

Gemeinde Speichersdorf

Mobilitätskonzept



Gemeinde Speichersdorf: Mobilitätskonzept

Auftraggeberin

Gemeinde Speichersdorf
z.Hd. Herrn Bürgermeister Porsch
Am Rathausplatz 1
95469 Speichersdorf



Auftragnehmerin

MOBILITÄTSLÖSUNG
Mobilitätskonzepte · Verkehrsplanung · Moderation
Dipl. Ing. Katalin Saary
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt
Kontakt:
06151-950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
www.mobilitaetsloesung.de



Bearbeitung

Dipl.-Ing. Katalin Saary
M. Eng. Livia Bachmann

Hinweis

Bei allen Planungen müssen die verschiedenen Perspektiven und Lebenssituationen von Frauen, Männern und allen anderen Geschlechtern berücksichtigt werden. Um dies auch im Text zu verdeutlichen wird in diesem Dokument entweder geschlechtsneutrale Sprache oder, wenn nicht anders möglich, die binären Formen (männlich/weiblich) genutzt. Alle verwendeten Personenbezeichnungen gelten dabei gleichermaßen für alle Geschlechter.

Darmstadt, November 2024

Inhalt

1	Einleitung und Zielsetzung	4
1.1	Anlass	4
1.2	Grundlagen.....	4
1.3	Zielsetzung.....	4
2	Bestandsanalyse Mobilität und Verkehr	5
2.1	Allgemeines	5
2.2	Quellen und Ziele	6
2.3	Mobilitätsbefragung der Schule: Kernergebnisse.....	6
2.4	Fuß- und Radverkehr.....	10
2.5	Öffentlicher Personennahverkehr.....	12
2.6	Kfz-Verkehr/ Motorisierter Individualverkehr (MIV)	13
2.7	Verkehrssicherheit	17
2.8	Zusammenfassende Bewertung: Stärken und Schwächen	18
3	Handlungsempfehlungen	21
3.1	Grundlegende Strategie	21
3.2	Netzkonzeption	21
3.3	Handlungsfelder und Maßnahmen	25
3.4	Maßnahmensteckbriefe	30
4	Detail „Lebendige Ortsmitte“	46
4.1	Konzeptionelle Entscheidungen.....	46
4.2	Verkehrliche Organisation.....	47
4.3	Schulbus-Haltestelle.....	50
4.4	(Neu-)Organisation des Parkens	50
4.5	Verkehrsrechtliche Regelungen	52
5	Detail „Sicher Queren“	53
5.1	Allgemeines	53
5.2	Creußener Straße/Oberer Markt	53
5.3	Weidener Straße, Höhe Rathaus.....	55
5.4	Bahnhofstraße/Bayreuther Straße.....	57
6	Detail „Mobilitätsknotenpunkt Bahnhof“	59
6.1	Allgemeines	59
6.2	Ausgangssituation	60
6.3	Konzept Mobilitätsstation „Premium“ am Bahnhof Kirchenlaibach.....	62
	Literaturverzeichnis und Quellen	65
	Anhang	66

Abbildungen

Abbildung 1	Wichtige Ziele in Speichersdorf.....	6
Abbildung 2	Eltern-Befragung: Wohnstandorte (links), Bus-Nutzung bei „Anderer Wohnort“ (rechts)	7
Abbildung 3	Eltern-Befragung: Verkehrsmittelnutzung nach Stufe (links), nach Wohnort (rechts)	8
Abbildung 4	Eltern-Befragung: Informationen zum Verkehrsmittel "Auto"	8
Abbildung 5	Eltern-Befragung: Verkehrssicherheit auf dem Schulweg	8
Abbildung 6	Eltern-Befragung: grundsätzliche Probleme	9
Abbildung 7	Eltern-Befragung: konkrete Probleme und Lösungsansätze.....	9
Abbildung 8	Wichtige Verbindungen für den Fußverkehr (links) und den Radverkehr (rechts). Quelle: ISEK 2021, eigene Darstellung	11
Abbildung 9	Busliniennetz	13
Abbildung 10	Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßennetz (Bestand).....	14
Abbildung 11	Geschwindigkeitsregime (Bestand).....	15
Abbildung 12	Parkraumangebot im Kernbereich Speichersdorf.....	16
Abbildung 13	Verkehrsunfälle 2020 – 2022	17
Abbildung 14	Stärken-Schwächen	20
Abbildung 15	Fußwegenetz (Konzept).....	22
Abbildung 16	Radverkehrsnetz (Konzept)	23
Abbildung 17	Buslinien-Konzept.....	24
Abbildung 18	Geschwindigkeitsregime innerorts (Konzept).....	25
Abbildung 19	Zielkonzept	46
Abbildung 20	Konzept: Verkehrsführung, Parken und Beschilderung	47
Abbildung 21	Schleppkurve 3-achsiger Lkw (18-Tonner): Anfahrt links Variante 1, rechts Variante 2	48
Abbildung 22	Flächenbedarf Feuerwehr Graserstraße - Schulstraße	49
Abbildung 23	Ziele einer Premium-Mobilitätsstation (eigene Darstellung).....	59
Abbildung 24	Bestandssituation Bahnhof Kirchenlaibach.....	61

Tabellen

Tabelle 1	Verkehrsaufkommen (Querschnitt) auf den Hauptverkehrsstraßen.....	16
Tabelle 2	Geschwindigkeitsniveau auf den Hauptverkehrsstraßen	16
Tabelle 3	Bahnhof und Schulumfeld: Parkraumangebot und Nachfrage	17
Tabelle 4	Unfälle 2020-2022	18
Tabelle 5	Stärken und Schwächen	19
Tabelle 6	Maßnahmenübersicht.....	27
Tabelle 7	Bahnhof und Schulumfeld: Parkraumangebot und Nachfrage	50
Tabelle 8	Module der Mobilitätsstation Bahnhof Kirchenlaibach	63

Bilder

Bild 1	Schutzstreifen einseitig und beidseitig, Beispiele Quelle Musterblätter AGFK Bayern: 3.2-1, 3.2-2, Stand April 2024.....	34
--------	--	----

Bild 2	Roßdorf (Ladadi): Durch zeitliche Begrenzung der Fahrtrichtung wird der Schleichverkehr unterbunden.....	35
Bild 3	Ganghoferstraße: Verkehrsführung bei Einbahnstraßenregelung in Teilabschnitt.	35
Bild 4	Beispiele Ortseinfahrt mit Querungshilfe, Quelle: Musterblätter AGFK Bayern 9.5-4, 9.5-2, Stand April 2024.....	37
Bild 5	Beispiel Griesheim: Seniorengerechte Sitzbank (links), Anlehnbügel (rechts), Infos: http://www.besitzbare-stadt.de/	42
Bild 6	Beispiele aus Griesheim „beSpielbare Stadt“, Infos: http://www.bespielbare-stadt.de/	42
Bild 7	Creußener Straße: Blick Nord (links), Einmündung Oberer Markt: Blick Süd (rechts)	54
Bild 8	Oberer Markt: Einmündungsbereich (links), Gestaltung und Beginn Tempo 30-Zone (rechts)	54
Bild 9	Weidener Straße , Blick nach Westen	56
Bild 10	Bahnhofstraße/Bayreuther Straße: Querungsbereich.....	58
Bild 11	Impressionen Bahnhofumfeld.....	62

Anhang

Anlage 1	Maßnahmenplan	
Anlage 2	Creußener Straße / Oberer Markt: Skizze Querung	
Anlage 3	Weidener Straße, Höhe Rathaus: Skizze Querung	
Anlage 4	Bahnhofstraße/Bayreuther Straße: Skizze Querung (Variante 1)	
Anlage 5	Bahnhofstraße/Bayreuther Straße: Skizze Querung (Variante 2)	
Anlage 6	Mobilitätsstation Bahnhof Kirchenlaibach (Konzept)	

Die Rechte für alle Fotos, Tabellen und Abbildungen liegen, wenn nicht anders bezeichnet, beim Büro MOBILITÄTSLÖSUNG. Kartendarstellung: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen:

https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html
Kartendaten: © OpenStreetMap-Mitwirkende (2024)

1 Einleitung und Zielsetzung

1.1 Anlass

Die Gemeinde Speichersdorf möchte die nachhaltige Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der und zur Kerngemeinde Speichersdorf-Kirchenlaibach sicher und komfortabel gestalten. Dafür sollen die Verkehrsbedingungen vor Ort entsprechend angepasst werden.

Nahmobilität, also zu Fuß gehen und Rad fahren in der Nähe, hat viele positive Effekte:

- **Umwelt:** Weniger Luftverschmutzung und Lärm.
- **Wirtschaft:** Stärkung des lokalen Einzelhandels.
- **Gesundheit:** Förderung der individuellen Gesundheit.
- **Gesellschaft:** Bessere Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben für alle Bevölkerungsgruppen.

Nahmobilität trägt zu einer ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigeren Mobilität bei. In den letzten Jahren erleben das Zufußgehen und Radfahren daher auch im ländlichen Raum eine Renaissance.

In einer weitläufigen Gemeinde wie Speichersdorf ist zudem eine gute **ÖPNV-Verbindung** mit einem regelmäßigen Fahrtenangebot sowohl innerhalb der Gemeindeteile als auch zu benachbarten Städten und Gemeinden entscheidend für die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen.

1.2 Grundlagen

Die siedlungsstrukturelle Situation schafft wichtige Grundlagen hinsichtlich der verkehrlichen Erfordernisse, vermag aber auch Mobilitätsoptionen aufzuzeigen. Neben eigenen Vor-Ort-Erhebungen hinsichtlich der aktuellen Mobilitätssituation und des bestehenden Verkehrsangebotes mittels Ortsbegehungen, wurden während der Bearbeitung vorliegende Untersuchungen und Planungen berücksichtigt, insbesondere das 2023 politisch verabschiedeten Städtebaulichen Entwicklungskonzept für Speichersdorf und Kirchenlaibach (ISEK) und das Integrierte Mobilitätskonzept für den Landkreis Bayreuth (2019).

1.3 Zielsetzung

Zielsetzung und Aufgabenstellung des Mobilitätskonzeptes ist es, in Kooperation mit den örtlichen Akteuren der Gemeinde, der Politik und der Verwaltung sowie weiteren Personen Lösungsvorschläge und Maßnahmen zu erarbeiten, die eine sichere und komfortable Nutzung der Wege und Verbindungen in sowie von/nach Speichersdorf für den Fußverkehr, den Radverkehr und den ÖPNV beinhaltet für alle Verkehrsteilnehmenden und kostenverträglich innerhalb der nächsten 10 Jahre durch die Gemeinde umsetzbar sind.

Das vorliegende Mobilitätskonzept bildet als verkehrliches Gesamtkonzept einen Rahmen für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen, mit den Detailbetrachtungen wurden erste umsetzungsfähige

Lösungen für die Ortsmitte, den Bahnhof und wichtigem Querungsstellen entwickelt und abgestimmt.

2 Bestandsanalyse Mobilität und Verkehr

2.1 Allgemeines

Bei der Betrachtung von Nahmobilität wird ein besonderer Fokus auf Kinder, Jugendliche und Senioren gelegt als dem Teil der Bevölkerung, der besonders häufig zu Fuß und mit dem Rad unterwegs ist. In Speichersdorf beträgt der Anteil der „**nahmobilitätsaffinen**“ **Bevölkerung** 2019 **rund 36%** (unter 18 Jahre oder über 65 Jahre), wobei natürlich andere Altersgruppen genauso Radfahren, zu Fuß gehen und den ÖPNV nutzen. Im ländlichen Raum bestehen durch die räumliche Struktur jedoch andere Anforderungen an die Bewältigung von Alltagswegen, nicht alle Wege können, wie beispielsweise in Großstädten ohne weiteres vom Auto auf alternative Verkehrsmittelverlagert werden.

Im Landkreis Bayreuth werden rund 1/5 der Wege zu Fuß zurückgelegt (MiD 2017¹), nur 3 % fahren regelmäßig Fahrrad oder nutzen den ÖPNV (4 %). Damit ist das Zufußgehen nach der Autonutzung das zweitwichtigste Verkehrsmittel.

Der Fußverkehr spielt auf kurzen Wegen die größte Rolle, da er durch die räumliche Nähe oft die schnellste Fortbewegungsart darstellt. Besonders für Menschen mit hoher Nahraumorientierung sind gute Bedingungen für das Zufußgehen entscheidend. Kinder, Jugendliche und ältere Menschen (die sogenannten nahmobilitätsaffinen Bevölkerungsgruppen) legen einen Großteil ihrer Wege, wie z.B. zur Schule, zum Einkaufen oder zu Arztbesuchen, zu Fuß zurück.

Fußverkehr hat daher einen hohen Anteil an Versorgungs- und Familienarbeit und nimmt eine Schlüsselrolle bei der Gestaltung barrierefreier und kinderfreundlicher Wohnumfelder ein. In Verbindung mit Klimaschutz, Lärminderung, Nahversorgung, urbaner Lebensqualität, Gesundheit, demografischem Wandel und sozialer Teilhabe gewinnt der Fußverkehr immer weiter an Bedeutung.

Der Radverkehr entwickelt mit der Zunahme der E-Mobilität seine Stärken als attraktives Verkehrsmittel u.a. im Zulauf zu Haltestellen des ÖPNV auf den weiteren Entfernungen bis rund 20 km.

Die Fuß- und Radverkehrsförderung ist dabei immer mit einer Betrachtung im Detail verbunden (z.B. Gehwegbreiten, Querungsmöglichkeiten, Geschwindigkeiten). Ziel ist ein durchgängiges und sicheres Netz für den Fuß- und den Radverkehr, welches eine gute und direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele (z.B. Schulen, Nahversorgung, ÖPNV-Halte) und die Verbindung zu den Ortsteilen sowie zu den wichtigen Freizeitzielen sichert.

¹ Infas (2019): MID 2017, Regionalbericht Freistaat Bayern. Bonn

2.2 Quellen und Ziele

Die Gemeinde Speichersdorf ist eine Kleingemeinde mit rund 6.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 31 Ortsteilen. Die Kerngemeinde Speichersdorf-Kirchenlaibach weist eine kompakte Siedlungsstruktur auf und ist gekennzeichnet durch Wohnen, landwirtschaftliche Betriebe sowie ein – für eine Gemeinde dieser Größenordnung – gutes Angebot an Einzelhandel, Dienstleistung und Gewerbe (Abbildung 1). Eine Vielzahl an Einrichtungen, die für das tägliche Leben relevant sind, wie Supermarkt, Rathaus, Kitas und Schule (bis Klasse 9), Bank, medizinische Versorgung und Angebote für Senioren befinden sich in zentraler Lage. Die Ladenstruktur erweist sich für ein Kleinzentrum als ausgesprochen vielseitig und sichert die Versorgung des täglichen und periodischen Bedarfs, auch eines weiteren Einzugsgebiets. Insgesamt bestehen damit gute Grundvoraussetzungen für die Nahmobilität in Speichersdorf und Kirchenlaibach.

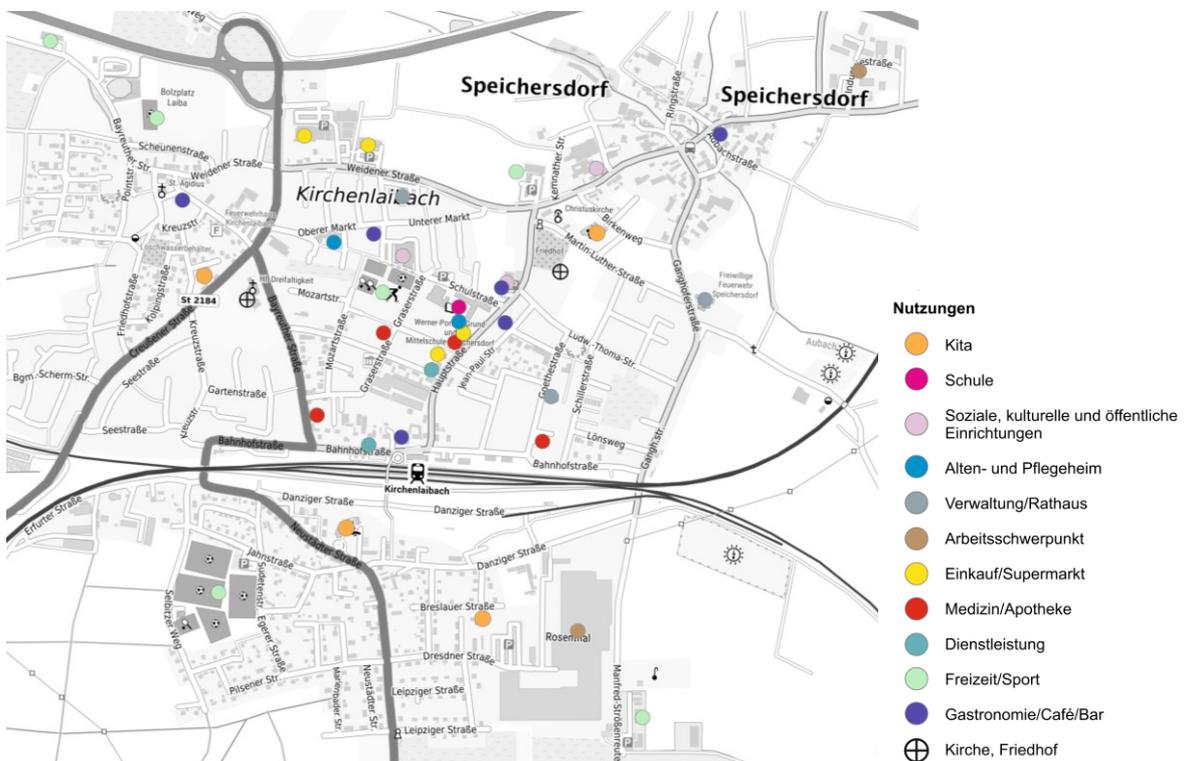


Abbildung 1 Wichtige Ziele in Speichersdorf

2.3 Mobilitätsbefragung der Schule: Kernergebnisse

Im Frühjahr 2024 wurde an der Werner-Porsch-Grund- und Mittelschule (WPS) alle Eltern (ca. 300 Schülerinnen und Schüler) mittels eines Online-Fragebogens zu Mobilitätsverhalten, Problemstellen und Lösungsideen befragt. Anlass war die bestehenden Konflikte durch Hol-Bring-Verkehre, der Mensa-Neubau am Schulstandort sowie die Planungen rund um die Ortsmitte.

An der Befragung beteiligten sich 182 Eltern (58 %), davon haben 65 % ein Kind in der Primarstufe, 38 % in der Sekundarstufe. 70 % der Eltern wohnen in der Kerngemeinde, 30% in den Ortsteilen (Abbildung 2).

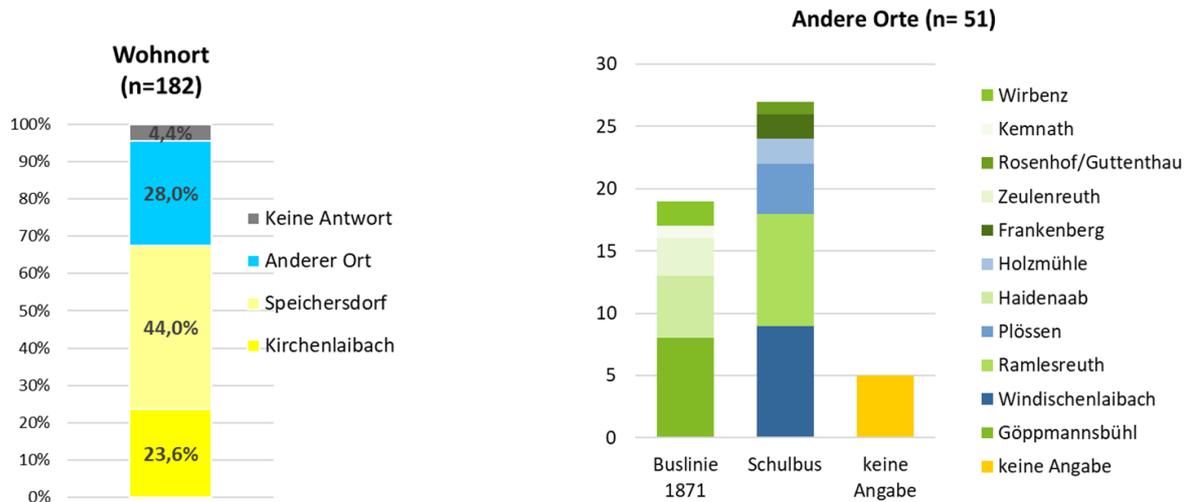


Abbildung 2 Eltern-Befragung: Wohnstandorte (links), Bus-Nutzung bei „Anderer Wohnort“ (rechts)

Im Folgenden werden die Kernergebnisse kurz dargestellt.

Verkehrsmittelwahl

Etwa die Hälfte der Kinder kommt zu Fuß, mit dem Roller oder dem Fahrrad zur Schule. Ein Viertel der Kinder nutzt den Bus, ein Fünftel wird mit dem Auto zur Schule gebracht.

Die Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich dabei in den beiden Stufen deutlich, so werden nur die Kinder der Primarstufe mit dem Auto gebracht, Kinder der Sekundarstufe kommen dagegen häufiger zu Fuß oder mit dem Bus (vgl. Abbildung 3).

Ebenso lässt sich eine differenzierte Verkehrsmittelnutzung abhängig vom Wohnort feststellen, wie in Abbildung 3 (rechts) dargestellt ist. Während Kinder aus Kirchenlaibach und Speichersdorf unter anderem aufgrund der entsprechenden Entfernung den Schulweg zu 60 % bzw. 66 % zu Fuß zurücklegen und mangels geeigneter Verbindungen nicht mit dem Bus kommen, liegt die Bus Quote bei Kindern anderer Wohnorte bei 86 %. Das Fahrrad spielt insgesamt keine große Rolle.

Kinder aus der Kerngemeinde werden häufiger (Kirchenlaibach 19 %, Speichersdorf 24 %) mit dem Auto zur Schule gebracht, als Kinder aus anderen Wohnorten (10 %). Die Gründe für die Autonutzung sind in Abbildung 4 dargestellt. Die beiden Hauptgründe, die jeweils von einem Fünftel der Autonutzenden angegeben wurden, sind die Schnelligkeit des Verkehrsmittels sowie die Lage der Schule auf dem Weg. Weitere wichtige Gründe haben mit der Verkehrssicherheit oder dem sozialen Aspekt des alleine Gehens zu tun.

Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, steigen zu knapp 60 % an der Schulstraße und etwa 30 % an der Hauptstraße aus (ebenda).

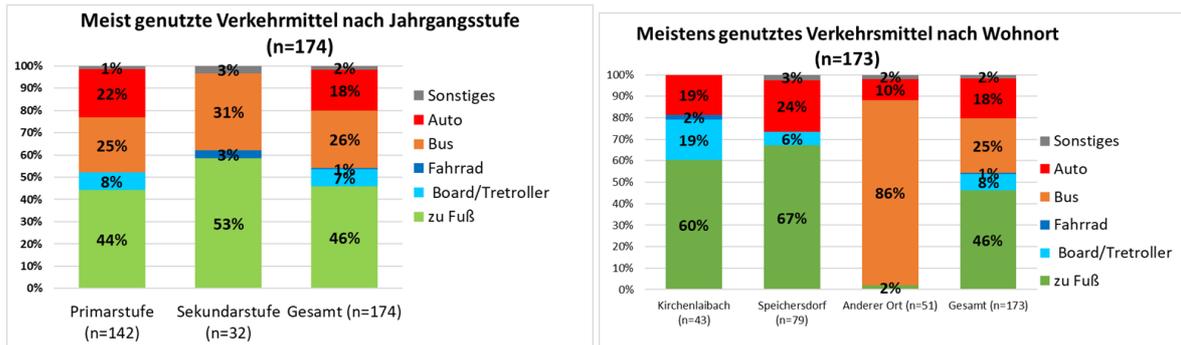


Abbildung 3 Eltern-Befragung: Verkehrsmittelnutzung nach Stufe (links), nach Wohnort (rechts)

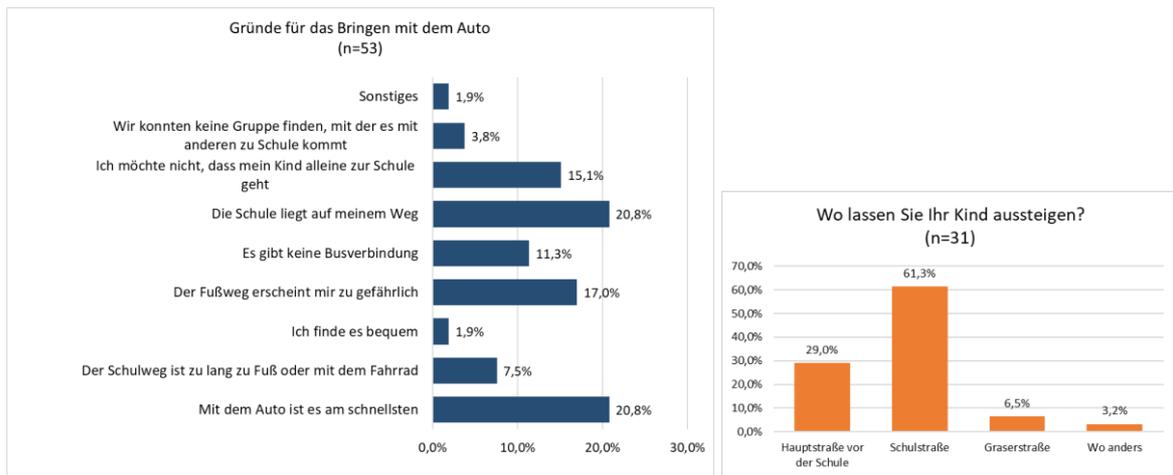


Abbildung 4 Eltern-Befragung: Informationen zum Verkehrsmittel "Auto"

Die Situation der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg wird sehr differenziert betrachtet (Abbildung 5). Die größten Defizite sehen die Eltern in Bezug auf die Gefahren des Hol-Bring-Verkehrs und bei den vor der Schule gefahrenen Geschwindigkeiten. Diese beiden Aspekte werden von mehr Eltern als gefährlich eingestuft.

