

1. Sitzung des Verkehrsausschusses der Stadt Speyer am 18.09.2019

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 1

Gegenstand: Verpflichtung der Ausschussmitglieder nach § 30 Abs. 2 GemO

Die Vorsitzende verpflichtet die neuen Ausschussmitglieder entsprechend § 30 GemO mit Handschlag auf die Grundsätze der Mandatsführung, die Pflicht zur Verschwiegenheit (§ 20 GemO), die besondere Treuepflicht gegenüber der Gemeinde (§ 21 GemO) und die Ausschließungsgründe bei Entscheidungen (§ 22 GemO).

1. Sitzung des Verkehrsausschusses der Stadt Speyer am 18.09.2019

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 2

Gegenstand: Bestimmung von zwei Ausschussmitgliedern und zwei Stellvertreterinnen/Stellvertreter für die Mitzeichnung der Niederschriften

Der Verkehrsausschuss bestimmt folgende Personen für die Mitzeichnung der Sitzungsprotokolle:

SPD-Fraktion: Johannes Gottwald - Stellvertretung: Hanns-Uwe Gebhardt

CDU-Fraktion: Sebastian Ross - Stellvertretung: Alexandra Gast

**Gegenstand: Machbarkeitsstudie Pendler-Radrouten Schifferstadt - Speyer –
Wörth
Präsentation Planungsstand durch beauftragtes Büro VAR und VRRN**

Herr Gröger (VRRN) und Herr Petry (VAR+) stellen die Definition und die Bewertungskriterien von Pendler-Radrouten/Radschnellverbindungen anhand einer Präsentation vor.

Nähere Infos können aus der beigefügten Präsentation welche Bestandteil dieser Niederschrift ist entnommen werden.

Herr Dr. Moser (CDU) dankt für den informativen Vortrag. Er vermisst jedoch eine Querverbindung ins Badische, wie auf der Achse Karlsruhe. Laut Herrn Gröger ist hier von seiner Seite kein Schlussstrich gezogen, der Auftrag zu einer Untersuchung muss aber aus der Kommune kommen.

Herr Czerny (B90/Grüne) möchte wissen, ob über eine Direktverbindung von Speyer nach Ludwigshafen nachgedacht wurde. Wenn jemand mit dem Fahrrad nach Ludwigshafen möchte, muss er nach den vorgestellten Unterlagen über Schifferstadt fahren, was nicht der direkte Weg ist.

Laut Herrn Gröger ist eine Streckenführung in einer höheren Qualität auch über Waldsee und Neuhofen denkbar. Herr Petry ergänzt, dass die Distanzweite eine ausschlaggebende Rolle spielt. Je länger die Distanz ist, desto weniger Radfahrer werden die Strecke nutzen. Die Strecke nach Schifferstadt beträgt 9 km, und bietet sich daher an. Ziel ist es, das Personen die sonst kein Fahrrad fahren mitgenommen werden und bei kürzeren Strecken eher auf das Fahrrad umsteigen. Bei der Planung wird auf das Potenzial geachtet. Es gibt zu wenige Personen, die direkt von Speyer mit dem Rad nach Ludwigshafen fahren.

Herr Ableiter (BGS/Gast) ist nicht Mitglied des Verkehrsausschusses. Die Vorsitzende erteilt Herr Ableiter das Wort, nachdem es auf Nachfrage keine Einwände der anwesenden Ausschussmitglieder hierzu gibt.

Herr Ableiter (BGS/Gast) vertritt die Meinung, dass die Speyerer Bürger nicht viel von der Direktverbindung Speyer – Schifferstadt haben, da dort nicht viele Arbeitsplätze sind. Speyer kann jedoch davon profitieren, wenn Arbeitnehmer oder Schüler aus Schifferstadt direkt mit dem Rad nach Speyer fahren können. Als Zubringer ist die Strecke eine tolle Sache für Speyer. Die Verbindung nach Ludwigshafen sieht er als wichtige Route für Speyer und für Ludwigshafen, da diese für die ganzen Dörfer zwischen Speyer und Ludwigshafen als Zubringer dienen könnte. Er fragt an was das Gutachten denn kosten würde, wenn man dies gemeinsam mit den angrenzenden Kommunen in Auftrag geben würde.

Herr Gröger teilt hierauf mit, dass man hierzu eher einen Maßnahmenkatalog für die gesamte Metropolregion erstellen müsste um das ganze flächendeckend zu betrachten.

Herr Gottwald (SPD) fragt ob absehbar ist, wie lange die Untersuchung dann bis zur Umsetzung dauern würde. Laut Herrn Gröger kommt es auf den politischen Willen an, dies auch tatsächlich umzusetzen.

Laut Frau Seiler ist die zeitliche Planung der Stadtverwaltung dies noch dieses Jahr nach Abschluss der Untersuchung wenn alle Daten und die Machbarkeitsstudie vorliegen in den Verkehrsausschuss einzubringen.

Herr Gebhardt (SPD) fragt, warum in der Untersuchung manche Rheinbrücken dabei sind, andere nicht.

Frau Seiler stellt klar, dass es ein gemeinsamer Auftrag von Kommunen, Landkreisen und des Ministeriums war. Die Machbarkeitsstudie über mehrere Rheinquerungen wurde nicht in Auftrag gegeben. Dies wäre der nächste Schritt. Sobald die erste Untersuchung abgeschlossen ist und in Umsetzung geht wird näher betrachtet, und mit willigen Nachbargemeinden die nächste Studie in Auftrag gegeben.

Herr Adam (FDP) fragt nach, wie breit der Fahrradweg eingerichtet wird.

Herr Petry weist auf die in der Präsentation dargestellte Breite für die geplanten Pendler-Radrouten hin. Nach dem derzeitigen Stand ist für einen Zweirichtungsradweg, gemeinsam mit dem Fußverkehr eine Breite von 3 Meter erforderlich. Dies ist so gewünscht und die Vorgabe des Landes für Pendler-Radrouten. In Engstellen kann der Radweg auf 2,50 Meter reduziert werden. Dies entspricht dem Standard ERA-Maß (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), welches für gemeinsame Geh- und Radwege vorgeschrieben ist.

Die Vorsitzende begrüßt Herrn Berberich (Fridays for Future/Gast) und erteilt ihm das Wort. Herr Berberich fragt an, wie gerade im Innerstädtischen Bereich die Radwege baulich vom PKW-Verkehr getrennt werden.

