf. Köln 2014

	Kfz- Belastung  [Kfz/h]	Schwer- verkehrs- belastung  [SV/h]	Querungsdichte  [Fg+Rad/(100m/h)]	Planerisch angestrebte Geschwin- digkeit [km/h]	Länge  [m]
Empfehlung	< 1.800 im Querschnitt	< 80	> 200	20-30	< 500
Bestand	830	23	nicht bekannt	20-30	150

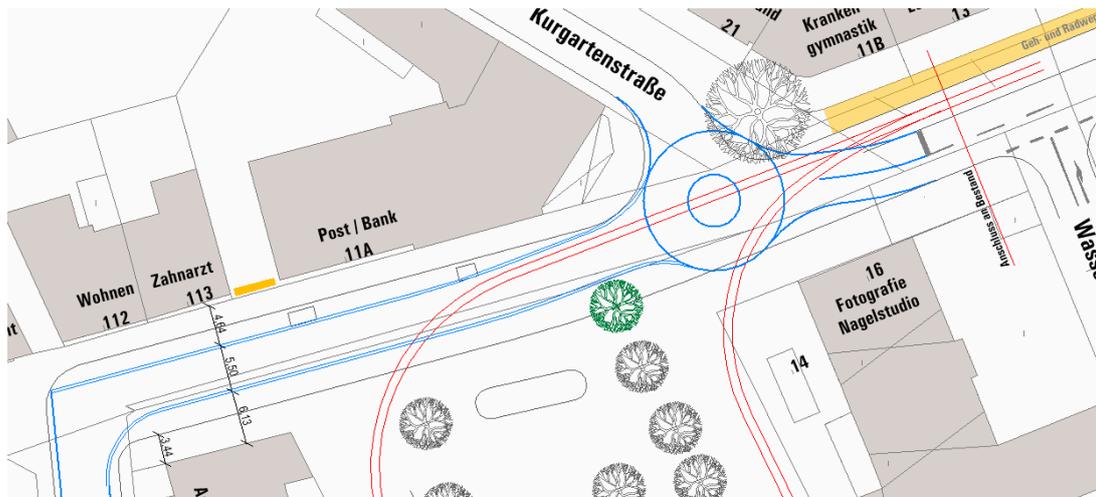
**Tabelle 1: Abgleich Einsatzgrenzen Shared-Space-Gedanken**

Wie die Gegenüberstellung in **Tabelle 1** zu entnehmen ist, kann unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsbelastung und der geplanten Länge eine Umgestaltung der Mannheimer Straße und Philipp-Fauth-Straße nach dem Shared-Space-Gedanken in Betracht gezogen werden. Zur Überprüfung der empfohlenen Querungsdichte sind keine ausreichenden Daten vorhanden. Es ist jedoch davon auszugehen dass die empfohlene Querungsdichte im untersuchten Abschnitt aufgrund des unmittelbar angrenzenden Bahnhofs und der Fußgängerzone, insbesondere nach einer Umgestaltung, erreicht wird.

Weitere alternative Planungsansätze wurden nicht vertiefend untersucht. Ein klassischer Ausbau als Hauptverkehrsstraße konkurriert mit dem Planungsziel der flächigen Querungsmöglichkeit. Ein Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich ist aufgrund der Bedeutung als Hauptverkehrsstraße (Landesstraße) und Hauptroute des Radverkehrs nicht möglich.

## 4.2 Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Kurgartenstraße

Den östlichen Beginn des Shared-Space Bereichs markiert der Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Kurgartenstraße. Der Beginn sollte durch einen ausgeprägten Übergang hervorgehoben werden. Durch die Lage des Übergangs an einem Knotenpunkt wird zunächst geprüft, ob ein Minikreisverkehr Als Übergangselement geeignet ist. Die Lage eines möglichen Minikreisverkehrs ist in **Abbildung 6** dargestellt.