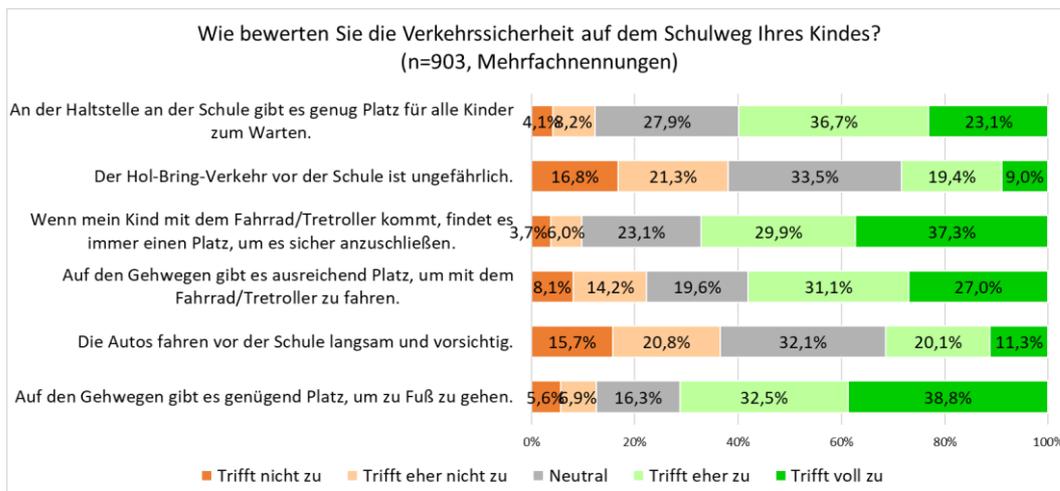


Abbildung 5 Eltern-Befragung: Verkehrssicherheit auf dem Schulweg

Probleme auf dem Schulweg (vgl. Abbildung 7, Abbildung 8) sehen die Eltern besonders beim Querung durch fehlende oder unsichere Querungshilfen (z.B. Neustädter Straße, vor dem Bahnhof, Hauptstraße) bzw. fehlende Verkehrshelfer und durch hohe Geschwindigkeiten. Auch werden schmale Gehwege, Gehwege in schlechtem Zustand bzw. fehlende Gehwege (z.B. Oberer Markt/Müllcontainer) häufig genannt. Konkret wird auch die Anbindung der Schule mit dem Bus als Problem gesehen.

Für die genannten Probleme sehen viel Eltern in der Anlage von Querungshilfen wie Zebrastreifen oder Ampeln eine gute Lösung. Ebenso wird vorgeschlagen die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren, Gehwege baulich herzustellen, Busanbindungen zu verbessern sowie einige weitere Vorschläge, wie aus Abbildung 7 deutlich wird.

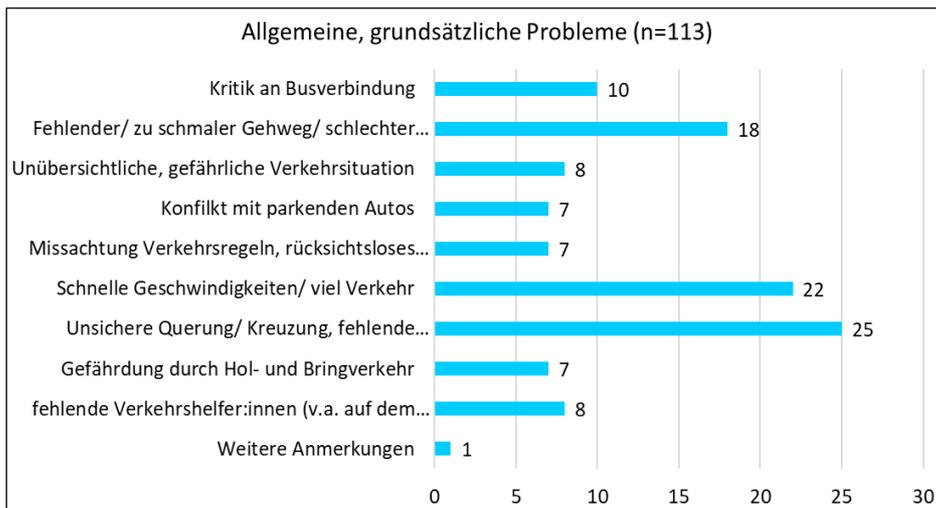


Abbildung 6 Eltern-Befragung: grundsätzliche Probleme

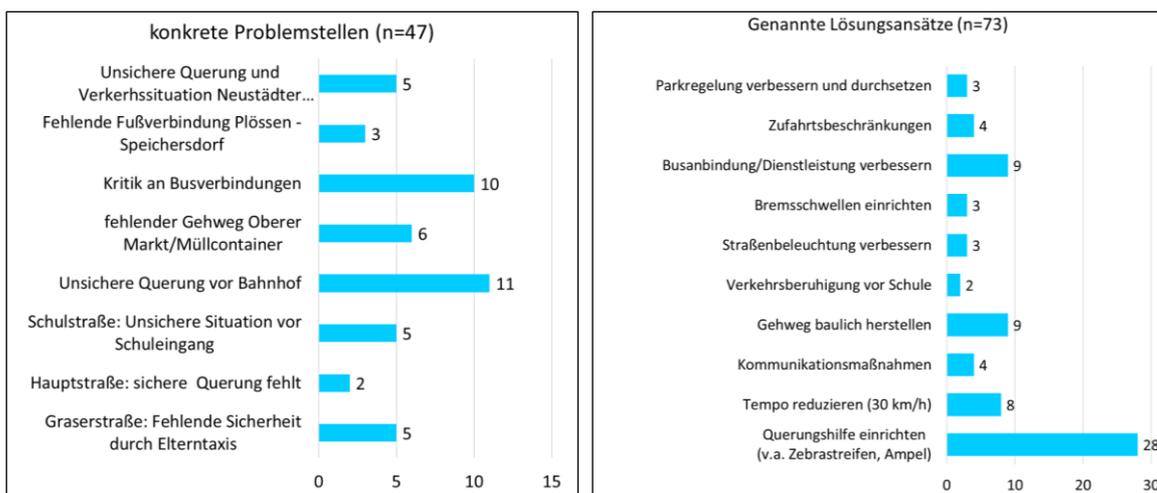


Abbildung 7 Eltern-Befragung: konkrete Probleme und Lösungsansätze

Kernergebnisse sind:

- Der **Wohnort** ist maßgebend bei der Verkehrsmittel-Entscheidung:
 - Kerngemeinde mit hohem Anteil Eltern-Taxis: Kirchenlaibach 19 % /Speichersdorf 24%.
Als **Hauptgründe** für das Auto werden genannt: Fußweg gefährlich, Busangebot fehlt, Auto ist schneller, Schule liegt auf dem Weg
 - Aus den **Ortsteilen** kommen die Schüler dagegen zu 90% mit dem Bus („Buskinder“)
- Folgende Probleme werden genannt
 - Fehlende Querungshilfen an den Hauptverkehrsstraßen
 - Hohe Geschwindigkeiten, u.a. vor der Schule und am Bahnhof
 - Fehlende und zu schmale Gehwege
- Als **positiv** werden die Verkehrshelfer/innen vor Schulbeginn betont. Es besteht der Wunsch, dass Verkehrshelfer auch zu Schulende eingesetzt werden.

2.4 Fuß- und Radverkehr

Der Fokus der Analyse liegt auf der Qualität der **Haupttrouten**, die die fuß- und radläufige Erreichbarkeit der wichtigen Ziele sicherstellen. Dabei spielen sowohl die Verfügbarkeit und Gestaltung von Fußverkehrsflächen und der Radverkehrsführung eine zentrale Rolle wie auch die Wechselwirkung mit anderen Verkehrsarten bzw. den angrenzenden Nutzungen. Die verhältnismäßig ebene Topographie in der Gemeinde Speichersdorf macht die Nutzung der eigenen Füße und des Fahrrads innerorts und zu den näheren Gemeindeteilen zu grundsätzlich interessanten und attraktiven Verkehrsmitteln. Um auch eine objektiv und subjektiv sichere Nutzung zu ermöglichen, sollten insbesondere die wichtigen Ziele mit geeigneten Angeboten angebunden sein.

Die Beurteilung erfolgt auf Grundlage der gültigen Qualitätsstandards, u.a. der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA), StVO und VwV-StVO sowie den Musterlösungen Radverkehr Bayern (AGFK 2024).

Als Grundlage der zu betrachtenden Verbindungen wurden die im Auftaktworkshops zum ISEK 2021 benannten Haupt-Fuß- und Radverbindungen sowie der Hinweise aus der und der Eltern-Mobilitätsbefragung im Frühjahr 2024 herangezogen (Abbildung 8).

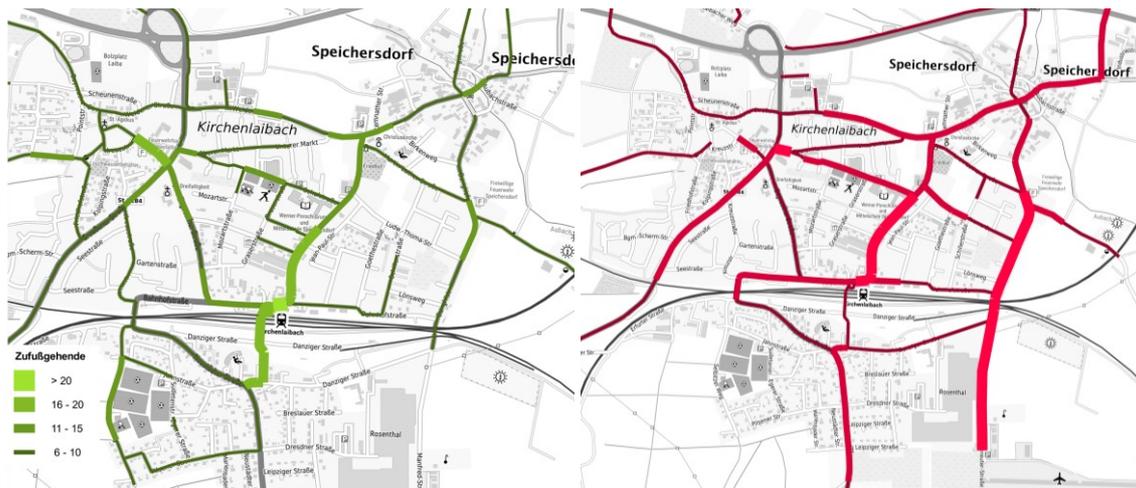


Abbildung 8 Wichtige Verbindungen für den Fußverkehr (links) und den Radverkehr (rechts).
Quelle: ISEK 2021, eigene Darstellung

Die Analyse der Haupttrouten für den Fuß- und Radverkehr erfolgte anschließend auf der Grundlage von Ortsbegehungen zu Fuß und mit dem Fahrrad sowie durch die ergänzende Auswertung von Luftbildern und vorliegenden Untersuchungen, insbesondere des ISEKs. Aufgenommen wurden:

- **Führungsangebot:** Art der Verkehrsführung (verkehrsrechtlich und baulich), Dimensionierung (überschlägig) und Zustand
- **Querungen:** Art der Führung an Knotenpunkten
- **Hindernisse / Barrieren:** u.a. Konflikte mit anderen Verkehrsarten / Gefahrenpunkte (z.B. ruhender Verkehr), Aufenthaltsorte: Erreichbarkeit, Qualität

Wesentliche Erkenntnisse sind:

- **Fußverkehr:** Mit der weitestgehend autofreien Ortsmitte, wo sich auch die wichtigsten Ziele befinden, bestehen gute Voraussetzungen für das Zufußgehen, weitere Freizeitangebote und Sportanlagen sind vor Ort. Mit der Fußverkehrsbrücke am Bahnhof besteht in zentraler Lage ein eigenes Querungsangebot, hierdurch ist auch der Bahnhof als wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt gut und direkt erreichbar. Problematisch sind fehlende oder zu schmale Gehwege sowie das Fehlen sicherer Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen. An der Schule bestehen Konflikte mit dem Hol-Bring-Verkehr.
- **Radverkehr:** In den Tempo-30-Zonen (Wohngebiete) ist grundsätzlich ein sicheres Radfahren auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Autoverkehr möglich. Durch das Fehlen geeigneter Querungen an den Hauptverkehrsstraßen (Tempo 50) sind die Verbindungen aber nicht durchgängig nutzbar. Auf den Hauptverkehrsstraßen ist bei Tempo 50 eine gemeinsame Nutzung mit dem Autoverkehr nur für geübte Radfahrende sicher. Auf der Bahnhof-Südseite fehlt ein Angebot zum Fahrradparken bei gleichzeitig unattraktiver Querung über die Fußgängerbrücke.
- **Radabstellanlagen:**

- Schulumfeld: Das Angebot an Radabstellplätzen entspricht in der Ausstattung nicht den Anforderungen (Felgenklemmer) und wird daher derzeit nicht genutzt.
- Bahnhof (Nordseite): Das Angebot an Fahrradparken entspricht den Anforderungen (Rahmenparker mit Witterungsschutz) und genügt in der Anzahl dem Bedarf.

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Für die Analyse des öffentlichen Personen- und Schienenpersonennahverkehrs (ÖPNV/ SPNV) wurden die aktuelle Bestandssituation (u.a. Netz- und Linienstruktur, Bedienungsformen und Bedienungszeiträume, Barrierefreiheit) sowie die Ergebnisse und Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan 2023 des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN) berücksichtigt. Die wesentlichen Erkenntnisse sind im Folgenden kurz dargestellt:

- Das **SPNV**-Angebot ist gut, die Regionalbahnlinien RB34 (Bayreuth/Weiden – Weidenberg) und RE31 (Hof – Nürnberg) verkehren zw. 5 - 22 Uhr, die RB97 (Bayreuth – Hof/Bad Streben) zw. 11 - 20 Uhr stündlich.
- Das **Busangebot (Linie 1871 und Schulbus)** dient insbesondere dem Schülerverkehr zur Grund- und Mittelschule vor Ort sowie zu den weiterführenden Schulen in Kemnath und Bayreuth. Der Fahrplan ist daher insbesondere auf die Schulzeiten ausgerichtet, was bedeutet, dass das Angebot ansonsten als schwach und durch unterschiedliche Fahrwege auch nicht als selbsterklärend zu bezeichnen ist. Aufgefangen wird dieses Defizit zum Teil durch den **Bürgerbus**, der Dienstags- und Freitagsvormittags Fahrten aus den Ortsteilen zum Einkaufszentrum (EKZ) am nördlichen Ortsrand und dem Bahnhof anbietet. Das **BAXI** (Anrufsammeltaxi Linie 1821) bedient ergänzend die Verbindung Kemnath-Kirchenlaibach). Ab 2026 wird zwischen Speichersdorf-Bahnhof Kirchenlaibach und Kemnath eine **Schnellbuslinie** eingerichtet werden, die stündlich verkehren soll.
- Der **Bahnhof** liegt zentral und wird gut nachgefragt, weshalb er als Ergebnis des Mobilitätskonzepts zu einer „Mobilitätsstation Premium“ ausgebaut werden soll. Der barrierefreie Ausbau der Bahnsteige und des Zugangs ist seitens der DB projektiert, das Bahnhofgebäude selbst wird ebenfalls saniert, mit Buchhandel und Arztpraxis sind erste Nutzungen wieder in Betrieb. Während auf der Bahnhof-Nordseite bereits ein gutes Angebot für P+R und B+R besteht, fehlt dieses auf der Südseite. Die Bushaltestellen im Gemeindegebiet sind bisher nicht barrierefrei ausgebaut und nicht alle verfügen über einen Witterungsschutz.

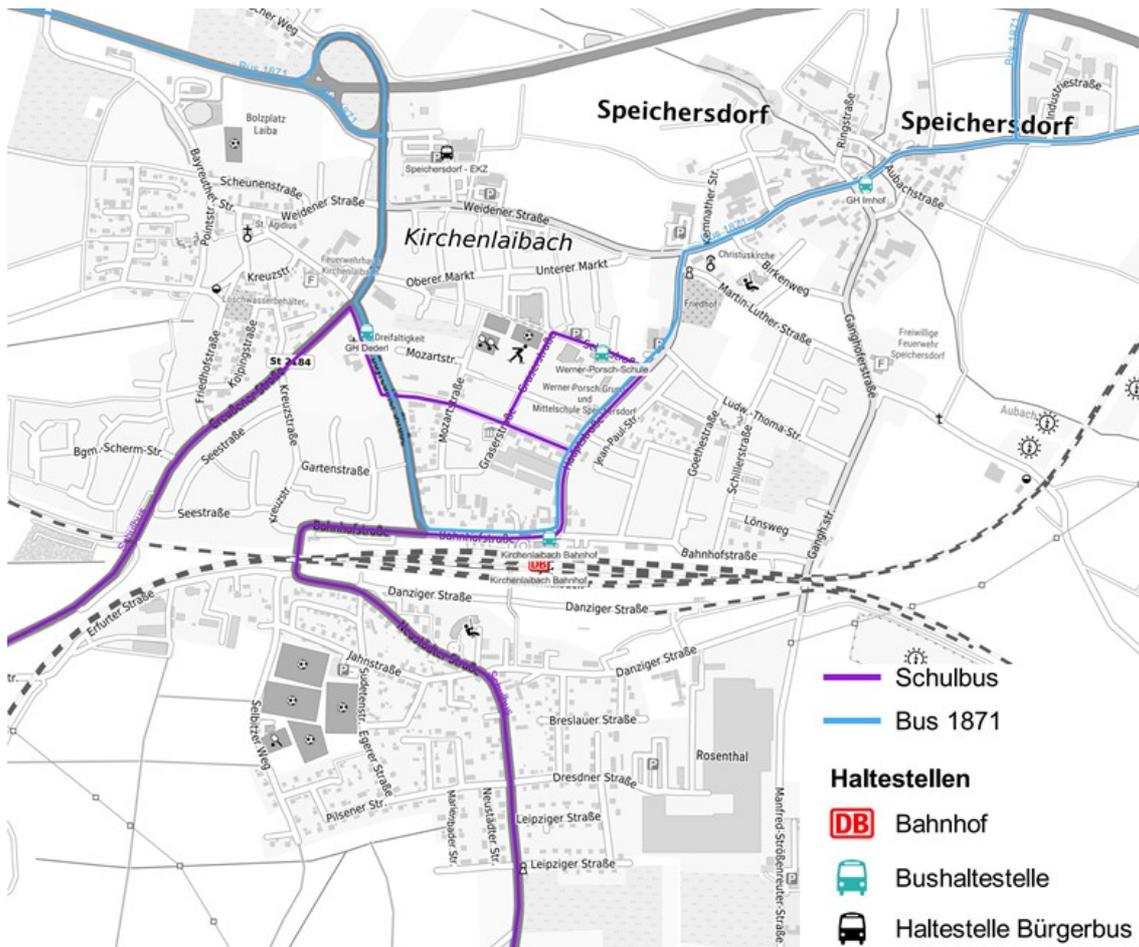


Abbildung 9 Busliniennetz

2.6 Kfz-Verkehr/ Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Betrachtung beschränkt sich dabei auf die Hauptverkehrsstraßen des Gemeindegebietes. Für den fließenden MIV wurden folgende Merkmale des Verkehrsangebots erfasst:

- Visualisierung der Straßeninfrastruktur entsprechend der Straßenklassifikation,
- Aufnahme der verkehrsregelnden Beschilderung, u.a. zul. Geschwindigkeiten und -beschränkungen,
- Betrachtung der Ortseinfahrten auf ihre geschwindigkeitsreduzierende Wirkung und
- Auswertung und Einordnung von Verkehrsmengen, Geschwindigkeiten und Verkehrsunfällen.

2.6.1 Fließender Kfz-Verkehr (Autoverkehr)

Durch Speichersdorf verläuft die Staatsstraße St2184, an der Einmündung Weidener Straße gabelt sich diese in Creußener Straße und Bayreuther Straße/Neustädter Straße. Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen sind die Weidener Straße, Hauptstraße und Bahnhofstraße. Die Wohngebiete sind flächendeckend Tempo 30-Zone.

Auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen gilt Tempo 50, Ausnahme sind der als Mischfläche gestaltete Bahnhofsvorplatz und auf der Südseite der Abschnitt vor dem Kita-Eingang, hier gilt

Tempo 30. Die Ortseingänge sind nicht definiert, Kraftfahrzeuge (Kfz) gelangen ungebremst in die Ortslage, was auch im weiteren Verlauf überhöhte Geschwindigkeiten nach sich zieht.

Das Straßennetz und die zulässigen Geschwindigkeiten sind in Abbildung 10 und Abbildung 11 dargestellt.

