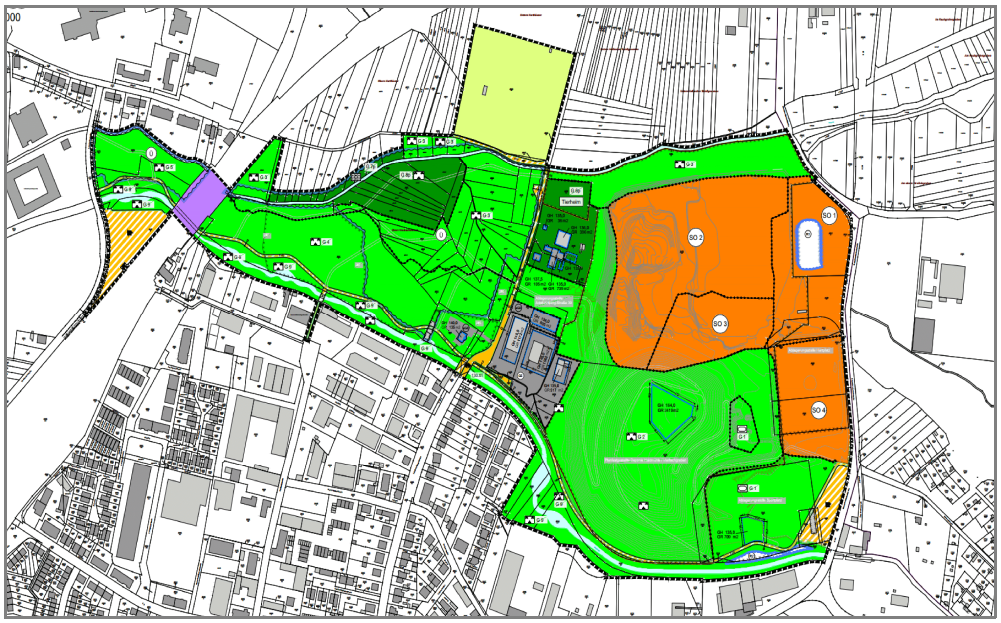
Stadt Neustadt a. d. Weinstraße

Landesgartenschau 2027

Fachbeitrag Verkehr zum Bebauungsplan



Karlsruhe
Oktober 2025

MODUS CONSULT Gericke GmbH & Co. KG

Stadt Neustadt a. d. Weinstraße

Landesgartenschau 2027

Fachbeitrag Verkehr zum Bebauungsplan

Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleiter)

M. Sc. Maximilian Gericke (Bauingenieur)

Verfasser

MODUS CONSULT Gericke GmbH & Co. KG

Pforzheimer Straße 15b
76227 Karlsruhe
0721 / 86009-0

Erstellt im Auftrag der Stadt Neustadt a. d. Weinstraße

im Oktober 2025

Inhalt

1. Aufgabenstellung **5**

2. Bestandsdarstellung **6**
2.1 Straßenverkehr 6
2.2 Fuß- und Radwegenetz 7
2.3 ÖPNV 8

3. Realisierungsphasen **10**
3.1 Veranstaltungszeitraum LGS 2027 10
3.2 Daueranlage nach LGS 2027 25

4. Zusammenfassung **30**

Abbildungen

Abb. 1: Tagesganglinien für zwei typische Veranstaltungstage (12)

Tabellen

Tab. 1: Szenarien mit Nutzungsintensitäten (10)

Tab. 2: Szenarien mit Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad (11)

Tab. 3: Szenarien mit Angabe der Personen im Modal Split (12)

Tab. 4: Nachmittägliche Spitzenstunde in den Szenarien mit Angabe im Modal Split (14)

Pläne

Plan 1 Straßenhierarchieplan – Bestand
Plan 2 Radroutennetz – Bestand
Plan 3 ÖPNV-Liniennetz – Bestand
Plan 4 Straßenhierarchieplan – Veranstaltungszeitraum
Plan 5 ÖPNV-Liniennetz – Veranstaltungszeitraum
Plan 6 Radroutennetz – Veranstaltungszeitraum
Plan 7 Parkplatz- und Verkehrsführungskonzept – Veranstaltungszeitraum
Plan 8 Knotenstromplan und QSV – Veranstaltungszeitraum
Plan 9 Radroutennetz – Daueranlage

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße wird die Landesgartenschau 2027 ausrichten. Dafür wird im Osten des Stadtgebietes, in direktem Anschluss an den Haltepunkt Neustadt-Böbig, auf einem Areal von ca. 25 ha eine Parkanlage geschaffen, die nach der Landesgartenschau weiterhin als Daueranlage zur Verfügung stehen soll.

Für die Veranstaltung und für die danach verbleibende Daueranlage wird ein Bebauungsplan aufgestellt. Der Fachbeitrag Verkehr hat damit die Aufgabe die beiden Intervalle zur Landesgartenschau und für die Daueranlage zu bewerten. Ziel ist es, eine Abschätzung des Verkehrs für den durch die Landesgartenschau 2027 entstehenden Verkehr, die Verteilung dieser Fahrten auf die verschiedenen Verkehrsarten und der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz darzulegen.

Die Verkehrsuntersuchung baut dabei im wesentlichen auf bereits vorliegenden Grundlagen wie Verkehrszählungsdaten und Erfahrungsberichten aus vergangener Gartenschauen wie (bspw. Landau 2015, Eppingen 2022) auf. Es werden Aussagen und Lösungsvorschläge zu den folgenden zentralen Fragestellungen ausgearbeitet:

- Was ist der für die Bewertung maßgebliche Veranstaltungstag? Wie viele Besucher/Angestellte sind an diesem zu erwarten? Wie verteilen sich diese über den Tag und mit welchen Verkehrsmitteln reisen diese an?
- Wie hoch sind Verkehrsaufkommen und Stellplatzbedarf für Pkw und Fahrrad für verschiedene Veranstaltungstage?
- Wie wird der Verkehr zum Landesgartenschaugelände bzw. zu den Parkmöglichkeiten geführt? Wie kommen die Besucher ggf. vom Parkplatz zur Landesgartenschau?
- Welche Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz sind durch die Landesgartenschau zu erwarten? Was kann optimiert werden?
- Wie können der zweite Veranstaltungsort an den Dr.-Welsch-Terrassen und die Innenstadt attraktiv mit dem Hauptgelände verbunden werden?
- Welche Anforderungen an das Verkehrsnetz bestehen für die Daueranlage nach der Landesgartenschau?

2. Bestandsdarstellung

2.1 Straßenverkehr

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße liegt am westlichen Rand des Pfälzerwald, direkt an der BAB 65. In Ost-West-Richtung verlaufen die Bundesstraßen 38 und 39 durch die Ortslage von BAB 65 Richtung Kaiserslautern und binden Neustadt direkt an das überregionale Straßennetz an. Durch den Verlauf nördlich und südlich der Innenstadt erfolgt bereits im Stadtkern eine Routenwahl, sodass im weiteren Verlauf für den überregionalen Verkehr die Nord-Süd-Achsen weniger von Bedeutung sind. Für den örtlichen Verkehr (Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr) sind die Achsen hingegen von großer Bedeutung. Die Autobahn bündelt den am Stadtgebiet vorbei in Nord-Süd-Richtung verlaufenden überregionalen Verkehr. Parallel zu Autobahn und den Pfälzer Bergen verlaufen untergeordnete Landes- und Kreisstraßen, die der Erschließung des Umlandes dienen. Das Veranstaltungsgelände der Landesgartenschau liegt im Osten von Neustadt a. d. Weinstraße zwischen dem Rehbach und dem Speyerbach. Im Norden verläuft die anbaufreie B 38, die den Neustädter Norden mit der BAB 65 verbindet. Die östliche Grenze bildet die K 20 – Branchweilerhofstraße, welche die verkehrliche Erschließung der bisherigen Deponienutzung gewährleistet. Der südlich verlaufende Speyerbach begrenzt das Gelände als natürliche Barriere gegenüber der Siedlungsflächen und kann derzeit vom MIV nur über die Adolf-Kolping-Straße überquert werden. Im Westen schließt das Veranstaltungsgelände am Bahnhalt Neustadt-Böbig, nahtlos an die bestehende Siedlungsstruktur an der Landwehrstraße an.

Plan 1

Das Straßennetz im Umfeld des geplanten Veranstaltungsgeländes wird im Straßenhierarchieplan (Plan 1) entsprechend der Netzfunktion hierarchisch gegliedert. Die Klassifizierung des Straßennetzes im Planungsraum erfolgt auf Grundlage einer integrierten Bewertung aller Daten der Erhebung, der Netzfunktionen und des städtebaulichen Umfelds für die ausgewählten maßgeblichen Straßen. Die Darstellung soll vereinfacht und übersichtlich die jeweilige Funktion der Straße im Bestand zeigen (entspricht nicht der Straßenklassifizierung, berücksichtigt diese aber) und damit die Grundlage für eine spätere Bewertung der Verkehrsbelastungen geben. Unterschieden werden folgende Straßenfunktionen:

- Fernverkehrsstraße / Überregionale Hauptverkehrsstraße (mit überregionaler Verbindungsfunktion).
- Regionale Hauptverkehrsstraße (mit regionaler Verbindungsfunktion)

- Städtische Hauptverkehrsstraße 1. Ordnung / Gemeindeverbindungsstraße (mit überwiegender überörtlicher Verbindungsfunktion und innerörtlicher Bündelungsfunktion).
- Städtische Hauptverkehrsstraße 2. Ordnung (mit überwiegender nahräumiger Verbindungsfunktion und innerörtlicher Bündelungsfunktion).
- Hauptsammelstraße / Gewerbestraße (mit der Funktion, den Quartiersverkehr zu bündeln und auf das übergeordnete Netz zu führen).
- Sammelstraßen (mit Sammelfunktion für Anliegerstraßen in weniger stark belasteten Wohnquartieren).
- Anliegerstraße / Sonstige Straßen (ohne weitere Netzfunktion).