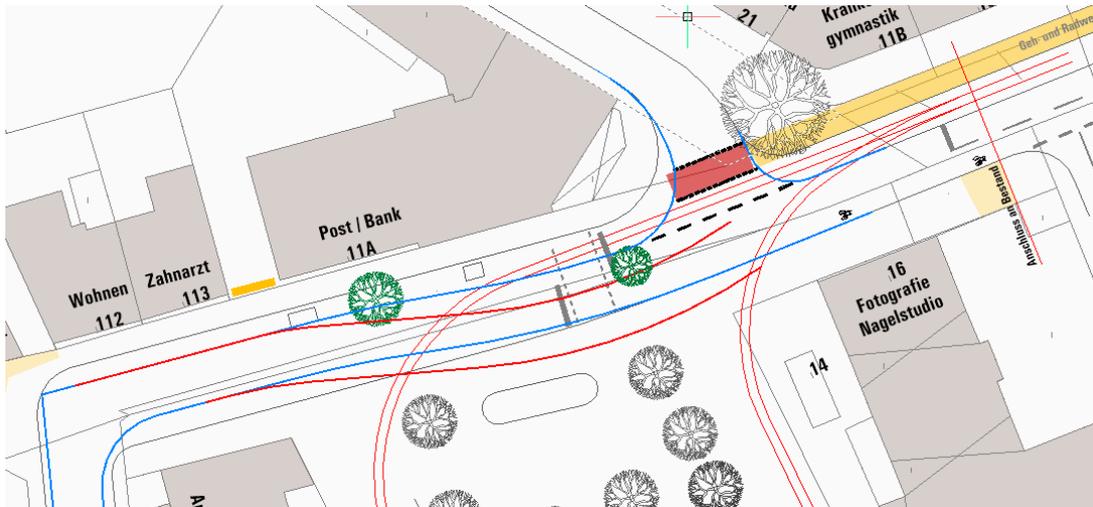


**Abbildung 6: Minikreisverkehr als Übergangselement zum Shared-Space Bereich**

Der Minikreisverkehr bietet die Möglichkeit, das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs im Shared-Space-Bereich niedrig zu halten. Es zeigen sich jedoch auch Nachteile:

- Bauliche Einbindung der Straßenbahntrasse schwierig
- Signalanlage für Straßenbahnbetrieb weiterhin erforderlich
- Anbindung des nördlich der Mannheimer Straße verlaufenden Radverkehrs (Gehweg – Radfahrer frei) an Minikreisverkehr nicht möglich

Aufgrund der überwiegenden Nachteile, insbesondere durch den Straßenbahnbetrieb, wird ein Planungsansatz mit dem Knotenpunkt Kurgartenstraße als Übergangselement nicht weiterverfolgt.



**Abbildung 7: Fahrbahnversatz als Übergangselement zum Shared Space-Bereich**

Im Folgenden Planungsansatz wird der Beginn des Shared-Space Bereichs westlich des Knotenpunktes Kurgartenstraße verlegt (**Abbildung 7**). Daraus ergeben sich weniger Konflikte mit dem Straßenbahnbetrieb. Des Weiteren kann der Radverkehr bevorrechtigt über die Einmündung der Kurgartenstraße geführt werden. Das Übergangselement bildet ein Fahrbahnversatz (roter Fahrbahnrand in **Abbildung 7**) im Bereich der heutigen Fußgängerschutzanlage (FSA). Durch den Fahrbahnversatz entstehen größere Seitenraumflächen auf der Nordseite der Mannheimer Straße, welche wie folgt genutzt werden können:

- Weniger Konflikte bei Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs im Seitenraum
- Schaffung einer Grünfläche zwischen Straßenbahntrasse und Fahrbahn, ggf. mit Kleinbaum als Torwirkung
- Wartefläche für querende Fußgänger zwischen Fahrbahn und Straßenbahntrasse

### 4.3 Busbahnhof/ Philipp-Fauth-Straße

Zur Entwicklung alternativer Planungsansätze zur Gestaltung des Busbahnhofs ist zunächst eine geeignete Form der Anordnung der Haltepositionen zu definieren. Für Busbahnhöfe, welche neben der Verknüpfung von Bus – Bahn auch der Verknüpfung von Buslinien untereinander dienen, stellt der Mittelbussteig den Stand der Technik dar. Mittelbussteige bieten den Vorteil, dass:

- Umsteigewege sehr kurz und visuell erfassbar sind,
- Ausstattungselemente auf einer zentralen Fläche konzentriert sind,
- die Gesamtanlage sehr kompakt gestaltet werden und
- eine Vollüberdachung der Anlage einfach zu realisieren ist.

