

## **Vorschläge der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN zu einem „integrierten Entwicklungskonzept Verkehr“ für die Ortsgemeinde Herxheim**

eingereicht am 27. Februar 2015 zur Vorlage im Verkehrsausschuss der Ortsgemeinde Herxheim.

### **Übersicht / Einleitung**

Ziel eines Verkehrskonzeptes muss sein, die Lebensqualität der Bürger Herxheims zu verbessern und gleichzeitig eine nachhaltige Entwicklung zu fördern. Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil dieser Lebensqualität. Sie gilt für alle, d.h. auch für Menschen, die nicht selbst oder nur eingeschränkt mobil sein können, wie z.B. ältere Menschen und Behinderte. Es gilt aber die Nebenwirkungen wie Lärm,-, Abgas-, Feinstaubemissionen und die daraus resultierenden Gesundheitsgefahren zu minimieren und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sowie den Flächenverbrauch durch eventuell notwendige Straßenverbindungen möglichst gering zu halten.

Wichtig für Herxheim ist primär die Beseitigung bestehender Standortnachteile wegen fehlender Anbindungen im ÖPNV.

Zu erreichen ist das durch die Stärkung des Umweltverbundes (Fußgänger-, Radfahrverkehr, ÖPNV), Umwidmung der Hauptstraße in eine Ortsstraße, verkehrsberuhigende Maßnahmen, aber auch zukunftsgerichtete Ansätze wie Carsharing und E-Mobilität.

Nachfolgend schlagen wir konkrete Maßnahmen für folgende Bereiche vor:

- |                                 |         |
|---------------------------------|---------|
| 1. Regionalverkehr / ÖPNV       | Seite 2 |
| 2. Radfahrer                    | Seite 5 |
| 3. Fußgänger / Fußgängerverkehr | Seite 6 |
| 4. Autoverkehr                  | Seite 7 |

Anmerkung:

Es ist uns klar, dass bei einigen der nachfolgend beschriebene Maßnahmen Überschneidungen mit den Zuständigkeiten der Verbandsgemeinde auftreten.

Sämtliche Bereiche betreffen jedoch ganz konkret die Belange der Ortsgemeinde, sodass ohne sie kein schlüssiges Verkehrskonzept entstehen kann.

## 1 Regionalverkehr / ÖPNV

Das wichtigste für Herxheim ist der Ausbau des bisher nur unzureichend ausgebildeten Personennahverkehrs. In diesem Bereich können wir die größte Entlastung erreichen.

Der Grundsatz muss dabei lauten:

Als größte Gemeinde der Südpfalz muss Herxheim eine Verkehrsanbindung erhalten, welche bei Taktung und Betriebszeiten dem Standard der anderen größeren SÜW-Kommunen (Edenkoben / Annweiler / Bad Bergzabern) entspricht.

Wir schlagen ein schrittweises Vorgehen vor, nämlich:

- Entwicklungsschritt 1  
Als Übergangskonzept für die Verbesserung der Busverbindung und
- Entwicklungsschritt 2  
Optimierung des Angebotes durch Schienenanbindung als Zielkonzept

### Entwicklungsschritt 1 - Verbesserung der Busverbindungen

#### Ausgangssituation und Zielsetzung

Die kurzfristig wichtigste und effektivste Maßnahme ist die Ausweitung des ÖPNV mit Bussen auch in den Abendstunden und an Wochenenden. Zusätzlich ist der Anschluss nach Landau als „Schnellverbindung“ ebenfalls im Stundentakt auszuführen. Nur so wird sie auch konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr.

„Schnellverbindung“ heißt hier, auf die große Schleife in Offenbach und die Durchfahrt von Queichheim zu verzichten.

