

Gegenstand: Beratung zur Umstellung auf papierlose digitale Ratsarbeit

Frau Beigeordnete Münch-Weinmann teilt mit, dass das Thema erstmalig im Digitalisierungsausschuss besprochen wurde und in die einzelnen Ausschüsse gebracht werden soll, um die Mitglieder entsprechend zu informieren. Eine Entscheidung soll dann im Stadtrat getroffen werden.

Bisher arbeiten vier Ausschussmitglieder bereits papierlos. Drei weitere Mitglieder können sich vorstellen auf digitale Ratsarbeit umzustellen.

Frau Beigeordnete Münch-Weinmann schließt TOP 1.

Gegenstand: Sachstandsbericht - Tempo 30 in der Bahnhofstraße
[Vorlage: 0617/2021](#)

Frau Beigeordnete Münch-Weinmann berichtet von dem Antrag der Kooperation der bereits im Stadtrat in der Sitzung im August 2020 Thema war und an den Verkehrsausschuss verwiesen wurde.

Sie verweist darauf, dass es sich bei der Bahnhofstraße um eine sogenannte klassifizierte Straße handelt, genauer um eine Landesstraße, bei der der Landesbetrieb Mobilität (LBM) zu beteiligen ist. Es laufen bereits Gespräche mit dem LBM. Ende letzten Jahres hat ein Gespräch mit dem neuen Leiter des LBM und Frau Oberbürgermeisterin Seiler stattgefunden.

Herr Reimer (FB 5 – Abteilungsleitung Tiefbau) stellt das klassifizierte Straßennetz der Stadt Speyer anhand dem der Niederschrift beigefügten Stadtplan vor. Die Landesstraßen sind im Eigentum des LBM, weshalb Gespräche geführt werden müssen über eine Herabstufung der Bahnhofstraße. Der LBM hat bei dem gemeinsamen Termin im Dezember Gesprächsbereitschaft signalisiert. Damit die Durchgängigkeit für den Verkehr erhalten bleibt, muss bei einer Abstufung ein alternatives Straßennetz mit direkten Verbindungen ausgearbeitet werden. Hierzu haben bereits interne Gespräche stattgefunden. Die ausgearbeiteten Varianten müssen mit dem LBM abgestimmt werden.

Wichtig ist auch, wie sich der geplante Ausbau des Postplatzes bzw. die geplanten Verkehrsbeziehungen dort gestalten. Sobald bekannt ist was dort gewollt ist, kann die Bahnhofstraße geplant werden.

Herr Rudingsdorfer (FB 2 – Leiter der Straßenverkehrsbehörde) verdeutlicht, dass der LBM Eigentümer der Landesstraßen ist. Landesstraßen die durch die Stadt Speyer verlaufen, sind Ausweichstraßen, falls die Bundesstraßen nicht zur Verfügung stehen. Der LBM hat daher auf den Straßen in seinem Eigentum den Zustimmungsvorbehalt. Bei allen Anordnungen die auf diesen Straßenzügen getroffen werden, braucht es einen zwingenden Grund (wie z.B. Lärm Hotspot in der Landauer Straße, oder schutzbedürftige Einrichtungen wie zum Beispiel KiTas, Schulen oder Seniorenheime deren Eingang unmittelbar im betroffenen Straßenkörper liegt). Da diese Gründe aktuell nicht vorliegen, wird der LBM sehr wahrscheinlich nicht zustimmen. Wenn die Straße von der Stadt Speyer übernommen und zur Haupterschließungsstraße abgestuft würde, könnte nach Ermessen der Stadt Speyer ein Tempo 30 Bereich eingerichtet und entschieden werden, wie der Straßenkörper nach Vorstellungen der Stadt umgebaut werden könnte. Ohne eine Zustimmung des LBM kann keine Tempo Änderung vorgenommen werden.

