

# Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 1312/2022

**Abteilung:** Tiefbau

**Bearbeiter/in:** Nolasco, Robin  
Goger, Otto-Andreas

**Haushaltswirksamkeit:**  nein  ja, bei  
**Investitionskosten:**  nein  ja  
**Drittmittel:**  nein  ja  
**Folgekosten/laufender Unterhalt:**  nein  ja  
**Im laufenden Haushalt eingeplant:**  nein  ja

**Produkt:**  
**Betrag:**  
**Betrag:**  
**Betrag:**  
**Fundstelle:**

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	08.12.2022	öffentlich	Information

**Betreff: Radverkehrskonzept – Sachstandsbericht**

## Information:

Das Radverkehrskonzept der Stadt Speyer wurde im Mai 2017 aufgestellt mit dem Ziel, den Radverkehrsanteils in Speyer zu steigern, indem den Belangen des Radverkehrs bei allen Straßenbaumaßnahmen Rechnung getragen wird und eine Erhöhung des Komforts, der Leichtigkeit und der Verkehrssicherheit angestrebt wird. Das Radverkehrskonzept ist abrufbar unter

<https://www.speyer.de/de/umwelt/klimaschutz/klimafreundliche-mobilitaet/radverkehrskonzept/schlussbericht.pdf?cid=1oep> (Erläuterungsbericht) und <https://www.speyer.de/de/umwelt/klimaschutz/klimafreundliche-mobilitaet/radverkehrskonzept/schlussbericht-berichtsteil-handlungsbedarf.pdf?cid=1oes> (Berichtsteil zum Handlungsbedarf).

Im Folgenden wird unter Bezugnahme auf die Anfrage der Stadtratsfraktion „Unabhängig - für Speyer!“ (UfS) vom 03.10.2022 (Vorlage Nr. 1251/2022) der Sachstand zum Radverkehrskonzept dargestellt. Zunächst wird durch die Beantwortung der Fragen 1 - 3 auf die Thematik „Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung“ eingegangen. Anschließend widmet sich die Beantwortung der Fragen 4 - 6 der Umsetzung der Maßnahmen zum Radverkehrskonzept.

*Anmerkung: Die Erfassung, Auswertung und Interpretation der Unfalldaten erfolgt grundsätzlich durch die Polizeiinspektion (PI) Speyer. Daher wurden die Fragen Nr. 1 - 3 der Anfrage der UfS seitens der Tiefbauabteilung weiter an die PI Speyer gegeben. Ferner wurde die Straßenverkehrsbehörde um eine Stellungnahme gebeten.*

## 1. Wie viele Unfälle mit Fahrradeteiligung wurden im Jahr 2022 bis heute bekannt?

Diese Frage kann seitens der PI Speyer nur bedingt beantwortet werden, da die Verkehrsunfallstatistik für das Jahr 2022 noch nicht erstellt wurde. Bei einer Abfrage des ersten Halbjahrs 2022 liegen 51 Verkehrsunfälle mit Fahrradeteiligung vor. Da es sich hierbei aber nur um eine Eingangsstatistik handelt, hat dies keine genaue Aussagekraft hinsichtlich der Jahresstatistik und es können sich dort noch Änderungen ergeben.

Bei der Interpretation der Verkehrsunfallzahlen bezüglich Radverkehr ist zu beachten, dass seitens der PI Speyer keine Statistik geführt wird, aus der hervorgeht, zu welchen Anteilen ein Verschulden des Kfz-Verkehrs (z.B. Vorfahrtsmissachtung, überhöhte Geschwindigkeit), ein Verschulden des Radverkehrs (z.B. „Geisterradler“, Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss), ein Verschulden anderer Verkehrsteilnehmenden oder eine bauliche Schwachstelle vorliegt. Bei manchen Unfällen lässt sich dies auch nicht (direkt) beurteilen oder es handelt sich um eine Kombination mehrerer Faktoren.