2.1.1 Verkehrsmengen MIV

Zur Bewertung der verkehrlichen Verträglichkeit sind Informationen zu den derzeit vorliegenden Querschnitts- und Knotenstrombelastungen im Planungsraum erforderlich. Hierfür liegen für verschiedene Knotenpunkte im Stadtgebiet von Neustadt a. d. Weinstraße Verkehrszählungsdaten aus dem Jahr 2022 vor. Die Zählungen fanden am 3. und 5. Mai 2022 von 6:30 bis 9:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr statt. Daraus lassen sich die bemessungs- und dimensionierungsrelevanten Spitzenstundenbelastungen vor- und nachmittags getrennt nach Kfz- und Schwerverkehr > 3,5t zul. Gesamtgewicht ableiten. So liegt die Querschnittsbelastung auf der Branchweilerhofstraße südlich der B 38 bei ca. 1.000 Pkw-E/h in vor- und 1.100 Pkw-E/h in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Am sog. “Holzhofkreisel”, der die Branchweilerhofstraße mit der B 38 und der Straße Zum Ordenswald verbindet, liegt die Querschnittsbelastung bei ca. 1.900 Pkw-E/h auf der am stärksten belasteten Zufahrt. Die Hauptverkehrsrichtung verläuft entlang der B 38 mit einem Übergewicht in Richtung Neustadt am Vormittag und ausgeglichenen Belastungen am Nachmittag.

2.2 Fuß- und Radwegenetz

Plan 2

Das Fußwege- und Radroutennetz im Nordosten von Neustadt ist in Plan 2 dargestellt. Das Netz wird dabei in drei Stufen gegliedert, die ähnlich wie beim MIV nach ihrer Netz- bzw. Verbindungsfunktion hierarchisiert werden:

- Regionale Hauptverbindungsrouten, die vor allem gemeindeübergreifende Verbindungen herstellen oder sich durch eine touristische Beschilderung (HBR-Wegweisung) ergeben, das

- Städtische Hauptnetz, das die im Stadtgebiet verlaufenden Hauptrouten unabhängig von der tatsächlichen Führungsform hervorhebt, sowie das
- Städtische Ergänzungsnetz, das alle sonstigen für den Radverkehr nutzbaren Wege umfasst und hauptsächlich Erschließungs- und Sammelfunktionen übernimmt.

Im Norden von Neustadt wird der Fuß- und Radverkehr weitestgehend gemeinsam auf landwirtschaftlichen Wegen oder entlang von Straßen auf kombinierten Geh- und Radwegen im Seitenraum geführt. Dort, wo es aufgrund niedriger Verkehrsstärken im Nebennetz möglich ist, wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt oder durch Schutzstreifen gesichert.

Das Veranstaltungsgelände liegt in einem fuß- und radverkehrstechnisch gut erschlossenem Raum. Am nördlichen Rand verläuft der regionale Palatia-Radweg entlang des “Rehbach” als wichtige Ost-West-Wegweisung, über die auch die Ortslage von Mußbach von der Innenstadt erreicht werden kann. Im weiteren Verlauf werden darüber auch Haßloch, Schifferstadt und Speyer mit Neustadt verbunden. In Richtung Bad Dürkheim verlaufen entlang des geplanten Veranstaltungsgeländes verschiedene touristische Radrouten, die auch bereits eine gute Verbindung zur Innenstadt aufweisen. Zentral im Gelände liegt mit der Adolf-Kolping-Straße das nördliche Ende einer Nord-Süd-Strecke im Osten von Neustadt. Die Radwegeverbindungen in Richtung Innenstadt folgen derzeit dem Palatia-Radweg und verlaufen ab dem westlichen Ende des Veranstaltungsgeländes am Bahnhalt Böbig weitgehend entlang des Speyerbachs oder alternativ durch die Konrad-Adenauer-Straße. Am östlichen Ende des Veranstaltungsgeländes ist entlang der Branchweilerhofstraße kein Radwegeangebot , aber ein “anderer Radweg” im Seitenraum vorhanden, das von den Gewerbegebieten entlang der Straße “Nachtweide” eine Verbindung bis zum Palatia-Radweg im Norden bildet.

2.3 ÖPNV

Plan 3

Die Stadt Neustadt liegt im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) und ist bereits durch den Rheinland-Pfalz-Takt mit einer sehr guten Vernetzung im schienengebundenen ÖPNV ausgestattet. Die für die Veranstaltungsflächen relevanten ÖPNV-Linien sind zusammen mit der jeweiligen Taktung zu besonders wichtigen Zeitbereichen in Plan 3 abgebildet.

Zentrale Anschluss- und Umstiegsstelle des ÖPNV in Neustadt bildet der Hauptbahnhof am südlichen Ende der Innenstadt. Zusätzlich zu den 11 Buslinien, die eine gute Abdeckung innerhalb der Stadt und der Ortsteile gewährleisten, exis-

tiert ein Ruftaxi-Angebot, eine touristische Buslinie sowie ein ergänzendes “On-Demand-System” (MoD), das durch über 270 virtuelle MoDstops im Stadtgebiet auch besonders individuelle Mobilitätsbedarfe bedienen kann. Öffentlich zugänglich sind das Fahrradverleihsystem VRNnextbike und E-Scoter eines privaten Anbietes. Durch das Angebot von Kombitickets für ÖPNV und Veranstaltungen birgt der öffentliche Nahverkehr aus Bus, Bahn und weitere Angebote ein großes Potenzial zur Abwicklung auch großer Besucherströme.

Im Umfeld der Veranstaltungsgelände befindet sich eine Vielzahl von Bushaltestellen, die durch verschiedenen Linien im Stunden- oder Halbstundentakt bedient werden. Am westlichen Ende des Geländes liegt mit dem Bahnhaltepunkt Böbig ein wichtiger Mobilitätsknoten nur 2 Bahnminuten vom Hauptbahnhof entfernt. Hier hält die Buslinie 511 und weitere Mobilitätsangebote wie Carsharing, VRNnextbike, E-Scooter, eine umfangreiche Menge an Fahrradboxen zum leihen ergänzen den Umsteigepunkt zum Mobilitätspunkt. Neben den S-Bahnen S1 und S2 hält auch die RB 45, die jeweils im Stundentakt verkehren. Am südlichen und östlichen Rand der Landesgartenschau verkehrt die Linie 514 vom Hauptbahnhof aus durch die Branchweilerhofstraße zur Haltestelle “Haidmühle” am geplanten Osteinang. Am zweiten Veranstaltungsort, der Dr.-Welsch-Terrassen, verläuft die Linie 512 vom Hauptbahnhof über die Haltestelle “Winzer” bis zum Bahnhof Deidesheim. Durch eine Umsteigsmöglichkeit von der Linie 512 in Linie 511 am Rosengarten besteht bereits eine Vernetzung der Veranstaltungsorte und zur Innenstadt.

3. Realisierungsphasen

Die Ermittlung der Verkehrsnachfrage und Bewertung der Verkehrszustände wird getrennt für den Veranstaltungszeitraum der Landesgartenschau von April bis Oktober 2027 und die nach Abschluss der Gartenschau vorgesehene Daueranlage durchgeführt. Da beide Verkehrsaufkommen, während der Landesgartenschau und die Nutzung der Freizeitanlagen der Daueranlage maßgeblich von Besucherverkehren geprägt sind, wird an Stelle einer Berechnung der zusätzlichen Verkehre nach einem Flächenansatz auf Erfahrungswerte vergangener Gartenschauen der Projektgesellschaft bzw. Verkehrsmengen vergleichbarer Veranstaltungen (bspw. Konzerte, Sportveranstaltungen) zurückgegriffen.

3.1 Veranstaltungszeitraum LGS 2027

3.1.1 Verkehrsaufkommen während der Landesgartenschau

Das Verkehrsaufkommen der Landesgartenschau variiert nach Erfahrungen der Projektgesellschaft sehr stark über den Veranstaltungszeitraum. An Spitzentagen ist allgemein mit bis zu 10.000 Besuchern zu rechnen, während an den meisten Tagen, vor allem unter der Woche, nur von einem deutlich niedrigeren Andrang auszugehen ist. Zur Einordnung der verschiedenen Konstellationen aus Wetter, Ferien- / Wochenend-/ Werktag und besonderem Event-Programm auf dem Veranstaltungsgelände werden fünf typische Szenarien gebildet. Die gebildeten Szenarien sind in der nachfolgenden Tabelle mit den zu erwartenden Besucherzahlen und der zu erwartenden Häufigkeit dargestellt.

Szenario		Besucherzahlen Personen/d	Häufigkeit
1	Spitzentag	10.000	selten
2	Sonn- oder Feiertag (gutes Wetter)	8.000	mehrfach
3	Wochenende	6.000	oft
4	Werktag mit besonderer Veranstaltung	4.500	regelmäßig
5	Werktag	3.000	ständig

Tab. 1: Szenarien mit Nutzungsintensitäten

Zur Auswahl des maßgeblichen Bewertungsszenarios ist neben der Häufigkeit auch der Belastungszustand des sonstigen Verkehrsnetzes zu berücksichtigen. In den Szenarien 1 bis 3 ist davon auszugehen, dass am Wochenende oder Feiertagen nur eine vergleichsweise geringe Grundbelastung im Straßenverkehr herrscht, sodass der zusätzlich entstehende Verkehr der Landesgartenschau ein nicht bereits vom Berufsverkehr belastetes Straßennetz vorfindet. Diese Szenarien sind für die Bewertung der verkehrlichen Verträglichkeit damit nicht als

maßgeblich einzustufen und es verbleiben die Szenarien 4 und 5 für einen Normalwerktag, wenn LGS-Verkehre und der schon bestehende Berufsverkehr in den Spitzenzeiten gleichzeitig auf den Straßen unterwegs sind. Hierbei ist davon auszugehen, dass während des Veranstaltungszeitraums in einer gewissen Regelmäßigkeit auch (Abend-) Veranstaltungen stattfinden, die ein erhöhtes Besucherverkehrsaufkommen mit sich bringen. Da die genaue Anzahl noch nicht feststeht, aber möglichst große Planungsfreiheiten gewährt werden sollen, wird das Szenario 4 als konservative Abschätzung für die Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen der zusätzlich entstehenden Verkehre herangezogen.