Laut Herrn Petry kann dies so pauschal nicht beantwortet werden und muss immer im Detail entsprechend der vorhandenen Verkehrsparameter entschieden werden. Ohne den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, wird es nicht so leicht gelingen Autofahrer zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen. Die Innerstädtischen Flächen sind klein und begrenzt. Es werden nicht so viele neue Radwege gebaut werden können, eher müssen Verkehrsräume neu aufgeteilt werden. Das Motto wird vermutlich im niedrigeren Geschwindigkeitsniveau, mehr mischen und evtl. auch teil separieren sein.

Frau Oberbürgermeisterin Seiler bedankt sich für die Präsentation. Nach der internen Beratung dieser Studie soll das Ergebnis dem Ausschuss präsentiert werden und der Wille der Stadt Speyer zur Umsetzung bekundet werden. Bis es soweit ist stehen jedoch noch einige Gespräche an, welche Strecken als Pendler-Route gewählt werden, sowie zum Thema Kostenplanung und Fördermittel. Für die Strecken außerhalb von Speyer sind Gespräche mit den Landkreisen um Speyer herum geplant.

Gegenstand: Baustellenmanagement in der Stadtverwaltung
[Vorlage: 0013/2019](#)

Es liegt eine Anfrage der Partei B90/Grüne zum Thema Baustellenmanagement der Stadt Speyer vor (Vorlage Nummer 0013/2019). Die Anfrage wurde in den Verkehrsausschuss verwiesen, da die bestehenden Fragen nicht nur eine einzelne Baustelle betrifft, sondern allgemein das Thema Baustellenmanagement.

Herr Reif erläutert das allgemeine Verfahren der Baustellenplanung. Im ersten Schritt geht es an die Ausbauplanung. Die Planung wird anschließend dem Stadtrat im Bauausschuss bzw. Verkehrsausschuss vorgestellt. In einem weiteren Schritt wird von einem anderen Büro die Verkehrsleitung geplant. Hier wird darauf geachtet wie die Baustelle abgesichert wird und ob zum Beispiel eine Umleitung eingerichtet werden muss. Seit einigen Jahren muss ein Sicherheits- und Gesundheitskoordinator hinzugezogen werden, der sicherstellt, dass der Arbeitsschutz auf der Baustelle eingehalten wird. Dies hat zur Folge, dass in manchen Fällen Absperrmaßnahmen großzügiger ausfallen müssen als ursprünglich geplant. Baumaßnahmen wie zum Beispiel aktuell in der Wormser Landstraße oder in der Industriestraße müssten eigentlich unter Vollsperrung erfolgen. Da sich im Baustellenbereich in der Wormser Landstraße jedoch Anlieger und Betriebe befinden, muss die Durchgängigkeit des Verkehrs während der Bauphase sichergestellt werden. Es können daher nicht alle Verkehrsarten so bedient werden, wie man sie gerne bedienen möchte. Während der Bauzeit kommt es immer zu Einschränkungen, wenn nicht unter Vollsperrung gearbeitet wird.

Die Alternative wäre die vorgestellte Vollsperrung gewesen. Dies hätte zwar zu einer kürzeren Bauzeit geführt, aber hätte jedoch auch zur Folge gehabt, dass die Straße mit allen Anliegern und dem Busverkehr komplett abgeschnitten gewesen wären. Dies war so nicht gewollt, weshalb ein Kompromiss eingegangen wurde mit allen bekannten Beeinträchtigungen. Ziel des Umbaus ist es ja danach eine Verbesserung zu erreichen.

Herr Reif bittet um Verständnis, wenn unter Verkehr gebaut wird, dass die neuen Richtlinien über den Arbeitsschutz berücksichtigt werden müssen. Die Stadt Speyer ist nicht immer in der Lage jedem Bedürfnis oder Bedarf während der Bauphase gerecht zu werden. Zukünftig soll Herr Hepper (Fahrradbeauftragter der Stadt Speyer) bei der Planung hinzugezogen werden.

Frau Münch-Weinmann (B90/Grüne) erläutert die Gründe die zu der Anfrage geführt haben. So seien mehrere Sachen zusammen gekommen. Aktuell steht zum Beispiel auf der Baustelle an der Wormser Landstraße die Mobile Ampelanlage an der Einmündung Alter Postweg direkt auf dem Gehweg am Übergang. Mit dem Fahrrad kommt man nur schwer vorbei. Wenn jemand ein Fahrrad mit Anhänger fährt kommt man nicht mehr vorbei, da es zu eng ist. Der Übergang ist fahrraduntauglich. Ein zusätzliches Problem ist, dass die Radfahrer während der Bauphase auf der falschen Straßenseite fahren. So würden sich die Radfahrer daran gewöhnen auf der falschen Seite zu fahren. Die umgebaute Bushaltestelle würde von den Leuten nicht angenommen. Sie folgen nicht dem vorgesehenen Fußweg, sondern laufen weiter über den Fahrradweg. Die Baustelle ist unpraktisch und für Fahrradfahrer nicht haltbar.

Wenn das Fahrradfahren gefördert werden soll, dann ist es auch wichtig in einer Baustellenphase gut nutzbare Wege geschaffen werden müssen.

In der Tullastraße gab es zum Beispiel auch Baustellen auf Rad- und Gehweg zusammen. Menschen die zum Beispiel mit auf den Rollstuhl angewiesen sind hatten keine Chance an der Baustelle vorbei zu kommen und mussten über den Rasen fahren. Bei einer Baustelle in der Bahnhofstraße sei einfach die Straße gesperrt gewesen und es ging nicht weiter. Frau Münch-Weinmann bittet darum diese kritischen Punkte zu berücksichtigen.

Frau Seiler (Oberbürgermeisterin) versichert, dass die Stadt Speyer sich stetig versucht zu optimieren.

Das von Frau Münch-Weinmann angesprochene Verhalten der Fußgänger und Radfahrer kann auch beobachtet werden wenn keine Baustelle besteht. Es handelt sich um mündige Bürger, die Rechte und Pflichten im Straßenverkehr einzuhalten haben. Es ist schwierig für die Stadtverwaltung die Menschen an die Hand zu nehmen und überspitzt zu sagen gewöhnt euch nicht daran die Verkehrsregeln nicht einzuhalten.

Herr Reif erläutert am Beispiel Baustelle Industriestraße, wo extra für die Radfahrer eine Radumleitung eingerichtet wurde. Die Radfahrer sind jedoch alle weiterhin auf dem Gehweg gefahren, der nur für die Fußgänger da war. Die Barrieren wurden dann enger gestellt, um den Radfahrern die Nutzung zu erschweren. Es gab daraufhin allerdings Beschwerden von Fußgängern, dass diese nicht mehr mit dem Kinderwagen den Gehweg benutzen konnten. Bei so einer Baumaßnahme befindet man sich immer im Spannungsfeld. Die Menschen müssen sich ein wenig untereinander verständigen, damit der gesunde Menschenverstand nicht ganz verloren geht und jeder ein wenig Rücksicht nimmt. Der Radfahrer wählt den direkten Weg. So entstehen während der Bauzeit Probleme die schwer in den Griff zu bekommen sind. Umleitungen werden nicht angenommen, weil der Weg dann etwas länger ist.