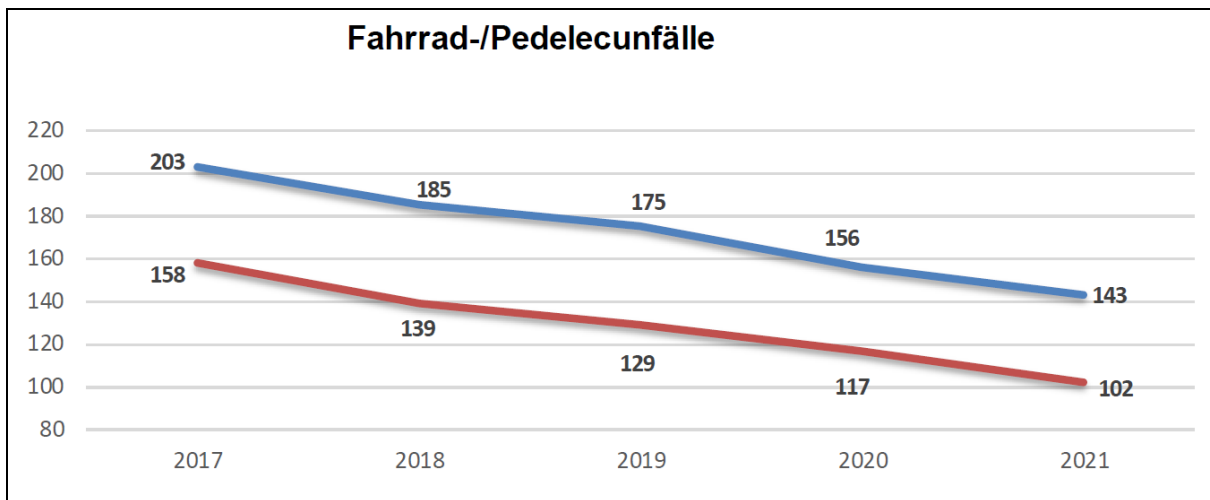
Im Presseportal der Polizei unter dem Link <https://www.presseportal.de/blaulicht/nr/117688> und unter Verwendung geeigneter Suchworte (z.B. „Speyer Radfahrer“) ist es möglich, sich einen Überblick zu verschaffen, wie vielfältig die Unfallursachen und -orte sind.

## 2. Wie haben sich diese Unfallzahlen in den vergangenen Jahren entwickelt?

Die PI Speyer verweist auf die auf ihrer Internetseite abrufbaren Verkehrsunfallstatistiken der letzten beiden Jahre (<https://www.polizei.rlp.de/de/die-polizei/ueber-uns/dienststellen/polizeipraesidium-rheinpfalz/polizeidirektion-ludwigshafen/polizeiinspektion-speyer/>). Aus der Verkehrsunfallstatistik 2021 sind die in Kapitel 4.4 „Risikogruppe Rad-/Pedelec-fahrende“ getroffenen Aussagen wiedergegeben.

- „Die Anzahl der Fahrrad-/ Pedelecunfälle, auch derer mit Personenschaden nahm im Gegensatz zum Anstieg der Gesamtunfallzahl zum Vorjahr ab.
- Insgesamt verzeichnete die Polizeiinspektion Speyer 2021 mit 143 Unfällen unter Radfahrer-beteiligung einen Rückgang um rund 8 %. (-13).
- Über einen Zeitraum der letzten fünf Jahre ist ein stetiger Rückgang der Unfallzahlen mit beteiligten Radfahrenden zu beobachten. Im Vergleich zum Jahr 2017 ist die Unfallzahl erfreulicherweise um rund 30 % gesunken.
- Analog ist eine sinkende Tendenz der Unfälle mit verletzten Radfahrenden zu verzeichnen. Hier liegt der Rückgang - bezogen auf das Jahr 2017 - bei rund 35 %.“

Bei der Interpretation der Unfallzahlen ist zu beachten, dass der Zuständigkeitsbereich der PI Speyer neben der Stadt Speyer auch die Gemeinden Berghausen, Heiligenstein, Mechtersheim, Dudenhofen, Harthausen, Hanhofen sowie Otterstadt und die umgebenden Kreis-, Landes- sowie Bundesstraßen umfasst.