Im Falle des Busbahnhofs Bad Dürkheim ergeben sich zusätzlich betriebliche Vorteile gegenüber dem Bestand. So wird für die aus Richtung Süden kommenden Linien eine Fahrt über den Bahnhofsvorplatz entbehrlich. Überliegerbusse können ggf. am äußeren Fahrbahnrand parken.

In einem nächsten Schritt wird geprüft, in welcher Lage ein Mittelbussteig am Bahnhof Bad Dürkheim am geeignetsten positioniert werden kann.

### Mittelbussteig am bestehenden Standort

Zunächst wird geprüft, ob sich ein Mittelbussteig am bestehenden Standort realisieren lässt. Das Ergebnis der entwurfstechnischen Machbarkeit ist in **Abbildung 8** dargestellt. Innerhalb der Grenzen des bestehenden Busbahnhofs ist demnach ein Mittelbussteig mit 4 Haltepositionen möglich. 2 Haltepositionen sind für Gelenkbusse oder zwei hintereinander stehende Midibusse dimensioniert. Zusätzlich ist eine weitere Position für einen wartenden Überliegerbus (Midibus) möglich.

In der Süd-West-Ecke des Busbahnhofs werden durch die neue kompakte Gestaltung mit Mittelbussteig zusätzliche Flächen verfügbar. In diesem Bereich können Mobilitätsangebote wie Carsharing, Kiss+Ride und Taxen mit einer direkten Zufahrt von der Philipp-Fauth-Straße gebündelt werden.