Die zeitliche Anbindung an den Stadtbahnanschluss in Rülzheim ist unzureichend. Nur morgens ist er Richtung Karlsruhe akzeptabel, aber nicht Richtung Germersheim, nachmittags ist es umgekehrt, d.h. wir haben keine effektive Anbindung nach Karlsruhe oder Germersheim. Dieser Mangel ist systembedingt, da Rülzheim für die Stadtbahn keinen Taktknoten darstellt.

#### Realisierung einer Regiobuslinie

Um einen optimalen Busumlauf zu erreichen, bietet es sich an, die Anbindungen nach Nordwest Richtung Landau und Südost in Richtung Karlsruhe wie folgt als Kombination in einer Regiobuslinie zu realisieren:

Auf einer **Hauptachse – Landau / Herxheim / Hatzenbühl / Wörth –** verkehrt der Bus montags bis freitags zweimal pro Stunde und Richtung, an Wochenenden stündlich.  
(Anmerkung: Jockgrim wird umfahren)

Regiobus heißt „schnelle, bequeme Busverbindungen zwischen den regionalen Mittelzentren, die das Zugangebot ergänzen und dort ersetzen, wo es keine Bahnstrecken gibt. Er bedeutet auch eine Verbindung an allen Tagen – auch Samstags und Sonntags – in der Regel im Stundentakt. Von früh am Morgen bis abends nach Ladenschluss“.

Nur so werden zum Individualverkehr wettbewerbsfähige Fahrzeiten erreicht und der Wirtschaftsstandort Herxheim direkt bzw. mit maximal einmaligem Umsteigen mit den benachbarten Mittel- und Oberzentren verbunden.

Zur Erreichung kürzester Fahrzeiten ist direkte Linienführung, verlängerte Haltestellenabstände und kein Fahrscheinverkauf im Bus an Haltestellen mit Fahrkartenautomaten erforderlich. Dazu erfolgt die Aufstellung dieser Automaten an einer jeweils zentralen Haltestelle in Offenbach, Herxheim und Hatzenbühl.

Situation heute: Herxheim „existiert“  
im aktuellen RegioLinien Plan nicht.



künftig: Herxheim mit  
der neuen Regiobuslinie erfasst



(zum Regiobuskonzept und zum aktuellen RegioLinien-Plan siehe auch  
<http://www.spnv-sued.de/daten-und-fakten/regiolinien.html>)

### Umsetzung / Finanzierung

Die Chance, das Ganze als Regiobus auszuführen, hätte große finanzielle Vorteile für die Gemeinde und den Kreis.

Die Gemeinde muss dieses Konzept gegenüber dem Kreis sowie dem Zweckverband SPNV Rheinland Pfalz als „Ersatz für die fehlende Schienenanbindung“ darstellen und begründen .

### Stärkung des lokalen Verkehrs innerhalb der Verbandsgemeinde dank neuem Bürgerbus / ergänzende Option

Sollte die Anforderung bzgl. Abend- und Wochenendverkehr nicht umsetzbar sein, so sollte als zweite Option der Einsatz eines Bürgerbusses in der Relation Rohrbach – Insheim – Herxheim geprüft werden. Zu den Betriebszeiten der Linie 555 sollte er als Zubringer dienen und in den Anschlusszeiten als Ersatz um auch die Bahn- und Stadtbahnanschlüsse zu erreichen.

Zumindest eine teilweise Finanzierung durch Werbung ist durchaus realistisch, ebenso die Unterstützung durch Sponsoren.

## **Entwicklungsschritt 2 : Optimierung des Angebotes durch Schienenanbindung als Zielkonzept**

### **Streckenreaktivierung kombiniert mit heutiger Fahrzeugtechnik „Flügelzugbildung“**

Dazu schlagen wir folgende Umsetzung vor:

- Reaktivierung der Strecke Herxheim – Landau als Regionalbahnstrecke. Durchbindung der Züge dank sogenannter Flügelzugbildung in Landau Hbf bis Neustadt Hbf.
- Direkte „Tür an Tür“ Verknüpfung zwischen Bahn und Bus am neu zu bauenden Umsteigebahnhof „Herxheim-Nord“.

