

## **Gemeinsame Stellungnahme zum Antrag der CDU Stadtratsfraktion (Radwegekonzept)**

### **Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Speyer in Bezug auf die Förderung des Radverkehrs**

Seit der Veröffentlichung des Verkehrsentwicklungsplans im Jahre 1999 hat sich das Straßennetz innerhalb von Speyer nur marginal verändert. Neue Straßen die eine Veränderung der Radwegestruktur bedingt hätten kamen nicht hinzu. Die neuen Baugebiete wie z. B. „Am Schlachthof“ oder „Am Roßsprung“ liegen innerhalb von Tempo 30-Zonen oder in verkehrsberuhigten Bereichen. In diesen Zonen, die zum Schutz der Radfahrer und Fußgänger ausgewiesen wurden, sind keine Radwege anzulegen.

Die im Verkehrsentwicklungsplan dargestellten „Lücken“ im Radwegenetz wurden mit dem aktuellen Bestand der Radwege abgeglichen. Die bis dato durchgeführten Maßnahmen wurden berücksichtigt und dem Verkehrsentwicklungsplan gegenübergestellt.

Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Speyer von Seite 95 bis Seite 97.  
Aktuelle Verhältnisse angemerkt (Kursiv).

*„Trotz dieses relativ dichten Radwegenetzes bestehen immer noch Lücken zwischen den einzelnen Radwegeverbindungen in Speyer.“*

*Am Ortsausgang auf der Westseite der Waldseer Straße bis zum Wirtschaftsweg, der Richtung Waldsee / Otterstadt führt.*

#### Anmerkung:

In mehreren Gesprächen mit dem Landesbetrieb Straßen und Verkehr Speyer (LSV) wurde diese Radweglücke entlang der Landesstraße angesprochen. Der LSV steht einem Lückenschluss weiterhin ablehnend gegenüber, da er den östlichen gelegenen Rad- und Wirtschaftsweg für ausreichend erachtet. Alternativ könnten wir in der Waldseer Straße auf Höhe der Kreuzung Am Sandhügel/Birkenweg eine Überquerungshilfe bauen. Entsprechendes wurde auch innerhalb des Projektes Soziale Stadt, Arbeitsgruppe Verkehr, im Rahmen einer Ortsbegehung diskutiert und als Zuschussprojekt angemeldet. Da keine Investitionsmittel zur Verfügung standen, konnte die Maßnahme nicht umgesetzt werden.

*Vom Irisweg / Krokusweg Richtung Nordosten bis zur Unterführung an der A 61*

#### Anmerkung:

Hier besteht zwischenzeitlich eine Verbindung durch einen Wirtschaftsweg der für Radfahrer freigegeben wurde.

*Fortführung des Radwegs entlang der Tullastraße Richtung Nordwesten (bis Waldseer Straße)*

#### Anmerkung:

Beim Ausbau der Tullastraße wurden beidseitig Radwege angelegt. Es besteht somit zwischen Waldseer Straße und Austraße eine lückenlose Radwegverbindung.

*Verbindung zwischen Steinhäuserwühlsee („Bonnetweiher“) und Spitzenrheinhof*

#### Anmerkung:

Diese Verbindung konnte bisher aufgrund der noch andauernden Kiesausbeute nicht geschlossen werden. Ferner müsste der Durchstich zwischen beiden Seen mittels eines Brückenbauwerks geschlossen werden.

*Verbindung zwischen Viehtriftstraße (Bahnübergang) und Mausbergweg.*

Anmerkung:

Diese Verbindung liegt innerhalb einer Tempo 30-Zone. In Tempo 30-Zonen dürfen keine benutzungspflichtigen Radwege ausgewiesen werden.

*Verbindung zwischen Mäuseweg und Auestraße / Franz-Kirrmeier-Straße*

Anmerkung:

Die Verbindung zwischen Mäuseweg und Auestraße wurde 2004 als Schotterweg hergestellt. Bevor die Verbindung zwischen Mäuseweg und Franz-Kirrmeier-Straße hergestellt werden kann, muss die Erschließung des Baugebietes „Rheinufer Nord“ durch den Erschließungsträger abgewartet werden. Es ist geplant das Baugebiet als Tempo 30-Zone auszuweisen.

