

Gegenstand: Bauvorhaben Straßenbaumaßnahme Hirschgraben
[Vorlage: 0369/2020](#)

Herr Lorenz (FB 5 Tiefbau - Verkehrsplanung - ÖPNV) informiert anhand der Präsentation über die geplante Straßenumbaumaßnahme Hirschgraben (Vorlagen-Nr. 0369/2020).

Nähere Infos können aus der beigefügten [Präsentation](#) welche Bestandteil dieser Niederschrift ist entnommen werden.

Frau Beigeordnete Münch-Weinmann bedankt sich für die Präsentation und stellt die geplante Straßenumbaumaßnahme zur Diskussion.

Herr Dr. Moser (CDU) war angesichts der Planung erst skeptisch, kann sich aber vorstellen, dass es funktioniert wie geplant. Er hat persönlich das Gefühl dass es gut wäre, wenn im Hirschgraben Tempo 30 wäre. Allerdings sieht er hier einen Nachteil, wenn bei Tempo 30 keine Radschutzstreifen auf markiert werden könnte. Auf der kurzen Strecke lohnt sich das Gas geben kaum. Durch die geplanten Schutzmarkierungen wirkt das ganze so komplex auf den Autofahrer, dass Herr Dr. Moser sich nicht vorstellen kann, dass die kurze Strecke Richtung Kreisel gerast wird. Er fände es zwar schön, wenn direkt Tempo 30 in diesem Bereich angeordnet werden kann, findet jedoch die Schutzstreifen aus seiner Sicht absolut sinnvoller als Tempo 30 anzuordnen an das sich manche Leute dann eh nicht halten. Er ist der Ansicht das zusammenfahren von motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Radfahrern kann nur funktionieren, wenn man die Leute dazu bringt mittig zu fahren, damit diese nicht innerhalb des Kreisels von Kfz überholt werden. Er hat jedoch Zweifel, ob die Verkehrsteilnehmer an den Zebrastreifen halten werden, um den Fußgängern den Vorrang zu gewähren. Er findet es nicht gut, dass erst noch nach Förderung gesucht wird und erkundigt sich nach Möglichkeiten.

Herr Czerny (B90/Die Grünen) gibt an, dass nach seiner Ansicht mit dem Ausbau der motorisierte Individual Verkehr (MIV) gestärkt wird, obwohl im Stadtrat die Ziele ausgegeben wurden Fußgänger und Radfahrer, dann den ÖPNV und dann erst den MIV zu berücksichtigen. Er sieht risikoreiche Überholmanöver und hat Bedenken, dass der Kreisel bei einer Bordsteinhöhe von 8 cm ohne Probleme von z.B. einem SUV überfahren werden kann. Er sieht hierin ein Risiko für Radfahrer. Er sieht die Engstellen von knapp 2 Meter Breite und fehlende Schutzflächen für die Fußgänger, die dadurch benachteiligt werden, als problematisch an. Für den MIV werden größere Flächen bereitgestellt, während sie für Fußgänger reduziert werden. Durch den Kreisel wird eine große Fläche verschwendet, die durch die Überfahrbarekeit des Kreisels nur dem MIV zur Verfügung stehen. Dadurch wird an einer so kleinen Fläche sehr viel Platz vergeudet. Da die Straße am Hirschgraben noch bergab zum Kreisel geht, rechnet er damit, dass im Tempo 50 Bereich mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wird. Herr Czerny hat Bedenken, dass sich die längeren Wege nicht mit der Barcelona Erklärung deckt. Ältere Leute oder Fußkranke die am Verkehr teilnehmen, haben an einer Ampel die Möglichkeit eine kurze Pause einzulegen. Bei der vorgestellten Planung haben sie einen längeren Weg. Er glaubt nicht, dass diese den längeren Weg bevorzugen.

Frau Heller (B90/Die Grünen) findet, dass hier an dem Credo festgehalten wird der Fahrzeugverkehr muss schnell fließen, andererseits möchte man Radfahrer und Fußgänger fördern. Sie fordert mehr Mut von der Verwaltung. Sie fragt sich, wie man sich in der langfristigen Planung die Anbindung an die anderen Straßen vorstellen kann. Durch die Erhöhung der Innenstadt sollte überdacht werden, ob die bestehenden bzw. eingeplanten Parkplätze nicht noch weiter als geplant zum Teil zum Wohle der Fußgänger eingespart und dort Bäume gepflanzt werden könnten. Die Höhe des Bords am geplanten Kreisel sieht sie ebenfalls als problematisch an, da sie die 8 cm Höhe als zu niedrig empfindet. Bei der Höhe kann man auch mit dem Fahrrad über den Bord fahren. Sie bittet um Prüfung ob der Bord in normaler Bordsteinhöhe gebaut werden kann, da hier ja immer noch die LKW auffahren können. Sie hinterfragt, ob ein Kreisel der zusammen mit dem MIV befahren wird wirklich sicherer ist als eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage. Senioren werden zum Beispiel nicht den Mut haben im Kreisel mitzufahren. Sie bittet darum zu prüfen, ob es möglich ist Fahrrad Piktogramme auf der Straße aufzubringen um zu verdeutlichen, dass hier Radfahrer fahren. In Mainz gibt es Tempo 30 Bereiche die zwar keinen Radschutzstreifen haben, dafür aber Piktogramme.