Szenario		Pkw	Besetzungs-grad Pkw	ÖPNV	Reisebus	Besetzungs-grad Reisebus	Fahrrad
		Anteil [%]	Pers./Fz.	Anteil [%]	Anteil [%]	Pers./Fz.	Anteil [%]
1	Spitzentag	58	*3*	23	12	*40*	7
2	Feiertag	52	*2,5*	25	15	*40*	8
3	Wochenende	57	*2,5*	25	10	*35*	8
4	Werktag (Veranst.)	47	*2,6*	30	15	*35*	8
5	Werktag	53	*2*	30	5	*35*	12

Tab. 2: Szenarien mit Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad

Bei den verschiedenen Szenarien wird von unterschiedlichen Einzugsradien, Besuchertypen und somit einer differenzierten Verkehrsmittelwahl ausgegangen. Für das ausgewählte, maßgebliche Szenario 4 wird zum derzeitigen Planungsstand aufbauend aus Erfahrungswerten, den Mobilitätszielen der Stadt und unter Berücksichtigung des Verkehrsangebotes während der Landesgartenschau der in Tabelle 2 dargestellte Modal Split als worst-case Annahme im Bezug auf die Menge an Pkw der Dimensionierung zu Grunde gelegt. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Landesgartenschau werden diese Annahmen im weiteren Planungsverlauf noch präzisiert, maßgebliche Abweichungen im Dimensionierungsszenario sind jedoch nicht zu erwarten. In Verbindung mit der besonderen Veranstaltung wird gegenüber anderen Werktagen ohne besondere Events ein erhöhter ÖPNV- und Reisebus-Anteil und reduzierter Pkw-Anteil angenommen.

Unter diesen Annahmen ergibt sich für das Bemessungsszenario (Zeile 4) während des Veranstaltungszeitraumes der Landesgartenschau eine Verkehrsmenge von ca. 810 Pkw, 20 Reisebussen und 360 Fahrrädern, bzw. unter Berücksichtigung dass die Fahrzeuge jeweils an- und abreisen (Ziel- und Quellfahrt), ein Verkehrsaufkommen von 1.600 Pkw-, 40 Reisebus- und 700 Fahrradfahrten. Für alle betrachteten Szenarien werden die Belastungswerte in Tabelle 3 aufgezeigt. Am Spitzentag ist mit den o.g. Annahmen ein Verkehrsaufkommen von fast 4.000 Pkw-, 60 Reisebus- und 1.400 Fahrradfahrten zu erwarten.

Szenario		Pkw-Besucher	Pkw	ÖPNV	Reisebus-Besucher	Reisebusse	Fahrrad
		Personen	Fahrzeuge.	Personen	Personen	Fahrzeuge	Personen
1	Spitzentag	5.800	1.933	2.300	1.200	30	700
2	Feiertag	4.160	1.664	2.000	1.200	30	640
3	Wochenende	3.420	1.368	1.500	600	17	480
4	Werktag (Veranst.)	2.115	813	1.350	675	19	360
5	Werktag	1.590	795	900	150	4	360

Tab. 3: Szenarien mit Angabe der Personen im Modal Split

Die Besuchermengen eines Tages können unter der Annahme einer typischen Verteilung von ankommenden und abreisenden Besucherströmen für die LGS oder besondere Events auf den Tag (Tagesganglinien) für die verschiedenen Szenarien über den Tag verteilt werden. So werden beispielsweise die beiden in Abbildung 1 dargestellten Verläufe des Verkehrsaufkommens der Besucher getrennt nach Ankunft (Zielverkehr in blau) und Abreise (Quellverkehr in gelb) angenommen und der Ermittlung der Bemessungsverkehrsstärke zu Grunde gelegt.

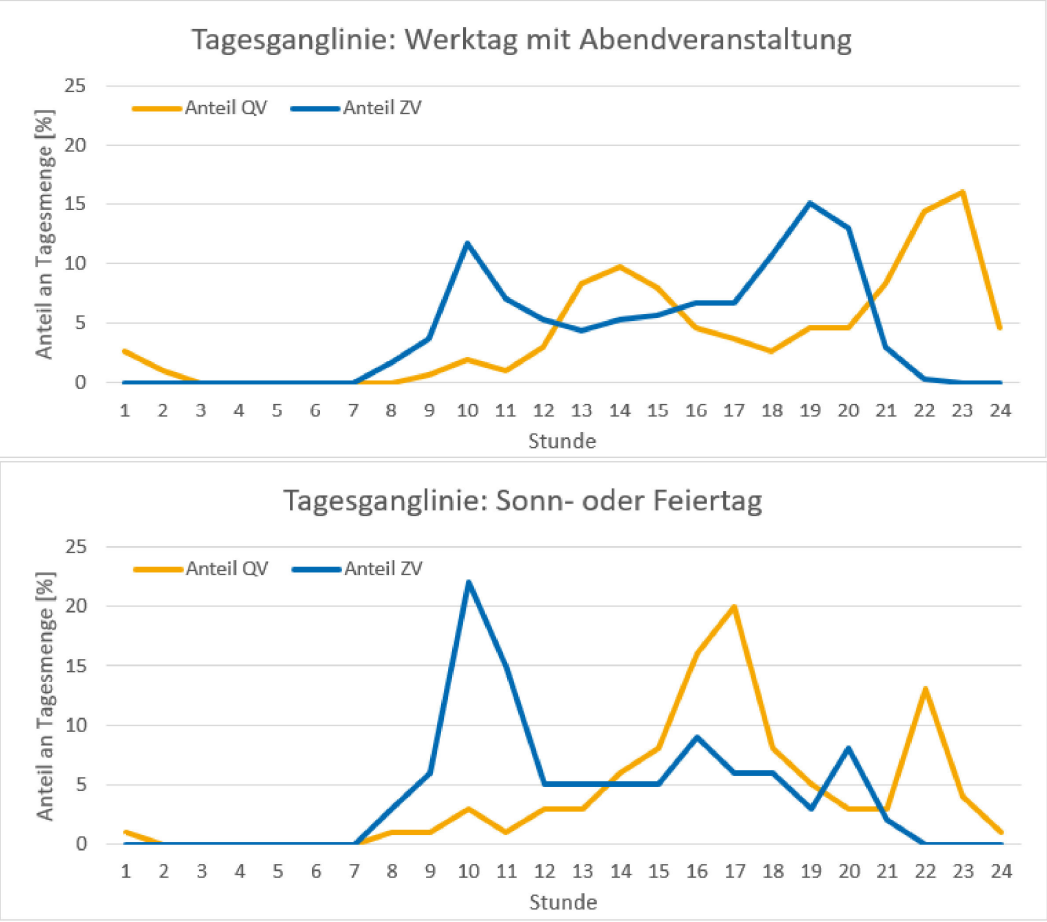


Abb. 1: Tagesganglinien für zwei typische Veranstaltungstage

An einem durchschnittlichen Werktag ist grundsätzlich von einer eher gleichmäßigen Verteilung von An- und Abreisen und teils kurzen Verweildauer (bspw. von Dauerkartenbesitzern) auf dem Gelände auszugehen. Dennoch wird von leichten Besucherspitzen mit Anreise zur Öffnung am Morgen auszugehen sein. Durch eine attraktive Abendveranstaltung entsteht eine zusätzliche Spitze am Nachmittag, wenn die Besucher nach Feierabend zum Gelände anreisen, um dort z.B. vor der Veranstaltung zu Essen und später die Veranstaltung zu besuchen. Der Quellverkehr, also die Abreise der Besucher, folgt der Ankunft aufgrund der geringen Verweildauer bereits mit einer Verzögerung von ca. 3 bis 4 Stunden, was als typische Verweildauer auf dem LGS-Gelände unterstellt wird, und zeigt nach Ende der Abendveranstaltung eine deutliche Spitze auf wenn die verbliebenen Besucher gehen.

Im Gegenteil zum Werktag wird an Spitzentagen, die an Sonn- oder Feiertagen erwartet werden, von stark ausgeprägten An- und Abreisespitzen ausgegangen. Die Anreise beginnt in diesem Fall morgens zur Öffnungszeit gegen 10:00 Uhr und flacht dann deutlich ab. Nachdem die Besucher den Tag auf der LGS verbracht haben, treten diese recht gebündelt die Heimreise zwischen 16:00 und 18:00 an. In Folge des guten Wetters an diesen Tagen wird gegen Abend eine verstärkte Nutzung des gastronomischen Angebotes erwartet sodass auch bis Ende des Einlasses noch weitere Besucher aus dem Umland auf das Gelände kommen, um den Abend dort zu verbringen. Diese regelmäßigeren Besucher verlassen das Gelände schon nach einer vergleichsweise kurzen Verweildauer von 2 bis 4 Stunden, wie am Werktag.

Aus den Tagesganglinien lässt sich die nachmittägliche Spitzenstunde der Landesgartenschau aus Überlagerung des Quell- (QV) und Zielverkehrs (ZV) berechnen. Da je nach Szenario verschiedene Tagesganglinien verwendet werden, liegt auch die Spitzenstunde der LGS-Verkehre nicht immer zur gleichen Zeit. Die Uhrzeit, für die das maximale Verkehrsaufkommen aus Summe von Quell- und Zielverkehr erwartet wird, ist in jeder Zeile mit angegeben. Für die verschiedenen Szenarien werden unterschiedliche Besuchertypen und Einzugsradien unterstellt, sodass an Werktagen die Besucher aus kürzeren Entfernungen (vermehrt mit dem Rad ggü. dem Pkw) anreisen während an Spitzentagen ein sehr großes Einzugsgebiet angesetzt wird.

