



**Verkehrsuntersuchung
Weinbergstraße**

Nackenheim

Verkehrsuntersuchung Weinbergstraße

Nackenheim

03. Juni 2022

Auftraggeber

Firmengruppe Richter - Projektentwicklung
Ansprechpartner:
Dipl.-Ing. Patrick A. Rößler
Kupferbergterrasse 15-19
55115 Mainz

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:

Thomas Pickel, Dipl.-Ing.
Jenny Büttner, M.Eng.

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

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Bestandsanalyse straßenräumliche Situation	2
2.1	Lage, Netzbedeutung und angrenzende Nutzungen	2
2.2	Straßenraumgestaltung	3
2.3	Parkraumauslastung	9
2.4	Zwischenfazit	10
3	Zielsetzung	12
4	Konzeption	13
4.1	Rahmenbedingungen	13
4.2	Bausteine für das Maßnahmenkonzept	13
4.2.1	Verkehrsrechtliche Anordnungen	13
4.2.2	Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs	15
4.2.3	Gestaltungselemente	17
4.3	Konzeptplan	25
5	ÖPNV-Anbindung	26
5.1	Bestand	26
5.2	Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV	28
5.2.1	Zusätzliche Haltestelle am B-Plangebiet	28
5.2.2	Alternative Förderung ÖPNV	29
	Verzeichnisse	31

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Die Firmengruppe Richter – Projektentwicklung plant auf dem Gelände der ehemaligen Kapselabrik in Nackenheim eine städtebauliche Entwicklung mit den Nutzungen Wohnen, Kultur und Arbeiten. Hierzu wird aktuell ein Bebauungsplan aufgestellt. Begleitend dazu wurde von der R+T Verkehrsplanung GmbH ein Verkehrsgutachten erstellt. Dabei wurde nachgewiesen, dass das zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen, welches durch die im B-Plan-Gebiet zulässigen Nutzungen erzeugt wird, im umliegenden Straßennetz leistungsfähig und verträglich abgewickelt werden kann.

Der größte Anteil des Kfz-Verkehrsaufkommens des B-Plan-Gebietes wird zukünftig über die Weinbergstraße abgewickelt. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde dargestellt, dass das zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen in Hinblick auf den Verkehrsablauf und auf die Verträglichkeit zwar grundsätzlich über die Weinbergstraße abgewickelt werden kann.

Mit dem vorliegenden Gutachten wird zusätzlich die Straßenraumgestaltung der Weinbergstraße hinsichtlich der Abwicklung des zusätzlichen Verkehrs überprüft. Außerdem wird untersucht, ob die Verkehrssituation in der Weinbergstraße durch geeignete Maßnahmen verbessert werden kann.

Darüber hinaus stellt das Gutachten dar, inwieweit die Führung von Linienbussen durch die Weingartenstraße möglich bzw. aus verkehrlicher Sicht sinnvoll ist, um die zukünftigen Nutzungen auf dem Gelände der ehemaligen Kapselabrik besser an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anzubinden. Es werden zudem anderweitige Vorschläge unterbreitet, um die ÖPNV-Anbindung zu verbessern.

Vorgehensweise

Die Verkehrsuntersuchung gliedert sich in folgende Schritte:

- Analyse der Bestandssituation und Erstellung eines Bestandsplans
- Ermittlung der Parkraumauslastung
- Parkraumbilanz
- Darstellung von schematischen Lösungsansätzen
- Erstellung eines Konzeptplans
- ÖPNV-Anbindung / Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

2 Bestandsanalyse straßenräumliche Situation

2.1 Lage, Netzbedeutung und angrenzende Nutzungen

Die Weinbergstraße befindet sich im Süden der Gemeinde Nackenheim zwischen der K34 (Langgasse / Lörzweiler Straße) und der Königsberger Straße bzw. der ehemaligen Kapsel­fabrik (siehe **Abbildung 1**). Sie ist ca. 500 Meter lang und weist einen leicht geschwungenen Verlauf auf.

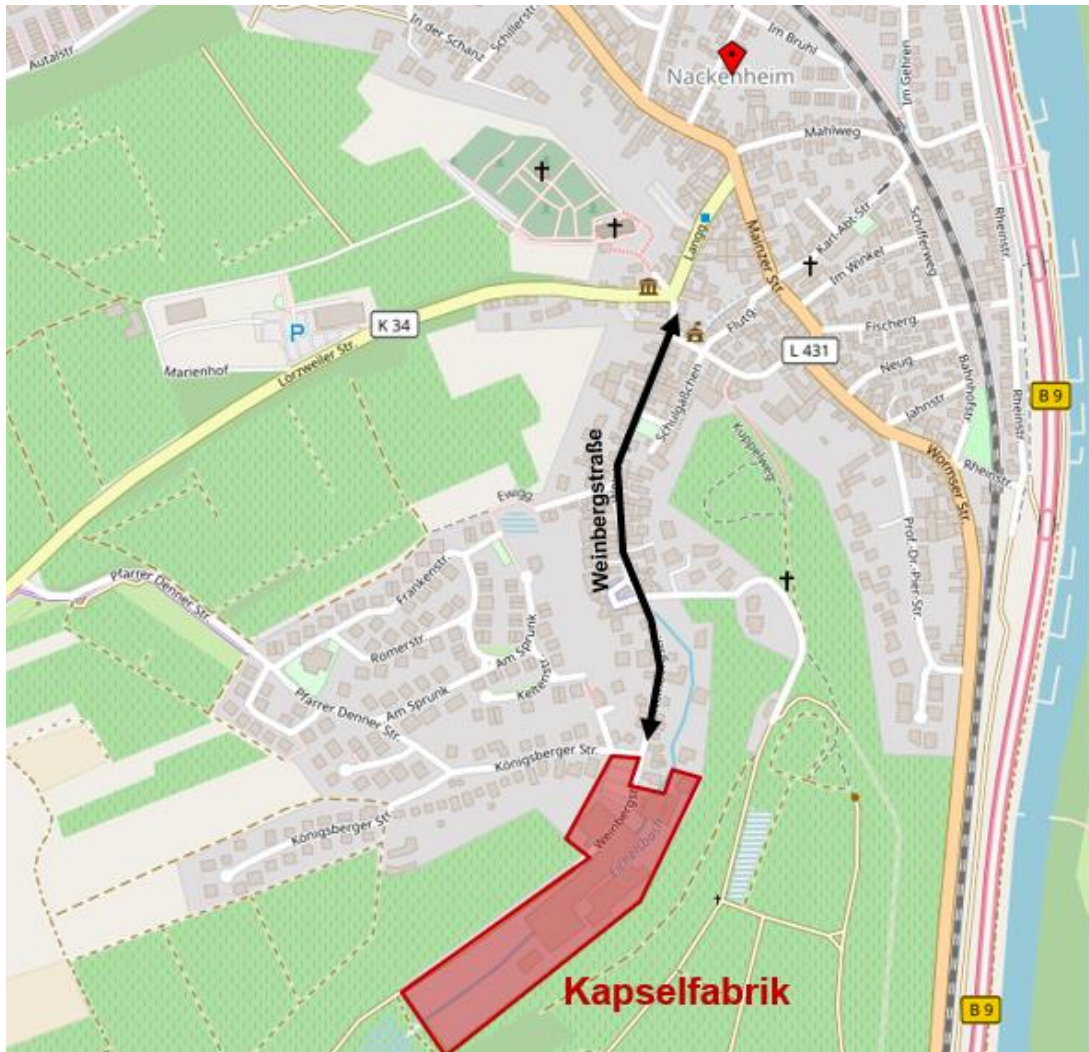


Abbildung 1: Lage der Weinbergstraße in der Gemeinde Nackenheim

Die Weinbergstraße stellt die Hau­pterschließung für das umliegende Quartier dar. Nördlich der Adam-Winkler-Straße ist die Weinbergstraße durch die typische „Haus-und-Hof-Bauweise“ geprägt. Vorherrschende Nutzung ist dabei das Wohnen.

Darüber hinaus bestehen in der Weinbergstraße auch noch mehrere Weingüter / Weinkellereien, einzelne gewerbliche Nutzungen sowie ein Spielplatz. Im

Bereich des Carl-Zuckmayer-Platzes befindet sich das Nackenheimer Rathaus, die Pfarrgemeinde St. Gereon sowie eine Gaststätte und eine weitere gewerbliche Nutzung.

Die Weinbergstraße ist durchgängig als Tempo 30-Zone ausgewiesen. An den Knotenpunkten gilt dementsprechend jeweils die Regelung „rechts-vor-links“. Der nördliche Anschlussknotenpunkt Weinbergstr. / Lörzweiler Str. ist vorfahrts geregelt, mit der Lörzweiler Straße als übergeordnete Achse. Im Süden ist die Weinbergstraße an die Königsberger Straße mit „rechts-vor-links“ angeschlossen.

Aufgrund der angrenzenden Wohnnutzung sowie ihrer Dimensionierung ist die Weinbergstraße in die Kategorie „Wohnstraße“ einzustufen. Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) wird für diesen Straßentyp eine Kfz-Verkehrsmenge von bis zu 400 Kfz pro Stunde als noch verträglich erachtet. Im Bestand wurden in der am stärksten frequentierten Stunde (nachmittägliche Spitzenstunde) rund 140 Kfz gezählt. Durch die Entwicklung der ehemaligen Kapselwerkfabrik ist eine Verkehrszunahme um ca. 50% auf über 200 Kfz in der nachmittäglichen Spitzenstunde zu erwarten. Damit ist das Kfz-Verkehrsaufkommen zwar immer noch merklich von dem in der Fachliteratur genannten Orientierungswert entfernt. Angesichts des engen Straßenraums sollten jedoch auf bei diesen Verkehrsmengen Maßnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit und ggf. des Verkehrsablaufs geprüft werden.

2.2 Straßenraumgestaltung

Die Weinbergstraße weist im gesamten Straßenverlauf eine einheitliche Gestaltung auf. Sie ist gepflastert und über ihre komplette Länge niveaugleich ausgebaut. Über (nahezu) den gesamten Straßenverlauf unterteilen beidseitige dunkelgraue Pflasterrinnen den Straßenraum in einen Fahrbereich sowie Seitenbereiche.

Der Fahrbereich weist durchgängig eine Breite von 4,50 Meter auf. Er ist somit grundsätzlich für den Begegnungsfall Pkw / Pkw ausreichend dimensioniert. Teilweise wird die nutzbare Breite des Fahrbereichs jedoch auch durch parkende Kraftfahrzeuge eingeengt.

Die Seitenbereiche werden vorrangig zum Parken von Kraftfahrzeugen und für den Längsverkehr von Fußgängern genutzt. Außerdem dienen sie den angrenzenden Gebäuden als Vorzone (insb. im Bereich der Gebäudeeingänge). Die Seitenbereiche variieren dabei in ihrer Breite zwischen weniger als 0,5 Meter bis zu ca. 3,00 Meter. Vereinzelt verringern Einbauten (Verteilerkästen, Verkaufsautomaten, etc.) bzw. Begrünung die nutzbare Breite der Seitenbereiche. Das Schema der Straßenraumaufteilung ist in **Abbildung 2** dargestellt.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Seitenbereiche vorwiegend durch parkende Kfz beansprucht werden, sofern eine dafür ausreichende Breite vorhanden ist und dadurch keine Grundstückszufahrt versperrt wird. Eine konkrete Zuordnung der Seitenbereiche ist nicht gegeben.

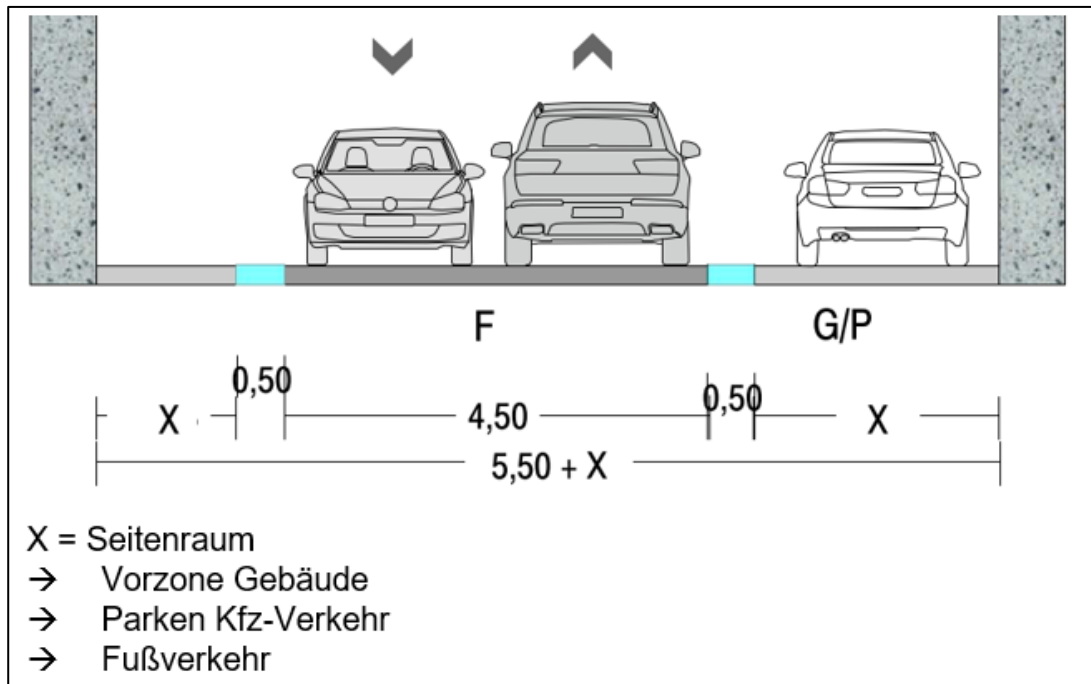


Abbildung 2: Schema der Straßenraumaufteilung der Weinbergstraße

Im Verlauf der Weinbergstraße variiert die Gesamtbreite des Straßenraums in etwa zwischen 7 bis 11 Meter. Generell ist im Bestand, bis auf eine Bank an der Kreuzung zur Adam-Winkler-Straße, kein Mobiliar (z.B. Sitzgelegenheiten, Anlehnbügel zum Abstellen von Fahrrädern, ...) vorzufinden. Auch Begrünung ist nur geringfügig im Straßenraum vorhanden.

An den engeren Stellen im Straßenverlauf wird das Parken durch Haltverbote unterbunden. Die bestehenden Haltverbote sind in **Abbildung 3** dargestellt.

Es bestehen in der Weinbergstraße keine zusätzlichen baulichen geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen – auf Höhe der Adam-Winkler-Straße ist derzeit jedoch ein Dialog-Display mit Geschwindigkeitsanzeige installiert. Auf Höhe des Carl-Zuckmayer-Platzes wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern für die Einhaltung von Tempo 10 appelliert – wobei das entsprechende Hinweisschild vergleichsweise unauffällig ist.

Die Weinbergstraße lässt sich durch die einmündenden Straßen in verschiedene Abschnitte einteilen (vgl. **Abbildung 3**). Darüber hinaus bestehen mit dem Anfangs- und Endpunkt, dem Carl-Zuckmayer-Platz sowie den

Bereichen vor dem Spielplatz und dem Weingut südlich der Adam-Winkler-Straße einige markante Punkte.

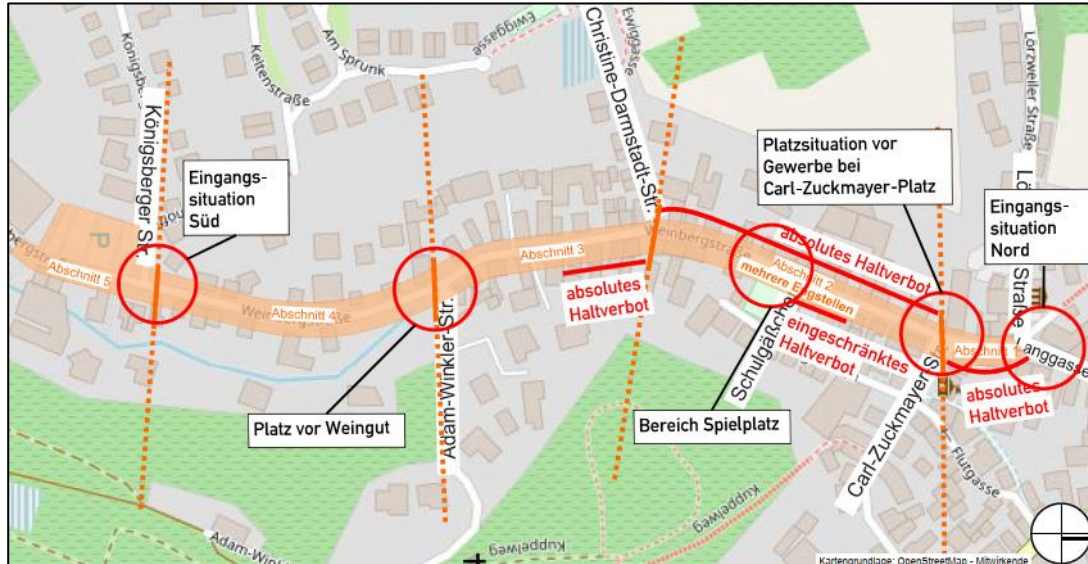


Abbildung 3: Einteilung der Weinbergstraße in verschiedene Abschnitte bzw. markante Punkte

Die einzelnen Abschnitte bzw. markanten Punkte werden nachfolgend kurz beschrieben und teils mit Fotos dargelegt. Eine detaillierte Dokumentation des Bestandes kann **Plan 1** bis **Plan 4** bzw. der vermaßten Querschnitten **Plan 5** bis **Plan 11** entnommen werden.