Frau Zachmann (B90/Die Grünen) sieht die Zukunft in der Priorisierung die Fußgänger und den Radverkehr zu stärken. Aufgrund geringerer Stehzeiten an einem Kreisel ist hier auch der CO₂ Ausstoß geringer. Die Wahrscheinlichkeit, dass der Kreisel zu schnell befahren wird ist aufgrund der Kurve der Strecke unwahrscheinlich. Sie spricht sich für den Kreisel aus. Die Menschen müssten Pressewirksam informiert werden, dass die Radfahrer mittig auf der Kreisfahrbahn fahren sollen. Dadurch werden auch Fahrzeuge ausgebremst. Durch die Zebrastrassen sieht sie für Fußgänger auch nur Vorteile, da diese keine Stehzeiten wie bei einer Lichtsignalanlage haben.

Herr Oehlmann (FDP) vermisst die Perspektive für den gesamten Innenstadtzirkel. Die Planung kommt ihm vor wie ein Sammelsurium, er ist nicht überzeugt, dass die geplante Baumaßnahme sicher für die Verkehrsteilnehmer ist. Er hat Bedenken bezüglich des geplanten Tempo 50 Bereichs im Hirschgraben. Die für die Radschutzstreifen geplanten Maße kommen ihm sehr gering vor, die FDP hält es für zu gefährlich den Ausbau wie geplant durchzuführen. Eine Tempo 30 Zone oder eine Verkehrsberuhigung seien an dieser Stelle sinnvoller. Die FDP tut sich schwer mit der Planung, da hier der Radverkehr mit dem MIV zusammen im Kreisverkehr fahren soll. Den Wegfall von Parkplätzen sieht er kritisch. Er vermisst die Perspektive, was die Verwaltung in den nächsten Jahren auch im Hinblick auf z.B. Anwohnerparkhäuser vorhat. Herr Oehlmann kann nicht nachvollziehen, warum man nicht einen Tempo 30 Bereich einrichtet und zusätzlich Schutzstreifen für die Radfahrer aufmarkiert. Es sollte hier hauptsächlich um die Sicherheit gehen, nicht um eine mögliche finanzielle Förderung. Die FDP wird den aktuellen Vorschlag in dieser Form wohl nicht mittragen können. Mit dem Tempo 50 und dem angedachten Kreisel geht er nicht konform. Es ist zu unsicher und nicht richtig durchdacht was den gesamten Innenstadtzirkel angeht. Auch wenn alles Regelkonform ist und, was er nicht glaubt, womöglich zu einer Verbesserung führt, wird das Bauvorhaben in dieser Konstellation vermutlich nicht von der FDP mitgetragen.

Herr Adam (FDP) sieht es als Problematisch an, dass direkt vor dem geplanten Kreisverkehrsplatz für eine ganz kurze Strecke Tempo 50 gefahren werden darf, nur damit man Radschutzstreifen anlegen kann um quasi zu umgehen, dass man in Tempo 30 Bereichen keine Schutzstreifen für die Radfahrer anlegen darf.

Wenn ein Tempo 30 eingeführt wird dann hat dies den Hintergrund Fußgänger und Radfahrer zu schützen. Die geplante Höhe von 8 cm Bord sieht er ebenfalls kritisch, da eine solche Erhöhung einen SUV Fahrer zum Beispiel überhaupt nicht stören würde. Seiner Ansicht nach ist die Sicherheit der Radfahrer durch die Parkplätze neben den geplanten Radschutzstreifen gefährdet. Er spricht sich grundsätzlich dafür aus den Radverkehr im Mischverkehr mitfahren zu lassen, jedoch soll dies so deutlich gemacht werden, dass jeder PKW Fahrer es versteht.

Frau Gast (CDU) möchte wissen ob die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden und ob nicht die Möglichkeit besteht die neu ausgebauten Bushaltestellen in der Bahnhofstraße mit den Bushaltestellen im Hirschgraben zusammenzulegen.