Die in diesem Zusammenhang entstehenden Verkehrsmengen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

	Szenario	Pkw QV Fz.	Pkw ZV Fz.	ÖPNV QV Pers.	ÖPNV ZV Pers.	Reisebus QV Fahrzeuge	Reisebus ZV Fahrzeuge	Fahrrad QV Fahrzeuge	Fahrrad ZV Fahrzeuge
1	Spitzentag Sa / So (17-18 Uhr)	387	116	460	138	6	2	140	42
2	Feiertag (17 - 18 Uhr)	333	100	400	120	6	2	128	38
3	Wochenende (16 - 17 Uhr)	246	109	270	120	3	1	86	38
4	Werktag (Veranst.) (18 - 19 Uhr)	41	122	68	203	1	3	18	54
5	Werktag (16 - 17 Uhr)	87	72	99	81	0	0	40	32

Tab. 4: Nachmittägliche Spitzenstunde in den Szenarien mit Angabe im Modal Split

Die in Tabelle 4 dargestellten Verkehrsmengen zeigen auf, dass die nachmittägliche Spitzenstunde des Gesamtverkehrsaufkommens je nach gewähltem Szenario zwischen 16:00 und 19:00 Uhr liegen kann. Eine weitere Unterscheidung der Tagesganglinien für jedes Verkehrsmittel wird dabei nicht vorgenommen.

Besonders an Tagen mit Abendveranstaltungen liegen die Spitzenstunden im Zusammenhang mit der LGS etwas später, während sie an Werktagen früher liegen. Darüber hinaus ist erkennbar, dass nachmittags die Abreise von der Gartenschau in der Regel überwiegt. Besonders größere Besuchergruppen, die mit Reisebussen unterwegs sind, werden am Nachmittag eher Abreisen. Beim Pkw-Verkehr hingegen ist an Werktagen mit Abendgestaltung sogar ein Übergewicht der Anreise am Nachmittag möglich. Die Pkw-Verkehrsmengen der stärker belasteten Richtung (Quell- oder Zielverkehr) liegen zwischen 90 und knapp 400 Fahrzeugen, wobei sich durch die Berechnung am maßgeblichen Werktag 41 Quellfahrten und 122 Zielfahrten ergeben.

Zur Einschätzung der Verkehrsströme und der Routen im nahegelegenen Verkehrsnetz werden Annahmen zu Einzugsradien getroffen, die beschreiben aus welcher Entfernung, mit welchem Verkehrsmittel und mit welcher Häufigkeit die Besucher in den verschiedenen Szenarien anreisen. So ist beispielsweise an Spitzentagen oder Wochenenden eher davon auszugehen, dass weitere Wege in Kauf genommen werden als an durchschnittlichen Werktagen. Zur Bildung der Einzugsradien werden vier Besucherklassen gebildet, die im Mobilitätskonzept der Landesgartenschau in ihrer Wirkung über den derzeitigen Planungsstand hinaus weiter präzisiert werden.

a) Der Dauerkartenbereich, deckt einen Bereich ab in dem Besucher eine Anreise von bis zu 30 Minuten haben und somit potenziell regelmäßig mit einer Dauerkarte die Gartenschau besuchen können. Hier stehen Rad- und ÖPNV als

genutzte Verkehrsmittel im Vordergrund, doch auch Pkw werden genutzt wenn die Landesgartenschau als Zwischenstop auf dem Rückweg besucht wird.

b) Der Kombiticket-Bereich, der einen größeren Bereich mit einer Anreise von bis zu einer Stunde, insbesondere mit dem Zug, abdeckt. Ziel ist es hier durch Kombination von LGS- und ÖPNV-Ticket eine möglichst hohe Nutzung des ÖPNV statt eine Anreise mit dem Pkw zu erreichen.

c) Sonstige Besucher, die aus noch weiteren Entfernungen anreisen und bei denen der Pkw aufgrund der weiten Fahrt fast nicht zu ersetzen ist.

d) Feriengäste der Region, die die LGS vom Wohnmobilstellplatz oder der Ferienwohnung aus wenige Male mit dem Fahrrad besuchen.

Die Analyse der Einzugsradien in den verschiedenen Szenarien aus anderen Gartenschauen zeigt auf, dass das Besucheraufkommen an Werktagen deutlich von Besuchern aus dem Dauerkartenbereich, also aus Neustadt und dem näheren Umfeld, geprägt wird. Die Verkehrswege in diesem Szenario werden sich somit auf alle in der nahen Umgebung befindlichen Verkehrsangebote verteilen und große Anteile der Besucher werden mit dem Fahrrad unterwegs sein. Das Besucheraufkommen insgesamt an diesen Tagen ist im Vergleich zu den Wochenenden und Spitzentagen allerdings etwas geringer.

Durch das Anziehen von Besuchern aus dem Umland oder großräumigen Entfernungen kann an Spitzentagen hingegen eine Konzentration der Verkehre auf den schienengebundenen ÖPNV (Haltepunkt Böbig) durch das Kombiticket erreicht werden. Die mit dem MIV-Besucherströme werden hingegen vorrangig über die Autobahn A 65 mit Zufahrt über dies Bundesstraßen B 38 und B 39 erfolgen.

3.1.2 Straßenverkehr

Plan 4

Aufgrund der hohen Besuchermengen im Umfeld des Haupteingangs im Westen ist während der Durchführung der Landesgartenschau geplant, die Landwehrstraße für den motorisierten Individualverkehr im Bereich des Haupteingangs West der LGS zu sperren. Das geänderte Netzangebot ist in Plan 4 abgebildet.

Die Erreichbarkeit der Grundstücke und Parkplätze soll an durchschnittlichen Tagen gewährleistet sein, sie kann an Spitzentagen oder an Wochenenden aber durch mobile Beschilderungen oder Personal zur Einweisung auch weiter eingeschränkt werden, um ein Fehlverhalten ortsfremder Verkehrsteilnehmer zu unterbinden. Für Busse und den Radverkehr bleibt die Landwehrstraße als Hauptzufahrtsstraße der LGS von der Robert-Stolz-Straße von Norden und der Branchweilerhofstraße im Süden frei befahrbar.

Die Erreichbarkeit des Tierheims an der Adolf-Kolping-Straße wird durch das Gartenschaugelände beeinträchtigt. Es ist vorgesehen, die Erreichbarkeit über gesonderte Zugangsregelungen zu ermöglichen, die vor Ort durch Personal der Gartenschau kontrolliert werden.

Weitere Veränderungen im Straßennetz werden sich durch zwei Straßenbaumaßnahmen des Landesbetriebs Mobilität ergeben. Geplant ist eine Ertüchtigung am Kreisverkehr B 39 / Louis-Escande-Straße, so dass die heute dort zu beobachtenden Rückstaueffekte nicht mehr vorliegen werden. Für den Kreisverkehr der B 38 mit der Branchweilerhofstraße (“Holzhofkreisel”) ist derzeit ein vor Beginn der Gartenschau durchzuführender Teilausbau mit Bypass von der Branchweilerhofstraße in Richtung B 38 (A 65) geplant. Damit wird der Quellverkehr aus dem Gartenschaubereich ungestört abfließen können.

Ob und in welchem Umfang Einschränkungen wie bspw. Anwohnerparkregelungen im nahegelegenen Straßennetz zum Schutz der Anwohner ergriffen werden, wird im Mobilitätskonzept ausgearbeitet.

■ Verkehrsmengen

Die Berechnungen des Verkehrsaufkommens (vgl. Kapitel 3.1.1) gehen für Personen in Pkw davon aus, dass am maßgeblichen Werktag mit besonderer Veranstaltung rund 2.100 Besucher mit dem Pkw an- und abreisen werden. An Spitzentagen bis zu 5.800. Der Besetzungsgrad im Pkw hängt vom jeweils betrachteten Szenario und der damit verbundenen Weite der Anreise ab, sodass das zusätzliche Verkehrsaufkommen am maßgeblichen Werktag mit Abendveranstaltung bei rund 800 Pkw und an Spitzentagen zum Gartenschaugelände bei rund 1.950 Pkw liegt.

In Verbindung mit den zur Verfügung stehenden Parkplätzen wird sich das zusätzliche Verkehrsaufkommen vor allem auf die Branchweilerhofstraße im Osten des Geländes konzentrieren, über die der Veranstaltungsparkplatz am Umspannwerk direkt von der Autobahn erreicht werden kann. Die Zufahrt soll dabei vorrangig über die B 38 im Norden von der A 65 erfolgen. An Wochenenden oder besonderen Spitzentagen wird sich ein Teil des zusätzlichen Verkehrs auch zu den Überlaufparkplätzen am Weinstraßenzentrum orientieren. Direkt am Eingang Ost ist lediglich ein Parkplatz für Mitarbeiter, Veranstalter und die Abwicklung der Reisebusse bzw. des Shuttle-Services vorgesehen.

Eine genauere Verteilung der Verkehrsmengen mit Darstellung der Hauptzufahrtsrouten erfolgt in Kapitel 3.1.5.

3.1.3 Rad- und Fußverkehr

Da während des Veranstaltungszeitraumes einige Abschnitte der öffentlich genutzten Fuß- und Radwege auf dem Veranstaltungsgelände liegen, und deren Nutzung damit für den Zeitraum nicht möglich ist, sind die auf den betroffenen Abschnitten verlaufenden Routen kleinräumig umzuleiten.

Plan 5 Die im Bestand nördlich über das Gelände verlaufenden regionalen touristischen Radrouten (Palatia-Radweg und Reben-und-Rüben-Runde) können während der LGS nicht mehr genutzt werden und sollen, wie in Plan 5 dargestellt, nördlich bzw. südlich umgeleitet werden. Die nördliche Umleitung der Reben-und-Rüben-Route erfolgt über den Harthäuserweg bis zur Bahnanlage, entlang dieser nach Norden bis zum signalisierten Bahnübergang und dann parallel zur B 38 bis zum parallel zur Straße “Zum Ordenswald” verlaufenden Radweg, über den dann die Verbindung nach Süden zur Branchweilerhofstraße wieder besteht. Der Palatina-Radweg wird südlich von der Konrad-Adenauer-Straße über die Branchweilerhofstraße nach Osten und über die Verbindung Am Rothenbusch an den bestehenden R58 anschließend umgeleitet.

Die Verbindung über die Adolf-Kolping-Straße nach Norden wird während der Veranstaltung ebenfalls nicht befahrbar sein. Das Tierheim wird über einen Ordnerdienst zwar kontrolliert erreichbar sein, aber die Durchfahrtsbeziehung wird über die Branchweilerhofstraße östlich am Gelände vorbei geführt.