Gegenstand: Barrierefreier Umbau im Stadtgebiet

Nähere Infos können aus der beigefügten Präsentation welche Bestandteil dieser Niederschrift ist entnommen werden.

Herr Reimer (Tiefbau) erstattet Bericht zum Barrierefreien Umbau der Bushaltestellen. Eine Anfrage aus der Arbeitsgruppe hinsichtlich der Produktziele / strategische Steuerung und Haushalt.

Herr Reimer erläutert den Barrierefreien Umbau von Bushaltestellen. Zum einen geht es darum, den Bord zu erhöhen. Wenn der Bus hält und seitlich abgesenkt wird ist so ein besseres einsteigen möglich. Zum anderen werden taktile Elemente baulich angelegt, damit blinde Personen den Eingang in den Bus finden können. Gleichzeitig müssen dadurch die Gehwege angepasst und neu hergestellt werden. Manche Wartehallen müssen in Absprache mit den Verkehrsbetrieben verlegt werden, damit ein Umbau überhaupt möglich ist. Es ist ein erhöhter Planungsaufwand erforderlich, um alles vorschriftengerecht umzubauen. So müssen zum Beispiel auch Überquerungshilfen an Haltestellen die nicht mehr dem Stand entsprechen umgebaut werden. Bei Haltestellen an Radwegen muss auch die Verschwenkung des Radwegs eingeplant werden, damit Radfahrer und Fußgänger sicher voneinander getrennt werden.

Bei einer Haltestelle bei der alles berücksichtigt und umgebaut wird wie zum Beispiel im Buchenweg können daher Kosten von bis zu 250.000 – 300.000 € entstehen.

In Speyer gibt es momentan 199 Bushaltestellen. Davon können etwa 20 Stück nicht barrierefrei umgebaut werden, da zum Beispiel private Zufahrten oder Stellplätze dahinter liegen. Andere sollen aus Städtebaulicher Sicht nicht umgebaut werden wie zum Beispiel auf der Maximilianstraße und Domplatz. Zurzeit werden zwei Haltestellen umgebaut (Wormser Landstraße - Friedhof). Die Haltestelle Lina-Sommer-Straße soll noch 2019 umgebaut werden. Der Umbau von 8 weiteren Haltestellen ist für 2020 geplant. Einige Haltestellen sollen im Zusammenhang mit zukünftigen Baumaßnahmen umgebaut werden, wie zum Beispiel am Postplatz.

Der Termin alle Haltestellen bis 2022 umzubauen wird nicht haltbar sein. Es wird Personal und Geld benötigt und die Baufirmen müssen Kapazitäten frei haben.

In Speyer gibt es 40 Lichtsignalanlagen (LSA) von denen bereits 8 barrierefrei umgebaut wurden. Eine LSA in der Wormser Landstraße/Auestraße befindet sich momentan im Bau, 4 weitere sollen im Rahmen kommender Straßenbaumaßnahmen mit umgebaut wurden. Wichtig sind bei einem Umbau die taktilen Elemente, damit Blinde über die Straße geführt werden und Drücker, die einen Ton abgeben bei Grünlicht.

Fußgängerüberwege gibt es momentan 28 in Speyer. Davon 17 in Tempo 50 Bereichen und 11 in Tempo 30 Bereichen. Bei dem barrierefreien Umbau von Fußgängerüberwegen ist vor allem auf die Absenkung für Rollstuhlfahrer zu achten, sowie auf die taktilen Leitelemente und der Erhöhung des Bords auf 6 cm, damit der Übergang von Blinden mit dem Taststock erkannt werden kann. Der Umbau eines Fußgängerüberwegs kostet im Schnitt ca. 8.000 €.

Bis 2022 müssen alle alten Schilder an Fußgängerüberwegen, auf denen noch das Piktogramm mit dem Hut zu sehen ist, gegen ein Genderneutrales Schild ausgetauscht werden. Wegen des fehlenden Sichtdreiecks müssen 4 weitere Fußgängerüberwege umgebaut werden. Dies ist für 2020/2021 geplant.

Frau Heller (B90/Grüne) informiert sich ob auch die Signallängen der Ampeln angepasst werden. Sie möchte wissen ob bei einem Umbau auch darauf geachtet wird, dass die Signallänge angepasst wird. Sie hat die Erfahrung gemacht, dass die Signallänge teils zu kurz ist. Mit dem Fahrrad ist man z.B. gerade so auf der anderen Straßenseite wenn schon wieder rot wird. Für z.B. Rollstuhlfahrer kommt ihr das Grünsignal zu kurz vor. Weiterhin ist ihr aufgefallen, dass an manchen Stellen an denen sie sinnvoll waren Fußgängerüberwege zurückgebaut werden, wie zum Beispiel am Schulplätzchen.

Laut Herrn Reimer ist es grundsätzlich so, dass in einer Tempo 30 Zone keine Fußgängerüberwege mehr anlegt werden sollen. Zur Frage bezüglich der Signallänge verweist Herr Reimer auf die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) in der geregelt ist, wie eine LSA zu funktionieren hat. Lichtsignalanlagen werden von einem Verkehrsingenieur geplant. Die Zeiten werden dann eingepflegt. LSA laufen verkehrsabhängig. Die Anlage ist in der Lage selbstständig zu entscheiden ob das Grünlicht für die Autofahrer oder für Fußgänger und Radfahrer länger leuchten muss, um die Kreuzung frei zu bekommen. Wenn zum Beispiel mehrere Autos hintereinander auf die Lichtsignalanlage zufahren kann es sein, dass diese eine längere Grünphase haben. Andersherum kann die Grünphase von Fußgänger verlängert werden, wenn kein Auto auf die LSA zugefahren kommt. Auch muss man die Räumzeiten beachten. Wenn man gerade über die Straße geht und bemerkt in der Mitte der Straße wird es rot, muss man nicht umdrehen, sondern kann seinen Weg fortsetzen. Durch die Räumzeiten dauert es noch einiges an Sekunden, bis die anderen Verkehrsteilnehmer grün bekommen.