*Ziegelofenweg zwischen Bahnübergang und Franz-Kirrmeier-Straße*

Anmerkung:

Seitens der Straßenverkehrsbehörde wird daran gedacht diesen Teil des Ziegelofenwegs als Tempo 30-Zone auszuweisen. Hierzu wird im Laufe des Jahres 2005 eine Verkehrszählung durchgeführt. Bzgl. einer abschließenden Entscheidung muss die Entwicklung des Baugebietes „Rheinufer Nord“ abgewartet werden.

*Eselsdamm, Nordseite*

Anmerkung:

Der vorhandene Straßenquerschnitt ist zur Einrichtung eines Radweges auf der nördlichen Seite zu schmal. Der auf Radweg auf der südlichen Seite kann für die Gegenrichtung nicht freigegeben werden, da der Radwegequerschnitt nicht mindestens 2,00 m beträgt.

*Hafenstraße*

Anmerkung:

Der Radweg in der Hafenstraße ist für die Gegenrichtung freigegeben.

*Hirschgraben*

Anmerkung:

Zurzeit kann im Hirschgraben beidseitig geparkt werden. Es sind gebührenpflichtige Parkplätze ausgewiesen die sehr gut angenommen werden. Die Anlegung von Radwegen beidseitig der Fahrbahn erfordert einen kompletten Umbau der Straße. Zu berücksichtigen ist dabei ebenfalls die Signalanlage in der Bahnhofstraße. Diese hat zurzeit nur auf der nördlichen Seite einen Übergang für Fußgänger und Radfahrer. Für den auf der südlichen Straßenseite anzulegenden Radweg wäre ein weiterer Übergang über die Bahnhofstraße zu schaffen, der nur über den Umbau der kompletten Kreuzung zu erreichen ist. Um einen verkehrsgerechten Anschluss des südlichen Radwegs von der Bahnhofstraße in den Hirschgraben zu erhalten, müsste die Bushaltestelle (Bahnhofstraße) verlegt werden.

*Verbindung zwischen Burgstraße und Bahnhofstraße, über die Bahnlinie in Verlängerung des Hirschgrabens*

Anmerkung:

Siehe Anmerkungen zum Hirschgraben.

*Obere Langgasse*

Anmerkung:

In der Oberen Langgasse, zwischen Bahnhofstraße und Burgstraße wurde beidseitig ein Schutzstreifen angelegt. Zwischen Burgstraße und Dudenhofer Straße sind beidseitig Radwege vorhanden.

### *Schützenstraße*

#### Anmerkung:

Der Straßenquerschnitt der Schützenstraße reicht nicht aus, um Radwege anzulegen.

### *Verbindung über den Gießhübelbach in Verlängerung der Wimphelingstraße*

#### Anmerkung:

Die Verbindung wurde durch eine Brücke hergestellt.

### *Verbindung über Bahnlinie, zwischen Mühlturnmstraße und Neubaugebiet (ehem. Brauerei)*

#### Anmerkung:

Innerhalb der Bebauung führt ein Privatweg von der Oberen Langgasse zum Bahnübergang Mühlturnmstraße.

### *Bahnhofstraße-Gilgenstraße, zwischen Bartholomäus-Weltz-Platz und Volksbank*

#### Anmerkung:

Der Straßenquerschnitt der Bahnhofstraße in diesem Teilstück reicht nicht aus, um Radwege anzulegen.

### *Landauer Straße*

#### Anmerkung:

Der Straßenquerschnitt der Landauer Straße reicht nicht aus, um Radwege anzulegen.

### *Verbindung über Bahnlinie, zwischen Hirschstraße und Hasenstraße, in Höhe Bismarckstraße*

#### Anmerkung:

Mit dem Bau des S-Bahnhaltepunktes Süd könnte diese Lücke geschlossen werden, wenn eine Unterführung unter den Gleisen gebaut würde.