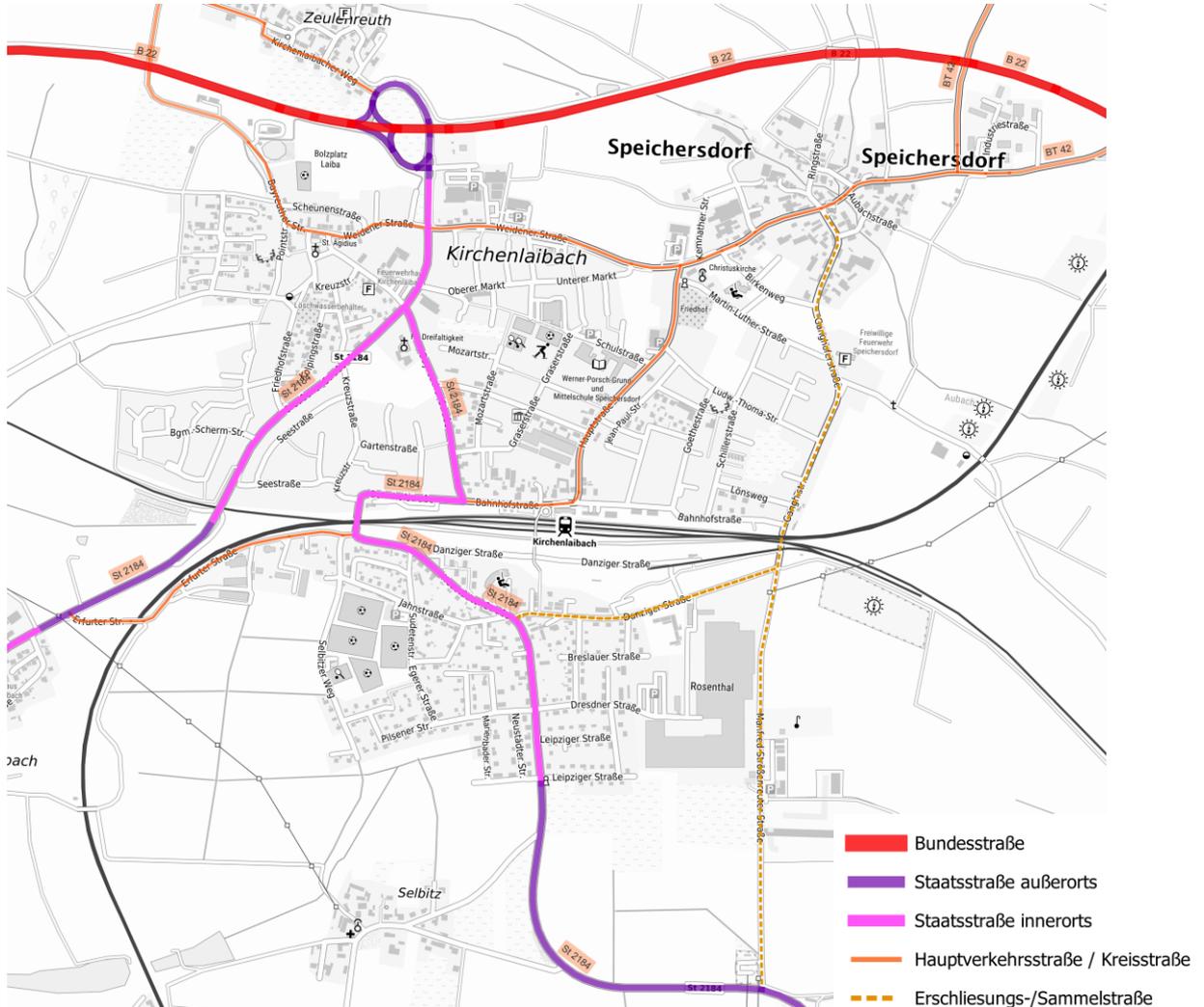


Abbildung 10 Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßennetz (Bestand)

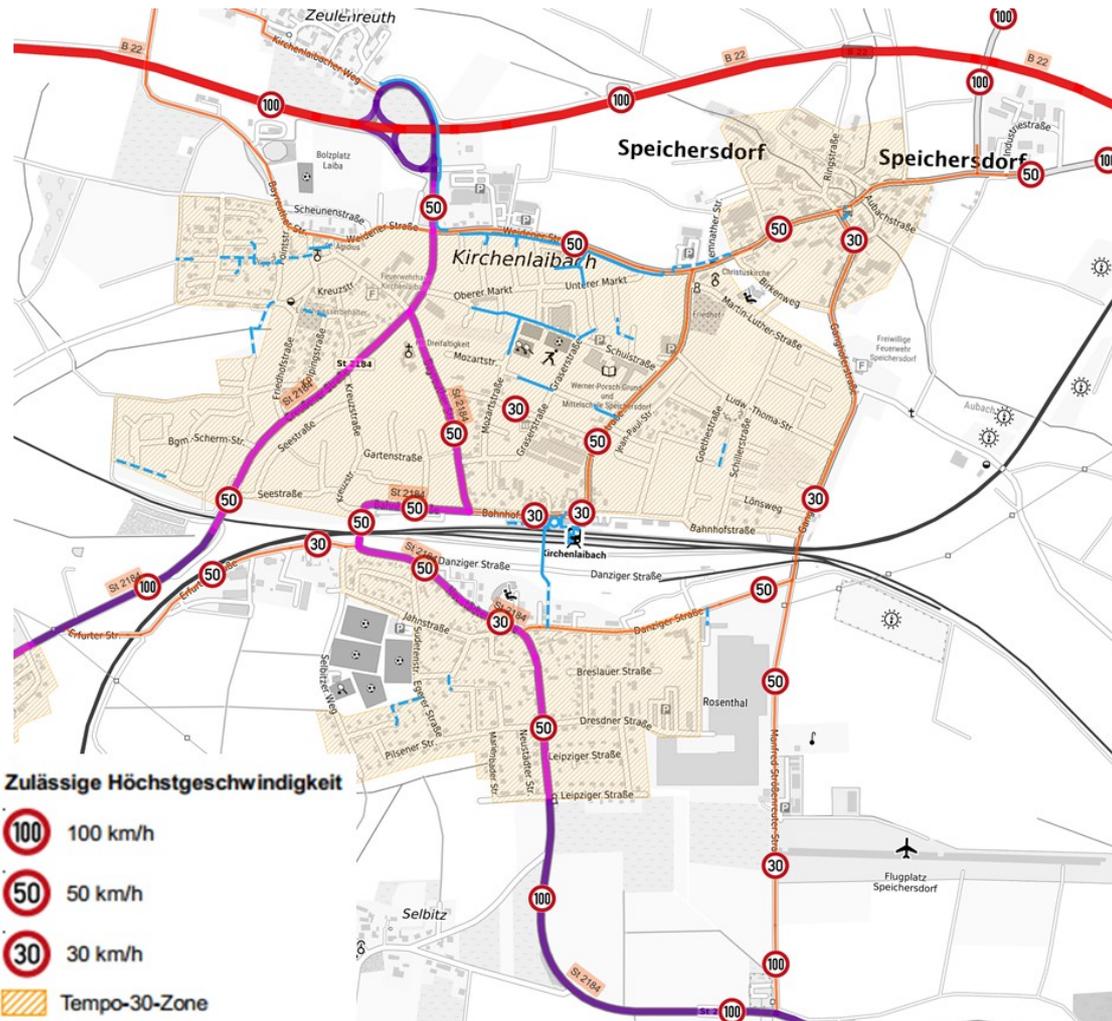


Abbildung 11 Geschwindigkeitsregime (Bestand)

Im Herbst 2023 wurden mittels Topo-Box das Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeiten über jeweils 14 Tage an verschiedenen Stellen im Gemeindegebiet erhoben. Wesentliche Erkenntnisse sind:

- Die Auswertung der Kfz-Verkehrsbelastungen für einen typischen Wochentag zeigt, dass die werktägliche Verkehrsbelastung an alle betrachteten Straßenquerschnitten deutlich unter 3.000 Fahrzeuge (FZ) lagen. Die Betrachtung der morgendlichen (Schulanfang) und nachmittäglichen Spitzenstunden zeigt eine verträgliche Verkehrsbelastungen (Tabelle 1).
- Als problematisch sind dagegen die Geschwindigkeiten einzuschätzen, die Auswertung ergab, dass die sogenannte V85² an allen Messstellen, mit Ausnahme vor der Schule, regelmäßig überschritten wurde und über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit lag (Tabelle 2).

² Die V85 ist eine verkehrstechnische Kennzahl. Sie gibt die Geschwindigkeit an, die von 85 % der Fahrzeuge auf einer bestimmten Strecke nicht überschritten wird und sollte unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen.

Tabelle 1 Verkehrsaufkommen (Querschnitt) auf den Hauptverkehrsstraßen

Standort Zählstelle	FZ/Tag	FZ/7-8 Uhr	FZ/16-17 Uhr
Hauptstraße (Schule)	1.779	94	162
Neustädter Straße (Metzger)	1.144	76	74
Creußener Str. (bei Etterer)	2.691	19	148
Weidener Straße (bei Netto)	2.541	133	221
Creußener Str. (Einmündung Bgm-Scherm-Str.)	1.714	96	147
Kemnather Straße (beim Imhof)	1.748	123	154

Tabelle 2 Geschwindigkeitsniveau auf den Hauptverkehrsstraßen

Standort Zählstelle	V _{zul} [km/h]	V ₈₅ [km/h]
Hauptstraße (Schule)	50	46
Neustädter Straße (Metzger)	30	41
Creußener Str. (bei Etterer)	50	51
Weidener Straße (bei Netto)	50	53
Creußener Str. (Einmündung Bgm-Scherm-Str.)	50	58
Kemnather Straße (beim Imhof)	50	54

2.6.2 Ruhender Verkehr (Parken)

Für den ruhenden Verkehr wurde das Angebot an öffentlichen Parkieranlagen und P+R-Plätzen aufgenommen und durch eine Momentaufnahme der Belegung in der Ortsmitte, im Schulumfeld und auf der Nordseite des Bahnhofs ergänzt und bewertet.

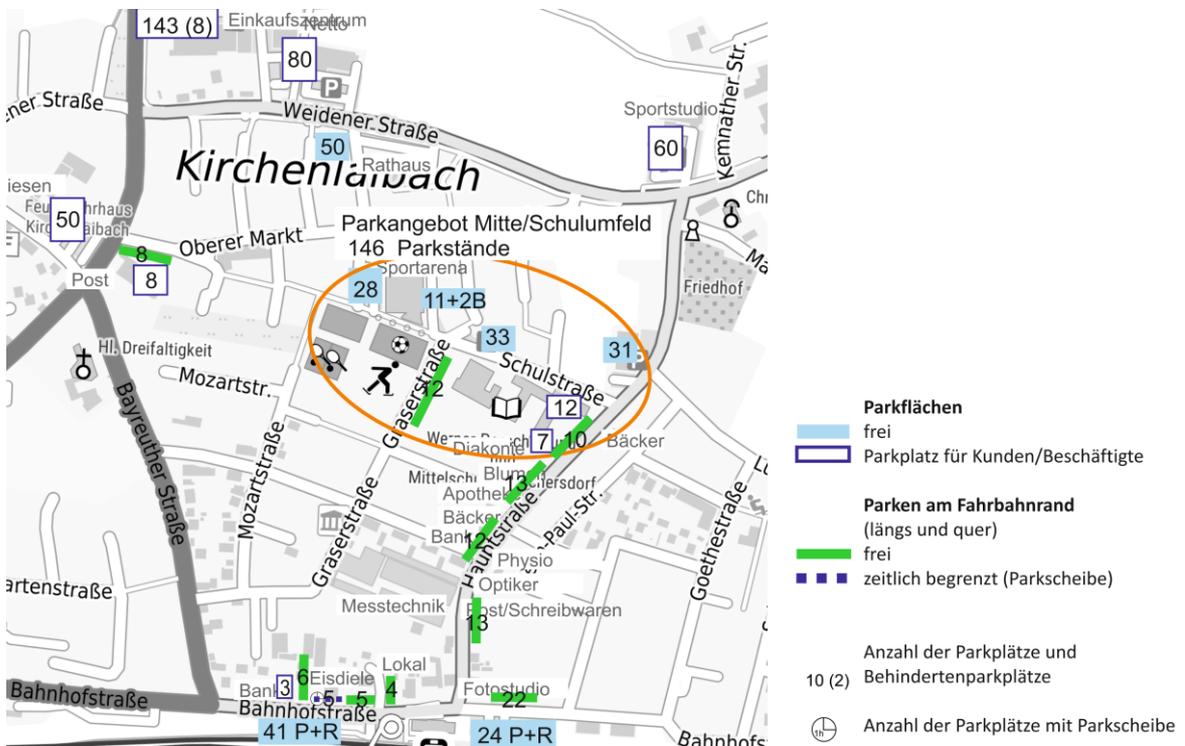


Abbildung 12 Parkraumangebot im Kernbereich Speichersdorf

Die Parkraum-Nachfrage wurde am Bahnhof und rund um die Schule als Momentaufnahme im November 2023 und im Mai 2024 zu jeweils typischen Tageszeiten erhoben (7Tabelle 3).

7Tabelle 3 Bahnhof und Schulumfeld: Parkraumangebot und Nachfrage

	Angebot	Nachfrage		Auslastung	
		Nov. 2023	Mai 2024	Nov. 2023	Mai 2024
Bahnhof (Nordseite)	107	74	92	69%	86%
Schulumfeld	146	57		39%	

Festzustellen ist:

- **Schulumfeld:** Das Parkraum-Angebot genügt dem täglichen Bedarf. Bei Veranstaltungen kann zusätzlich der Rathaus-Parkplatz genutzt werden.
- **Bahnhof (Nordseite):** Das P+R-Angebot sowie die weiteren Parkstände im Straßenraum sind weitestgehend belegt.

2.7 Verkehrssicherheit

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit wurden die Verkehrsunfalldaten aus den Jahren 2020-2022 ausgewertet. Innerhalb dieses Zeitraums wurden in der Kerngemeinde Speichersdorf-Kirchenlaibach 104 Unfälle polizeilich erfasst, davon sind 7 Unfälle mit Personenschaden zu verzeichnen (Tabelle 4), eine Verortung der Unfälle zeigt Abbildung 13. Unfallschwerpunkte sind nicht festzustellen.

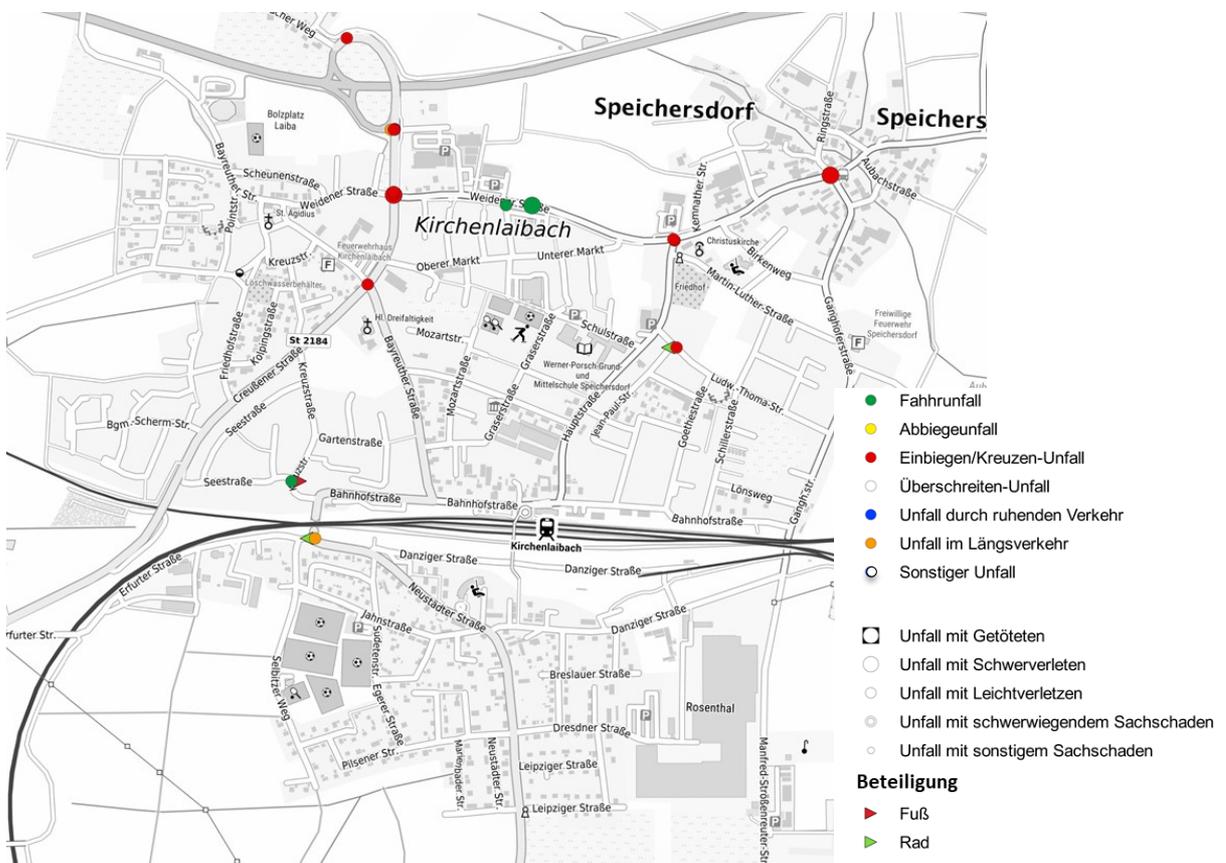


Abbildung 13 Verkehrsunfälle 2020 – 2022

Tabelle 4 Unfälle 2020-2022

	2020	2021	2022	Summe
Gesamt*	33	33	38	104
Davon mit Verletzten**				
Pkw-Beteiligung	7	5	3	15
Rad-Beteiligung	0	1	0	1
Fuß-Beteiligung	1	0	0	1

Quelle: polizeiliche Unfalldaten, Unfallatlas, eigene Auswertung

2.8 Zusammenfassende Bewertung: Stärken und Schwächen

Die Analyse hat gezeigt, dass die Gemeinde Speichersdorf ein hohes Potential als nahmobilitätsfreundliche Kommune aufweist, einen Überblick über die Stärken und Schwächen für die (Nah-)Mobilität in Speichersdorf sind in Tabelle 5 zusammengefasst und in Abbildung 14 verortet.

Insgesamt ist Speichersdorf gut in das regionale und überregionale Straßen- und Schienennetz eingebunden ist, was vor allem für längere Arbeits- und Ausbildungswege vorteilhaft ist. In der Kerngemeinde Speichersdorf-Kirchenlaibach liegen die meisten Ziele in fußläufiger Entfernung (ca. 1 km oder 15 min) rund um den Bahnhof. Durch die günstigen topographischen und städtebaulichen Gegebenheiten ergibt sich eine sehr gute Ausgangssituation, um kurze Wege zu wichtigen Alltagszielen innerhalb der Kerngemeinde zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückzulegen und damit zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs.

Dies wird durch die Analyse, basierend auf den Ortsbegehungen, der Auswertung vorliegender Unterlagen, Planungen und Konzepten sowie den Hinweisen aus dem Lenkungsreis und der Schulbefragung grundsätzlich bestätigt. Derzeit fehlt jedoch ein konsistentes und attraktives Angebot für den Fuß- und Radverkehr. Dadurch sind verkehrsrelevante Ziele (beispielsweise Schule und Ortsmitte, Bahnhof und Nahversorgungszentrum) in großen Abschnitten nur über unsichere und/oder unattraktive Wege erreichbar.

Die zentrale Ortsdurchfahrt durch Speichersdorf weist auf Grund der Straßenraumgestaltung (u.a. schmale Gehwege, keine Querungshilfe, wenig Grün) eine geringe Aufenthaltsqualität sowie eine hohe Trennwirkung auf und stellt für den querenden Fuß- und Radverkehr eine Barriere dar; ein durchgängig sicheres Angebot für den Radverkehr fehlt.

Das SPNV-Angebot (Bahn) ermöglicht eine ganztägig getaktete Anbindung an die umliegenden Städte und stellt für den Pendelverkehr aus der Kerngemeinde eine attraktive Alternative dar. Defizite bestehen dagegen im Busangebot, das vor allem auf die Bedienung des Schülerverkehrs ausgelegt ist und eine regelmäßige sowie niederschwellige Nutzung im Alltag nicht vorsieht.

Die Mobilitätschancen für mobilitätseingeschränkte Personen sind durch die unzureichende Einhaltung der Anforderungen an die Barrierefreiheit deutlich eingeschränkt. Die ÖPNV-Haltestellen entsprechen nicht den Anforderungen der barrierefreien Ausstattung mit Hochbord und taktilen Leitelementen.

Tabelle 5 Stärken und Schwächen

	Stärken +	Schwächen -
Fuß	<ul style="list-style-type: none"> - Verbindungen durch die Ortsmitte abseits der Hauptverkehrsstraßen vorhanden - Versorgungs- und soziale Einrichtungen, Freizeitangebote/Sportanlagen vor Ort 	<ul style="list-style-type: none"> - Hauptverkehrsstraßen tlw. ohne Gehweg oder zu schmal (< 1,00 m) - sichere Querungshilfen fehlen an Hauptverkehrsstraßen - Konflikte durch Hol-Bring-Verkehr (Schule, Bahnhof)
Rad	<ul style="list-style-type: none"> - Erschließungsstraßen (T30-Zone) gut nutzbar - B+R-Angebot auf der Bahnhof-Nordseite (Anlehnbügel, witterungsgeschützt) 	<ul style="list-style-type: none"> - Hauptverkehrsstraßen (T50) ohne sicheres Angebot - Bike+Ride-Angebot auf der Bahnhof Südseite fehlt
ÖPNV	<u>Bahn</u> : gute Bedienungsqualität, gute Erreichbarkeit der Oberzentren	<u>Bus</u> : Angebot ist nur rudimentär (Schülerverkehr, Bürgerbus)
Kfz-fließend	<ul style="list-style-type: none"> - Guter Anschluss an (über-)regionales Straßennetz 	<ul style="list-style-type: none"> - Kfz-Verkehr dominiert Ortsbild - Ortseinfahrten undefiniert → überhöhte Geschwindigkeiten (V85 > Vzul)
Parken	<ul style="list-style-type: none"> - Wenig Straßenparken - gutes P+R-Angebot auf der Bhf.-Nordseite 	<ul style="list-style-type: none"> - Straßenparken Bayreuther Straße (St2184) → Schleichverkehr? kein P+R-Angebot auf der Bahnsüdseite
Akteure, Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> - Aktivitäten der Gemeindeverwaltung - Schülerlotsen (Verkehrshelfer) zu Schulbeginn an wichtigen Querungsstellen - ISEK wird engagiert umgesetzt, u.a. Wettbewerb zur Ortsmitte, EUROPAN, Beteiligung von Kindern und Jugendliche, - engagierte Schulgemeinde 	<ul style="list-style-type: none"> - Bislang keine Aktivitäten im Mobilitätsmanagement (Schule, Verwaltung, Betriebe) - Keine Schülerlotsen zu Unterrichtsende

Mit Hilfe der Ergebnisse aus der Stärken-Schwächen-Analyse können Handlungsbedarfe abgeleitet werden. Insgesamt müssen der Umweltverbund und die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel gestärkt werden, sodass Alternativen für die Mobilität ohne eigenen Pkw entstehen. Der Verkehrsanteil des Fuß- und Radverkehrs an den innerörtlichen Wegen kann durch einfache, gezielte Maßnahmen effektiv gesteigert werden. Dazu zählen beispielsweise neben systematischen Verbesserungen für den Radverkehr auch die Verbesserung der Situation des Fußverkehrs, insbesondere durch das Sicherstellen regelkonformer Gehwegbreiten sowie die Einrichtung geeigneter Querungsangebote in kurzem Abstand.

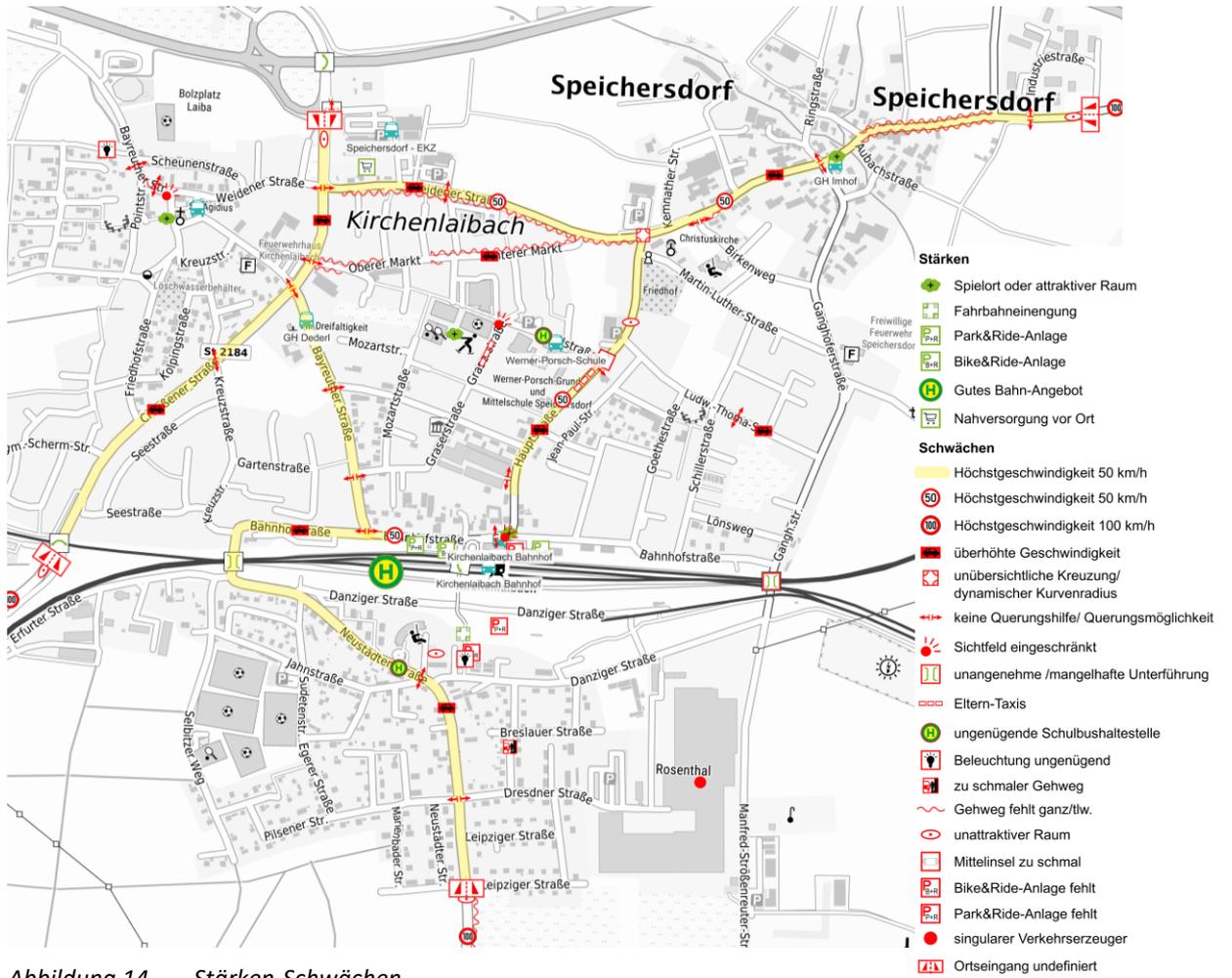


Abbildung 14 Stärken-Schwächen

3 Handlungsempfehlungen

3.1 Grundlegende Strategie

Die Handlungsempfehlungen sind Ergebnis der fachlichen Bestandsanalyse, der Rückmeldungen aus der Mobilitätsbefragung von Eltern der WPS, eigener Begehungen und Befahrungen sowie der im Lenkungskreis gemeinsam diskutierten Vorschläge.