**Abbildung 1: Entwicklung der Fahrrad-/ Pedelecunfälle in Zuständigkeit der PI Speyer.**  
**Blau:** Gesamtanzahl Fahrrad-/ Pedelecunfälle. **Rot:** Anzahl Fahrrad-/ Pedelecunfälle mit Personenschäden. Quelle: PI Speyer.

Weiterhin wiedergegeben ist das Fazit der Verkehrsunfallstatistik 2021 (Zitat):

„In der Gesamtbetrachtung dürfte ebenso wie im Vorjahr die Corona-Pandemie das Unfallgeschehen beeinflusst haben. Die leicht gestiegenen Unfallzahlen spiegeln sich in den meisten Unfallfeldern wider. Gleichwohl ein leichter Anstieg der Verkehrsunfallzahlen festzustellen ist, verzeichnet die PI Speyer im Bereich der Risikogruppen Kinder, der jungen Erwachsene sowie der Radfahrenden einen Rückgang.“

Gemessen an einem Betrachtungszeitraum von fünf Jahren ist in nahezu allen Unfallfeldern ein stetiger Rückgang zu verzeichnen. Die Polizei Speyer wird an ihren bisherigen Maßnahmen zur Unfallbekämpfung festhalten, um weiterhin eine Reduzierung der Unfallzahlen, insbesondere der Zahl an Verunglückten, zu erreichen.

Die Kontrolle der Risikogruppen der jungen Fahrer/-innen, Senioren/Seniorinnen sowie Radfahrenden werden auch künftig die Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit bilden. Zudem wird die Polizei Speyer weiterhin ein Augenmerk auf die Kontrolle Alkohol- und Drogen-/ Medikamentenbeeinflusster Fahrzeugführender legen.“

Der Fachbereich 5 regt an, sich zusammen mit dem Fachbereich 2 sowie der PI Speyer näher mit der Verkehrs- und Schulwegsicherheit von Kindern und Jugendlichen zu befassen und über die Ergebnisse im Rahmen einer Sitzung des Verkehrsausschusses zu berichten.

### 3. Gibt es besondere Unfallschwerpunkte?

Sowohl bei der Abfrage der letzten beiden Jahre als auch des ersten Halbjahrs 2022 kann seitens der PI Speyer kein Unfallschwerpunkt mit Fahrradbeteiligung ausfindig gemacht werden. Die Unfälle sind gleichmäßig über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Die Straßenverkehrsbehörde und die Tiefbauabteilung teilen diese Einschätzung.

Die Unfallorte, -arten und -häufigkeiten (nur Unfälle mit Personenschäden) der letzten Jahre sind für ganz Deutschland unter <https://unfallatlas.statistikportal.de/> abrufbar.

#### **4. Welche Maßnahmen wurden seit Erstellung des Konzeptes umgesetzt?**

Das für die Stadt Speyer erstellte Radverkehrskonzept (Berichtsteil zum Handlungsbedarf) listet 160 Maßnahmen auf. Unter diesen befinden sich teilweise Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel. Ein Beispiel für ein Maßnahmenbündel ist die Maßnahme Nr. 7 in der Hasenpühlstraße: Einerseits „Freigabe der Einbahnstraße für den gegenläufigen Radverkehr“, andererseits „Natursteingroßpflaster mit breiten Fugen: Ebenen Fahrbereich für Radverkehr herstellen“. Es handelt sich hier also um unabhängig bzw. getrennt umsetzbare Maßnahmen, daher bildet z.B. Maßnahme Nr. 7 zwei Einzelmaßnahmen. Insgesamt ergeben sich somit 193 Einzelmaßnahmen.

