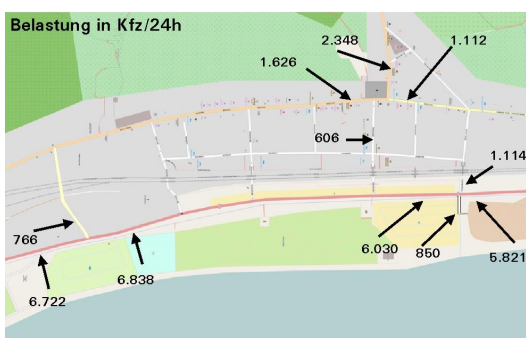
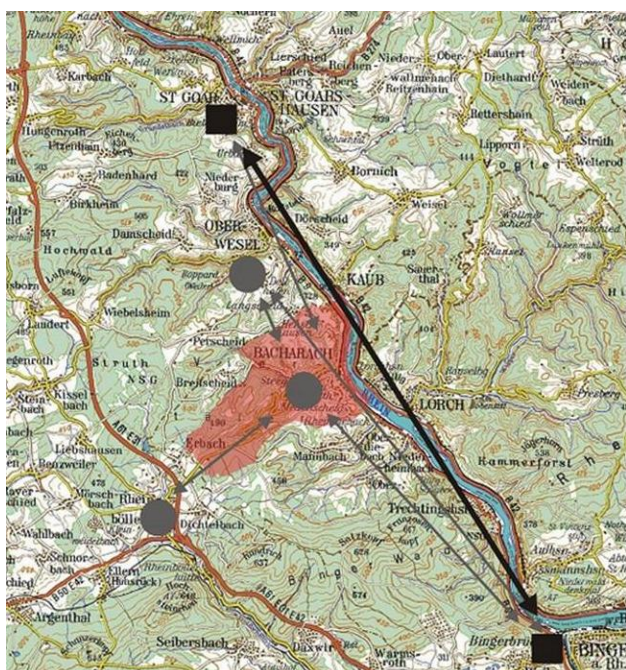


Stadt Bacharach Verbandsgemeinde Rhein-Nahe

Verkehrsentwicklungskonzept Bacharach



Abschlussbericht
Stand: Januar 2013

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Bacharach

Arbeitsgemeinschaft

Stadt-Land-plus und **Brilon Bondzio**

Stadt-Land-plus

Weiser



Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Ziel der Untersuchung	4
2. Grundstruktur des Planungsraums	6
2.1 Geografische Lage	6
2.2 Großräumige Verkehrsverbindungen	6
3. Verkehrliche Zustandsanalyse im fließenden motorisierten Individualverkehr	8
3.1 Funktionale Gliederung des Straßennetzes	8
3.2 Verkehrsnachfrage	10
3.2.1 Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung SVZ.....	10
3.2.2 Verkehrserhebungen	12
3.3 Bewertung der Verkehrsbelastungen	16
3.3.1 B 9.....	17
3.3.2 Bacharach.....	17
3.3.3 Steeg.....	18
4. Unfallanalyse B 9	20
5. Verkehrliche Zustandsanalyse im ruhenden Verkehr	22
5.1 Vorgehensweise und Basisdaten	22
5.2 Bestandserhebung	23
5.3 Parkraumbellegung	26
5.4 Busparkplätze.....	32
6. Verkehrliche Zustandsanalyse im Fußgängerverkehr	34
6.1 Querung der B 9	34
6.2 Oberstraße.....	37
7. Prognose des Verkehrsaufkommens	40
8. Maßnahmenkonzept	43
8.1 Fußgängerquerungsstellen an der Bundesstraße B 9	43

8.2	Temporäre Fußgängerzone Oberstraße	46
8.2.1	Variante 1	47
8.2.2	Variante 2	49
8.2.3	Variante 3	51
8.3	Verkehrliche Maßnahmen in den Stadtteilen Bacharach – Steeg und Neurath.....	53
8.3.1	Verkehrsregulierende Maßnahmen im Stadtteil Steeg.....	53
8.3.2	Buswendeanlage im Bereich Burg Stahleck.....	55
9.	Zusammenfassung	59

Anlagen:

Bestandserhebung Parkraum, M.: 1:1.000

Lageplan Reisbusparkplätze, M.: 1:1.000

Vorschlag zur Parkraumanordnung, Streckenabschnitt Blücherstraße 44/59 bis 95/99



Abbildung 2: Antrag zum Projektauftrag, Förderung von Investitionen in nationalen UNESCO Welterbestätten

Die Stadt Bacharach am Rhein strebt eine umfassende Modernisierung und Neugestaltung des gesamten Rheinvorgeländes einschließlich der ausgedehnten Uferzone des Rheins unter städtebaulichen, gestalterischen, touristischen, ökologischen und wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten an. Die gesamte, rund 1.300 m lange Rheinuferpromenade – bisher durch viele trennende Einbauten, versiegelte Flächen, verrohrte bzw. naturferne Bachmündungen gestört – soll auf der Grundlage eines integrierten Nutzungs-, Freiraum-, Verkehrs- und Gestaltungskonzepts erneuert und somit auch die Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich des Tourismus, gekoppelt an das vorhandene Kulturlandschaftspotenzial, gesteigert werden. Ein wichtiger Bestandteil im Zuge der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungskonzept ist es, die relevanten Aspekte und Forderungen zum Themenkomplex Verkehr aus dem Masterplan Rheinufer zu erfassen und in das Verkehrskonzept zu integrieren.



Abbildung 3: Masterplan Rheinvorgelände

2. Grundstruktur des Planungsraums

2.1 Geografische Lage

Die Stadt Bacharach liegt auf halbem Weg zwischen Koblenz und Mainz auf der linken Seite im Mittelrheintal. Die Stadt ist ein Grundzentrum und Teil der Verbandsgemeinde Rhein-Nahe im Landkreis Mainz-Bingen.

Im Norden grenzen die Ortsgemeinde Breitscheid und die Stadt Oberwesel an. Im Westen liegt die Verbandsgemeinde Rheinböllen und im Süden die Ortsgemeinden Manubach und Oberdiebach. Im Westen wird die Stadt vom Rhein begrenzt. Auf der anderen Uferseite liegt die hessische Stadt Lorch.

Bacharach und die vier Stadtteile Henschhausen, Neurath, Medenscheid und Steeg werden von knapp 2.000 Personen bewohnt.

2.2 Großräumige Verkehrsverbindungen

Seit alters her orientieren sich wichtige Verkehrswege am Rhein. Auch heute ist die Verkehrsinfrastruktur hiervon geprägt.

Zum Einen ist der Rhein selbst als meistbefahrene Wasserstraße Europas eine Güterverkehrsachse von internationaler Bedeutung. Die beidseitig durch das Rheintal verlaufenden Eisenbahnstrecken sind ebenfalls für den Güterverkehr von überaus großer Bedeutung. Im Personenverkehr kommt den Strecken seit der Eröffnung der Neubaustrecke Köln-Frankfurt Anfang des Jahrhunderts nur noch eine überwiegend regionale Bedeutung zu.

Ähnliches gilt für den Straßenverkehr, bei dem der überregionale Verkehr heute auf der im Westen Bacharachs verlaufenden Bundesautobahn A 61 abgewickelt wird.

Die Lage der großräumigen und kontinentalen Verbindungen ist in der folgenden Abbildung grafisch dargestellt.

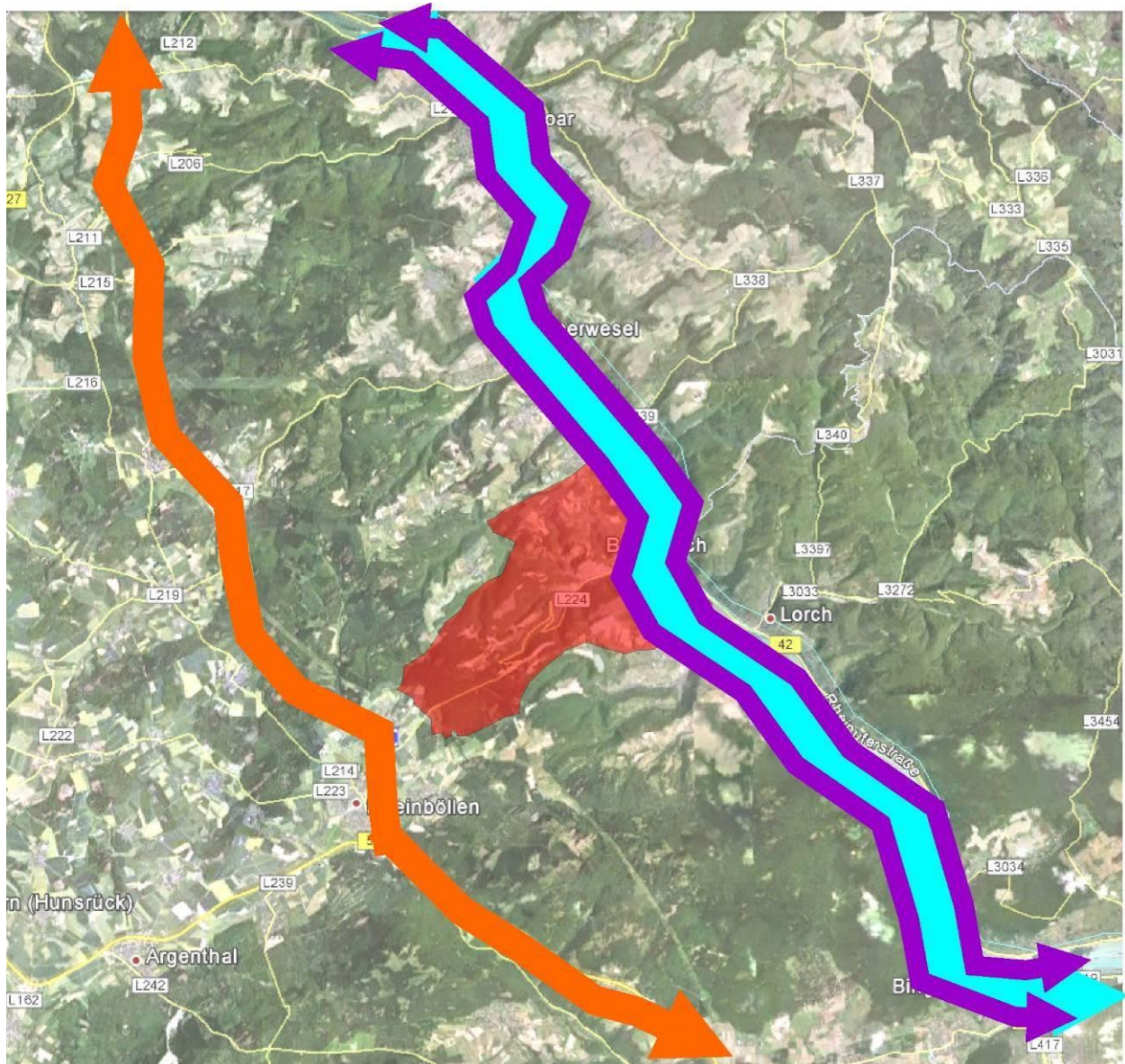


Abbildung 4: Großräumige und kontinentale Verkehrswege im Bereich von Bacharach (orange Autobahn, lila Eisenbahn, blau Bundeswasserstraße) (Grundlage: Google Earth Pro)

3. Verkehrliche Zustandsanalyse im fließenden motorisierten Individualverkehr

3.1 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Das Hauptstraßennetz Bacharachs wird aus den folgenden klassifizierten Straßen gebildet:

- B 9
- L 224 (Blücher Straße, Oberstraße, Mainzer Straße)
- K 21 (Koblenzer Straße, Oberstraße)
- K 22 (Borbachstraße)
- K 24 (Stahleckstraße, Fürstenbergstraße)
- K 25 (Rheinblickstraße)

Die folgende Abbildung zeigt das Hauptstraßennetz.

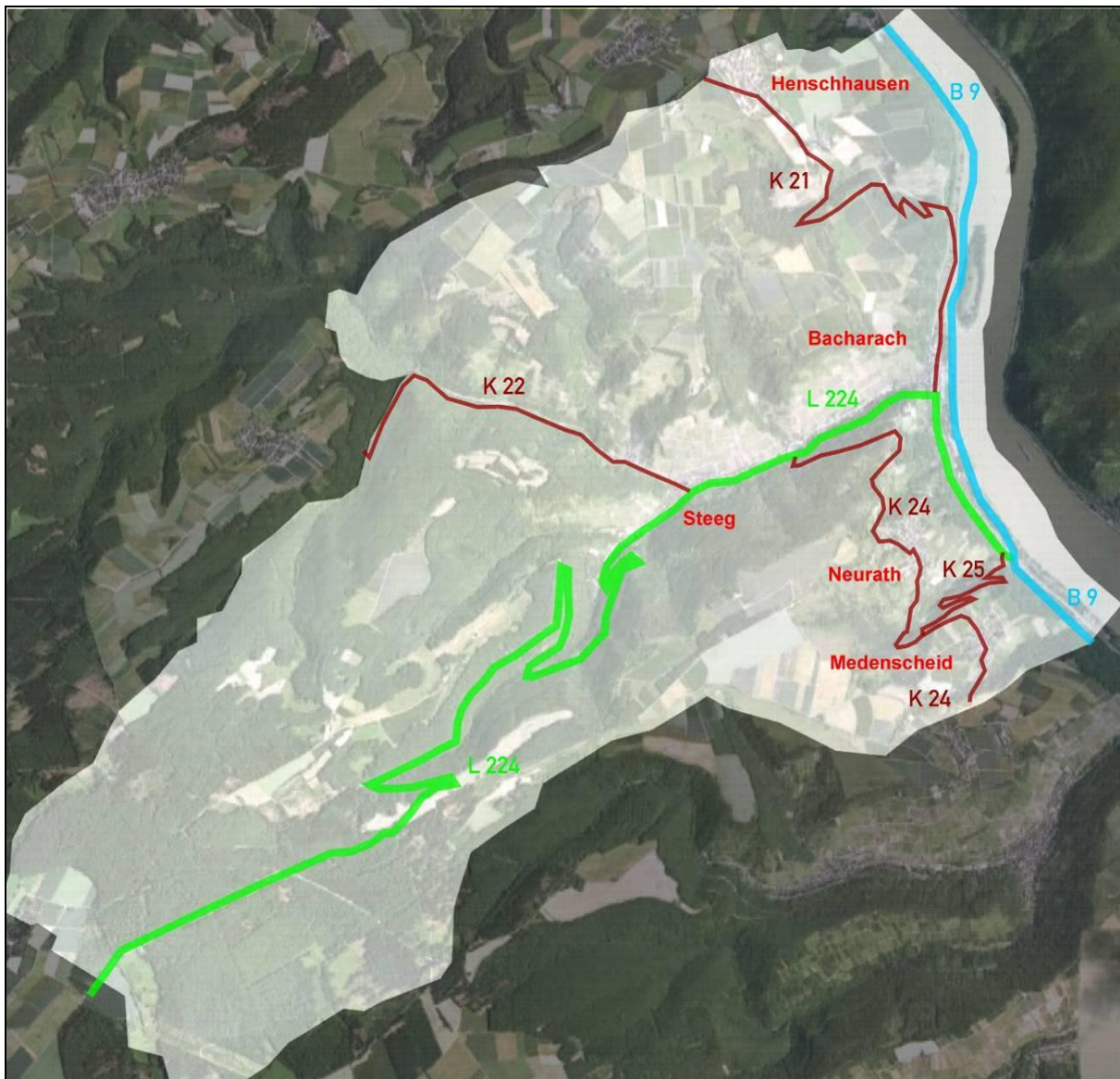


Abbildung 5: Klassifiziertes Straßennetz in Bacharach (Eigene Darstellung, Grundlage: Google Earth Pro)

Straßen lassen sich anhand ihrer Verbindungsfunktion gliedern. Die Richtlinie für integrierte Netzgestaltung RIN [1] unterscheidet dabei 6 Funktionsstufen von 0 (interkontinental) bis V (kleinräumig). Die Eingruppierung erfolgt dabei durch politische Festlegungen, wie den Bundesverkehrswegeplan oder die Regionalen Raumordnungspläne (RROP).

RROP Rheinhessen-Nahe aus dem Jahr 2008 [2] weist dabei in Bacharach lediglich der B 9 eine regionale Bedeutung als Verbindung zwischen St. Goar und Bingen zu. Die übrigen Straßen haben ausschließlich nahräumige oder flächenerschließende Funktionen.

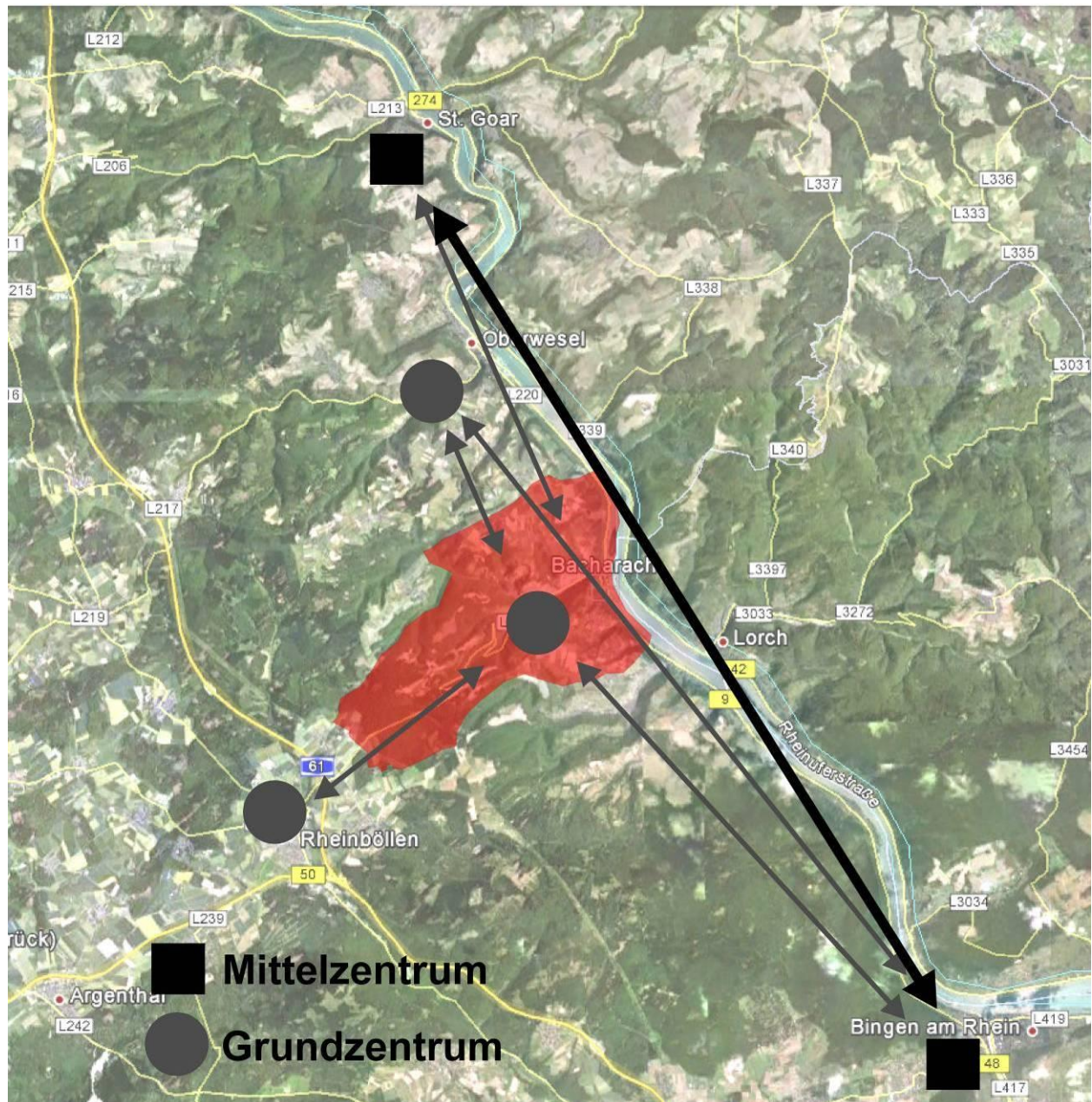


Abbildung 6: Verbindungsfunktionen der Straßen in Bacharach (Eigene Darstellung, Grundlage: Google Earth Pro)

3.2 Verkehrsnachfrage

3.2.1 Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung SVZ

Die unterschiedlichen Verbindungsfunktionen schlagen sich auch in den Verkehrsbelastungen nieder. Bei der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2005 (SVZ 2005, [3]) wurden auf der BAB A 61 nördlich der AS Rheinböllen 42.900 Kfz/24h im durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage des Jahres (DTV) gezählt. Hierunter befanden sich 10.300 Schwerverkehrsfahrzeuge (SV) mit einem Gewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Südlich der AS Rheinböllen wurden 55.000 Kfz/24 h ermittelt, davon 12.000 SV.

Auf der B 9 wurden im selben Jahr deutlich unter 10.000 Kfz/24 h gezählt. Für den Abschnitt zwischen Oberwesel und Bacharach wurden 5.700 Kfz/24h erhoben, davon 290 SV. Im südlichen Abschnitt bis Bingen wurden 8.100 Kfz/24h festgestellt, davon 360 SV. Die folgende Abbildung zeigt diese Belastungen in einer Proportionaldarstellung.

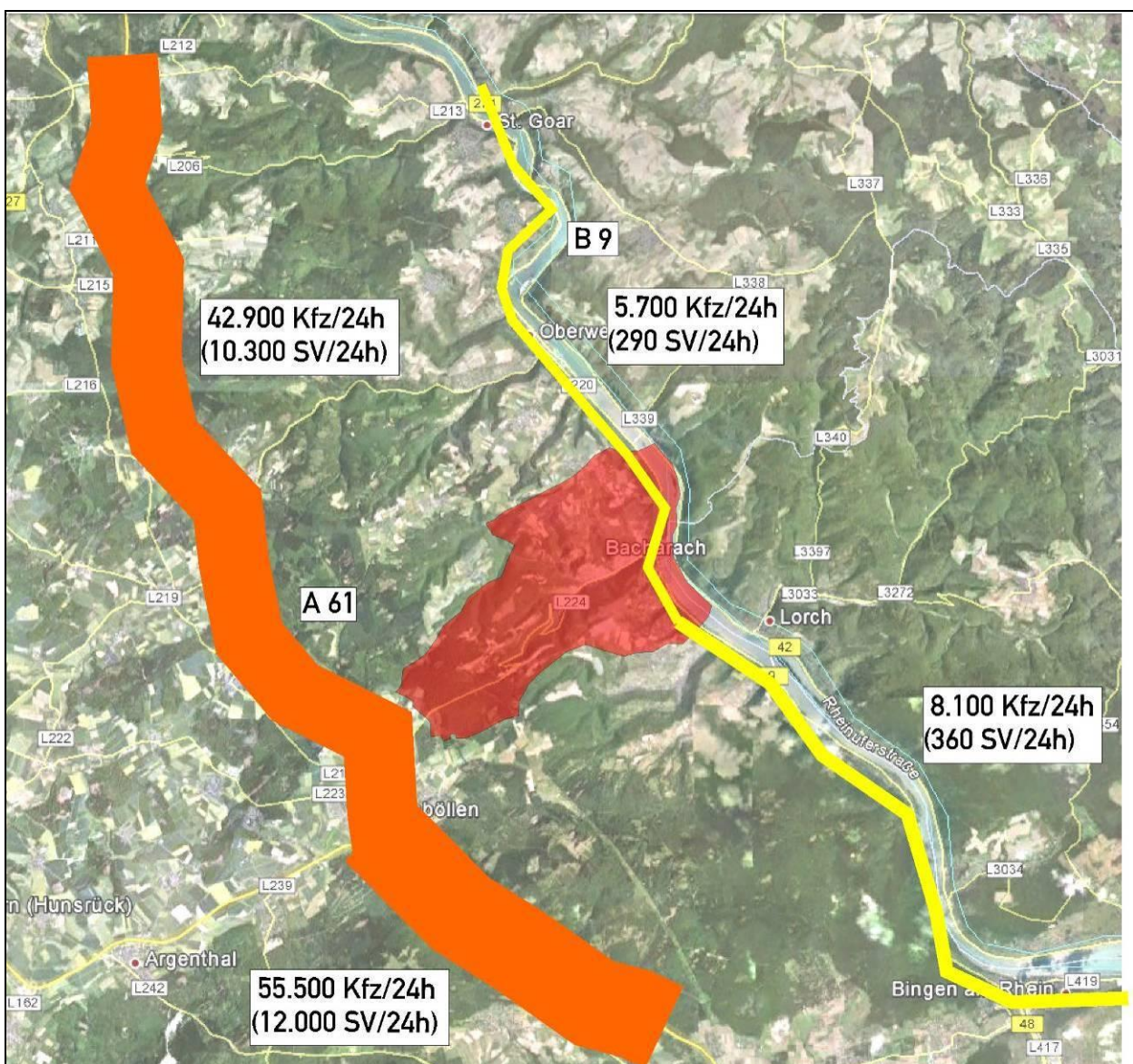


Abbildung 7: Ergebnisse der Straßenverkehrszählung SVZ im Jahr 2005 in Bacharach (Eigene Darstellung, Grundlage: Google Earth Pro)

Die Belastungen des Straßennetzes innerhalb von Bacharach spiegeln in ähnlicher Weise die verschiedenen Verbindungsfunktionen wieder. Hier ist die Bundesstraße mit 5.700 Kfz/24h die mit Abstand am stärksten belastete Straße. Nur noch die L 224 weist mit 1.400 Kfz/24h 4-stellige Werte auf. Die Kreisstraßen werden dagegen höchstens von 500 Kfz/24h befahren. Die folgende Abbildung zeigt diese Werte.