### *Hilgardstraße-St.Germanstraße-Lindenstraße, bis Kreuzung Paul-Egell-Straße*

#### Anmerkung:

In der Lindenstraße zwischen Fuchsweiherstraße und Paul-Egell-Straße ist beidseitig ein Radweg vorhanden. Auf der beschriebenen Strecke herrscht ein hoher Parkdruck. Beim Ausbau von Radwegen würden die vorhandenen Straßenparkplätze entfallen.

### *Heinkelstraße, Südseite in Höhe Feuerwehr / städt. Betriebshof*

#### Anmerkung:

Durch den Einbau einer Überquerungshilfe in der Industriestraße Einmündung Heinkelstraße könnte eine Überquerung ermöglicht werden. Der Lückenschluss bis zum städtischen Bau-betriebshof wäre ebenfalls möglich.

#### Detailprobleme

*Straßenbegleitende Radwege beginnen bzw. enden teilw. übergangslos im Straßenraum z. B. Bahnhofstraße Höhe Postgraben, Landauer Straße, Schwerdstraße, St. Guido-Stifts-Platz, Wormser Straße*

#### Anmerkung:

Beim St. Guido-Stifts-Platz - Wormser Straße endet der Radweg in einer Tempo 30-Zone. Der Straßenquerschnitt der Bahnhofstraße, der Landauer Straße sowie der Schwerdstraße reichen nicht aus um Radwege anzulegen.

### *An der großen Straßenkreuzung Schützenstraße/Gilgenstraße/Landauer Str. (ohne Radwegführung fehlen auf der Fahrbahn Aufstellflächen für Radfahrer*

#### Anmerkung:

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens (über 24.000 Fahrzeuge täglich) sind Aufstellflächen für Radfahrer nicht zu verwirklichen, ohne den Fahrzeugverkehr wesentlich zu behindern.

*Auf wichtigen Radwegestrecken fehlt eine ausreichende Beleuchtung (zw. Dudenhofen und Speyer, zw. Römerberg und Landauer Straße, zw. Priesterseminar und Remlingstraße)*

Anmerkung:

Inzwischen wurden die Radwege beleuchtet.

*Die Erkennbarkeit der kreuzenden Radwege an den Auf- und Abfahrten zur B 9 bzw. B 39 entspricht nicht genug den Sicherheitsbedürfnissen*

Anmerkung:

Durch den Umbau des Knotens konnte diesem Sachverhalt abgeholfen werden.

*Die Beläge einiger Radwege lassen streckenweise nur "holpriges" Fahren zu (z. B. Industriestraße, Rheinhäuser Straße, Franz-Kirrmeier-Straße, Auestraße)*

Anmerkung:

Die Fahrbahnbeläge wurden inzwischen erneuert bzw. ausgetauscht. Die Rheinhäuser Straße befindet sich in einer Tempo 30-Zone.

*Der Radweg auf der südlichen Seite der Dudenhofer Straße ist für den stattfindenden Zweirichtungsradverkehr sehr eng bemessen*

Anmerkung:

Durch den Umbau des Knotens konnte diesem Sachverhalt abgeholfen werden.

*Der Radweg auf der nördlichen Seite der Iggelheimer Straße ist durch teilweisen dichten Pflanzenbewuchs stark eingeengt*

Anmerkung:

Der Radweg entspricht nicht mehr den Anforderungen der StVO, da er nur ca. 0,90 bis 1,00 m breit ist. Die Mindestbreite wäre 1,50 m. Dennoch sollte an dieser Radwegverbindung, aufgrund des Verkehrsaufkommens in der Iggelheimer Straße, festgehalten werden. Die Deutsche Bahn sowie die anderen Grundstücksbesitzer werden in bestimmten Zeitabständen aufgefordert ihre Büsche zurück zuschneiden.

*Das hohe Radverkehrsaufkommen in der Holzstraße Höhe „Kußbrücke“ /Hallendbad erfordert entsprechende Beschilderungsmaßnahmen (für Autofahrer)*

Anmerkung:

Die Holzstraße befindet sich inzwischen in einer Tempo 30-Zone, daher besteht kein Regelungsbedarf mehr.

