

12. Sitzung des Bau- und Planungsausschusses (gemeinsame Sitzung mit dem Verkehrsausschuss) der Stadt Speyer am 30.08.2016
Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 1

**Gegenstand: Verkehrskonzept Hirschgraben und Umbau Einmündung
Hirschgraben/Bahnhofstraße
Vorlage: 1941/2016**

Die Vorlage ist dieser Teilniederschrift beigelegt.

Oberbürgermeister Eger begrüßt Herrn Kipshoven und Herrn Loaiza vom Büro Modus Consult sowie Frau Prahlow vom Büro PGV Alrutz. Herr Kipshoven stellt das Verkehrskonzept Hirschgraben vor. Anschließend besteht die Möglichkeit zur Aussprache.

Herr Czerny möchte im Hirschgraben keinen Ausbau und keine Schutzstreifen, da dort ohnehin Tempo 30 angeordnet werden sollte. Er spricht sich gegen die Verkehrsinsel aus, da er befürchtet, dass sie von den aus südlicher Richtung kommenden Autofahrern im Gegenverkehr umfahren wird. Er möchte zwei Querungen, eine nördlich und eine südlich, eingeplant haben. Die Ampelanlage in St. Guido-Straße hält er für unnötig. Die Radschutzstreifen in der Bahnhofstraße findet er gut. An der Kreuzung am St. Guido-Stifts-Platz möchte er an allen Ästen Fahrradtaschen eingerichtet haben, wie bereits in Richtung Norden vorgesehen. In der Wormser Landstraße, aus Richtung Norden kommend, glaubt er, dass der Platz für 2 Fahrspuren und 2 Radfahrstreifen zu eng sei.

Herr Kipshoven antwortet, bei einem signalisierten Knoten könne keine 30er Zone angeordnet werden, nur eine Tempo 30 Beschilderung. Radfahrstreifen dürften in einer 30er-Zone nicht angeordnet werden. Das geht jedoch bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf „30“ ohne Zusatzanordnung. Die Signalisierung müsste in der Tempo 30 Zone entfallen und es müsste rechts vor links angeordnet werden. Die unterschiedlichen Varianten an der Kreuzung seien System bedingt: immer da, wo es einen reinen Abbieger gebe, werde der Radfahrer auf der Spur rechts geführt, immer dann, wenn es eine Mischspur gebe, werde dem Radfahrer zusätzlich noch die Möglichkeit gegeben, sich davor aufzustellen. Die Signalisierung in der St. Guido-Straße sei keine Dauer- oder Vollzeitsignalisierung. Es hätten Bedenken dahingehend bestanden, dass der Verkehr aus der St. Guido-Straße kommend in bestimmten Situationen keine Chance zur Ausfahrt habe. Deswegen sei dort eine Kontaktschleife vorgesehen, wodurch dann, wenn dort ein Fahrzeug stehe und hinausfahren möchte, einfach der Verkehr angehalten werde. Die Signalisierung erfolge mit einer sog. Rot-Dunkel-Anlage, die nur Gelb und Rot anzeige und ansonsten gar nicht leuchte. Der Hauptquerungsbedarf in der Bahnhofstraße werde an der Stelle liegen, wo er jetzt planerisch liege. Die gewünschte zweite Querung würde den Knoten, der jetzt schon an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit liege, schwächen. Der Fußgänger habe die Möglichkeit die Straße direkt am Bahnhof zu überqueren. Diese Querung sei attraktiver, weil sich dort eine Anforderungsanlage befinde.

Herr Ableiter akzeptiert den Vorschlag für den Kreuzungsbereich Wormser Straße/Petschengasse/Hirschgraben. In der Bahnhofstraße spricht er sich gegen die vorgesehene Radverkehrsführung und gegen die Beseitigung der Haltespur für den Bus aus. Er befürchtet, dass die Änderungen zu chaotischen Verkehrssituationen führen. Im

Hirschgraben sieht er keinen Bedarf und hält die vorgeschlagenen Maßnahmen für Geldverschwendung.

Herr Dr. Moser begrüßt im Namen des Arbeitskreises Fahrradstadt Speyer der CDU das Konzept. Er weist auf die Situation hin, wenn ein Radfahrer aus Richtung Norden auf dem Schutzstreifen an die Kreuzung St. Guido-Stifts-Platz komme und dann weiter in Richtung Innenstadt fahren wolle. Er regt an, wenigstens noch bis in den Einmündungsbereich sichtbar zu machen, dass die Radfahrer hier auch auf der Fahrbahn erwünscht seien. Außerdem fragt er nach den Erfahrungswerten bezüglich der Nutzung der Aufstellflächen.

Herr Kipshoven sagt bezüglich der angesprochenen problematischen Situation Prüfung zu. Zu den Erfahrungen mit den Aufstellflächen, bemerkt er, dass die Verkehrsteilnehmer lernen müssten, was seine Zeit brauche. Diese Lösungen setzten sich mehr und mehr durch. Anfangs würden eher die aktiveren Radfahrer das nutzen. Die aktiveren Radfahrer und der ADFC würden diese Dinge fordern, damit sie im Verkehr auch mitfahren können.