Eingangssituation Nord und Abschnitt 1 (nördl. Carl-Zuckmayer-Platz)

Die Zufahrt von der K34 (Lörzweiler Straße / Langgasse) in die Weinbergstraße wird durch einen berankten Torbogen markiert (siehe **Abbildung 4**).



Abbildung 4: Eingangssituation Nord und Abschnitt 1 (nördl. Carl-Zuckmayer-Platz)

Damit ist grundsätzlich eine gut wahrnehmbare Eingangssituation gestaltet – vor allem wenn die Begrünung des Bogens einen freundlichen Charakter vermittelt.

Etwas ungünstig wirkt sich aus, dass der Pflasterbelag der Weinbergstraße nicht ganz bis zur K34 vorgezogen ist. Auch ist die Beschilderung der Tempo 30-Zone relativ weit in Richtung des Carl-Zuckmayer-Platzes zurückgesetzt, so dass sie beim Einfahren in die Weinbergstraße nicht direkt wahrnehmbar ist.

Zwischen der K34 und dem Carl-Zuckmayer-Platz sind auf der Westseite noch zwei Parkstände angeordnet. Abweichend vom restlichen Straßenverlauf ist in diesem Abschnitt auf der Westseite noch keine Rinne vorhanden (siehe **Plan 1** und **Plan 6**). Diese beginnt erst südlich des Carl-Zuckmayer-Platzes.

Carl-Zuckmayer-Platz

Im Bereich des Carl-Zuckmayer-Platzes befindet sich das Nackenheimer Rathaus sowie einige weitere öffentliche Nutzungen. Außerdem befindet sich dort entlang der Weinbergstraße ein Aushangkasten der Gemeinde (siehe **Abbildung 5**).

Durch die Platzsituation öffnet sich der Straßenraum der Weinbergstraße zum Carl-Zuckmayer-Platz hin, wobei in der Weinbergstraße keine gestalterische Reaktion erfolgt. Der Platz selbst wird durch zwei Bäume sowie durch mehrere Pflanzkübel gestaltet. Verkehrsrechtlich ist er als Halteverbotszone ausgewiesen. Mehrere Kfz-Parkstände sind ausgewiesen und es sind 3 Radabstellplätze östlich des Rathauses verortet.



Abbildung 5: Carl-Zuckmayer-Platz

Abschnitt 2 (Carl-Zuckmayer-Platz bis Christine Darmstadt-Straße)

In diesem Abschnitt befindet sich – insbesondere nördlich des Schulgässchen – diverse Weingüter / Weinkellereien (siehe **Plan 1** und **Plan 2**).

Südlich des Carl-Zuckmayer-Platzes ist der Straßenraum der Weinbergstraße sehr schmal. Der enge Straßencharakter wird in diesem Abschnitt durch die geschlossene Bebauung verstärkt. Zum Teil steht zwischen den Gebäudekanten nur eine Breite von knapp unter 7 Meter zur Verfügung (siehe **Plan 7**).

Demzufolge ist auf Westseite ein durchgängiges Halteverbot angeordnet. Für Fußgänger ist diese Seite jedoch trotzdem nur eingeschränkt nutzbar, da der von der Pflasterrinne abgeteilte Seitenraum teilweise nur eine Breite von weniger als 0,5 Meter aufweist (siehe **Plan 8**).

Im schmalsten Bereich nördlich des Schulgässchen besteht zudem ein Halteverbot auch auf der Ostseite (siehe **Abbildung 6**).



Abbildung 6: Abschnitt 2 (Carl-Zuckmayer-Platz bis Christine Darmstadt-Straße)

Eine besondere Situation ergibt sich südlich des Schulgässchen. Durch den direkt an die Weinbergstraße angrenzenden Spielplatz ist der Straßenraum hier auf Ostseite „geöffnet“. Im Bereich des Spielplatzes steht der einzige große Baum im Verlauf der Weinbergstraße.

Abschnitt 3 (Christine Darmstadt-Straße bis Adam-Winkler-Straße)

In diesem Abschnitt wird der Straßenraum nach Süden hin breiter (bis zu 11 Meter), vgl. **Plan 3** und **Plan 9**. Dementsprechend wird auf der südlichen Hälfte dieses Abschnittes in der Regel beidseitig geparkt. Dadurch wird der Straßenraum hier sehr durch den ruhenden Kfz-Verkehr dominiert und Fußgänger müssen im Längsverkehr die über einen relativ langen Abschnitt den Fahrbereich nutzen. Hinzu kommt, dass aufgrund der parkenden Fahrzeuge auf der Ostseite die Kurve nördlich der Adam-Winkler-Straße schlecht einzu-sehen ist (siehe **Abbildung 7**).



Abbildung 7: Abschnitt 3 (Christine Darmstadt-Straße bis Adam-Winkler-Straße)

Abschnitt 4 (Adam-Winkler-Straße bis Königsberger Straße)

In diesem Abschnitt ändert sich ein wenig der Charakter der angrenzenden Bebauung. Diese wird offener und weicht auch teilweise etwas zurück. Direkt südlich der Adam-Winkler-Straße befindet sich auf der Ostseite ein Weingut, das von einer ca. 2 Meter hohen Mauer umgeben ist (vgl. **Plan 3** und **Plan 4**).

Der Straßenraum weist hier durchgängig eine Breite von ca. 10 Meter auf (siehe **Plan 10**). In der Regel wird beidseitig geparkt. Aufgrund der etwas aufgelockerten Bebauung wird der Querschnitt weniger beengt empfunden und die Geschwindigkeiten der Kfz sind daher hier höher.



Abbildung 8: Abschnitt 4 (Adam-Winkler-Straße bis Königsberger Straße)

Von Süden kommend ist an der Einmündung der Königsberger Straße keine Eingangssituation – analog der Torwirkung an der nördlichen Zufahrt zur Weinbergstraße – gestaltet (vgl. **Abbildung 8**). Dadurch könnten eine verkehrsberuhigende Wirkung und gegebenenfalls ein Lenkungseffekt (Verlagerung von Kfz-Fahrten auf die Königsberger Straße) erreicht werden. Bei der Zufahrt von Süden wird durch ein Hinweisschild auf die gültige Tempo 30-Zone verwiesen, dieses ist jedoch eher unauffällig.

Abschnitt 5 (südl. Königsberger Straße)

Bis zur Zufahrt zur ehemaligen Kapsel­fabrik behält die Weinbergstraße auf diesem Abschnitt die Breite von ca. 10 Meter bei. Auf der östlichen Seite wird auch hier längs geparkt (siehe **Plan 4**).

Durch den westlich gelegenen Parkplatz (vgl. **Abbildung 9**) weitet sich der Straßenraum auf (vgl. **Plan 11**). Der Parkplatz ist in drei Teile aufgeteilt. Der nördliche Teil des Parkplatzes ist öffentlich als Wanderparkplatz ausgewiesen und bietet eine Fläche für etwa 16 Pkw-Park­stände. Die beiden südlichen Teile sind jeweils privat und haben eine Kapazität von jeweils etwa 18 Pkw-Park­ständen.



Abbildung 9: Abschnitt 5 (südl. Königsberger Straße)

2.3 Parkraumauslastung

Wie bereits beschrieben werden die Seitenbereiche in der Weinbergstraße in hohem Maße zum Parken von Kfz genutzt. Verbesserungen für Fußgänger bzw. eine gestalterische Aufwertung des Straßenraums kann nur durch eine Umverteilung der Straßenraumnutzung zu Lasten des ruhenden Kfz-Verkehrs erreicht werden.

Auch bei der bestehenden dichten Bebauung stehen den Anliegern Kfz-Stellplätze auf ihren Privatgrundstücken zur Verfügung. Trotzdem werden Fahrzeuge häufig im öffentlichen Straßenraum abgestellt – zum Teil auch vor der (eigenen) Einfahrt. Zudem ist vereinzelt das Abstellen von Anhängern und Wohnwagen in den Seitenräumen zu beobachten.

Um eine möglichst objektive Grundlage für die zukünftige Dimensionierung der Kfz-Parkstände zu erhalten, wurde die Parkraumauslastung in der Weinbergstraße am Dienstag, den 8.2.2022 zu vier verschiedenen Tageszeiten

ermittelt.¹ Die Erhebungen fanden um 10.00 Uhr, 14.00 Uhr, 16.00 Uhr und 22.00 Uhr statt.

Die Auswertung der Parkraumerhebung erfolgte aggregiert für verschiedene definierte Bereiche, die an die oben beschriebenen Straßenabschnitte angelehnt wurden. Die Ergebnisse können im Einzelnen dem **Plan 12** entnommen werden.

Grundsätzlich zeigt sich eine sehr gleichmäßige Parkraumbelegung im gesamten Tagesverlauf. Die übliche Belegungskurve von Wohnnutzung – mit der Spitze in den Nachtstunden und einer deutlich geringeren Nachfrage tagsüber – ist in der Weinbergstraße nicht zu erkennen.

Festzustellen ist eine sehr hohe Auslastung in den Bereichen nördlich der Adam-Winkler-Straße. Hier überlagern sich eine hohe bauliche Dichte sowie die eingeschränkte Flächenverfügbarkeit in der Weinbergstraße (nur einseitiges und z.T. gar kein Parken). Daher werden hier grundsätzlich alle verfügbaren Flächen durch den ruhenden Kfz-Verkehr in Beschlag genommen.

Dagegen sind die verfügbaren Flächen südlich der Adam-Winkler-Straße in deutlich geringerem Maße belegt. Hier wird ca. ein Drittel (10.00 Uhr und 14.00 Uhr) bis ein Viertel der potenziellen Fläche nicht durch das Parken beansprucht.

Auf den drei Parkplätzen südlich der Königsberger Straße sind jeweils nur ein geringer Teil der verfügbaren Kfz-Parkstände belegt.

2.4 Zwischenfazit

Die ca. 500 Meter lange Weinbergstraße ist mit einer Breite von ca. 7 bis 11 Meter in ihrem Straßenraum ziemlich beengt. Ihre niveaugleiche Gestaltung, bei der beidseitige Pflasterrinnen den Straßenraum in einen Fahrbereich und Seitenbereiche aufteilen, ist zwar gestalterisch ansprechend, jedoch funktional nicht eindeutig. Unklar ist, ob es sich bei den Seitenräumen um Bereiche für Fußgänger oder für den ruhenden Kfz-Verkehr handelt.

Verkehrsberuhigende Elemente sind in der Weinbergstraße aktuell nicht vorhanden. Im Bestand ist auch mit einer Ausnahme keine Möblierung, die zum Aufenthalt einlädt bzw. ein kurzes Verweilen / Ausruhen ermöglicht, vorzufinden. Begrünung ist ebenfalls nur sporadisch vorhanden, Fahrradabstellmöglichkeiten fehlen gänzlich.

An einigen Stellen ist der Seitenbereich weniger als einen Meter breit, was sowohl für Fußgänger als auch für parkende Kfz wesentlich zu schmal ist.

¹ Allerdings ist anzumerken, dass die Ermittlung der „Gesamtparkraumauslastung“ im Bereich der Weinbergstraße nicht möglich ist, da die Belegung auf den privaten Flächen / Garagen nicht eingesehen werden kann.

Zudem sind dort teilweise Pflanzkübel und andere Einrichtungen, die den Seitenraum zusätzlich verengen. An Stellen, an denen der Bereich breiter ist und ein Nebeneinandergehen möglich wäre, parken Fahrzeuge. Fußgänger müssen dort in den Fahrbereich ausweichen, die dadurch de facto zur Mischverkehrsfläche wird.

Trotz der insbesondere für „schwächere“ (d.h. in ihrer Mobilität eingeschränkten) Fußgänger unbefriedigenden Situation sind in der Weinbergstraße aktuell keine gravierenden Sicherheitsprobleme ersichtlich. Das Unfallgeschehen ist unauffällig. Der Verkehrsablauf verläuft weitestgehend geordnet, Beeinträchtigungen treten nur selten auf. Zum Teil wird – insbesondere im Abschnitt südlich der Adam-Winkler-Straße – über zu schnell fahrenden Kraftfahrzeuge geklagt.

Mit der geplanten Entwicklung der Kapselabrik wird der Verkehr in der Weinbergstraße zunehmen. Dies betrifft sowohl das Aufkommen an Kraftfahrzeugen, als auch an Fußgängern und Radfahrern. Dadurch kann es vermehrt zu Konflikten kommen, denen durch ein geeignetes Maßnahmenkonzept entgegen gewirkt werden soll.

3 Zielsetzung

Mit dem Maßnahmenkonzept für die Weinbergstraße werden insbesondere die folgenden Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
 - Weitere Senkung des Geschwindigkeitsniveaus
 - ausreichend breiter, durchgängiger Bereich im Seitenraum für Fußgänger im Längsverkehr
 - Verbesserung der Sichtverhältnisse an den Einmündungen sowie in den Kurvenbereichen
- Ordnung des Straßenraumes in Bezug auf den ruhenden Verkehr
 - Markierung der Kfz-Parkstände
 - Schaffung eines Angebotes an Radabstellanlagen
- Vermeidung von Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf bzw. bei der Zufahrt zu den Grundstücken
 - Berücksichtigung bei der Ausweisung der Kfz-Parkstände
- Verkehrsberuhigung
 - ggf. Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich
 - deutliche Hinweise auf die zulässige Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit, Tempo 30, freiwillig Tempo 10) z.B. durch Piktogramme auf dem Boden
 - Gestaltung der südlichen Zufahrt zur Weinbergstraße (Eingangssituation vergleichbar mit nördlicher Zufahrt)
 - punktuelle verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Engstellen)
- Gestalterische Aufwertung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität
 - Begrünung durch Pflanzkübel
 - mobile Sitzgelegenheiten i.V.m. „Parklets“
 - stärkere Einbeziehung einzelner markanter Punkte (v.a. Carl-Zuckmayer-Platz, Bereich vor Spielplatz)
- Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln
 - Einrichtung eines „Mobilitätshubs“ auf dem Parkplatz südlich der Königsberger Straße (Car-Sharing, Fahrradboxen, Lademöglichkeit, Lastenradverleih, Paketstation, ...)
 - Angebot mehrerer Anlehnbügel zum Abstellen von Fahrrädern (an Stelle eines Pkw-Stellplatzes)

4 Konzeption

4.1 Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen für das Maßnahmenkonzept Weinbergstraße wurden mit Gemeinde Nackenheim abgestimmt:

- **Bestandsnahe Planung**
Der bestehende Pflasterbelag ist gestalterisch ansprechend und grundsätzlich in einem guten Zustand. Er soll daher erhalten bleiben. Angestrebt wird somit – auch unter Kostengesichtspunkten – keine generelle Umgestaltung, sondern eher einzelne Akzente zur Verbesserung der Verkehrssituation und Aufwertung der Gestaltung.
- **Dimensionierung des Parkraumangebotes**
Um Spielraum für Gestaltungsmaßnahmen zu haben, müssen Parkstände für den Kfz-Verkehr entfallen. Dies kann in moderatem Umfang erfolgen, wobei die Ergebnisse der Parkraumuntersuchung berücksichtigt werden sollen. Dies bedeutet, dass Parkstände eher im Abschnitt südlich der Adam-Winkler-Straße entbehrlich sind. Um das Parkraumangebot zu regeln, sollen Parkstände zukünftig markiert werden.
- **Verkehrsberuhigung / Engstellen**
Der Einsatz von punktuellen Engstellen ist grundsätzlich denkbar – sollte jedoch nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs in der Weinbergstraße führen. Die Straße muss weiterhin auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar bleiben.
- **Verkehrssicherheit**
Der Verkehrssicherheit, insbesondere auch von Fußgängern, soll eine hohe Priorität eingeräumt werden.
- **Möblierung / Begrünung**
Ein Aufbrechen des Pflasters zugunsten von Pflanzbeeten soll vermieden werden. Begrünung soll mit Hilfe von Pflanzkübeln / Parklets erfolgen. Möblierungselemente sollten nach Möglichkeit mobil sein, damit sie z.B. beim Weinfest zugunsten von Ständen entfernt werden können.

4.2 Bausteine für das Maßnahmenkonzept

4.2.1 Verkehrsrechtliche Anordnungen

Verkehrsberuhigter Bereich

Der niveaugleiche Ausbau der Weinbergstraße sowie die schmalen bzw. zugedachten Seitenräume führen im Bestand bereits dazu, dass die Weinbergstraße zur Mischverkehrsfläche wird.

In mit Zeichen 325 StVO ausgewiesenen Verkehrsberuhigten Bereichen darf nur in gekennzeichneten Flächen geparkt werden. Dadurch ist eine strukturierte und eindeutige Kennzeichnung des ruhenden Verkehrs möglich. Engstellen können vermieden bzw. in der Länge begrenzt werden, sodass ausreichend Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Fußgänger erhalten außerdem mehr Rechte. Sie dürfen die Straße in ganzer Breite nutzen, Spielen ist erlaubt. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit werden Kfz und Fußgänger miteinander verträglicher. Außerdem kann es zu einer Verkehrsentlastung durch Verkehrsverlagerung in die Pfarrer-Denner-Straße bzw. Königsberger Straße kommen, in der eine höhere Verkehrsbelastung unproblematisch ist.