Die passende Streckenführung ist sogar im neuen Flächennutzungsplan schon eingezeichnet!

Damit würde die Busverbindung nach Landau ersetzt.

### **Nutzen / Vorteile**

Besonderer Nutzen besteht bei dieser Umsetzung in folgenden Punkten:

- Gegenüber der im ersten Schritt eingerichteten Schnellbusverbindung erhält Herxheim damit einen direkten Anschluss an den überregionalen Verkehr in Neustadt.
- Die Umsetzung ist unabhängig vom weiteren Streckenausbau Wörth-Winden-Landau (Stadtbahnbetrieb) möglich.
- Ein späterer Ausbau der Strecke für Stadtbahnbetrieb ( Elektrifizierung und Verlängerung) bleibt als Option erhalten. Insbesondere ist dann hierfür die Strecke konkret gesichert.

### **Umsetzung**

Zur Ausgestaltung dieses Schienenkonzepts wäre von der Gemeinde in Abstimmung mit dem Zweckverband SPNV-Süd ein entsprechendes Büro zu beauftragen.

### **Bürgerbeteiligung**

Sinnvoll erscheint uns die Einrichtung eines ÖPNV- oder besser Umweltverbund-Beirates, damit die Bürger sich einbringen und Vorschläge bzw. Kritik vorbringen können.

## 2 Radfahrer

Zu berücksichtigen ist, dass durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes der Fahrradverkehr in Zukunft auch in Herxheim deutlich zunehmen wird. Die Verbesserung der Situation für Radfahrer ist auch deshalb die zweite wichtige Säule eines Verkehrskonzepts.

Die folgenden Maßnahmen werden vorgeschlagen:

### **Radwegenetz vervollständigen**

- Dazu ist vor allem die Lücke des Radwegenetzes an der Hauptstraße entlang zu schließen. Dies kann nach Umwidmung der Hauptstraße bei bleibendem Gegenverkehr eigentlich nur durch das Einzeichnen von Radfahrstreifen erfolgen. Richtige Radwege wären nur bei Einbahnstraßenregelung zwischen Rathaus und Ampel und nur in diesem Bereich denkbar.
- Die Anbindungen an das überörtliche Radwegenetz müssen sicher und praktikabel sein. Hier ist auf jeden Fall eine Verbesserung an östlichen Ortsausgang zum Radweg nach Herxheimweyher notwendig.

### **Sicherheitsaspekte umsetzen**

- Für eine ausreichende Beleuchtung der Innerortswege ist zu sorgen und diese evtl. zu ergänzen. Z.B. vom Klingbachradweg zum Überweg Obere Hauptstraße vor der Brücke Richtung Westring.
- Eine generelle Überprüfung ist auch notwendig für andere eventuelle Hindernisse, Einschränkungen, Unterbrechungen oder gar Gefahrstellen.
- Es muss unter Sicherheitsaspekten geprüft werden, wie die Benutzbarkeit der Radwege zwischen den Ortschaften der Verbandsgemeinde, wie Herxheim – Insheim, auch bei Dunkelheit überhaupt möglich bzw. zumutbar ist.

### **Attraktivität erhöhen - Unterstützung für E-Bikes**

Errichtung zumindest einer weiteren Ladestation für E-Bikes im Zentrum in der Nähe des Rathauses. Solche Ladestationen sind nicht nur für Touristen attraktiv, sie könnten auch Pendler dazu animieren mit dem E-Bike zur Arbeit zu kommen.

### 3 Fußgänger/Fußverkehr

Die Fußgänger und zu dieser Gruppe rechnen wir auch Rollstuhlfahrer, Menschen mit Kinderwagen und Kinder auf Fahrrädern, sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Sie brauchen genügend Raum und auch Sicherheit.