Die Handlungsempfehlungen sollen helfen, die nachhaltige Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem ÖPNV in und zur Kerngemeinde Speichersdorf-Kirchenlaibach sicher und komfortabel zu ermöglichen. Sie richten sich an die politischen Vertreter, die Gemeindeverwaltung mit ihren verschiedenen Fachbereichen, aber auch an weitere Akteure. Dabei weist das Thema Mobilität Schnittstellen zu vielen Politikbereichen und gesellschaftlichen Themenkomplexen auf, unter anderem zur Gesundheit, zur Teilhabe am öffentlichen Leben, zum Klima- und Umweltschutz und zur Verkehrssicherheit. Dies eröffnet gleichzeitig die Chance auf eine breite Argumentationsbasis und strategische Bündnispartner aus verschiedenen Bereichen in Bezug auf die Umsetzung.

3.2 Netzkonzeption

3.2.1 Fuß- und Radverkehr

Der Fuß- und Radverkehr bewegt sich wie der Kfz-Verkehr in Netzen. Bei der Routenwahl von Zufußgehenden und Radfahrenden spielen der Wegezweck, Qualität, Konfliktfreiheit, objektive und subjektive Sicherheit, aber auch die Gewohnheit eine wichtige Rolle. Insbesondere der Fußverkehr lässt sich nur bedingt auf neue Routen lenken. Diese müssen dann schon deutliche Vorteile gegenüber der bekannten Route haben. Durch eine entsprechende Wegweisung kann bei ortsfremdem touristischem Fußverkehr Einfluss auf die Routenwahl genommen werden, beim Alltagsverkehr sind diese Einflussnahmen begrenzt. Das Wegenetz soll folgende Merkmale aufweisen:

- direkt, umwegefremd, durchlässig, behinderungs- und barrierefrei
- sicher (Strecke und Knoten) auf ausreichend breiten Anlagen / in verkehrsarmen Straßen, frei von Parken und Kfz-bezogenen Installationen
- komfortabel auf beleuchteten Straßen und Wegen ohne Schlaglöcher, Wurzeln / mit glatter Oberfläche
- möglichst eigene Wegeverbindungen abseits des Straßennetzes ohne Lärm und Feinstaubbelastung
- regelmäßige Angebote zum Ausruhen (Bänke)
- orientierungsfreundlich mit klarer Wegweisung (Leitsystem)

Auch städtebauliche Qualitäten, wie Maßstäblichkeit des öffentlichen Raums oder die Aufteilung und Gliederung des Straßenraumprofils, sind wichtige Anforderungen an die Netzelemente. Da Fußverkehr auch häufig eine Kombination von Fortbewegung und Aufenthalt ist, ist die Aufenthaltsqualität ebenso wichtig. Je nach Wegezweck können dabei die Ansprüche an die Leichtigkeit der Fortbewegung oder die Qualität des Aufenthalts überwiegen. Durch die Überlagerung der Nutzungsansprüche lassen sich diese Anforderungen räumlich in der Regel aber nicht trennen.

Grundsätzlich sollten alle Straßen auch für den Fuß- und Radverkehr unabhängig des Alters sicher nutzbar sein.

Um zukünftig zielgerichtet Maßnahmen umsetzen zu können, wurde daher zunächst ein lokales Fußverkehrsnetz sowie ein lokales Radverkehrsnetz identifiziert.

Das hierarchisches **Fußverkehrsnetz** (siehe Abbildung 15) besteht aus folgenden Teilen:

- Das **Hauptnetz** sichert die Erreichbarkeit wichtiger Ziele (Ortsmitte, Bahnhof und Arbeitsplatzschwerpunkte) aus den Wohnquartieren.
- Das **Nebennetz**, unter anderem die Schulwege sichert die sichere Erreichbarkeit der Schule.
- **Zentrale Bereiche** mit Aufenthaltsfunktion.

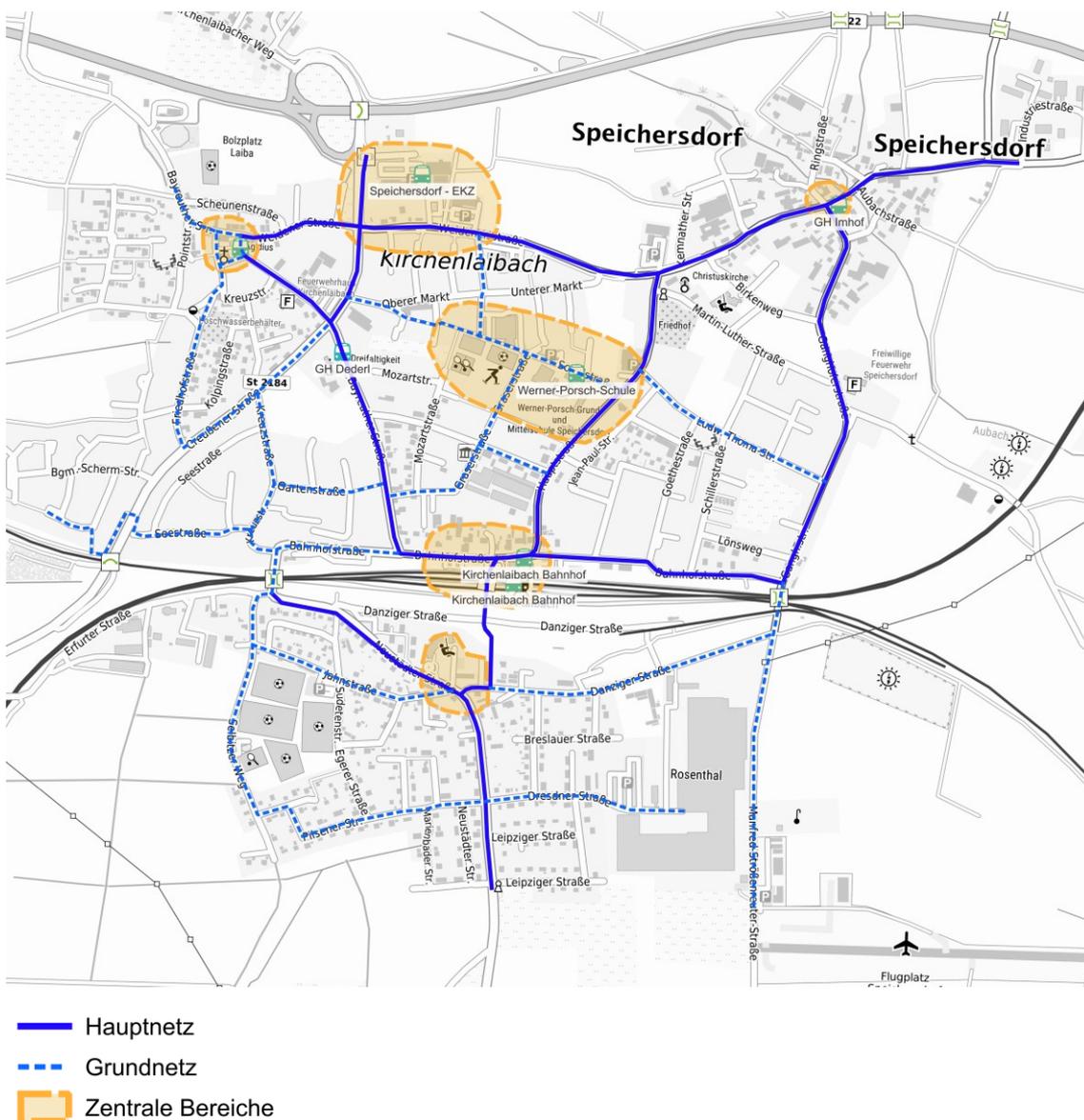


Abbildung 15 Fußwegenetz (Konzept)

Das lokale Radverkehrsnetz ergänzt die durch die Kerngemeinde verlaufenden überregionalen Routen um alltagstaugliche Radverkehrsverbindungen (siehe Abbildung 16). In diesen Straßen bündelt sich bereits heute der Radverkehr oder soll dies zukünftig tun.

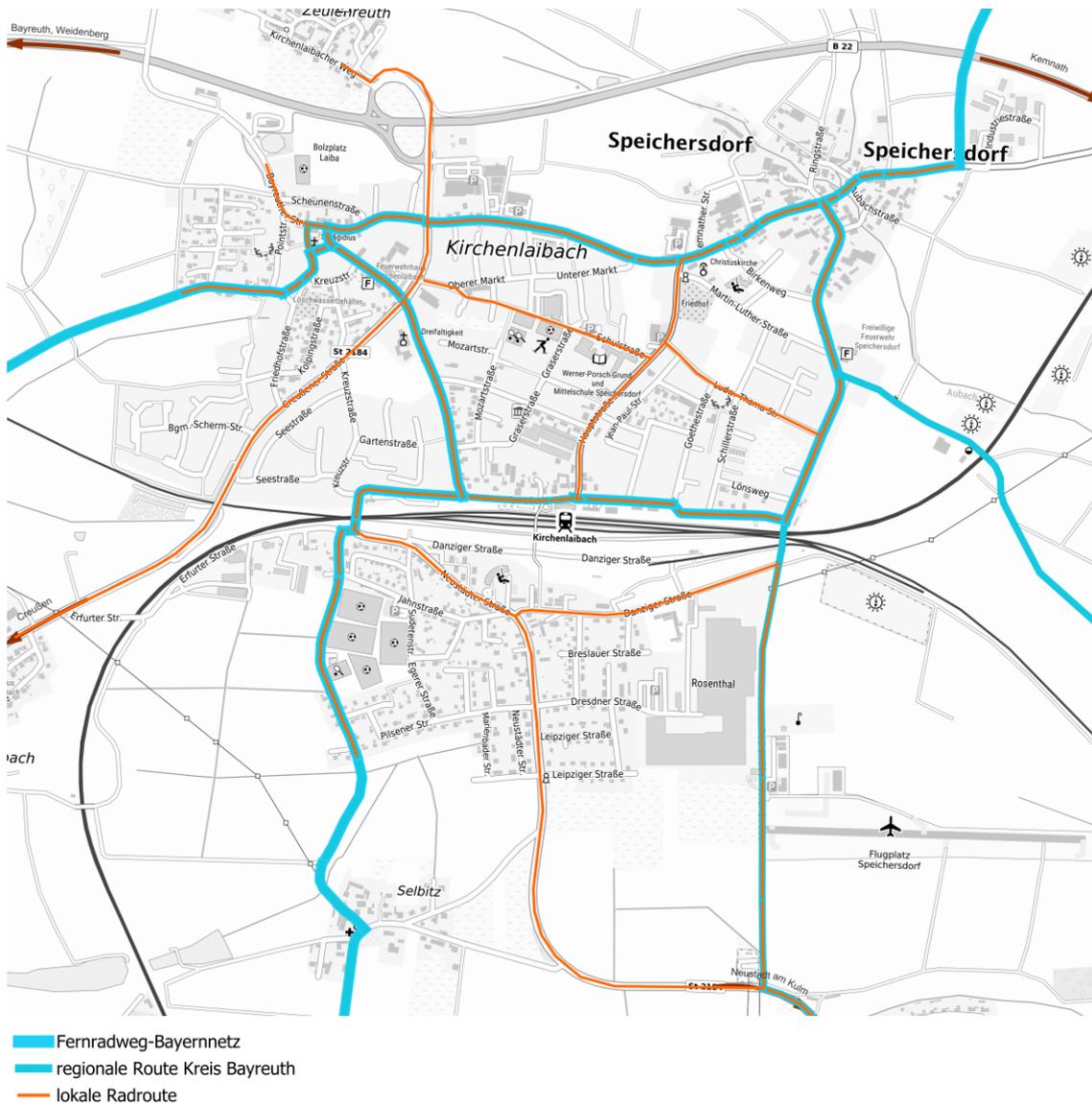


Abbildung 16 Radverkehrsnetz (Konzept)

3.2.2 ÖPNV: Bus

Durch die Umgestaltungen im Schulumfeld und die Entwicklung des Bahnhofs zur Mobilitätsstation werden auch Anpassungen an der innerörtlichen Führung der Buslinien und der Lage der Bushaltestellen.

Durch den Erweiterungsbau der OGTS (siehe Kapitel 4) wird die **Schulbushaltestelle** mit drei Haltepositionen in die Hauptstraße verlegt. Der Schulbus fährt diese von Norden an und fährt in Richtung Süden weiter. Eine Durchfahrt durch die Richard-Wagner-Straße ist dann nicht mehr erforderlich. Die Richard-Wagner-Straße kann dann in die Tempo-30-Zone integriert werden.

Am **Bahnhof** kann der Schulbus im Bereich des Vorplatzes zum Ausstieg halten. Für den Linienbusverkehr wird die Haltestelle am Bahnhof (Nord) nach Westen verschoben und gegenüber der Raiffeisenbank als barrierefreie Haltestelle neu hergestellt, siehe Maßnahme ÖV2.

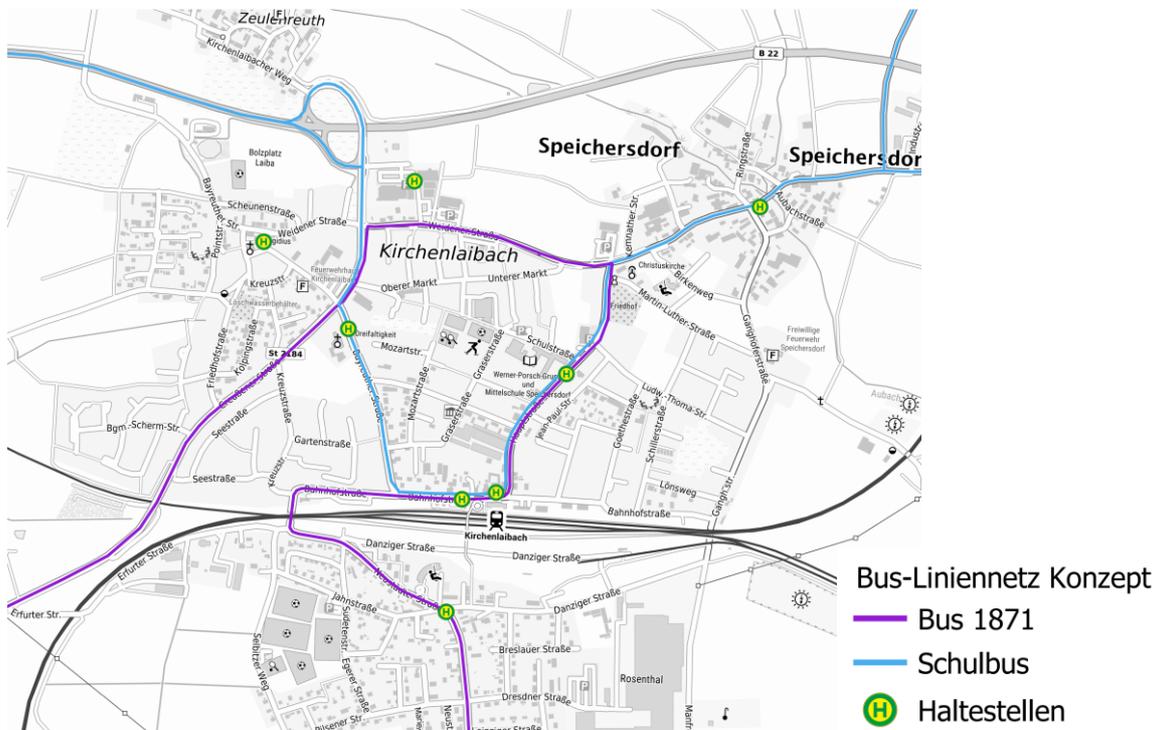


Abbildung 17 Buslinien-Konzept

Perspektivisch wird empfohlen auch die weiteren Bushaltestellen barrierefrei herzustellen, durch eine angepasste Gestaltung auch für beengte Situationen erhöht die Attraktivität.

3.2.3 Autoverkehr (motorisierter Individualverkehr)

Für ein verträgliches Miteinander der Verkehrsarten in der Ortslage sollte in einem ersten Schritt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen in den angebauten Abschnitten auf Tempo 30 (Strecke) begrenzt werden (siehe Abbildung 18). Der Übergang zwischen außer- und innerorts sollte durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung sowie ggfs. bauliche Maßnahmen spürbar verdeutlicht werden.

Die nachfolgend beschriebenen infrastrukturellen oder verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zielen auf eine durchgängige und sichere Nutzbarkeit des lokalen Fuß- und Radverkehrsnetzes ab. Die beschriebenen Maßnahmen können zielgenau und priorisiert umgesetzt werden, um möglichst vielen Zufußgehenden und Radfahrenden zu nutzen.

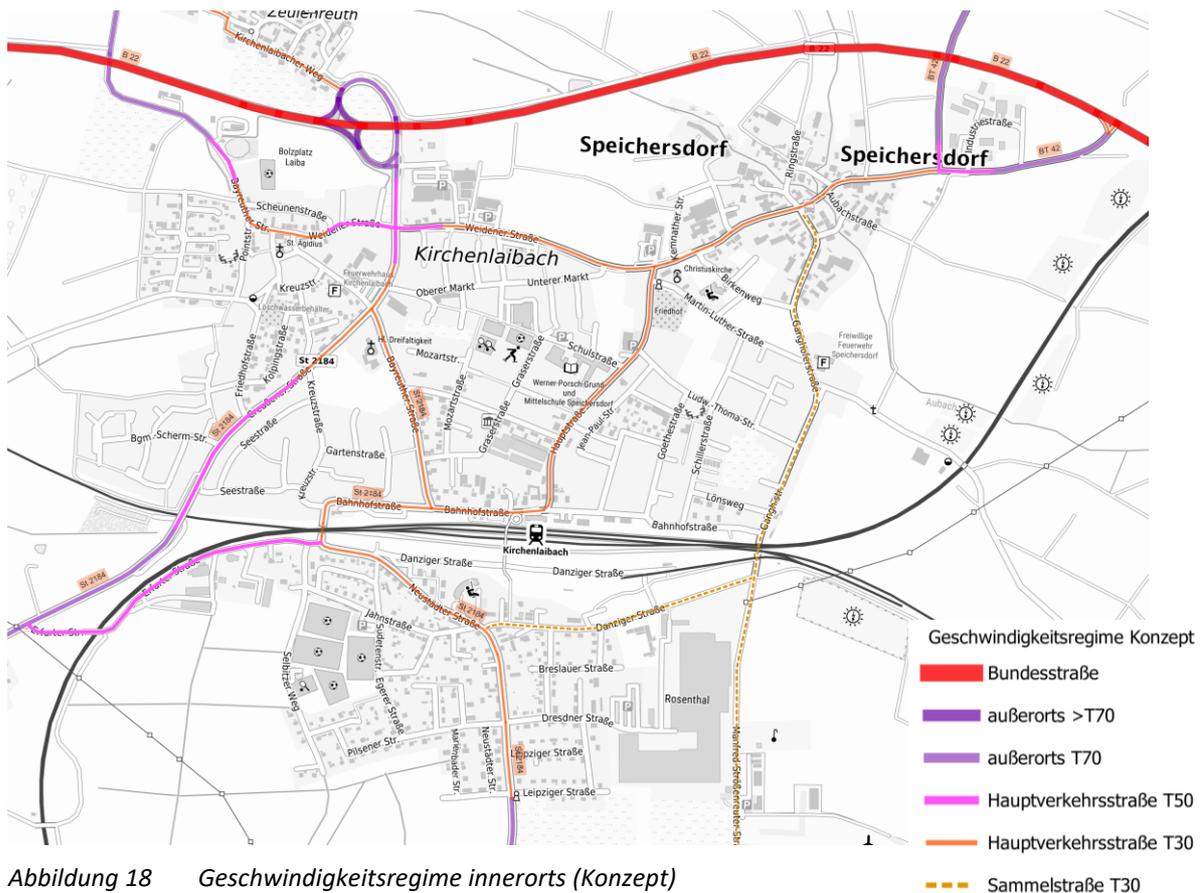


Abbildung 18 Geschwindigkeitsregime innerorts (Konzept)

3.3 Handlungsfelder und Maßnahmen

Anlage 1 Maßnahmenplan

Mit dem Mobilitätskonzept wurden in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung und weiteren Akteuren wie der Polizei oder dem Landkreis Maßnahmen in vier Handlungsfeldern identifiziert und konkretisiert, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation bzw. der Infrastruktur mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr in der Kerngemeinde leisten und auch Hinweise zur Verkehrsorganisation und zur Mobilitätsinformation geben (siehe Kapitel 3.3.1).

In Kapitel 3.3.2 sind die empfohlenen Maßnahmen nach Handlungsfeldern übersichtlich zusammengestellt, in Anlage 1 sind die infrastrukturellen Maßnahmen verortet. In Kapitel 3.4 werden die einzelnen Maßnahmen in Form von Steckbriefen beschrieben. Zu Querungen Kapitel 5, dem Schulumfeld (Kapitel 0) sowie zur Mobilitätsstation (Kapitel 0) wurden ergänzend Details ausgearbeitet.

3.3.1 Handlungsfelder

Die vier Handlungsfelder sind:

Handlungsfeld „Vernetzen von Quellen und Zielen (Routen)“

Ein durchgängiges, sicheres und attraktives Netz motiviert zum Gehen und Radeln. **Dabei gilt:** Der Gesamtweg ist nur so gut, wie sein schlechtestes Teilstück! Dies erfordert:

- Barrierefreie und umwegarme Wege zu alltäglichen Zielen

- Schließen von Netzlücken und Verbesserung der Durchlässigkeit
- Hohe Qualität und Attraktivität von Breite und Ausstattung
- Angepasste Geschwindigkeiten bei gemeinsamer Nutzung der Fahrbahn
- Gute Erkennbarkeit durch konsistente, durchgängige Markierung und Wegweisung

Handlungsfeld „Bessere Nutzung von Bus & Bahn“

Bus- und Bahn ist nur attraktiv, wenn das Angebot stimmt (Fahrtenhäufigkeit, Linienführung) und die Haltestelle sicher, barrierefrei und attraktiv zu erreichen ist. Für den Umstieg von Auto und Rad auf den ÖV sind zusätzlich sichere und kostenarme/freie Parkangebote (P+R / B+R) erforderlich. Der Bahnhof als zukünftige Mobilitätsdrehscheibe („Mobilitätsstation Premium“) braucht von allem ein bisschen mehr:

- Parkplätze, Lademöglichkeiten, Car-Sharing,
- Kiosk, Toilettenoption, Sitzmöglichkeiten, Radabstellanlagen, Radservicestation,
- barrierefreie Nutzbarkeit, Fahrplan, Wegweisung, Infopoint.

Die Anforderungen an die Klimaresilienz: Grün, Wasser sind zu berücksichtigen, auch bei der Gestaltung sollten die Materialien den Anforderungen genügen. Eine regelmäßige Pflege ist grundlegend.

Handlungsfeld „Aufenthaltsqualitäten stärken“

Öffentliche Räume sind dort, wo Menschen verweilen: Ortsmitte, Rathaus, Schule, Bahnhof... Öffentliche Räume haben damit eine wichtige soziale Funktion, zum Beispiel als Aufenthaltsorte, Treffpunkt und Kommunikationsdrehscheibe.

Für eine gute Akzeptanz und Nutzbarkeit ist damit eine gute Gestaltung im Detail und eine barrierefreie Nutzbarkeit zwingend. Das betrifft Sitzmöglichkeiten, Radabstellanlagen, Radservicestation und Toiletten gleichermaßen.

Die Anforderungen an die Klimaresilienz: Grün, Wasser sind zu berücksichtigen, auch bei der Gestaltung sollten die Materialien den Anforderungen genügen. Eine regelmäßige Pflege ist grundlegend.