Herr Hinderberger fragt, ob es unbedingt notwendig sei, die Bushaltestelle als „Straßensperre“ zu benutzen. Die Haltestelle werde von 8 Linien benutzt. Bei den jetzigen Taktzeiten werde die Bahnhofstraße bei der Ausfahrt aus der Stadt ständig blockiert. Aus diesem Grund sollte man die Haltestelle so einrichten, dass die Fahrt für den Verkehr nach Norden frei, bzw. fließend, bleibt.

Herr Kipshoven antwortet, er glaube, dass der Bus an dieser Stelle nicht so lange stehen werde. Das sei ein Element um den Verkehr zu beruhigen. Die Bushaltestellenbucht habe innerstädtisch viele Nachteile, z.B. die Radverkehrsführung, der Busfahrer könnte leicht einen Radfahrer beim Rein- und Rausfahren übersehen, der Bus selbst müsse sich auch wieder in den fließenden Verkehr einordnen. Diese Lösung sei für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss besser. In Deutschland werde mehr und mehr forciert, dass man von den Bushaltestellenbuchten innerstädtisch weggehe.

Herr Dr. Moser fragt, ob die Haltezeiten der Busse mit der Lichtsignalanlage gekoppelt seien?

Herr Zander antwortet, die Busbeschleunigung gebe es bereits jetzt, wenn die Signalisierung neu gestaltet werden müsste, dann werde auch die Busbeschleunigung darauf adaptiert.

Frau Wöhlert fragt nach der Notwendigkeit für die Bedarfsampelschaltung in der St. Guido-Straße und weist darauf hin, dass das Linksabbiegen aus der St. Guido-Straße schwierig werde, weil der Verkehr aus Richtung Norden durch die Bedarfsampel nicht ausgebremst werde.

Herr Kipshoven erklärt, wenn man das so schalte, dass bei Aktivierung der Bedarfsampel gleichzeitig der Hirschgraben grün bekomme, werde der Verkehr aus der Gegenrichtung deutlich weniger, weil während der Umstellung eine Lücke erzeugt werde. Was die Verkehrsstärke angehe sei die reine Verkehrsstärke nicht unbedingt so groß, aber im Prinzip reichten ja zwei Autos in der Hauptverkehrszeit, die da eine gefühlte halbe Stunde warten müssten.

Oberbürgermeister Eger weist darauf hin, dass es dort Behörden und eine dichte Wohnbebauung gebe. Deshalb sollte man sich schon Gedanken machen, wie man diesen Verkehr abfließen lasse.

Die Ausschussmitglieder haben keine Einwände dagegen, dass der Fahrradbeauftragte, Herr Hepper, eine Stellungnahme abgibt.

Herr Hepper weist darauf hin, dass die Radwege in der Wormser Landstraße nur 90 cm bis 1 m breit seien. Nach StVO müssten sie mindestens 1,25 m breit sein. Das sei verkehrsgefährdend. Wenn man aus dem Autotür aufmache, müsse laut StVO der Abstand zwischen Radfahrer und Auto mindestens 1,25 m betragen. Der Radfahrer müsse hier auf den Bürgersteig ausweichen, was verboten sei. Zum Thema Kreuzung schlägt er vor, zwischen der Luitpoldstraße und der Kreuzung das Parken wegzunehmen und die Fahrradfahrer dort schon auf der Straße fahren zu lassen, um ein ungefährdetes Einfädeln für die Radfahrer zu ermöglichen.

Oberbürgermeister Eger erklärt, über den Vorschlag werde im Rahmen des Gesamtfahradkonzeptes diskutiert.

Herr Lehr spricht sich ausschließlich für den Ausbau des Hirschgrabens aus. Darüber hinaus sollen keine weiteren Maßnahmen erfolgen.

Oberbürgermeister Eger erklärt, es gehe noch nicht darum, ob diese Baumaßnahme realisiert werde. Über die Durchführung werde nach den Verhandlungen mit dem LBM entschieden. Wenn der LBM der Baumaßnahme nicht zustimme, dann könne sie sowieso nicht durchgeführt werden, da die Bahnhofstraße eine Landesstraße sei. Er bedankt sich für das Meinungsbild, das er in die Verhandlungen mitnehmen werde.

Oberbürgermeister Eger verabschiedet Herrn Kipshoven und Herrn Laoiza. Anschließend findet die 4. Sitzung der Arbeitsgruppe Radverkehr statt.

12. Sitzung des Bau- und Planungsausschusses (gemeinsame Sitzung mit dem Verkehrsausschuss) der Stadt Speyer am 30.08.2016

12. Sitzung des Bau- und Planungsausschusses (gemeinsame Sitzung mit dem Verkehrsausschuss) 30.08.2016 **Hansjörg Eger** **Stefanie Seiler**

Hinweis: Diese Seite bitte nicht löschen! Enthält wichtige Seriendruck-Platzhalter für das Gesamtdokument!