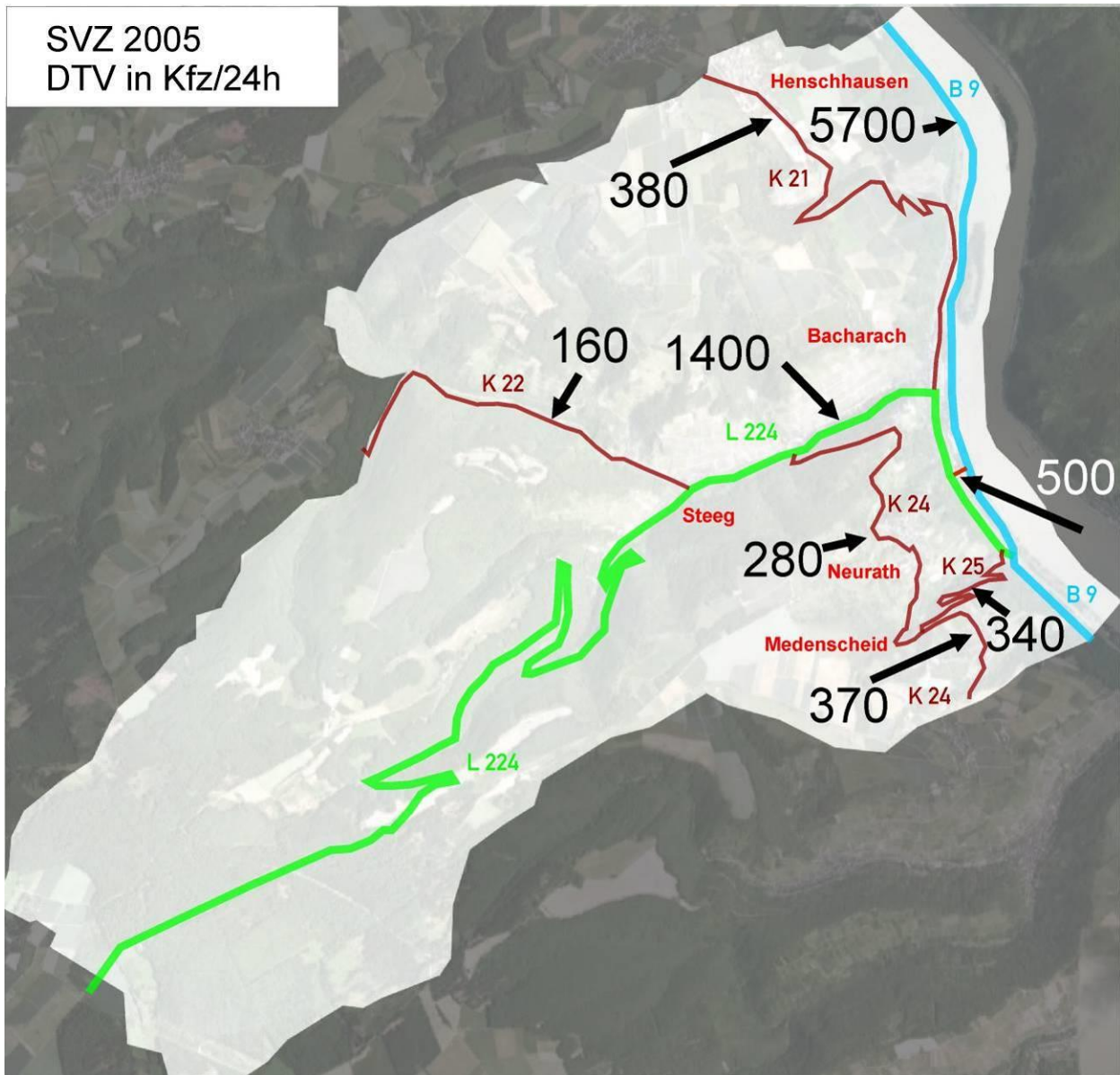


Abbildung 8: Ergebnisse der Straßenverkehrszählung SVZ im Jahr 2005 in Bacharach (Eigene Darstellung, Grundlage: Google Earth Pro)

Bei der Beurteilung der oben dargestellten Verkehrsbelastungen ist eine Besonderheit der Verkehrsverhältnisse im Mittelrheintal und somit auch in Bacharach zu beachten. Aufgrund der großen Bedeutung der touristischen Verkehre zeigen sich sehr große Schwankungen der Verkehrsbelastungen im Jahresverlauf. Beispielhaft kann dies an der Dauerzählstelle der B 9 im nördlich gelegenen Oberwesel beobachtet werden. Von November bis März liegen die durchschnittlichen Belastungen unter dem Jahresdurchschnitt. Innerhalb der Woche sind wiederum die Werktage stärker belastet als die Wochenenden. Ganz

anders sieht dagegen der Zeitraum von April bis Oktober aus. Hier liegen die Durchschnittswerte über dem DTV und zugleich zeigen die Wochenenden und Feiertage besonders hohe Verkehrszahlen. Die folgende Abbildung zeigt die entsprechenden Zahlen.

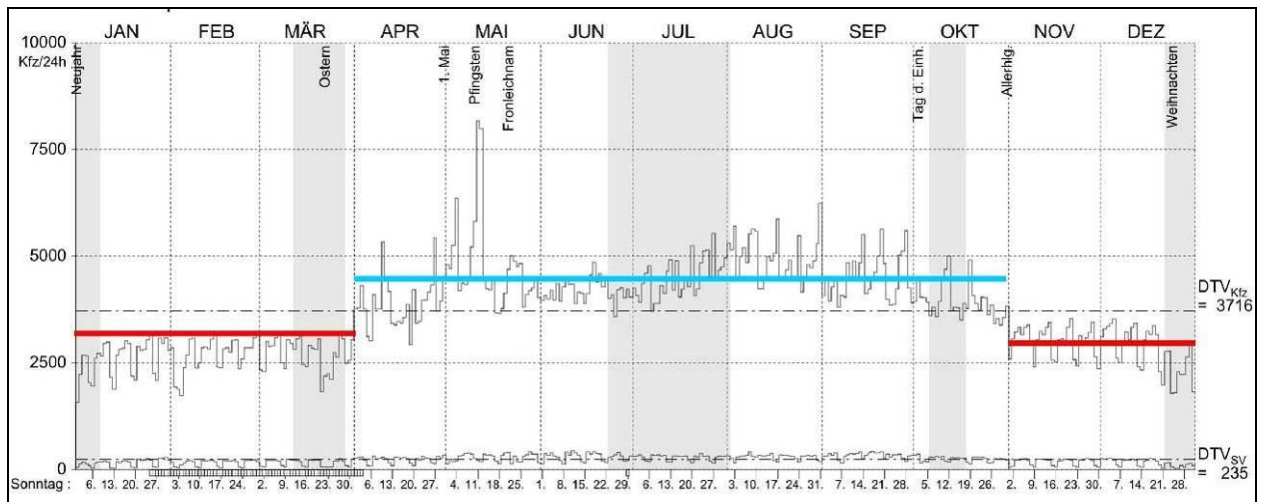


Abbildung 9: Automatische Straßenverkehrszählung B 9 in Oberwesel im Jahr 2008 (Quelle: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz)

3.2.2 Verkehrserhebungen

Entsprechend oben geschilderter Belastungsverteilung stellt sich auch die Problemlage in Bacharach dar. Während die Werktagsverkehre und das Winterhalbjahr kaum problematisch sind, ist die Abwicklung der Sonn- und Feiertagsverkehre im Sommerhalbjahr von besonderer Bedeutung. Aus diesem Grunde wurde für die Verkehrserhebung nicht wie üblich ein Dienstag oder Donnerstag außerhalb der Ferienzeit gewählt, sondern ein Tag mit einem hohen zu erwartenden Verkehrsaufkommen. Die Wahl fiel in Absprachen mit der Stadt Bacharach auf den 1. Mai, der zugleich ein Sonntag war. Das sehr gute Wetter an diesem Tag führte zu einer sehr großen Besucherzahl.

Um die derzeitige Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr zu erfassen, wurden am Sonntag, dem 01.05.2011 von 09:00 Uhr bis 19:00 Uhr an 6 Knotenpunkten Knotenstromzählungen durchgeführt.

- KP 1: Borbachstraße / Blücherstraße in Steeg
- KP 2: Hinterweg / Blücherstraße in Steeg
- KP 3: B 9 / Bahnhofweg
- KP 4: B 9 / Mainzer Straße
- KP 5: B 9 / An der Münze
- KP 6: Blücherstraße / Oberstraße / Marktstraße

Die folgenden Abbildungen zeigen die Ergebnisse der Zählung.

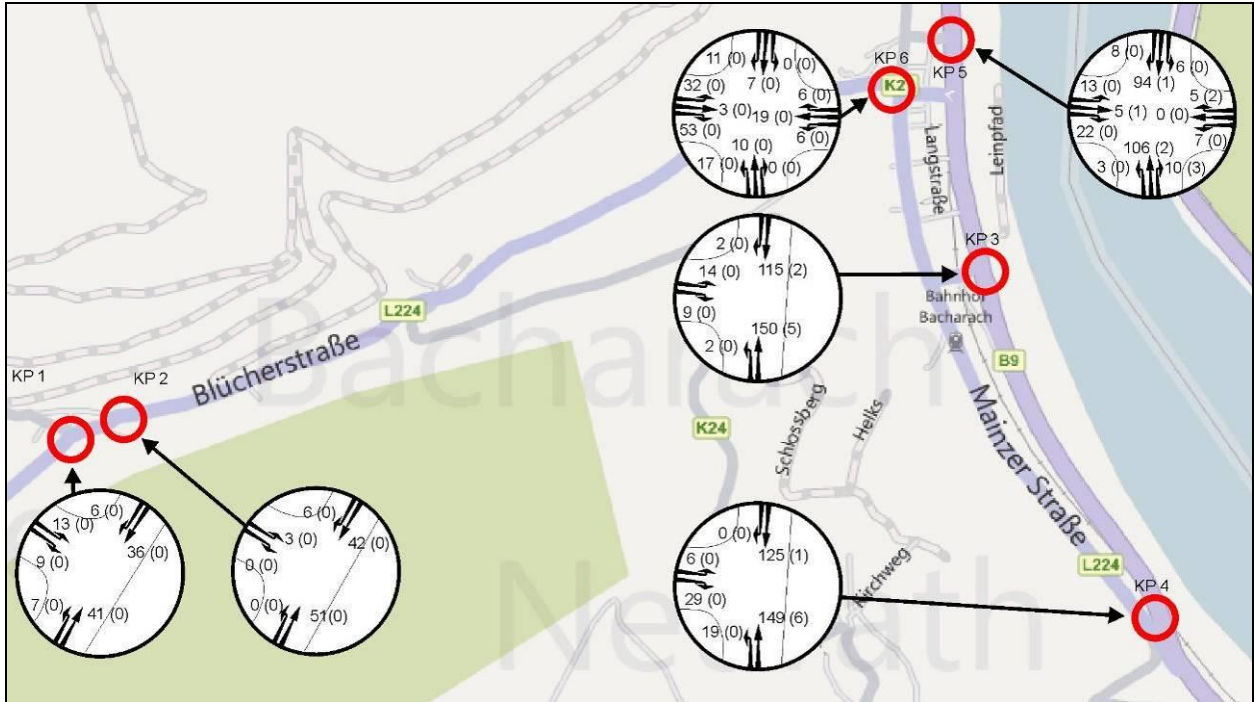


Abbildung 10: Ergebnisse der Straßenverkehrszählung in der Vormittagsspitze (Eigene Darstellung, Grundlage: Google Earth Pro)

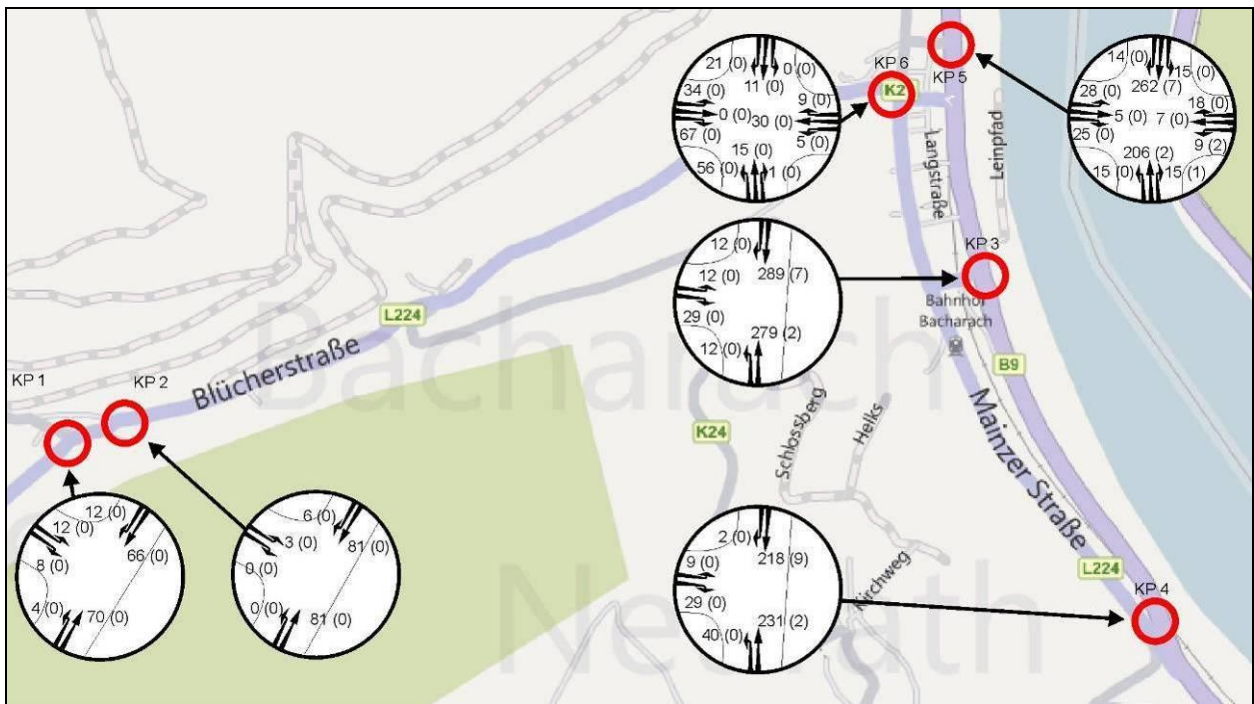


Abbildung 11: Ergebnisse der Straßenverkehrszählung in der Nachmittagsspitze (Eigene Darstellung, Grundlage: Google Earth Pro)

Hierbei wurden alle auftretenden Kfz-Ströme nach Fahrtrichtungen getrennt in 15-min-Intervallen erfasst. Es erfolgte eine Unterscheidung der Fahrzeuge in Krad, Pkw, Lkw, Lastzug und Bus.

Die Ergebnisse der Kurzzeitzählungen wurden auf Tagesbelastungen hochgerechnet.

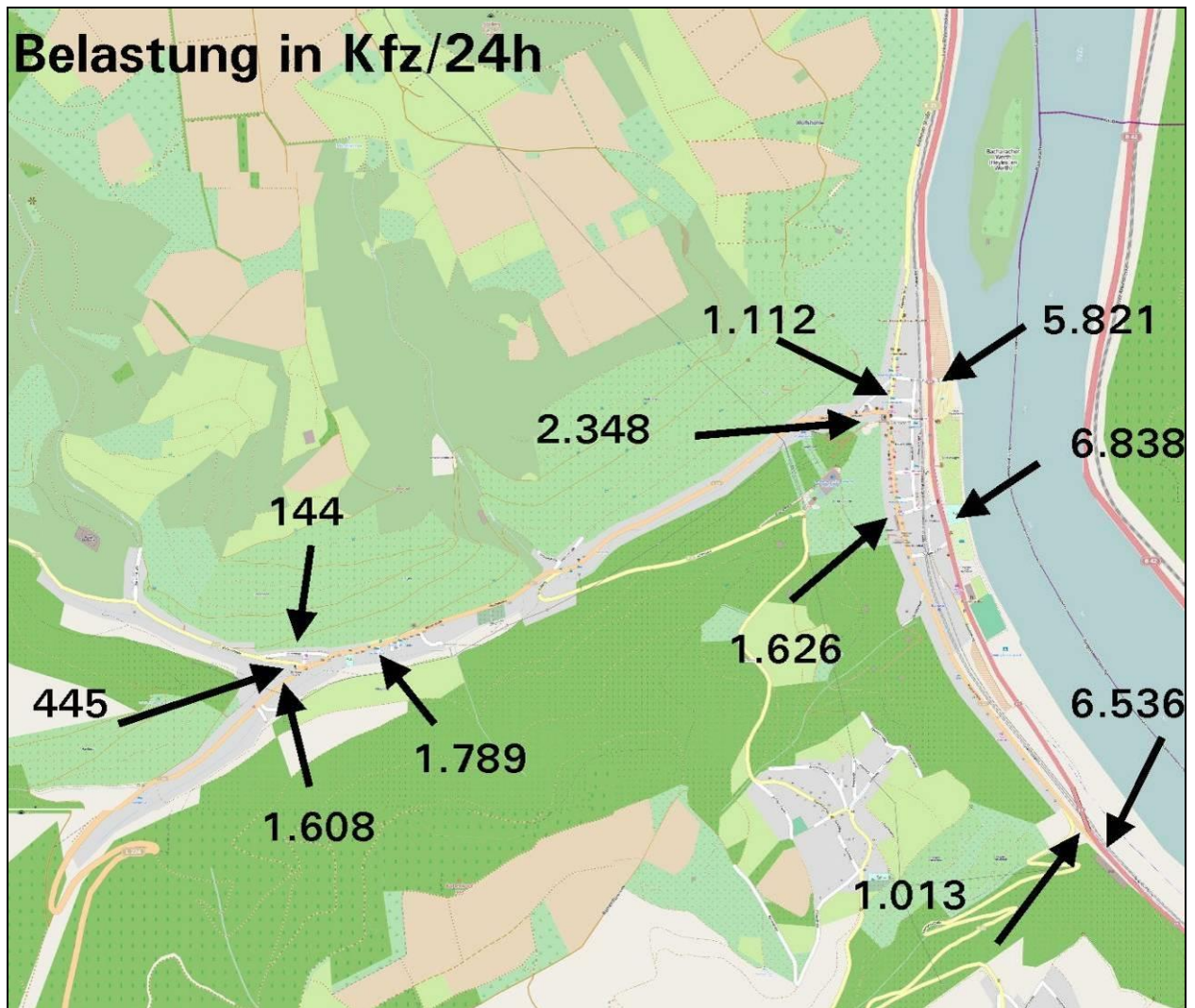


Abbildung 12: Verkehrsbelastungen am Zähltag (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

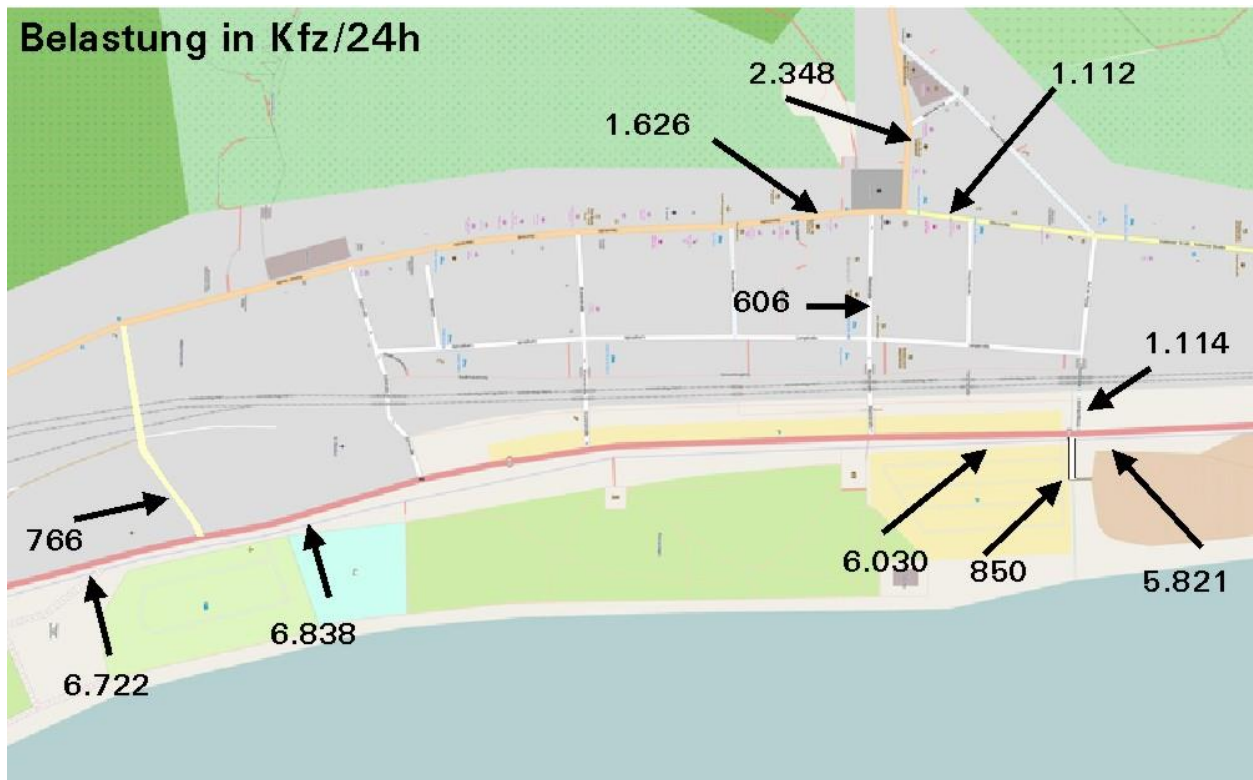


Abbildung 13: Verkehrsbelastungen am Zähltag im Kernstadtbereich (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Ein Vergleich mit den Ergebnissen der SVZ zeigt, dass die Verkehrsbelastungen am Erhebungstag über den durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen lagen.