Auf der südlichen Seite des LGS-Geländes ist eine barrierefreie Führung im Mischverkehr über die Branchweilerhofstraße bis zur Martin-Luther-Straße vorgesehen, sodass eine direkte Erreichbarkeit des Bahnhalts Neustadt-Böbig als Abstecher ab dem IBAG-Tunnel aufrechterhalten bleibt. So kann der Radverkehr während des Veranstaltungszeitraums kleinräumig um das LGS-Gelände herumgeleitet werden.

Zur Verbindung der Standorte wird eine Rundfahrt vorgeschlagen, die beginnend am Bahnhalt Böbig entweder zu den Dr.-Welsch-Terrassen oder in Richtung Innenstadt verläuft und somit alle drei Standorte miteinander verbindet. Die Route ist im Plan 5 rot gestrichelt dargestellt und verläuft vom Bahnhalt Böbig aus über die Landwehr, Robert-Stolz- und Villenstraße zum Sulzwiesenweg, an dessen Ende die Dr.-Welsch-Terrassen liegen. In Richtung Innenstadt wird ebenfalls die in diesem Zeitraum verkehrsberuhigte Landwehrstraße bis zur Branchweilerhofstraße und im weiteren Verlauf die Konrad-Adenauer-Straße empfohlen. Eine Verwendung des heute bevorzugt genutzten Fuß- und Radweges entlang des Speyerbachs wird an stark besuchten Tagen aufgrund des hohen zu erwar-

tenden Fußgängeraufkommens nicht empfohlen, sodass dieser bei Bedarf für den Radverkehr gesperrt werden kann.

■ Verkehrsmengen

Die Berechnungen des Verkehrsaufkommens gehen für Besucher, die mit dem Fahrrad an- und abreisen davon aus, dass am maßgeblichen Werktag mit besonderer Veranstaltung rund 360 Besucher zu erwarten sind, an Wochenenden mit gutem Wetter rund 640. Für die Aufteilung der Besucher auf die beiden Eingänge wird angenommen, dass rund 40% der Gäste über Wege anreisen werden, die zum Eingang Ost führen. Auf der Westseite kommen ca. 30% der Besucher an. Die übrigen 30 % betreffen Gäste aus Neustadt selbst, die nicht über die ausgewiesenen Routen anreisen sondern über das ihnen bekannte städtische Netz. Für diese Anwohner wird aufgrund der Lage der LGS am östlichen Rand von Neustadt davon ausgegangen, dass sich ca. 2/3 zum Haupteingang West und 1/3 zum Eingang Ost orientieren, womit sich unter Summierung aller Ströme zum jeweils naheliegendsten Eingang insgesamt etwa eine 50 / 50 Verteilung auf die beiden Eingänge zu erwarten ist.

Dies ergibt für ein durchschnittliches Wochenende rund 320 Besucher im Westen und rund 320 Besucher im Osten. Nimmt man eine 2-fache Belegung eines Fahrradstellplatzes an, ergibt sich somit für beide Eingänge ein Bedarf von 160 Stellplätzen. Bei einer 3-fachen Belegung würde sich der Bedarf auf 110 Stellplätze reduzieren. Für Spitzentage, an denen bei gutem Wetter sehr viele Besucher mit dem Rad anreisen können allerdings trotz eines hohen Umschlages von 3 Nutzungen am Tag bis zu 870 Stellplätze insgesamt erforderlich werden, sodass auch für Radfahrer ein Überlaufparkplatz oder tageweise ausweisbare Flächen im Umfeld der Eingänge vorgesehen werden sollten. An Spitzentagen könnte bspw. ein Teil des Pkw-Parkplatzes am Eingang Ost für Fahrräder als zusätzliche Abstellfläche vorgehalten werden.

3.1.4 ÖPNV

Plan 6

Der ÖPNV spielt während des Veranstaltungszeitraumes sowohl für die Anreise aus Nah und Fern als auch für die Verbindung der Standorte vom Hauptgelände der LGS zu den Dr.-Welsch-Terrassen und zur Innenstadt eine wichtige Rolle. Am Haupteingang der LGS ist mit dem Bahnhalt Neustadt-Böbig bereits eine gute Verbindung zum Bahnhof Neustadt als Mobilitätsknoten für Bus (Linie 511) und Bahn (S1, S2, RB45) vorhanden. Während dem Veranstaltungszeitraum ist zur weiteren Verbesserung des Angebotes aus den Richtungen Bad Dürkheim und

Ludwigshafen zudem geplant bei weiteren Regionalbahnen, die derzeit nicht in Böbig halten, einen zusätzlichen Zwischenhalt anzubieten.

In Richtung Landau und Karlsruhe enden die meisten Verbindungen wie der beispielhaft dargestellte RE 6 jedoch am Hauptbahnhof, sodass hier, während der ohnehin stattfindenden Haltedauer am Bahnhof, für die Dauer der Veranstaltung die zeitweise Verlängerung einzelner Linien bis nach Böbig empfohlen wird. So können erforderliche Umstiege und damit verbundene Wartezeiten am Hauptbahnhof vermieden werden.

Am östlichen Eingang der LGS ist mit der Haltestelle “Haidmühle” bereits eine Bushaltestelle vorhanden, die über den regulären Linienverlauf der Linie 514 auch eine Erreichbarkeit vom Hauptbahnhof und von Mußbach aus sicherstellt. Ergänzen kommt die neue Haltestelle “Sportzentrum” hinzu, die ebenfalls genutzt werden kann.

Durch die Haltestelle “Winzer” sind die Dr.-Welsch-Terrassen bereits grundsätzlich mit dem Bus erreichbar. Die Haltestelle liegt zu Fuß etwa 200m von dem Veranstaltungsgelände entfernt, kann aber über die Eckstraße in einem verkehrlich nur von Anwohnerverkehr geprägtem Straßenraum erreicht werden. Das Erreichen der Haltestelle erfordert allerdings einen Umstieg an der Haltestelle “Robert-Stolz-Straße” von der Linie 511 in die Linie 512.

Zum Herstellen einer weiteren direkten Verbindung zwischen Innenstadt, Dr.-Welsch-Terrassen und den Überlaufparkplätzen am Umspannwerk / Weinstraßenzentrum ist zudem die Einrichtung einer Shuttle-Verbindung vorgesehen. Nach derzeitigem Planungsstand soll diese zwischen dem Hauptparkplatz am Umspannwerk, wie in Plan 6 dargestellt, zum Osteingang der LGS und dann weiter in Richtung Dr.-Welsch-Terrassen / Eingang West / Innenstadt verlaufen. Der genaue Verlauf und die Taktung an den verschiedenen Tagen sind im Mobilitätskonzept weiter zu präzisieren.

■ Verkehrsmengen

Die Berechnungen des Verkehrsaufkommens gehen für Fahrgäste mit dem ÖPNV davon aus, dass am maßgeblichen Werktag mit besonderer Veranstaltung rund 1.350 Besucher mit dem ÖPNV an- und abreisen werden. An Spitzentagen bis zu 2.300. Die Aufteilung auf die Verkehrsträger Bus- und Bahn hängt vom jeweils betrachteten Szenario und der damit verbundenen Weite der Anreise ab. Da der Bahnhalt Böbig am Eingang West liegt ist auch davon auszugehen, dass Anreisende mit der Bahn fast ausschließlich diesen Zugang zur LGS nutzen werden. Der östliche Zugang spielt beim ÖPNV demnach nur eine Rolle für den Busverkehr aus der nahen Umgebung, und damit einer untergeordnete Verkehrsmenge. Zur

Bewertung der Kapazitäten im ÖPNV kann aus der Berechnung der nachmittäglichen Spitzenstunde entnommen werden, dass am Spitzentag 460 Personen im ÖPNV in einer Stunde abreisen möchten (270-400 an anderen Wochenendtagen) und rund 70 bis 100 Personen an Werktagen. Hinzu kommen noch Radfahrer die für den Rückweg die Bahn in Anspruch nehmen, deren Menge jedoch schwer abzuschätzen ist. In Bezug auf die Kapazitäten im Zugverkehr ist die prognostizierte Verkehrsmenge als grundsätzlich aufnehmbar einzuordnen.

3.1.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Die Berechnung der erforderlichen Stellplatzkapazitäten wird für alle erstellten Szenarien durchgeführt. Grundlage bildet die Berechnung des Verkehrsaufkommens während der Landesgartenschau und die dabei berechnete Fahrzeugmenge im Pkw- und Reisebusverkehr. Für den Spitzentag, an dem ca. 10.000 Besucher erwartet werden, ergibt sich unter den obigen Annahmen beispielsweise ein Verkehrsaufkommen von ca. 1.950 Pkw und 30 Reisebussen. Am Werktag mit besonderer Veranstaltung werden rund 800 Pkw und 19 Reisebusse prognostiziert, die das Gartenschaugelände anfahren.

Damit aus der Verkehrsnachfrage ein Stellplatzbedarf abgeleitet werden kann, wird aus Erfahrungswerten der Verweildauer und der Annahmen zur Tagesganglinie für Pkw ein Umschlag von 1,3 und für Reisebusse ein Umschlag von 1,1 angesetzt. Das bedeutet, dass jeder Stellplatz durch früher gehende bzw. später kommende Gäste im Schnitt 1,3 bzw. 1,1 mal pro Tag genutzt werden kann. So ergibt sich am Spitzentag ein Stellplatzbedarf von rd. 1.500 Pkw- und 30 Reisebusstellplätzen bzw. am Werktag mit besonderer Veranstaltung 615 Pkw- und 17 Reisebusplätze.

Plan 7

Am Veranstaltungsparkplatz beim Umspannwerk werden die Stellplätze für Pkw und Reisebusse in ausreichender Anzahl zur Verfügung gestellt. An Spitzentagen sind darüber hinaus zusätzliche Überlaufparkplätze erforderlich. Dies Parkmöglichkeiten befinden sich, wie in Plan 7 dargestellt, im Süden von Neustadt am Weinstraßenzentrum und sind über den Shuttle Service mit dem Veranstaltungsgelände verbunden. Der Parkplatz “Am Umspannwerk” umfasst bereits bis zu 1.200 Pkw-Stellplätze und sollte für den Regelbetrieb ausreichen. An einzelnen Spitzentagen (Sonn- und Feiertags) kann ggf. auch das nahegelegene Weinstraßenzentrum als Abstellfläche genutzt werden.