Handlungsfeld „Kampagnen, Kommunikation, Organisation“

Um eine nachhaltige Veränderung von Mobilitätsverhalten zu unterstützen ist eine begleitende Kommunikation sinnvoll. Günstige Ansatzpunkte sind Umbruchsituation wie Schulwechsel oder Umzug. Menschen probieren in Umbruchsituationen und situativ neue Mobilitätsmuster aus. Administrative Strukturen in der Gemeinde können dabei helfen, die Nahmobilität zu befördern.

3.3.2 Maßnahmen

Die Handlungsfelder werden jeweils durch ein Maßnahmenbündel konkretisiert. Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Maßnahmen.

Tabelle 6 Maßnahmenübersicht

		Aufwand	Status Quo	Umsetzungsperspektive nach Beschluss	Priorität
Handlungsfeld „Vernetzen von Quellen und Zielen“ (Routen = R)					
Nr.	Maßnahme				
R1	Definition wichtiger Nahmobilitätsachsen	gering	● ● ○	○ ○ ○	● ● ●
R2	Sichere Querungsangebote an Hauptverkehrsstraßen: Hohe Priorität Weidener Straße/Rathausplatz, Creußener Straße/Oberer Markt, Bayreuther Straße/Bahnhofstraße	mittel	○ ○ ○	○ ○ ○	● ● ●
R3	Neustädter Straße/Danziger Straße: Sichere Querung durch Fußgängerampel schaffen	mittel	● ○ ○	○ ○ ○	● ● ●
R4	Creußener Straße/Weidener Straße: Sichere Querbarkeit für Fuß- und Radverkehr schaffen	hoch	○ ○ ○	○ ○ ○	● ● ●
R5	Fuß- und Radweg nach Plössen und Selbitz: Durchgängiges Wegeangebot schließt Netzlücke	mittel	○ ○ ○	○ ○ ○	● ● ●
R6	Beleuchtung der Fußgängerbrücke	gering	○ ○ ○	○ ○ ○	● ● ○
R7	Sicheres Angebot für den Radverkehr schaffen: Bayreuther Straße-Bahnhofstraße (ST 2184), Creußener Straße, Neustädter Straße, Weidener Straße	gering	○ ○ ○	○ ○ ○	● ● ○
R8	Unterführung Ganghofer Straße: Sichere Nutzung mit dem Fahrrad (in Planung)	hoch	● ● ○	○ ○ ○	● ● ○
R9	Fußgängerbrücke über Bahngleise: Verbreitern für eine Nutzung mit dem Rad	hoch	○ ○ ○	○ ○ ○	● ○ ○
R10	Ortseingang gestalten	mittel	○ ○ ○	○ ○ ○	● ● ●
Handlungsfeld „Bessere Nutzung von Bus & Bahn“ (ÖV)					
Nr.	Maßnahme				
ÖV1	Aus- und Umbau des Bahnhofs zur barrierefreien Mobilitätsstation	mittel	● ● ○	○ ○ ○	● ● ●
ÖV2	Barrierefreie Bus-Haltestelle am Bahnhof mit Witterungsschutz und Wartemöglichkeit am Einstieg	hoch	● ● ○	○ ○ ○	● ● ●
ÖV3	Bahnhof Südseite: P+R und B+R-Angebot schaffen	mittel	○ ○ ○	○ ○ ○	● ○ ○
ÖV4	Haltestelle Neustädter Straße (wieder) einrichten: Bus-Angebot südlich der Gleise	gering	○ ○ ○	○ ○ ○	● ● ○
ÖV5	Schulbus-Haltestelle: Neuanlage in der Hauptstraße	mittel	● ○ ○	○ ○ ○	● ● ●
Handlungsfeld „Aufenthaltsqualität stärken“ (A)					
Nr.	Maßnahme				
A1	Lebendige Ortsmitte: Umgestaltung Graserstraße und Schulstraße nach Wettbewerb	hoch	● ○ ○	○ ○ ○	● ● ●

		Aufwand	Status Quo	Umsetzungsperspektive nach Beschluss	Priorität
Handlungsfeld „Vernetzen von Quellen und Zielen“ (Routen = R)					
Nr.	Maßnahme				
A2	Graserstraße und Schulstraße: Umsetzen Verkehrsführung, Regelung (Beschilderung, Kommunikation)	gering	● ○ ○	○ ○ ○	● ● ●
A3	Nahmobilitätsachse Oberer Markt (West) bis Schule aufwerten	gering	○ ○ ○	○ ○ ○	● ● ●
A4	Sitzmöglichkeiten auf Hauptrouten und im Umfeld Friedhof, Kirche, Rathaus, Bahnhof ergänzen	gering	○ ○ ○	○ ○ ○	● ○ ○
A5	Bewegungs-Angebote auf Haupt-Schulwegen und Treffpunkten von Jugendlichen schaffen	gering	○ ○ ○	○ ○ ○	● ○ ○
A6	Bahnhofsvorplatz: Verkehrsberuhigter Bereich für ein sicheres Miteinander	gering	○ ○ ○	○ ○ ○	● ● ○
Handlungsfeld Organisation, Kommunikation & Kampagnen (O&K)					
Nr.	Maßnahme				
O&K1	Mobilitätsmanagement für Verwaltung, Betriebe und Schule einführen	gering	○ ○ ○	○ ○ ○	● ● ○
O&K2	ISEK-Lenkungskreis verstetigen	gering	● ● ●	○ ○ ○	● ● ●
O&K3	Kampagnen und Aktionen	gering	● ● ○	○ ○ ○	● ○ ○
O&K4	Schülerlotsen: Ausweiten des Angebots	gering	● ● ○	○ ○ ○	● ● ●

Legende zu Maßnahmen-Steckbriefe

Die Maßnahmen-Steckbriefe sollen der Schule, der Stadt, wie auch den politischen Entscheidungstragenden und weiteren Akteur:innen Hinweise dazu zu geben, wann bzw. in welchem Zeithorizont die Maßnahmen realisiert und welche Zuständige für die Umsetzung zuständig bzw. an ihr beteiligt sein sollten. In den Maßnahmensteckbriefen finden sich die folgenden Angaben:

- **Maßnahme:** Beschreibung der wesentlichen Maßnahmencharakteristika.
- **Beurteilung:** Beschreibung der im Wesentlichen zu erwartenden Wirkungen der Maßnahme.
- **Aufwand:** Überschlägliche Kostenschätzung und Einschätzung des Aufwands.

Aufwand		
gering, < 10.000 €	mittel, 10.000 € bis 100.000 €	hoch, > 100.000 €

- **Akteure:** Hier ist angegeben, wer für die Koordinierung der Maßnahme federführend bzw. an der Umsetzung der Maßnahme beteiligt sein sollte.
- **Status Quo** beschreibt den Stand der Umsetzung. **Umsetzungsperspektive nach Beschluss** gibt eine Einschätzung, wie schnell eine Projektierung bzw. die Umsetzung der Maßnahme nach Beschlussfassung möglich ist.

Status Quo		Umsetzungsperspektive	
● ● ●	bereits umgesetzt, weiter so	○ ○ ○	langfristig: die Maßnahme besitzt langfristig Potenziale, zunächst aber keine Priorität.
● ● ○	teilweise umgesetzt	○ ○ ○	mittelfristig: die Maßnahme ist gut geeignet und sollte realisiert werden (ca. 3-5 Jahre).
● ○ ○	in Umsetzung oder Planung	○ ○ ○	kurzfristig: die Maßnahme ist sehr gut geeignet und sollte zeitnah (1-2 Jahre) realisiert werden.
○ ○ ○	Nicht umgesetzt	○ ○ ○	Dauerausgabe, wiederkehrende Aufgabe

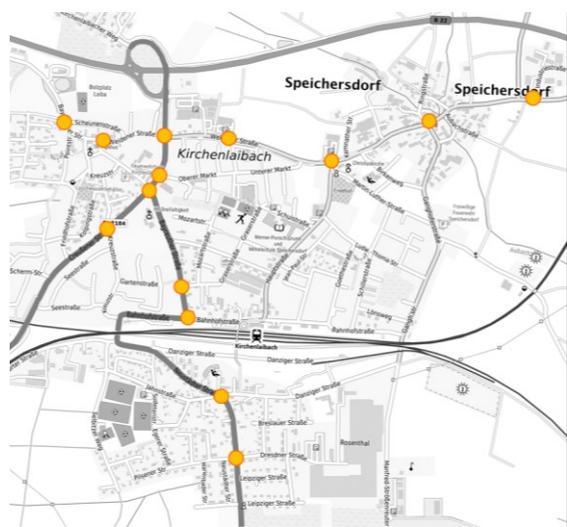
- Die **Priorität einer Maßnahme** (Wichtigkeit der Umsetzung)

Priorität	
● ● ●	hohe Priorität: Thema mit vielen Rückmeldungen, leichte Umsetzbarkeit oder großer Wirkung
● ● ○	mittlere Priorität: mittlere Umsetzbarkeit bzw. Wirkung
● ○ ○	Ergänzende Maßnahme oder schwierige bzw. langwierige Umsetzbarkeit

3.4 Maßnahmensteckbriefe

3.4.1 Handlungsfeld „Vernetzen von Quellen und Zielen“ (Routen = R)

R1 	Definition wichtiger Nahmobilitätsachsen: Festlegen von Hauptrouten des Rad- und Fußverkehrs	Status Quo	● ● ○
		Umsetzungsperspektive	○ ○ ○
		Priorität	● ● ●
Maßnahme	<p>Bereits heute sind viele Wegabschnitte in Speichersdorf gut zu Fuß und mit dem Rad nutzbar (vgl. Kapitel 2.4). Netzlücken (ohne Angebot für den Fuß- und Radverkehr) oder schlecht nutzbare Wegabschnitte erhöhen den mentalen Widerstand für die Nutzung des Rades bzw. der eigenen Füße. Erst durchgängig gut nutzbare Routen werden als attraktive Verbindung wahrgenommen.</p> <p>Für den Radverkehr besteht ein Radverkehrskonzept des Kreises, welches die Hauptrouten für den überörtlichen Radverkehr definiert. Wichtige lokale Routen fehlen, sind aber für ein schlüssiges Netz sinnvoll. Diese gilt es auf Gemeindeebene ergänzend zu definieren.</p> <p>Für den Fußverkehr fehlt bislang eine solche konzeptionelle Ebene. Das lokale Fußwegenetz zeichnet sich dadurch aus, dass hier regelmäßig mit einem erhöhten Aufkommen an Zufußgehenden zu rechnen ist, wodurch besondere Anforderungen u.a. an Gehwegbreite, Querungen und Aufenthalt bestehen. Wichtige Achsen sind dabei mit denen des Radverkehrs weitgehend identisch.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde seitens des Projektbüros ein Entwurf für ein lokales Fuß- und Radroutennetz entwickelt (vgl. Kapitel 3.2).</p>		
Beurteilung	Das Hauptwegenetz für den Fuß- und Radverkehr kann bei der Priorisierung und Operationalisierung von Maßnahmen helfen (z.B. Schließung von Netzlücken oder Umsetzung von Barrierefreiheit zunächst entlang von Hauptwegen).		
Aufwand	Geringer Aufwand (Beschlussfassung, berücksichtigen bei zukünftigen Maßnahmen)		
Akteure	Gemeinde Speichersdorf (Gemeinderat, ISEK-Lenkungskreis, Verwaltung)		

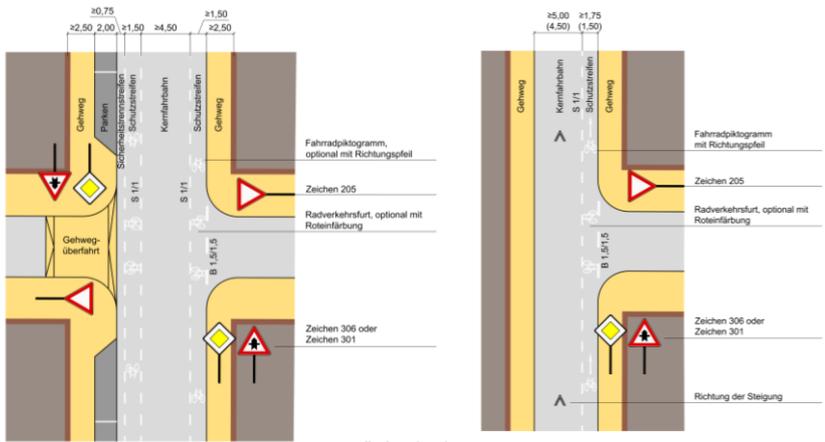
<p>R2</p> 	<p>Sichere Querungsangebote an Hauptverkehrsstraßen</p>	<p>Status Quo</p> <p>○○○</p>
		<p>Umsetzungsperspektive</p> <p>○○○</p>
		<p>Priorität</p> <p>○○○</p>
<p>Maßnahmen</p>	<p>Die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden sind aufgrund ihrer Bewegungsgeschwindigkeit ausgesprochen empfindlich gegenüber Umwegen. Fehlende Querungsmöglichkeiten führen zu gefährlichem Verhalten, mitunter werden in Konsequenz auch kurze Wege nicht zu Fuß oder mit dem Rad getätigt. Insbesondere die Hauptrouten sollten an den neuralgischen Punkten über geeignete Querungsangebote verfügen.</p> <p>Heute erfolgt die Querung der Hauptverkehrsstraßen (Tempo 50) ungesichert. An der Creußener Straße/Oberer Markt, Hauptstraße und Neustädter Straße (siehe Maßnahmen R7) unterstützen Verkehrshelfer morgens die sichere Querung für die Schülerinnen und Schüler. Einen Überblick über Querungen mit Handlungsbedarf gibt Abbildung rechts.</p>  <p>Durch eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit (diese kann bei Bedarf durch baulich hergestellte geschwindigkeitsreduzierende Elemente unterstützt werden) wird grundsätzlich die Querbarkeit verbessert. An zentralen Querungen sollten durch ergänzende bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen die Querungssituation verbessert werden. Im Detail wurden für die Querungen Creußener Straße/Oberer Markt, Weidener Str., Höhe Rathaus und Bahnhofstr./Bayreuther Str. Skizzen entwickelt und mit der Unteren Straßenverkehrsbehörde sowie dem Staatsbauamt hinsichtlich der Umsetzbarkeit vorbesprochen (siehe Kapitel 5).</p>	
<p>Beurteilung</p>	<p>Durch sichere Querungen von Hauptverkehrsstraßen wird die selbstständige Teilhabe besonders für Kinder und Ältere verbessert.</p>	
<p>Aufwand</p>	<p>Abhängig vom Umfang der Maßnahme: geringer Aufwand: Beschilderung (ca. 400 €), Markierungen mittlerer Aufwand: FGÜ Markierung und Beleuchtung bis 10.000 €</p>	
<p>Akteure</p>	<p>Gemeinde, Landkreis (StVB), Staatsbauamt</p>	

R3  	Neustädter Straße/ Danziger Straße: Sichere Querung durch Fußgängerampel schaffen	Status Quo	● ○ ○
		Umsetzungsperspektive	○ ○ ○
		Priorität	● ● ●
Maßnahme	Die Querbarkeit der Neustädter Straße in Höhe des Bahnhofs ist schwierig. Heute regeln von der Gemeinde eingesetzte Verkehrshelfer als "Schülerlotsen" am Morgen die Querung. Das Landratamt plant die Einrichtung einer gesicherten Querung mit Fußgängerschutzanlage (FSA) .		
Beurteilung	Wichtig um die Querung gantztägig sicher zu ermöglichen		
Aufwand	Voraussichtlich gering: Abstimmung mit LK		
Akteure	Landkreis, Gemeinde		

R4  	Creußener Straße/Weidener Straße: Sichere Querbarkeit des Knotens für Fuß- und Radverkehr schaffen	Status Quo	○ ○ ○
		Umsetzungsperspektive	○ ○ ○
		Priorität	● ● ●
Maßnahme	<p>Die Kreuzung Creußener Straße (ST2184)/Weidener Straße (BT42) ist für den Kfz-Verkehr optimiert. Für den Fuß- und Radverkehr und besonders für die Bewohnerinnen und Bewohner westlich der Creußener Straße stellt der Knotenpunkt eine Barriere dar, was insbesondere für Kinder und Ältere eine Einschränkung darstellt.</p> <p>Von Seiten der Gemeinde besteht die Überlegung einen innerstädtischen Kreisverkehrsplatz anzulegen. Der Radius eines Kleinen Kreisverkehrs beträgt mindestens 13 m plus 2,50 m Gehweg (31 m im Durchmesser), der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt (Skizze). Um die Eignung zu prüfen kann der Kreisverkehr auch provisorisch angelegt werden.</p> <p>Alternativ könnte auch durch Multifunktionsstreifen die Querbarkeit der Creußener Straße verbessert werden.</p>		
Beurteilung	Sinnvoll um die Teilhabe auch ohne Auto zu ermöglichen.		
Aufwand	hoch: Planung und Kosten, Gespräche mit Landkreis, Staatsbauamt erforderlich		
Akteure	Landkreis, ggfs. Eigentümer.		

R5  	Fuß- und Radweg nach Plössen und Selbitz: Durchgängiges Wegeangebot schließt Netzlücke	Status Quo	○○○
		Umsetzungsperspektive	○○○
		Priorität	●●●
		Maßnahme	<p>Die Entfernung bis zum Bahnhof beträgt ca. 2 km und liegt damit in Fuß- und radläufiger Entfernung. Zwischen dem Ortsteil Plössen und der Manfred-Strößenreuther-Straße fehlt allerdings eine sichere Fuß- und Radwegeanbindung, die es nachzurüsten gilt.</p> <p>Möglich wäre ein Weg in folgenden Optionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - begleitend zur Staatsstraße - ab der Bürgermeister-Kohl-Siedlung - als Wirtschaftsweg entlang der landwirtschaftlichen Flächen.
Beurteilung	Sinnvoll um die Teilhabe auch ohne Auto zu ermöglichen.		
Aufwand	Je nach Eigentumsverhältnissen mittel bis hoch		
Akteure	Gemeinde, Landkreis (Förderung), Eigentümer		

R6  	Beleuchtung der Fußgängerbrücke	Status Quo	○○○
		Umsetzungsperspektive	○○○
		Priorität	●●○
		Maßnahme	<p>Die Zuwegung zur Fußgängerbrücke ist nur schwach beleuchtet. In der dunklen Jahreszeit sowie nachts sind dunkle Räume unangenehm zu nutzen (Angstraum). Zusätzlich birgt unzureichende Beleuchtung Risiken in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Durch die Umstellung auf LED (Förderfähig) und bei Bedarf Ergänzen von Beleuchtungsmasten kann die Situation verbessert werden.</p>
Beurteilung	Wichtige Maßnahme um Nutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen sicher zu ermöglichen		
Aufwand	geringer Aufwand: Beleuchtungsstärke (lux) prüfen, Förderantrag und Umbau mittlerer Aufwand.		
Akteure	Gemeinde		

<p>R7</p> 	<p>Sicheres Angebot für den Radverkehr auf der ST 2184</p>	<p>Status Quo ○ ○ ○</p>
		<p>Umsetzungsperspektive ○ ○ ○</p>
		<p>Priorität ● ● ●</p>
<p>Maßnahme</p>	<p>Die Routen des Radnetzes Bayern und des Kreisnetzes verlaufen u.a. über die ST 2184 (Bayreuther Straße-Bahnhofstraße), ergänzende lokale Radrouten nutzen die Creußener Straße, Neustädter Straße und Weidener Straße (vgl. Kapitel 2.4). Heute gilt auf den Hauptverkehrsstraßen überwiegend Tempo 50 (vgl. Kapitel 2.6). In Abstimmung befindet sich die Anordnung von Tempo 30 in der Hauptstraße.</p> <p>Eigene Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraße sind nicht zuletzt aufgrund der räumlichen Situation nicht möglich. In Gesprächen mit den zuständigen Behörden sollte ausgelotet werden, ob in weiteren Abschnitten die Anordnung von Tempo 30 und/oder die Markierung von Schutzstreifen oder Piktogrammspuren, wo dies möglich ist, durch die Straßenverkehrsbehörde unterstützt wird. Ziel ist, hierdurch die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu verbessern. Diese Maßnahme steht in engen Zusammenhang mit der Verbesserung der Querbarkeit und der Gestaltung der Ortseingänge.</p> <div style="text-align: center;">  <p>alle Angaben in m</p> </div> <p>Bild 1 Schutzstreifen einseitig und beidseitig, Beispiele Quelle Musterblätter AGFK Bayern: 3.2-1, 3.2-2, Stand April 2024</p>	
<p>Beurteilung</p>	<p>Die Erhöhung der Sichtbarkeit und das Einführen von Tempo 30 sind einfache und wirkungsvolle Maßnahmen, sobald die VwV-StVO veröffentlicht wird, sollte die Umsetzung geprüft und angegangen werden.</p>	
<p>Aufwand</p>	<p>gering für Beschilderung und Markierung</p>	
<p>Akteure</p>	<p>Gemeinde, Landkreis, (StVB)</p>	

R8  	Unterführung Ganghofer Straße: Sichere Nutzung mit dem Fahrrad (in Planung)	Status Quo	● ● ○
		Umsetzungsperspektive	○ ○ ○
		Priorität	● ● ○
Maßnahme	<p>Die bestehende Unterführung wird saniert und verbreitert. Es besteht nun die Sorge, dass die Ganghoferstraße durch überörtlichen Verkehr als Schleichweg genutzt wird.</p> <p>Vor der Umsetzung von Maßnahmen sollten Verkehrserhebungen erfolgen um den Umfang der Störung (Anteil und Art Durchfahrtverkehr) zu ermitteln. Anschließend ist abzuwägen, ob durch die Umsetzung der Maßnahmen es nicht zu einer für andere Straßenabschnitte belastende Veränderung kommt. Optionen sind das Anordnen eines temporären Einfahrverbots an der Weidener Straße oder die Einrichtung einer Einbahnstraße.</p> <p>Einfahrverbot an der Weidener Straße: Anordnung vorgeschriebene Fahrtrichtung Geradeaus (VZ 209-30) mit einer zeitlichen Begrenzung auf den problematischen Zeitraum (Zusatzzeichen 1040). Anwohnende müssen in diesem Zeitraum z.B. über die Martin-Luther-Straße fahren, für Externe ist diese Die Einhaltung muss regelmäßig kontrolliert werden.</p> <p>Bild 2 <i>Roßdorf (Ladadi): Durch zeitliche Begrenzung der Fahrtrichtung wird der Schleichverkehr unterbunden</i></p> <p>Einrichtung einer Einbahnstraße zwischen Bahnhofstraße und der Ludwig-Thoma-Straße ergänzt durch entsprechend Straßengestaltung beschränkt die unerwünschte Durchfahrt von Kfz-Verkehr, die Durchfahrt für den Radverkehr bleibt offen (Einbahnstraße in Gegenrichtung frei). Von der Bahnhofstraße aus kommend ist die Unterführung dann von Norden erreichbar und damit auch in beiden Richtungen nutzbar.</p> <p>Bild 3 <i>Ganghoferstraße: Verkehrsführung bei Einbahnstraßenregelung in Teilabschnitt</i></p>	 	
	Beurteilung	<p><u>Einfahrverbot Weidener Straße:</u> Einfache Maßnahme im ersten Schritt, Kontrollaufwand, Kommunikation</p> <p><u>Einbahnstraße:</u> Wirkungsvoll, falls Beschilderung nicht genügt.</p>	
Aufwand	gering für Beschilderung, Kontrolle und Kommunikation: Daueraufgabe		
Akteure	Gemeinde		

R9  	Fußgängerbrücke über Bahngleise: Verbreitern für eine Nutzung mit dem Rad	Status Quo	○○○
		Umsetzungsperspektive	○○○
		Priorität	●○○
Maßnahme	<p>Die Gleisanlagen stellen eine deutliche Barriere dar. Die Fußgängerbrücke verbindet in zentraler Lage den südlichen und nördlichen Teil der Kerngemeinde Speichersdorf. Allerdings ist sie nach heutigem Standard zu schmal, die Nutzung durch den Radverkehr nicht adäquat möglich (Schritt-Tempo). Der schnellere Radverkehr muss daher die Straßenunterführungen nutzen, neben der Umwegigkeit stellt die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn bei Tempo 50 allerdings ein Sicherheitsdefizit dar.</p> <p>Im Kontext einer perspektivischen Konversion der stillgelegten Gleisanlagen sollte daher die Brücke entsprechend der dann geltenden Standards ertüchtigt oder die Anlage einer parallelen Radbrücke erwogen werden.</p>		
Beurteilung	<p>Die Maßnahme ist für die Nahmobilität von zentraler Bedeutung, durch die unbekannte Entwicklungsplanung der heute ungenutzten Bahnflächen noch ohne Perspektive, muss aber im Blick behalten werden.</p>		
Aufwand	<p>hoher zeitlicher und monetärer Aufwand für Koordinierung, Planung und Umsetzung.</p>		
Akteure	<p>Gemeinde, Landkreis, Bahn</p>		