Am selben Tag wurden darüber hinaus in einer Ganztagszählung durch Videobeobachtungen im Zeitraum 9:00 bis 19:00 Uhr die Fußgängerquerungen über die B 9 erfasst. Dabei wurden in den 10 Stunden insgesamt 2.935 Querungen registriert. 37 Prozent oder 1.095 Fußgänger nutzen dabei die Unterführung, 28 Prozent oder 850 querten die B 9 am nördlichen Ende der Schutzplanke im Bereich des Münzturm. Etwa gleich viele Fußgänger (806) nutzen die Lichtsignalanlage am südlichen Ende der Schutzplanke an der Zollstraße. Immerhin 6 Prozent der Querungen erfolgten durch Übersteigen der Planke. Die folgende Abbildung zeigt das Ergebnis der Beobachtung.

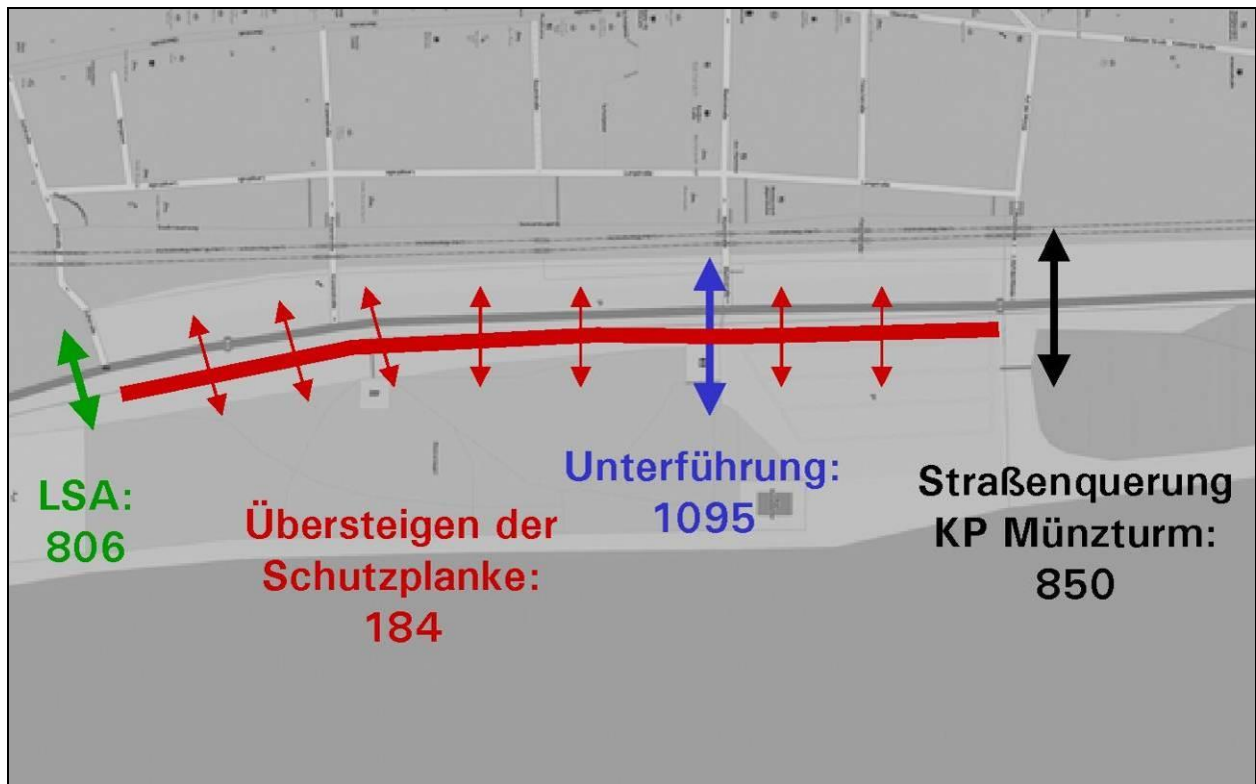


Abbildung 14: Fußgängerquerungen an der B 9 während der Zählung (9:00 Uhr – 19:00 Uhr) (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

3.3 Bewertung der Verkehrsbelastungen

Straßen erfüllen eine Reihe von verschiedenen, sich teilweise gegenseitig beeinträchtigenden Funktionen. Hierzu gehören u.a. Verbindungs- und Erschließungsaufgaben wie auch Ansprüche an Aufenthalt und für Randnutzungen (Wohnen, Einkaufen etc.). Außerdem müssen Straßen die Bedürfnisse unterschiedlicher Verkehrsträger (z.B. Kraftfahrzeugverkehr, Radfahrer, Fußgänger) befriedigen.

Innerhalb bebauter Gebiete sind Konflikte zwischen den unterschiedlichen Ansprüchen an den Straßenraum besonders groß. Dies liegt zum einen daran, dass hier die Randnutzungen besonders stark sind und zum anderen in der Regel die zur Verfügung stehenden Flächen begrenzt sind. Daher müssen die unterschiedlichen Nutzungsansprüche gegeneinander abgewogen werden und ein Ausgleich zwischen diesen erreicht werden.

In diesem Zusammenhang werden in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 straßenraumspezifische Ziele definiert:

- soziale Brauchbarkeit einschließlich Barrierefreiheit,
- Straßenraumgestaltung,
- Umfeldverträglichkeit,
- Verkehrsablauf,
- Verkehrssicherheit,

- Wirtschaftlichkeit.

Ein entscheidender Aspekt bei der Beurteilung der Umfeldverträglichkeit stellt dabei die Belastung durch den Kraftfahrzeugverkehr dar. Hierzu geben die RAS 06 für verschiedene Straßentypen Einsatzgrenzen der Verkehrsbelastungen an. Im Folgenden sollen diese mit den Erhebungsergebnissen verglichen werden.

3.3.1 B 9

Die mit Abstand am stärksten belastete Straße in Bacharach ist die Bundesstraße B 9. Die Straße ist zwar weitgehend anbaufrei, aufgrund des straßenbegleitenden Parkens auf der Stadtseite und der Parkartigen Gestaltung des Rheinvorgeländes herrscht jedoch der Eindruck einer Ortsdurchfahrt. Dies wird durch die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h noch unterstrichen.

Die Typen „örtliche Einfahrtstraße“ oder „Dörfliche Hauptstraße“ kommen bei der Charakterisierung der Straßenquerschnitte der RAS 06 der B 9 am nächsten. Bei einem Vergleich mit den Einsatzgrenzen dieser Straßentypen zeigt sich, dass die vorhandenen Verkehrsbelastungen in einem absolut verträglichen Bereich liegen. In Anbetracht des ausreichend vorhandenen Platzes stellt die Höhe der Verkehrsbelastungszahlen an sich in diesem Bereich kein Problem dar.

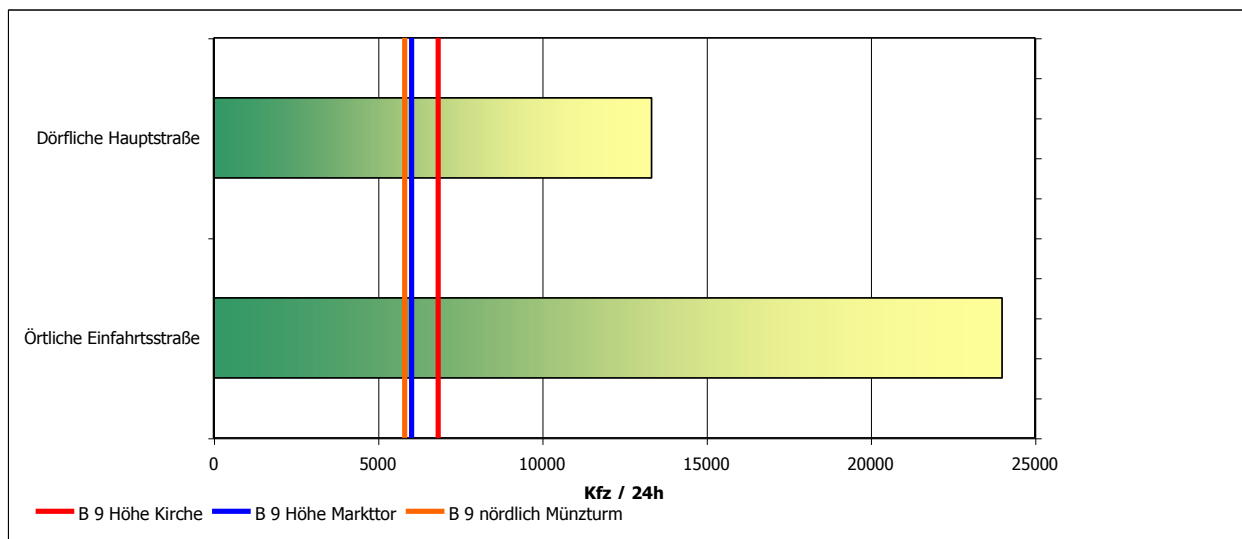


Abbildung 15: Einordnung der Verkehrsbelastungen an der B 9 gemäß RAS06

3.3.2 Bacharach

Die Straßen in der Kernstadt Bacharachs zeigen deutlich geringere Verkehrsbelastungen als die Bundesstraße. Die Belastungszahlen an sich sind unproblematisch, wie die folgende Grafik zeigt. Keine der Straßen erreicht annähernd die für Wohnstraßen noch als verträglich angesehenen Grenzwerte.

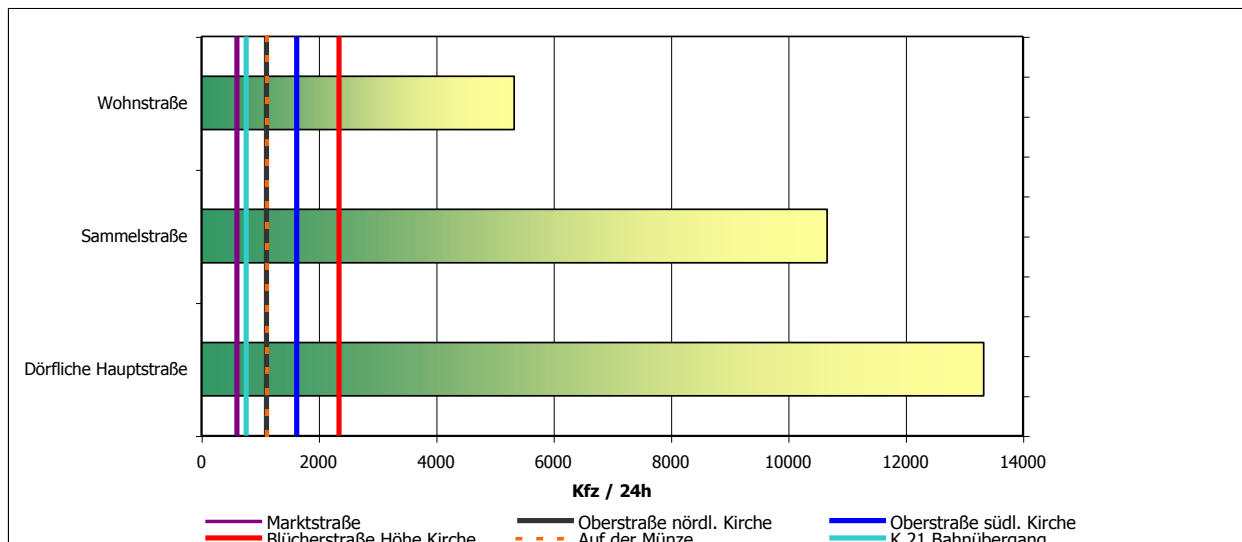


Abbildung 16: Einordnung der Verkehrsbelastungen in Bacharach gemäß RASSt06

Die Nutzungskonflikte in der Kernstadt Bacharach ergeben sich vielmehr aus der geringen zur Verfügung stehenden Fläche. Eine Verringerung der Verkehrsstärken ist kein Lösungsansatz, da es sich bei den Verkehren hauptsächlich nicht um Durchgangsverkehr handelt und daher auch nicht verdrängt werden kann. Umgehungsstraßenlösungen, die in der Vergangenheit vereinzelt in der Diskussion waren, haben in Anbetracht der geringen Verkehrsbelastungen keine Aussicht auf Wirtschaftlichkeit und sind daher nicht weiterzuverfolgen.

Die hier in der touristischen Saison insbesondere an Wochenenden auftretenden Probleme sind daher auch nicht durch eine bloße Reduzierung der Verkehrsbelastungen aufzulösen.

3.3.3 Steeg

Auch die Straßen in Steeg zeigen deutlich geringere Verkehrsbelastungen als die Bundesstraße. Die Belastungszahlen an sich liegen überall unter 2000 Kfz/24h und sind unproblematisch, wie die folgende Grafik zeigt. Keine der Straßen erreicht annähernd die für Wohnstraßen noch als verträglich angesehenen Grenzwerte.

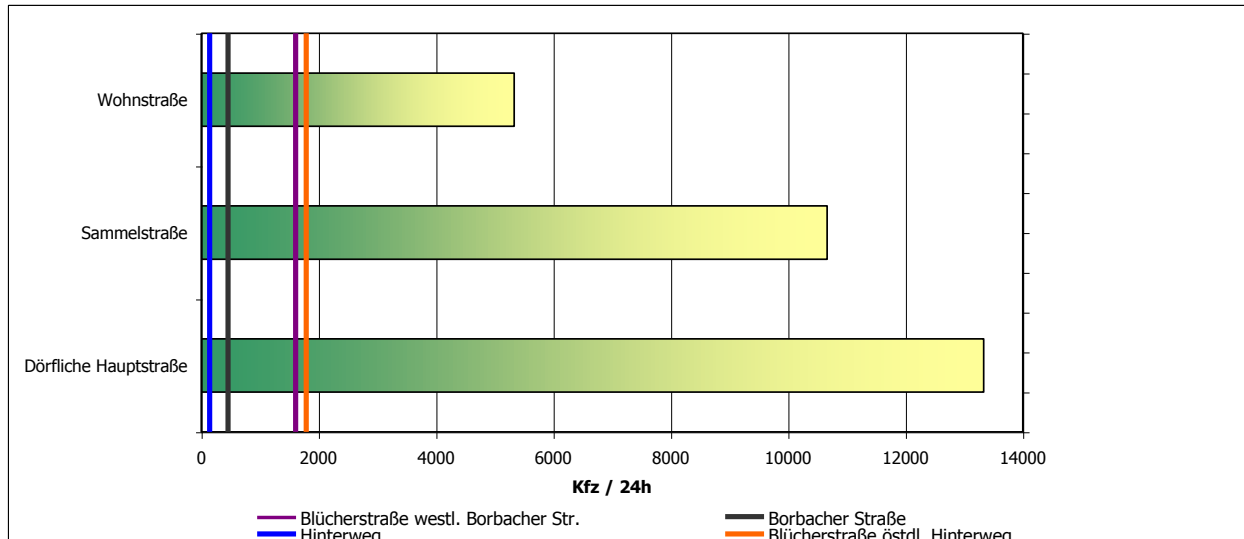


Abbildung 17: Einordnung der Verkehrsbelastungen in Steeg gemäß RASt 06

Auch hier entstehen vereinzelt Nutzungskonflikte aus der geringen zur Verfügung stehenden Fläche. Diese sind punktuell zu lösen. Dabei bieten sich vor allem geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen an.

Im Bereich Hinterweg/Borbacher Straße an der St. Annakirche zeigen beide Straßen sehr geringe Verkehrsbelastungen, die auch die zulässigen Verkehrsstärken von Wohnwegen nicht überschreiten.

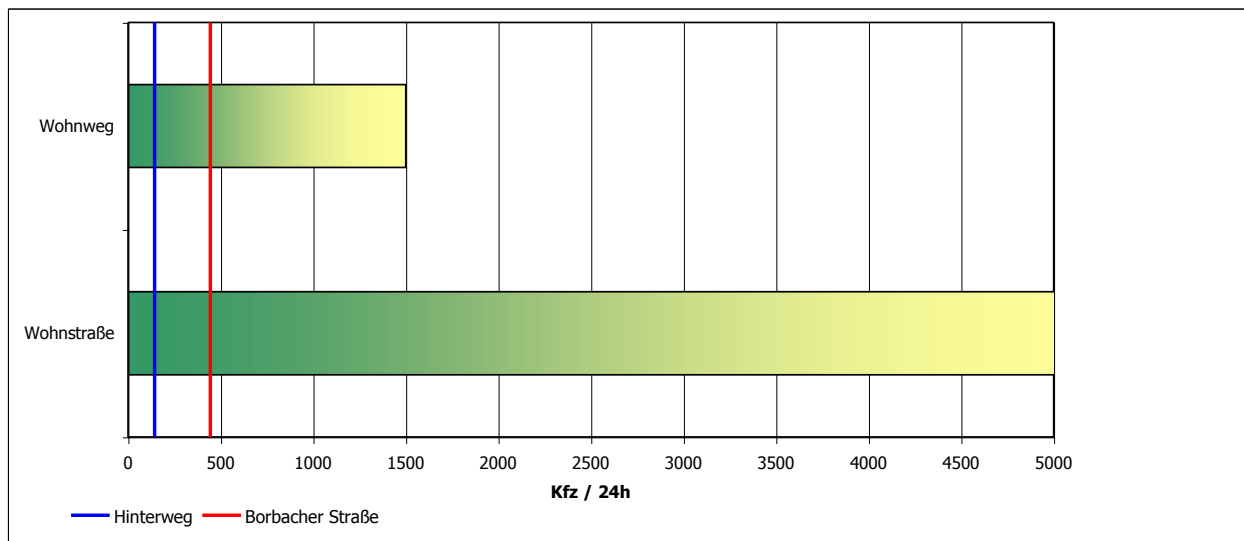


Abbildung 18: Einordnung der Verkehrsbelastungen in Steeg gemäß RASt06

4. Unfallanalyse B 9

Von der Polizeiinspektion Bingen wurden Unfalldaten mit Unfallanzeigen der B 9 in Bacharach für den Zeitraum vom 01.01.2006 bis 08.08.2011 zur Verfügung gestellt.

In diesen 67 Monaten wurden insgesamt 17 Unfälle registriert, davon 10 mit Sach- und 7 mit Personenschäden, davon 3 mit Schwerverletzten, wie in der folgenden Abbildung dargestellt.

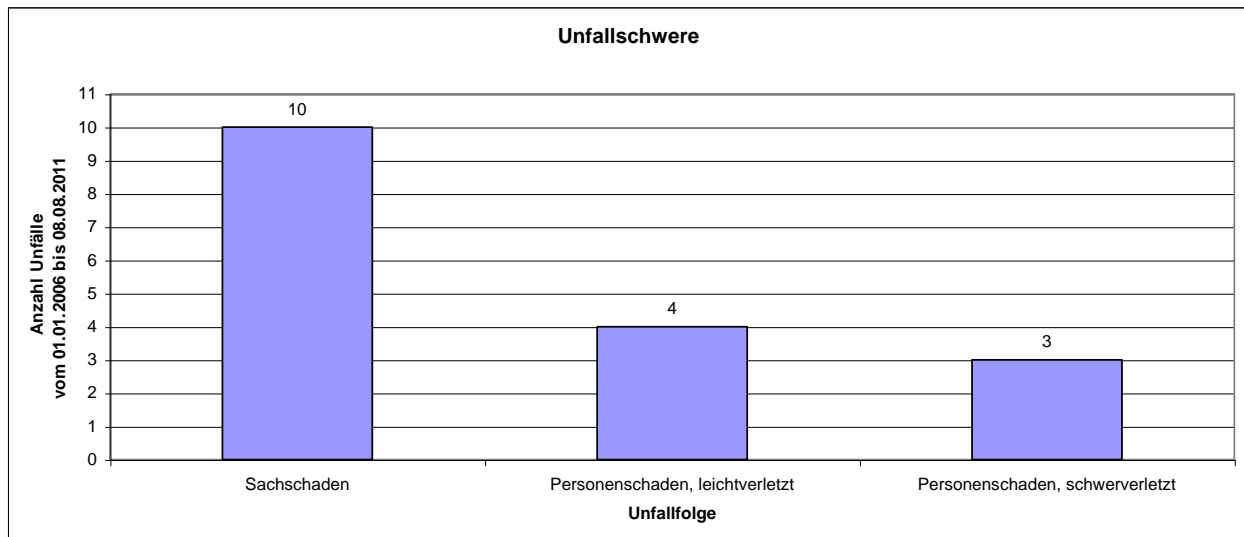


Abbildung 19: Unfallschwere der Unfälle auf der B 9 in Bacharach

Die Unfälle mit Personenschäden waren in 4 Fällen auf Fahrfehler zurückzuführen. An 3 dieser Unfälle waren Motorradfahrer beteiligt. In keinem Fall gab es eine Fußgängerbeteiligung. Die Unfallart „Abkommen von der Fahrbahn“ ist mit zwei Fällen vertreten.

Am häufigsten ist der Unfalltyp „Unfälle im Längsverkehr“ mit 7 Fällen aufgetreten.

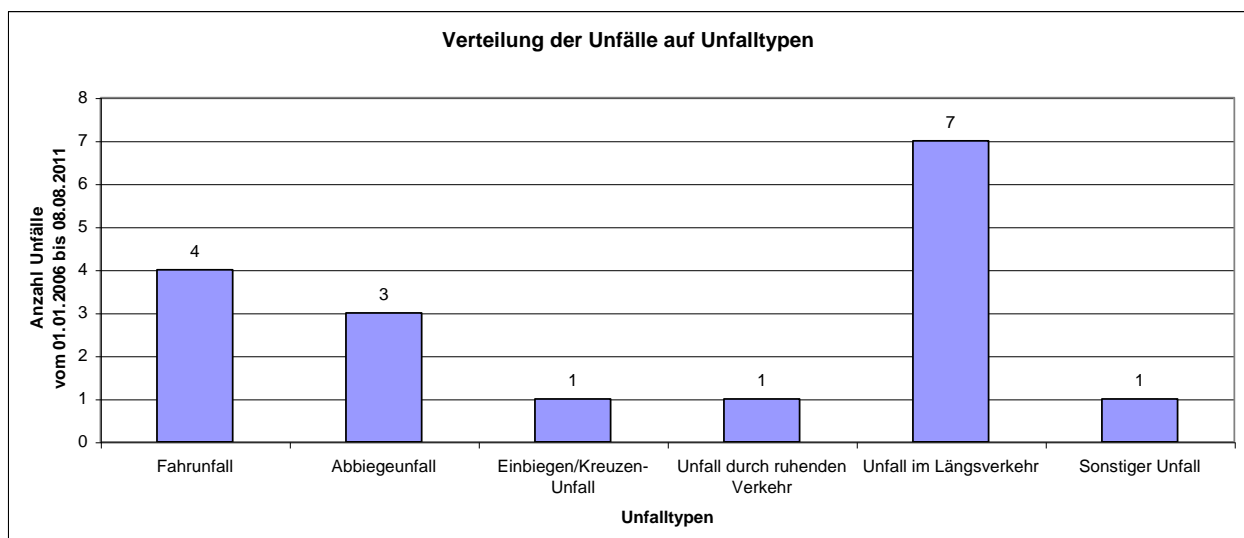


Abbildung 20: Unfalltypen der Unfälle auf der B 9 in Bacharach

Hierbei war das Auffahren auf einen Vorfahrenden mit 5 Fällen die häufigste Ursache. Eine Auswertung der Unfallprotokolle zeigte keine weiteren Gemeinsamkeiten zwischen diesen Einzelfällen.