Gegen einen Verkehrsberuhigten Bereich spricht die Länge der Weinbergstraße von ca. 500 m. Die Schrittgeschwindigkeit führt hier zu spürbaren Fahrzeitverlusten und damit vermutlich zu Akzeptanzproblemen.

Statt über die gesamte Länge ist auch denkbar, dass nur ein Teil der Weinbergstraße als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen wird. Verschiedene Varianten können **Plan 13** entnommen werden.

Es wird empfohlen, zunächst auf die Ausweisung als Verkehrsberuhigten Bereich zu verzichten. Gegebenenfalls kann diese Maßnahme noch nachträglich angeordnet werden. Aufgrund der niveaugleichen Gestaltung wäre dann (sofern eine Markierung der Parkstände umgesetzt wurde) nur noch die entsprechende Beschilderung (Zeichen 325 StVO) erforderlich. Als sinnvoll würde eine Ausdehnung von der K34 bis zur Adam-Winkler-Straße erachtet.

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Ein Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ist laut Straßenverkehrsordnung eine Tempozone mit einer Höchstgeschwindigkeit von weniger als 30 km/h. Er wird in „zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion“ empfohlen und findet überwiegend als Tempo-20-Zone Anwendung. Durch die straßenverkehrsrechtliche Zugehörigkeit zur Tempo-30-Zone gelten deren rechtliche Rahmenbedingungen und Richtlinien sowie Gestaltungsmöglichkeiten.

Der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich kann demnach sozusagen als Bindeglied zwischen einer Tempo-30-Zone und einem Verkehrsberuhigten Bereich betrachtet werden und könnte somit ein geeignetes Instrument zur Verkehrsberuhigung darstellen.

Allerdings ist zu hinterfragen, ob die Voraussetzungen für die Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (insbesondere hohes Fußgängeraufkommen, angrenzende Geschäftsnutzungen) formal erfüllt sind.

Anliegerbeschränkung

Eine weitere Option stellt die Beschränkung auf Anliegerverkehr zwischen Königsberger Straße und Langgasse dar. Dies kann verkehrsrechtlich durch StVO Zeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ mit dem Zusatz „Anlieger und Radverkehr frei“ oder durch StVO Zeichen 239 „Sonderweg Fußgänger/Radfahrer“ mit dem Zusatz „Anlieger frei“ erfolgen.

Durch die Beschränkung auf Anlieger wird der gesamte Kfz-Verkehr der Kapselfabrik über die Pfarrer-Denner-Straße und Königsberger Straße geleitet. Dadurch wird eine Verkehrszunahme in Weinbergstraße vermieden oder zumindest verringert. Die höhere Verkehrsbelastung in der Königsberger Straße ist unproblematisch, da dort Gehwege separiert sind und auf den Gehwegen nicht geparkt wird.

Problematisch bei der Anliegerbeschränkung ist die Durchsetzung der Regelung. Dazu ist eine regelmäßige Kontrolle erforderlich.

4.2.2 Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs

In der Weinbergstraße sollte der ruhende Kfz-Verkehr geordnet werden. Dazu sollten – unabhängig von der Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereichs (vgl. Kap. 4.2.1) – die Parkstände markiert werden und das Parken nur in den gekennzeichneten Bereichen zugelassen werden.



Abbildung 10: Mögliche Beschilderung der markierten Parkstände

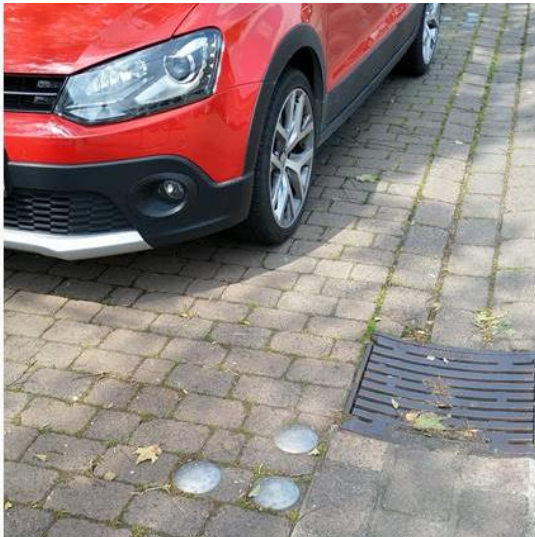
Die Weinbergstraße kann dazu als eingeschränkte Haltverbotszone (Verkehrszeichen 290.1 StVO) mit dem Zusatzzeichen 1053-30 StVO „Parken auf gekennzeichneten Flächen frei“ ausgewiesen werden (vgl. **Abbildung 10**;

links). Eine entsprechende Regelung gilt bereits am Carl-Zuckmayer-Platz. Diese kann auf die gesamte Weinbergstraße ausgeweitet werden. Eine Folge der Ausweitung der eingeschränkten Haltverbotszone wäre, dass abschnittsweise bestehende Haltverbote entfallen würde.

Alternativ könnten die markierten Parkstände mit dem Zeichen 314 StVO und dem Zusatzzeichen 1053-30 jeweils zu Beginn eines Straßenabschnittes ausgewiesen werden (siehe **Abbildung 10**; rechts).

Um Spielraum für gestalterische Maßnahmen zu gewinnen, sollte das Angebot an Parkständen in der Weinbergstraße maßvoll eingeschränkt werden:

- Im Bereich nördlich der Adam-Winkler-Straße ist im Bestand eine hohe Parkraumauslastung festzustellen. Hier wird empfohlen, nur einzelne Parkstände zugunsten von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Begrünung oder Fahrradabstellplätzen umzuwandeln.
- Südlich der Adam-Winkler-Straße wird im Bestand überwiegend auf beiden Straßenseiten geparkt. Hier wird empfohlen, das Parken nur noch auf einer Seite zuzulassen, sodass durchgehend auf der anderen Straßenseite gegangen werden kann und Fußgänger nicht mehr bzw. nur in schmalen Bereichen (bei Fußgängerbegegnung oder Fußgängergruppen) in den Fahrbereich ausweichen müssen. Diese Lösung ist insbesondere für schutzbedürftige Fußgänger von großem Vorteil. Außerdem bringt sie Verbesserungen für den fließenden Kfz-Verkehr, da Engstellen vermieden werden.



Für die Kennzeichnung der Parkstände werden Markierungsnägel empfohlen. Zum einen ist damit eine dauerhafte Kennzeichnung der Parkstände gewährleistet (kein Abblättern der Farbe auf dem Pflaster). Zum anderen fügen sie sich gestalterisch besser in das Straßenbild ein. Grundsätzlich sollten nur die äußeren Ecken der Parkstände markiert werden – dazu ist das Aufbringen von drei Nägeln ausreichend (vgl. nebenstehende **Abbildung 11**).

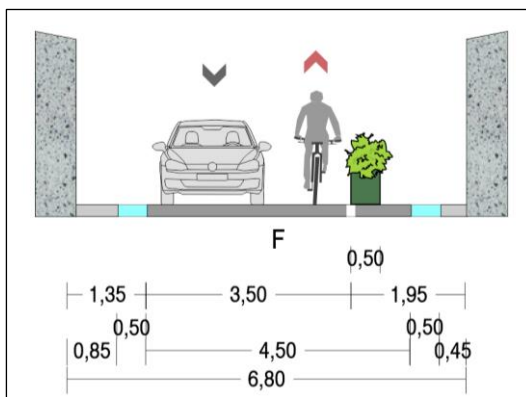
Abbildung 11: Gestaltungsvorschlag zum Markieren der Parkstände

4.2.3 Gestaltungselemente

Nachfolgend werden verschiedene Gestaltungselemente vorgestellt, die geeignet sind, die gesetzten Ziele in der Weinbergstraße zu erreichen und die Verkehrssituation zu verbessern. Mit diesen Gestaltungselementen steht somit ein Baukasten zur Verfügung, mit dem der anschließende Konzeptplan (vgl. **Kap. 4.3**) gestaltet wird.

Engstellen

Eine Geschwindigkeitsdämpfung und Beruhigung des Verkehrs kann durch Engstellen erreicht werden.



Dabei kann der Querschnitt in der Weinbergstraße punktuell oder über einen kurzen Abschnitt auf eine Breite von 3,50 Meter eingeschränkt werden (vgl. **Abbildung 12**). Damit ist die Begegnung Pkw / Rad noch möglich. Für die Begegnung zweier Pkw reicht dieser Querschnitt nicht aus, so dass eines der beiden Fahrzeuge warten muss, bis das andere die Engstelle passiert hat.

Abbildung 12: mögliche Gestaltung einer Engstelle

Ohne bauliche Maßnahmen kann eine Engstelle mit Hilfe von Pflanzkübeln gestaltet werden. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass zwischen den Pflanzkübeln und der Straßenraumbegrenzung / Häuserwand noch mindestens 1,10 Meter Fläche zur Verfügung stehen, so dass Fußgänger und Rollstuhlfahrer im Seitenraum uneingeschränkt passieren können.

Zusätzlich kann durch die Begrünung eine Aufwertung des Straßenraums erreicht werden.

Es ist darauf zu achten, dass durch die Engstellen keine neuen Gefahrenpunkte geschaffen werden. Von der Rechtsprechung werden Pflanzkübel, die in den Fahrbereich hineinragen, außerhalb von Verkehrsberuhigten Bereichen (in denen Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben ist) mitunter als Hindernisse eingestuft. Das Aufstellen außerhalb von verkehrsberuhigten Bereichen ist daher sorgsam abzuwägen.

Damit sie auch bei Dunkelheit gut sichtbar sind, sollten an Pflanzkübeln (oder anderen Elementen, die an Engstellen in den Fahrbereich ragen, rot-weiße Leitbaken (Zeichen 605 StVO) angebracht werden, die jeweils in Fahrtrichtung gut erkennbar sind. Sofern es die Verkehrssicherheit erfordert, sind

zusätzliche Leitmarkierungen / Sperrflächen auf dem Boden aufzubringen (vgl. **Abbildung 13**).



Abbildung 13: Pflanzkübel mit Leitbake zur besseren Sichtbarkeit

Aufpflasterungen / Schwellen

Ein weiteres Element zur punktuellen Geschwindigkeitsdämpfung stellen Aufpflasterungen sowie Schwellen dar.

Dabei unterscheiden sich Aufpflasterungen sowie Schwellen verkehrsrechtlich: Aufpflasterungen gelten als straßenbautechnische Maßnahmen. Sie liegen in der Verantwortung des Straßenbaulastträgers und stellen im Gegensatz zu Schwellen – juristisch betrachtet – keine Hindernisse dar. Schwellen dagegen gelten nach vorherrschender Meinung außerhalb von Verkehrsberuhigten Bereichen als verkehrsfremde Sachen und somit als Hindernisse. Demnach wären Schwellen außerhalb von Verkehrsberuhigten Bereichen kritisch zu betrachten. Rein formal wären sie nach dieser Definition dort nicht erlaubt.

Für eine nachträgliche kostengünstige Umsetzung kommen beispielsweise die sogenannten „Berliner Kissen“ und „Kölner Teller“ in Betracht (siehe **Abbildung 14**).



Abbildung 14: Beispiele für Berliner Kissen (links) und Kölner Teller (rechts)²

Sowohl Aufpflasterungen, als auch Schwellen sollten so gestaltet sein, dass an beiden Fahrbahnändern Durchfahrtsmöglichkeiten für Radfahrer vorgesehen werden sollten.

Piktogramme

Neben baulichen Maßnahmen kann auch durch Piktogramme, die auf den Bodenbelag aufgebracht werden, eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielt werden.

Denkbar ist beispielsweise:

- Die Markierung der Eingangsbereiche (z.B. durch Querstreifen)
- Das (wiederholte) großflächige Auftragen der Geschwindigkeitsregelung (z.B. verkehrsberuhigter Bereich, Tempo-30-Zone) auf dem Boden
- Die Markierung der Seitenbereiche, die dem Fußverkehr vorgehalten werden sollen durch ein Fußgängerpiktogramm

Entsprechende Gestaltungsbeispiele sind in der nachfolgenden **Abbildung 15** dargestellt.

² Quellen:
<https://www.absperntechnik24.de/Berliner+Kissen+Komplett+Set+3000x1800x65mm+30kmh.htm>,
 aufgerufen am 13.04.2022
<https://www.ziegler-metall.de/geschwindigkeitshemmer-koelner-teller>, aufgerufen am 13.04.2022



Abbildung 15: Beispiele für Markierungen mit Piktogrammen³

Mobiliar / Begrünung

Um den Straßenraum gestalterisch aufzuwerten sowie die Aufenthaltsqualität zu verbessern kann die Weinbergstraße mit Mobiliar und Begrünung ausgestattet werden.

In Betracht kommen dabei insbesondere (vgl. **Abbildung 16**):

- Pflanzkübel
- Bänke
- „Parklets“

³ Quellen:
<https://www.f1online.de/de/bild-details/15377223.html>; aufgerufen am 10.03.2022
<https://www.freiburg.de/pb/231709.html>; aufgerufen am 10.03.2022



Abbildung 16: Beispiel großer Pflanzkübel, Bank (mit Aussparung für Rollator in der Mitte), „Parklet“⁴

Pflanzkübel werden bereits im Bestand am Carl-Zuckmayer-Platz als Gestaltungselemente werden. Sie dienen der Auflockerung und Begrünung des Straßenraums und können auch im Zusammenhang mit Engstellen (s.o.) oder als Auftakt / Abschluss einer Reihe von Parkständen verwendet werden.

Bänke dienen als Sitzgelegenheiten zum Ausruhen und Verweilen. Angesichts der Länge der Weinbergstraße freuen sich insbesondere ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen über Möglichkeiten, auf ihrem Weg eine Pause zu machen. Bänke bietet außerdem die Möglichkeit des Sich Treffens und der Kommunikation und fördern somit den sozialen Zusammenhalt.

Die Idee von „Parklets“ ist es, einen Kfz-Parkstand in eine andere Nutzung zu überführen. Sie sind auf den Aufenthalt ausgerichtet und können kombiniert Sitz- und Begrünungselemente sein. Alternativ ist auch das Aufstellen von Tischen im Zuge einer gastronomischen Nutzung möglich. „Parklets“ gibt es in vielfältigen Ausprägungen – unter anderem auch mit Rädern für einen einfachen Abbau, der einen saisonalen Einsatz oder einen schnellen Auf- und Abbau bei Festen ermöglicht.

⁴ Quelle: <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.neue-spielregeln-in-stuttgart-formuliert-pflanzkuebel-und-sitzbaenke-auf-dem-gehweg-was-kuenftig-erlaubt-sein-soll.c7e076a5-0f29-46a8-aae5-a6b94d9aac61.html?reduced=true>; aufgerufen am 10.03.2022

Fahrradabstellanlagen

Um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern, kommt der Bereitstellung von ausreichenden und den Standards entsprechenden Radabstellanlagen eine bedeutende Rolle zu. Moderne Radabstellanlagen sollten sicher (gute Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen an einen fest verankerten Fahrradbügel) sowie bequem zugänglich sein (vgl. **Abbildung 17**). Reine Halterungen zum Einklemmen des Vorderrades sind (sogenannte „Felgenkiller“) sind nicht dagegen nicht geeignet.

Fahrradabstellanlagen sollten vor allem an wichtigen Zielen vorgehalten werden. Darüber hinaus kann beispielsweise ein dezentrales Angebot an Radabstellmöglichkeiten geschaffen werden, indem ein Kfz-Stellplatz im öffentlichen Straßenraum durch 4 bis 5 Fahrradbügel (die Platz für 8 bis 10 Fahrräder bieten) ersetzt wird.



Abbildung 17: Beispiele der Umwandlung eines Kfz-Stellplatzes in Radabstellplätze

Durch die Umwandlung in Radabstellplätze können auch die Sichtverhältnisse im Zusammenhang mit Querungsanlagen für Fußgänger sowie an Knotenpunkten / Einmündungen verbessert werden.

Ergänzende Mobilitätsangebote („Mobilitätshub“)

Darüber hinaus können zur Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel an zentralen Stellen sogenannte „Mobilitätshub“ eingerichtet werden.

„Mobilitätshubs“ bündeln verschiedene Mobilitätsangebote (vgl. **Abbildung 18**), wie zum Beispiel:

- Car.Sharing
- Fahrradverleih
- Lastenradverleih
- Fahrradboxen / „Fahrradhangers“
- Servicestation für Fahrräder (Werkzeug, Luftpumpe, ...)
- Ausleihstation für E-Roller
- Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
- Packstation



Abbildung 18: Beispiele von Angeboten eines „Mobilitätshubs“

Im Bereich der Weinbergstraße kommt als Standort dafür insbesondere der Öffentliche Parkplatz südlich der Königsberger Straße in Betracht.

4.3 Konzeptplan

Die vorgestellten Gestaltungsmaßnahmen werden zu einem Maßnahmenkonzept zusammengeführt. Dieses wird in einem Konzeptplan (vgl. **Plan 14** bis **Plan 17**) dargestellt.

In den Abschnitten nördlich der Christine-Darmstadt-Straße bleiben die bestehenden geduldeten Kfz-Parkstände größtenteils erhalten. Einzelne Kfz-Parkstände werden zugunsten von Fahrradabstellanlagen sowie punktueller Begrünung umgenutzt. Südlich der Christine-Darmstadt-Straße wird der ruhende Kfz-Verkehr konsequent auf eine Straßenseite beschränkt, so dass die gegenüberliegende Seite anderen Nutzungen – insbesondere dem Fußgängerlängsverkehr – zur Verfügung steht.