R10  	Ortseingang gestalten mit Querung für Fuß- und Radverkehr	Status Quo	○○○
		Umsetzungsperspektive	○○○
		Priorität	●●●
Maßnahme	<p>Der Übergang von freier Strecke in die bebaute Ortslage ist ungestaltet. Überhöhte Geschwindigkeiten sind die Folge, was wiederum die Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr unsicher macht. Eine sichere Querbarkeit für den Fußverkehr ist nicht gegeben.</p> <p>Durch einen frühzeitigen Hinweis mittels Beschilderung auf Tempo 70 (Geschwindigkeitstrichter) ergänzt durch bauliche Maßnahmen, z.B. Mittelinsel mit oder ohne Verschwenk (siehe RSt 06), wird der Übergang gestaltet.</p> <p>Ergänzend kann die gefahrene Geschwindigkeit durch Dialogdisplays sichtbar gemacht und widergespiegelt werden, was zu einer verbesserten Selbsteinschätzung und Selbstregulierung der fahrenden Personen beiträgt.</p>		

ÖV2 	Barrierefreie Bus-Haltestelle am Bahnhof mit Witterungsschutz und Wartemöglichkeit am Einstieg	Status Quo	● ● ○
		Umsetzungsperspektive	○ ○ ○
		Priorität	● ● ●
Maßnahme	Die Bushaltestelle , heute nordöstlich des Bahnhofs, soll im Zusammenhang mit den neuen Wegebeziehungen zu den Gleisen nach Westen verlegt werden. In diesem Zusammenhang sollen die Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.		
Beurteilung	Relevanter Baustein der Mobilitätsstation		
Aufwand	ca. 120.000 €, Maßnahme förderfähig		
Akteure	Gemeinde, Landkreis, LNVG		

ÖV3 	Bahnhof Südseite: P+R und B+R-Angebot schaffen	Status Quo	○ ○ ○
		Umsetzungsperspektive	○ ○ ○
		Priorität	● ○ ○
Maßnahme	Von Süden kommend fehlt ein P+R sowie ein B+R-Angebot . Durch die bestehenden Eigentumsverhältnisse (Bahn und Private) sowie der ungewissen Boden-Belastung ist die Schaffung dieser fehlenden Angebote allerdings kompliziert und aufwendig. Eine Stärkung der Bahnhofssüdseite trägt auch zur Attraktivität des Wohnstandorts wie des Gewerbestandorts (Beschäftigte Rosenthal) bei.		
Beurteilung	Perspektivisch sinnvoll, sollte aber erst nach Umsetzung aller Maßnahmen auf der Nordseite angegangen werden. Maßnahme als Neuanlage vsl. förderfähig		
Aufwand	aufwendige Abstimmung im Vorfeld, mittlere Kosten für P+R & B+R: Planung, Umsetzung		
Akteure	Gemeinde, Landkreis, Bahn		

ÖV4 	Haltestelle Neustädter Straße (wieder) einrichten: Bus-Angebot südlich der Gleise	Status Quo	○ ○ ○
		Umsetzungsperspektive	● ● ●
		Priorität	● ● ○
Maßnahme	<p>Es besteht der Bedarf auch von/zu Orten südlich der Gleise mit dem Bus zu gelangen. Heute müssen die Menschen, die südlich der Bahn wohnen immer zur Bushaltestelle nördlich der Bahn gehen. Schüler:innen und Pendler, die mit der Bahn weiterfahren, müssen mehr Zeit einplanen oder nehmen das Auto.</p> <p>Die Re-Aktivierung der Bushaltestelle ist auch interessant für Beschäftigte der Fa. Rosenthal und stellt auch eine Maßnahme zur Stärkung der Teilhabe älterer Personen dar.</p> <p>Um die tatsächliche Nachfrage zu identifizieren, könnte die Haltestelle provisorisch testweise ohne Ausbau in Betrieb genommen werden, die Versuchsdauer sollte mindestens ein Jahr betragen. Bei Bestätigung der Nachfrage sollte der barrierefreie Ausbau (Hochbord, Unterstand) erfolgen.</p>		
Beurteilung	<p>Die Haltestelle sichert die Bus-Anbindung von/nach Süden. Der zusätzliche Halt des Busses erfordert keine besonderen Maßnahmen für den Testbetrieb.</p> <p>Der Ausbau ist vsl. förderfähig</p>		
Aufwand	<p>Geringer Aufwand für Testbetrieb (Haltestellenschild und Information), bei Verstetigung mittlerer Aufwand für Planung und Umbau für barrierefreies Bord im Einstieg und Unterstand: < 100.000 €, Maßnahme förderfähig</p>		
Akteure	Gemeinde, Landkreis (Förderung)		

ÖV5 	Schulbus-Haltestelle: Neuanlage in der Hauptstraße	Status Quo	● ○ ○
		Umsetzungsperspektive	● ● ●
		Priorität	● ● ●
Maßnahme	<p>Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit den Maßnahmen A1 und A2 (siehe im Detail Kap. 4.3). Der Erweiterungsbau der OGTS erfordert eine veränderte Verkehrsführung in der Graserstraße und Schulstraße. Die Schulhaltestelle wird in die Hauptstraße auf die Schulseite verlegt und soll perspektivisch auch barrierefrei ausgebaut werden. Beschreibung im Detail siehe Kapitel 4.</p>		
Beurteilung	<p>Durch die Verlegung wird die Wartefläche für die Schüler vergrößert, die Bäume bieten zudem im Sommer schattigen Unterstand (Klimaanpassung)</p>		
Aufwand	ca. 300.000 € (drei Haltestellen), Maßnahme förderfähig		
Akteure	Gemeinde, Landkreis (Förderung)		

3.4.3 Handlungsfeld „Aufenthaltsqualität stärken“ (A)

A1  	Lebendige Ortsmitte: Umgestaltung Graserstraße und Schulstraße nach Wettbewerb	Status Quo	● ○ ○
		Umsetzungsperspektive	○ ○ ○
		Priorität	● ● ●
Maßnahme	Als Grundlage für die (bauliche) Umgestaltung soll ein Wettbewerb dienen. Die Umsetzung steht in Zusammenhang mit dem Verkehrsregime (siehe Maßnahme A2).		
Beurteilung	zentrale Maßnahme des ISEK		
Aufwand	hoher Aufwand für Abstimmung und Umsetzung. Förderung möglich		
Akteure	Gemeinde		

A2  	Graserstraße und Schulstraße: Umsetzen der neuen Verkehrsführung und Regelung	Status Quo	● ○ ○
		Umsetzungsperspektive	○ ○ ○
		Priorität	● ● ●
Maßnahme	Der Erweiterungsbau der OGTS erfordert eine veränderte Verkehrsführung in der Graserstraße und Schulstraße und wurde als Grundlage für den Wettbewerb "Lebendige Ortsmitte" bereits beschlossen (siehe Kap. 4.2). Die Maßnahme soll mit Beginn der Bauarbeiten für die OGTS als Verkehrsversuch umgesetzt und erprobt werden.		
Beurteilung	Maßnahme steht im Kontext zum Erweiterungsbau OGTS und der Umgestaltung der Ortsmitte, kann aber auch unabhängig hiervon umgesetzt werden, siehe hierzu Kapitel 4.		
Aufwand	mittlerer Aufwand für Abstimmung und Umsetzung der Verkehrsregelung (Beschilderung), Kommunikation		
Akteure	Gemeinde, Landkreis (StVB)		

A3  	Nahmobilitätsachse Oberer Markt (West) bis Schule aufwerten	Status Quo	○○○
		Umsetzungsperspektive	○○○
		Priorität	●●●
Maßnahme	<p>Vom alten Ortsteil Kirchenlaibach zur Schule verläuft die Fuß- und Radroute über die Straße Oberer Markt und weiter über der gemeinsamen Fuß- und Radweg bis zur Schule. Die Verbindung ist zentral und direkt zwischen dem Ortsteil und der Schule. Die Achse weist unterschiedliche bauliche und verkehrsrechtliche Zuordnungen auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Oberer Markt (West): Tempo 30-Zone (Z 271), niveaugleicher Ausbau wird als Verkehrsberuhigter Bereich wahrgenommen. ▪ Gemeinsamer Fuß-Radweg: Breite ca. 3 m <p>Die Widersprüchlichkeit zwischen Geschwindigkeitsregime und Gestaltung verunsichert allerdings die Verkehrsteilnehmenden insbesondere zu Fuß und mit dem Rad. Weitere Konflikte entstehen durch das Senkrechtparken am Obereren Markt, die Sammelcontainer sowie weiteres ungeordnetes Parken . Auch der Übergang zum Fuß-/Radweg ist für den Autoverkehr zwischen Haus und Garage nicht sofort erkennbar.</p> <p>Durch mehrere sich ergänzende Maßnahmen kann die Situation verbessert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich (Z325) folgt der Gestaltung, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 4-7 km/h, Parken ist nur in ausgewiesenen Flächen zulässig. ▪ Verlegen der Sammelcontainer in die Danziger Straße nördlich der Fa. Rosenthal (konfliktarme Erreichbarkeit). 		
Beurteilung	<p>Die Aufwertung ist eine zentrale Maßnahme des ISEK und steht im Zusammenhang mit der Verbesserung der Schulwege wie auch der Querung der Creußener Straße (siehe R2). Im östlichen Abschnitt steht die Achse im Kontext mit dem Wettbewerb „Lebendige Ortsmitte“.</p>		
Aufwand	geringer Aufwand für Abstimmung und Umsetzung (Beschilderung, Markierung, Umsetzen Container).		
Akteure	Gemeinde		

A4  	Sitzmöglichkeiten auf Haupttrouten und im Umfeld Friedhof, Kirche, Rathaus, Bahnhof ergänzen	Status Quo	○○○
		Umsetzungsperspektive	○○○
		Priorität	○○○
Maßnahme	An zentralen Orten bestehen bereits Angebote, durch eine systematische Ergänzung als Ergebnis eines Beteiligungsprojektes kann die Mobilität u.a. von Eltern mit Kinderwagen oder Senioren mit Gehhilfe, verbessert werden.		
	  <p>Bild 5 Beispiel Griesheim: Seniorengerechte Sitzbank (links), Anlehnbügel (rechts), Infos: http://www.besitzbare-stadt.de/</p>		
Beurteilung	Beteiligungsprojekt: Einfache Maßnahme um die Teilhabe der Älteren und mobilitätseingeschränkten Personen zu stärken und sichtbar werden zu lassen.		
Aufwand	je nach Ausgestaltung der Umsetzung gering-mittel		
Akteure	Gemeinde, Einrichtungen		

A5  	Bewegungs-Angebote auf Haupt-Schulwegen und Treffpunkten von Jugendlichen schaffen	Status Quo	○○○
		Umsetzungsperspektive	○○○
		Priorität	○○○
Maßnahme	Für die Ortsmitte wurden in einem Beteiligungsprojekt bereits Ideen und Wünsche zu Bewegungsangeboten gemeinsam mit Kindern und Jugendlichen entwickelt. Dieser Ansatz ist auf die gesamte Gemeinde übertragbar. "Wegbeschleuniger" machen alltägliche Kinderwege interessanter und für Erwachsene sichtbar.		
	  <p>Bild 6 Beispiele aus Griesheim „beSpielbare Stadt“, Infos: http://www.bespielbare-stadt.de/</p>		
Beurteilung	Beteiligungsprojekt: Einfache Maßnahme um Teilhabe der Kinder und Jugendlichen zu stärken und sichtbar werden zu lassen.		
Aufwand	je nach Ausgestaltung der Umsetzung: gering-mittel		
Akteure	Gemeinde, Einrichtungen		

A6 	Bahnhofsvorplatz: Verkehrsberuhigter Bereich für ein sicheres Miteinander	Status Quo	○○○
		Umsetzungsperspektive	○○○
		Priorität	○○○
Maßnahme	Der Bahnhofsvorplatz ist bereits niveaugleich gestaltet, mit den angrenzenden Nutzungen wie Eisdielen, Buch-Café sowie weiteren Nutzungen im ehemaligen Bahnhofsgebäude und auch im Kontext der geplanten Premium-Mobilitätsstation bestehen gute Voraussetzungen für einen lebendigen (sozialen) Treffpunkt. Durch die Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereiches (Schrittgeschwindigkeit) oder eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20) wird dem Kfz-Verkehr die besondere Querungs- und Aufenthaltssituation deutlicher, für den Fuß- und Radverkehr wird die Interaktion erleichtert und damit die subjektive Sicherheit erhöht.		
Beurteilung	Angepasstes Geschwindigkeitsregime ist Voraussetzung für eine vielfältige und sichere Nutzung aller Verkehrsteilnehmenden		
Aufwand	gering: Gespräche mit StVB, Beschilderung, Kommunikation		
Akteure	Gemeinde, Landkreis (StVB)		

3.4.4 Handlungsfeld Organisation, Kommunikation & Kampagnen (O&K)

O&K1 	Mobilitätsmanagement für Verwaltung, Betriebe und Schule einführen	Status Quo	○○○
		Umsetzungsperspektive	○○○
		Priorität	○○○
Maßnahme	Ziel ist, die Nachhaltige Mobilität der kommunalen Beschäftigten, Betriebe und die Schule zu stärken . Mobilitätsmanagement kann hierbei unterstützen und standortspezifisch sowie zugeschnitten auf die Schule, das Unternehmen oder die Kommunalverwaltung aufzeigen, wie der Standort sicher, zuverlässig und kostengünstig erreichbar ist. Durch das Erstellen von individuellen Mobilitätsplänen werden Einrichtungen, Betrieben und Verwaltungen Potentiale aufgezeigt, wie sie ihre alltäglichen Wege effizient und wirtschaftlich zurücklegen können. Eine Förderung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements ist in Bayern über das Aktionsprogramm "Klimaschutz 2020" und das Bundesprogramm "Mobil gewinnt" möglich.		
Beurteilung	Einfache und effektive Maßnahme, auch um ergänzende "private" Aktivitäten anzustoßen und das Thema ins Bewusstsein zu rücken.		
Aufwand	Gering, einfache und effektive Maßnahme, auch um ergänzende "private" Aktivitäten anzustoßen.		
Akteure	Gemeinde, Einrichtungen und Betriebe		

O&K2 	ISEK-Lenkkreis verstetigen	Status Quo	● ● ● ●
		Umsetzungsperspektive	○ ○ ○ ○
		Priorität	● ● ● ●
Maßnahme	Der Lenkkreis begleitet die Umsetzung des ISEK. Es bietet sich an, diesen auch darüber hinaus als Austausch- und Diskussionsforum zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zu etablieren.		
Beurteilung	Eingeführtes und akzeptiertes Beteiligungsformat		
Aufwand	gering		
Akteure	Kommune		

O&K3 	Kampagnen und Aktionen	Status Quo	● ● ● ○
		Umsetzungsperspektive	○ ○ ○ ○
		Priorität	● ● ○ ○
Maßnahme	<p>Unsere Mobilitätsmuster verlaufen routiniert und sind in starkem Maße „eingefahren“ – oft auch weil Erfahrungen mit bzw. die nötigen Informationen für die Nutzung anderer Verkehrsmittel nicht vorliegen. Im Rahmen von Aktionstagen zur „Mobilität“ (ggf. in Kombination mit „Energie“ oder „Gesundheit“) können u.a. Informationen zu alternativen Mobilitätsformen kommuniziert werden.</p> <p>Als besonders effektiv haben sich Mitmachaktionen erwiesen, bei denen unbekannte Mobilitätsoptionen (z.B. Pedelec, Leihrad, E-Pkw) einfach ausprobiert werden können. Da Mobilität immer auch mit sehr individuellen Fragestellungen verbunden ist (z.B. ÖV-Verbindung/Radweg zu meinem konkreten Wohnort), können sich Kooperationen als sinnvoll erweisen u.a. mit Mobilitätsdienstleistern, lokalen Radhändlern oder dem ADFC. Durch die aktive Teilnahme und Unterstützung von bundesweiten Wettbewerben wie dem Stadtradeln und der Aktion Zu Fuß zur Schule können in einem bekannten Zeitraum Menschen motiviert werden ihre Routinen zu verlassen. Wirkungsvoll um Veränderung niederschwellig anzustoßen.</p>		
Beurteilung	Wirkungsvoll um Veränderung niederschwellig anzustoßen		
Aufwand	gering		
Akteure	Gemeinde, Einrichtungen und Betriebe		

O&K4 	Schülerlotsen: Ausweiten des Angebots	Status Quo	● ● ○
		Umsetzungsperspektive	○ ○ ○
		Priorität	● ● ●
Maßnahme	<p>Fehlende, für Schülerinnen und Schüler geeignete Querungshilfen an den Hauptverkehrsstraßen machen diese zu Barrieren für die jüngeren Kinder. Für eine sichere Erreichbarkeit der Schule sind von der Schule direkt an der Hauptstraße Schülerlotsen im Einsatz. An der Neudörfer Straße und der Creußener Straße stellt die Gemeinde Verkehrshelfer um die Querung der Kinder morgens vor Schulbeginn zu sichern. Die Elternbefragung (vgl. Kap. xx) ergab, dass Eltern sich dieses Angebot zum Unterrichtschluss wünschen. Das Ausweiten des Verkehrshelfereinsatzes kann zu einer Abnahme des Elterntaxis beitragen.</p>		
Beurteilung	<p>Einfache und effektive Maßnahme, solange die Querungsstellen nicht baulich gesichert sind (siehe Maßnahme R 2)</p>		
Aufwand	<p>geringer Aufwand</p>		
Akteure	<p>Gemeinde, Schule</p>		

4 Detail „Lebendige Ortsmitte“

4.1 Konzeptionelle Entscheidungen

Das Ensemble aus Schule, Schulhof und Sport- und Freizeitfläche rund um die Eisbahn soll gemäß der im Jahr 2022 gemeinsam mit der Gemeinde erarbeiteten Konzeptstudie zukünftig gesamtheitlich als „Lebendige Ortsmitte“ nutzbar und erlebbar werden (siehe Abbildung 19). Die verkehrliche Situation in der Graserstraße und Schulstraße, heute geprägt von Parkflächen sowie Hol-Bring-Verkehr, stellt für diese Entwicklung eine Barriere und für die Kinder und Jugendlichen ein Sicherheitsrisiko dar.

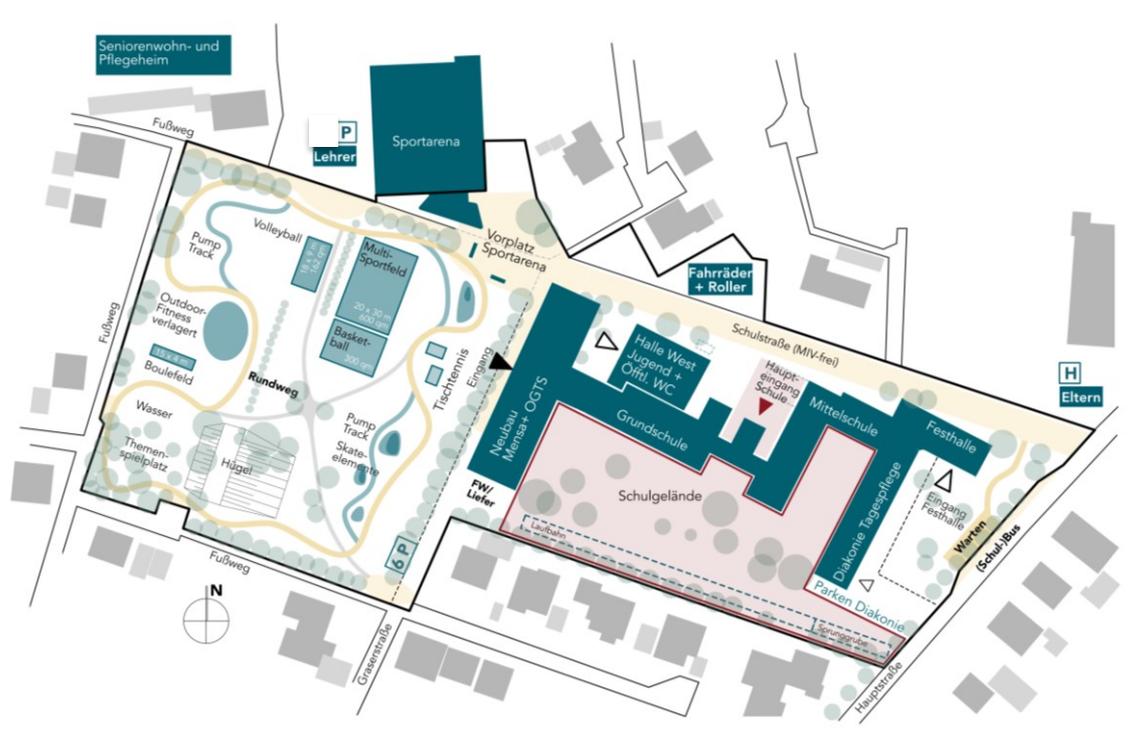
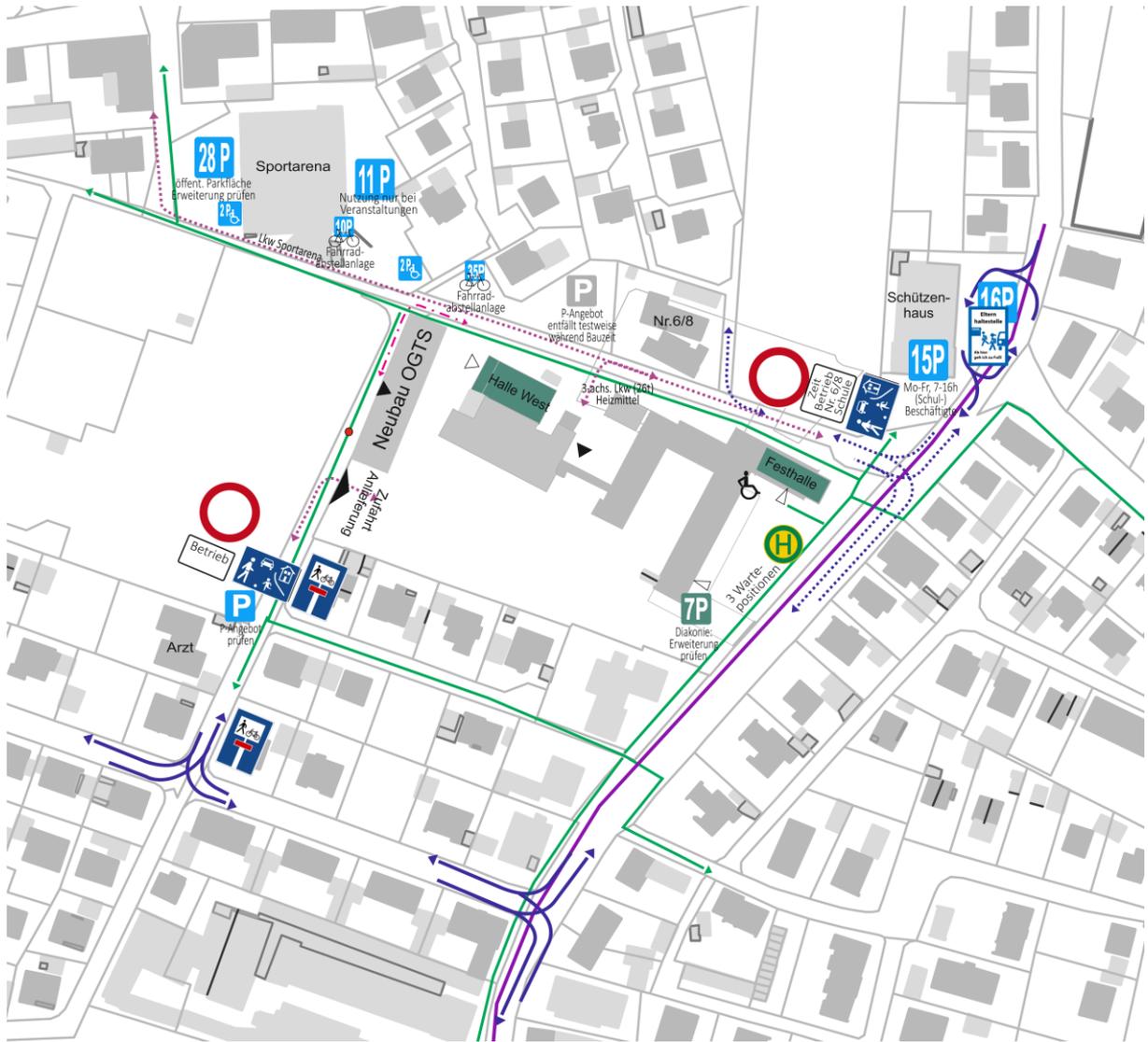


Abbildung 19 Zielkonzept

Um den Verkehr zukünftig auf ein absolutes Minimum zu reduzieren, wurden verschiedene Varianten untersucht und abgewogen, die sowohl die Wünsche der Gemeinde wie auch die Einschätzung der Polizeidirektion Bayreuth-Land berücksichtigen. In Abbildung 6 sind die verkehrliche Organisation und verkehrsrechtliche Beschilderung sowie Parkflächen dargestellt. Im Einzelnen wurden für die weitere Planung im Vorfeld nachfolgend beschriebenen Punkte entschieden.