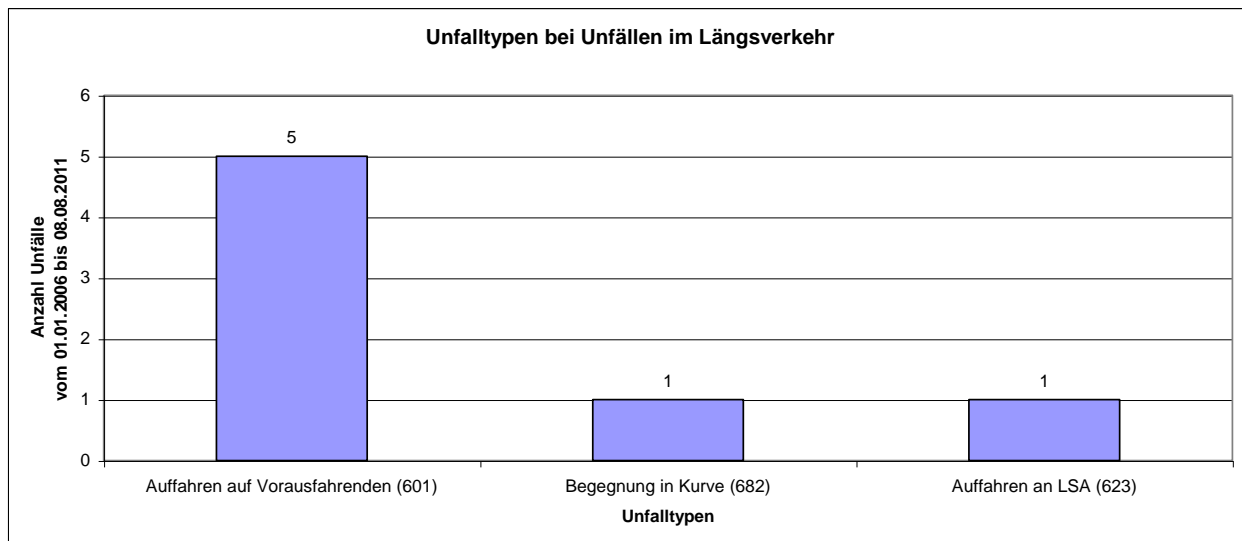


Abbildung 21: Unfalltypen der Unfälle im Längsverkehr auf der B 9 in Bacharach

Ebenso wenig zeigt sich bei der Verteilung der Unfälle auf die Wochentage ein bemerkenswertes Bild. Zwar ereignen sich sonntags und dienstags die meisten Unfälle (je 4), es gibt aber keine Hinweise, dass es sich hierbei um mehr als eine statistische Zufälligkeit handelt. Auch das Wochenende mit dem starken touristischen Verkehr (Samstag und Sonntag) liegt bei einem statistischen Durchschnittswert von 2,5 Unfällen je Tag (17 Unfälle, 7 Tage) mit 5 Unfällen genau im Bereich des zu Erwartenden.

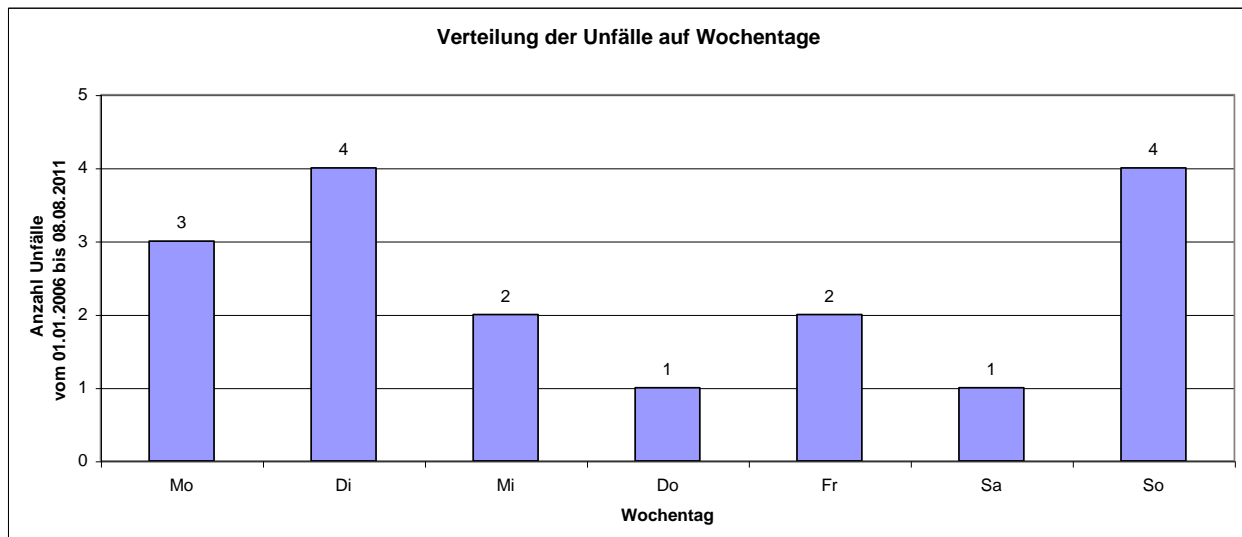


Abbildung 22: Unfälle nach Wochentagen auf der B 9 in Bacharach

Insgesamt zeigt das Unfallbild keine Besonderheiten.

5. Verkehrliche Zustandsanalyse im ruhenden Verkehr

Die Situation des ruhenden Verkehrs in der Kernstadt Bacharach ist derzeit gekennzeichnet durch:

- einen subjektiv wahrgenommenen Mangel an öffentlichem Parkraum in Teilbereichen (insbesondere während „Hoch-Saison“),
- eine unkoordinierte Nutzung des Parkraums,
- eine unzureichende Versorgung mit privaten Stellplätzen,
- ein unzureichendes Parkraummanagement und ein fehlendes Parkleitsystem.

5.1 Vorgehensweise und Basisdaten

Für den Stadtkernbereich Bacharach sowie für den Bereich der Rheinpromenade wurde die Situation des ruhenden Verkehrs analysiert. Dabei werden die folgenden Arbeitsschritte durchgeführt:

- Analyse des öffentlich zugelassenen Stellplatzangebots hinsichtlich Lage, Art, Anzahl und Bewirtschaftungsform,
- quantitative Aufnahme des privaten Stellplatzangebots,
- Überprüfung des Auslastungsgrades zu drei Zeitpunkten (10:00,16:00, 20:00 Uhr) am Ostersonntag 2012,
- fotografische Überprüfung der Stellplätze an der B 9 am 01.05.2012.

Das Untersuchungsgebiet wurde in insgesamt 9 Verkehrszellen im öffentlichen Bereich eingeteilt, die jeweils einen räumlichen Zusammenhang bilden. Darüber hinaus wurde das Untersuchungsgebiet in 19 Baublockbereiche zur Erfassung der privaten Garagen und Stellplätze in den Blockinnenbereichen eingeteilt.

Verkehrszellen der Bereiche mit öffentlichem Parkraum

Zellen Nr.	Beschreibung
1	östlich der B 9, zwischen Campingplatz und Spielplatz
2	westlich der B 9, zwischen Einmündung Strandbadweg und Kirche St. Nikolaus
3	östlich der Mainzerstraße, zwischen Bahnhof und Mainzerstraße 5
4	Mainzerstraße, zwischen Mainzerstraße 2 u. 27
5	zwischen Eisenhahn u. Oberstraße
6	zwischen Eisenhahn u. Oberstraße, einschließl. Blücherstraße und Rosenstraße
7	beidseitig Koblenzer Straße zw. Einmündung „Auf der Münz“ und Koblenzer Straße 37
8	B 9, zw. Kirche und Diebesturm
9	östlich B 9, Höhe Anlegestelle KD bis Stadtausgang

Verkehrszellen der privaten Blockbereiche

Zellen Nr.	Beschreibung
1	Bebauung Mainzerstraße (L224)
2	Bebauung zw. Einmündung Strandbadweg und Feuerwehr
3	Bebauung Bahnhof bis Mittelrheinhalle
4	Bebauung Fahrschule bis Oberstraße 2A , Zollstraße,
5	Bebauung Zollstraße, Oberstraße 2-4, Spurgasse, Langstraße 1-3
6	Bebauung Spurgasse, Oberstraße 8-18, Kranenstraße, Langstraße 7-19
7	Bebauung Kranenstraße, Oberstraße 22-38, Bauerstraße, Langstraße 23-35
8	Bebauung Bauerstraße, Oberstraße 40-54, Marktstraße, Langstraße 37-43
9	Bebauung Marktstraße, Oberstraße 56-62, Fleischstraße, Langstraße
10	Bebauung Fleischstraße, Oberstraße 64-72, Auf der Münze, Langstraße
11	Bebauung Auf der Münze, Koblenzer Straße 2-12 (K 21)
12	Bebauung Koblenzer Straße 16-26 (K 21)
13	Bebauung Langstraße 8-50
14	Bebauung Langstraße 54-64
15	Bebauung Rosenstraße 2-10, Koblenzer Straße 1,37 (K 21)
16	Bebauung Rosenstraße 3-13, Blücherstraße 2-12 (L 224), Oberstraße 61 (K 21)
17	Bebauung Rosenstraße 12-22, Blücherstraße 14-42 (L 224),
18	Blücherstraße 5-39 (L 224),
19	Blücherstraße 43-55 (L 224),

5.2 Bestandserhebung

Das derzeitige Parkraumangebot wurde erhoben und tabellarisch und grafisch (siehe Anlage: Plan, Bestandserhebung Parkraum, 1:1.000) dargestellt. Im Zuge der Erhebung und Auswertung wurden die Anzahl der öffentlichen Stellplätze und die Art der Bewirtschaftung ebenso wie die privaten Stellplätze und Garagen erfasst.

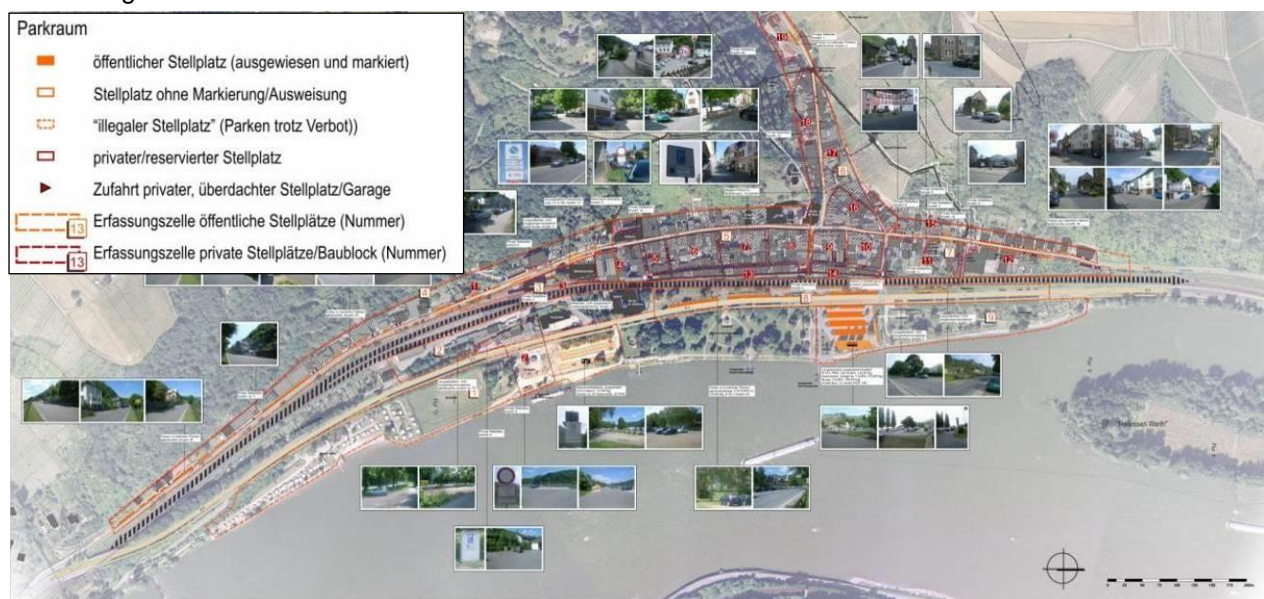


Abbildung 23: Plan: Bestandserhebung Parkraum

Parkraumanalyse Stadt Bacharach													
Öffentliche Stellplätze / Private, bzw. reservierte Stellplätze mit "öffentlichem Zugang" / Busparkplätze / Reisemobilstellplätze													
Erfassungszelle Nr.	Lage	Öffentliche Stellplätze				Busparkplätze		Reisemobilstellplätze (7 Euro/Tag)	Summe				
		unbewirtschaftet in markierten Flächen	unbewirtschaftet, nicht markiert oder ausgewiesen	bewirtschaftet (3 EUR/Tag)	Kurzzeit (P-Scheibe)	bewirtschaftet (3 EUR/Tag)	unbewirtschaftet		Öffentlich	Bus	Reisemob.	Gesamt	
1	östlich der B 9, zwischen Campingplatz und Spielplatz	0	93	0	0	0	0	25	93	0	25	118	
2	westlich der B 9, zwischen Einmündung Strandbadweg und Kirche St. Nikolaus	0	15	0	0	0	0	0	15	0	0	15	
3	östlich der Mainzerstraße/L. 224, zwischen Bahnhof und Mainzerstraße5	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	4	
4	westlich der Mainzerstraße/L. 224, zwischen Mainzerstraße 2 und 27	79	0	0	10	0	0	0	89	0	0	89	
5	zwischen Eisenbahn und Oberstraße, einschl. Höhe Kirche St. Peter, von Oberstraße 1 bis 54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6	zwischen Eisenbahn und Oberstraße einsch. Blücherstraße beidseitig und Rosenstraße	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12	
7	beidseitig Koblenzer Straße zw. Einmündung "Auf der Münze" und Koblenzer Straße 37	34	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34	
8	zwischen Kirche St. Nikolaus und Diebesturm	0	20	89	0	0	0	0	109	0	0	109	
9	östlich B 9 in Höhe KD Häuschen bis Ortsausfahrt	0	3	109	0	15	0	0	112	15	0	127	
	Summe	125	135	198	10	15	0	25	468	15	25	508	

Abbildung 24: Tabelle: Parkraumerfassung der öffentlichen Stellplätze

Insgesamt wurden 468 öffentliche Stellplätze, 15 Busparkplätze und 25 Wohnmobilstellplätze identifiziert, wobei es bei den Wohnmobilstellplätzen eine vertragliche Regelung über 32 Wohnmobilstellplätze gibt.



Abbildung 25: Stellplatzsituation westlich der B 9, zw. Strandbadweg und Kirche St. Nikolaus (eigene Aufnahmen)



Abbildung 26: Stellplatzsituation östlich der B 9, zwischen Campingplatz und Spielplatz (eigene Aufnahmen)



Abbildung 27: Stellplatzsituation Mainzerstraße, zwischen Mainzerstraße 2 u. 27 (eigene Aufnahmen)



Abbildung 28: Stellplatzsituation beidseitig der Koblenzer Straße (eigene Aufnahmen)

Parkraumanalyse Stadt Bacharach		
Private Stellplätze und Garagen in den Blockbereichen		
Baublock Nr.	Lage	private Stellplätze u. Garagen
1	Bebauung Mainzerstraße (L224)	48
2	Bebauung zw. Einmündung Strandbadweg und Feuerwehr	17
3	Bebauung Bahnhof bis Mittelrheinhalle	10
4	Bebauung Fahrschule bis Oberstraße 2A , Zollstraße,	1
5	Bebauung Zollstraße, Oberstraße 2-4, Spurgasse, Langstraße 1-3	5
6	Bebauung Spurgasse, Oberstraße 8-18, Kranenstraße, Langstraße 7-19	3
7	Bebauung Kranenstraße, Oberstraße 22-38, Bauerstraße, Langstraße 23-35	4
8	Bebauung Bauerstraße, Oberstraße 40-54, Marktstraße, Langstraße 37-43	2
9	Bebauung Marktstraße, Oberstraße 56-62, Fleischstraße, Langstraße	21
10	Bebauung Fleischstraße, Oberstraße 64-72, Auf der Münze, Langstraße	1
11	Bebauung Auf der Münze, Koblenzer Straße 2-12 (K 21)	27
12	Bebauung Koblenzer Straße 16-26 (K 21)	19
13	Bebauung Langstraße 8-50	10
14	Bebauung Langstraße 54-64	5
15	Bebauungs Rosenstraße 2-10, Koblenzer Straße 1,37 (K 21)	39
16	21)	4
17	Bebauungs Rosenstraße 12-22, Blücherstraße 14-42 (L 224),	5
18	Blücherstraße 5-39 (L 224),	16
19	Blücherstraße 43-55 (L 224),	29
	Summe	266

Abbildung 29: Tabelle: Parkraumerfassung der privaten Stellplätze

Die während der Erhebung ermittelte Anzahl von insgesamt 266 privaten Stellplätzen weist jedoch einen Unsicherheitsfaktor auf, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass wirklich alle privaten Stellplätze aus Gründen der schwierigen Einsicht in die Blockbereiche erfasst wurden, sodass ggfs. weitere private Stellplätze und Garagen in der Kernstadt von Bacharach zu vermuten sind.

5.3 Parkraumbelugung

Grundlage zur Ermittlung der qualifizierten Parkraumnachfrage ist das Parkgeschehen im Untersuchungsgebiet. Dabei ist es bedeutsam wie sich die Parkraumsituation während eines verkehrsträchtigen Tages im touristisch geprägten Bacharach darstellt. In Absprache mit dem Auftraggeber wurde der Ostersonntag 2012 ausgewählt.

Das Parkgeschehen in der Kernstadt Bacharach und an der Rheinpromenade wurde durch stichprobenartige Erfassungen und Bilanzierungen der Parkraumbelugung nach Straßenzügen bzw. Zählbezirken im öffentlichen Straßenraum, zur Darstellung einer realen Parkraumauslastung ermittelt. In diesem Zusammenhang wurde auch die Belegung des Busparkplatzes und des Wohnmobilstellplatzes untersucht.

Eine Erfassung der Belegung der privaten Stellplätze und Garagen in den nicht einsehbaren Blockinnenbereichen war nicht möglich.

Untersuchungszeiträume

Das Parkgeschehen wurde im Untersuchungsgebiet der Kernstadt Bacharach durch Autokennzeichenerfassung aller während des Untersuchungszeitraums am Ostersonntag, 08.04.2012, abgestellten Fahrzeuge in Form einer Tages- und Abendzählung in folgender zeitlicher Reihenfolge ermittelt:

1. Vormittagzählung (10.00 Uhr)
2. Nachmittagzählung (16.00 Uhr)
3. Abendzählung (20.00 Uhr)

Zusätzlich wurde am 1. Mai 2012 zur Ermittlung des Parkgeschehens während eines weiteren verkehrsträchtigen Tages (touristische Hochsaison) eine fotografische Überprüfung der Parkraumsituation vorgenommen.

Ermittlung der Belegung der öffentlichen Stellplätze

Die Zählung der abgestellten Fahrzeuge auf den insgesamt **468** identifizierten öffentlichen **Stellplätzen** liefert folgendes Bild:

			öffentliche Stellplätze	Reisemobilstellplätze	Busparkplätze
Gesamt			468	25*	15
Belegung	10.00	absolut	221	9	1
		in %	47%	36%	7%
	16.00	absolut	269	7	10
		in %	57%	28%	67%
	20.00	absolut	217	13	5
		in %	46%	52%	33%

* vertraglich Regelung über 32 Reisemobilstellplätze

Abbildung 30: Tabelle: Auslastung Parkraum (gesamt)

Daraus folgt, dass bei insgesamt 468 verfügbaren öffentlichen Stellplätzen zu jeder Tageszeit in der Gesamtsumme, bezogen auf den gesamten Kernbereich, ausreichende Stellplatzreserven zur Verfügung stehen. Der höchste Auslastungsgrad war während der Nachmittagszeit mit 57% zu verzeichnen.

Die nachfolgende Feinanalyse gibt einen Überblick auf das Parkgeschehen in den einzelnen Verkehrszellen.

Feinanalyse in den einzelnen Verkehrszellen

Erfassungszelle Nr.	Uhr	Lage	Öffentliche Stellplätze	Reisemobilstellplätze	Busparkplätze
1		östlich der B 9, zwischen Campingplatz und Spielplatz	93	25*	
Belegung	10.00	absolut	41	9	
		in %	44%	36%	
	16.00	absolut	37	7	
		in %	40%	28%	
	20.00	absolut	22	13	
		in %	24%	52%	
2		westlich der B 9, zwischen Einmündung Strandbadweg und Kirche St. Nikolaus	15		
Belegung	10.00	absolut	3		
		in %	20%		
	16.00	absolut	0		
		in %	0%		
	21.00	absolut	0		
		in %	0%		
3		östlich der Mainzerstraße/L 224, zwischen Bahnhof und Mainzerstraße5	4		
Belegung	10.00	absolut	2		
		in %	50%		
	16.00	absolut	2		
		16.00 - %	50%		
	20.00	absolut	2		
		in %	50%		
4		westlich der Mainzerstraße/L 224, zwischen Mainzerstraße 2 und 27	89		
Belegung	10.00	absolut	37		
		in %	42%		
	16.00	absolut	42		
		in %	47%		
	20.00	absolut	32		
		in %	36%		
5		zwischen Eisenbahn und Oberstraße, einschl. Höhe Kirche St. Peter, von Oberstraße 1 bis 54	0		
Belegung	10.00	absolut	2		
		in %	> 100%		
	16.00	absolut	7		
		in %	> 100%		
	20.00	absolut	6		
		in %	> 100%		

Erfassungszelle Nr.	Uhr	Lage	Öffentliche Stellplätze	Reisemobilstellplätze	Busparkplätze
6		zwischen Eisenbahn und Oberstraße einschl. Blücherstraße beidseitig und Rosenstraße	12		
Belegung	10.00	absolut	19		
		in %	158%		
	16.00	absolut	16		
		in %	133%		
	20.00	absolut	15		
		in %	125%		
7		beidseitig Koblenzer Straße zw. Einmündung "Auf der Münze" und Koblenzer Straße 37	34		
Belegung	10.00	absolut	18		
		in %	53%		
	16.00	absolut	23		
		in %	68%		
	20.00	absolut	22		
		in %	65%		
8		westlich B 9 zwischen Kirche St. Nikolaus und Diebesturm	109		
Belegung	10.00	absolut	87		
		in %	80%		
	16.00	absolut	100		
		in %	92%		
	20.00	absolut	91		
		in %	83%		
9		östlich B 9 in Höhe KD Häuschen bis Ortsausfahrt	112		15
Belegung	10.00	absolut	12		1
		in %	11%		7%
	16.00	absolut	42		10
		in %	38%		67%
	20.00	absolut	27		5
		in %	24%		33%
Summe			468	25	15

* vertragliche Regelung über 32 Reisemobilstellplätze

Abbildung 31: Tabelle: Parkraumbelegung am 08.04.2012

Parkraumanalyse: Parkraumbeladung der öffentliche Stellplätze am Ostersonntag 08.04.2012

10:00 Uhr

16:00 Uhr

20:00 Uhr

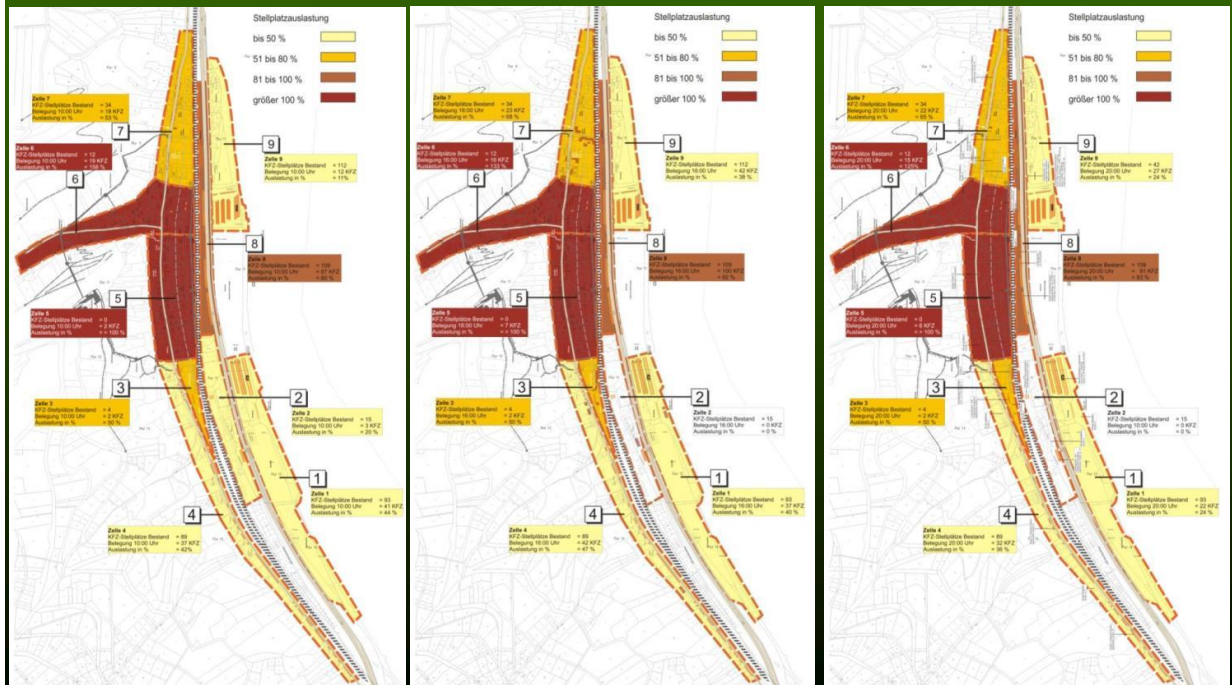


Abbildung 32: Grafische Darstellung der Parkraumbeladung in den einzelnen Verkehrszellen

Durch die grafische Darstellung der Parkraumbeladung wird auf einen Blick deutlich, dass mit Ausnahme der Verkehrszellen 5 und 6 ausreichend Parkraumreserven am Erhebungstag in der Kernstadt Bacharach und am Rheinufer vorhanden sind. Die grafische Darstellung der Überbelegung in den Verkehrszellen 5 und 6 rührt daher, dass in diesen Bereichen nahezu kein öffentliches Parkraumangebot vorhanden ist und somit die ermittelten geparkten Fahrzeuge als illegal abgestellte Fahrzeuge definiert wurden, was zu einer rein rechnerischen Überbelegung führt.