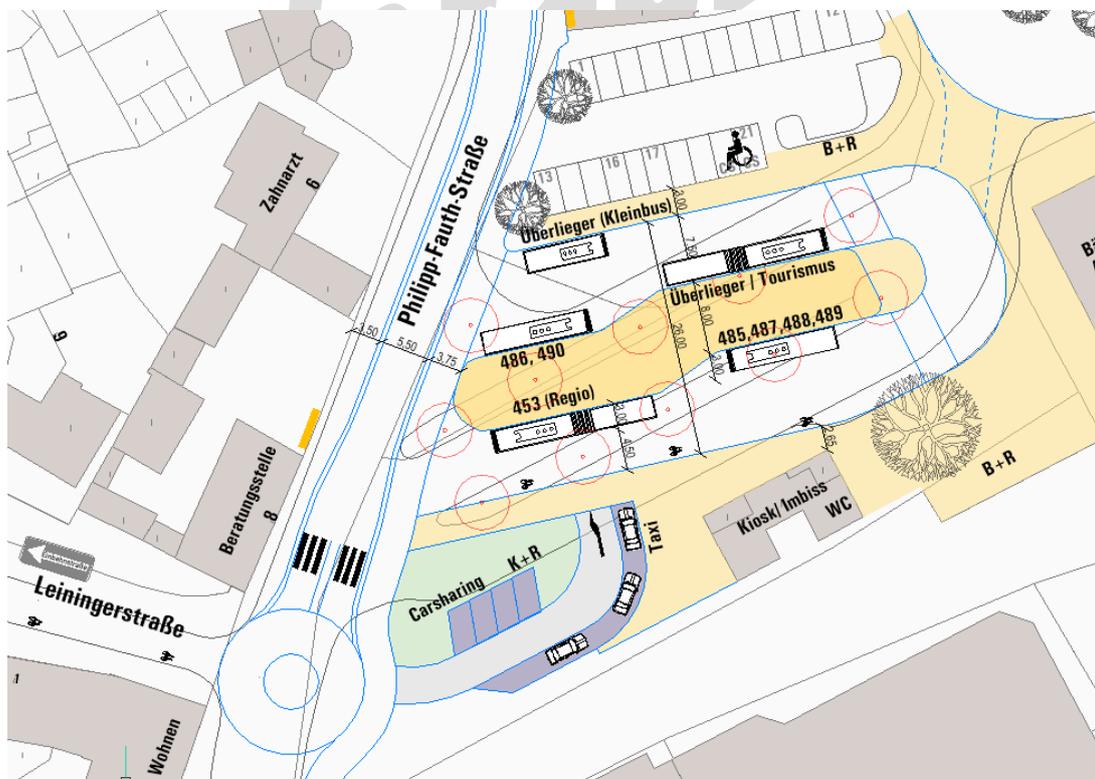


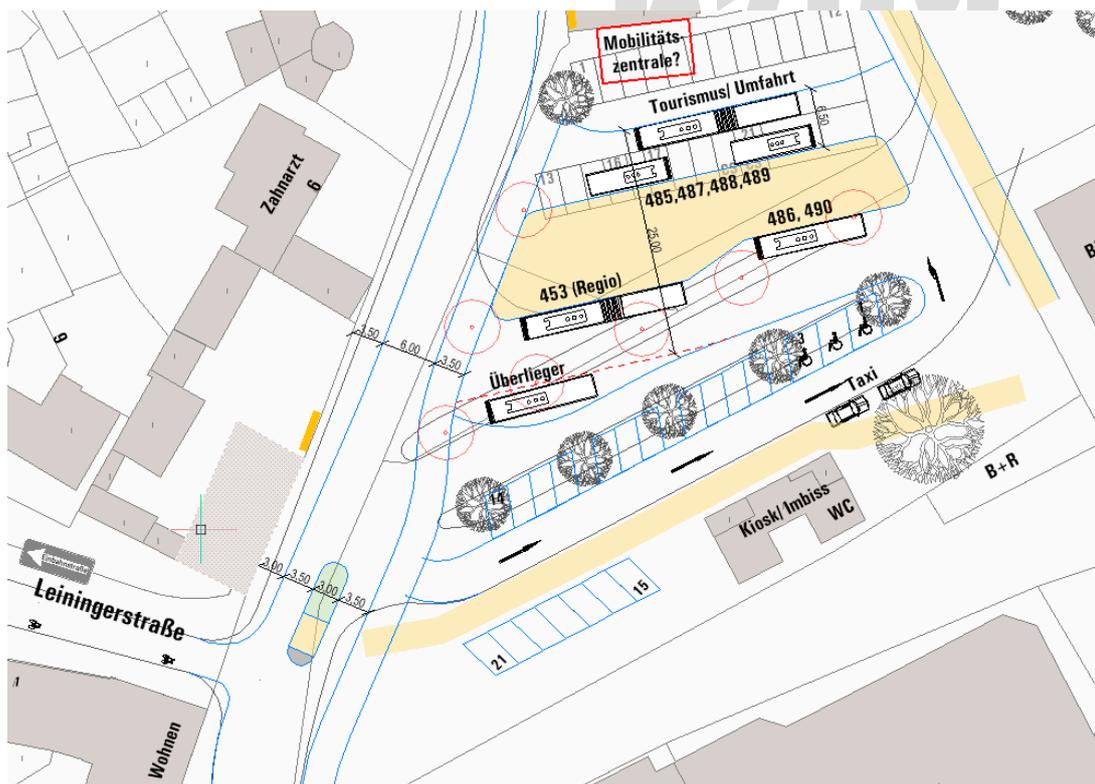
Abbildung 8: Busbahnhof mit Mittelbussteig am bestehenden Standort

Als Anschluss des neuen Bereichs an die Philipp-Fauth-Straße wurde die Machbarkeit eines Minikreisverkehrs geprüft. Dieser erleichtert dem Fuß- und Radverkehr<sup>4</sup> aus der Leiningerstraße das Queren der Philipp-Fauth-Straße. Aufgrund der abgehenden Einbahnstraßen und der geringen Entfernung zum Knotenpunkt Leopoldstraße wird eine Lösung mit Minikreisverkehr nicht weiterverfolgt.

Im Bereich der heutigen Taxi-Stellplätze werden Flächen für eine Erweiterung der bestehenden Fahrradabstellanlagen frei. Die Zufahrt aus Richtung Philipp-Fauth-Straße erfolgt weiterhin über die südliche Fahrgasse des Busbahnhofs.

### Mittelbussteig nach Norden abgerückt

In einem nächsten Schritt wird geprüft, ob durch ein Abrücken des Busbahnhofs in Richtung Norden eine effizientere Flächennutzung erzielt werden kann. Das Ergebnis der Überprüfung ist in **Abbildung 9** dargestellt.