*Zum Teil sind die Grünphasen an den Ampelkreuzungen für den Radverkehr ungünstig geschaltet (z. B. am „Rauschen Wasser“ oder am Wartturm)*

Anmerkung:

Die Ampelanlagen wurden inzwischen in Bezug auf den Radverkehr optimiert. Am „Rauschenden Wasser“ und am Wartturm wurden die an den Abbiegespuren installierten Ampeln entfernt und durch Fußgängerüberwege ersetzt.

*Es fehlt eine radverkehrsbezogene Ausschilderung zur Erreichbarkeit von Binsfeld, Bonnetweiher, Altrheingebiet sowie von der Rheinhäuser Fähre kommend Richtung Innenstadt*

Anmerkung:

In der Zwischenzeit haben wir diese Aussage revidiert. Die Besucher von Binsfeld, Bonnetweiher und Altrheingebiet fahren diese Örtlichkeiten fast ausnahmslos mit Kraftfahrzeugen

an, so dass eine Ausschilderung nicht unbedingt notwendig ist. Alternativ könnte eine touristische Radwegbeschilderung nach dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ mit hohem Kostenaufwand umgesetzt werden. Hierzu wäre allerdings auch ein gesamtplanerisches Konzept durch ein externes Planungsbüro notwendig.

*Doch nicht nur bewusstes Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer verursacht Sicherheitsprobleme. An einigen Stellen erweisen sich die Probleme der Radfahrer anderer Natur. In erster Linie sind dies Konflikte an Knotenpunkten wie Straßenkreuzungen oder Einmündungsbereichen mit und ohne Radwege entlang des Innenstadtringes - an der abknickenden Vorfahrt Petschengasse/Eselsdamm, wo auf der Südseite die Radwegführung in Richtung Kolb-Schulzentrum quert*

Anmerkung:

Die abknickende Vorfahrt wurde eingerichtet, um den Verkehr aus der Fritz-Ober-Straße (Kolb-Schulzentrum) herauszuhalten. Die Radwegführung wäre nur unter Aufhebung der abknickenden Vorfahrt zu lösen. Im Zuge des Ausbaus des Radwegs in der Petschengasse (im Bereich Zum Weidentor) muss diese Einmündung im Hinblick auf den Radverkehr untersucht werden. Abhilfe könnte u. E. auch eine vorgelagerte Überquerungshilfe leisten, die allerdings zum Wegfall einiger Straßenparkplätze führen würde.

*Im Kreuzungsbereich Grüner Winkel/Eselsdamm/Ziegelofenweg, ebenfalls auf der "Hauptstrecke" der Schulwege in Richtung Schulzentrum*

Anmerkung:

In der Straße Eselsdamm gilt inzwischen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

*Am Einmündungsbereich Klipfelsau/Geibstraße, wo die Radwegführung Richtung Norden auf die Westseite des Schillerwegs geführt wird*

Anmerkung:

Hier wurde eine entsprechende Radwegbeschilderung angebracht, die die Radfahrer auf die gegenüberliegende Seite führt.

*Am Einmündungsbereich "Museumsbuckel"/Klipfelsau, den die in Richtung Freibad fahrenden Radler diagonal queren müssen*

Anmerkung:

Eine bessere Querung wurde inzwischen durch eine Bordsteinabsenkung auf der gegenüberliegenden Straßenseite ermöglicht.

*Im Kreuzungsbereich Paul-Egell-Straße/Lindenstraße/Winternheimer Straße, wo die Radfahrer entweder die Fahrbahn der Lindenstraße in Richtung Norden benutzen oder die abknickende Vorfahrt auf dem Weg Paul-Egell-Straße -Lindenstraße kreuzen müssen*

Anmerkung:

Situation wurde durch den Bau eines Kreisverkehrs bereinigt.