Damit eine Abschätzung der Leistungsfähigkeit im Straßennetz vorgenommen werden kann, wird für die Anfahrt zu den Parkplätzen ein Konzept unterlegt, wie eine Positivbeschilderung zu den Parkplätzen konzipiert werden kann. Für die Besucher aus dem Raum nördlich von Neustadt wird, wie in Plan 7 dargestellt,

die Anfahrt über die A 65 bzw. von Westen kommend die B 38 zum Parkplatz am Umspannwerk beschildert.

Das Konzept geht für die hochbelasteten Tage davon aus, dass für den Fall, wenn ein Parkplatz gefüllt ist, die Besucher einfach weiter geleitet werden können, ohne Wendemanöver oder Umwege in Kauf nehmen zu müssen, sodass vom Veranstaltungsparkplatz über die Branchweilerhofstraße direkt zu den westlich liegenden Überlaufparkplätzen gefahren werden kann. Der Parksuchverkehr wird mit diesem Konzept minimiert. Die Weiterleitungen sollen entlang der dargestellten Nebenrouten verlaufen, sodass der Besuchervekehr bestmöglich auf anbaufreien Straßen und außerhalb von Wohngebieten geführt werden kann. Damit die naheliegenden Wohnquartiere nicht von Besuchern der LGS als Parkplätze genutzt werden, wird dort ein temporäres Schutzkonzept ausgearbeitet.

Am zweiten Veranstaltungsort, den Dr.-Welsch-Terrassen, sind keine eigenen Parkplätze vorgesehen und Parken für Fremde im Umfeld über ein Schutzkonzept ausgeschlossen. Die Anbindung soll vom Bahnhalt Böbig vor allem über den ÖPNV in Form von Bussen der Linien 511 / 512, einen Shuttle Service oder mit dem Fahrrad stattfinden, sodass auch keine Stellplätze aktiv angeboten werden. Die Fläche des derzeit vorhandenen Parkplatzes an der Eckstraße wird zur Abwicklung des ÖPNV und Radverkehrs benötigt und soll daher nur eingeschränkt und vorrangig einer Nutzung durch Anwohner und Gewerbetreibenden vorbehalten sein und parkende Pkw von Besuchern der LGS ausschließen.

3.1.6 Leistungsfähigkeitsbewertung

Plan 8

Maßgebliches Kriterium der Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen bildet die Leistungsfähigkeitsbewertung der kritischen Knotenpunkte, die durch den zusätzlichen Verkehr in Folge der LGS eine Mehrbelastung erfahren. Die Bewertung erfolgt für das Dimensionierungsszenario 4, den Werktag mit besonderer Abendveranstaltung. Das Szenario tritt zum einen häufig ein und liegt zum anderen an Werktagen, sodass das Straßennetz auch eine bemessungsrelevante Verkehrsbelastung aufweist. Zu den Belastungsszenarien 1 bis 3 sind am Wochenende oder Spitzentagen, die erfahrungsgemäß auch auf Sonn- oder Feiertagen fallen, deutlich niedrigere Verkehrsmengen zu erwarten, sodass diese trotz höherer Besucherzahlen als am Werktag nicht für die Bewertung relevant sind.

Die Bemessung der Leistungsfähigkeit erfolgt für die bereits im Bestand kritisch zu bewertenden Knotenpunkte, die durch die Verkehrsführung der LGS eine zusätzliche Verkehrsbelastung abwickeln müssen. Entsprechend des Verkehrsführungskonzepts betrifft dies maßgeblich den “Holzhofkreisel” an der Kreuzung

B 39 / Branchweilerhofstraße / Zum Ordenswald. Für die Bewertung wird der vom LBM Speyer bis zur Veranstaltung geplante Bypass von der Branchweilerhofstraße zur B 39 in Richtung Autobahn bereits berücksichtigt. Ergänzend wird für die Zufahrt des Mitarbeiterparkplatzes ein Vorschlag zur Dimensionierung der Parkplatzzufahrt untersucht.

Plan 8

Zur Ermittlung der in Plan 8 dokumentierten Bemessungsverkehrsstärke in den verkehrlichen Spitzenstunden vormittags (7:30-8:30 Uhr) und nachmittags (16:15-17:15 Uhr) wird für den Werktag mit besonderer Veranstaltung und nach der Annahme zur Tagesganglinie für den Besucher- und Beschäftigtenverkehr der Landesgartenschau ermittelt. Aus dieser kann der Quell- und Zielverkehr abgeleitet und auf die Verkehrsbelastungen aus der vorliegenden Zählung knotenstromfein aufgeschlagen werden. Aus der Tagesganglinie lässt sich eine zusätzliche Verkehrsmenge von 74 Pkw/h (70 Ziel-, 4 Quellfahrten) am Vormittag und 127 Pkw/h (69 Ziel-, 58 Quellfahrten) bzw. 6 Lkw/h (4 Ziel-, 2 Quellfahrten) am Nachmittag ableiten. Im Plan sind die Verkehrsmengen umgerechnet auf Pkw-Einheiten dargestellt, wobei die Schwerverkehrsmengen bei der Umrechnung in die dargestellten Pkw-Einheiten mit Faktor 2 berücksichtigt werden.

Unter der dargelegten Verkehrsverteilung ergeben sich die in Plan 8 dargestellten Verkehrsmengen. Am Nachmittag wird eine geringfügige Umorientierung von Fahrten von der Autobahn kommend unterstellt, da davon auszugehen ist, dass auch einige der Besucher an einem Werktag noch zum Abendprogramm der LGS fahren, statt direkt nach Hause.

Unter Verwendung der dargestellten Verkehrsbelastungen in der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunde und den realistisch bis 2027 fertiggestellten Ausbauplänen am “Holzhofkreisel” ergeben sich die rechts im Plan dargestellten Leistungsfähigkeiten für den Kreisverkehr und die Parkplatzzufahrt. Der Kreisverkehr ist trotz des Bypasses weiterhin überlastet, sodass der Verkehr von der LGS zwar abfließen kann, die Zufahrt von der Autobahn aber erheblich beeinträchtigt ist – wie es im Bestand bereits zu beobachten ist und durch das zusätzliche Aufkommen von rund 50 Fahrzeugen auch nicht wesentlich beaufschlagt wird.

Die Parkplatzzufahrt ist als Vorfahrtsknoten ohne Aufstellstreifen im Zuge der Branchweilerhofstraße untersucht und mit der Qualitätsstufe “**B**” oder “**C**” als leistungsfähig bewertet.

Die Ausbaunotwendigkeit am betrachteten Kreisverkehr mit der B 38 ist dem Baulastträger bereits bekannt und es besteht eine über den Bypass hinausgehende langfristige Ausbauabsicht, die den Dauerbetrieb nach der Landesgarten-

schau perspektivisch sichern wird. Der Ausbau ist jedoch nicht bis zur Landesgartenschau 2027 umsetzbar, sodass für den Veranstaltungszeitraum noch mit den Einschränkungen zu rechnen ist.

Optionale Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrsleistungsfähigkeit am Kreisverkehr, die vor allem dem Gesamtverkehr dienen werden und nicht durch den Verkehrs der Landesgartenschau hervorgerufen werden, dass bspw. die bereits am Kreisverkehr installierte Dosierungsanlage reaktiviert werden oder die nördliche und südliche Zufahrt in den Kreisverkehr gänzlich gesperrt werden könnten. Dabei bleibt die Ausfahrt von der Branchweilerhofstraße zur Autobahn über den Bypass bestehen. Beide Varianten können eine ausreichende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs von "**D**" erreichen, erzeugen allerdings unterschiedlich starke Verlagerungseffekte auf Alternativrouten, die gesondert zu bewerten sind.

3.1.7 Anbindung weiterer Standorte

Während der Landesgartenschau sollen neben der Hauptveranstaltungsfläche am Bahnhalt Böbig auch die Innenstadt von Neustadt und das zweite Veranstaltungsgelände an den Dr.-Welsch-Terrassen für die Besucher der LGS gut erreichbar sein. Da insbesondere an den Terrassen keine Stellplätze vorhanden sind, und zusätzlicher Pkw-Verkehr in den engen Straßenräumen außerdem nicht erwünscht ist, sollen andere Verkehrsmittel für die Anbindung verwendet werden.

Vom Haupteingang der LGS am Bahnhalt Böbig gibt es bereits im Bestand die Möglichkeit, mit einem Umstieg und mit den Linien 512 und 511 bis zur Haltestelle "Winzer" in der Nähe der Dr.-Welsch-Terrassen zu fahren. In Richtung Innenstadt verläuft die beste Verbindung mit einer der in Plan 6 dargestellten Bahnverbindungen und einem kurzen Fußweg vom Hauptbahnhof oder von der Haltestelle Winzer zum Hauptbahnhof bzw. der Innenstadt mir der Linie 512.

Ergänzend soll der ÖPNV durch einen Shuttleservice zum Transport der Besucher unterstützt werden. Ein möglicher Linienverlauf ist im ÖPNV-Liniennetz in Plan 6 bereits dargestellt. Auf dieser Route kann mit geringen Umwegen eine Verbindung der Parkplätze im Süden, der Veranstaltungsflächen und der Innenstadt für ein entsprechendes Sonderfahrzeug hergestellt werden.

Im Radverkehr stehen verschiedene Routen zwischen den drei Standorten zur Verfügung. Die Innenstadt und der Haupteingang der LGS verbindet bereits der ausgeschilderte Palatia-Radweg durch die Konrad-Adenauer-Straße. Folgt man dem beschilderten Radwegenetz weiter, erreicht man nach der Innenstadt über die Klausengasse – Lindenstraße – Sauterstraße und den Burgweg auch bequem

die Dr.-Welsch-Terrassen. Eine direktere Radwegeverbindung zwischen den beiden Veranstaltungsorten der LGS kann, wie in Plan 5 abgebildet, auch über den Sulzwiesenweg und die Robert-Stolz-Straße angedacht werden. Diese Route verläuft zwar flacher durchs Gelände, beinhaltet dafür allerdings auch Streckenabschnitte im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die direkteste verbindung für den Radverkehr erfolgt vom Haupteingang der LGS über die Landwehr-, Robert-Stolz- und Haardter Straße bis zu den Radabstellanlagen auf dem gesperrten Parkplatz Eckstraße. Die Streckenführung erfolg vorrangig über Mischverkehr bei Tempo 30 und weist eine stetige Steigung auf.