**Abbildung 9: Busbahnhof mit Mittelbussteig nach Norden abgerückt**

<sup>4</sup> Erfordert in der Leiningerstraße Freigabe des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße

Durch ein Abrücken des Mittelbussteiges in Richtung Norden verkürzt sich die mögliche Bussteiglänge an der Nordseite des Mittelbussteigs. An den beiden Haltepositionen ist lediglich ein unabhängiges Abfahren von zwei Standardlinienbussen möglich. Dies reduziert die betriebliche Flexibilität innerhalb des Busbahnhofs erheblich. Der entfallende Parkplatz an der Philipp-Fauth-Straße wird südlich des Busbahnhofs neu errichtet. Die entfallenden Stellplätze werden vollständig kompensiert. Es wird jedoch kein zusätzliches Angebot generiert. Lediglich bei einer Verlegung des Kiosks auf die Nordseite des Busbahnhofs werden zusätzliche Flächen, z. B. für K+R und Radabstellanlagen verfügbar.

Ein Abrücken des Mittelbussteigs in Richtung Norden bietet somit keine Vorteile gegenüber einer Realisierung am bestehenden Standort des Busbahnhofs und wird daher nicht weiter verfolgt.

## 5 Beispielhafte Ausarbeitung im Lageplan

Die Vorzugslösungen der in **Abschnitt 4** entwickelten alternativen Planungsansätze werden zusammengeführt und in einem Lageplan dargestellt. Dieser Lageplan ist in **Plan 1** dargestellt und beschrieben. Nachfolgend werden die wesentlichen Gestaltungselemente kurz erläutert.

Im Shared-Space Bereich ist die Fahrbahnbreite auf ein erforderliches Maß von 6,00 m reduziert. Der Flächengewinn wird überwiegend zur Verbreiterung des nördlichen Seitenraums genutzt. Hier kann der Radverkehr zwischen Fußgängerzone und dem nördlich der Mannheimer Straße verlaufenden Gehweg (Rad frei) konfliktarm mit dem Fußgängerverkehr abgewickelt werden. Gleichzeitig ist aufgrund der lediglich weichen Separation zwischen Seitenraum und Fahrbahn für den Radverkehr ein Wechsel vom Seitenraum auf die Fahrbahn möglich. Somit ist ein durchgehendes Angebot für den Radverkehr auf der Haupttroute Mannheimer Straße – Philipp-Fauth-Straße vorhanden.

Die östliche Eingangssituation zum Shared-Space Bereich wird durch den Fahrbahnversatz und eine Grünfläche verdeutlicht. Eine Fußgängerschutzanlage kann in der Grundstellung DUNKEL weiterhin an gleicher Stelle betrieben werden. So ist weiterhin für besonders schutzbedürftige Personen, z. B. Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen, eine geschützte Querung möglich.

In der Philipp-Fauth-Straße sind außerhalb des Shared-Space Bereichs beidseitig durchgehende baulich hergestellte Gehwege vorgesehen. Die Erschließung des Busbahnhofs erfolgt mittels Gehwegüberfahrten. Im Einmündungsbereich der Leiningerstraße ist eine Querungshilfe zur besseren Überquerbarkeit der Philipp-Fauth-Straße vorgesehen. Diese dient gleichzeitig als verkehrsberuhigendes Element im Vorfeld des folgenden Shared-Space Bereichs.

## 6 Zusammenfassung Fazit

Die Stadt Bad Dürkheim möchte für das Bahnhofsumfeld verkehrliche und gestalterische Verbesserungen erreichen. Es geht hierbei um eine Überplanung der Mannheimer Straße mit der Einmündung der Kurgartenstraße, die Philipp-Fauth-Straße sowie den Bushaltestellenbereich am Bahnhof. Im Bereich der Straßenflächen soll ein verträglicheres Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer erreicht werden und dabei Sicherheit und Aufenthaltsqualität verbessert werden. Dabei soll auch über Shared Space-Ansätze nachgedacht werden.

Im Rahmen der Bestandsanalyse werden die städtebauliche und verkehrliche Situation analysiert. Die Straßenräume werden von den Flächen des Kfz-Verkehrs dominiert. Im Fuß- und Radverkehr führen die geringen verbliebenen Flächen im Seitenraum zu Konflikten. Sichere Querungsmöglichkeiten sind nur in geringem Umfang vorhanden und entsprechen nicht dem tatsächlichen Bedarf. Der Busbahnhof weist in seinem heutigen Zustand sowohl betriebliche Mängel als auch Schwächen hinsichtlich Barrierefreiheit und Orientierung auf.