*Im Kreuzungsbereich Schwerdstraße/Hilgardstraße, dessen Überquerung besonders für Radfahrer am Ende des Radweges aus der Schwerdstraße in Richtung Bartholomäus-Weltz-Platz Probleme bereitet*

Anmerkung:

Der Radweg in der Schwerdstraße wurde inzwischen aufgehoben. Die Situation hat sich dadurch entspannt, dass der Radfahrer nun straßenbegleitend fährt.

*Im Kreuzungsbereich Schützenstraße / Gilgenstraße / Bartholomäus-Weltz-Platz / Landauer Straße, in dem für den Radfahrverkehr überhaupt keine Infrastruktureinrichtungen vorhanden sind*

Anmerkung:

Die Straßenquerschnitte sind zu schmal, als dass Radwege eingerichtet werden könnten.

*Außerhalb des Innenstadtbereiches fallen hauptsächlich zwei "Problemkreuzungen" ins Gewicht. Dies ist zum einen in Speyer-Nord die Kreuzung direkt am Wartturm, wo der von der Wormser Landstraße in die Waldseer Straße abknickende Kfz-Lenker in einem fahrgeometrisch großzügigen Kurvenbereich auf eine querende Radwegführung trifft*

Anmerkung:

Die Ampelanlage für die Radfahrer wurde durch Zebrastreifen ersetzt. Die Situation hat sich dadurch erheblich verbessert. Die Initiative hierzu stammte von der örtlichen Unfallkommission.

*Zum anderen ist dies die Kreuzung Schützenstraße / Holzstraße / Mühlenturmstraße, wo besonders die aus der Innenstadt kommenden Radfahrer gezwungen sind, entweder die relativ schmale Schützenstraße zu "ersteigen" oder an der Einmündung Holzstraße den Verkehrsfluss diagonal zu durchqueren, um den Radweg durch den Schützengarten zu benutzen*

Anmerkung:

Auch hier gibt es durch die vorhandenen zu schmalen Straßenquerschnitte keine Abhilfemöglichkeit.

*Spezielle Problempunkte im Radverkehrsablauf und -wegenetz sind des Weiteren:*

*Die Querung der Iggelheimer Straße vom 1. Richtweg in Richtung Walderholung an einer Stelle, an der die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr zum einen bei 70 km/h liegt, zum anderen aber vielfach weit überschritten wird*

Anmerkung:

Außerhalb von Ortschaften ist der Bau einer Überquerungshilfe nicht möglich. Der Bau des Kreisverkehrs am Lyautey-Gelände hat zu einer Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeit stadtauswärts geführt.

*Die Querung der Auf-/Abfahrt zur B 9 an der Anschlussstelle Speyer-West, wo ebenfalls recht hohe Kfz-Geschwindigkeiten auf der abschüssigen Strecke registriert werden und gleichzeitig die Sichtbeziehung bzw. Erkennbarkeit kreuzender Radfahrer und Fußgänger stark eingeschränkt ist*

Anmerkung:

Durch den Bau des Kreisels Iggelheimer Straße wurde diese Situation behoben.

*Der Wirtschaftsweg zwischen Dudenhofen und Brucknerweg ist nicht nur am Wochenende eine beliebte Radfahrstrecke und eigentlich nur für den Anliegerverkehr zugelassen. Die zunehmende "illegale" Nutzung von Autofahrern als Abkürzungsstrecke bewirkt - bei zum Teil erheblich überhöhten Geschwindigkeiten - ein recht großes Gefahrenpotential sowohl für Fußgänger als auch für Radler*

Anmerkung:

Der Weg wurde für Kraftfahrzeuge aller Art, außer Anlieger, gesperrt. Die Einhaltung dieser Regelung wird von der Polizeiinspektion Speyer überprüft. Von Seiten der Verbandsgemeinde Dudenhofen ist allerdings eine komplette Vollsperrung nicht erwünscht.

Die AG Verkehrsentwicklungsplanung sieht den Lückenschluss am Hirschgraben einschließlich der Veränderung der Signalanlage in der Bahnhofstraße als vordringlichste Aufgabe an.