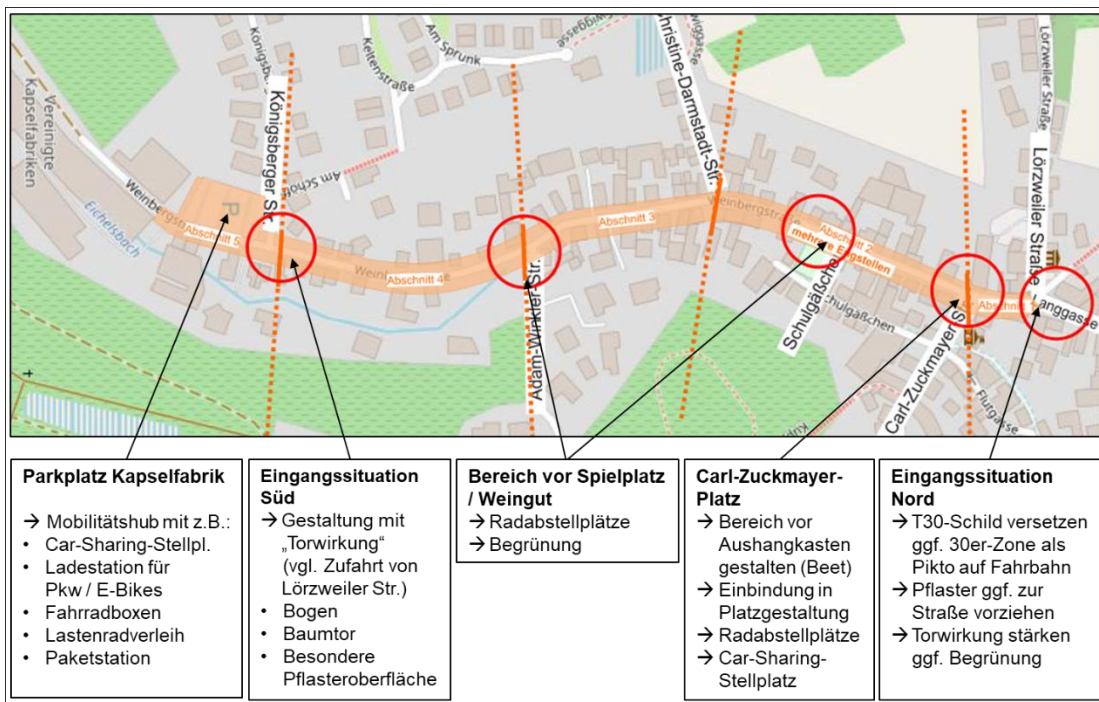


Abbildung 19: Aufteilung des Maßnahmenkonzepts in Abschnitte und markante Punkte

Die Gestaltungsansätze für einzelne markante Punkten können der **Abbildung 19** entnommen werden.

5 ÖPNV-Anbindung

5.1 Bestand

Im Bestand wird Nackenheim über die Buslinien 667 und 662, an die umliegenden Gemeinden angeschlossen. Die Linien dienen die zwei bestehenden Haltestellen in Nackenheim (Langgasse, Gymnasium) ein- bis dreimal täglich an. Am Bahnhof von Nackenheim verkehrt hingegen die Linie S6, die Nackenheim in Richtung Mainz und Mannheim anbindet.

Der Bahnhof ist mit 2 Bahnsteigen ausgestattet und weist im Bestand ein Park-and-Ride-Angebot von 9 Parkständen sowie einem barrierefreien Parkstand unmittelbar am Bahnhof auf. Weitere Parkmöglichkeiten ergeben sich durch den anliegenden Festplatz. Südlich und nördlich des Bahnhofs befindet sich jeweils eine überdachte Radabstellanlage (vgl. **Abbildung 20**). Vom Gelände der ehemaligen Kapselabrik liegt der Bahnhof ca. 1 Kilometer entfernt und ist somit zu Fuß innerhalb ca. 15 Minuten zu erreichen und mit dem Rad innerhalb ca. 4 Minuten.



Abbildung 20: Bahnhof Nackenheim

Die Haltestelle „Langgasse“ ist derzeit die nächstgelegene Haltestelle und befindet sich ca. 700 Meter von der Kapselabrik entfernt. Dies entspricht einem

Weg zu Fuß von ca. 10 Minuten sowie mit dem Rad von ca. 2 Minuten. Die Haltestelle ist bisher nicht barrierefrei ausgebaut und bietet keine überdachte Wartemöglichkeit sowie keine Sitzgelegenheit (siehe **Abbildung 21**).



Abbildung 21: Haltestelle "Langgasse"

Seit dem 01.04.2022 wurde das Angebot um die neue Buslinie 69 ergänzt. Die Rundlinie verbindet alle Orte der Verbandsgemeinde (Harxheim, Lörzweiler, Nackenheim, Bodenheim, Gau-Bischofsheim, Hechtsheim, Mainz-Neustadt / Goetheplatz) jeweils stündlich mit Fahrten „im Uhrzeigersinn“ sowie ebenfalls stündlich „gegen den Uhrzeigersinn“. Im Rahmen dessen wurden zwei zusätzliche Haltestellen „Am Bodenheimer Weg“ und „Im Brühl“ eingerichtet. Neben den beschriebenen Haltestellen gibt es eine weitere in der Karl-Arand-Straße, welche aktuell als Provisorium besteht und ebenfalls von der Linie 69 angefahren wird. Im Zuge der Erschließung des Neubaugebietes hinter der Lehnsweide entsteht dort eine Bushaltestelle für Schülerverkehr und ÖPNV. Außerdem sollen die bestehenden Haltestellen innerhalb eines Jahres modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden.

Es ist zudem geplant, einen neuen Mobilitätspunkt am Bahnhof mit Fahrradboxen, zusätzlichem Park-and-Ride-Angebot und einer weiteren Haltestelle umzusetzen.

Perspektivisch soll auch auf der Pfarrer-Denner-Straße im Bereich zwischen der Lörzweiler Straße und der Frankenstraße eine weitere Haltestelle eingerichtet werden.

5.2 Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

5.2.1 Zusätzliche Haltestelle am B-Plangebiet

Im Rahmen der Einwicklung eines weiteren Wohngebietes (Im Sprunk) ist bereits vorgesehen, dass auf der Pfarrer-Denner-Straße im Bereich zwischen der Lörzweiler Straße und der Frankenstraße eine weitere Haltestelle eingerichtet werden soll. Eine mögliche Lage der Haltestelle ist in **Plan 18** dargestellt. Die neue Haltestelle auf der Pfarrer-Denner-Straße ist für die Bewohner und Beschäftigte auf dem Gelände der Kapselwerk auf Grund der Steigungsverhältnisse nicht attraktiver einzustufen als die Haltestelle „Langgasse“.

Daher wurde die Einrichtung einer weiteren Haltestelle am B-Plangebiet untersucht und der Variante ohne die zusätzliche Haltestelle gegenübergestellt.

Plan 18 zeigt die Variante 1 mit zwei zusätzlichen Haltestellen – eine am geplanten Wohngebiet Im Sprunk und eine am B-Plangebiet Kapselwerk. Mit der direkt am B-Plangebiet anliegenden Haltestelle wäre der ÖPNV für die Bewohner und Angestellten eine attraktive Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV). Die zusätzliche Haltestelle am B-Plangebiet erfordert jedoch eine Linienführung durch die Weinbergstraße. Aufgrund des vorhanden niveaugleich ausgebauten Straßenquerschnitts der Weinbergstraße und insbesondere der Engstellen, an welchen die Verkehrsfläche weniger als 7 Meter Breite aufweist (vgl. **Abbildung 22**), wird dies als kritisch erachtet.

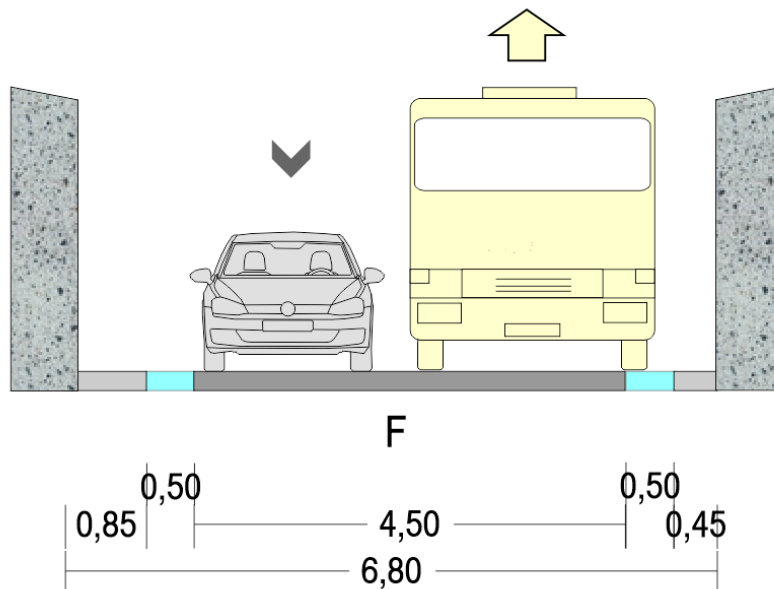


Abbildung 22: Straßenraumnutzung bei Linienverkehr in der Weinbergstraße

Plan 19 zeigt die Variante 2 mit nur einer zusätzlichen Haltestelle am geplanten Wohngebiet Im Sprunk, entsprechend der derzeitigen

Überlegungen. Es ist vorgesehen, dass der Linienverlauf über eine Schleifenführung wieder zurück auf die K34 geführt wird.

In beiden Varianten ist die Fahrzeit des Umweges zu den neuen Haltestellen etwa gleich.

Tabelle 1 stellt die Vor- und Nachteile dar, welche die Variante 1 mit einer zusätzlichen Haltestelle ab B-Plangebiet Kapselabrik im Vergleich zur Variante 2 mit einer Haltestelle ausschließlich auf der Pfarrer Denner Straße aufweisen würde.

Vorteile	Nachteile
Wendeschleife nicht erforderlich → größere Akzeptanz durch weniger Umwegfahrten	Platzverhältnisse in der Weinbergstraße und Königsberger (Begegnungsverkehr)
Flexiblere Haltestellengestaltung	Begegnung mit Fuß- und Radverkehr in der Weinbergstraße
Kapselabrik in direktem Einzugsgebiet	Lärm, Erschütterung in der Weinbergstraße

Tabelle 1: Vor- und Nachteile einer zusätzlichen Haltestelle am B-Plangebiet Kapselabrik

Obwohl die Variante 1 mit einer Haltestelle direkt am B-Plangebiet einige bedeutsame Vorteile im Vergleich zu Variante 2 aufweist, sprechen die Nachteile vor allem in der Weinbergstraße gegen die Variante 1. Wie die vorangegangene Untersuchung gezeigt hat, weist die Weinbergstraße einige Engstellen auf, die auch ohne zusätzlichen Linienverkehr die Begegnung von Kfz mit Fuß- und Radverkehr erschweren. Das regelmäßige Befahren der Weinbergstraße durch Standard-Linienbusse kann dort – insbesondere zu den Spitzenzeiten – zu Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf führen. Darunter kann u.U. auch die Pünktlichkeit des Linienbusverkehrs leiden. Da den Fußgängern keine separaten Gehwege zur Verfügung stehen, wäre durch den Linienbusverkehr ein zusätzliches Gefährdungspotential gegeben. Die Führung des Linienbusverkehrs durch die Weinbergstraße würde auch den Bestrebungen der Verkehrsberuhigung entgegenwirken. Zudem würde die vorliegende Pflasterung durch Busverkehr einer zusätzlichen hohen Belastung ausgesetzt werden und erhöhten Lärm hervorrufen.

5.2.2 Alternative Förderung ÖPNV

Da die nächstgelegene Haltestelle ca. 700 Meter und der nächstgelegene Bahnhof ca. 1 Kilometer vom B-Plangebiet entfernt liegen, bietet es sich an, Angebote zu schaffen, mit denen diese Entfernungen schneller überbrückt werden können. Besonders der bereits vorgeschlagene Mobilitätshub am

Eingang des B-Plangebiets Kapselabrik hätte die Möglichkeit, ein solches Angebot bereitzustellen (vgl. Kap. 4.2.3).

Dies könnte u.a. ein Angebot an E-Rollern oder einem Fahrradverleihsystem umfassen, mit dem die Distanz zu den ÖPNV-Haltestellen (insb. dem Nackenheimer Bahnhof) überbrückt werden kann. Hierfür würde es sich anbieten am Bahnhof, z.B. im Rahmen des neu gestalteten Mobilitätspunktes ein äquivalentes Angebot bereitzustellen. So könnten beispielsweise Leihräder am B-Plangebiet für eine Fahrt zum Bahnhof genutzt werden und dort bequem abgegeben werden.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Lage der Weinbergstraße in der Gemeinde Nackenheim	2
Abbildung 2: Schema der Straßenraumaufteilung der Weinbergstraße	4
Abbildung 3: Einteilung der Weinbergstraße in verschiedene Abschnitte bzw. markante Punkte	5
Abbildung 4: Eingangssituation Nord und Abschnitt 1 (nördl. Carl-Zuckmayer-Platz)	5
Abbildung 5: Carl-Zuckmayer-Platz	6
Abbildung 6: Abschnitt 2 (Carl-Zuckmayer-Platz bis Christine Darmstadt-Straße)	7
Abbildung 7: Abschnitt 3 (Christine Darmstadt-Straße bis Adam-Winkler-Straße)	8
Abbildung 8: Abschnitt 4 (Adam-Winkler-Straße bis Königsberger Straße)	8
Abbildung 9: Abschnitt 5 (südl. Königsberger Straße)	9
Abbildung 10: Mögliche Beschilderung der markierten Parkstände	15
Abbildung 11: Gestaltungsvorschlag zum Markieren der Parkstände	16
Abbildung 12: mögliche Gestaltung einer Engstelle	17
Abbildung 13: Pflanzkübel mit Leitbake zur besseren Sichtbarkeit	18
Abbildung 14: Beispiele für Berliner Kissen (links) und Kölner Teller (rechts)	19
Abbildung 15: Beispiele für Markierungen mit Piktogrammen	20
Abbildung 16: Beispiel großer Pflanzkübel, Bank (mit Aussparung für Rollator in der Mitte), „Parklet“	21
Abbildung 17: Beispiele der Umwandlung eines Kfz-Stellplatzes in Radabstellplätze	22
Abbildung 18: Beispiele von Angeboten eines „Mobilitätshubs“	24
Abbildung 19: Aufteilung des Maßnahmenkonzepts in Abschnitte und markante Punkte	25
Abbildung 20: Bahnhof Nackenheim	26

Abbildung 21: Haltestelle "Langgasse" 27

Abbildung 22: Straßenraumnutzung bei Linienverkehr in der Weinbergstraße 28

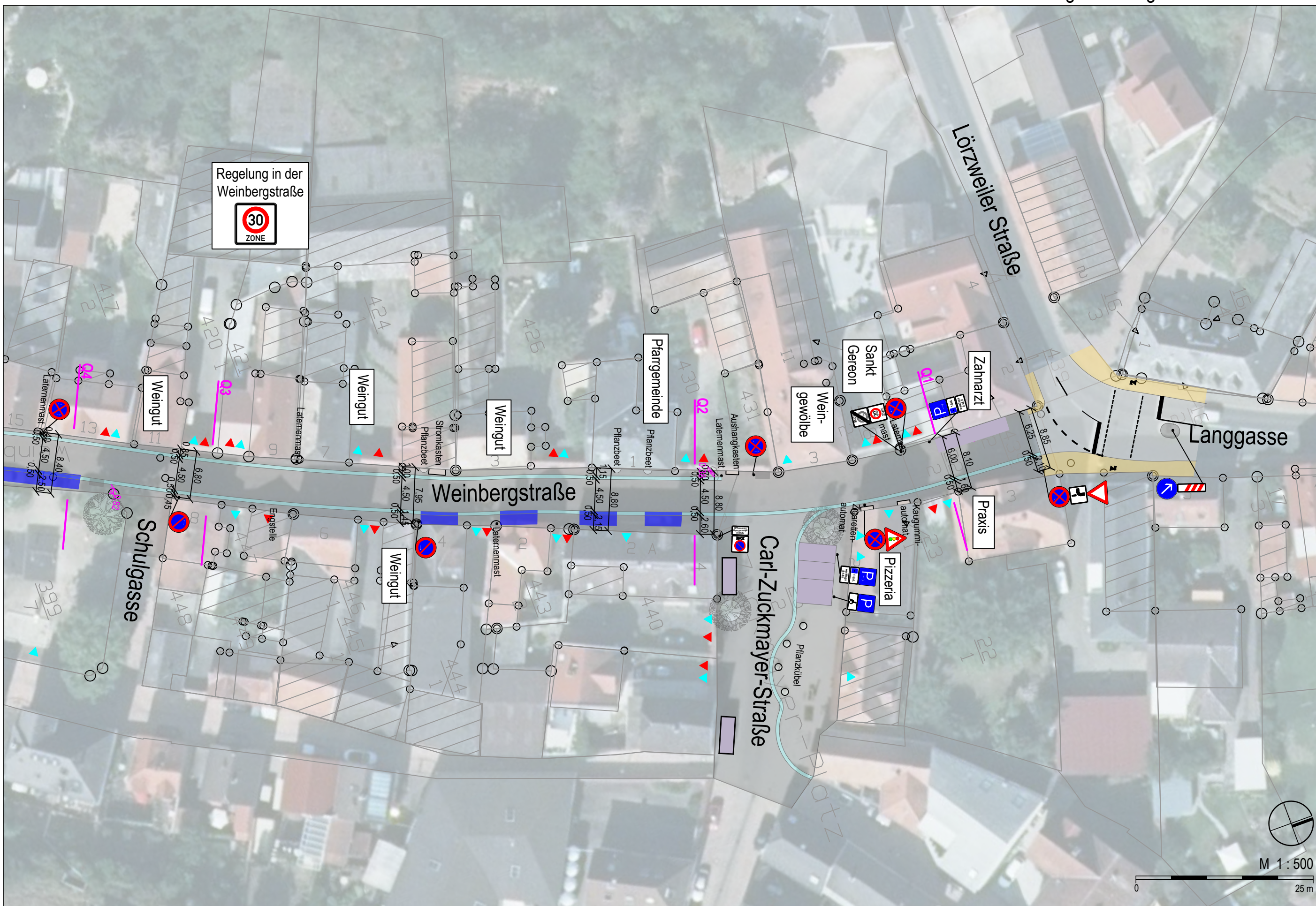
Tabellen im Text:

Tabelle 1: Vor- und Nachteile einer zusätzlichen Haltestelle am B-Plangebiet Kapselabrik 29

Plandarstellungen als Anhang:



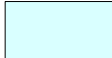




- Plan 1 Bestandsplan – Abschnitt 1
- Plan 2 Bestandsplan – Abschnitt 2
- Plan 3 Bestandsplan – Abschnitt 3
- Plan 4 Bestandsplan – Abschnitt 4
- Plan 5 Querschnitte – Übersicht
- Plan 6 Querschnitte – Abschnitt 1
- Plan 7 Querschnitte – Abschnitt 2.1
- Plan 8 Querschnitte – Abschnitt 2.2
- Plan 9 Querschnitte – Abschnitt 3
- Plan 10 Querschnitte – Abschnitt 4
- Plan 11 Querschnitte – Abschnitt 5
- Plan 12 Parkraumauslastung
- Plan 13 Konzeption – Verkehrsberuhigter Bereich
- Plan 14 Konzeption – Abschnitt 1
- Plan 15 Konzeption – Abschnitt 2
- Plan 16 Konzeption – Abschnitt 3
- Plan 17 Konzeption – Abschnitt 4
- Plan 18 Übersicht ÖPNV – Routenführung durch Weinbergstraße
- Plan 19 Übersicht ÖPNV – Routenführung Stickerschließung Sprunk

Plandarstellungen

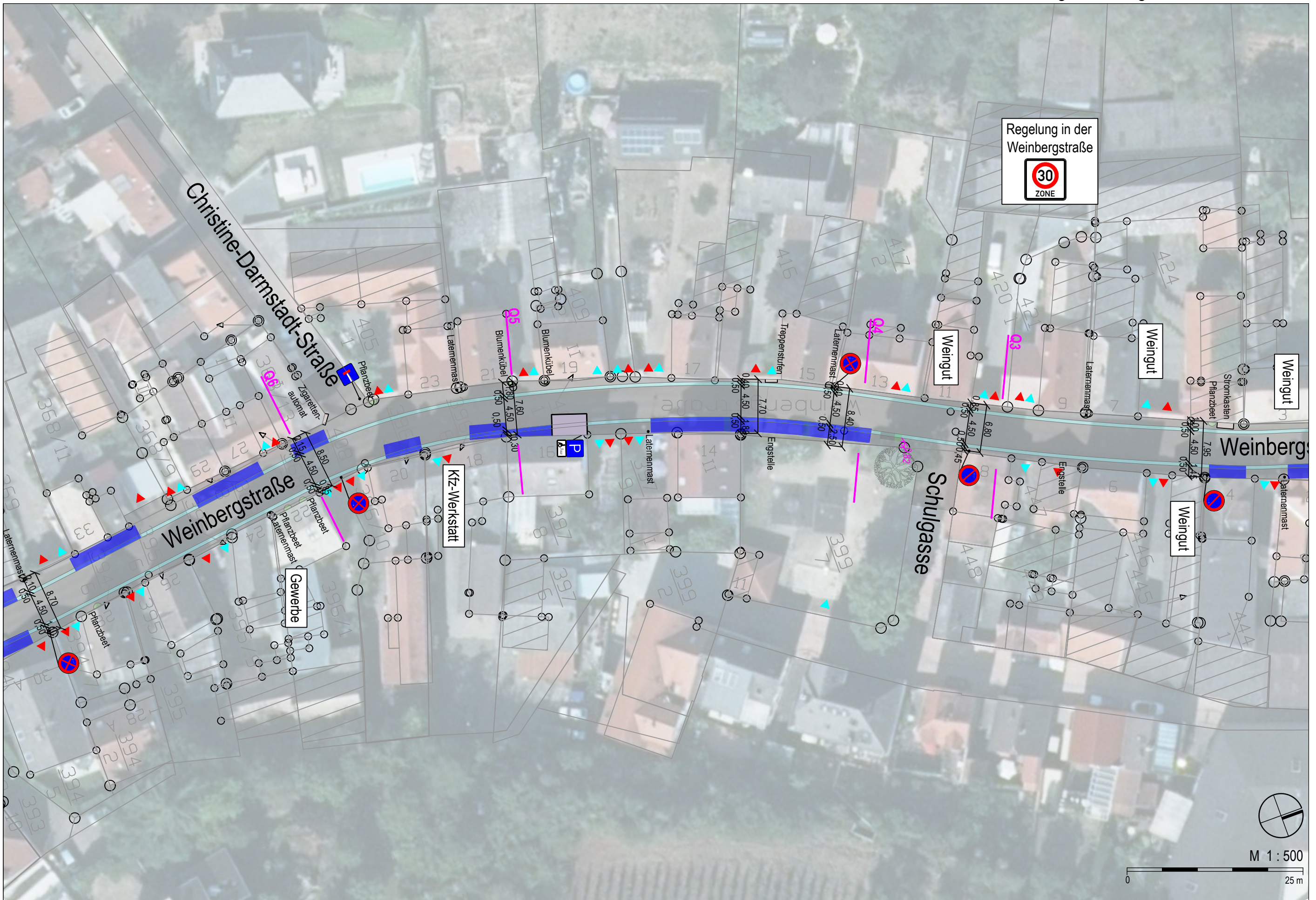


Regelung in der Weinbergstraße



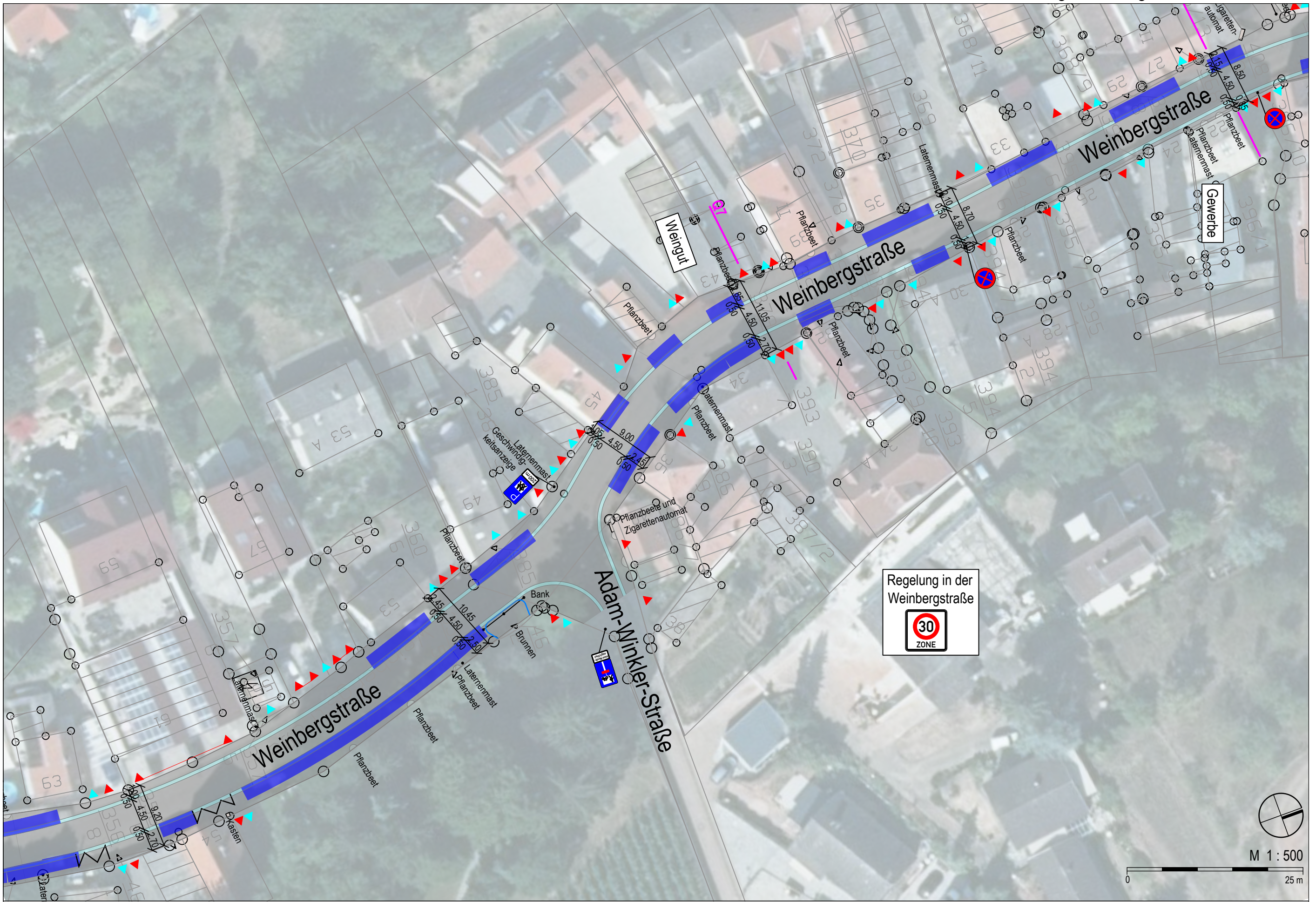

	Verkehrsfläche Asphalt		Parkstände (markiert / beschildert)		Rinne		Eingang
	Verkehrsfläche Pflaster		Parkstände geduldet				Zu-/Ausfahrt

Bestandsplan
Abschnitt 1

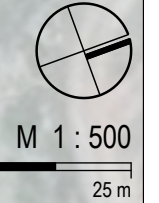


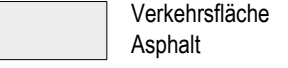

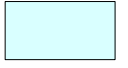

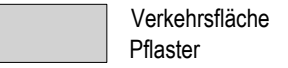


	Verkehrsfläche Asphalt		Parkstände (markiert / beschildert)		Rinne		Eingang
	Verkehrsfläche Pflaster		Parkstände geduldet				Zu-/Ausfahrt

Bestandsplan
Abschnitt 2

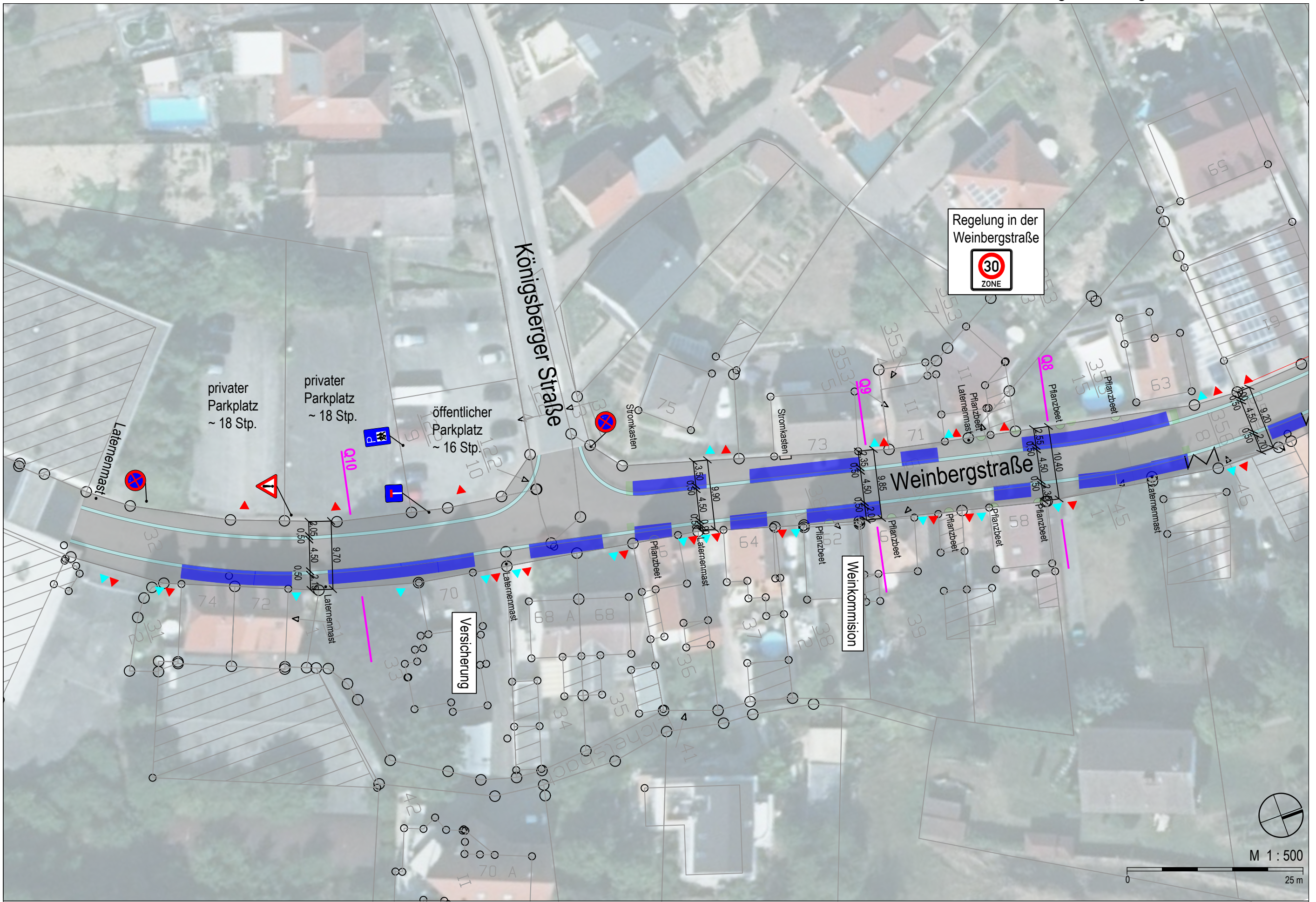


Regelung in der Weinbergstraße

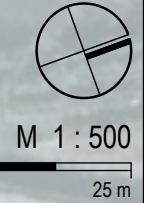





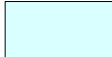




	Verkehrsfläche Asphalt		Parkstände (markiert / beschildert)		Rinne		Eingang
	Verkehrsfläche Pflaster		Parkstände geduldet				Zu-/Ausfahrt

Bestandsplan
Abschnitt 3



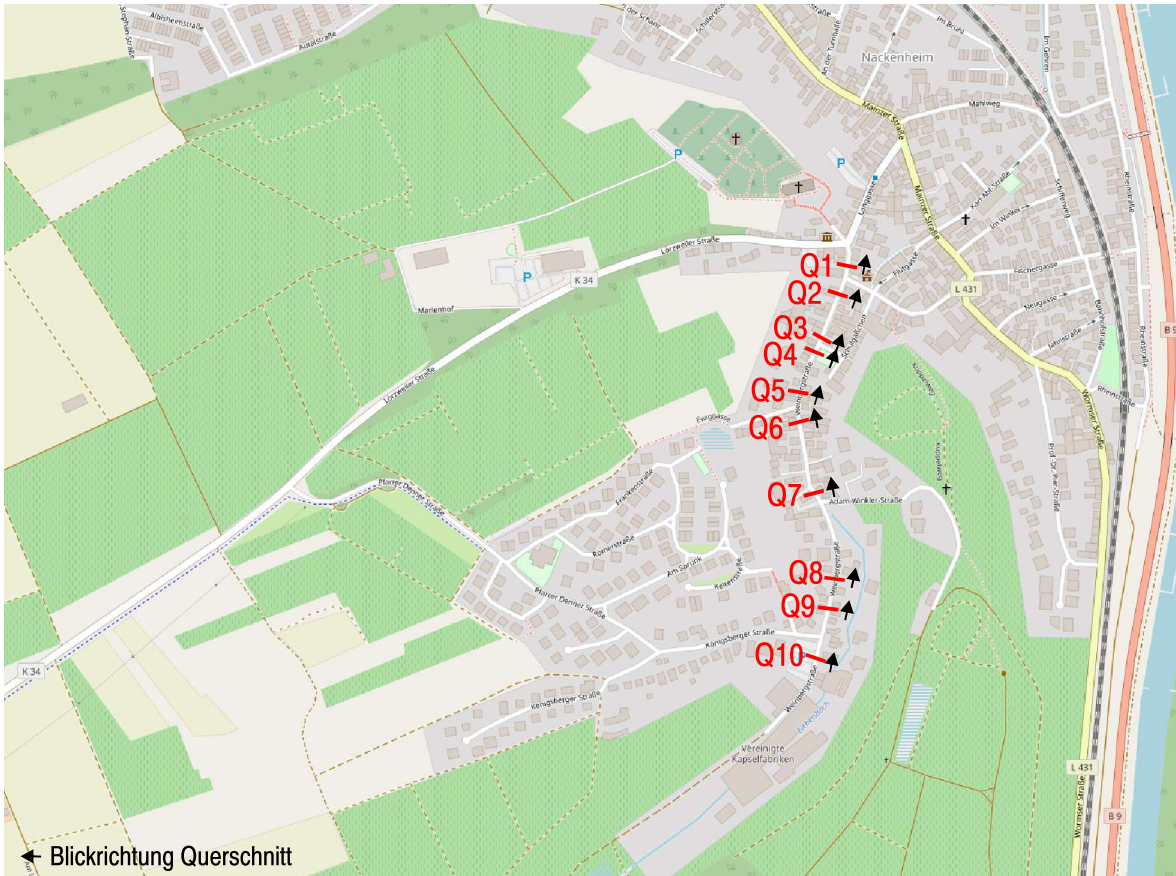
Regelung in der Weinbergstraße

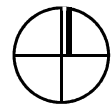
	Verkehrsfläche Asphalt		Parkstände (markiert / beschildert)		Rinne		Eingang
	Verkehrsfläche Pflaster		Parkstände geduldet		Zu-/Ausfahrt		