Zur Entwicklung eines Gesamtkonzepts werden zunächst für einzelne Teilbereiche alternative Planungsansätze entwickelt. Es zeigt sich, dass in der Mannheimer Straße eine Umgestaltung nach dem Shared-Space-Gedanken die zuvor definierten Planungsziele erreicht werden können. Abweichend vom Mobilitätskonzept wird empfohlen den Shared-Space Bereich erst nach der Einmündung Kurgartenstraße beginnt.

Für den Busbahnhof wird ein Mittelbussteig auf der Fläche des bestehenden Busbahnhofs empfohlen. Dadurch frei werdende Flächen können für weitere Mobilitätsangebote wie Carsharing, Kiss+Ride und Radabstellanlagen genutzt werden.

## Verzeichnisse

### Abbildungen im Text:

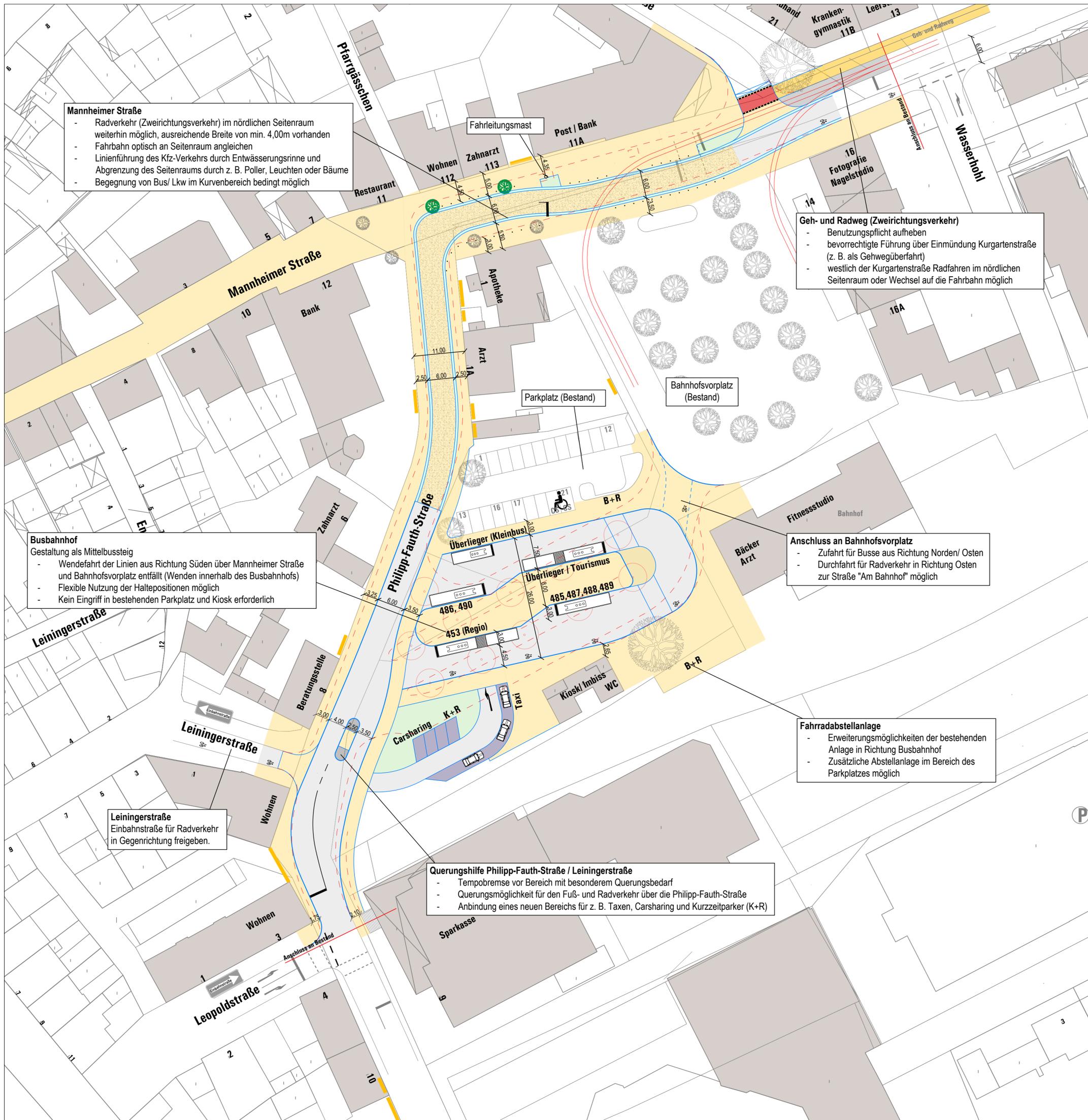
Abbildung 1: Querungsbedarf Mannheimer Straße	4
Abbildung 2: Fußgänger queren Mannheimer Straße am Eingang der FuZo	4
Abbildung 3: Fußgänger queren Philipp-Fauth Straße im Bereich des ZOB	5
Abbildung 4: Gemeinsamer Geh- und Radweg Mannheimer Straße	6
Abbildung 5: Umgestaltungsbereich Shared-Space, Vorschlag aus MoKo	9
Abbildung 6: Minikreisverkehr als Übergangselement zum Shared-Space	11
Abbildung 7: Fahrbahnversatz als Übergangselement zum Shared Space	12
Abbildung 8: Busbahnhof mit Mittelbussteig am bestehenden Standort	13
Abbildung 9: Busbahnhof mit Mittelbussteig nach Norden abgerückt	14