Frau Beigeordnete Münch-Weinmann fasst zusammen, dass der LBM mitentscheiden muss, solange ihm die Straße gehört. Erst wenn die Straße abgestuft und an die Gemeinde übergeben wird, kann die Straße von der Stadt umgestaltet werden, wie diese möchte. Sie sagt zu die offenen Fragen zu prüfen, welche Mehrkosten der Stadt Speyer zukünftig entstehen würden, bei einer Abstufung der L454 als Gemeindestraße, und ob vom LBM eine Auswei-

sung eines Tempo 30 Bereichs auf der Bahnhofstraße, zwischen Rauschendem Wasser und Untere Langgasse, grundsätzlich mitgetragen werden würde.

Weiterhin sagt Frau Beigeordnete Münch-Weinmann aufgrund des Wunsches der Ausschussmitglieder zu, die Möglichkeit zu prüfen einen Vertreter des LBM in die nächste Sitzung einzuladen und schließt hiermit TOP 2.

7. Sitzung des Verkehrsausschusses der Stadt Speyer am 23.03.2021

Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 3

Gegenstand: Sachstandsbericht - Umgestaltung der Bahnhofstraße
[Vorlage: 0618/2021](#)

Herr Reimer (FB 5 – Abteilungsleitung Tiefbau) legt erneut dar, dass die Bahnhofstraße im Eigentum des Landes ist. Die Stadt muss Forderungen an den Umbau stellen, denen der LBM zustimmen muss.

Aufgrund der Frage eines Ausschussmitglieds, wann eine Instandsetzung aus Sicht des LBM vorgesehen, bzw. notwendig ist, sagt Frau Beigeordnete Münch-Weinmann zu, dies beim LBM zu erfragen und Rückmeldung zu geben.

Frau Beigeordnete Münch-Weinmann verweist auf die gemeinsame Sitzung am 14.04. bei der dies Thema sein wird.

**Gegenstand: Sachstandsbericht – Modellprojekt zur Verkehrsberuhigung in der
Gilgenstraße**

[Vorlage: 0619/2021](#)

Herr Lorenz (FB 5 – Tiefbau/Verkehrsplanung/ÖPNV) bezieht sich auf den Prüfantrag vom August 2020.

Die Gilgenstraße kann nicht alleine betrachtet werden. Die Planungen für die Bahnhofstraße, die Untere Langgasse und den Postplatz muss mit einbezogen werden. Erst wenn die für den ÖPNV wichtigen Eckpunkte beschlossen wurden und der Nahverkehrsplan ausgearbeitet ist, können eine Planung und dann ein Beschluss folgen.

Frau Beigeordnete Münch-Weinmann bekräftigt, dass der Einzelhandel in die Planung mit einbezogen werden soll. Es ist eine große Beteiligung erwünscht.

Es wird festgestellt, dass in dem Straßenverlauf keine weiteren Lärmhotspots liegen. Die im Lärmaktionsplan genannten Stellen in dem Straßenabschnitt sind bereits abgearbeitet.

Es wird auf die Lärmaktionsplanung 3. Runde verwiesen. Der Entwurf des Aktionsplans ist über die Webseite der Stadt Speyer einsehbar

(<https://www.speyer.de/de/umwelt/aktuelles/eu-umgebungs-laermrichtlinie/18-10-gut01.pdf>)

Gegenstand: Information - Antrag zur Überarbeitung der Parkraumbewirtschaftung
[Vorlage: 0620/2021](#)

Herr Rudingsdorfer (FB 2 – Leiter der Straßenverkehrsbehörde) informiert anhand der Präsentation über das Bewohnerparkkonzept, dass bereits in seiner ursprünglichen Form im Verkehrsausschuss 2018 vorgestellt wurde.

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

Die Ausschussmitglieder diskutieren über die Höhe der Parkgebühren und ob diese erhöht werden müssen, damit das Parken unattraktiver wird. Herr Rudingsdorfer verweist darauf, dass eine Änderung der Parkgebührensatzung nötig ist, falls die Parkgebühren erhöht werden sollen. Wenn dies gewollt ist, sollte dies entsprechend beantragt werden.

Auf die Forderung von einzelnen Ausschussmitgliedern mehr für den Radverkehr zu tun, verweist Frau Beigeordnete Münch-Weinmann darauf, dass bereits soweit wie möglich Verbesserungen für Radfahrer*innen schrittweise umgesetzt werden. Es ist nicht nur der KFZ Verkehr im Blick. Die Stadt Speyer kann Radabstellplätze nur im öffentlichen Raum schaffen.