Bestandsplan
Abschnitt 4

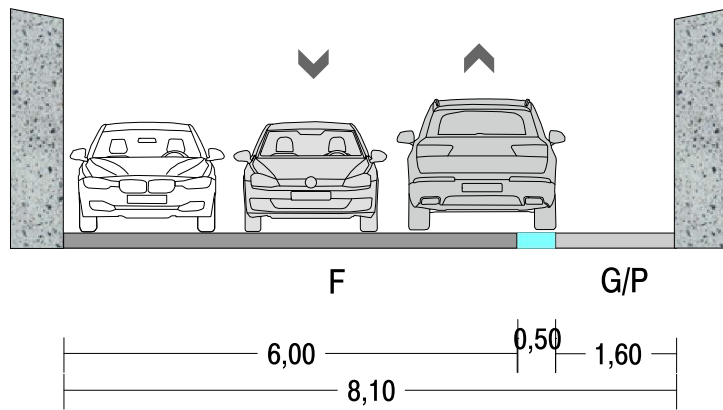
Stand: 14.03.2022



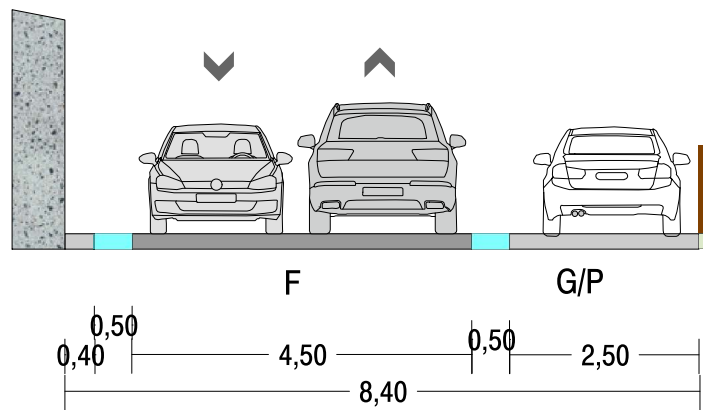
Übersicht Querschnitte



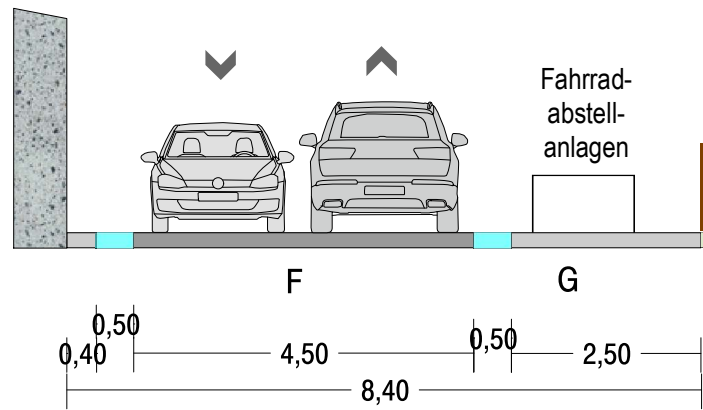
Q1, Weinbergstraße Bestand



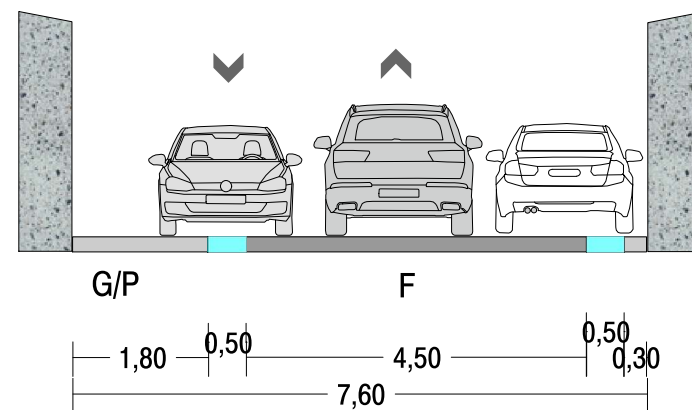
Q4, Weinbergstraße Bestand



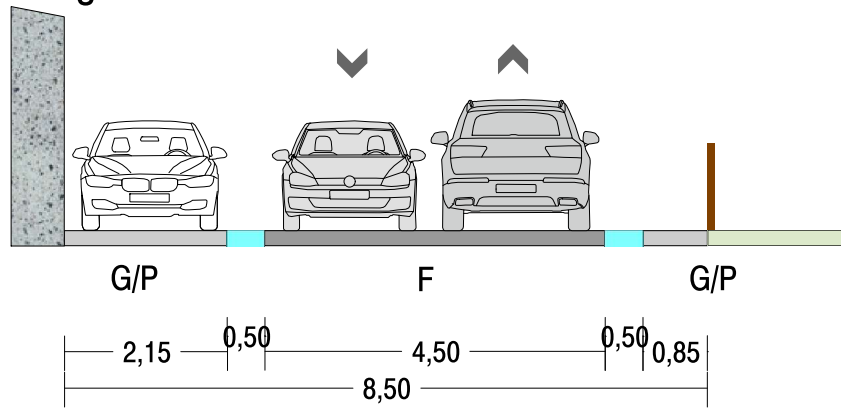
Q4, Weinbergstraße Konzeption



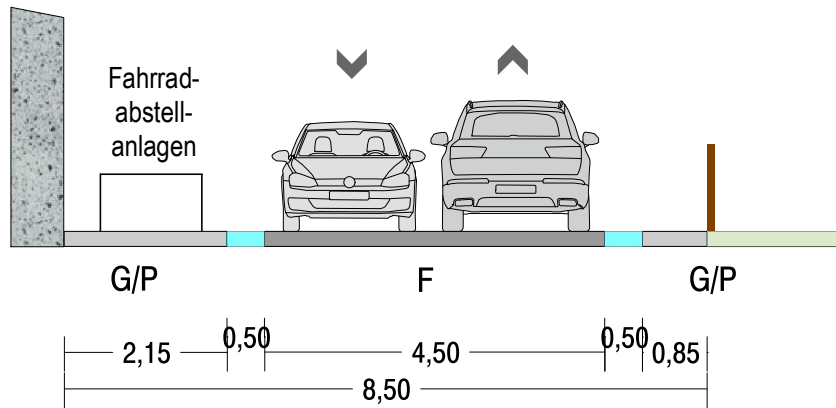
Q5, Weinbergstraße Bestand



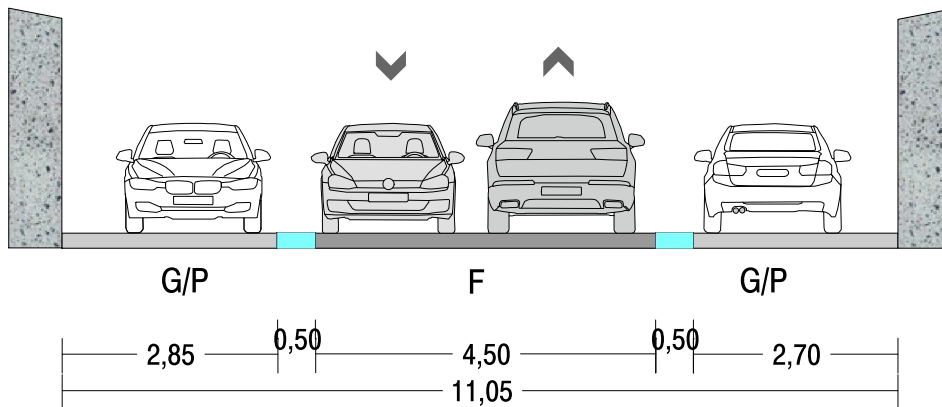
Q6, Weinbergstraße Bestand



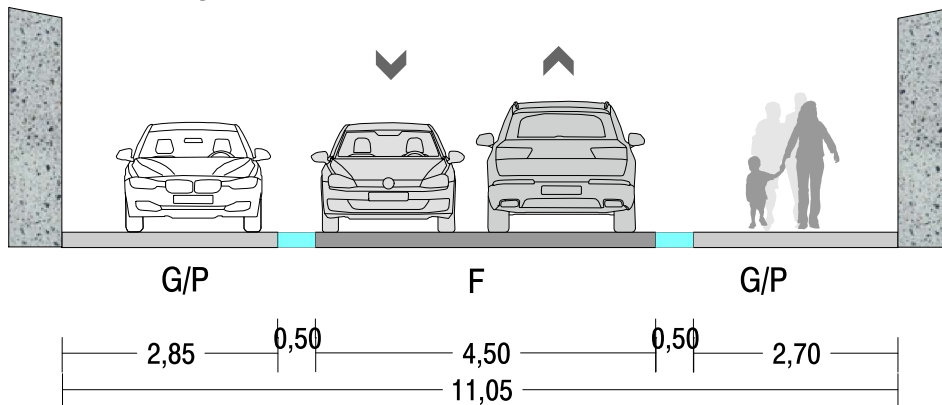
Q6, Weinbergstraße Konzeption



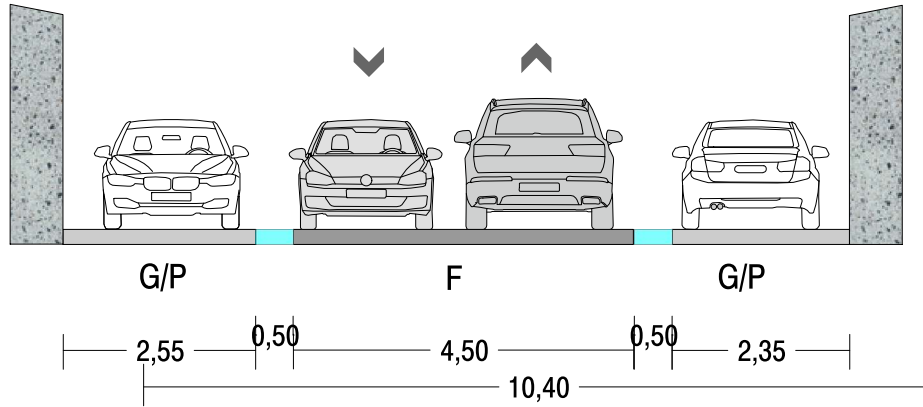
Q7, Weinbergstraße Bestand



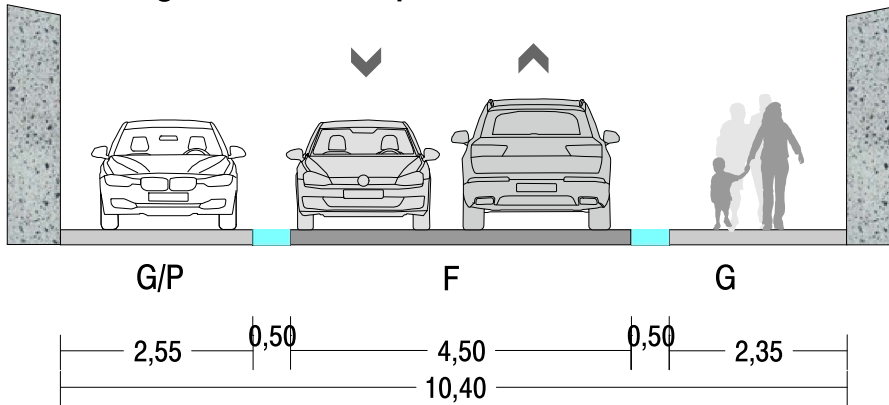
Q7, Weinbergstraße Konzeption



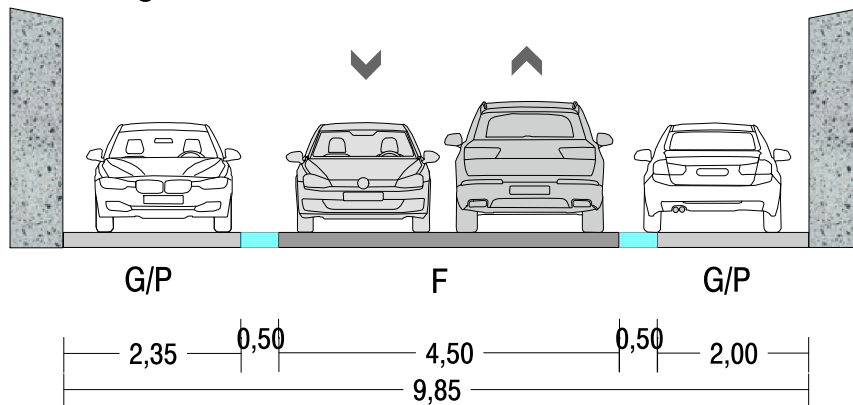
Q8, Weinbergstraße Bestand



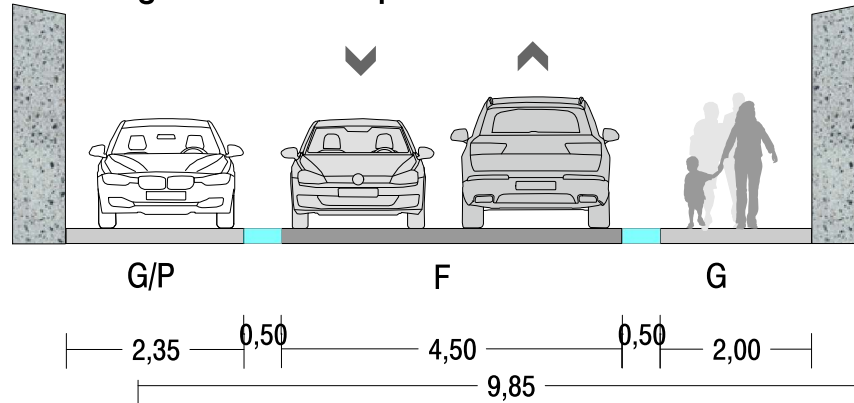
Q8, Weinbergstraße Konzeption



Q9, Weinbergstraße Bestand



Q9, Weinbergstraße Konzeption

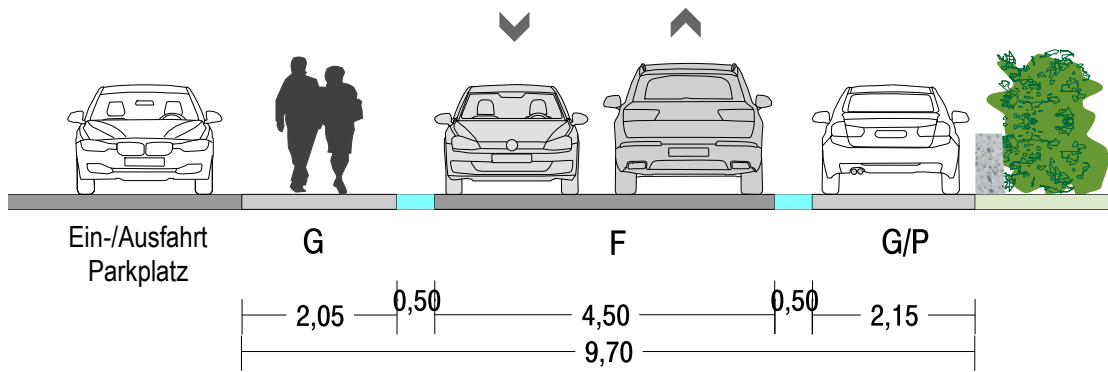


Querschnitte

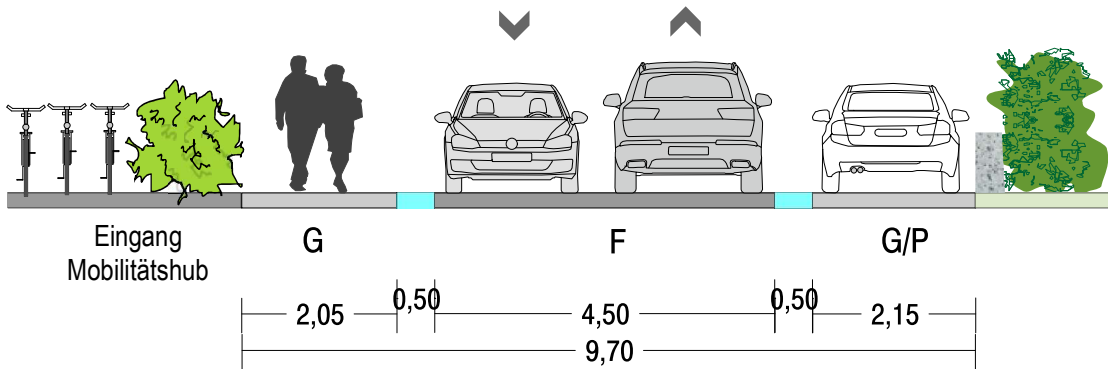
Abschnitt 4

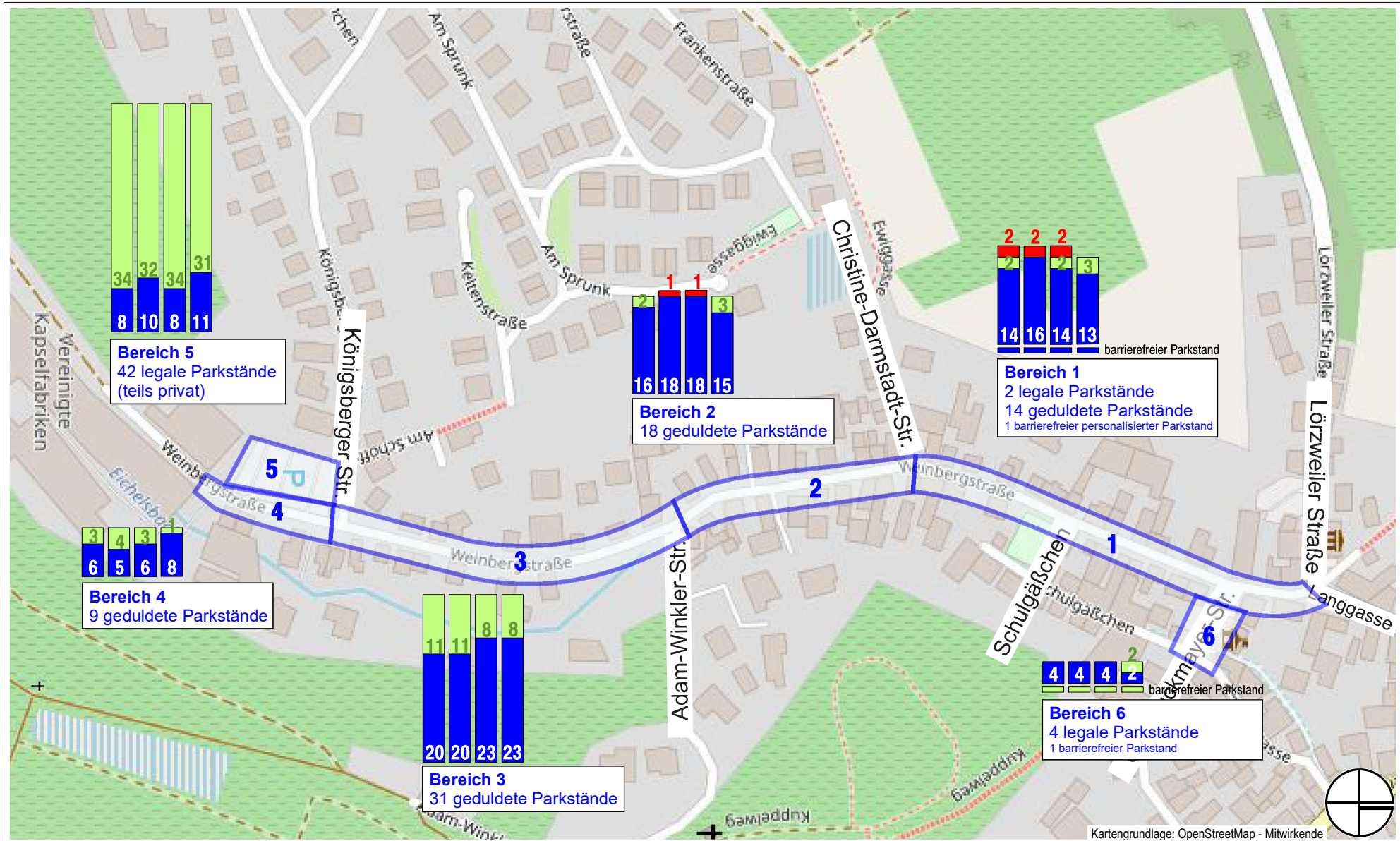
Gegenüberstellung Bestand - Konzeption

Q10, Weinbergstraße Bestand



Q10, Weinbergstraße Konzeption

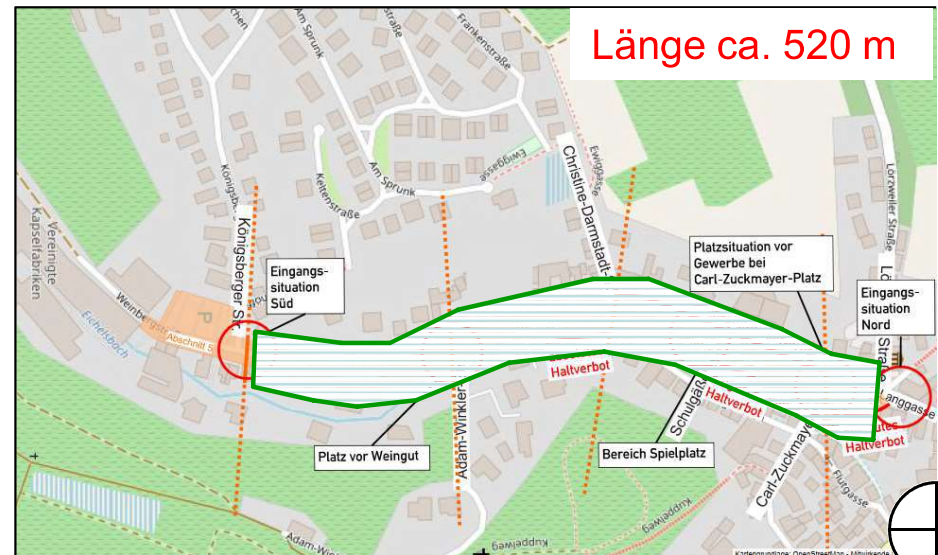
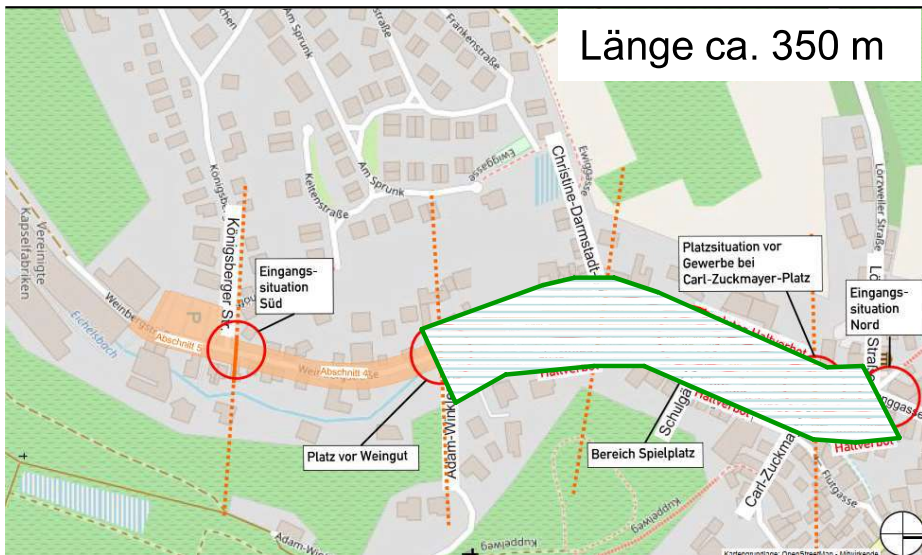