Herr Rudingsdorfer (Straßenverkehrsbehörde) erläutert die Angaben der RiLSA zu Räumzeit und Grünzeit. Die Grünzeit und die Räumzeit sind identisch. Wenn zum Beispiel die Grünzeit 10 Sekunden dauert und jemand in der letzten Sekunde auf die Straße tritt, dann hat man danach auch noch 10 Sekunden Zeit die Straße zu räumen, bevor der motorisierte Individualverkehr überhaupt grün bekommt.

Frau Heller möchte wissen, ob man die Grünzeiten verlängern kann, da ihr diese zu kurz erscheinen.

Laut Herrn Rudingsdorfer ist dies für Europa in den Richtlinien festgelegt, wie lange z.B. ein Rollstuhlfahrer braucht um eine gewisse Entfernung zu überwinden. Diese Zahlen werden in die Lichtsignalanlagen einprogrammiert, damit dies von Gemeinde zu Gemeinde gleichbleibend ist und es keine Unterschiede gibt.

Laut Frau Seiler wird momentan intern geprüft, ob zum Beispiel zum Schulanfang und Schulkinder an den Knotenpunkten Obere Langgasse/Bahnhofstraße sowie Theodor-Heuss-Straße/Dudenhofer Straße Möglichkeiten bestehen die Knotenpunkte zu optimieren.

Wie Herr Rudingsdorfer klar stellt, ist in der Straßenverkehrsordnung klar geregelt, dass Fußgängerüberwege nur in Wohngebieten eingerichtet werden dürfen um den Bewohnern/Fußgängern das sichere Überqueren der Straße zu ermöglichen.

Deshalb soll es in Tempo 30 Zonen auch keine Fußgängerüberwege mehr geben, da in Tempo 30 Zonen das queren der Straße jederzeit und überall möglich sein soll. Auf schneller befahrenen Straßen an verschiedenen Querungen an denen der Fußgänger geballt gegenüber dem motorisierten Individualverkehr auftritt können Fußgängerüberwege angeboten werden. Die verschiedenen Voraussetzungen sind in den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) geregelt. Wenn jetzt zum Beispiel der Straßenkörper in einer Tempo 30 Zone ausgebaut wird, sollten die alten Fußgängerüberwege zurückgebaut werden. Die bisher bestehenden Fußgängerüberwege in Straßen in denen bis jetzt kein Ausbau stattgefunden hat genießen Bestandsschutz wie z.B. der Überweg in der Ludwigstraße/Zeppelinstraße. Neue Fußgängerüberwege in Tempo 30 Zonen werden nicht mehr gebaut.

Herr Czerny (B90/Grüne) wundert sich über den Austausch der von Herrn Reimer genannten Drücker an den Lichtsignalanlagen. Seiner Erfahrung nach funktionieren diese sowieso nicht. Zum Beispiel an der Kreuzung Sankt-Guido-Stifts-Platz. Es wird grün für Fußgänger, egal ob man den Drücker betätigt oder nicht. Er kann deshalb die Erneuerung der Drücker nicht nachvollziehen und hat sich schon gewundert warum diese überhaupt angeschafft wurden. Bezüglich der Grünphase der Lichtsignalanlage dort hat er den Eindruck in Fahrtrichtung Nord nach Süd besteht nur eine ganz kurze Grünphase mit sehr langer Rotphase, im Gegensatz zur Fahrtrichtung Ost nach West (Hirschgraben Richtung Petschengasse) bei der die Räumzeit keine Sekunde beträgt. Wenn man mitten auf der Straße ist schafft man es nicht auf die andere Straßenseite ohne dass die Autos hupen. Es wäre zu überlegen, ob die Ampelanlage in den Abendstunden nicht ganz abgeschaltet werden kann, da diese ab 20 oder 22 Uhr nicht mehr notwendig erscheint.

Frau Seiler bittet darum nicht bis zur nächsten Ausschusssitzung zu warten, sollte festgestellt werden dass eine Lichtsignalanlage im öffentlichen Verkehrsraum nicht funktioniert. Dies soll bitte gleich an die Verwaltung gemeldet werden, damit dies direkt vor Ort überprüft werden kann und ggfls. direkt Abhilfe geschaffen werden kann. Eine Diskussion ob der Schalter funktioniert oder nicht würde den Rahmen des Ausschusses sprengen und sofortige Abhilfe kann jetzt auch nicht geschaffen werden. Frau Seiler bittet deshalb darum, sollte im öffentlichen Verkehrsraum etwas festgestellt werden, was scheinbar nicht funktioniert soll es bitte direkt an die Stadtverwaltung gemeldet werden.

Herr Rudingsdorfer äußert sich zu dem Vorschlag die Lichtsignalanlage in der Nacht abzustellen. LSA die geplant und begründet wurden sollten gar nicht ausgeschaltet werden. Es gibt eine Voraussetzung wo Inhaltlich in der Unfallschwerpunktkommission zusammen mit der Polizei, der Verkehrsplanung/Tiefbauplanung Straßenbaubehörde prüfen kann, ob diese zu einer bestimmten Uhrzeit ausgeschaltet werden kann. Dies ist jedoch dann das Risiko der Stadtverwaltung Speyer. Wenn etwas passiert wird gefragt warum die Ampelanlage ausgeschaltet war. Es ist eine Haftungsfrage.

Herr Gebhardt (SPD) bittet um kurze Erläuterung warum die Beschilderung an Fußgängerüberwegen ausgetauscht werden muss. Desweiteren fragt er an wegen der Summe von 250.000 – 300.000 € die von Herrn Reimer als Kosten für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen genannt wurden. Er möchte wissen ob dies die durchschnittlichen Kosten sind, und wie sich diese zusammensetzen. Er schlägt vor eine Abrechnung bzw. Kostenübersicht dem Protokoll beizufügen um die Höhe der Kosten besser nachvollziehen zu können.

Frau Seiler stellt klar, dass keineswegs jeder Umbau von Bushaltestellen so hohe Kosten verursacht. Es wurde nur als Beispiel genannt, wie aufwendig die Herstellung von barrierefreien Haltestellen sein kann. Frau Seiler stimmt zu, exemplarisch eine Abrechnung/Kostenliste dem Protokoll beizufügen, anhand der man sehen kann was für Kosten bei einer komplexeren Baustelle entstehen können.

Herr Rudingsdorfer erläutert die Änderung der StVO von 2013 und die Auswirkung von Genderneutralen Schildern. Die bisherigen Verkehrszeichen (mit Hut) sind nichtig geworden. Wenn die Schilder nicht ausgetauscht werden und jemand fährt ohne zu halten über den Fußgängerüberweg würde dies keinen Regelverstoß darstellen.