### Tabellen im Text:

Tabelle 1: Abgleich Einsatzgrenzen Shared-Space-Gedanken	10
--	----

### Plandarstellungen als Anhang:

Plan 1	Lageplan
--------	----------



**Mannheimer Straße**

- Radverkehr (Zweirichtungsverkehr) im nördlichen Seitenraum weiterhin möglich, ausreichende Breite von min. 4,00m vorhanden
- Fahrbahn optisch an Seitenraum angleichen
- Linienführung des Kfz-Verkehrs durch Entwässerungsrinne und Abgrenzung des Seitenraums durch z. B. Poller, Leuchten oder Bäume
- Begegnung von Bus/ Lkw im Kurvenbereich bedingt möglich

**Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr)**

- Benutzungspflicht aufheben
- bevorrechtigte Führung über Einmündung Kurgartenstraße (z. B. als Gehwegüberfahrt)
- westlich der Kurgartenstraße Radfahren im nördlichen Seitenraum oder Wechsel auf die Fahrbahn möglich

**Busbahnhof**

Gestaltung als Mittelbussteig

- Wendefahrt der Linien aus Richtung Süden über Mannheimer Straße und Bahnhofsvorplatz entfällt (Wenden innerhalb des Busbahnhofs)
- Flexible Nutzung der Haltepositionen möglich
- Kein Eingriff in bestehenden Parkplatz und Kiosk erforderlich

**Anschluss an Bahnhofsvorplatz**

- Zufahrt für Busse aus Richtung Norden/ Osten
- Durchfahrt für Radverkehr in Richtung Osten zur Straße "Am Bahnhof" möglich

**Leiningerstraße**

Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben.

**Querungshilfe Philipp-Fauth-Straße / Leiningerstraße**

- Tempobremse vor Bereich mit besonderem Querungsbedarf
- Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr über die Philipp-Fauth-Straße
- Anbindung eines neuen Bereichs für z. B. Taxen, Carsharing und Kurzzeitparker (K+R)

**Fahrradabstellanlage**

- Erweiterungsmöglichkeiten der bestehenden Anlage in Richtung Busbahnhof
- Zusätzliche Abstellanlage im Bereich des Parkplatzes möglich

- Legende**
- Gehweg
  - Geh- und Radweg
  - Fläche Parken
  - Fahrbahn Asphalt
  - Fahrbahn Pflaster (Bereich mit besonderem Querungsbedarf)
  - Fläche Grün
  - Bordsteinkante (Bestand)
  - Bordsteinkante (Planung)
  - Straßenbahn
  - Baum (Bestand)
  - Baum (Planung)
  - Baum (entfällt)

Hinweis Plangrundlage:  
Kataster Stadt Bad Dürkheim  
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im Dezimeter-Bereich sind möglich.