Stand Anfang November 2022 ergibt sich das folgende Bild:

- 46 Einzelmaßnahmen mit erfolgreich abgeschlossener Ausführung
- 29 Einzelmaßnahmen in aktiver Planung oder Ausführung
- 2 Einzelmaßnahmen, die verworfen wurden
- 116 Einzelmaßnahmen mit noch ausstehender Planung oder Ausführung

Bei den beiden verworfenen Einzelmaßnahmen handelt es sich um im Radverkehrskonzept vorgesehene Fahrradstraßen in der Nikolaus-von-Weis-Straße und der Butenschönstraße. Im Gebiet der Universität, der weiterführenden Schulen und des Sankt-Vincentius-Krankenhauses wird stattdessen derzeit eine Fahrradzone eingerichtet, die die folgenden Straßen umfasst: Vincentiusstraße (auf gesamter Länge), Holzstraße (auf gesamter Länge) und Otto-Mayer-Straße (zwischen Vincentiusstraße und Freiherr-vom-Stein-Straße). Dieses Vorgehen dient dem Ziel, den Radverkehr auf bestimmten geeigneten Straßen zu bündeln und die Akzeptanz seitens des Kfz-Verkehrs zu erhöhen.

Nicht verworfen, jedoch auf Eis gelegt, sind Maßnahmen im Bereich des Postplatzes. Das weitere Vorgehen der Radverkehrsförderung ist hier abhängig vom Ausgang des Verkehrsversuchs und der endgültigen Entscheidung des Stadtrats im Jahr 2025.

Des Weiteren fand die geplante Pendler-Radroute „Schifferstadt - Wörth“ keinen Eingang in das Radverkehrskonzept. Die Vorzugstrasse verläuft von Schifferstadt kommend wie folgt durch Speyer: Schifferstadter Straße - Landwehrstraße - Kurt-Schumacher-Straße - Theodor-Heuss-Straße - Vincentiusstraße - Holzstraße - Wimpfelingstraße - über Wirtschaftswege weiter Richtung Berghausen. Die Anforderungen an Pendler-Radrouten sind höher als an „normale“ Radverkehrswege, sodass die im Zuge dieser Trasse im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen auf ihre Kompatibilität zu überprüfen und ggf. zu erweitern sind. Laut Landesbetrieb Mobilität Speyer (LBM), welcher das Projekt Pendler-Radroute als Ganzes betreut und die Bereitstellung von Fördermitteln durch das Land vermittelt, wird die Stadt Speyer bei zeitnaher Umsetzung des Ausbaus der Schifferstadter Straße die erste Kommune sein, die mit der baulichen Umsetzung der Pendler-Radroute „Schifferstadt - Wörth“ beginnt. Dadurch besteht für die Stadt Speyer die Chance, voranzugehen und eine Signalwirkung in der Region zu entfalten.

Die Planung und Umsetzung von komfortablen und sicheren Fahrradabstellanlagen bildet als Sammelvorschlag ebenfalls einen wichtigen Baustein im Radverkehrskonzept. Diesbezüglich konnten in den letzten Jahren unter anderem die folgenden Abstellanlagen neu installiert, erweitert oder modernisiert werden: am Doppelgymnasium, an der Salierschule, an der Siedlungsschule und am Minigolfplatz.

Ein weiterer Sammelvorschlag besteht in der Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr, sofern die Rahmenbedingungen dies zulassen. Diesbezüglich konnten seit Erstellung des Radverkehrskonzepts in Speyer-Nord bereits mehrere Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet werden.

## **5. Welche sind für 2022/2023 und darüber hinaus geplant?**

Stand Anfang November 2022 sind folgende wichtige radverkehrsfreundliche Maßnahmen zur weiteren Umsetzung des Radverkehrskonzepts für 2022/2023 geplant:

- Neubau der Fuß- und Radverkehrsbrücke über die B39 am Priesterseminar
- Ausweisung der Fahrradzone im Gebiet der Universität, der weiterführenden Schulen und des Sankt-Vincentius-Krankenhauses
- Ausbau des Geh- und Radwegs entlang der Schifferstadter Straße im Zuge der Pendler-Radroute
- Umgestaltung des Postplatzes und Reduktion Kfz-Verkehr in Bahnhof- und Gilgenstraße sowie flankierende Maßnahmen in benachbarten Straßen, der Schützenstraße Höhe Fußgängerüberweg und der Einmündung Schützenstraße/ Obere Langgasse (mit Beginn des Verkehrsversuchs)