Frau Mitsch meldet Probleme mit der Bushaltestelle an der Kaserne. Als sie neulich mit dem Bus Richtung Kaserne gefahren ist, gab es danach Probleme, da es nicht leicht war von dem Bordstein runter zu kommen. Der Gehweg war nur noch einige Meter gepflastert und hat in einem Rasenstück geendet. Da es vorher tagelang geregnet hat, bestand die Gefahr mit dem Rollstuhl stecken zu bleiben. Sie bittet darum entweder die Pflasterung des Gehwegs weiter fortzuführen, oder eine Absenkung im Bordstein zu gestalten, damit man die Straßenseite wechseln kann.

In der Auestraße meldet Frau Mitsch an der neu gestalteten Lichtsignalanlage sei an beiden Ampeln der Absenkung für Rollstuhlfahrer und der erhöhte Bordstein für blinde vertauscht. Sie möchte wissen warum es nicht gleichmäßig gebaut wird.

Frau Seiler bittet erneut darum, Fehler oder Verbesserungsvorschläge direkt an die Stadtverwaltung zu melden. Wenn das Thema von Interesse für den Ausschuss ist, kann es dann nach Vorbereitung eingebracht werden. Sie bittet darum den direkten Kontakt mit der Stadtverwaltung zu suchen.

Herr Ableiter (Gast) gibt an ebenso von den genannten Kosten in Höhe von 250.000 € erschrocken zu sein. Wobei ihm klar ist, wenn die Fahrbahn geändert werden muss etc. dass dies wie alle Straßenbaumaßnahmen teuer ist. Aufgrund hoher Kosten geht er davon aus, dass dies ja dann nicht innerhalb von 2 Jahren alles umgebaut werden muss, sondern man bestimmt mit Jahrzehnten rechnen muss bis alle Bushaltestellen vollständig barrierefrei umgebaut wurden. Menschen mit Rollator oder die im Rollstuhl sitzen sind auf eine barrierefreie Bushaltestelle in Ihrer Nähe angewiesen. Dies macht es wichtig, hier schneller voran zu kommen. Er fragt am Beispiel Buchenweg. Bis jetzt sei es gegeben, dass die Autofahrer und Radfahrer anhalten müssen, wenn der Bus an die Bushaltestelle fährt und Schüler rausströmen. Er hat Zweifel ob eine Verschwenkung etwas daran ändert. Trotz getrennter Führung von Radwegen und Fußwegen würde der Konflikt in der Praxis weiter bestehen. Wenn es im Grunde nur darum geht den Bord anzuheben damit Personen mit Beeinträchtigung leichter in den Bus steigen können, warum man dann nicht alles so lässt wie es bis jetzt ist und nur den Bord anhebt?. Man würde Geld sparen und könnte dann dafür lieber bei mehreren Haltestellen den Bord anheben. Er hinterfragt, ob es an Bushaltestellen wirklich Unfälle gibt?

Frau Seiler kündigt intensive Beratungsgespräche zur Bushaltestelle Buchenweg an sobald die Planungen vorliegen. Sie geht von einer Vorstellung im Verkehrs- und im Bauausschuss aus. Anschließend geht das Projekt in den Stadtrat, wenn die Beschlussfassung kommt.

Wenn der Straßenverkehr optimiert wird, d.h. Barrierefreiheit geschaffen wird kann die Stadtverwaltung nicht mit offenen Augen Unfallstellen generieren oder Gefahrensituationen herbeiführen. Es kann dann nicht weiterhin toleriert werden, dass aussteigende direkt aus dem Bus aussteigen und auf dem Fahrradweg ankommen. Dies kann aus haftungsrechtlicher Sicht nicht gemacht werden. Wenn ein Umbau erfolgt, muss dies ordnungsgemäß und den Vorschriften entsprechen ausgeführt werden. Die Stadt Speyer ist verpflichtet Barrierefreiheit zu schaffen und möchte dies auch gerne tun. Aufgrund der Menge ist jedoch davon auszugehen, dass der Zeitplan nicht eingehalten werden kann. Nächstes Jahr sollen vorrangig die Haltestellen umgebaut werden die keine aufwendigen Ausbaumaßnahmen mit sich bringen, wie z.B. am Diakonissen-Krankenhaus oder am St.-Vincentius-Krankenhaus.

Herr Czerny (B90/Grüne) äußert sich zu dem Thema Drücker an der Lichtsignalanlage. Im Rat sei beschlossen worden den Fußgängerverkehr zu fördern. Die Drücker bringen hierbei keinen Mehrwert, da man ja erst die Ampel erreichen muss, und dann den Drücker betätigen muss um grün zu bekommen. Wenn man im Laufen an die Ampel bemerkt man hat die Grünphase knapp verpasst muss man eine ganze Schleife warten, bis man wieder grün bekommt.

Frau Seiler verweist auf das Thema Barrierefreiheit. Die Drücker werden benötigt, um blinden Menschen ein akustisches Signal zu geben.

Gegenstand: Satzung und Zusammensetzung des Beirates für Mobilität
[Vorlage: 0058/2019](#)

Frau Seiler informiert über den geplanten Beirat für Mobilität und die Satzung. Die Satzung lag der Einladung bei (Vorlage Nr. 0058/2019).

Alle Themen wie der Fahrradverkehr, ÖPNV und Fußgänger sollen berücksichtigt werden um einen Bereich der nachhaltigen Mobilität zu begehen.

Im Haupt- und Stiftungsausschuss vom 12.09.2019 erfolgte die Vorberatung sowie die empfehlende Beschlussfassung. Am 19.09.2019 wird im Stadtrat eine aktualisierte Version der Satzung zur Tagesordnung beigefügt. Auf Empfehlung der CDU wurden in der aktualisierten Version der Satzung auch die Aufgaben des Beirats aufgenommen. Der Beirat soll unsere zukünftige Mobilität zur Beschlussfassung vorlegen. Es soll ein gemeinsames Leitbild entstehen, kein neues großes Konzept oder Gutachten. Bei der ersten Vorstellung soll es einen Sachstandsbericht geben, und wohin wir beim Thema Mobilität gehen wollen.