3.2 Daueranlage nach LGS 2027

Der Zustand der Daueranlage beschreibt den Zustand, der nach dem Ende der Landesgartenschau im Herbst 2027 auf der Bebauungsplanfläche vorgesehen ist. Die geplanten Nutzungen umfassen neben ausgeprägten Grün- und Waldflächen und dem Erhalt der neu hergestellten Wegeverbindungen vor allem die Spiel-, Sport- und Freizeitanlagen im östlichen Teil des Gebietes sowie eine Campinganlage für Zelte und Wohnmobile im Nordosten.

3.2.1 Straßenverkehr

Das Straßennetz im Nutzungszeitraum der Daueranlage entspricht dem Straßenhierarchieplan des Ausgangszustandes, das im Plan 1 dargestellt ist, ergänzt um den Ausbau am Kreisverkehr mit der B 38 / Branchweilerhofstraße (“Holzhofkreisel”).

Die verkehrserzeugenden Nutzungen auf der Veranstaltungsfläche umfassen neben dem Zeltplatz auch die Sport- und Freizeitanlagen, die im Süden des Gebietes verbleiben. Das Verkehrsaufkommen dieser Anlagen wird demnach von Besuchern geprägt, die Spielplätze und Sportanlagen nutzen oder Übernachtungsgäste auf dem Zeltplatz sind. Der mit den Nutzungen verbundene Schwerverkehr beschränkt sich demnach auf den Zeltplatz.

■ Sport- und Freizeitanlagen

Schulische Nutzung

Die Ermittlung der entstehenden Verkehrsmengen erfolgt auf Basis einer konservativen Abschätzung der Nutzung der Sportplätze im Verlauf eines Werktages durch größere Gruppen wie Schulen oder Vereine in mehreren, über den Tag verteilten Zeitintervallen. So kann beispielsweise für eine schulische Nutzung davon ausgegangen werden, dass in bis zu 3 Doppelstunden jeweils bis zu drei Klassen gleichzeitig auf den verschiedenen Plätzen aktiv sind. Bei einer Klassengröße von 30 Kindern zzgl. einem Lehrer ergeben sich knapp 280 Besucher pro Tag, die aufgrund der Lage des Schulzentrums in Böbig mehrheitlich zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sein werden. Sollten 80 % der Schüler in den oberen Klassen mit dem Auto anreisen, kann unter Annahme eines Besetzungsgrads von 3,5 Personen je Pkw mit rund 21 Pkw bzw. 42 Pkw-Fahrten je Doppelstunde gerechnet werden. So ergeben sich am Tag rund 126 Pkw-Fahrten aus der schulischen Nutzung am Vormittag.

Vereinssport

Für eine vereinssportliche Nutzung in den Nachmittags- oder Abendstunden sind im Gegensatz zur schulischen Nutzung am Vormittag auch Wege mit dem Pkw oder ÖPNV zu erwarten. Als Annahme wird hierfür davon ausgegangen, dass zwei Jugend- und ein Erwachsenentraining auf den Sportplätzen stattfinden. Jugendtrainings weisen durch Hol- und Bringverkehre der Eltern potenziell deutlich höhere Verkehrsmengen auf, als bei Erwachsenengruppen bei denen die Sportler selbst fahren. Bei einer durchschnittlichen Mannschaftsgröße von 20 Personen zzgl. 1 bis 2 Trainern ergeben sich somit über die drei geplanten Sportplätze weitere 180 Personen. Unterstellt man dabei, dass ein Drittel der Jugendlichen einzeln mit dem Pkw gebracht und abgeholt wird und auch etwa 70 % der Erwachsenengruppen und Trainern einzeln mit dem Pkw kommen ergeben sich somit rd. 200 Pkw-Fahrten.

Spielplätze

Für die Spielplätze lässt sich aus den “Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen” (FGSV, 2006) ein Flächenansatz zwischen 5 und 15 Besuchern je 100 m² ableiten. Bei einer Spielplatzfläche von ca. 1.500 m² ergeben sich so weitere 225 Besucher, die mit einem Pkw-Anteil von ca. 50 % und einem Besetzungsgrad von 2,2 zusätzliche 51 Pkw bzw 102 Pkw-Fahrten verursachen.

Landschaftspark als Naherholungsfläche

Auch die nach der Landesgartenschau verbleibende Grünfläche hat als Naherholungsfläche das Potenzial Verkehr zu erzeugen. Es ist jedoch von einer erheblichen Reduktion im Vergleich zu den Besucherzahlen des Veranstaltungszeitraumes auszugehen, bei der an einem Werktag etwa 3.000 Besucher erwartet werden. Als konservative Annahme wird von ca. 10 % dieser Zahl – ca. 300 Besucher pro Tag – ausgegangen, die als Anwohner von Neustadt mehrheitlich zu Fuß der mit dem Rad anreisen. Der Pkw-Anteil wird auf ca. 30 % mit einem Besetzungsgrad von 2,2 geschätzt. Somit ergeben sich aus der Naherholungsfläche zusätzlich 41 Pkw bzw. 82 Pkw-Fahrten. Diese verteilen sich wiederum hälftig auf die beiden Parkplätze der Sportanlagen im Osten und am Bahnhalt Böbig im Westen.

Insgesamt ergeben sich für die Spiel-, Sport- und Freizeitanlagen unter diesen Annahmen knapp 510 Pkw-Fahrten (255 Fahrzeuge) pro Tag, die sich aufgrund der unterschiedlichen Nutzer über den Tag verteilen. In Folge des zeitlichen Versatzes der Nutzungen und der begrenzten Aufenthaltsdauer, ergibt sich für die Bewertung des Parkplatzes ein vergleichsweise hoher Umschlag. So findet die schulische Nutzung ausschließlich am Vormittag statt und benötigt rund 20 bis

30 Stellplätze. Die ebenfalls zeitlich gut zuordenbare Nutzung durch Sportvereine am Abend ist davon gänzlich trennbar. Sie benötigt unter den o.g. Annahmen durch Holen und Bringen der Jugendgruppen nur bis zu 45 Stellplätze während der Erwachsenengruppe am Abend. Eine Überschneidung mit den Besuchern des Parks oder der Spielplätze ist in beiden Bereichen zwar möglich, der vorgesehene Parkplatz bietet mit rund 60 Stellplätzen jedoch in beiden Zeitbereichen noch etwas Puffer. In den Spitzenzeiten der Spielplatz- und Parknutzung (Stellplatzbedarf insgesamt rd. 70 Pkw pro Tag) am Nachmittag ist nur von einer geringen Überschneidung auszugehen, zumal für die Besucher der Parkanlage auch der Parkplatz am Bahnhalt Böbig zur Verfügung steht.

Somit kann der geplante Parkplatz an den Sportanlagen mit ca. 60 Pkw-Stellplätzen die konservativ abgeschätzten Verkehrsmengen voraussichtlich aufnehmen.

■ Campinganlage

Für den Zeltplatz liegen in den gängigen Regelwerken keine gesicherten Verkehrserzeugungsraten vor, sodass das Verkehrsaufkommen basierend auf typischen Planungen und konservativen Annahmen abgeschätzt wird.

Eine Campinganlage, wie sie auf der vorliegenden Fläche möglich wäre, weist häufig verschiedene Unterbringungen in befestigten Gebäuden, Zeltflächen und Stellplätze für Wohnmobile aus, die sich wie folgt gliedern:

- 80x Zeltplatz
- 60x Wohnmobilstellplatz
- 90x Ferienwohnungen verschiedener Größen

Somit ergeben sich insgesamt ca. 230 Übernachtungsmöglichkeiten, die unter Berücksichtigung dass Wohnmobile und ggf. Pkw auf der Zeltfläche abgestellt werden können etwa 100 zusätzliche Stellplätze benötigen.

Für die Campinganlage wird an einem Bemessungswerktag eine Auslastung von rund 80 % und ein Mittelwert von 2,5 Gästen pro Übernachtungsmöglichkeit angenommen. Somit ergeben sich für die weiteren Berechnungen etwa 460Personen auf der Fläche.

Da sich An- und Abreise auf Campinganlagen üblicherweise auf die Wochenenden konzentrieren ist am Werktag nur von wenigen solcher Fahrten sondern eher von regulären Tagesausflügen oder Wegen zum Einkaufen auszugehen. Als mittlere Aufenthaltsdauer werden in der Hauptsaison etwa 3-4 Nächte angenommen. Zu Beachten ist allerdings, dass in der Regel nur ein Fahrzeug pro Über-

nachtungsmöglichkeit vorhanden ist und somit diese 230 Plätze bzw. 160 belegten Plätze die Rechengrundlage im Kfz-Verkehr bilden.

Als worst-case Annahme kann unterstellt werden, dass alle Gäste täglich das Gelände mit dem eigenen Kfz verlassen (bspw. Abreise, Einkauf oder Tagesausflug) und auch wieder kommen. Somit können potenziell rund 320 Kfz-Fahrten am Tag entstehen. Da viele Wohnmobile über 3,5 Tonnen wiegen wird für diese Stellplätze ein Schwerverkehrsanteil von 50 % angenommen. Allerdings ist bei diesen größeren Fahrzeugen auch davon auszugehen, dass eigene Fahrräder oder sogar Krafträder mitgeführt werden und das große Wohnmobil selbst für kleinere Fahrten wie zum Einkaufen eher stehen bleibt. Insgesamt wird für den Werktag ein Schwerverkehrsanteil von ca. 5 % angenommen, woraus sich 16 SV-Fahrten am Tag berechnen lassen.