Ferner sind folgende Projekte in Zusammenhang mit Radverkehrsförderung geplant, jedoch derzeit noch nicht zeitlich fixierbar:

- Neuinstallation, Erweiterung oder Modernisierung von Fahrradabstellanlagen in der Lindenstraße, in der Allerheiligenstraße, in der St.-Guido-Straße, in der Kleinen Pfaffengasse, im Innenhof des Stadthauses, an der Halle 101, im Grünen Winkel, am Kinder- und Jugendtheater, an der Gedächtniskirche (inklusive Service Point), an der Maximilianstraße (inklusive Service Point)
- Umgestaltung der Einmündung Hafenstraße/ Nonnenbachstraße
- Umgestaltung der Landauer Straße zwischen Ortseingang und Karolingerstraße/ Schwerdstraße
- Umgestaltung der Kreuzung „Wartturm“ im Zuge der Pendler-Radroute
- Umsetzung der Pendler-Radroute zwischen Wartturm und Wimpelingstraße (gemäß Vorlage 1195/2022/1 noch unter Vorbehalt)
- Umgestaltung der Kreuzung „Rauschendes Wasser“
- Prüfung von Einbahnstraßen-Öffnungen für den gegenläufigen Radverkehr
- diverse Maßnahmen entlang des Straßenzugs Hafenstraße - Franz-Kirrmeier-Straße - K2
- Umgestaltung der Einmündung Obere Langgasse/ Burgstraße und Sanierung der Bahnbrücke
- Ausbau der Wormser Landstraße zwischen „Speyerer Ei“ und „Rauschendes Wasser“
- Bau eines neuen straßenbegleitenden Radwegs entlang der Straße Am Neuen Rheinhafen im Zuge der Maßnahme zum technischen Hochwasserschutz
- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur entlang der Industriestraße

## **6. Nach welchen Kriterien werden die nächsten Maßnahmen ausgewählt?**

Im Radverkehrskonzept ist bereits eine Priorisierung der Maßnahmen enthalten. Daneben ist es zum sorgfältigen Umgang mit den begrenzten personellen, finanziellen und materiellen Ressourcen von hoher Bedeutung, jene Maßnahmen zu priorisieren, bei denen Synergieeffekte erzielt werden können. Hierbei kann es sich beispielsweise um dringende Sanierungsmaßnahmen, Maßnahmen der Stadtwerke oder den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen handeln. Ein Beispiel hierfür ist die geplante Umgestaltung der Nonnenbachstraße mit verschiedenen Zielen: Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts für den Radverkehr an den beiden Enden der Nonnenbachstraße, Verkehrsberuhigung zugunsten der Anwohnenden, Entsiegelung und Baumschutz.

Des Weiteren ist eine Priorisierung von Maßnahmen sinnvoll, die über den lokalen Bereich hinaus großräumige positive Auswirkungen erzielen können. Beispiele hierfür sind der Neubau der Fuß- und Radverkehrsbrücke über die B39 am Priesterseminar, wodurch Kfz-Verkehre in Speyer-Süd vermieden werden können, oder die Reduktion des Kfz-Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse und Verlagerung auf die umgebenden Bundesstraßen im Rahmen des Verkehrsversuchs Postplatz.

Abschließend ist festzuhalten, dass die Umsetzung des Radverkehrskonzepts die zum Erstellungszeitpunkt gesteckten Erwartungen nicht erfüllt. Dennoch wurde, trotz personeller Engpässe und finanzieller Restriktionen, bei der Realisierung von Straßenbaumaßnahmen (z.B. Hirschgraben) in hohem Maße den Belangen der Zweiradmobilität Rechnung getragen, in Kooperation mit dem LBM das Projekt einer interkommunalen Pendler-Radrouten initiiert und ambitioniert an der stadtbedeutsamen Fuß- und Radwegebrücke am Priesterseminar gearbeitet. Aufgrund vergabe- und förderrechtlicher Rahmenbedingungen lag ein Tätigkeitsschwerpunkt in der Abteilung 540 in der Erstellung des Nahverkehrsplans sowie dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen in Verbindung mit der Neutrassierung von Fahrradverkehrsflächen.