Frau Körner (FB 5 – Klimaschutz) informiert über den geplanten Beirat. Das Ziel des Beirats ist es die Kräfte zu bündeln. Von den ganzen Arbeitsgruppen die bisher bestanden haben, wie z.B. die Arbeitsgruppe Radverkehr sollen die Kompetenzen gebündelt werden. Alle Arten des Verkehrs sollen in einer Arbeitsgruppe vertreten sein und somit ein übergeordnetes Ziel entwickelt werden. Der Beirat soll ähnlich wie der Gestaltungsbeirat fungieren und eine Beschlussempfehlung für den jeweiligen Sachverhalt schaffen. Der Betroffene Ausschuss kann dann dieser Beschlussempfehlung folgen, oder auch nicht. Mitglieder des Beirats sollen auch Akteure sein die bisher noch in keiner Arbeitsgruppe oder Beirat dabei sind wie zum Beispiel der ADAC, da alle Verkehrsarten vertreten sein sollen.

Herr Dr. Moser (CDU) vergewissert sich, ob der Beirat öffentlich tagt. Dies sei nicht offensichtlich aus dem Entwurf der Satzung hervorgegangen.

Laut Frau Seiler tagt der Beirat öffentlich. Dies soll im Stadtrat nochmal klargestellt werden. Wie alle anderen Gremien auch tagt der Beirat öffentlich. Es wird auch öffentlich eingeladen und öffentlich bekannt gegeben. Frau Seiler sagt zu, den Entwurf nochmals zu überarbeiten, damit dies deutlicher wird.

Herr Dr. Moser (CDU) möchte wissen ob der Beirat nur an den Verkehrsausschuss berichtet. Es besteht der Wunsch auch an den Bauausschuss zu berichten.

Herr Dr. Moser zeigt sich überrascht darüber, dass gem. § 3 der Vorsitz des Beirats bereits schon feststeht. Des Weiteren regt er an, wie zum Beispiel beim Beirat Migration und Integration keine politischen Vertreter als Beiratsmitglieder zu bestimmen. Er bittet darum dies in der Stadtratssitzung zu besprechen.

Laut Frau Seiler hat hier im Hauptausschuss hierüber schon eine Diskussion stattgefunden. Die Stadtverwaltung und auch ein Teil der Mitglieder des Hauptausschusses haben hier eine andere Haltung.

Es wird themenspezifisch und generationsübergreifend zum Thema Mobilität beraten. Die politische Ebene ist als Teil dieser Diskussion zu sehen. Beim Seniorenbeirat oder Jugendstadtrat obliegt es den Mitgliedern von verschiedenen Vereinen und Gruppierungen die die Politik beraten sollen. Beim Beirat für Mobilität besteht der Ansatz alle Kräfte zu bündeln um zielführend das Thema Mobilität voran zu bringen. Es wird deshalb für dringend notwendig gehalten, dass politische Vertreter und Vertreterinnen dabei sind damit die Diskussionen gemeinsam geführt werden, da dann auch in die Umsetzung und Beschlussfassung gegangen werden soll.

Die Vorsitzende erteilt dem Stadtratsmitglied Herrn Popescu (Gast) das Wort, nachdem es auf Nachfrage keine Einwände der Ausschussmitglieder gibt.

Herr Popescu (Die Linke/Gast) bedankt sich für das Rederecht. Er spricht sich auch dafür aus den Beirat zu entpolitisieren, da das Gremium ja die empfohlene Beschlussfassung in die einzelnen Ausschüsse gibt in dem ja die politischen Vertreter sitzen. Diese Ausschüsse geben wiederum die Empfehlung weiter an den Stadtrat, in dem ja ebenfalls wieder politische Vertreter sitzen. Es würde so zum Beispiel eine Kette von drei Sitzungen entstehen, bis es wieder auf dem Tisch landet. Die Partei Die Linke könnte darauf verzichten die Stadtratsfraktion als ständiges Mitglied zu haben. Da ja sowieso öffentlich getagt wird kann ja jeder hingehen der möchte. Stattdessen möchte er anregen die Mitglieder von Fridays for Future wie z.B. inSPEYERed e.V. und den AK Fahrradstadt als stimmberechtigtes Mitglied einzuladen. Er kündigt an dies auch in der Stadtratssitzung so mitzuteilen.

Frau Seiler verdeutlicht, dass es sich um eine Zusammenführung aller bisherigen Arbeitsgruppen handelt. Alle waren als politische Vertreter in den Arbeitsgruppen dabei. Deshalb die Vorlage für die Satzung des Beirates. Alle Parteien hatten politische Vertreter zum Beispiel im AK Fahrradstadt. Dies wurde nun so fortgeführt und erweitert mit interessierten Gruppierungen die gerne mitarbeiten würden.

Herr Czerny (B90/Grüne) fordert als Vorsitz den Beigeordneten bzw. die Beigeordnete für Verkehr zu ernennen.

Frau Seiler stellt klar, dass keine Partei festlegen kann welche Geschäftsbereiche der oder die zweite Hauptamtliche Beigeordnete bekommt. Dies obliegt der Oberbürgermeisterin.

Herr Czerny möchte beantragen, dass der Beirat nicht dem Bauausschuss untergeordnet ist, sondern dem Verkehrsausschuss der ja die Berichtspflicht hat. Als weitere Punkt bemängelt er fehlende Offenheit in der Satzung. Auch Bürger und Bürgerinnen die Interesse an verschiedenen Verkehrsproblemen haben dazu kommen können und sich an der Diskussion beteiligen können. Dies ist zwar in der Anlage enthalten, aber nicht in der Satzung aufgeführt. Dies könnte auch anders ausgelegt werden. Weiterhin hat er Bedenken wegen der Wertigkeit des Beirats. Der Beirat soll ein Verkehrsleitbild erarbeiten. Der Verkehrsausschuss der ja eigentlich höherwertig sein soll ist hier nur Informationsgremium. Die Wertigkeit des Beirats ist somit höher als die des Verkehrsausschusses. Dies kann so nicht sein. Die Überlegung ist auf den Kopf gestellt, die sollte wieder auf die Füße. Der Beirat muss dem Verkehrsausschuss untergeordnet sein. Es wurden bereits verschiedene Planungen wie zum Beispiel Iggelheimer Straße, St.-Guido-Stifts-Platz oder die Einmündung Hirschgraben durchgeführt. Diese Themen wurden alle im Verkehrsausschuss nicht diskutiert.

Die Themen wurden alle nur im Bauausschuss behandelt. Wieso wird hier der Fehler gemacht und die Verkehrsplanung nicht im Verkehrsausschuss behandelt und dann im Bauausschuss. Dies ist für Herrn Czerny nicht verständlich.