Prognose der Parkraumbeladung

In einem weiteren Schritt wurde überprüft, in wieweit sich die Parkraumsituation durch eine Zunahme der Belegung von 30% in den wichtigen Bereichen an der B 9 in den Verkehrszellen 1, 2, 8 und 9 verschärft.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass selbst bei einer Zunahme des ruhenden Verkehrs um 30% in der Summe das derzeitige Parkraumangebot ausreicht. Eine Überbelegung wäre dann in geringem Maße in der Verkehrszelle 8 zu erwarten.

Erfassungszelle Nr.	Uhr	Lage	Ostersonntag 2012	Annahme + 30%
			Öffentliche Stellplätze	
1		östlich der B 9, zwischen Campingplatz und Spielplatz	93	93
Belegung	10.00	absolut	41	53
		in %	44%	57%
	16.00	absolut	37	48
		in %	40%	52%
	20.00	absolut	22	29
		in %	24%	31%
2		westlich der B 9, zwischen Einmündung Strandbadweg und Kirche St. Nikolaus	15	15
Belegung	10.00	absolut	3	4
		in %	20%	26%
	16.00	absolut	0	5
		in %	0%	33%
	21.00	absolut	0	4
		in %	0%	26%
8		westlich B 9 zwischen Kirche St. Nikolaus und Diebesturm	109	109
Belegung	10.00	absolut	87	113
		in %	80%	104%
	16.00	absolut	100	130
		in %	92%	119%
	20.00	absolut	91	118
		in %	83%	109%
9		östlich B 9 in Höhe KD Häuschen bis Ortsausfahrt	112	112
Belegung	10.00	absolut	12	16
		in %	11%	14%
	16.00	absolut	42	55
		in %	38%	49%
	20.00	absolut	27	35
		in %	24%	31%
Summe			329	329
Gesamt			329	329
Belegung	10.00	absolut	143	186
		in %	43%	57%
	16.00	absolut	179	238
		in %	54%	72%
	20.00	absolut	140	186
		in %	43%	57%

Abbildung 33: Prognose der Parkraumbelegung in den an der B 9 gelegenen Verkehrszellen 1,2,8 u.9

Fazit

Die verkehrliche Zustandsanalyse im ruhenden Verkehr lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Generell konnte während des Erhebungszeitraums ein allgemeiner quantitativer Mangel an Stellplätzen nicht ermittelt werden.
- Eine Überlastung des Parkraumangebots zu gewissen Spitzenzeiten (bei besonderen Veranstaltungen) ist hin und wieder zu erwarten. Städtebaulich ist es jedoch nicht vertretbar für diese wenigen Male Parkraum zu Verfügung zu stellen und somit höherwertige Flächennutzungen zu verhindern.

- Es gilt generell, Initiativen zur privaten Parkraumschaffung mit innovativen Lösungen zu unterstützen.
- Hier und da finden sich für den Nutzer uneindeutige Stellplatzsituationen in Bezug auf eine eindeutige Ausweisung (Markierung) der Stellplätze. Daraus folgt die Forderung, insbesondere in der Kernstadt eine eindeutige Ausweisung von Stellflächen vorzunehmen und durch entsprechende Kontrollen den ruhenden Verkehr zu überwachen.
- Es wird empfohlen, ein leicht verständliches Parkleit- und Informationssystem zu installieren um den ruhenden Verkehr städtebaulich verträglich zu steuern.
- Im Zuge der Neustrukturierung des öffentlichen Parkraumangebots (u.a. Neugestaltung Rheinufer) sollte vor dem Hintergrund der weiteren Attraktivierung das Stellplatzaufkommen in der Gesamtzahl nicht wesentlich verkleinert werden.

5.4 Busparkplätze

In Bezug auf die 15 Busparkplätze im Bereich der Verkehrszelle 9 ist festzuhalten, dass hier am Erhebungstag eine Auslastung von max. 10 Busparkplätzen zu verzeichnen war. Es ist das Ziel, im Zuge der Neugestaltung des Rheinvorgeländes sämtliche Busparkplätze aus dem Rheinvorgelände zu verlagern. Hier soll lediglich das Ein- und Aussteigen durch eine entsprechende Busvorfahrt realisiert werden. Als Alternativstandort für Busparkplätze wird die Mainzer-Straße in Erwägung gezogen. Planerische Vorüberlegungen zu Verlagerungen der Busparkplätze (siehe Anlage: Plan: Lageplan, Reisebusparkplätze, 1:1.000) stellen sich wie folgt dar:

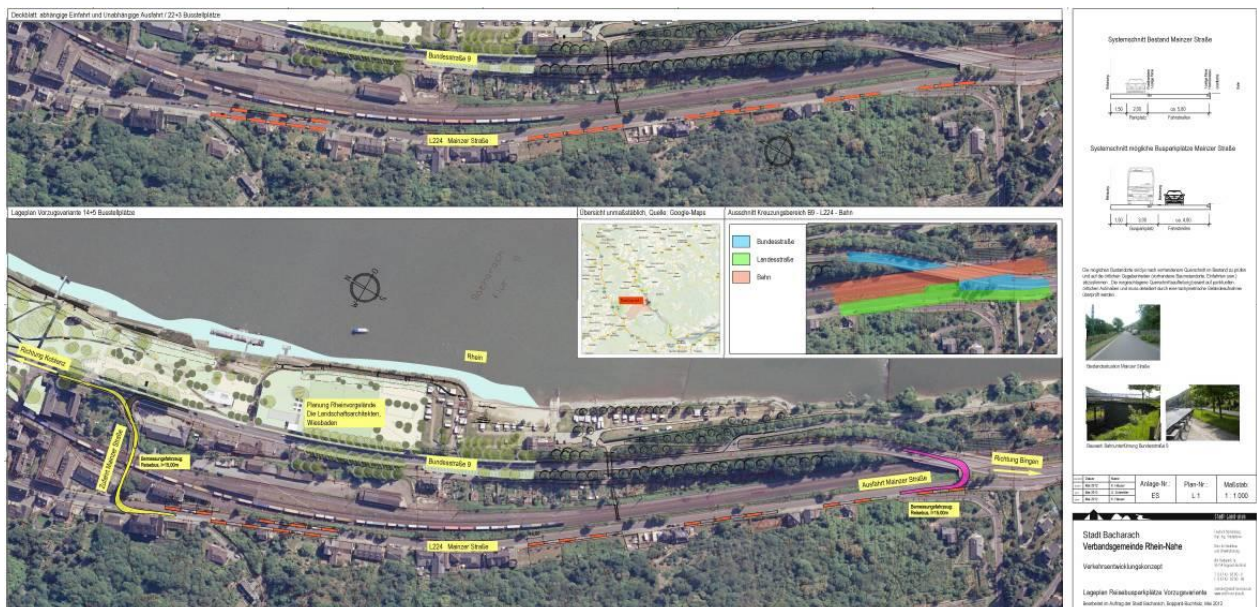


Abbildung 34: Planerische Vorüberlegungen zur Verlagerung der Busparkplätze

In den Vorüberlegungen ist eine mögliche Nutzung dieser vorhandenen Stellflächen in der Mainzer Straße durch Reisebusse dargestellt. In der Mainzer Straße (L 224) sind derzeit beidseitig an vereinzelt abmarkierten Stellen und extra angelegten Parktaschen neben der Fahrbahn Stellplätze für Pkw vorhanden (parallel der Fahrbahn). Hauptsächlich wird die rechte Fahrbahnseite genutzt (in Richtung Bingen gesehen). Die Anzahl dieser Stellplätze wurde mit 79 festgestellt, wobei die Ausnutzung bei ca.

50% lag. Die ermittelte, vorläufige Anzahl der Reisebus-Stellplätze wurde mit 14 (+5) Stellplätzen ermittelt (unabhängiges Ein- und Ausfahren).

Die Knotenpunkte wurden hinsichtlich ihrer Befahrbarkeit durch Reisebusse mit folgendem Ergebnis geprüft (Bemessungsfahrzeug: Reisebus, Gesamtlänge 15,00 m):

- Zufahrt Mainzer Straße (L 224) über beschränkten Bahnübergang geeignet,
- Ausfahrt von Mainzer Straße (L 224) auf B 9: in derzeitigem Bestand nicht möglich.

Lösungsvorschlag:

Knotenpunktumbau (Mainzerstraße L 224/B 9) gemäß notwendiger Schleppkurve. Die derzeitige Anbindung der L 224 an die B 9 ist aufgrund ihrer Geometrie aus verkehrstechnischer Sicht als unzureichend einzustufen. Die Sichtverhältnisse sind nicht optimal, da der Pkw sich nicht senkrecht zur Fahrbahn aufstellen kann. Insbesondere der Linkseinbiege-Vorgang birgt erhöhtes Unfallpotenzial. Eine Abkröpfung der Einmündung führt zu einer wesentlichen Verbesserung des Knotenpunktes bezüglich des Sicherheitsaspektes. Zugleich wird die Möglichkeit geschaffen, die Ausfahrt auch für größere Fahrzeuge nutzbar zu machen.

Die betroffenen klassifizierten Straßen weisen folgende Verkehrsbelastung auf:

Bezeichnung	DTV2005	Verkehrszählung durch Büro Brilon Bondzio Weiser vom 01.05.2011 (Spitzentag)
B 9	5.662 (5/5)	6.536
L 224	1.366 (1/2)	1.013

Die Eigentumsverhältnisse wurden folgendermaßen ermittelt (Quelle: Kataster, topographische Karte):

Flurstück-Nr.	Nutzung	Eigentümer
114	Bahngelände (Gleise)	Deutsche Bahn
113	Grünstreifen neben Bahngelände	Deutsche Bahn
109/1	Bundesstraße 9	Bund
111/2	Landesstraße 224	Land

Ein Knotenpunktumbau macht weitere Untersuchungen/Abstimmungen erforderlich:

- Vermessung des Knotenpunktes,
- Baugrunduntersuchung,
- statische Untersuchungen,
- Planungsleistungen,
- Abstimmung mit TÖB (insbesondere Deutsche Bahn, Landesbetrieb Mobilität).

6. Verkehrliche Zustandsanalyse im Fußgängerverkehr

Im Fußgängerverkehr ist die Benutzbarkeit und Sicherheit von Gehwegen wichtig. Diese werden neben der zur Verfügung stehenden Breite insbesondere von der Überquerbarkeit der Straßen bestimmt.

In Bacharach sind dabei zwei grundlegend unterschiedliche Problembereiche zu unterscheiden. So sind an der B 9 im westlichen Bereich der Straße durch das Rheinvorgelände überaus großzügige Fußgängeranlagen vorhanden. Hier ergeben sich die Probleme durch die eingeschränkte Überquerbarkeit der vergleichsweise stark belasteten Bundesstraße.

In der Kernstadt sowie an vielen Stellen in Steeg sind dagegen aufgrund der historisch gewachsenen Bebauung die Gehwege sehr schmal oder es ist gar kein Platz für eigenständige Fußgängerverkehrsanlagen. Dafür sind hier die vorhandenen Verkehrsstärken vergleichsweise klein. Auf die unterschiedlichen Problembereiche soll im Weiteren einzeln eingegangen werden.

6.1 Querung der B 9

Die Bundesstraße B 9 ist im Bereich der Ortslage von Bacharach prinzipiell eine anbaufreie Straße. Auf der westlichen Seite öffnet sich das Rheinvorgelände mit parkartigen Grünanlagen und Zufahrten zu Stellplatzanlagen. An der östlichen Seite sind Parkstände in Senkrechtaufstellung vor dem dort befindlichen Bahndamm und der unmittelbar dahinter liegenden Stadtmauer. Die zulässige Geschwindigkeit ist hier auf 50 km/h beschränkt. Im gesamten Bereich münden 5 Straßen aus dem Kernstadtnetz ein. Dazu kommen noch 2 weitere nur von Fußgängern zu nutzende Tore. Insgesamt ergibt sich daher der Eindruck einer Ortsdurchfahrt.

Durch die beidseitig der Straße gelegenen Parkplätze ergibt sich noch zusätzlich zu den Durchlässen aus dem Stadtbereich durch die Stadtmauer bzw. den Bahndamm zum Rheinvorgelände hin ein Querungsbedarf für Fußgänger.

Momentan stehen den Fußgängern zwei Querungshilfen zur Verfügung. Die eine ist eine Fußgängersignalanlage in Höhe der Zollstraße (siehe Abbildung 35: , die andere ein Fußgängertunnel (siehe Abbildung 36: in Höhe der Marktstraße). Zwischen diesen beiden Stellen ist an der westlichen, dem Rhein zugewandten Straßenseite, eine Schutzplanke angebracht, die eine Querung auf der Strecke erheblich erschwert (siehe Abbildung 37: . Wie die Erhebungen gezeigt haben, ist neben den beiden Querungshilfen noch der Bereich am nördlichen Ende der Schutzplanke, im Bereich der Parkplatzzufahrt in Höhe Münzturm, eine Hauptquerungsstelle. Hier sind keinerlei besondere Vorkehrungen für eine Querung vorhanden (siehe Abbildung 38: .



Abbildung 35: Fußgänger-LSA an der B 9 (eigene Aufnahmen)



Abbildung 36: Unterführung an der B 9 (eigene Aufnahmen)



Abbildung 37: Schutzplanke an der B 9 (eigene Aufnahmen)



Abbildung 38: Fußgängerquerungen am Münzturm (eigene Aufnahmen)

Insbesondere durch die Schutzplanke ergibt sich eine überaus starke Trennwirkung der Bundesstraße. Exemplarisch wird dies am Kranenturm deutlich. Diesem direkt gegenüber im Rheinvorgelände befindet sich ein Ehrenmal, das von der Turmseite gut zu sehen ist. Auf der anderen Straßenseite befindet sich vor dem Ehrenmal eine Treppenanlage, die auf den Stadtturm ausgerichtet ist. Die hier verlaufende Schutzplanke verhindert allerdings eine Querung der Straße, wodurch der Nutzen der Treppenanlage sehr eingeschränkt ist.



Abbildung 39: Kranenturm/Ehrenmal (eigene Aufnahmen)

Der Fußgängertunnel wirkt nicht nur wegen des etwas ungepflegt wirkenden Zustandes, sondern vor allem aufgrund seiner baulichen Gestaltung wenig einladend für Benutzer. Zur Rheinseite besteht eine lange Rampe, sodass hier ein relativ bequemer Zugang möglich ist. Auch ist von hier die Unterführung

bis unter die Straße einsehbar. Auf der gegenüberliegenden Seite sind die Ausgänge (Treppe auf der einen, Rampe auf der anderen Seite) wegen der beengten Platzverhältnisse allerdings im Rechten Winkel zur Unterführung angeordnet. Dadurch wird die Unterführung von keiner Seite komplett einsehbar. Die Unterführung wird hierdurch dunkel, was zusammen mit der Unübersichtlichkeit nicht zu einem Gefühl der Sicherheit beiträgt.

6.2 Oberstraße

Die Oberstraße ist als Mischfläche gestaltet und komplett überfahrbar gepflastert. Der Straßenraum ist durch die Art der Pflasterung und die Muldenrinnen zur Entwässerung gegliedert. Im gesamten Bereich gilt Tempo 30.

Aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen ist die vorhandene Gestaltung in Anbetracht der Platzverhältnisse bei einer geringen Fußgängerfrequenz eine gute Lösung zum Ausgleich der verschiedenen Ansprüche an den Straßenraum (siehe folgende Abbildung).



Abbildung 40: Oberstraße am Werktag im Winterhalbjahr (eigene Aufnahmen)

Gänzlich anders stellt sich die Situation bei einem hohen Fußgängerverkehrsaufkommen dar. In der Tourismussaison überwiegt zumindest an den Wochenenden die Aufenthaltsfunktion der Straße

gegenüber ihrer Verbindungsfunktion. Aufgrund der engen Platzverhältnisse, insbesondere im Bereich zwischen der Marktstraße und der Zollstraße, kommt es hier trotz der geringen Verkehrsbelastungszahlen häufig zu Konflikten zwischen den Passanten und dem fließenden Verkehr. Die gestalterisch angedeuteten Fußgängerbereiche reichen für die vorhandene Personenzahl bei Weitem nicht aus, wodurch die Fußgänger in den Bereich der angedeuteten Fahrgassen ausweichen müssen. Da der Fahrverkehr seinerseits bei Gegenverkehr jedoch auf ein Ausweichen in die ohnehin schon zu kleinen Fußgängerbereiche angewiesen ist, ergeben sich immer wieder Probleme. Die folgenden Abbildungen geben einen Eindruck von den Verkehrsverhältnissen bei einem lebhaften touristischen Fußgängerverkehr in der Oberstraße.



Abbildung 41: Oberstraße mit hohem touristischen Verkehrsaufkommen im Sommerhalbjahr (eigene Aufnahmen)



Abbildung 42: Oberstraße mit hohem touristischen Verkehrsaufkommen im Sommerhalbjahr (eigene Aufnahmen)



Abbildung 43: Typische Konfliktsituation in der Oberstraße (eigene Aufnahmen)

7. Prognose des Verkehrsaufkommens

Die vorliegenden Ergebnisse der SVZ 2010 zeigen an allen in Abbildung 7: dargestellten Zählstellen Abnahmen der Verkehrsbelastungen. Auf der BAB A 61 liegen diese zwischen 1 und 5 Prozent, während die DTV-Belastungen B 9 südlich von Bacharach um 7 Prozent, nördlich sogar um 40 Prozent niedriger liegen als 2005. Hieraus ist deutlich ersichtlich, dass mit allgemeinen Verkehrszuwächsen derzeit nicht zu rechnen ist.

Die Bevölkerungszahl in Bacharach ist seit Jahren rückläufig. Nach Angaben des Statistischen Landesamtes hat sich die Einwohnerzahl von einem Höchststand von über 3.000 im Jahr 1950 auf knapp 2.000 im Jahr 2010 reduziert (siehe folgende Abbildung).

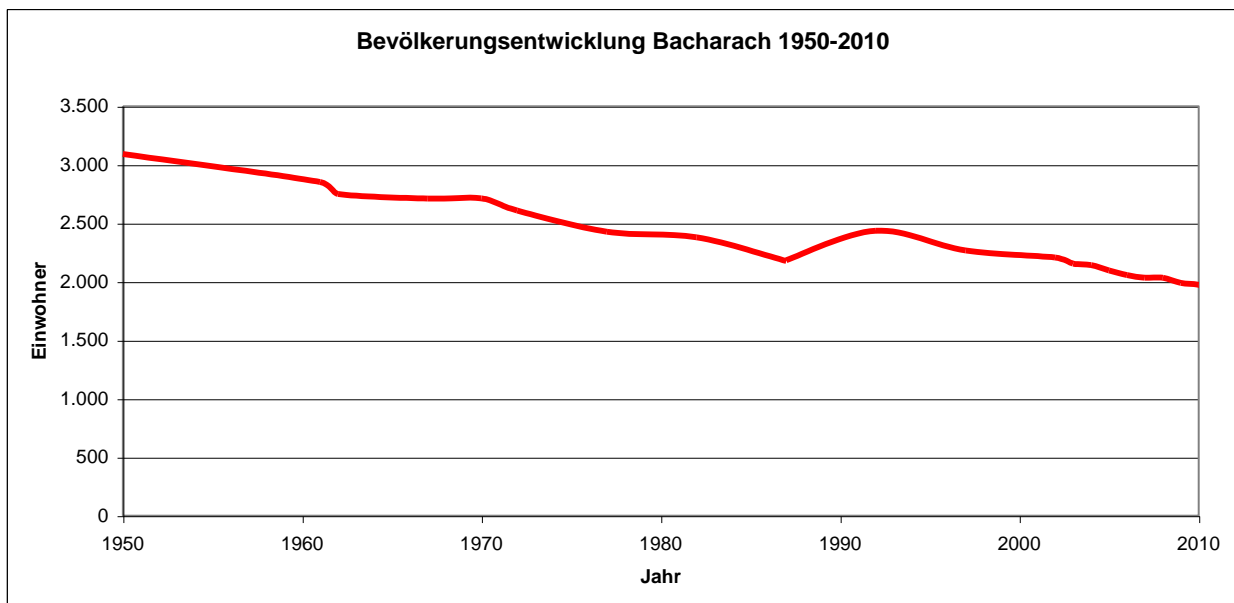


Abbildung 44: Bevölkerungsentwicklung in Bacharach 1950 bis 2010 (Daten: Statistisches Landesamt RLP, eigene Darstellung)

Der Regionale Raumordnungsplan Rheinhessen-Nahe aus dem Jahr 2008 prognostiziert für den Landkreis Mainz-Bingen langfristig eine weitere deutliche Abnahme der Bevölkerung.

Anders stellt sich die Situation im touristischen Bereich dar. Seit Mitte der 90er Jahre liegt die Gästezahl um ca. 35.000 Personen pro Jahr. Dies zeigt, dass die Attraktivität Bacharachs in touristischer Hinsicht unverändert hoch ist.