Wir empfehlen eine Behandlung der vorstehenden Thematik in der Verkehrskommission. Nach entsprechender Beschlusslage der Verkehrskommission und Zustimmung im Stadtrat könnte eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans entsprechend der aktuellen Verkehrslage erfolgen.

### **Öffnung von Einbahnstraßen**

Die Arbeitsgruppe Verkehrsräume (ADFC, Arbeitskreis kinderfreundliche Stadt, Schuleltern AG, Dt. Kinderschutzbund, Stadtelternausschuss, Polizeiinspektion Speyer, Tiefbauabteilung und Straßenverkehrsbehörde Stadt Speyer) hat im Rahmen eines Projektes die Einbahnstraßen in der Innenstadt unter Beachtung der hierzu ergangenen Verwaltungsvorschriften analysiert. Im Rahmen von Ortsterminen und diversen Sitzungen wurden im Zeitraum von Mai bis Oktober 2004 die Straßen beurteilt. So erachtete die Kommission z. B. die Öffnung der Großen Greifengasse und der Wormser Straße aufgrund ihrer geringen Fahrbahnbreite und Verkehrswerte als zu gefährlich.

Die Freigabe der u. a. Einbahnstraßen wurde für unbedenklich erachtet, zumal die Förderung des Fahrradverkehrs u. a. eine zentrale Forderung des städtischen Verkehrsentwicklungsplanes ist. Die verkehrsbehördliche Anordnung für nachfolgende Straßen ist inzwischen ergangen.

Große Gailergasse  
Kleine Gailergasse  
Große Sämergasse  
Kutschergasse  
Nonnenbachstraße

Schon im Jahre 1997 beschäftigte sich eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Polizei, des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), der Planungsabteilung, dem Fahrradbeauftragten und der Straßenverkehrsbehörde mit der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr. Die hierzu ergangenen restriktiven Verwaltungsvorschriften wurden auf das städtische Einbahnstraßennetz projiziert. Die Arbeitsgruppe hat im Rahmen ihrer Planungsarbeit das gesamte Einbahnstraßennetz geprüft.

Als Ergebnis der Prüfung wurden folgende Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet:

Allerheiligenstraße  
Eichenweg  
Eurichsgasse  
Fischmarkt  
Hasenpfehlstraße zwischen Mittelsteg und Sonnengasse  
Im Lenhart  
Kutschergasse  
Martin-Greif-Straße.  
Mörschgasse  
Mühlturmstraße  
Sankt-Georgen-Gasse  
Schustergasse  
Steingasse

Den Ratsfraktionen wurde in der 13. Sitzung der Kommission „Verkehrsentwicklung“ vom 14.10.97 der Maßnahmenkatalog vorgestellt und zur Beratung übergeben. Einwände hiergegen wurden nicht erhoben.

### **Neue Fahrradtypen**

Fahrräder in den gängigen Maßen, auch mit Fahrradanhänger, müssen sich an die Regeln der StVO halten.

Anderen Fahrrädern, wie z. B. Rikschas, stehen mehre Vorschriften der StVO entgegen.

Dies sind u. a. die Radwegebenutzungspflicht oder das Verbot der Mitnahme von Personen die älter sind als 7 Jahre. Diesen Fahrradtypen, die meistens als Fahrradtaxi für den Personentransport unterwegs sind, können nach § 46 Abs. 1 Nr. 1 StVO Ausnahmegenehmigungen erteilt werden.

### **Fahrradwege in Tempo 30-Zonen**

Tempo 30-Zonen werden innerhalb geschlossener Ortschaften insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf eingerichtet. Tempo 30-Zonen dürfen nicht eingerichtet werden, wo benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind, bzw. in Tempo 30-Zonen dürfen keine benutzungspflichtigen Radwege ausgewiesen werden (§ 45 Abs. 1c StVO). In Tempo 30-Zonen bereits bestehende Radwege müssen sukzessive abgebaut werden.

Tiefbauabteilung  
Helmut Reimer

Straßenverkehrsbehörde  
Joachim Pahle