Frau Seiler erwidert dass es vielleicht verständlicher gewesen wäre, wenn dem Vorschlag der Stadtverwaltung gefolgt worden wäre den Bau- und den Verkehrsausschuss zusammen zu führen um beide Themen zu verknüpfen. Dem Bauausschuss obliegt die Beschlussfassung für die Umsetzung von Baumaßnahmen und Entwicklungskonzepten. Dazu gehört auch das Thema Verkehrsplanung dazu. Der Verkehrsausschuss ist ein beratendes Gremium. Das Thema wird aber gerne aufgenommen. Der Beirat kann im Bau- und im Verkehrsausschuss berichten. Zum Thema der Öffentlichkeit kann nur gesagt werden es ist in der Anlage klar aufgeführt, dass interessierte Bürgerinnen und Bürger willkommen sind. Die Anlage ist Teil der Satzung. Sollte dies als nicht deutlich genug empfunden werden, bittet Frau Seiler um Hinweise und Vorschläge wie es aufgenommen werden soll. Zum Thema Vorsitz kündigt Frau Seiler erneute Gespräche im Stadtrat an. Momentan besteht der Stadtvorstand aus Oberbürgermeisterin und Bürgermeisterin. In dem Gremium welches jetzt installiert wird, wird eine Person vom Stadtvorstand den Vorsitz innehaben. Da das Thema in den Zuständigkeitsbereich von der Oberbürgermeisterin fällt wird Frau Seiler den Vorsitz des Beirats für Mobilität übernehmen. Sollte im Herbst vom Stadtrat die Hauptsatzung geändert werden, wird selbstverständlich der oder die Beigeordnete mit ausreichenden Geschäftsbereichen ausgestattet werden. Momentan ist dies jedoch nicht der Fall.

Frau Münch-Weinmann (B90/Grüne) berichtet, dass das Thema Mobilitätsbeirat auch von Ihrer Partei mit den anderen Beiräten wie zum Beispiel dem Seniorenbeirat besprochen wurde. Im Hauptausschuss war die Tendenz dahingehend, dass politische Vertreter im Beirat für Mobilität wie auch im Seniorenbeirat vorhanden sein sollen. In der Fraktion wurde nun jedoch besprochen, wenn Beiräte gegründet werden, sollten diese ähnlich ausgestattet sein. Beim Seniorenbeirat ist ja auch niemand vom Stadtvorstand der/die Vorsitzende. Alle Beiräte die es gibt, sollten von der Struktur her ähnlich aufgebaut werden.

Herr Ableiter (BGS/Gast) weist darauf hin, dass auch wenn der Seniorenbeirat immer wieder politische Themen einbringt, viele kulturelle Aktivitäten entwickelt werden. Dies dient der sozialen Einbeziehung älterer Mitbürger. Der Verkehrsausschuss ist aber ein Beratungsgremium, welches aus reinen Politikern besteht. Es war ein Bedürfnis diese Menschen aus den gesellschaftlichen Gruppen die sich seit Jahren intensiv mit dem Thema Fahrrad in allen Details beschäftigen mit in die Arbeit einzubeziehen. Wenn diese einzelnen Gruppen wie bisher weiter jeder für sich arbeitet und das Thema dann irgendwann in den Verkehrsausschuss kommt und dann idealerweise von den Ausschussmitgliedern in ihre Parteien kommuniziert werden, damit dann die Chance besteht, damit das Thema so wie es im Ausschuss behandelt wurde auch im Stadtrat entschieden wird. Bei einem reinen Gremium ohne Politiker bei Themen die von den einzelnen Gruppen und Fachleuten intensiv erarbeitet werden, würde es keinen Schritt vorwärts gehen. Um auf diesem Gebiet wirklich Fortschritte zu erzielen war der Grundgedanke ein Gremium zu schaffen, wo der Beratungsprozess zwischen den Fachleuten und hoch interessierten, engagierten und fachkundigen Gruppen sich austauschen.

Der Hauptgrund für die Trennung des Bau- und des Verkehrsausschusses war, dass der Bauausschuss ein riesen Programm hat. Um vorwärts zu kommen braucht es Erläuterungen zu jeder Kreuzung und zu jedem Umbau. Dies ist im Bauausschuss nicht zu schaffen.

Es sollte bei dem Plan bleiben. Wenn die CDU sich nicht beteiligen möchte, sollte Sie einfach keinen Vertreter entsenden. Laut Herrn Ableiter erhoffen sich alle von dem Dialog der einzelnen privaten Gruppen als Politiker zu Gewinnen und einzelne Details zu verstehen, die in dieser Intensität im Stadtrat nicht besprochen werden können, weil dafür zu wenig Zeit ist. Er bittet die CDU und die Grünen nochmals in sich zu gehen, ob sie wirklich dieses geplante Gremium gleich entfernen wollen, obwohl es noch nicht mal besteht.

Herr Adam (FDP) merkt an, wenn es heißt beratend tätig zu werden, wenn ein Gremium gebildet werden soll dann bedeutet dies, ob aus der Politik oder den einzelnen Fachbereichen, dann gilt es Kosten zu sparen. Vorher wurde jahrelang Gutachter und Städteplaner für teuer Geld von auswärts beauftragt um uns dann zu sagen wie es in unserer Stadt auszusehen hat. Das ist rausgeworfenes Geld. Herr Adam würde es begrüßen, wenn eine Zusammenarbeit so stattfinden kann, dass wir aus der Erfahrung profitieren können von Leuten die Fahrradtechnisch Ahnung haben, von Leuten die im Straßenbild ständig unterwegs sind und Leute reglementieren müssen, wie zum Beispiel die Polizei oder in Form von Seminaren. Hiervon profitieren alle zusammen als Bürger.

Frau Seiler kündigt ausführliche Gespräche in der Stadtratssitzung an und ruft in Erinnerung, dass es bereits intensive Beratungen im Ältestenrat und auch im Stadtrat über die Einrichtung dieses Beirates, über die Einrichtung, Zielsetzung und auch schon über die Zusammensetzung gegeben hat.

Gegenstand: Information über die Beseitigung von Müllbrennpunkten

Nähere Infos können aus der beigefügten Präsentation welche Bestandteil dieser Niederschrift ist entnommen werden.

Herr Rudingsdorfer (Straßenverkehrsbehörde) stellt anhand der Präsentation die Müllbrennpunkte der Vergangenheit vor und erläutert was dagegen unternommen wurde um diese durch Verkehrsmaßnahmen in den Griff zu bekommen.