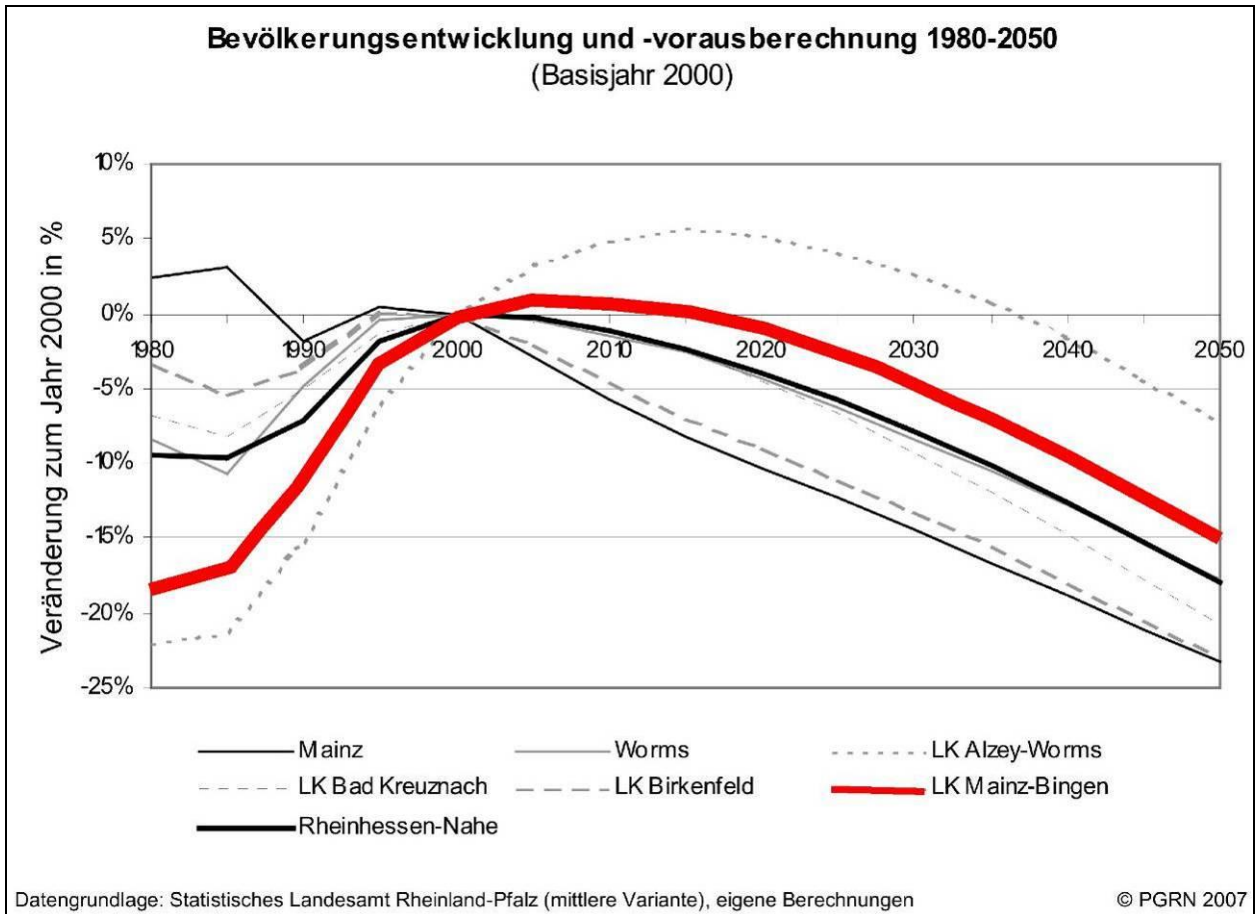


Abbildung 45: Bevölkerungsprognose nach dem Regionalen Raumordnungsplan Rheinhessen-Nahe 2008

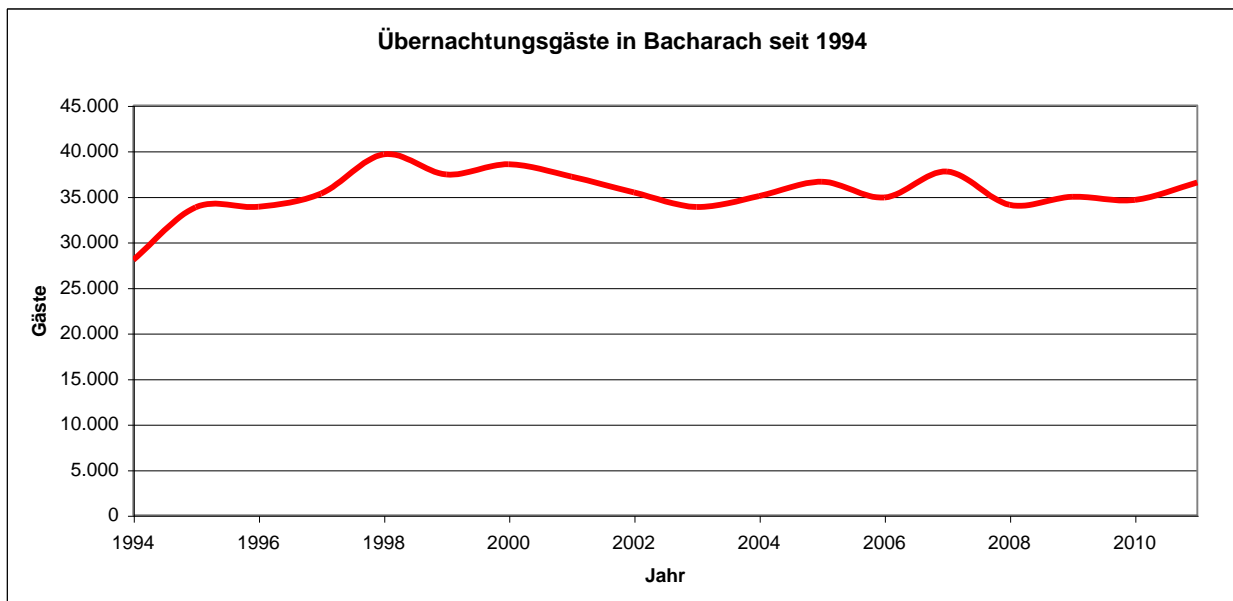


Abbildung 46: Entwicklung der Gäste in Bacharach seit 1994 (Daten: Statistisches Landesamt RLP, eigene Darstellung)

Aufgrund der schon jetzt rückläufigen Verkehrszahlen und dem zu erwartenden weiteren Bevölkerungsrückgang ist insgesamt davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastungen in Zukunft nicht zunehmen werden. Andererseits zeigen die konstanten Zahlen an Übernachtungsgästen, dass im touristischen Verkehr von einer ungebrochenen Nachfrage gesprochen werden muss. Daher wird im Weiteren auf eine Prognoseberechnung verzichtet und mit den Zahlen aus der Erhebung weitergerechnet.

8. Maßnahmenkonzept

Die Maßnahmen umfassen verschiedene Schwerpunktbereiche: Die Bundesstraße B 9, den Kernstadtbereich von Bacharach sowie verschiedene Maßnahmen in den Stadtteilen Steeg und Neurath.

8.1 Fußgängerquerungsstellen an der Bundesstraße B 9

Die Analyse hat gezeigt, dass es im Bereich der Bundesstraße B 9 einen erheblichen Querungsbedarf für Fußgänger gibt. Dieser tritt punktuell an den Stadttoren auf der westlichen Straßenseite und den Zugängen zum Rheinvorgelände auf der östlichen Seite auf. Zusätzlich entstehen durch die Stellplätze entlang der Straße auch zwischen diesen Punkten Querungswünsche. Die folgende Abbildung verdeutlicht die Situation.



Abbildung 47: Fußgängerquerung B 9 (Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Weiter hat die Analyse (vgl. 3.2.2) gezeigt, dass insbesondere durch die Schutzplanke das Queren der B 9 zwischen Zollstraße und Münzturm erheblich erschwert wird, wenngleich noch 6 Prozent aller Überquerungen über die Schutzplanke erfolgten. Ansonsten werden knapp Zweidrittel der Querungen auf die Endbereiche der Schutzplanke an der Zollstraße (signalgesichert) und den Münzturm (ohne Vorkehrungen) konzentriert. Ein gutes Drittel aller Querenden nimmt trotz der vorhandenen Mängel die Unterführung in Anspruch.

Für eine Verbesserung der Situation ist die Beseitigung der Schutzplanke eine wichtige Voraussetzung. Gemäß den „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ RPS 2009 sind bei zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h grundsätzlich keine Schutzeinrichtungen erforderlich. Eine Ausnahme kann gemacht werden, wenn eine Unfallhäufung der Unfallart „Abkommen von der

Fahrbahn“ vorliegt. Hierfür müssten sich in 3 Jahren (36 Monate) 5 Unfälle mit Personenschaden oder 3 Unfälle mit schwerem Personenschaden ereignet haben. Die Unfallauswertung zeigt, dass in den ausgewerteten 67 Monaten nur zwei Unfälle dieser Kategorie zuzuordnen waren. Die Schutzplanke ist daher verzichtbar.

Die zulässige Geschwindigkeit, die vergleichsweise moderaten Verkehrsbelastungen und die Randnutzungen und der Querungsbedarf der Fußgänger lassen eine Gestaltung der Querungsstellen anhand der in den Richtlinien (z.B. RSt 06) für Innerortsquerungen gegebenen Vorgaben angebracht erscheinen.

Bei den vorhandenen Verkehrsstärken von bis zu 600 Kfz/h und Querungen von um die 100 Fg/h, die aber nicht kontinuierlich über die Woche oder das Jahr auftreten, sind grundsätzlich Mitteltrennungen ohne Fußgängerüberwege sehr geeignet. Im Bereich starker punktueller Querungsstellen, die von größeren Gruppen genutzt werden (Übergang zum Schiffsanleger oder Busparkplatz) ist daneben auch die Anlage von Lichtsignalanlagen sinnvoll. Unterführungen sind bei Geschwindigkeiten von weniger als 70 km/h grundsätzlich nicht erforderlich.

Zur Verbesserung der Querbarkeit der B 9 wird daher vorgeschlagen, die Schutzplanke zu beseitigen um die Querung entlang der Straße an unterschiedlichen Stellen zu ermöglichen. In der Nähe der Stadttore können dann niveaugleich Fußgängerquerungsstellen angelegt werden, die zu einer linienhaften Querungseinrichtung erweitert werden können. Hierdurch wird eine Entflechtung von Fußgänger und Kraftfahrzeugverkehr, insbesondere im Bereich der heutigen Hauptquerungsstelle Münzturn, beigetragen.

Bei der Gestaltung der Querungshilfen ist zu beachten, dass die B 9 als Bestandteil des Militärstraßennetzes (MSGN) für militärische Schwerstfahrzeuge befahrbar sein muss. Entsprechend sind bei allen Planungen die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge“ (RABS) zu beachten.

Am Marktturm gegenüber dem Schiffsanleger der Köln-Düsseldorfer Schifffahrtsgesellschaft ist dabei die Anlage einer Fußgängerlichtsignalanlage sinnvoll. Hierdurch kann in Zusammenhang mit der LSA an der Zollstraße zum einen eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt werden. Zum anderen ist an einer LSDA die sichere Querung von Gruppen, wie sie gerade beim Anlegen von Rheinschiffen regelmäßig auftreten, komfortabel gewährleistet. Die folgende Abbildung zeigt den Vorschlag skizzenhaft.

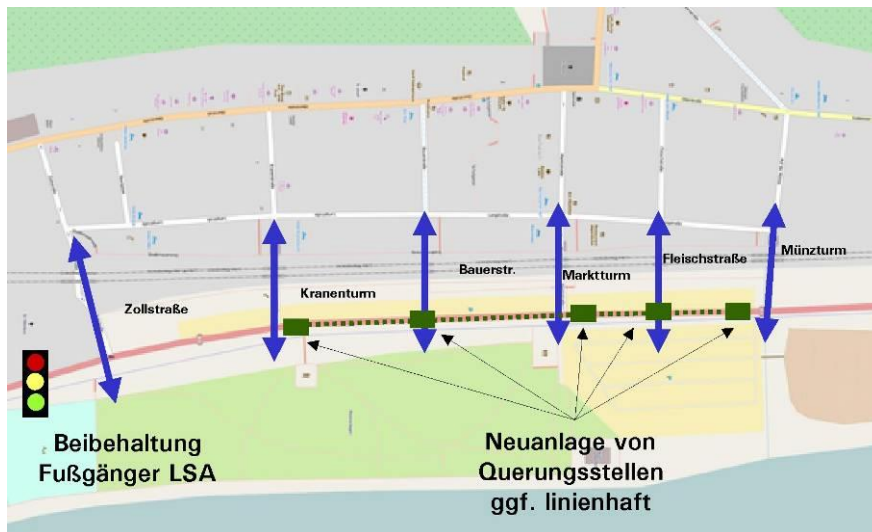


Abbildung 48: Linienhafte Fußgängerquerung B 9 (Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Zwischenzeitlich ist in Gesprächen mit dem Straßenbaulastträger eine Variante der Umgestaltung der B 9 mit wenigen punktuellen Querungsstellen erarbeitet worden. Diese sieht auch vor, die Schutzplanke und die Unterführung zu beseitigen und eine Fußgänger-LSA im Bereich des Marktums zu errichten. Daneben ist vorgesehen im Bereich des Ehrenmals eine Mitteltrennung anzubieten, da an dieser Stelle der städtebauliche Bezug zwischen den beiden Straßenseiten besonders hoch ist. Die folgende Abbildung zeigt eine Skizze dieser Variante.

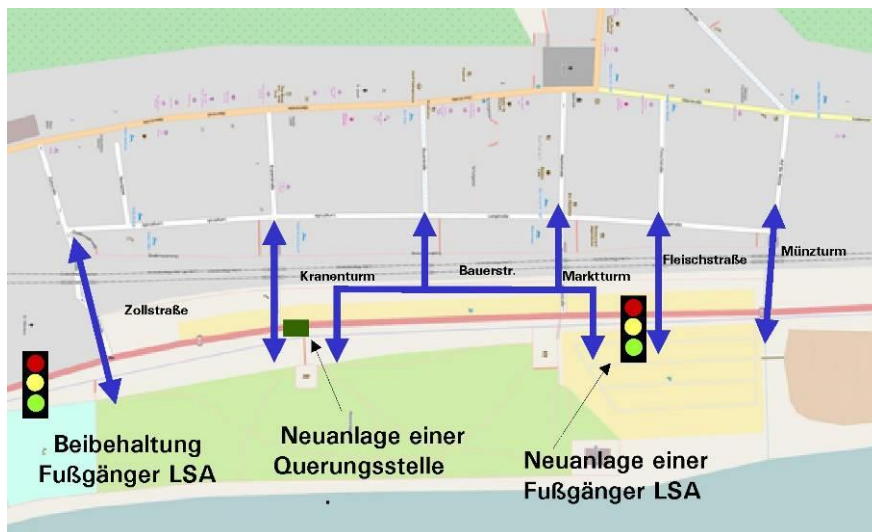


Abbildung 49: Punktueller Fußgängerquerung B 9 (Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

8.2 Temporäre Fußgängerzone Oberstraße

Die Analyse hat gezeigt, dass es bei sehr hohen Fußgängerzahlen in der Oberstraße zu Konflikten mit dem fließenden Verkehr kommt. Dabei ist der enge Straßenquerschnitt Auslöser der Probleme, weniger die Höhe der Verkehrsbelastungen im MIV. Andererseits haben die Untersuchungen ergeben, dass es über weite Teile des Jahres zu keinen nennenswerten Problemen in diesem Bereich kommt.

Aus dieser Analyse ergeben sich verschiedene Konsequenzen. Da die Probleme nur zeitweise auftreten, sollten die Lösungen zu anderen Zeiten nicht zu unerwünschten Nebenwirkungen führen. Daher sind Überlegungen, Einbahnstraßenregelungen einzuführen, kritisch zu betrachten. Zum einen verursachen Einbahnstraßen systematisch höhere Verkehrsleistungen durch Umwegfahrten und begünstigen potentiell höhere Geschwindigkeiten. In der konkreten Situation in Bacharach kommt hinzu, dass aufgrund der Beschränkungen der Durchfahrtshöhen der Stadttore eine Einbahnstraßenregelung für den Schwerverkehr in der Oberstraße nicht sinnvoll möglich ist. Hier ergeben sich auch deutliche Schwierigkeiten bei der Kontrolle der Regelungen. Zum anderen lösen die Einbahnstraßen auch nicht den grundsätzlichen Konflikt zwischen hohen Fußgängerverkehrsstärken und dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr.

Als Lösungsansatz wird daher die Einrichtung einer temporären Fußgängerzone im Bereich der Oberstraße weiterverfolgt. Hierbei geht es im Kern darum, zu den Zeiten, zu denen es zu erheblichen Konflikten zwischen KFZ und Fußgängern kommt, eine Trennung der beiden vorzunehmen. In der übrigen Zeit soll der Verkehr dagegen wie im Bestand abgewickelt werden. Die Regelungen könnten beispielsweise im Sommerhalbjahr an den Sonn- und Feiertagen von 10:00 Uhr bis 22:00 Uhr gelten. Für den an diesen Tagen verkehrenden Schwerverkehr gelten die sich aus der Geometrie des Markt- und Müntzturm ergebenden Beschränkungen.

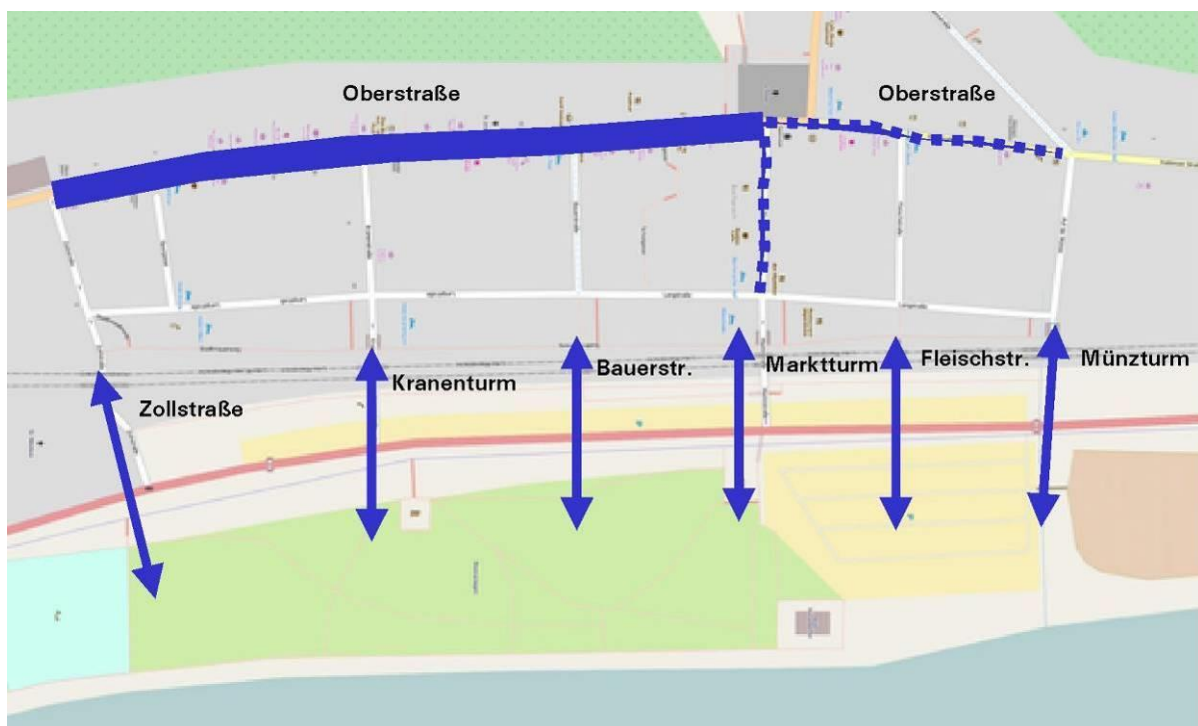


Abbildung 50: Temporäre FGZ (Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Für diesen Lösungsansatz wurden folgende drei Varianten entwickelt.

8.2.1 Variante 1

In Variante 1 wird die Oberstraße zwischen Zoll- und Marktstraße zur temporären Fußgängerzone. Die Anbindung an die B 9 erfolgt über den Marktturm und den Münzturn. Schwerverkehr, der das Steeger Tor befahren kann, nicht aber Markt- oder Münzturn, kann über die Koblenzer Straße abfließen. Die folgende Abbildung zeigt das Konzept.



Abbildung 51: Temporäre FGZ in der Variante 1 (Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Der Verkehr wird auf die parallele Bundesstraße B 9, in westlicher Richtung in die Marktstraße, sowie in Gegenrichtung in die Oberstraße, sowie in die Münzstraße verdrängt. Die folgende Abbildung zeigt die resultierenden Verkehrsbelastungen und die Veränderungen.

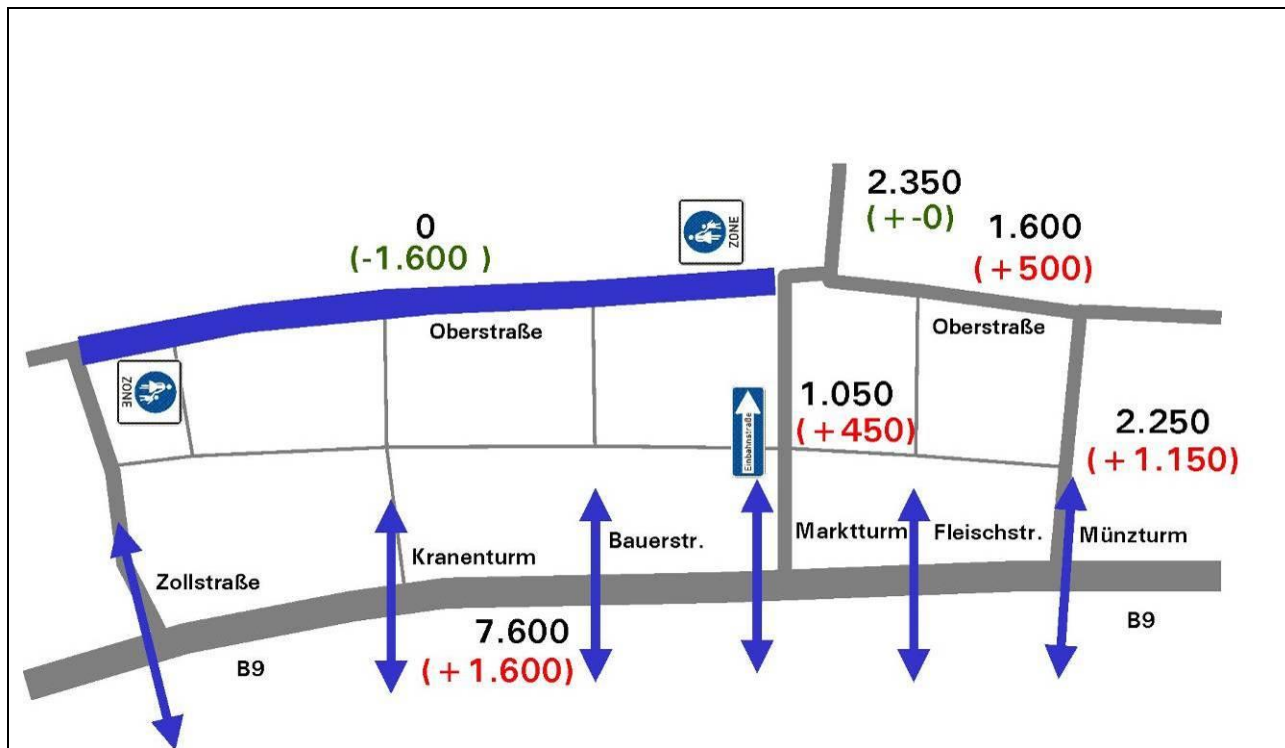


Abbildung 52: Tägliche Verkehrsbelastung in der Variante 1 in Kfz/24h

Die sich ergebenden Verkehrsbelastungen bleiben in einem verträglichen Rahmen. In der westlichen Oberstraße sind weitere touristische Nutzungen ohne Konflikte mit dem Straßenverkehr möglich.

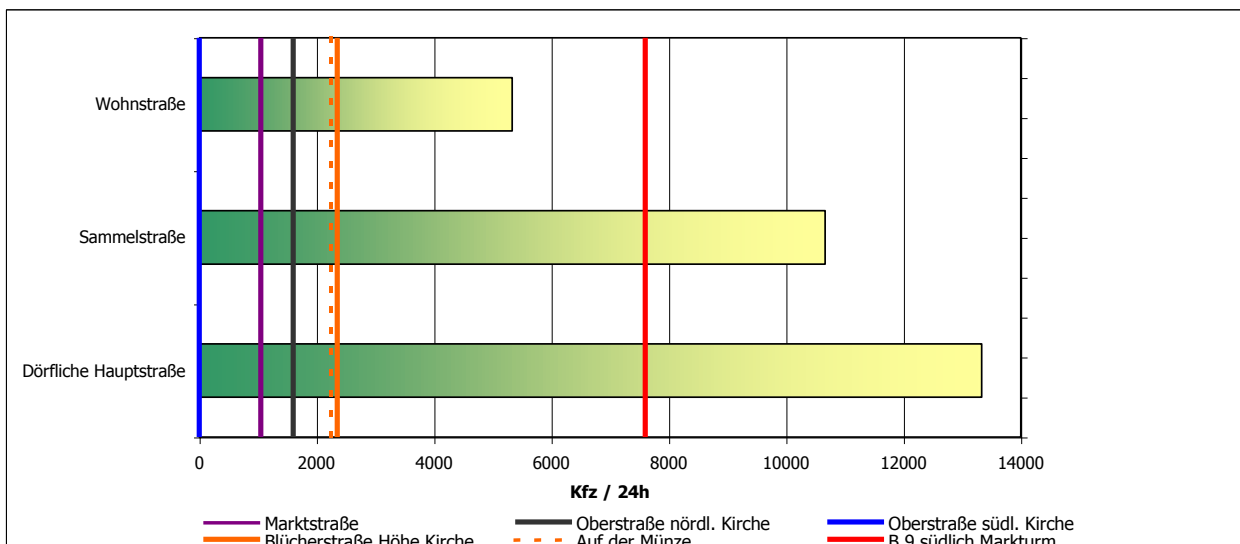


Abbildung 53: Einordnung der Verkehrsbelastungen in Variante 1 gemäß RAS06

Nachteilig ist, dass die derzeitigen Hauptzugangsachsen des Fußgängerverkehrs über Markt- und Münzturm zusätzlich belastet werden.