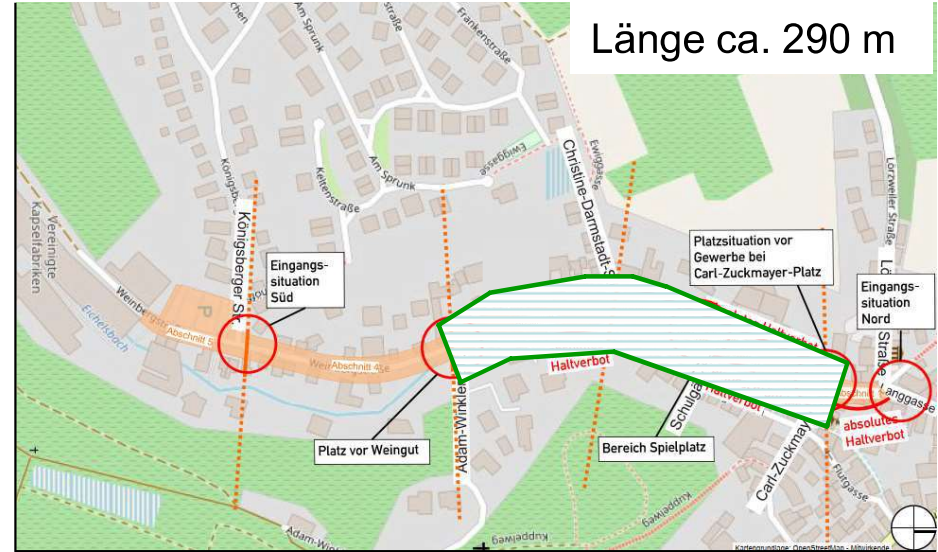
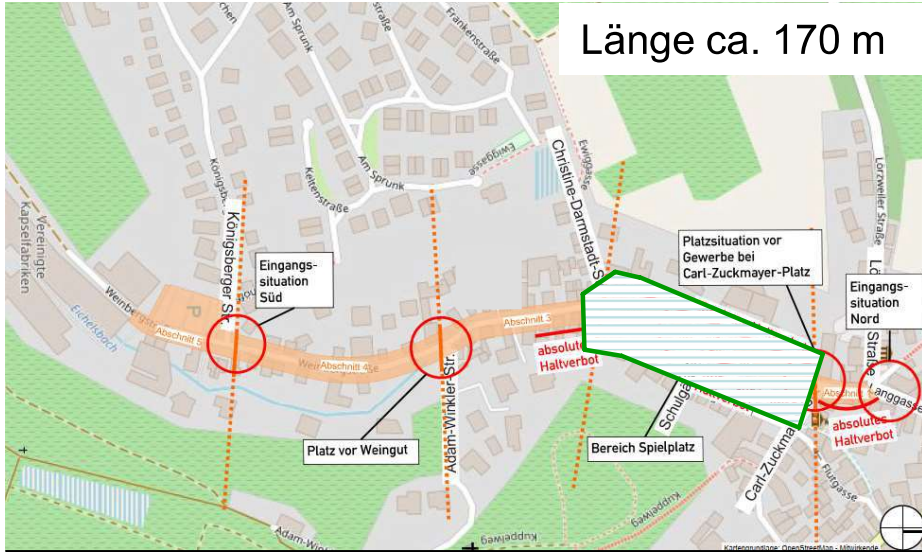




Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 22.02.2022

Parkraumauslastung
Bestand Weinbergstraße
Erhebung vom 08.02.2022



Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 13.04.2022

Konzeption
Verkehrsberuhigter Bereich
Varianten

Eine Anpassung der Parkregelung (z.B. Weinbergstraße als Teil der Haltverbotszone) erfordert eine Anpassung der bestehenden Beschilderung in der Weinbergstraße.

Zur Verdeutlichung der untergeordneten Straße: Pflasterung bis zur Langgasse vorziehen
Alternativ: Schild Tempo-30 auf Fahrbahn markieren

Verkehrszeichen 274.2 (Tempo 30-Zone) an Einmündung Weinbergstraße versetzen

Aufstellen von mobilen Pflanzkübeln, die Fläche um Aushangkasten von Fahrbahn trennen
Aufstellen von mobilen Pflanzkübeln, in Verbindung mit Sitzmöglichkeit

Regelung in der Weinbergstraße

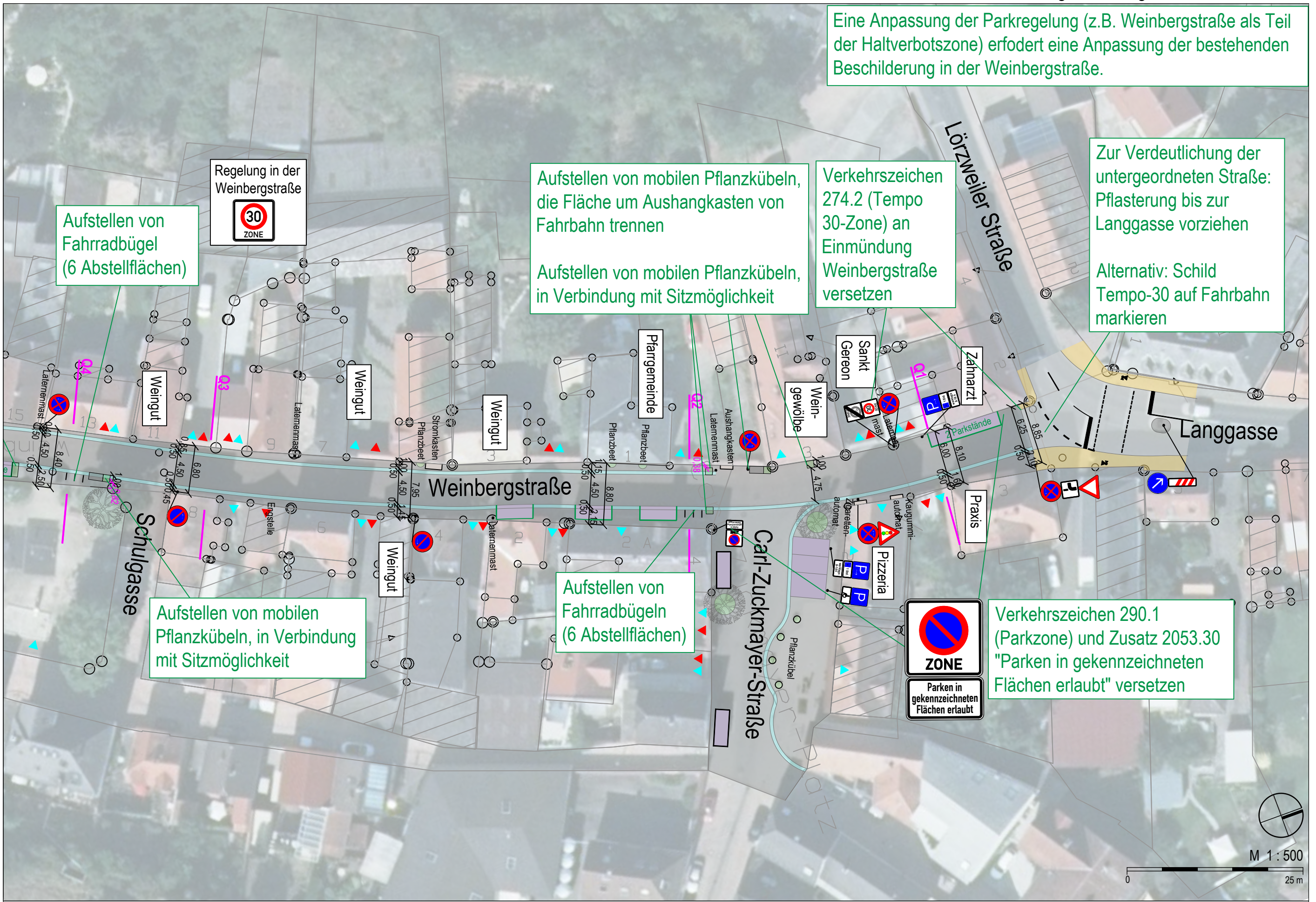

Aufstellen von Fahrradbügel (6 Abstellflächen)



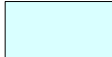




Verkehrszeichen 290.1 (Parkzone) und Zusatz 2053.30 "Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt" versetzen


ZONE
Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt

Aufstellen von Fahrradbügel (6 Abstellflächen)