Zwei Bereiche sind dabei für den Fußverkehr essentiell:

- der Gehweg als ihr wichtigster Raum und dem Fußverkehr vorbehalten,
- sowie die sicheren Quermöglichkeiten von Straßen.

Dazu gehören auch Freiräume zum Einkaufen und Flanieren - heute ein ganz wichtiger Ansatz, das Leben im Ort attraktiv zu machen.

#### Maßnahmen

Um dies zu erreichen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

##### 1. Mindestbreite von Gehwegen

Auf den Gehwegen ist eine Mindestbreite zu gewährleisten - wo machbar - von 1,20m (nach DIN 18040), damit Kinderwagen und Rollstühle gefahrlos passieren können. Damit dies bei auch bei ausreichend breiten Bürgersteigen gegeben ist, darf das Gehweg-parken nur noch innerhalb der gesetzlichen Vorschriften geduldet werden (s. VwV der StVO vom 17.7.2009).

##### 2. Hindernisfreie Gehwege

Soweit wie möglich und sinnvoll müssen Gehwege hindernisfrei gehalten sein. Dazu sind bei Bedarf auch Pfosten, Schilder, Steine etc. zu entfernen oder zu versetzen. Auch zu großes seitliches Gefälle, für Personen mit Rollator oder Rollstühlen ein Problem, oder zu hohe Bordsteinkanten vor Überquerungsbereichen sind zu überprüfen und gegebenenfalls z.B. im Rahmen von Ausbaumaßnahmen zu ändern.

##### 3. Kritische Stellen erkennen – Abhilfe schaffen

Für Fußgänger gefährliche Überquerungsbereiche, wie Kreuzung Speiertsgasse / Untere Hauptstraße oder Offenbacher- / Eisenbahn- bzw. Poststraße müssen Abhilfemaßnahmen geplant und umgesetzt werden.

##### 4. Verkehrsberuhigung schafft Sicherheit

Die Einführung von weiteren Tempo 30 Bereichen (Näheres s.u. „Autoverkehr“ in Abschnitt 4)

##### 5. Attraktiver Ortskern

Im Bereich zwischen Ampel und Rathaus sollte eine Einbahnstraßenregelung erfolgen (Details s.u. „Autoverkehr“).

Damit wird der Freiraum zum ungestörten Einkaufen und Flanieren geschaffen. Dieser Umbau bietet die größte und unserer Meinung nach die wirklich einzige Chance den Innerortsbereich „wiederzubeleben“.

## 4 Autoverkehr

Der Autoverkehr einschließlich LKW und Kleintransporter ist eine große Belastung für uns alle. Diese Belastung zu minimieren ist keine leichte Aufgabe, muss aber Zielsetzung jedes Verkehrskonzeptes sein.

### Maßnahmen

Um dies zu erreichen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- **Verkehrsberuhigung Hauptstraße**

Im Lärmaktionsplan der Verbandsgemeinde Stufe 2 wurde für die Obere Hauptstraße eine zu große Belastung wegen des starken Verkehrs festgestellt. Damit haben wir die Aufgabe diese für die Anwohner zu reduzieren. Betroffen sind hier vor allem ältere Menschen.

Dies kann unserer Meinung nach am schnellsten durch die Einführung einer 30km/h Begrenzung erreicht werden und zwar bevor und unabhängig von der Umwidmung der Hauptstraße. Diese Begrenzung sollte im Osten an der Kreuzung Oberhohl beginnen und mindestens bis Einmündung Südring gehen.

- **Ausdehnung der Bereiche mit 30km/h**

Herxheim ist momentan ein Flickenteppich was die 30km/h Begrenzung betrifft.

Damit ist den Autofahrern auch nicht immer klar, ob gerade eine entsprechende Begrenzung besteht oder nicht. Um hier Klarheit und eine Gewöhnung daran zu erreichen, sollte Quadrant für Quadrant konkret die Umsetzung der 30km/h Begrenzung geplant und durchgeführt werden.