- | | | |
|---|---|---|
| <p>Verkehrsbeziehung</p> <ul style="list-style-type: none"> — Haupt-Schulweg (Fuß/Rad) — Pkw-Verkehr (allgemein) — Anwohner Schulstraße Nr. 6/8 — Lkw-Verkehr: Liefern, Ver-/Entsorgung (Schul-)Bus — Umfahrung Schule im Notfall | <p>Verkehrsregelungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325) Sackgasse, durchlässig für Fuß+Rad (Z357-50) Durchfahrt verboten (Z 250) Zusatzzeichen - 1042-33: Mo-Fr. 7:30 - 16h - 1026-39: Betriebs- und Versorgungsdienst frei - Zufahrt zu Haus Nr. 6/8 frei - Zufahrt für Schulmitarbeiter frei | <p>Parken und Halten</p> <ul style="list-style-type: none"> (Schul-)Bushaltestelle Parkfläche öffentlich/privat Elternhaltestelle Parkfläche entfällt Poller (beweglich) |
|---|---|---|

Abbildung 20 Konzept: Verkehrsführung, Parken und Beschilderung

4.2 Verkehrliche Organisation

Mit der Überplanung der Ortsmitte und des Schulumfeldes soll als ein Leitprojekt des ISEK ein attraktives und sicher zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbares Angebot geschaffen werden. Grundsätzlich sollen die Graserstraße ab der Arztpraxis Haus Nr. 15 und die Schulstraße als Misch- bzw.

Aufenthaltsfläche gestaltet werden. Eine regelmäßige **Durchfahrt** z.B. durch elterlichen Hol-Bring-Verkehr oder Patienten der Arztpraxis ist nicht vorgesehen.

Graserstraße

In der Graserstraße wird ab dem Neubau der OGTS die nutzbare Verkehrsfläche deutlich schmaler, ab hier die Durchfahrt mittels Poller unterbunden. Der Standort des Pollers ergibt sich aus der für die Andienung der Mensa benötigten Fläche. Eine Durchfahrt ist dann nur noch für legitimierte Verkehr, z.B. Ver- und Entsorgung oder die Feuerwehr möglich.

Der Neubau OTGS selbst erhält eine (Feuerwehr-)Zufahrt südlich des Gebäudes zur Ver- und Entsorgung, über die auch die tägliche Anlieferung der Mensa durch einen dreiachsigen Lkw (16-18 t) erfolgt. Die Anlieferung für die Mensa muss dabei so erfolgen, dass der der Lkw rückwärts parallel zum Gebäude unter dem Vordach zu stehen kommt. Für die Anfahrt sind zwei Varianten vorstellbar (siehe Abbildung 21).

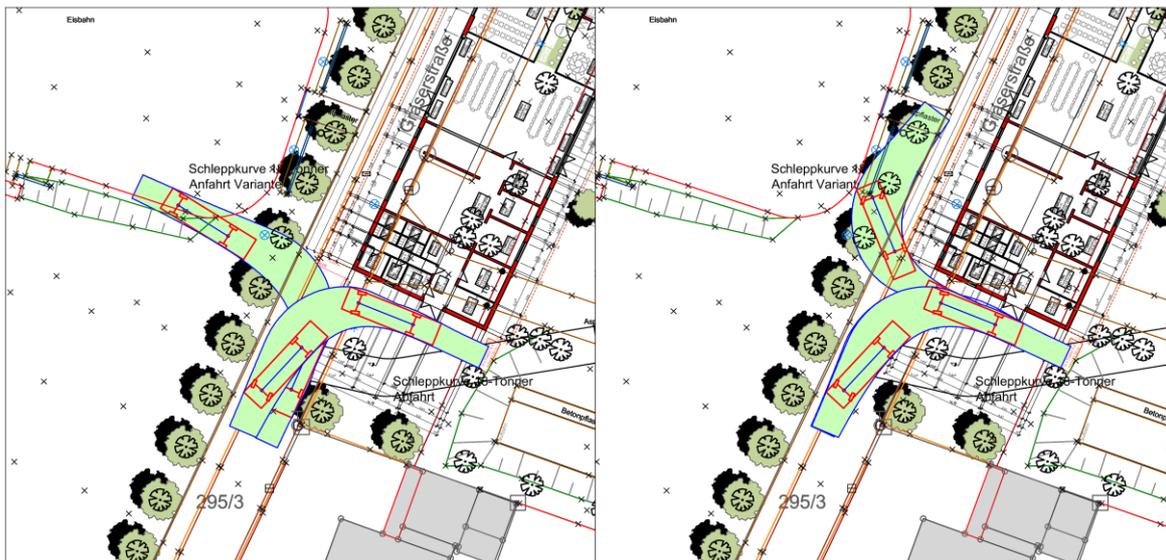


Abbildung 21 Schleppkurve 3-achsiger Lkw (18-Tonner): Anfahrt links Variante 1, rechts Variante 2

Schulstraße

Für die Anwohnenden Nr.6/8 muss die uneingeschränkte Zufahrt möglich bleiben.

Im Winter wird die Schule dreimal in zwei Wochen durch einen 3-achsigen Lkw (26 t) mit Holzschnittzeln beliefert, die Zufahrt erfolgt rückwärts (siehe Skizze) An- und Abfahrt erfolgt über die Hauptstraße (siehe Abbildung 6).

Die Sportarena wird bei größeren Veranstaltungen ebenfalls durch größere Lkw angefahren, das Entladen findet über den Zugang auf der südwestlichen Gebäudeecke statt. Heute fahren die Lkws über die Hauptstraße zu und ab, das Wenden erfolgt auf dem Vorplatz der Sportarena. Optional ist eine Abfahrt über den Oberen Markt/Rathausplatz möglich. Auch von Westen kommend erfolgt regelmäßig eine Anlieferung an die Sportarena durch Sprinter u.ä..

Die Schulbushaltestelle wird in die Hauptstraße verlegt (siehe Kapitel 4.3).

Die Parkfläche in der Schulstraße wird heute während der Unterrichtszeiten durch die Schulbeschäftigten genutzt. Ziel ist, das Pkw-Parken dort aufzugeben und die Fläche unter anderem für eine sichere und komfortable Radabstellanlage zu nutzen.

Während der Bauzeit des Mensaneubaus muss die Fläche bauseitig als Lagerfläche genutzt werden. Die Schulbeschäftigten können dann sowohl auf der Parkfläche westlich der Sportarena wie auch auf dem Parkplatz des Schützenhauses parken. Unklar ist, ob hieraus Konflikte durch zeitliche Überlagerungen mit den Nutzenden der Sportarena ab etwa 14.30 Uhr entstehen. Im Falle deutlicher Störungen besteht die Option den Parkplatz in der Schulstraße zu erhalten und nur den westlichen Teil mit 7 Stellplätzen als Standort für eine Radabstellanlagen zu nutzen.

Durch die Zufahrt zu Haus Nr. 6/8, die Lkw-Anlieferungen und – nach Ende der Bauzeit möglicherweise auch Pkw-Verkehr durch Schulbeschäftigte – findet weiterhin Kfz-Verkehr statt. Um die unerwünschte Zufahrt durch elterlichen Hol-Bring-Verkehr zu unterbinden, wird in einem ersten Schritt die Einfahrt während der Schul- bzw. Unterrichtszeit mittels Beschilderung (siehe Kapitel 4.5) geregelt, die Parkfläche östlich der Sportarena soll zukünftig nur noch zu Veranstaltungszeiten genutzt werden. Sollte die verkehrsrechtliche Anordnung systematisch missachtet werden, so wird eine physische Barriere mit Schranke oder versenkbarem Poller direkt am Beginn der Straße empfohlen, die Nutzung wäre dann mittels Transponder durch Berechtigte möglich.

Feuerwehr

Eine Umfahrung des Schul-Areals über Graserstraße – Schulstraße soll im Brandfall in beiden Richtungen möglich sein (siehe Abbildung 22).

Die Sportarena muss ebenfalls durch die Feuerwehr umfahrbar bleiben.

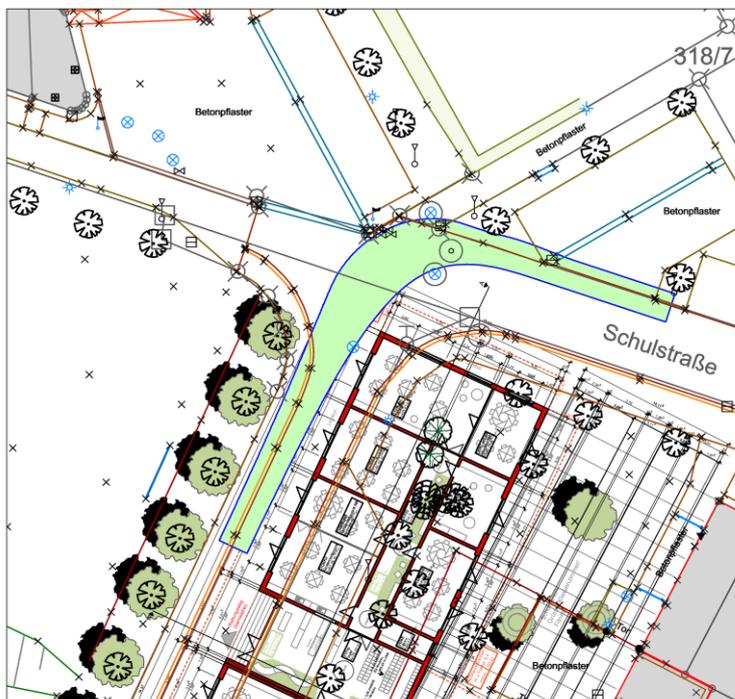


Abbildung 22 Flächenbedarf Feuerwehr Graserstraße - Schulstraße

4.3 Schulbus-Haltestelle

Allgemein: Die Haltestelle wird aktuell nur für den Schülerverkehr genutzt. Perspektivisch ist eine Bedienung auch durch den Linienverkehr vorstellbar. Der Baumbestand soll erhalten werden, ein Eingriff in die Grünfläche ist möglich. Zu prüfen ist, ob die vorhandene Beleuchtung (Helligkeit) ausreicht.

Lage: Die Schulbus-Haltestelle wird in die Hauptstraße vor die Schule (Westseite) verlegt.

Halte-/Wartepositionen: Busbucht mit drei Wartepositionen für Standardlinienbusse (12 m), die nicht unabhängig voneinander genutzt werden müssen.

Haltestellenausstattung:

- Barrierefreier Ausbau mit Witterungsschutz, nach Möglichkeit an allen Wartepositionen.
- Wartefläche zwischen den Bäumen und westlich angrenzend.
- Bei Einbindung der Haltestelle in den Linienbetrieb Fahrgastinformation ergänzen.

4.4 (Neu-)Organisation des Parkens

Mit der Umgestaltung und verkehrlichen Neu-Organisation wird auch das Parkraumangebot neu geordnet. Heute gibt es im näheren Schulumfeld ca. 135 frei nutzbare Stellplätze, weitere drei sind für die Schulleitung reserviert, 7 Stellplätze sind der Diakonie zugeordnet, in Summe 145 Stellplätze. Die Momentaufnahme der Nachfrage ergab eine Auslastung von knapp 40% (57). Mit dem Neubau der OGTS und der Flächenneugestaltung entfallen in Summe im Schulumfeld 46 Parkstände (Tabelle 7).

Tabelle 7 *Bahnhof und Schulumfeld: Parkraumangebot und Nachfrage*

Verortung	Angebot	Nachfrage <i>Momentaufnahme 16.5.24, Schulende</i>	Konzept	
Sportarena, westl. Parkfläche	28	0	Nutzung frei; Erweiterung und Neuordnung (max.)	max. 38
Sportarena, östl. Parkfläche	13	0	Nutzung während Veranstaltungen	13
Graserstraße	12	2	Parkstände zw. Bäumen prüfen	max. 4
Schulstraße, Parkfläche (Nutzung Schulbeschäftigte)	33	28	Angebot soll perspektivisch entfallen, Angebot Fahrradparken schaffen	0
Schulstraße, Festhalle	12	6	entfällt	0
Schützenhaus	31	2	Erhalt der Parkstände, nutzen als Eltern-Vorfahrt	31
Hauptstraße (vor Schule)	10	6	entfällt zugunsten Schulbushaltestelle	0
Diakonie (nutzungsbeschränkt)	7	6	Erweiterung auf Grünfläche prüfen	max. 12
Summe	146	57		98

Wesentliche Punkte sind:

Schulstraße: Der Parkplatz mit heute 33 Parkplätzen wird während der Schulzeit durch die Schulbeschäftigten genutzt, vier sind ausschließlich für die Schulleitung reserviert. Mit der Verkehrsberuhigung in der Schulstraße soll die Nutzung als Parkfläche entfallen. Stattdessen ist vorgesehen nach Abschluss der Bauarbeiten für die OGTS hier eine sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage für Schule und Sportarena für zunächst 50 Fahrrädern mit Option auf Erweiterung zu erstellen.

- **Graserstraße:** Die 12 Senkrechtparkstände entfallen durch den Neubau der OGTS vollständig. Nördlich der Arztpraxis (Graserstraße 15) wird heute durch Arztbesucher regelwidrig am östlichen Fahrbahnrand geparkt, hier gibt es keinen Gehweg. Um die Zufahrt zum Neubau zu gewährleisten, muss sichergestellt werden, dass zukünftig in diesem Abschnitt nicht geparkt werden. Durch die Anlage von einzelnen Senkrecht-Parkständen zwischen den Bäumen kann hierzu ein Angebot geschaffen werden. Die Baumreihe ist dabei zu erhalten. Die Regel-Stellplatzbreite für einen Stellplatz in Senkrechtaufstellung beträgt nach den EAR 23 **2,65 m**, die Stellplatzlänge mit Überhang **5,00 m**, überschläglich wäre die Herstellung von max. vier Parkständen möglich.
- **Schützenhaus:** Die von der Hauptstraße von Norden anfahrbar und nach Süden abfahrbare Parkfläche bietet Platz für ca. 15 Wartepositionen für den Hol-Bring-Verkehr zu Schulanfangs- und Endzeiten, was dem beobachteten Bedarf entspricht. Für eine sichere Erreichbarkeit sollte ein geschützter Fußweg angelegt werden. Ansonsten wird die Fläche regulär als Parkfläche genutzt.

Die südlich des Gebäudes gelegene Parkfläche für ca. 15 Stellplätze sollte dagegen für Beschäftigte der Schule und der Diakonie reserviert werden, eine Nutzung durch Eltern sollte durch Beschilderung, bei Bedarf durch eine Schranke, ausgeschlossen werden, um Gefährdungen von Kindern durch Rückwärtsfahren auszuschließen.

- **Sportarena, westliche Parkierungsanlage:**

Die Parkplatzfläche mit heute 28 Parkplätzen ist ganztägig über die Straße Oberer Mark anfahrbar. Die Fläche soll im Zusammenhang mit dem Wettbewerb „Lebendige Ortsmitte“ überplant werden, eine mögliche Erweiterung um 10 Parkstände wurde überschläglich ermittelt. Die Befahrbarkeit der Zuwegung durch Lkw/ Feuerwehr muss gewährleistet sein (s.o.). Die öffentliche Parkfläche wird heute im Allgemeinen nur durch Besucher der Sportarena genutzt, die Kurse starten werktäglich ab 14:30 Uhr. Vorgesehen ist künftig eine Nutzung auch durch die Schulbeschäftigten, um den Pkw-Verkehr in der Schulstraße weitestgehend herauszuhalten. Inwieweit eine Doppelnutzung verträglich ist oder ob es durch zeitliche Überschneidungen zu Stellplatzdefiziten kommt, soll durch Beobachtungen während der Bauzeit der OGTS geklärt werden. In dieser Zeit steht die Parkfläche in der Schule nicht zur Verfügung (s.o.)
- **Sportarena, östliche Parkierungsanlage:** 13 Parkplätze, davon sind zwei für Mobilitätseingeschränkte reserviert. Zukünftig soll die östliche Parkfläche nur noch zu Veranstaltungen, i.d.R. außerhalb der Unterrichtszeiten zur Verfügung stehen. Die Zufahrt erfolgt dann über die Schulstraße.

4.5 Verkehrsrechtliche Regelungen

Die Skizze (siehe Abbildung 6) verortet die verkehrsrechtlichen Anordnungen im Schulumfeld im Kontext der Umgestaltung der Ortsmitte und des OGTS-Neubaus.

Graserstraße

- Sackgasse, durchlässig für Fuß- und Radverkehr, Z 357-50
- Verkehrsberuhigter Bereich, Z 325.1 Anfang / Z 325.2 Ende
- Verbot für Kraftfahrzeuge, Z 260 mit Zusatzzeichen 1026-39: Betriebs- und Versorgungsdienste frei

Schulstraße

- Sackgasse, durchlässig für Fuß- und Radverkehr, Z 357-50
- Verkehrsberuhigter Bereich, Z 325.1 Anfang / Z 325.2 Ende
- Verbot für Kraftfahrzeuge, Z 260 mit Zusatzzeichen
 - 1042-33: Mo-Fr 7:30-16h
 - Zufahrt zu priv. Stellplätzen Haus Nr. 6/8 frei
 - 1026-39: Betriebs- und Versorgungsdienste frei

Hauptstraße

Begrenzung der zulässigen **Höchstgeschwindigkeit** im Schulumfeld auf Tempo 30 (Strecke), Z 274. Begründet werden kann die Anordnung mit dem Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage durch die unmittelbar angrenzende Schule und die Schulbushaltestelle.

5 Detail „Sicher Queren“

5.1 Allgemeines

In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV zu StVO) steht zu § 25 „Fußgänger“, Absatz 3.I: Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn ist eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei. Es bedarf laufender Beobachtungen, ob die hierfür verwendeten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen den Gegebenheiten des Verkehrs entsprechen und ob weitere Maßnahmen sich als notwendig erweisen.

Sichere Querungsanlagen lassen sich unterscheiden nach

- Querungsmöglichkeiten ohne Vorrang
 - Aufpflasterung und Materialwechsel
 - vorgezogener Seitenraum („Gehwegnase“)
 - Mittelinsel und Mittelstreifen
- Querungshilfe mit Vorrang
 - Fußgängerüberweg (FGÜ, „Zebrastrreifen“)
 - Querungshilfe mit zeitlicher Trennung, Lichtsignalanlage („Ampel“)

Als Ergebnis der Analyse wurden in der Kerngemeinde Speichersdorf/Kirchenlaibach an Hauptverkehrsstraßen Querungssituationen mit Handlungsbedarf identifiziert (vgl. Maßnahme R2). Für die Querungen Creußener Straße/Oberer Markt, Weidener Str., Höhe Rathaus und Bahnhofstr./Bayreuther Str. wurden mögliche Lösungen skizziert und mit der Unteren Straßenverkehrsbehörde sowie dem Staatsbauamt hinsichtlich der Umsetzbarkeit vorbesprochen.

Im Folgenden werden die Maßnahmen im Einzelnen beschrieben.

5.2 Creußener Straße/Oberer Markt

5.2.1 Situation

Die Creußener Straße (St. 2184) stellt insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen eine Barriere dar. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50, die zudem regelmäßig überschritten wird, erschwert die sichere Querung. Die Gehweg entsprechen mit Breiten zwischen 1,2 bis 1,50 m nicht den Mindestmaßen, eine Nutzung mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl ist nur teilweise möglich, eine sichere Begegnung nicht möglich.

Um die Querung zumindest zu Schulanfangszeiten zu sichern, stellt die Gemeinde einen Verkehrshelfer („Schülerlotse“), zu allen anderen Zeiten muss die Straße ungesichert gequert werden. Infolge werden gerade jüngere Schüler:innen oft mit dem Auto gebracht.



Bild 7 Creußener Straße: Blick Nord (links), Einmündung Oberer Markt: Blick Süd (rechts)

Die Straße Oberer Markt ist eine niveaugleich ausgebaute Anliegerstraße ohne Gehwege, die erst abgesetzt als Tempo 30-Zone ausgewiesen ist. Über den Oberen Markt besteht die direkte Anbindung auch für den Fuß- und Radverkehr zum Rathaus sowie zur Ortsmitte mit Sportarena und Schule. Durch die Bewohner:innen des hier anliegende Seniorenwohn- und Pflegeheim halten sich regelmäßig im Straßenraum, insbesondere im Bereich des Plätzchens vor dem Gebäude auf.

Als problematisch bekannt sind die Zu-/Ausfahrten der südlich angrenzenden Gewerbenutzung, der Standort der Sammelcontainer sowie ungeordnetes Parken außerhalb der markierten Flächen.



Bild 8 Oberer Markt: Einmündungsbereich (links), Gestaltung und Beginn Tempo 30-Zone (rechts)

5.2.2 Maßnahme

Anlage 2 Creußener Straße / Oberer Markt: Skizze Querung

Querung Creußener Straße

Um die Querung der Staatsstraße zu sichern, ist die Einrichtung einer Fußgängerschutzanlage (FSA) grundsätzlich möglich.

Die Erstellung der FSA erfolgt durch das Staatl. Bauamt Bayreuth, in der Verantwortung der Gemeinde liegt die Herstellung des barrierefreien Zugangs und des Anschlusses an die Gehwege, hierfür trägt sie die Kosten.

Verortung: Aus Nebenstraßen einbiegende Fahrzeuge müssen die Signalgeber sicher /rechtzeitig erkennen und die Furt nicht aus Versehen überfahren. Die gewählte Lage ermöglicht vor der Einmündung Oberer Markt zwei Fahrzeugen das Aufstellen.

Anschlüsse Fußwege: Heute laufen die Menschen über den Parkplatz und queren dann in der Ausfahrt des Parkplatz direkt gegenüber der Einmündung Oberer Markt. Damit die FSA akzeptiert wird, sollte die

Erreichbarkeit ohne Umwege, also entweder über ausreichend breite Gehweg (heute ca. 1,35 m) oder über den Parkplatz direkt ermöglicht werden.

Um die nutzbare **Gehwegbreite** nicht zusätzlich durch die Ampelmasten zu verschmälern, wird empfohlen diesen in die angrenzenden Grünflächen hinein zu verbreitern.

Betriebszeiten: Die Zeiten des Betriebsprogramms werden in Abstimmung mit der Gemeinde programmiert, z.B. Tagesprogramm 6:00 – 20.00 Uhr, Nachtprogramm: 20:00 – 6:00 Uhr. Im Tagesprogramm ist die FSA aktiv, das Nachprogramm kann entweder als Dunkel-Rot (Schaltung dunkel für Kfz, Rot für FV). oder Dunkel-Dunkel-Ampel programmiert werden, unsichere Zufußgehende können dann Grün anfordern, alle anderen können regelkonform die Straße queren.

Die Kosten für die Installation und Einrichtung der Fußgängerschutzanlage mit Sicherung der barrierefreien Nutzung durch Einbau taktiler Leitelemente betragen überschläglich 56.000 Euro (brutto).

Als unterstützende weitere Maßnahmen werden empfohlen:

- Zwischen Bayreuther Straße und Oberer Markt senken der Geschwindigkeit Tempo 30. Die Anordnung von Tempo 30 ist mit dem Inkrafttreten der neuen StVO³ am 11.10.2024 erleichtert worden.
- Ein Umbau des Straße und damit die Chance auf eine – zumindest leichte Verbreiterung – der Gehweg ist nicht geplant. Durch eine Markierung auf der Fahrbahn von 25 – 50 cm Breite kann ein Sicherheitsraum für den Fußverkehr geschaffen werden, was die subjektive Sicherheit spürbar erhöht. Autofahrende orientieren sich erfahrungsgemäß an der Markierung, Lkw-Verkehr kann bei Bedarf die Markierung einfach überfahren.