Zu den Fahrten der Gäste kommen die betrieblichen Fahrten durch Angestellte und den Wirtschaftsverkehr. Da hier noch keine genauen Angaben vorliegen wird für die Verwaltung, Reinigung und Instandhaltung der flächenbasierte Ansatz nach den FGSV-Hinweisen für Hotels mit Konferenzbreich angewendet. Dieser beläuft sich unter einer geschätzten Gebäudefläche von ca. 50 m² pro Ferienwohnung zu 0,7 Beschäftigten je 100 m² auf bis zu 32 Beschäftigten, wovon ein Großteil als Teilzeitkräfte angestellt ist. Unterstellt man eine Wegehäufigkeit von 2 (An- und Abreise), einen Pkw-Anteil von 70 % und einen Besetzungsgrad von 1,1 ergeben sich so weitere 40 Kfz-Fahrten am Tag. Der Schwerverkehr wird durch eine Belieferung auf 2 Lkw bzw. 4 SV-Fahrten am Tag geschätzt. Somit ergeben sich auf der Campinganlage nach konservativer Abschätzung insgesamt rund **360 Kfz**- und **20 SV- Fahrten am Tag**, die alle über die Hauptzufahrt im Osten auf die Branchweilerhofstraße fahren.

Die Verteilung auf die Spitzenstunden erfolgt ebenfalls anhand von Erfahrungswerten als konservative Abschätzung. In den werktäglichen Spitzenstunden, die morgens zwischen 7:30 und 8:30 bzw. nachmittags zwischen 16:15 und 17:15 liegen, ist nur von geringen Kfz-Wegen auf der Campinganlage auszugehen. In der morgendlichen Spitzenstunde werden kaum Pkw- Wege von Gästen erwartet, da Tagesausflüge meist erst später starten. Für den Quellverkehr werden somit in der morgendlichen Spitzenstunde etwa 5 % der Tagesmenge – für den Zielverkehr etwa 3 % sowie die Ankunft der Beschäftigten – angenommen, was rund **9 Quell- und 20 Zielfahrten** bedeutet. Am Nachmittag ist in der Spitzenstunde sowohl von heimkehrenden als auch von wegfahrenden Gästen und Personal auszugehen. Die Anteile der Tagesmenge belaufen sich zu 9 % des Quell- und 21 % des Zielverkehrs, was **17 Quell- bzw. 40 Zielfahrten** entspricht.

Zur Bewertung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Anschlussknoten ist die Daueranlage somit nicht maßgeblich, da während der Landesgartenschau bereits größere Verkehrsmengen in den Spitzenzeiten zu erwarten sind und für diese schon eine hinreichende Leistungsfähigkeit der Zufahrtsknoten nachgewiesen werden konnte.

3.2.2 ÖPNV

Das für den Zeitraum der LGS veränderte ÖPNV-Angebot wird nach deren Ende wieder auf den Ausgangszustand aus Plan 3 zurückversetzt. Damit bestehen weiterhin auf beiden Seiten der Anlage direkte Anschlüsse an das ÖPNV-Netz des städtischen Busverkehrs. Besonders die östliche Haltestelle “Haidmühle”, die unter der Woche von 7:00 bis 23:00 Uhr im 30-Minuten-Takt, danach noch vereinzelt, durch die Linie 514 bedient wird, trägt wesentlich zur Erschließung der Sport- und Campinganlagen mit dem ÖPNV bei. Bis zum Eintritt in die Daueranlage wird zudem eine weitere Haltestelle auf Höhe der Einmündung “Im Rothenbusch” das ÖPNV-Angebot im Bereich der Sportanlage verbessern. Die Anbindung der Naherholungsfläche erfolgt zusätzlich über den Bahnhalt Böbig, der neben den S-Bahnen auch durch die Buslinie 511 zwischen 7:00 und 20:00 Uhr im Stundentakt bedient wird.

Die zusätzliche Menge an Personen, die mit dem ÖPNV zur Daueranlage anreisen, lässt sich aus der o.g. Verkehrserzeugung mit einem Anteil von 10 - 15 %, je nach Nutzergruppe, zu rund 100 Personen am Tag ableiten.

3.2.3 Fuß- und Radverkehr

Plan 9

Die während des Veranstaltungszeitraumes auf dem Gelände liegenden und deswegen gesperrten Fuß- und Radwege können nach dem Ende der LGS wieder durch die Öffentlichkeit genutzt werden. Insbesondere die regionalen Radwege werden wieder auf ihre ursprüngliche Führung im Norden des Veranstaltungsgeländes zurückverlegt. Zusätzlich zu den vorher bestehenden Wegen kommt der neu hergestellte Fuß- und Radweg im Süden des Geländes hinzu, der eine attraktive Verbindung zwischen den Sportanlagen und dem Bahnhalt Böbig herstellt.

Aufgrund der verbleibenden Daueranlagen wird eine deutlich höhere Attraktivität als im Bestand vorliegen, die zu einer Steigerung der heute zu beobachtenden Fußgänger- und Radverkehrsmengen führen wird. Aus der oben dargestellten Verkehrserzeugung lassen sich im Tagesverlauf rund 313 Fahrradfahrer und 50 Fußgänger zusätzlich für die Daueranlage ableiten, deren Ziele im wesentlichen im Bereich der Sportanlagen liegen.

4. Zusammenfassung

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße wird die Landesgartenschau 2027 ausrichten. Dafür wird im Osten des Stadtgebietes, in direktem Anschluss an den Haltepunkt Neustadt-Böbig, auf einem Areal von ca. 25 ha eine Parkanlage geschaffen, die nach der Landesgartenschau weiterhin als Daueranlage zur Verfügung stehen soll.

Für die Veranstaltung und für die danach verbleibende Daueranlage wird ein Bebauungsplan aufgestellt. Der Fachbeitrag Verkehr hat damit die Aufgabe die beiden Intervalle zur Landesgartenschau und für die Daueranlage zu bewerten. Ziel ist es, eine Abschätzung des Verkehrs für den durch die Landesgartenschau 2027 entstehenden Verkehr, die Verteilung dieser Fahrten auf die verschiedenen Verkehrsarten und der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz darzulegen.

Im Rahmen der Bestandsanalyse kann festgestellt werden, dass das Veranstaltungsgelände mit Haupteingang am Bahnhalt Neustadt-Böbig bereits gut in das ÖPNV-Angebot integriert ist. Auch die Fuß- und Radwegeinfrastruktur weisen durch die Nähe zur Bebauung eine ausreichende Wegedichte auf, die das Anreisen zum Gelände ermöglichen. Im motorisierten Individualverkehr liegen hingegen Mängel vor, da an einigen Knotenpunkten im Umfeld, insbesondere dem sog. “Holzhofkreisel” zwischen dem Autobahnzubringer B 38 und der Branchweilerhofstraße, Leistungsfähigkeitsengpässe bekannt sind. Diese können bis zum Beginn der Veranstaltung nur teilweise durch einen Bypass in Richtung A 65 beseitigt werden, sodass weiterhin Einschränkungen für die Anreise auftreten können.

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen wird basierend auf Erfahrungswerten der Projektgesellschaft hinsichtlich der Besuchermengen für 5 typische Tage ermittelt. Der Modal Split aller Besucherwege wird ebenfalls aus Erfahrungswerten aus anderen Gartenschauen abgeleitet und an die örtlichen Gegebenheiten angepasst. Aus dem Besucheraufkommen, dem Modal Split, der Annahme zur Reiseweite und den Annahmen zum Stellplatzumschlag lässt sich der Stellplatzbedarf für Pkw und Reisebusse an den typischen Tagen ableiten.

Als für die Bewertung maßgeblich zeigt sich der Werktag mit besonderer Abendveranstaltung, da hier die höchste Hintergrundbelastung im Straßennetz mit einem erhöhten Besucheraufkommen zusammenfällt. Mit Hilfe typischer Tagesganglinien kann die aus der Verkehrserzeugung resultierende MIV-Menge über den Tag verteilt und die Spitzenstundebelastung abgeleitet werden. Für die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde wird eine Leistungsfähigkeitsbewertung nach

dem HBS 2015 durchgeführt, die aufzeigt, dass durch die bis zum Veranstaltungszeitraum realisierbaren Ausbaumaßnahmen keine ausreichende Leistungsfähigkeit am sog. “Holzhofkreisel” erreicht werden können, die Leistungsfähigkeit statt dessen aber mit temporären Maßnahmen für die Dauer der Landesgartenschau hergestellt werden kann. Im ÖPNV ist bereits eine gute Erreichbarkeit gegeben, diese kann allerdings durch einige aufgezeigt Maßnahmen wie die Verlängerung von einzelnen Bahnen zum Bahnhalt Böbig oder der Verlängerung der Buslinie 511 bis zur Haltestelle Winzer weiter verbessert werden. Das Angebot kann zudem durch die Einrichtung eines Shuttle-Services zwischen den Standorten Überlaufparkplatz – Veranstaltungsgelände – Dr.-Welsch-Terrassen – Innenstadt weiter verbessert werden.

Nach Abschluss der Landesgartenschau im Herbst 2027 geht die Fläche in die Daueranlage über. Diese besteht im wesentlichen aus Grün-, Sport- und Freizeitflächen sowie einer Campinganlage, weist gegenüber dem Veranstaltungszeitraum aber ein niedrigeres Verkehrsaufkommen auf. Die dadurch entstehenden - Anschlussknoten an die Branchweilerhofstraße bleiben in Folge der niedrigeren Verkehrsmengen auch in dieser Nutzungsphase leistungsfähig.

Zusammenfassend kann unter den dokumentierten Annahmen ein weitgehend reibungsloser Ablauf des Verkehrsgeschehens während der Landesgartenschau erreicht werden. Die Leistungsfähigkeitsengpässe im umliegenden Straßennetz können mit temporären Maßnahmen hinreichend hergestellt werden und im Umweltverbund sind ausreichende Kapazitäten zur Aufnahme der Besucher vorhanden. Die auf die Veranstaltung folgende Daueranlage zeigt sich im Gegensatz verkehrlich unkritisch und kann unter den prognostizieren Verkehrsmengen verträglich für das Umfeld bewertet werden.