Hier nochmals die wichtigsten Vorteile von Tempo 30:

- mehr Sicherheit auf unseren Straßen
- deutlich weniger Lärm
- ein flüssiger und gleichmäßiger Verkehrsablauf
- weniger Verwaltungsaufwand und geringere Kosten

- **Einbahnregelung zwischen Ampel und Rathaus:**

Erst nach der Umwidmung der Hauptstraße zu einer Ortsstraße besteht eine reelle Chance, die Verkehrsbelastung in diesem Bereich zu reduzieren.

Um das Ziel einer merklichen Verkehrsentlastung zu erreichen, ist die Einrichtung einer Einbahnregelung für Kraftfahrzeuge im zentralen Bereich zwischen Ampel und Rathaus erforderlich.

Unser Vorschlag hierzu lautet, den motorisierten Verkehr von Osten kommend in die Niederhohl abzuleiten. Erst damit können Fußgänger und Radfahrer mehr Raum und Sicherheit erlangen und die Attraktivität für Handel und Gastronomie kann gesteigert werden. Dazu ist dann eine entsprechende Planung aufzustellen.

- **Nordanbindung und Anbindung Sandgärten**

Wir sind durchaus bereit und sehen die Notwendigkeit, an dedizierten Schwerpunkten Entlastung durch geeignete Straßenanbindungen mitzutragen. Hier geht es um kleinräumige und auch ökologisch noch vertretbare Eingriffe.

Angelehnt an den SPD-Vorschlag, allerdings mit modifizierter Anbindung an den Speyerer Weg und die Offenbacher Straße, sehen wir auch im Hinblick auf die geplanten Baugebiete „Östlich Peter.Betz-Str.“ und Augustastraße, eine dringende Notwendigkeit, den Verkehr zu entzerren und z.B. Eisenbahn-, Speyer- und Bussereau-Straße zu entlasten.

Die Anbindung Sandgärten sollte über die jetzt schon vorhandene Feldwegeverbindung über den Kleinwald nach Osten an das bestehende Straßennetz angebunden werden.

- **Förderung von Carsharing**

Hierzu sollte das Karlsruhe Unternehmen Stadtmobil angesprochen werden. Da es in der Südpfalz und auch in Landau schon vertreten ist, sollte erreicht werden, dass möglichst zwei Fahrzeuge auch hier in Herxheim stationiert werden.

Dazu sind dann kostenlos die entsprechenden Parkplätze zentrumsnahe zur Verfügung zu stellen.

## 5 Schlussbemerkung und Zusammenfassung

Mit den vorgeschlagenen Zielen und Maßnahmen nennen wir die aus unserer Sicht wesentlichen Aspekte, die in unserer Gemeinde zu einer erheblichen Verbesserung der Mobilität und Sicherheit aller Bürger beitragen. Nicht zu vergessen die damit einhergehende Steigerung der Attraktivität und damit auch Wertsteigerung der Infrastruktur.

Wie in den vorherigen Kapiteln ausgeführt, erreichen wir dies durch:

- Die Anhebung der **ÖPNV-Qualität** in 2 Entwicklungsschritten, nämlich: Ausbau des Busangebotes mit einer Regiobuslinie im ersten Entwicklungsschritt sowie im zweiten Entwicklungsschritt der Reaktivierung der Bahnlinie unter Ausnutzung moderner Zugtechnik.  
- > Herxheim erhält eine seiner Bedeutung und Größe angemessene „Verbindung in die Region“.
- Die Stärkung des **Radverkehrs** durch Ausbau des Radwegenetzes und Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen.
- Die stärkere Berücksichtigung der Belange des **Fußverkehrs** bzgl. Sicherheit und Komfort.
- Maßnahmen, die die belastenden Auswirkungen des **Autoverkehrs** auf ein Mindestmaß begrenzen.