8.2.2 Variante 2

In Variante 2 wird die Möglichkeit einer Ausdehnung der Fußgängerzone auf die nördliche Oberstraße untersucht. Wegen der Anbindung der B 9 muss dabei die Zufahrt zum Marktturm frei bleiben und die Marktstraße zusätzlich für den Zweirichtungsverkehr geöffnet werden. Die folgende Abbildung zeigt das Konzept.



Abbildung 54: Temporäre FGZ in der Variante 2 (Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Neben der zusätzlichen Belastung der B 9 ergeben sich höhere Belastungen in der Markt- und Münzstraße, wie die folgende Abbildung zeigt.

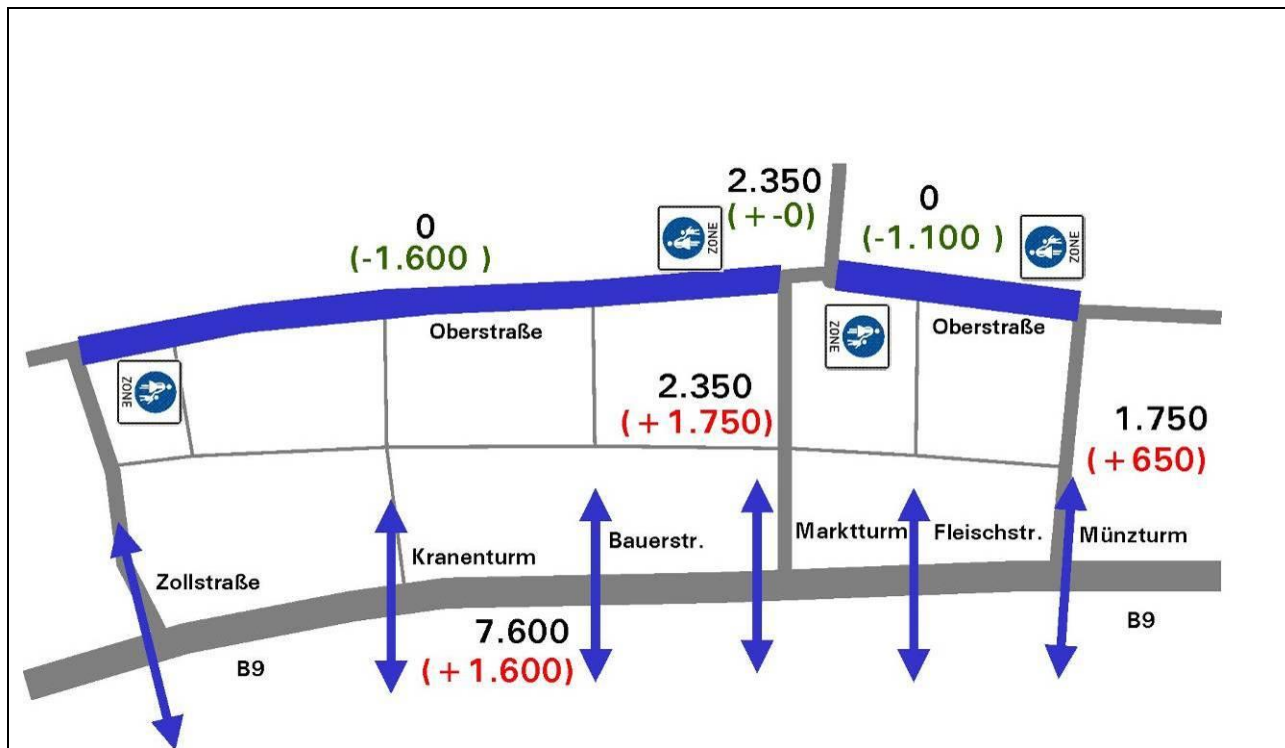


Abbildung 55: Tägliche Verkehrsbelastung in der Variante 2 in Kfz/24h

Zwar bleiben die resultierenden Belastungen absolut in einer geringen Größenordnung, die Zunahme in der Marktstraße ist aber vor dem Hintergrund, dass es sich hierbei um den Hauptzugang zur Kernstadt handelt, bedenklich.

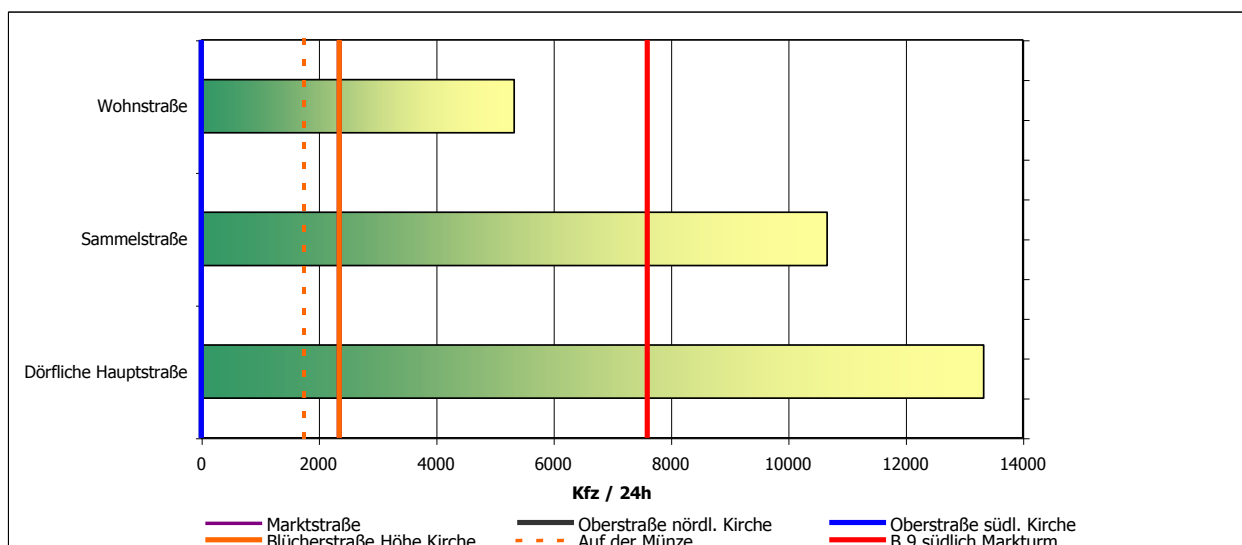


Abbildung 56: Einordnung der Verkehrsbelastungen in Variante 2 gemäß RAST06

Weitere touristische Nutzungen ohne Konflikte mit dem Straßenverkehr sind in der gesamten Oberstraße möglich. Allerdings ist die Marktstraße für einen Zweirichtungsverkehr nur bedingt geeignet. Andererseits ist von einer uneinheitlichen Regelung an Sonntagen und Werktagen abzuraten. Schwerverkehr, der das Steeger Tor befahren kann, nicht aber den Marktturm, kann nicht abfließen.

Insgesamt ist von einer Verwirklichung dieser Variante abzuraten.

8.2.3 Variante 3

Variante 3 baut auf der Variante 1 auf und ergänzt diese um eine Fußgängerzone in der Marktstraße. Hierdurch ergibt sich, vor allem in Zusammenhang mit einer neuen LSA im Bereich des Marktturms, eine fußläufige, oberirdische Verbindung zwischen der Kernstadt und dem Rhein ohne Konflikte mit dem fließenden Verkehr. Die Anbindung an die B 9 erfolgt über den Münzturm. Schwerververkehr, der das Steeger Tor befahren kann, nicht aber den Münzturm, kann über die Koblenzer Straße abfließen. Die folgende Abbildung zeigt das Konzept.



Abbildung 57: Temporäre FGZ in der Variante 3 (Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Neben der zusätzlichen Belastung der B 9 ergeben sich höhere Belastungen in der nördlichen Oberstraße und der Münzstraße, wie die folgende Abbildung zeigt.

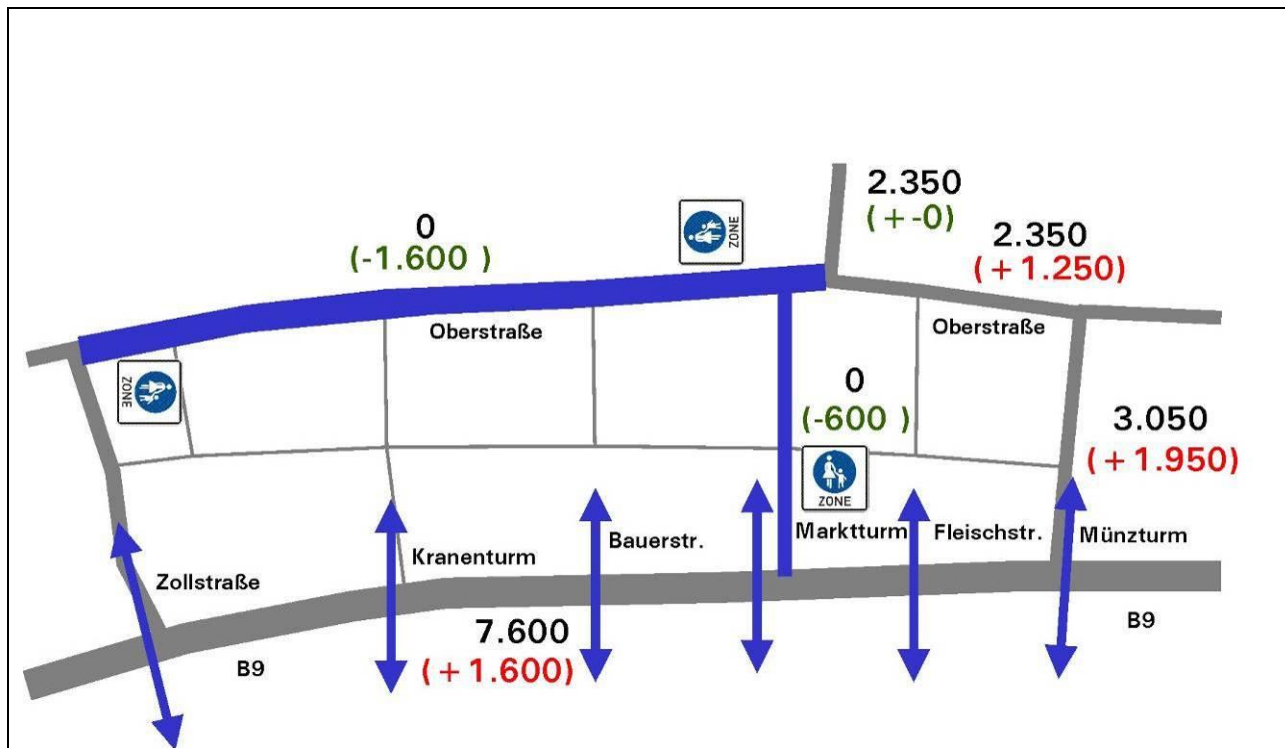


Abbildung 58: Tägliche Verkehrsbelastung in der Variante 3 in Kfz/24h

Zwar bleiben die resultierenden Belastungen absolut in einer geringen Größenordnung, die Zunahme in der Münzstraße ist aber bedeutend. Allerdings ist zu bedenken, dass durch die Kombination aus der LSA am Marktturm und der Fußgängerzone in der Marktstraße die Fußgängerzahlen am Münzturm erheblich reduziert werden. Vor diesem Hintergrund ist die Belastungszunahme in diesem Bereich vertretbar.

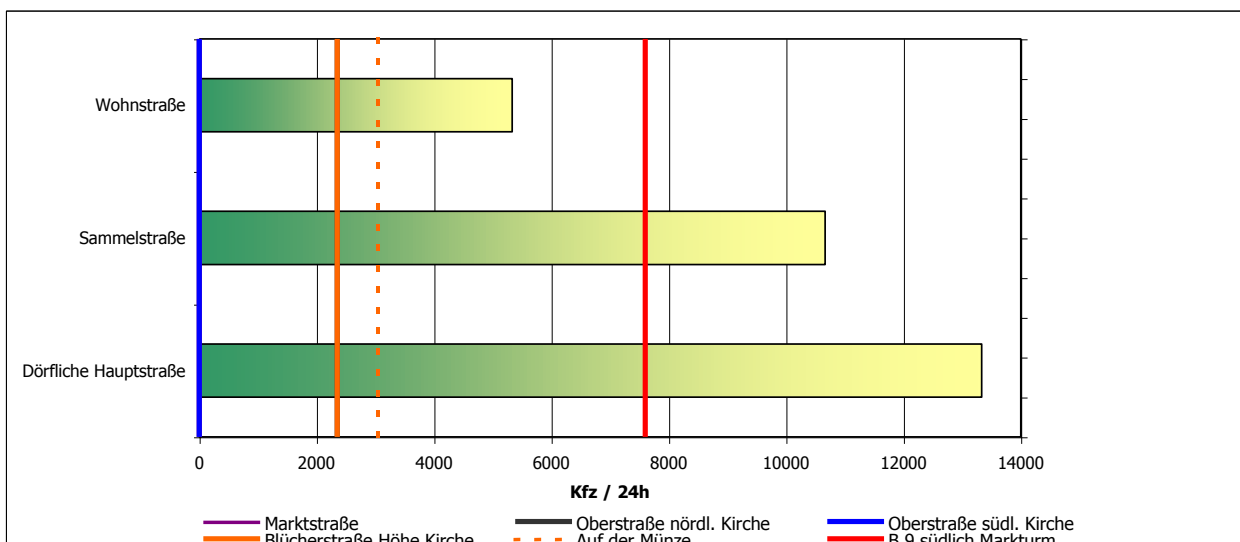


Abbildung 59: Einordnung der Verkehrsbelastungen in Variante 3 gemäß RAS06

Weitere touristische Nutzungen ohne Konflikte mit dem Straßenverkehr sind in der südlichen Oberstraße und der Marktstraße möglich.

8.3 Verkehrliche Maßnahmen in den Stadtteilen Bacharach – Steeg und Neurath

Wie die Analyse zeigt, ist die Verkehrsbelastung durch die Straßen in Steeg als vergleichsweise gering einzustufen. Konflikte entstehen in erster Linie durch die beengte topographische Situation und die dichte Bebauungsstruktur, die sich durch z.T. sehr schmale oder nicht vorhandene Gehwege, parkende PKW und stellenweise hohe Geschwindigkeiten äußern. Zur Minimierung der Verkehrskonflikte im Stadtteil Steeg sind folgende Maßnahmen vorgesehen, die im weiteren Planungsprozess im Detail mit den Verkehrsbehörden abgestimmt werden müssen.

8.3.1 Verkehrsregulierende Maßnahmen im Stadtteil Steeg

Ausweisung einer Tempo-30-Zone

Als bedeutendste geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme wird die Ausweisung einer Tempo-30-Zone erachtet. Anzustreben ist eine solche auf allen Straßen zwischen den Ortseingängen des gesamten Stadtteils (Maximalbereich). Mindestens jedoch sollten der Ortskern und die engsten Stellen in Steeg mit den Straßen Hinterweg, Blücherstraße Hausnr. 163 - 184 und Borbachstraße als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden (Minimalbereich).

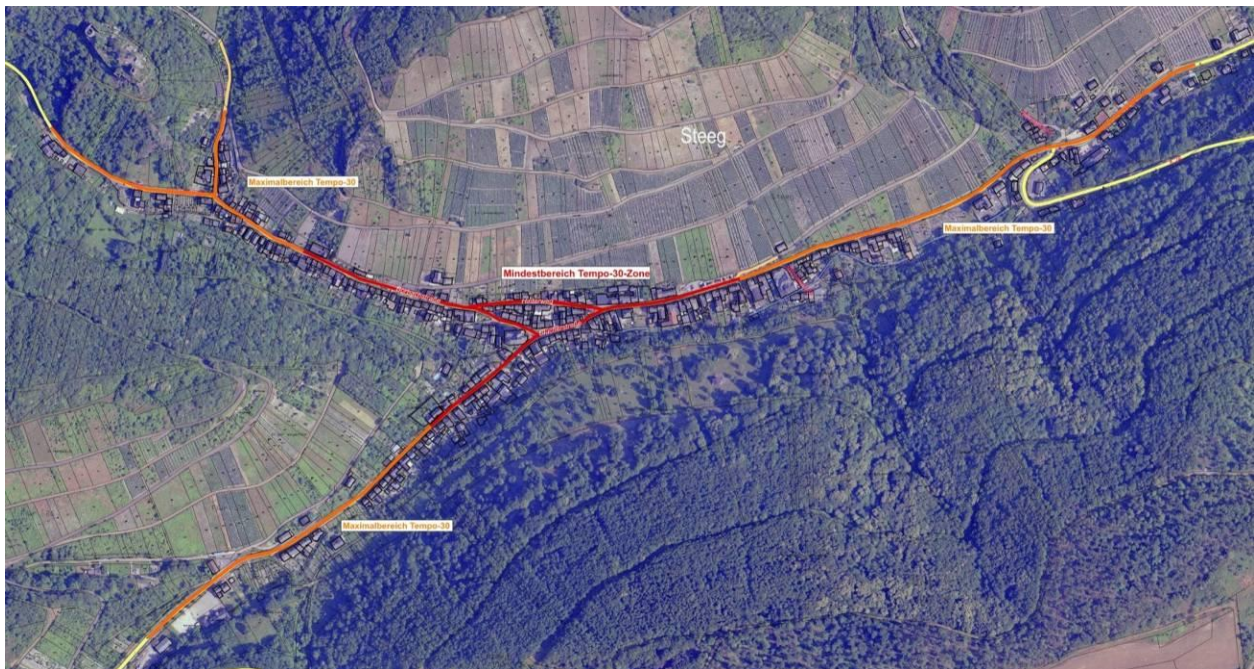


Abbildung 60: Luftbild und Katasterplan mit Darstellung des Maximalbereiches (orange) und des Minimalbereiches (rot) der Tempo-30-Zone

Da eine Geschwindigkeitsregulierung durch die alleinige Ausweisung eines Tempo-Limits mit Hilfe von Beschilderung wenig erfolgversprechend ist, wird vorgeschlagen, weitere unterstützende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorzusehen:

Gestaltung des Ortseingangs (Richt. Rheinböllen)

Im Ortseingangsbereich aus Richtung Rheinböllen kommend fahren die Fahrzeuge mitunter sehr schnell. Daher sollen unter Beachtung der angrenzenden Zufahrten im Bereich des Dorfgemeinschaftshauses/der Turnhalle (Blücherstr. 251) alternierend Fahrbahneinengungen angelegt werden, die sich z.B. in die angrenzenden Grünflächen eingliedern könnten.



Abbildung 61: Luftbild und Katasterplan mit Darstellung einer Fahrbahneinengung

Spielplatzeingang

Im Bereich der Blücherstraße führt der Eingang/Ausgang des Spielplatzes durch einen historischen Steintorbogen unmittelbar auf den Gehweg und darüber hinaus auf die Landesstraße 224. Ein Hinweisschild „Querende Kinder“ ist bereits vorhanden. Zur Entschärfung dieser Gefahrenstelle kann durch Errichtung eines Sperrbügels im Ausgangsbereich unter gleichzeitiger Markierung bzw. baulicher Veränderung im Bereich der Fahrbahn auf diese besondere Situation hingewiesen werden. Eine weitere Alternative bestände darin, im Bereich des nicht mehr vorhandenen Tores einen verkehrssicheren Ausgang zu schaffen.



Abbildung 62: Errichtung eines Sperrbügels am vorhandenen Ein- und Ausgang (Variante 1)



Abbildung 63: Verlagerung des Spielplatzein- und Ausgangs (Variante 2)

Ausweisung von Parkflächen und Sperrzonen

Entlang der Landesstraße befinden sich bereits verschiedene Bereiche, in denen das Parken entweder durch Markierungen (Sperrflächen) oder Beschilderung (Halte- und Parkverbot) geregelt ist. Dies hat zum Ziel, die Sichtverhältnisse in Kurven, an Kuppen sowie an Einmündungen, Ein- und Ausfahrten zu verbessern. Andererseits haben gezielt im Straßenraum angeordnete Stellflächen den positiven

Nebeneffekt, den fließenden Verkehr zu entschleunigen. Folgender Ergänzungsbedarf wird im Stadtteil Steeg gesehen:

- Anlage bzw. Markierung von alternierenden Parkbuchten unter Beachtung der Sichtverhältnisse in der Borbachtalstraße und in weiten Abschnitten der Blücherstraße,
- Anordnung und Markierung von alternierenden Parkflächen entlang der Blücherstraße im Streckenabschnitt zwischen den Gebäuden Blücherstraße 44 bzw. 59 und Blücherstraße 95 bzw. 99 (auch bergseitig Anordnung und Markierung von Parkflächen, unter Beachtung ausreichend dimensionierter Lücken zum Anhalten und Abwarten des Gegenverkehrs), im Übergangsbereich von Steeg zur Kernstadt. (siehe Anlage: Vorschlag zur Parkraumanordnung, Streckenabschnitt Blücherstraße 44/59 bis 95/99, M.: 1:1.000)
- klare Festlegung eines Halteverbots auf der gegenüberliegenden Seite der vorhandenen Senkrechtstellplätze an der Weinbergsmauer in der Blücherstraße,
- Markierung von weiteren Sperrflächen,
- Anordnung und Markierung von Parkplätzen und Parkverboten im Bereich des Ortseingangs Bacharach/Steeg in beiden Richtungen.



Abbildung 64: gezielte Ausweisung von Stellplätzen im Straßenraum durch Markierung



Abbildung 65: gezielte Ausweisung von Stellplätzen und Sperrflächen (Bestand)

8.3.2 Buswendeanlage im Bereich Burg Stahleck

An der Burg Stahleck besteht derzeit keine adäquate Wendemöglichkeit für Reisebusse. Die Busse aus Richtung Steeg kommend halten im Kurvenbereich der Kreisstraße K 24 und lassen die Gäste der Jugendherberge und die Besucher der Burg Stahleck aussteigen. Danach fahren sie weiter in Richtung Neurath und wenden dann kurz vor dem Ortseingang an der Einmündung eines Wirtschaftsweges. Eine provisorische und verkehrstechnisch ungenügende Wendemöglichkeit wurde im Zusammenhang mit dem G9-Gipfel in Bacharach angelegt. Im Bereich der vorhandenen Einmündung wurde eine Möglichkeit zum Wenden für Busse durch mehrmaliges Rückstoßen durch Vergrößerung der befestigten Fläche des Einmündungsbereichs geschaffen.

Von diesem umständlichen und aufwändigen Wendemanöver geht ein erhebliches Konfliktpotenzial für den wendenden Reisebus und den alltäglichen Verkehr in einer leichten Kurve der Kreisstraße aus. Die

bestehende Situation kann nur mit erheblichem technischem Aufwand auf der Talseite der Kreisstraße durch Anlage von Stützmauern und Auffüllen eines steilen Geländes verbessert werden.