Herr Rudingsdorfer stellt klar, dass die Stadt Speyer an die klaren Regelungen der StVO gebunden ist, wieviel Parkraum den Bewohner*innen in Form von Bewohnerparkplätzen zur Verfügung gestellt werden können. Wichtig für das Anlegen von Radabstellanlagen ist zu wissen, wo besteht Bedarf, und wird dies von allen Bewohner*innen der Straße mitgetragen? Dies wird aktuell z.B. im „Kämmerer“ Gebiet geprüft.

Gegenstand: Informationen der Verwaltung

Herr Rudingsdorfer (FB 2 – Leiter der Straßenverkehrsbehörde) berichtet von dem gemeinsamen Ortstermin mit den Bewohnern aus dem Bewohnerparkquartier 10 (X) und informiert anhand der Präsentation über die Maßnahmen der Stadtverwaltung nord-östlich des Feuerbachparks, die sich aktuell in der Umsetzung befinden.

Ebenfalls anhand der Präsentation informiert Herr Rudingsdorfer über geplante Maßnahmen im Binsfeld. Er berichtet von der gemeinsamen Begehung mit allen betroffenen Abteilungen sowie den festgestellten Problemen bei Befahrung der Feuerwehr. Hier soll unter anderem der Parkplatz gegenüber dem Gastronomiebetrieb Störtebeker (ehemals Anglerstube) besser gekennzeichnet werden, sowie die Rettungswege im Binsfeld neu ausgeschildert werden.

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

Frau Beigeordnete Münch-Weinmann bedankt sich bei allen Anwesenden für den konstruktiven Austausch und schließt um 19:50 Uhr die Sitzung.

Im Anschluss an die Sitzung des Ausschusses für Verkehr hat sich der Leiter der Straßenverkehrsbehörde, Herr Rudingsdorfer, mit den 3 Anfragen aus dem Verkehrsausschuss an den Leiter des Landesbetriebes Mobilität in Speyer, Herrn Schafft gewandt und folgende Antworten erhalten:

1. Wann ist eine Instandsetzung der Bahnhofstraße vorgesehen bzw. notwendig aus Sicht des LBM?

Alle Landesstraßen des Landes Rheinland-Pfalz werden turnusmäßig alle 5 Jahre messtechnisch befahren und auf dieser Grundlage bewertet. Die Ergebnisse der Bewertung fließen in ein Investitionsprogramm ein, das Grundlage für die Bauprogramme des Landes ist. Die L 454 (Bahnhofstraße) ist im aktuellen Investitionsprogramm 2019-2024 nicht enthalten. Innerhalb dieses Zeitraumes ist ein Ausbau bzw. eine Instandsetzung nicht möglich. Ob in einem künftigen Investitionsprogramm der Streckenzug Berücksichtigung finden kann, bleibt abzuwarten.

2. Welche Mehrkosten würden der Stadt Speyer, bei einer Abstufung der L454 Bahnhofstraße als Gemeindestraße, in Zukunft entstehen?

Hier muss vorab gesagt werden, dass eine losgelöste Abstufung der L 454 der Bahnhofstraße zwischen L 528 (Rauschendes Wasser) und Postplatz nicht möglich ist. Wir gehen davon aus, dass zur Herstellung eines Netzzusammenhanges eine Abstufung der L 454 zwischen Waldseer/Landwehrstraße und B 39 (Landauer Straße) erforderlich würde. Außerdem wäre dann zusätzlich die L 528 zwischen der L 454 und der L 534 (Landwehrstraße) ebenfalls zur Gemeindestraße abzustufen, genauso wie die K 4 zwischen B 9 und Bahnhofstraße.

Durch die UA/UI-Vereinbarung zwischen der Stadt Speyer und dem Land Rheinland-Pfalz übernimmt das Land die Baukosten für Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen der Fahrbahn der Landesstraßen im Stadtbereich (sofern diese in den oben erwähnten Programmen Berücksichtigung finden) sowie Kosten für die Unterhaltung in Höhe von derzeit 7.003 EUR/km jährlich. Für Lichtsignalanlagen erhält die Stadt zusätzlich 3.477 EUR/Stück jährlich und für Fußgängersignalanlagen 1.023 EUR/Stück jährlich.