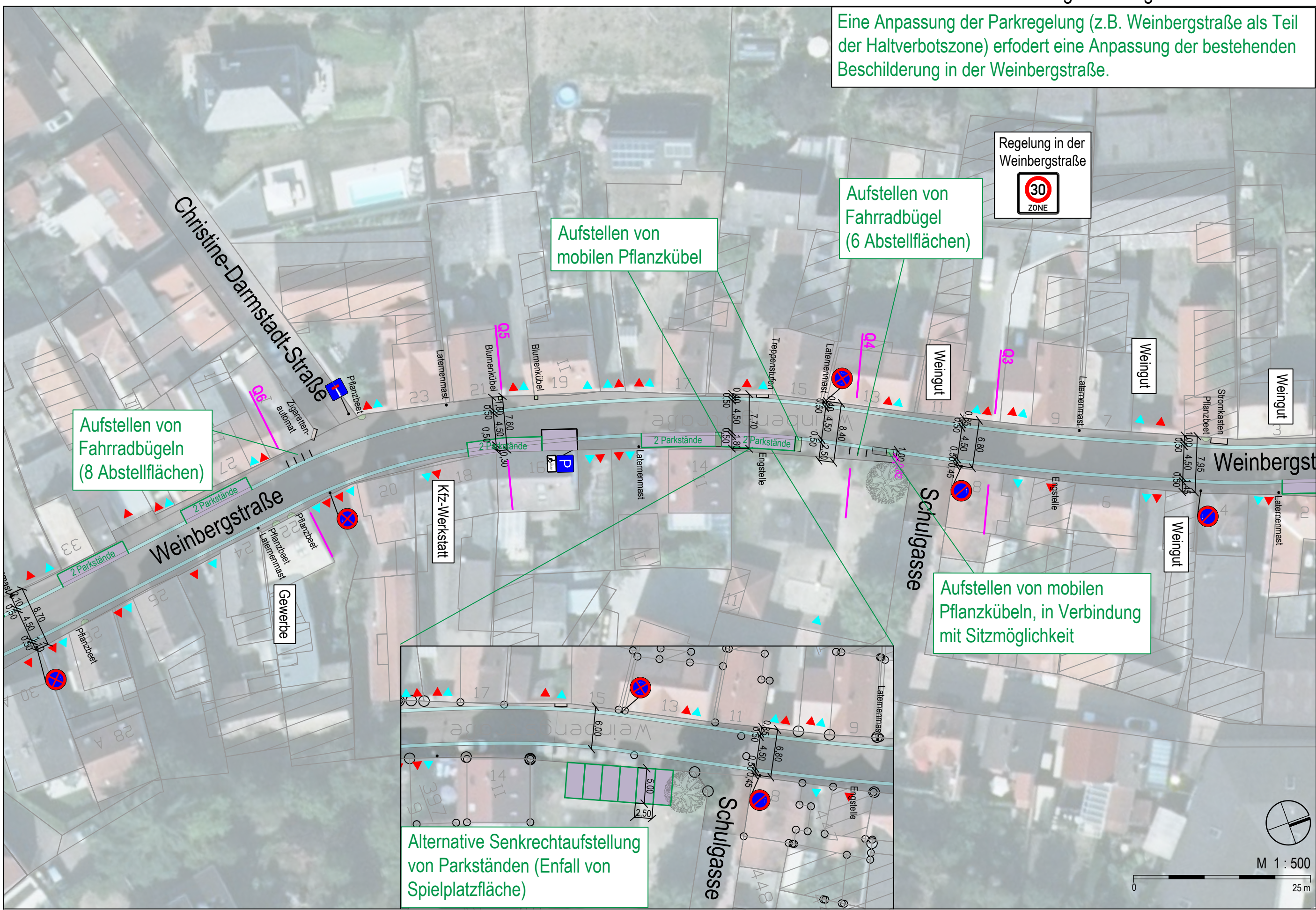
Aufstellen von mobilen Pflanzkübeln, in Verbindung mit Sitzmöglichkeit



	Verkehrsfläche Asphalt		Parkstände (markiert / beschildert)		Rinne		Eingang
	Verkehrsfläche Pflaster		Parkstände geduldet				Zu-/Ausfahrt

Konzeption
Abschnitt 1

Eine Anpassung der Parkregelung (z.B. Weinbergstraße als Teil der Haltverbotszone) erfordert eine Anpassung der bestehenden Beschilderung in der Weinbergstraße.



Aufstellen von
Fahrradbügeln
(8 Abstellflächen)

Aufstellen von
mobilen Pflanzkübel



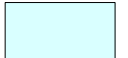




Aufstellen von
Fahrradbügel
(6 Abstellflächen)

Aufstellen von mobilen
Pflanzkübeln, in Verbindung
mit Sitzmöglichkeit

Alternative Senkrechtaufstellung
von Parkständen (Enfall von
Spielplatzfläche)

Regelung in der
Weinbergstraße



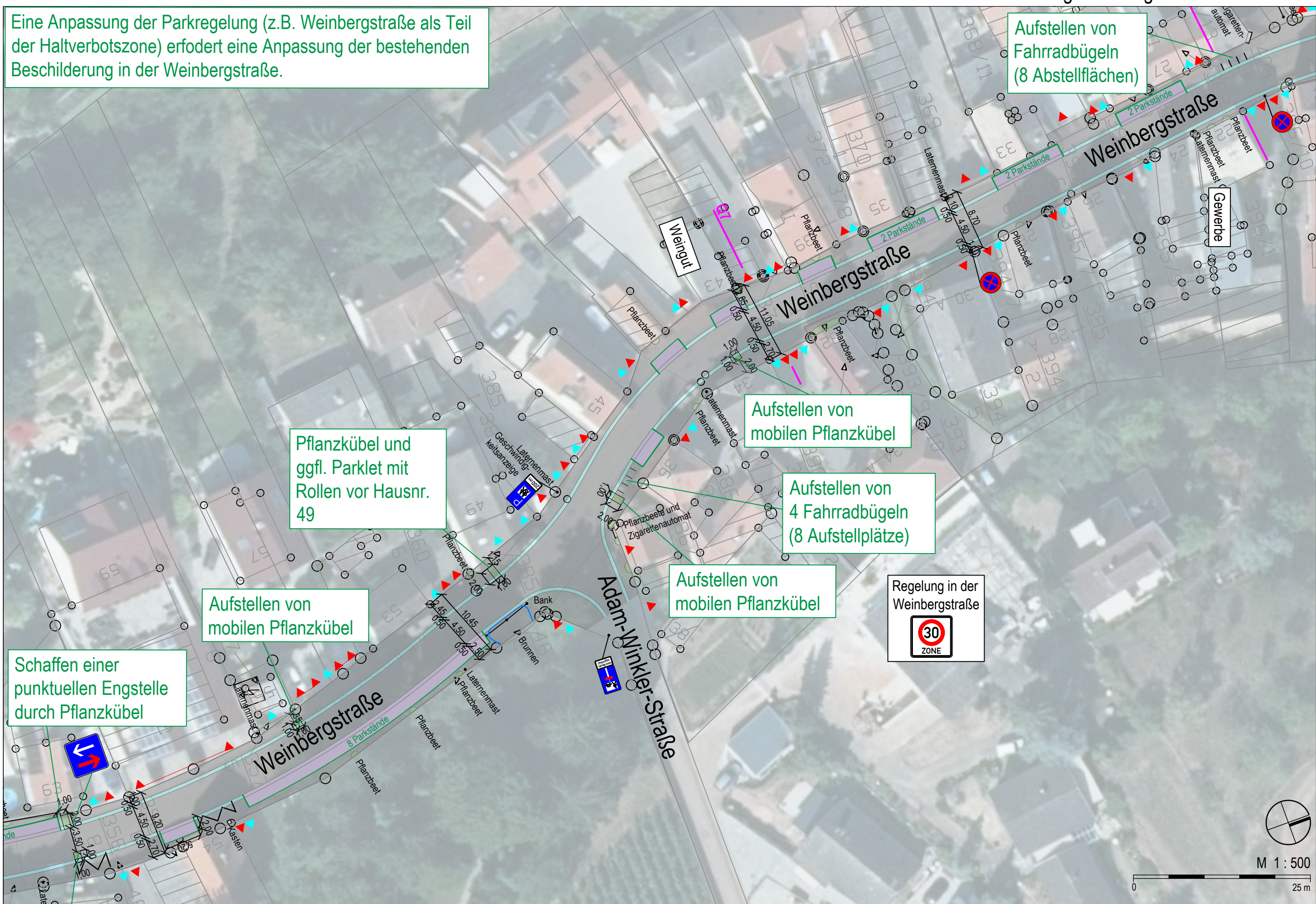
	Verkehrsfläche Asphalt		Parkstände (markiert / beschildert)		Rinne		Eingang
	Verkehrsfläche Pflaster		Parkstände geduldet				Zu-/Ausfahrt



Konzeption
Abschnitt 2

Eine Anpassung der Parkregelung (z.B. Weinbergstraße als Teil der Haltverbotszone) erfordert eine Anpassung der bestehenden Beschilderung in der Weinbergstraße.

Aufstellen von Fahrradbügeln (8 Abstellflächen)



Schaffen einer punktuellen Engstelle durch Pflanzkübel

Aufstellen von mobilen Pflanzkübel

Pflanzkübel und ggf. Parklet mit Rollen vor Hausnr. 49

Aufstellen von mobilen Pflanzkübel

Aufstellen von 4 Fahrradbügeln (8 Aufstellplätze)

Aufstellen von mobilen Pflanzkübel

Regelung in der Weinbergstraße

	Verkehrsfläche Asphalt		Parkstände (markiert / beschildert)		Rinne		Eingang
	Verkehrsfläche Pflaster		Parkstände geduldet				Zu-/Ausfahrt

Konzeption
Abschnitt 3

Eine Anpassung der Parkregelung (z.B. Weinbergstraße als Teil der Haltverbotszone) erfordert eine Anpassung der bestehenden Beschilderung in der Weinbergstraße.

Mobilitätshub auf öffentlichem Parkplatz
 Mögliche Maßnahmen:

- Carsharing / E-Carsharing
- Ladestationen für Pkw / E-Bikes
- Fahrradboxen
- E-Rollerverleih
- Lastenradverleih
- Paketstation



Anordnung Verkehrszeichen 290.1 (Parkzone) und Zusatz 2053.30 "Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt"

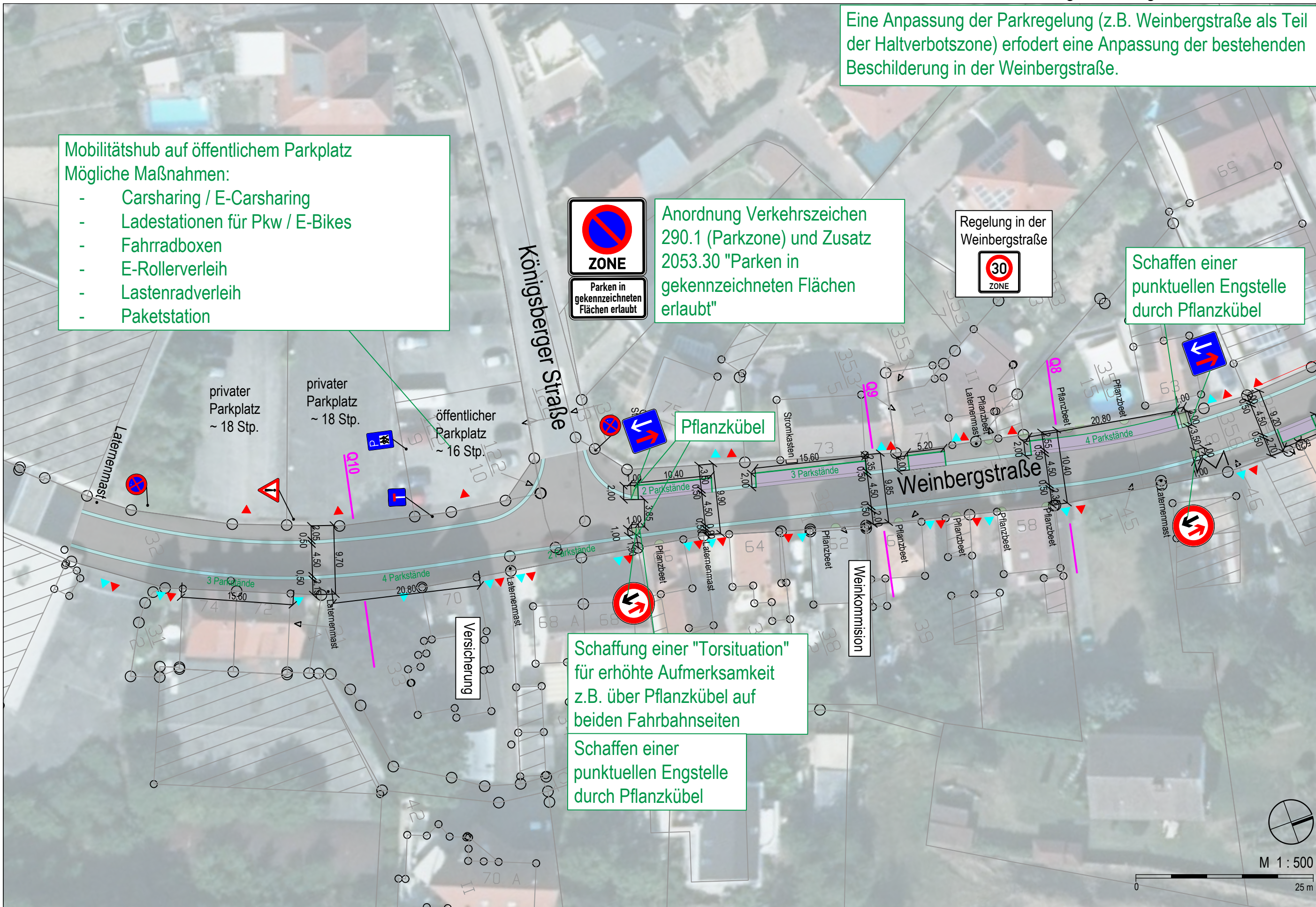


Schaffen einer punktuellen Engstelle durch Pflanzkübel

Pflanzkübel

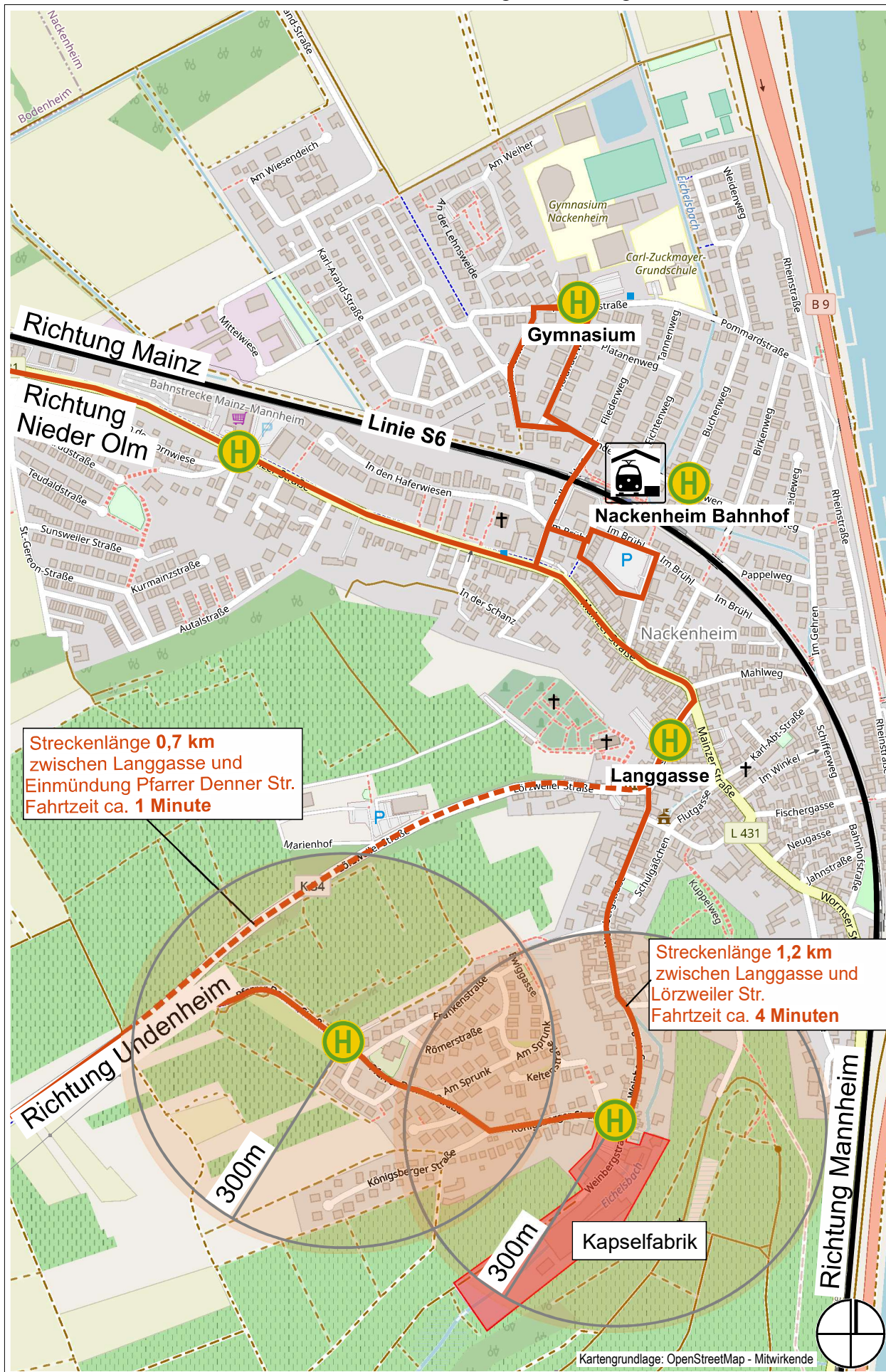
Schaffung einer "Torsituation" für erhöhte Aufmerksamkeit z.B. über Pflanzkübel auf beiden Fahrbahenseiten

Schaffen einer punktuellen Engstelle durch Pflanzkübel



	Verkehrsfläche Asphalt		Parkstände (markiert / beschildert)		Rinne		Eingang
	Verkehrsfläche Pflaster		Parkstände geduldet				Zu-/Ausfahrt

Konzeption
Abschnitt 4



Streckenlänge **0,7 km**
zwischen Langgasse und
Einmündung Pfarrer Denner Str.
Fahrtzeit ca. **1 Minute**

Streckenlänge **1,2 km**
zwischen Langgasse und
Lörzweiler Str.
Fahrtzeit ca. **4 Minuten**

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 03.03.2022

Übersicht ÖPNV
Routenführung durch Weinbergstraße