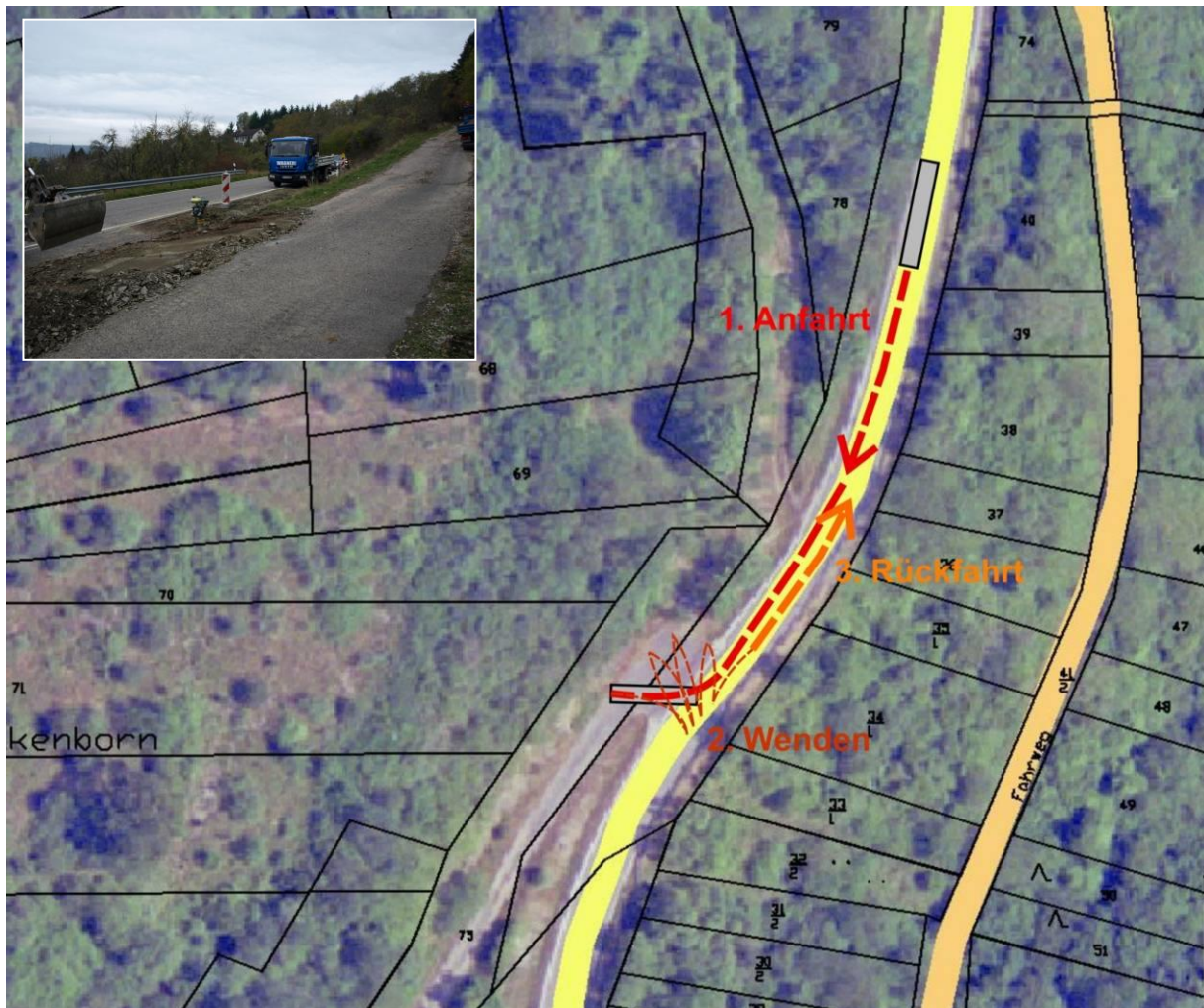


Abbildung 66: Schematische Darstellung und Foto der bestehenden Wendemöglichkeit (Standort 1)

Ein alternativer Standort zum Wenden befindet sich an einem geraden Straßenabschnitt in etwa mittig zwischen der Burg Stahleck und dem Ortseingang Neurath im Bereich der alten Römerstraße. Hier befindet sich eine Geländesituation, die durch einen ebenen Geländeverlauf bis zu einer steil ansteigenden Felswand geprägt ist. Auf der Talseite befindet sich ein leicht abfallendes Gelände, das mit vertretbarem Aufwand aufgefüllt und für eine Wendeanlage ausgebaut werden könnte.

Der Konflikt durch den wendenden Bus und vorbeifahrende Autos wird durch das weniger aufwändige Wendemanöver (jedoch nicht in einem Zuge) reduziert. Die Sichtverhältnisse zwischen zwei Kurvenbereichen, die das Wenden über die Kreisstraße erfordern, sind wie bei dem bestehenden Standort 1 eingeschränkt (Sichtweite jeweils ca. 50 m).

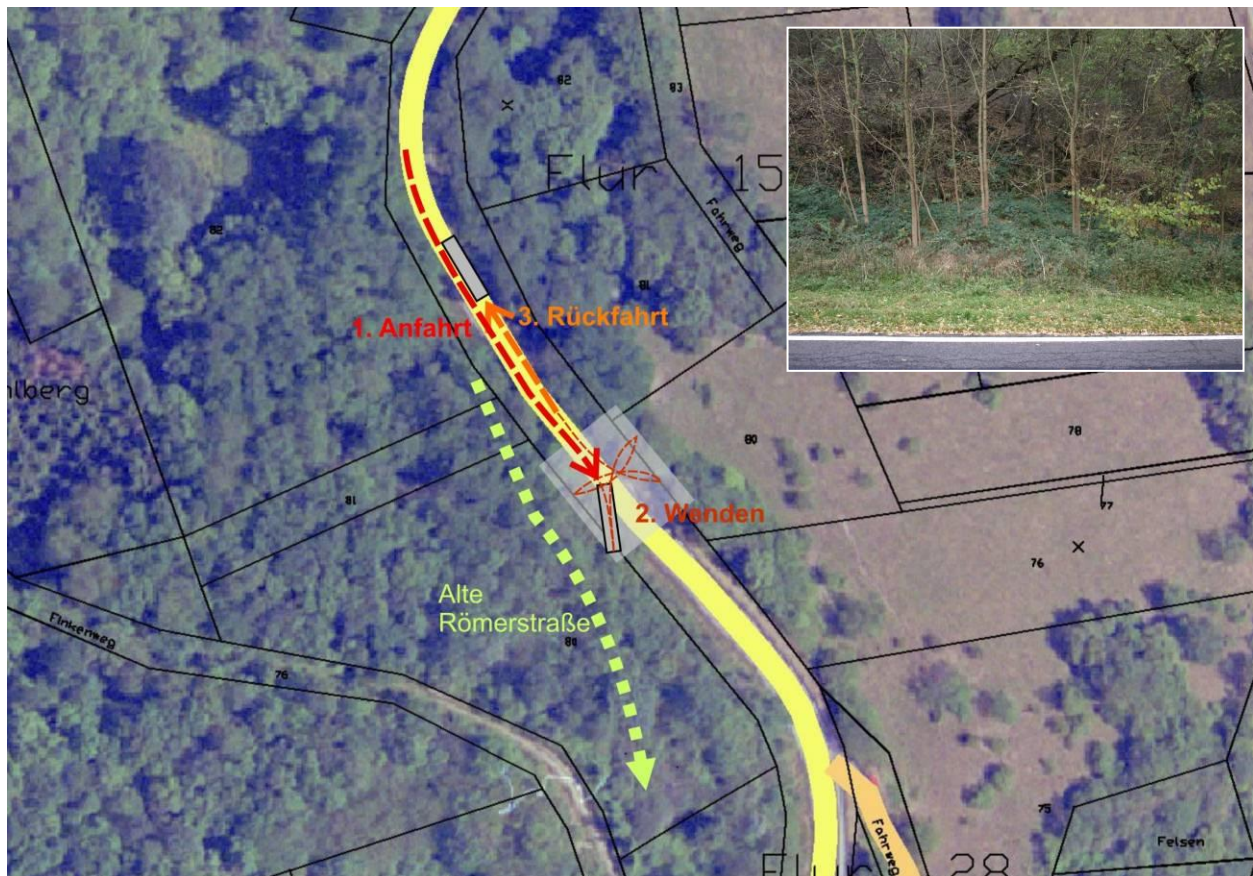


Abbildung 67: Schematische Darstellung und Foto einer alternativer Wendemöglichkeit (Standort 2)

Eine weitere Wendemöglichkeit ließe sich im Eingangsbereich der Burg Stahleck durch Umbau der Treppe und Auffüllung des Geländes sowie das Herstellen einer befahrbaren Fläche vom Parkplatz über die steil geneigte Kreisstraße zu der vergrößerten Wendeanlage hin realisieren. Der Vorteil ist hier, dass das Aussteigen der Reisenden und das Wenden des Busses an einem Standort erfolgt. Des Weiteren sind die Blickbeziehungen für den Busfahrer (berg- und talseitige Sicht) beim Wenden an dieser Stelle am optimalsten.



Abbildung 68: Schematische Darstellung und Foto einer Wendemöglichkeit im Eingangsbereich der Burg Stahleck (Standort 3)

9. Zusammenfassung

Die Erarbeitung eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts für die Stadt Bacharach als konzeptionelle bzw. investitionsvorbereitende Maßnahme ist eine wesentliche Voraussetzung für eine ganzheitliche Stadtentwicklung. Daher hat die Stadt Bacharach eine entsprechende Untersuchung in Auftrag gegeben. Bei der Bearbeitung wurde besonderes Augenmerk auf den fließenden und den ruhenden Individualverkehrs sowie den Fußgängerverkehr gelegt. Hierzu wurden u.a. umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt. Auf der Basis einer gründlichen Analyse der heutigen Verkehrsverhältnisse wurden verschiedene Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Bacharacher Verkehrssystems entwickelt. Die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung sollen im Folgenden kurz dargestellt werden.

Analyse

Die gegenwärtige dichte Verkehrsführung im Mittelrheintal prägt auch die Situation in Bacharach. Beide Uferzonen sind von Straße und Schiene belegt. Der Bahnkörper und die vor die Stadtmauern verlegte Bundesstraße B 9 bewirken eine starke Trennung von Altstadt und Rhein. Im Bereich der Innenstadt stellt sich insbesondere die verkehrliche Situation im Bereich Oberstraße in Bezug auf angemessene Verkehrsabläufe (Fußgängerzone, Einbahnstraßenregelung) problematisch dar.

Bei der Beurteilung der Verkehrsbelastungen ist eine Besonderheit der Verkehrsverhältnisse im Mittelrheintal und somit auch in Bacharach zu beachten. Aufgrund der großen Bedeutung der touristischen Verkehre zeigen sich sehr große Schwankungen der Verkehrsbelastungen im Jahresverlauf. Während die Werktagsverkehre und das Winterhalbjahr kaum problematisch sind, ist die Abwicklung der Sonn- und Feiertagsverkehre im Sommerhalbjahr von besonderer Bedeutung.

Aus diesem Grunde wurde die Verkehrserhebung an einem Tag mit einem hohen zu erwartenden Verkehrsaufkommen durchgeführt. Die Wahl fiel in Absprachen mit der Stadt Bacharach auf den 1. Mai, der zugleich ein Sonntag war. Das sehr gute Wetter an diesem Tag führte zu einer sehr großen Besucherzahl. Um die derzeitige Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr zu erfassen, wurden am Sonntag, dem 01.05.2011 von 09:00 Uhr bis 19:00 Uhr an 6 Knotenpunkten Knotenstromzählungen durchgeführt. Ein Vergleich mit den Ergebnissen der SVZ zeigt, dass die Verkehrsbelastungen am Erhebungstag über den durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen lagen.

Die zwischenzeitlich vorliegenden Ergebnisse der SVZ 2010 zeigen an allen Zählstellen Abnahmen der Verkehrsbelastungen. Auf der BAB A 61 liegen diese zwischen 1 und 5 Prozent, während die DTV- Belastungen der B 9 südlich von Bacharach um 7 Prozent, nördlich sogar um 40 Prozent niedriger liegen als 2005. Aufgrund der schon jetzt rückläufigen Verkehrszahlen und dem zu erwartenden weiteren Bevölkerungsrückgang ist insgesamt davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastungen in Zukunft nicht zunehmen werden. Andererseits zeigen die konstanten Zahlen an Übernachtungsgästen, dass im touristischen Verkehr von einer ungebrochenen Nachfrage gesprochen werden kann. Daher wurde auf eine Prognoseberechnung verzichtet und mit den Zahlen aus der Erhebung weiter gearbeitet.

Der überregionale Straßenverkehr wird heute auf der im Westen Bacharachs verlaufenden Bundesautobahn A 61 abgewickelt. Die mit Abstand am stärksten belastete Straße in Bacharach ist die Bundesstraße B 9. Die Straße ist zwar weitgehend anbaufrei, aufgrund des straßenbegleitenden Parkens auf der Stadtseite und der Parkartigen Gestaltung des Rheinvorgeländes herrscht jedoch der Eindruck einer Ortsdurchfahrt vor. Bei einem Vergleich mit den Einsatzgrenzen nach der RAS 06 dieser Straßentypen zeigt sich, dass die vorhandenen Verkehrsbelastungen in einem absolut verträglichen

Bereich liegen. In Anbetracht des ausreichend vorhandenen Platzes stellt die Höhe der Verkehrsbelastungszahlen an sich in diesem Bereich kein Problem dar.

Sowohl die Straßen in der Kernstadt Bacharachs als auch die Straßen in Steeg zeigen deutlich geringere Verkehrsbelastungen als die Bundesstraße. Die Belastungszahlen an sich sind unproblematisch. Keine der Straßen erreicht annähernd die für Wohnstraßen noch als verträglich angesehenen Grenzwerte.

Probleme treten vielmehr bei Konflikten mit dem Fußgängerverkehr auf. Hier ist die Benutzbarkeit und Sicherheit von Gehwegen wichtig. Diese werden neben der zur Verfügung stehenden Breite insbesondere von der Überquerbarkeit der Straßen bestimmt.

In Bacharach sind dabei zwei grundlegend unterschiedliche Problembereiche zu unterscheiden. So sind an der B 9 im westlichen Bereich der Straße durch das Rheinvorgelände überaus großzügige Fußgängeranlagen vorhanden. Hier ergeben sich die Probleme durch die eingeschränkte Überquerbarkeit der vergleichsweise stark belasteten Bundesstraße. Ein erheblicher Querungsbedarf tritt punktuell an den Stadttoren auf der westlichen Straßenseite und den Zugängen zum Rheinvorgelände auf der östlichen Seite auf. Zusätzlich entstehen durch die Stellplätze entlang der Straße auch zwischen diesen Punkten Querungswünsche.

In der Kernstadt sind dagegen aufgrund der historisch gewachsenen Bebauung die Gehwege sehr schmal oder es ist gar kein Platz für eigenständige Fußgängerverkehrsanlagen. Bei sehr hohen Fußgängerzahlen in der Oberstraße kommt es zu Konflikten mit dem fließenden Verkehr. Dabei ist der enge Straßenquerschnitt Auslöser der Probleme, weniger die Höhe der Verkehrsbelastungen im MIV. Andererseits haben die Untersuchungen ergeben, dass es über weite Teile des Jahres zu keinen nennenswerten Problemen in diesem Bereich kommt.

Wie die Analyse zeigt, ist die Verkehrsbelastung durch die Straßen in Steeg als vergleichsweise gering einzustufen. Konflikte entstehen in erster Linie durch die beengte topographische Situation und die dichte Bebauungsstruktur, die sich durch z.T. sehr schmale oder nicht vorhandene Gehwege, parkende PKW und stellenweise hohe Geschwindigkeiten äußern.

Die Situation des ruhenden Verkehrs in der Kernstadt Bacharach ist derzeit gekennzeichnet durch:

- einen subjektiv wahrgenommenen Mangel an öffentlichem Parkraum in Teilbereichen (insbesondere während „Hoch-Saison“),
- eine unkoordinierte Nutzung des Parkraums,
- eine unzureichende Versorgung mit privaten Stellplätzen,
- ein unzureichendes Parkraummanagement und ein fehlendes Parkleitsystem.

Für den Stadtkernbereich Bacharach sowie für den Bereich der Rheinpromenade wurde die Situation des ruhenden Verkehrs analysiert. Dabei werden die folgenden Arbeitsschritte durchgeführt:

- Analyse des öffentlich zugelassenen Stellplatzangebots hinsichtlich Lage, Art, Anzahl und Bewirtschaftungsform,
- quantitative Aufnahme des privaten Stellplatzangebots
- Überprüfung des Auslastungsgrades zu drei Zeitpunkten (10:00, 16:00, 20:00 Uhr) am Ostersonntag 2012,

- fotografische Überprüfung der Stellplätze an der B 9 am 01.05.2012.

Das derzeitige Parkraumangebot wurde erhoben und tabellarisch und grafisch dargestellt. Im Zuge der Erhebung und Auswertung wurden die Anzahl der öffentlichen Stellplätze und die Art der Bewirtschaftung ebenso wie die privaten Stellplätze und Garagen erfasst. Grundlage zur Ermittlung der qualifizierten Parkraumnachfrage ist das Parkgeschehen im Untersuchungsgebiet. Dabei ist es bedeutsam, wie sich die Parkraumsituation während eines verkehrsträchtigen Tages im touristisch geprägten Bacharach darstellt. In Absprache mit dem Auftraggeber wurde der Ostersonntag 2012 ausgewählt.

Das Parkgeschehen in der Kernstadt Bacharach und an der Rheinpromenade wurde durch stichprobenartige Erfassungen und Bilanzierungen der Parkraumbelastung nach Straßenzügen bzw. Zählbezirken im öffentlichen Straßenraum, zur Darstellung einer realen Parkraumauslastung ermittelt. In diesem Zusammenhang wurde auch die Belegung des Busparkplatzes und des Wohnmobilstellplatzes untersucht.

Daraus folgt, dass bei insgesamt 468 verfügbaren öffentlichen Stellplätzen zu jeder Tageszeit in der Gesamtsumme, bezogen auf den gesamten Kernbereich, ausreichende Stellplatzreserven zur Verfügung stehen. Der höchste Auslastungsgrad war während der Nachmittagszeit mit 57% zu verzeichnen.

In einem weiteren Schritt wurde überprüft, in wieweit sich die Parkraumsituation durch eine Zunahme der Belegung von 30% in den wichtigen Bereichen an der B 9 verschärft. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass selbst bei einer Zunahme des ruhenden Verkehrs um 30% in der Summe das derzeitige Parkraumangebot ausreicht. Die verkehrliche Zustandsanalyse im ruhenden Verkehr lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Generell konnte während des Erhebungszeitraums ein allgemeiner quantitativer Mangel an Stellplätzen nicht ermittelt werden.
- Eine Überlastung des Parkraumangebots zu gewissen Spitzenzeiten (bei besonderen Veranstaltungen) ist hin und wieder zu erwarten. Städtebaulich ist es jedoch nicht vertretbar, für diese wenigen Male Parkraum zur Verfügung zu stellen und somit höherwertige Flächennutzungen zu verhindern.
- Hier und da finden sich für den Nutzer uneindeutige Stellplatzsituationen in Bezug auf eine eindeutige Ausweisung (Markierung) der Stellplätze.

Maßnahmen

Zur Verbesserung der Querbarkeit der B 9 wird vorgeschlagen, die Schutzplanke zu beseitigen um die Querung entlang der Straße an unterschiedlichen Stellen zu ermöglichen. In der Nähe der Stadttore können dann niveaugleich Fußgängerquerungsstellen angelegt werden, die zu einer linienhaften Querungseinrichtung erweitert werden können. Hierdurch wird eine Entflechtung von Fußgänger und Kraftfahrzeugverkehr, insbesondere im Bereich der heutigen Hauptquerungsstelle Münzturn, beigetragen.

Am Marktturm gegenüber dem Schiffsanleger der Köln-Düsseldorfer Schifffahrtsgesellschaft ist dabei die Anlage einer Fußgängerlichtsignalanlage sinnvoll. Hierdurch kann in Zusammenhang mit der LSA an der Zollstraße zum einen eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt werden. Zum anderen ist an einer LSA die sichere Querung von Gruppen, wie sie gerade beim Anlegen von Rheinschiffen regelmäßig auftreten, komfortabel gewährleistet.

Zwischenzeitlich ist in Gesprächen mit dem Straßenbaulastträger eine Variante der Umgestaltung der B 9 mit wenigen punktuellen Querungsstellen erarbeitet worden. Diese sieht auch vor, die Schutzplanke und die Unterführung zu beseitigen und eine Fußgänger-LSA im Bereich des Marktturms zu errichten. Daneben ist vorgesehen, im Bereich des Ehrenmals eine Mitteltrennung anzubieten, da an dieser Stelle der städtebauliche Bezug zwischen den beiden Straßenseiten besonders hoch ist.

Für den Kernstadtbereich wird die Einrichtung einer temporären Fußgängerzone im Bereich der Oberstraße vorgeschlagen. Hierbei geht es im Kern darum, zu den Zeiten, zu denen es zu erheblichen Konflikten zwischen KFZ und Fußgängern kommt, eine Trennung der beiden vorzunehmen. In der übrigen Zeit soll der Verkehr dagegen wie im Bestand abgewickelt werden. Die Regelungen könnten beispielsweise im Sommerhalbjahr an den Sonn- und Feiertagen von 10:00 Uhr bis 22:00 Uhr gelten. Für den an diesen Tagen verkehrenden Schwerverkehr gelten die sich aus der Geometrie des Markt- und Münzturm ergebenden Beschränkungen.

Denkbar ist es, die Oberstraße zwischen Zoll- und Marktstraße zur temporären Fußgängerzone zu machen. Durch die Anlage einer temporären Fußgängerzone in der Marktstraße ergibt sich, vor allem in Zusammenhang mit einer neuen LSA im Bereich des Marktturms, eine fußläufige, oberirdische Verbindung zwischen der Kernstadt und dem Rhein ohne Konflikte mit dem fließenden Verkehr. Die Anbindung an die B 9 erfolgt über den Marktturm und den Münzturm. Schwerverkehr, der entgegen der anzuordnenden Beschränkung dennoch das Steeger Tor befährt, nicht aber über den Münzturm abfließen kann, hat die Möglichkeit, die Stadt über die Koblenzer Straße zu verlassen.

Zur Minimierung der Verkehrskonflikte im Stadtteil Steeg sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen, die im weiteren Planungsprozess im Detail mit den Verkehrsbehörden abgestimmt werden müssen.

Im Bereich des ruhenden Verkehrs wird empfohlen, ein leicht verständliches Parkleit- und Informationssystem zu installieren, um den ruhenden Verkehr städtebaulich verträglich zu steuern. Es gilt generell, Initiativen zur privaten Parkraumschaffung mit innovativen Lösungen zu unterstützen. Im Zuge der Neustrukturierung des öffentlichen Parkraumangebots (u.a. Neugestaltung Rheinufer) sollte vor dem Hintergrund der weiteren Attraktivierung das Stellplatzaufkommen in der Gesamtzahl nicht wesentlich verkleinert werden.

Es ist das Ziel, im Zuge der Neugestaltung des Rheinvorgeländes sämtliche Busparkplätze aus dem Rheinvorgelände zu verlagern. Hier soll lediglich das Ein- und Aussteigen durch eine entsprechende Busvorfahrt realisiert werden. Als Alternativstandort für Busparkplätze wird die Mainzer-Straße in Erwägung gezogen. Hierzu ist ein Knotenpunktumbau (Mainzerstraße L 224/B 9) erforderlich. Die derzeitige Anbindung der L 224 an die B 9 ist aufgrund ihrer Geometrie aus verkehrstechnischer Sicht als unzureichend einzustufen. Eine Abkröpfung der Einmündung führt zu einer wesentlichen Verbesserung des Knotenpunktes bezüglich des Sicherheitsaspektes. Zugleich wird die Möglichkeit geschaffen, die Ausfahrt auch für größere Fahrzeuge nutzbar zu machen.

Erarbeitet: Stadt-Land-plus

Büro für Städtebau und Umweltplanung, Boppard-Buchholz

in Arbeitsgemeinschaft mit

Brilon, Bondzio, Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum

Boppard-Buchholz, Bochum, Januar 2013