Herr Bubbel (Jugendstadtrat) sieht hier eine Verschlechterung für Fußgänger, da diese erst einige Meter mehr laufen müssen, bevor die Straße gequert werden kann. Seiner Einschätzung nach besteht für Fußgänger ein höheres Sicherheitsgefühl durch eine Lichtsignalanlage (LSA) als durch einen Fußgängerüberweg. Es bestehen Bedenken, dass die geplante Sicherheit für die Radfahrer nicht besteht, wenn Autos und Radfahrer beide in einem Kreiselfahren. Er ermutigt deshalb zu einer LSA. Aus seiner Sicht als Jugendstadtrat sieht er einen Tempo 30 Bereich als sinnvoller an. Er würde für den Neubau einer neuen LSA stimmen. Er sieht ein grundsätzliches Problem bei der Priorisierung des Kreisels, so sind die Fußgänger absolut bevorteilt in dem geplanten Kreisel. Er ist der Ansicht, dass der MIV hier Priorität haben sollte, da dieser am Ende Wirtschaftsgüter von A nach Z bringt. Wenn Kfz Priorität hätten, würde dies auch zu weniger Emissionen führen, als wenn diese am Kreisel immer anhalten und anfahren.

Herr Hepper (Fahrradbeauftragter der Stadt Speyer) hat die Planung anfangs als sehr kritisch angesehen, ist jedoch, nach längerem Nachdenken, für sich zu dem Entschluss gekommen, dass der geplante Ausbau für alle Verkehrsteilnehmer am meisten Sicherheit bietet. Radfahrer müssen beim Einfahren in den Kreisel nur auf die linke Straßenseite achten, da von rechts keiner kommen kann. Einmal im Kreisel hat der Radfahrer immer Vorrang. Er sieht hier also keinen Nachteil für die Radfahrer. Seiner Einschätzung nach müsste jedoch die Strichmarkierung für die Radfahrer bis zu dem Kreisel hingehen und nicht an den Fußgängerüberwegen enden. So könnte man als Radfahrer leichter vor dem KFZ stehen und besser in den Kreisel einfahren. Für die Fußgänger sieht er keine Nachteile, da es ja Fußgängerüberwege gibt, an denen der Fußgänger immer Vorrang hat. Radfahrer und Autofahrer müssen an dieser Stelle halten und Vorrang gewähren. Die Engstelle am Bürgersteig sieht er als unproblematisch, so lange sich die Radfahrer an die Verkehrsregeln halten und nicht falsch herum auf dem Gehweg in den Kreuzungsbereich einfahren. Er sieht auch das Überfahren des Kreisverkehrsplatzes von Großfahrzeugen als sinnvoll, denn gerade so kann ein Großfahrzeug wie z.B. ein LKW den Radfahrer der im Kreisel fährt besser wahrnehmen, da er nicht neben dem Fahrzeug im toten Winkel mitfährt. Im Kreisel mitfahren sieht er aus Sicht der Radfahrer als nicht problematisch an und nennt als Beispiel den Kreisel Paul-Egell-Straße/Lindenstraße/Winternheimer Straße. Er erwähnt die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und zitiert, dass laut den Richtlinien solch ein Minikreisel extra aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung der Geschwindigkeit angelegt wird. Er empfiehlt jedoch im gesamten Hirschgraben, Petschengasse, Wormser Landstraße und von der Innenstadt kommend Tempo 30 einzurichten.

Herr Klabunde (SWG) stellt sich die Frage der Notwendigkeit des Kreisels. Die Stelle ist der SWG nicht als Unfallschwerpunkt bekannt. Bisher hat sich auch keiner über den Verkehrsfluss beschwert. Die SWG stellt daher grundsätzlich den Kiesel erst mal in Frage. Das Geld für die Kosten sollte man lieber für weitere Fahrradstraßen und in die Ertüchtigung von Fahrradschutzstreifen investieren. Aufgrund der Aussage, dass Fußgängerüberwege sicherer als Lichtsignalanlagen sind hätte er gerne hierüber Nachweise wie z.B. Studien gesehen.

Herr Zink (ADFC) ist der Meinung es sollten mehr Radfahrer auf der Straße mit dem Verkehr mitfahren. Es sollten deshalb mehr Radschutzstreifen geben anstatt Radwege.

Frau Schumacher (SPD) fühlt sich als Fahrradfahrerin an einer Kreuzung mit LSA sicherer. Damals wurde der Antrag auf einen Kiesel am Knotenpunkt Franz-Kirrmeier-Straße/Ziegelofenweg abgelehnt, mit der Begründung für ältere Leute sei eine Lichtsignalanlage sicherer. Sie kann deshalb nicht nachvollziehen, warum hier jetzt ein Kiesel geplant wird, obwohl die Lichtsignalanlage noch nicht so alt ist. Sicherheit sieht bei ihr anders aus.