Oberer Markt

Um die Bedeutung des Oberen Markt als Nahmobilitätsachse sichtbar zu machen, wird empfohlen:

- Ausweisen als Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325 StVO). Damit würde die Beschilderung dem Ausbau der Straße als Mischfläche folgen und die Nutzung der gesamten Fläche für den Fußverkehr sicher ermöglichen.
- Der Standort der Sammelcontainer soll verlegt werden, so wird störender Pkw-Verkehr vermieden.

5.3 Weidener Straße, Höhe Rathaus

5.3.1 Situation

Die Weidener Straße ist eine Gemeindestraße, die im Wandel von einer Ortsrandstraße zu einer innerörtliche Straße begriffen ist. Durch einen Grünstreifen abgetrennt, verläuft auf der südlichen Seite ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Es gilt Tempo 50, die Straße selbst verläuft auf einem Damm. Durch die angrenzenden Nutzungen - südlich die Wohnnutzungen, nördlich das Einkaufszentrum - ist ein regelmäßiger Querungsbedarf gegeben. Geeignete Querungsmöglichkeiten feh-

³ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/stvo-novelle-2023-2229430>

len, Zufußgehende müssen sich in der Einmündung „Rathausplatz“ oder in Garagenzufahrte konfliktträchtig aufstellen oder Halt auf der Gras-Böschung suchen. Für mobilitätseingeschränkte Personen fehlt eine sichere Aufstellfläche.



Bild 9 Weidener Straße , Blick nach Westen

5.3.2 Maßnahme

Anlage 3 Weidener Straße, Höhe Rathaus: Skizze Querung

Um die Querung der Weidener Straße für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern, wurden folgende Maßnahmen als identifiziert:

- Einfache **Querungshilfe in Höhe des Flurbereinigungsweges**: Erzeugen einer Engstelle durch provisorisch aufschraubbare Kunststoffelement. Die Rest-Durchfahrbreite muss mindestens 3,75 m betragen, Begegnungsverkehr ist dann nicht mehr möglich, Kfz-Verkehr aus Westen kommend muss ggfs. warten. Für Zufußgehende wird die Querung erleichtert, da sie nur noch eine Fahrspur queren müssen. Durch die Engstelle entsteht eine großzügige Aufstellfläche. Für Kfz bis ca. Größe eines Müllfahrzeugs ist die Zufahrt zum Flurbereinigungsweg auch mit Engstelle möglich, bei Nutzung von größeren landwirtschaftlichen Fahrzeugen kann die Zufahrt zu den nördlich angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen auch alternativ erfolgen. Diese Maßnahme wird mit ca. 5.000 € (netto) abgeschätzt.
- Um die **Erreichbarkeit** zu sichern, kann als niederschwellige Maßnahme die Böschung als einfache Rampe mit ca. 20 % Längsneigung ausgebildet werden. Diese Maßnahme wird mit ca. 7.000 € (netto) abgeschätzt.
Die Herstellung einer barrierefreien Zuwegung kann bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt als Treppe ergänzt um eine Schieberampe mit max. 6 % Längsneigung hergestellt werden. Diese Maßnahme wird mit ca. 12.000 € (netto) abgeschätzt.
- Die Anlage eines Zebrastreifens (Fußgängerüberwegs FGÜ) ist technisch aufwendiger, die Maßnahme wird daher nur weiter verfolgt, wenn die einfache Lösung mit Einengung und Geschwindigkeitsreduzierung nicht genügt, Die Kosten werden mit ca. 10.000 € abgeschätzt.

Als unterstützende weitere Maßnahmen werden empfohlen:

- Senken der zulässigen **Höchstgeschwindigkeit** zumindest im Bereich des Einkaufszentrums und damit im Abschnitt mit erhöhtem Querungsbedarf auf Tempo 30. Perspektivisch ist Tempo 30 auf dem gesamten innerörtlichen Straßenabschnitt vorzusehen.
- Gehwege:
 - Herstellen einer befestigten Aufstellfläche durch Pflaster oder Kies westlich der Einmündung „Rathausplatz“. Durch eine Terrassierung kann ein sicherer Podest an der Fahrbahnkante geschaffen werden.
 - Ertüchtigen des Flurbereinigungsweges zwischen den zwei Parkieranlagen bis zur bestehenden Fußwegeverbindung.
 - Herstellen eines Gehwegs auf der nördlichen Straßenseite um eine sichere Erreichbarkeit des im Allgemeinen gut für den Fuß- und Radverkehr nutzbaren Flurbereinigungsweges zu ermöglichen.

Die Kosten für die Herstellung der Fußwege auf der Straßen-Nordseite sowie der Aufstellflächen an der Einmündung Am Rathausplatz werden überschläglich mit 20.000 Euro (netto) abgeschätzt.

Unabhängig von der Maßnahme zur Verbesserung der Querung der Weidener Straße wird empfohlen

- Ausweisen der Straße „Rathausplatz“ als Verkehrsberuhigten Bereich (Z 325 StVO) direkt an der Einmündung. Damit würde die Beschilderung dem Ausbau der Straße als Mischfläche folgen und die Nutzung der gesamten Fläche für den Fußverkehr sicher ermöglichen. Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Ausweisung Oberer Markt als Verkehrsberuhigtem Bereich.
- Dann Abbau des bestehenden „Vorfahrt gewähren“-Schildes (Z205) auf dem straßenbegleitende gemeinsamen Fuß- und Radweg um eine widerspruchsfreie Beschilderung herzustellen. Unterstützend kann eine rotmarkierte Radfurt die Querung verdeutlichen.
- Versetzen der sichtbehindernden Infotafel.

5.4 Bahnhofstraße/Bayreuther Straße

5.4.1 Situation

Bahnhofstraße (West) und Bayreuther Straße sind Teil der Staatsstraße 2184, die in Nord-Süd-Richtung durch Speichersdorf verläuft und im Norden den Anschluss an die B22 herstellt. Die Bahnhofstraße (Ost) erschließt die Ortsmitte mit den Nutzungen Bahnhof, Schule sowie den Geschäftsnutzungen in der Hauptstraße. Verkehrsrechtlich ist die Bahnhofstraße Vorfahrtsstraße, die Bayreuther Straße mündet ein, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, nur im unmittelbaren Bahnhofsumfeld gilt Tempo 30.

Der Einmündungsbereich weist einen freien Rechtsabbieger von der Bahnhofstraße (Ost) in die Bayreuther Straße auf, die Kurvenradien sind fahrdynamisch auf hohe Geschwindigkeiten trassiert. Die Querung der Bayreuther Straße im Einmündungsbereich ist für den Fußverkehr uneindeutig, die bestehende Dreiecksinsel weist nur eine schmale Gehwegfläche auf, der Fahrbahnteiler ist nicht als

Querungshilfe konzipiert, sondern dient als „Tropfen“ nur der Lenkung des Kfz-Verkehrs. Die Querungslänge zwischen Dreiecksinsel und westlichem Gehweg beträgt ca. 22 m. Eine sichere und barrierefreie Querung ist auch durch fehlende Sicht nicht gegeben.

Bahnhofstraße (West) und Bayreuther Straße sind Teil des Radrundwegs Bayreuth (BT24)⁴, der Radverkehr wird allerdings gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr bei Tempo 50 auf der Fahrbahn geführt, was für den Radverkehr ein subjektives Sicherheitsdefizit darstellt.



Bild 10 Bahnhofstraße/Bayreuther Straße: Querungsbereich

5.4.2 Maßnahme

Anlage 4 *Bahnhofstraße/Bayreuther Straße: Skizze Querung (Variante 1)*

Anlage 5 *Bahnhofstraße/Bayreuther Straße: Skizze Querung (Variante 2)*

Um die Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern, wurden zwei grundsätzlich mögliche Varianten identifiziert, die im Folgenden kurz beschrieben werden. Der Entscheidung sollte eine Verkehrszählung zur Ermittlung der Knotenstrombelastung vorangestellt werden, da bisher unbekannt ist, ob der Hauptverkehrsstrom auf der Staatsstraße oder der Bahnhofstraße liegt und wie das Abbiegeaufkommen ist.

Unabhängig der Variantenentscheidung wird empfohlen:

- Die Gemeinde setzt sich für Tempo 30 (Strecke) auf der Staatsstraße ein, da die vorhandene Fahrbahnbreite von 6,00 m nicht ausreicht, um separate Radverkehrsanlagen einzurichten. Hintergrund ist, dass die Staatsstraße Teil des Radrundwegs Bayreuth (BT24) ist und Radfahrende, darunter auch Kinder, mit einer sicheren Nutzung rechnen können müssen – was bei Tempo 50 im Mischverkehr nicht gewährleistet ist. Die Kosten für den Umbau des Einmündungsbereiches wurden überschläglich mit 775.000 Euro (brutto) ermittelt.
- In der gesamten Bahnhofstraße (Ost) wird ab Tempo 30 (Strecke) angeordnet.

Variante 1

Die Bahnhofsstraße bleibt Vorfahrtsstraße, der Einmündungsbereich der Bayreuther Straße wird auf das notwendige Maß (Schleppkurve Sattelzug bei Tempo 30) zurückgebaut, die gewonnenen

⁴ <https://adfc-bayreuth.de/radwegenetz>

Flächen können dem Fußverkehr zugeschlagen werden. Als weiteren Maßnahmen werden empfohlen:

- Im Einmündungsbereich markieren eines einseitigen Schutzstreifens, um so die Bevorrechtigung des Radverkehrs sichtbar zu gestalten.
- Herstellen einer Mittelinsel in Regelmaßen unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Barrierefreiheit.

Hinweise zur Ausgestaltung geben u.a. die Musterblätter der AGFK Bayern.

Variante 2

Umbau zu einer abknickenden Vorfahrt um den Verlauf der Staatsstraße abzubilden, vergleichbar mit den Verkehrssituationen im weiteren Straßenverlauf in Richtung Süden. Die weiteren Maßnahmen im Einzelnen sind:

- Im Kurvenbereich entsteht durch die Mittelinsel ein geschützter Bereich zum Linksabbiegen, auch für den Radverkehr.
- Herstellen einer Mittelinsel in Regelmaßen unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Barrierefreiheit. Hinweise zur Ausgestaltung geben u.a. die Musterblätter der AGFK Bayern.

6 Detail „Mobilitätsknotenpunkt Bahnhof“

6.1 Allgemeines

Ziel einer Mobilitätsstation ist es, an einem städtebaulich integrierten Ort verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsservices räumlich zusammenbringen. Durch die Gestaltung eines oder mehrerer Module wirken sie als Marketinginstrument für den „Umweltverbund“ um multimodales und intermodales Verkehrsverhalten zu fördern. Vernetzungen in diesem Sinne werden hergestellt zwischen SPNV (Schienenpersonennahverkehr) und ÖPNV (i.A. Bus) sowie P+R-Angeboten, Car-Sharing, bedarfsgesteuerten Taxisystemen, Radverkehr unter besonderer Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen und E-Mobilität.

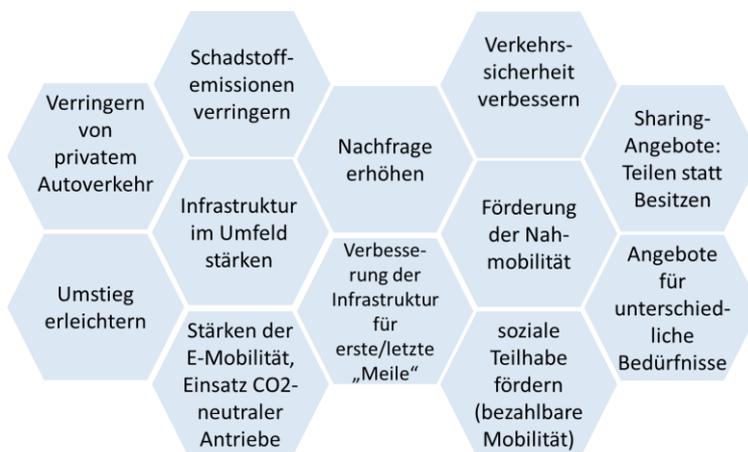


Abbildung 23 Ziele einer Premium-Mobilitätsstation (eigene Darstellung)

Um den Zielen gerecht zu werden, müssen bei der Entwicklung einer Premium-Mobilitätsstation verschiedene Anforderungen berücksichtigt und am konkreten Standort, hier Bahnhof Kirchenlaibach in geeigneter Weise umgesetzt werden. Die Integration der verschiedenen Verkehrsträger bedeutet u.a.:

- **Bus&Bahn** sind wichtigster Bestandteil der intermodalen Mobilität, das bedeutet attraktive Taktungen, Direkt- und Schnellbuslinien in Zentren und nachfragegesteuerte Angebote (On-Demand).
- **Innerhalb der Mobilitätsstation:** Zufußgehen ist sicher, direkt und barrierefrei möglich.
- Sichere und witterungsgeschützte **Radabstellanlagen** mit kurzem Weg zu Bus&Bahn, auch für Bike-Sharing.
- Neben Park&Ride-Plätzen anbieten von Kurzparkplätzen, Car-Sharing und Parkplätze für Menschen mit Behinderung in attraktiver Lage.
- Bereitstellen geeigneter Ladeinfrastruktur für Pkw und Fahrräder
- Bei Nachfrage bereitstellen von Angeboten für E-Roller als Beitrag zur **Mikromobilität**
- „Erste-/Letzte-Meile“: Die Mobilitätsstation ist durch Integration in das **Fußverkehrsnetz** (ca. 1 km) und **Radverkehrsnetz** (ca. 5 km) sicher erreichbar.

Durch ein einheitliches Corporate Design wird die einfache Orientierung auf dem Weg zur und innerhalb der Mobilitätsstation zu gewährleistet. Darüber hinaus soll der Bahnhof auch als sozialer Treffpunkt etabliert werden, wofür eine „freundliche“ Atmosphäre Voraussetzung ist. Elemente der Aufwertung sind Sitzgelegenheiten mit Witterungsschutz und ein gastronomisches Angebot unter anderem für Radtouristen.

Für die Mobilitätsstationen sind drei Standortkategorien geplant: Stationen im ländlichen Raum und im urbanen Raum sowie Premiumstationen. Die Stationen sind je nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit vor Ort modular zusammengesetzt, um eine flexible, kostengünstige und auf die Nachfrage angepasste Ausstattung zu ermöglichen.

Der Landkreis Bayreuth hat die Umsetzung von Mobilitätsstationen als ein Leitprojekt des Integrierten Mobilitätskonzepts⁵ beschlossen, konkret sollen zunächst die drei Bahnhöfe (Pegnitz, Creußen, Speichersdorf/Kirchenlaibach) als Mobilitätsstation „Premium“ ertüchtigt werden. Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept für Speichersdorf und Kirchenlaibach⁶ hat die Maßnahme als Schlüsselprojekt im ISEK festgeschrieben und erste Überlegungen formuliert.

6.2 Ausgangssituation

Der Bahnhof liegt zentral in der Gemeinde Speichersdorf, zu Fuß sind es jeweils ca. 12 Minuten bis zum Rathaus oder zum Gewerbegebiet südlich der Gleise. Der Bahnhofsvorplatz ist als „Shared Space“ niveaugleich gestaltet, allerdings fehlen attraktivierende Elemente für einen angenehmen

⁵ IGES (2019): Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Bayreuth, im Auftrag des Landkreis Bayreuth, Regionale Entwicklungsagentur

⁶ UmbauStadt (2023): Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept für Speichersdorf und Kirchenlaibach, im Auftrag der Gemeinde Speichersdorf

Aufenthalt, die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei, eine witterungsgeschützte Wartemöglichkeit fehlt. Für den Radverkehr besteht mit einer überdachten Radabstellanlage mit Rahmenparker ein gutes Angebot (vgl. Kapitel 2.4), das durch die Verlegung der Gleiszugänge zukünftig auch einen kurzen Weg ermöglicht.

Das SPNV-Angebot ist gut, der Bus fährt vor allem zu Schulzeiten (vgl. Kapitel 2.5). Im unmittelbaren Bahnhofsumfeld gibt es sowohl P+R-Anlagen als auch Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum, die stark nachgefragt sind (vgl. Kapitel 2.6.2). Auf dem Gelände der Raiffeisenbank finden sich zwei öffentlich zugängliche E-Ladesäulen.

Das Bahnhofgebäude wie auch die gegenüber liegende Gaststätte sind in Privatbesitz, Planungen sehen vielfältige Nutzungen vor, die den Bereich beleben sollen. Mit dem Buch-Café ist bereits ein Schritt in diese Richtung unternommen worden. Die übrigen Flächen auf der Nordseite sind mit Ausnahme einer Scheune gegenüber der Raiffeisen in Besitz der Gemeinde. Einen Überblick über die Bestandssituation gibt nachfolgende Abbildung.



Abbildung 24 Bestandssituation Bahnhof Kirchenlaibach

Ab 1. Januar 2025 wird es ein Angebot des BAXI (Anruftaxi) auf der Strecke Speinshart – Eschenbach geben, ab 2026 wird im Stundentakt ein Schnellbus nach Kemnath verkehren.

Die Planungen der DB zum barrierefreien Ausbau der Bahnsteige liegen bereits vor, die Umsetzung soll ist für 2025 terminiert. Bestandteil der Planungen ist die Verlegung der Zugänge zu den Gleisen nach Westen, die bestehende Unterführung wird aufgegeben, über neue Treppenanlagen und Aufzüge wird auch der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen ermöglicht.



Bild 11 Impressionen Bahnhofumfeld

6.3 Konzept Mobilitätsstation „Premium“ am Bahnhof Kirchenlaibach

Anlage 6 Mobilitätsstation Bahnhof Kirchenlaibach (Konzept)

Ausgehend von den oben formulierten Kriterien und Anforderungen und der Bestandsituation wurden in Abstimmung mit der Gemeinde Speichersdorf die Module abgestimmt, einen Überblick gibt Tabelle 8. . In Anlage 6 sind die Module räumlich verortet und, soweit möglich, entsprechend ihres Flächenbedarfs dargestellt.

Im Rahmen des Ideenwettbewerbs EUROPAN E18 werden auch für das Bahnhofsumfeld Maßnahmen entwickelt werden, ob und wie diese dann bei der Entwicklung und Gestaltung zur Mobilitätsstation umgesetzt werden (können), kann daher erst im Herbst 2025 entschieden werden.

Tabelle 8 Module der Mobilitätsstation Bahnhof Kirchenlaibach

Modul	Was	Beschreibung	Status
ÖPNV/SPNV-Angebot			
Bahn	2 Bahnsteige	Barrierefreier Ausbau in Planung, Erreichbarkeit Treppe + Aufzug	erfüllt/neu
Bus	Bus-Haltestelle(n)	Verlegung in Nähe Zugang Bahnsteig, zukünftig 2 barrierefreie Bussteige mit Witterungsschutz Zusätzlich: Ausstiegs-Haltestelle Schulbus auf Bahnhofsvorplatz	erfüllt/neu
Autoverkehr (motorisierter Individualverkehr/MIV)			
"Baxi" und Taxi	Warteposition	Taxi/Baxi-Warteposition auf Bahnhofsvorplatz (heutige Baushaltestelle), Witterungsschutz prüfen	neu
Parken Auto	71 P+R-Plätze + 19 P im Straßenraum	Erweiterung der P+R-Fläche nach Westen und neuordnen der Flächen. Potential auf Fläche des Abrißgebäudes im Osten.	erfüllt/neu
Parken Auto	4 Behinderten-Parkplätze	Plätze in Planung, hierfür entfallen 12 P+R westl. Rampe	neu
Parken Auto	10 Plätze für Bringen/Holen (Park-scheibe)	Verdoppeln des Angebots	erfüllt/neu
Parken Auto	3 WoMo	Plätze westlich der P+R-Anlage	neu
Elektromobilität (Ladesäule)	ist: 2 Ladesäulen, neu: 2 Ladesäulen	Erweiterung des bestehenden Angebots	erfüllt/neu
Carsharing		Bei Bedarf P+R-Plätze in entsprechender Anzahl umwidmen	neu
Infrastruktur			
Fahrradanbindung	sichere Erreichbarkeit mit dem Rad (Radius 3 km)	tlw. über T30 Straßen möglich, im Radrouten-netz bestehen Defizite	erfüllt/neu
Barrierefreiheit	Sichere Zuwegung auf Gleise von/zu Fußbrücke	Zukünftig mit Aufzug und Treppe	neu
Fußwegintegration	sichere Erreichbarkeit zu Fuß (Radius 1 km)	Herstellen sicherer Querungshilfen als Voraussetzung	neu
Aufenthalt	witterungsgeschütztes Warten (kostenfrei)	In der Spindel Bänke mit Witterungsschutz versehen, Möglichkeit für W-Lan und Lademöglichkeit prüfen (USB)	neu

Modul	Was	Beschreibung	Status
Beleuchtung	soziale Sicherheit erhöhen, Angst-räume aufspüren	Prüfen der Helligkeit der Beleuchtungskörper	erfüllt/ggfs. erweitern
Notrufsäule/Defibrillator	Im Notfall schnelle Hilfe ermöglichen	Im Bereich des zentralen neuen Vorplatzes in Nähe der Spindel platzieren.	neu
Schließfächer	Angebot an Berufs-Pendler, Dinge zu verwahren	Angebot in der "Scheune" möglich	neu
Abfallbehälter		Prüfen, wo zusätzlicher Bedarf besteht	erfüllt/neu
Entsorgungscontainer		Möglicher Standort auf Gelände des Abriss-Gebäudes östlich Bhf.	neu
Packstation/dhl		Angebot in der "Scheune" möglich, bei Bedarf	
Energiegewinnung (PV)	Eigenständige Energieversorgung sichern für z.B. DFI	Potentialflächen: Scheunen-Dach, neue Überdachung der P+R-Anlagen	neu
Information/ Service			
Infostele "Mobilitätsstation"	Infostelen direkt am Ende der Fußgängerbrücke	Corporate Design: Gestaltung der Informationsstele als Identifikationsmerkmal in Abstimmung mit dem Landkreis	neu
Orientierung	Wegweisung Fuß- und Radverkehr	Einbindung in Wegweisung überprüfen	erfüllt/neu
Echtzeitinformation	Digitale Fahrplan-Information (DFI)	Bahn: ja, Bus: nein	erfüllt/neu
Fahrradverkehr			
Parken Fahrrad	B+R-Anlage: Fahrradabstellanlage,	84 Plätze mit Rahmenhalter und Witterungsschutz	erfüllt
Parken Fahrrad	Radboxen/Fahrradgarage	Angebot in der "Scheune" platzieren, Schutz vor Vandalismus hochwertiger Räder	neu
Parken Fahrrad	4 Plätze für Sonder-räder	Potentialfläche an bestehender B+R-Anlage, umnutzen von 2 P+R	neu
Bike-Sharing		Bei Bedarf Angebot herstellen	neu
Fahrrad-Reparaturstation	Service-Angebot	Angebot in der "Scheune" platzieren, Schutz vor Vandalismus mitdenken	neu
Dienstleistung			
Toilette	"nette Toilette"	Nutzen der Toilette bestehender Ladengeschäfte in Abstimmung	neu
Einzelhandel		Buch-Café	erfüllt
Gastronomie		Eisdiele	erfüllt

Literaturverzeichnis und Quellen

AGFK Bayern (2024): Musterblätter radverkehr Bayern. Erlangen

Bayrisches Landesamt für Statistik (08/2021): Demographie-Spiegel für Bayern, Heft 553. Fürth

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu), Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation, Umweltbundesamt (2018). Geht doch! Grundzüge einer Bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002). Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006). Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010). Handbuch für barrierefreie Straßenverkehrsanlagen (HBVA). Köln

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010). Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)., Köln

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012). Hinweise zum Fahrradparken. Köln

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013). Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2015). Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Köln

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2018). Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM). Köln

FUSS e.V. (2018). Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Berlin

HMWEVW – Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Leitfaden Fahrradparken. Wiesbaden

IGES Berlin (2019): Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Bayreuth. Herausgeber: Landkreis Bayreuth

UmbauStadt (2023): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept. Auftraggeber Gemeinde Speichersdorf

Umweltbundesamt (2017). Straßen und Plätze neu denken. Dessau-Roßlau

Unfallatlas: <https://unfallatlas.statistikportal.de/> (Onlineressource)

Unfallforschung der Versicherer (UDV, 2013): Sichere Knotenpunkte für schwächere Verkehrsteilnehmer

Anhang

- Anlage 1 Maßnahmenplan
- Anlage 2 Creußener Straße / Oberer Markt: Skizze Querung
- Anlage 3 Weidener Straße, Höhe Rathaus: Skizze Querung
- Anlage 4 Bahnhofstraße/Bayreuther Straße: Skizze Querung (Variante 1)
- Anlage 5 Bahnhofstraße/Bayreuther Straße: Skizze Querung (Variante 2)
- Anlage 6 Mobilitätsstation Bahnhof Kirchenlaibach (Konzept)