3. Würde der LBM eine Ausweisung eines Tempo 30 Bereichs auf der Bahnhofstraße, zwischen Rauschendem Wasser und Untere Langgasse grundsätzlich mittragen? Als Gründe wurden, die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf Grund der zu geringen Breite der vorhandenen Radwege, und der Sicherung des Radverkehrs durch Tempo 30 wenn er auf der Straße im Mischverkehr mitfahren würde, genannt.

Grundsätzlich können für die Anordnung von Tempo 30 verkehrliche als auch Lärm-schutzgründe herangezogen werden. Als verkehrliche Gründe wären z.B. besonders schutzbedürftige Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Altersheime) mit einem direkten Zugang zu betreffender Straße heranzuziehen, ferner besondere Gefahrenlagen, die die allgemeinen Gefahren im Verkehrsraum deutlich übersteigen. Dies könnten z.B. eine unübersichtliche Verkehrsführung, fehlende oder deutlich zu schmale Gehwege, fehlende Querungsstellen sein. Diese Punkte sehen wir im Fall der Bahnhofstraße als nicht gegeben an. Eine Anordnung einer Tempo-30-Begrenzung wäre im Vorfeld zwischen den Belangen aller Verkehrsteilnehmer und der Funktion der betreffenden Straße abzuwägen. Da die Bahnhofstraße als Landesstraße eine hohe Verkehrsbedeutung erfüllt, sind hier die Hürden für eine Geschwindigkeitsbegrenzung gegenüber sonstigen Straßen deutlich höher anzusetzen. Im Ergebnis sehen wir die Kriterien für eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus verkehrlichen Gründen zumindest im Abschnitt Rauschendes Wasser – Obere Langgasse als nicht gegeben an. Zu den Radwegen im Zuge der Bahnhofstraße merken wir an, dass diese vielleicht nicht mehr in allen Punkten den aktuellen Standards entsprechen, aber im Hinblick auf die starke Kfz-Belastung und im Vergleich zu anderen Radwegen z.B. in der Wormser Landstraße zwischen Rauschendem Wasser und St.-Guido-Stifts-Platz in Breite und Ausbaustandard eine ausreichende Qualität bieten. Hier wäre zu überlegen, ob durch punktuelle Ausbaumaßnahmen z. B. im Kreuzungsbereich Rauschendes Wasser, im Bahnhofsbereich, an der Einmündung Obere Langgasse oder zwischen Oberer und Unterer Langgasse nicht eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität erreicht werden kann.

Auch in Bezug auf den Prüfantrag der SPD Stadtratsfraktion vom 14.09.2020 zur Realisierung einer Sitzbank an der Bushaltestelle Berliner Platz (Westseite), Vorlage 0433/2020 wurde im Anschluss an die Sitzung des Ausschusses für Verkehr von der Straßenverkehrsbehörde mit der Tiefbauabteilung Kontakt aufgenommen und hat folgende Antwort erhalten:

Die vorhandene Gehwegbreite beträgt vor Ort gerade mal 1,30 m. Davon wären abzuziehen die Sitzbankbreite 0,44 m (auch wenn der Sitz geklappt wird) und ca. 0,30 m Aufstandsfläche für den Fuß. Somit würden nur noch ca. 0,50 m Gehweg verbleiben, was nicht ausreichend ist, dass ein Rollstuhlfahrer vorbeikommt. Auch Fußgänger müssten auf den parallel geführten Radweg ausweichen, was die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs gefährden würde.

Eine Bank kann erst nach einem barrierefreien Umbau der Bushaltestelle, wenn die Busbucht umgebaut wird (2023?), gestellt werden.

7. Sitzung des Verkehrsausschusses der Stadt Speyer am 23.03.2021



7. Sitzung des Verkehrsausschusses 23.03.2021 Irmgard Münch-Weinmann

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