Herr Ott (Polizei) sieht in dem Kiesel aus polizeilicher Sicht eine gute Lösung. Ein Kreisverkehr entschleunigt die gesamte Verkehrssituation. Die Erfahrungswerte der Polizei zeigen, dass Unfälle die in einem Kreisverkehr stattfinden, für die Unfallbeteiligten mit geringeren Folgen einhergehen. Durch einen Kiesel werden hier keine Geschwindigkeiten erreicht wie sie an einer Lichtsignalanlage erreicht werden können wenn zum Beispiel Lichtzeichen nicht beachtet werden. So werden auch Konflikte zwischen Rechtsabbiegern oder Radfahrern, die es immer wieder gibt, in dem Bereich vermieden. Er sieht hier eine wesentliche Verbesserung für Radfahrer und Fußgänger. Er sieht es auch als wichtig an durch Pressearbeit etc. die Gründe darzustellen, warum zum Beispiel der Hirschgraben nicht auf Tempo 30 heruntersetzt werden kann, sondern bei den Tempo 50 bleiben muss, um den Schutzstreifen für Radfahrer einrichten zu können. Aufgrund der Breite der Straße und die Schutzstreifen für die Radfahrer ist davon auszugehen, dass dies automatisch zu einer Verlangsamung des Verkehrs führt. Es wird schwer werden hier überhaupt die zulässigen Tempo 50 zu fahren. Er sieht in dem Bauvorhaben eine gute Lösung.

Frau Beigeordnete Münch-Weinmann schließt den TOP 1.

Gegenstand: Verschiedenes

Frau Beigeordnete Münch-Weinmann weist auf die aktuell laufende Umfrage ADFC-Fahrradklima-Test (Zufriedenheits-Index der Radfahrenden in Deutschland) hin und lädt Interessierte zur Teilnahme ein.

Frau Beigeordnete Münch-Weinmann bedankt sich bei allen Anwesenden für den konstruktiven Austausch und schließt um 18:50 Uhr die Sitzung.

Anmerkung der Verwaltung:

Im Nachgang zu der am 21.09.2020 in der Sondersitzung des Verkehrsausschusses geführten Diskussion im Hinblick auf die Geschwindigkeiten in Verbindung mit Schutzstreifen im Bereich Hirschgraben, wurde die VwV-StVO sowie die ERA 10 erneut eingehend geprüft.

Nach § 2 Abs. 4 S. 2, der neuen VwV-StVO „...kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von **bis zu** 50 km/h...“ ein Schutzstreifen markiert werden, wenn bestimmte Voraussetzungen vorliegen. Dies bedeutet, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ein Schutzstreifen ebenfalls unter Vorliegen verschiedener Voraussetzungen zulässig ist! Dieser Sachverhalt wurde ebenfalls vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau auf Nachfrage bestätigt.

Somit ist es im Hirschgraben unter Beibehaltung des geplanten Straßenquerschnittes mit einer Kernfahrbahnbreite (zwischen den Schutzstreifen) von mind. 4,50 m und der dargestellten, beidseitigen Schutzstreifen von 1,50 m + 0,50 m Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz eine Beschilderung von Tempo 30 (**keine Zone 30!**) möglich.

Weiterhin wurde beim Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau bezüglich der von Frau Heller (B90/Die Grünen) geforderten Radfahrpiktogramme auf der Fahrbahn, welche wohl in Mainz zur Anwendung kommen, angefragt. Folgende Antwort wurde uns hierzu übermittelt:

Was den Hinweis auf die Stadt Mainz anlangt, so vermute ich, dass Sie damit diese „Radpiktogrammreihe“ meinen.

Grundlage hierfür ist das Forschungsprojekt „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“, gefördert durch das BMVI mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020, das in Kooperation des Fachzentrums Verkehr der Bergischen Uni Wuppertal und dem Bereich Diagnostik und Intervention der Technischen Uni Dresden durchgeführt wird und sich mit der Wirkung von Hinweisbeschilderung zur Radwegebenutzungspflicht und Fahrrad-Sinnbildern auf der Fahrbahn beschäftigt. Die Stadt Mainz ist dabei Projektteilnehmer; der Einsatz solcher „Radpiktogrammreihen“ **außerhalb des Projektes ist nicht zulässig**.

5. Sitzung des Verkehrsausschusses der Stadt Speyer am 21.09.2020



5. Sitzung des Verkehrsausschusses 21.09.2020 Irmgard Münch-Weinmann

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