Als neu bekannt gewordenen Müllbrennpunkt nennt Herr Rudingsdorfer die Zufahrt Stockholmer Straße / Zufahrt Franzosendenkmal (Landzunge bei der Schiffswerft Braun). Es handelt sich um ein Landschaftsschutzgebiet. Laut dem angebrachten Hinweisschild mit dem Auszug aus der Landschaftsschutzgebietsverordnung in dem das Campieren, das Parken und das Grillen. Leider hält sich keiner an die Vorschriften. Es werden dort Zelte aufgeschlagen, gegrillt und Müll zurückgelassen. Das Problem muss angegangen werden. Genaue Ideen wie das Problem angegangen wird liegen noch nicht vor. Wichtig ist, dass der Zugang nicht jedem verwehrt wird. Die Speyerer Bürger sollen weiterhin die Möglichkeit haben dort hin zu gelangen und dort mit ihren Kindern oder Vierbeiner spazieren gehen können. Es muss jedoch etwas unternommen werden, um den Problemen Herr zu werden, von den Kontrollen abgesehen. Es handelt sich immer wieder um wechselndes Klientel, es kommen immer wieder Fremde. Die ewige Diskussion ist den Mitarbeitern nicht mehr zumutbar, wenn dort eine Reihe von 10 Wohnmobilen steht und mit jedem diskutiert werden muss, warum das Wohnmobil dort nicht stehen darf.

Frau Seiler bedankt sich für den Vortrag und kündigt einen Antrag der CDU für die Stadtratssitzung zum Thema Abstellmöglichkeiten für Wohnmobile an. Die Maßnahmen sollen überlappend übergreifen. Es werden Grundstücke oder Flächen in unmittelbarer Nähe des Rheines gesucht, um Leuten die Speyer gerne mit dem Wohnmobil erkunden möchten eine Möglichkeit zu bieten. Beides soll gleichzeitig laufen. Bevor wir den Besuchern der Stadt die Möglichkeit nehmen die Wohnmobile abzustellen, will die Stadtverwaltung Speyer für Alternativen sorgen, die dann auch Entsorgungsmöglichkeiten zur Verfügung stellt und auch kostenpflichtig sein wird. Ein weiteres Thema in der Stadtratssitzung werden die aktuell zum Campen genutzten Wohnmobile sein die sich am Rhein befinden sowie die zahlreichen Speyerer die sich für Ihren Urlaub ein Wohnmobil angeschafft haben. So kann man im Moment z.B. am Helmut-Bantz-Stadion oder am FC 09 derzeit geduldeten abgestellte Wohnmobile sehen. Aktuell wird intern darüber beraten wie die Stadtverwaltung mit diesen zwei Bausteinen umgeht um parallel dazu restriktivere Maßnahmen am Franzosendenkmal schaffen zu können. Dies bereits vorab als Information für die Ausschussmitglieder. In der Stadtratssitzung am 19.09.2019 soll intensiver darüber berichtet werden.

Herr Dr. Moser (CDU) meldet Probleme mit der Radfahrerampel an der Kreuzung Ziegelofenweg. Radfahrer die auf dem Gegenläufigen Radweg, also von Norden kommend Richtung Süden auf die Kreuzung fahren haben eine Radfahrerampel. Fahrradfahrer haben noch grün, die Fußgängerampel ist jedoch bereits rot, weshalb Fahrradfahrer von den Autofahrern die abbiegen möchten beschimpft werden weil sie bei Rot über die Ampel fahren würden. Aus der Sicht der Autofahrer ist das auch so.

Die Fußgängerampel ist rot, weshalb die Autofahrer davon ausgehen dass der Radfahrer ja dann auch stehen bleiben müsste. Die Fahrradampel ist noch etwa 15 Sekunden grün, obwohl die Fußgängerampel bereits rot zeigt. Er bittet darum hier Abhilfe zu schaffen.

Frau Seiler kündigt eine Überprüfung vor Ort an und dankt für den Hinweis.

Herr Berberich (Fridays for Future) hat eine Nachfrage zum Thema Müllbrennpunkte. Auf den Fotos ist für ihn nicht ersichtlich, ob die Stadt an den betroffenen Stellen Müllcontainer aufgestellt hat, damit die Leute ihren Müll entsorgen können. Er möchte wissen, ob die Stadt hier keine Gefahr sieht, dass die Brennpunkte sich verlagern und der Müll an anderer Stelle in der Natur landet.

Frau Seiler erläutert, was die Stadt bisher unternommen hat an diesen Straßenzügen. In der Vergangenheit wurden schon große Mülltonnen angebracht und kleine, es gab regelmäßige Reinigungszyklen. Die Mitarbeiter der Straßenreinigung und ganz besonders der Stadtgärtnerei sind dem nicht mehr nachgekommen. Bei der Siemensstraße wurden dann alle Unternehmen im Vorfeld angeschrieben und wurden abgefragt ob Zulieferer von den Firmen die Parkstreifen nutzen. Inzwischen funktioniert es in Speyer sehr gut, dass die Zulieferer direkt bei den Firmen auf das Gelände gelassen werden. Laut Frau Seiler sind wir alle als Käufer in der Pflicht darauf zu achten was für Waren wir kaufen und zu welchem Preis. Diese rollenden Lager sind vor allem auf den Autobahnen ein Thema, das man vor allem an den Rasthöfen sehen kann die aus allen Nähten platzen. Es bestand großer Druck von LKW Fahrerinnen und Fahrern die ihre Ruhezeiten an diesen Standorten eingehalten haben, die sie ja gesetzlich einhalten müssen. Frau Seiler sieht die Kommune hier nicht in der Pflicht finanziell oder mit unseren Mitarbeitern regelmäßig die Müllberge zu entfernen. Es müssen auf der Bundesebene ausreichend Rastmöglichkeiten geschaffen werden, damit die Fahrer die Ruhezeiten einhalten können. Diese sind am Ende der Kette. Auf das Anschreiben an die Betriebe gab es auch von den Betrieben selbst positive Rückmeldungen, da die Firmen selbst ja auch nicht wollen, dass ihre Kunden die Müllberge in der Umgebung sehen. Sie haben ein Interesse daran, dass es nicht zugemüllt ist. Es wurde mit verstärkten Kontrollen versucht einem Verdrängungseffekt entgegen zu wirken. Ein großer Verdrängungseffekt wurde nicht bemerkt, nur einige einzelne Ausnahmefälle. Zwar stehen Richtung Auestraße auch ab und zu LKWs, hier handelt es sich jedoch um andere.

1. Sitzung des Verkehrsausschusses der Stadt Speyer am 18.09.2019

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 8

Gegenstand: Verschiedenes

keine Themenpunkte.

Frau Oberbürgermeisterin Seiler bedankt sich bei allen Anwesenden für den konstruktiven Austausch und schließt um 19:15 Uhr die Sitzung.

1. Sitzung des Verkehrsausschusses der Stadt Speyer am 18.09.2019



1. Sitzung des Verkehrsausschusses 18.09.2019 **Stefanie Seiler**

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