

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 1858/2024

Abteilung: Tiefbau

Bearbeiter/in: Goger, Otto-Andreas

Haushaltswirksamkeit:

nein ja, bei

Produkt:

Investitionskosten:

nein ja

Betrag:

Drittmittel:

nein ja

Betrag:

Folgekosten/laufender Unterhalt:

nein ja

Betrag:

Im laufenden Haushalt eingeplant:

nein ja

Fundstelle:

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	09.04.2024	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Stadtrat	18.04.2024	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

Betreff: Pendler-Radroute "Schifferstadt - Wörth" - Trasse, Planungs- und Bauabschnitte

Referenzvorlagen: 1606/2023; 1195/2022/1; 2620/2018

Beschlussempfehlung:

- Der Stadtrat beschließt die **Trasse** der Pendler-Radroute (PRR) über die Schifferstadter Straße, Landwehrstraße, Kurt-Schumacher-Straße, Theodor-Heuss-Straße, Vincentiusstraße, Holzstraße und Wimphelingstraße. Planung und Bauausführung sind in geeigneten Abschnitten zu realisieren. Die in der Begründung aufgeführten Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zu hierbei beachten. Die in dieser Vorlage bzw. der Machbarkeitsstudie unterbreiteten Vorschläge zur Umsetzung der PRR sind mit Beschluss dieser Vorlage noch nicht verbindlich, sondern im Zuge abschnittsbezogener Entwurfsplanungen weiter im Detail zu entwickeln und zu prüfen. Für einzelne Abschnitte, Knotenpunkte, technische Bauwerke, etc. werden den Gremien jeweils gesonderte Vorlagen zur Beschlussfassung vorgelegt, sobald eine Haushaltswirksamkeit resultiert.
- Die Verwaltung wird beauftragt, eine Entwurfsplanung für den Abschnitt **Landwehrstraße** vorzunehmen. Dies soll in Einklang mit der Vorlagen-Nr. 0881/2021 (Prüfantrag „Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Landwehrstraße“) erfolgen.
- In der Machbarkeitsstudie wird dem Ausbau des Abschnitts „**Schifferstadt - Speyer**“ ein sehr hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufgrund großer Verlagerungspotenziale vom Kfz- auf den Radverkehr attestiert. Daher wird die Verwaltung beauftragt, sich gegenüber dem Land bzw. dem zuständigen Landesbetrieb Mobilität (LBM) Speyer für eine priorisierte Realisierung der PRR entlang der L454, insbesondere zwischen OD-Punkt Schifferstadter Straße (Ausbaugrenze im Sommer 2023) und Kreisel am Mitfahrerparkplatz, einzusetzen. Die Stadt Speyer unterstützt Planung und Bau hinsichtlich der Verbindungen zur Draisstraße, dem Ginsterweg und dem Eibenweg, welche in ihrer Zuständigkeit liegen.

Begründung:

Sowohl das Land Rheinland-Pfalz als auch die Stadt Speyer investieren seit Jahren kontinuierlich in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Ausbaumaßnahmen, die den Weg zur und von der Arbeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr attraktiver gestalten sollen, wurden bislang oftmals kleinräumig geplant, während vorrangig im Freizeitverkehr und touristischen Verkehr bereits großräumige Konzepte erstellt wurden. Mit der Etablierung von Radschnellverbindungen wird nun seit einigen Jahren deutschlandweit das Pendeln ebenfalls großräumig gedacht. In Rheinland-Pfalz wurde 2014 eine Studie zur „Potenzialbetrachtung Radschnellverbindungen in Rheinland-Pfalz“ erarbeitet. Ziel dieser Studie war es, mögliche Räume für Pendler-Radrouten (PRR) und Radschnellverbindungen (RSV) zu definieren. Einen Raum mit entsprechendem Potential für eine PRR umfassen die betroffenen Kommunen Schifferstadt, Speyer, Germersheim und Wörth. Weitere Informationen hierzu können unter <https://www.radwanderland-fachportal.de/index.php?menuid=30&reporeid=121> abgerufen werden.

Bei einer Pendler-Radroute handelt es sich um eine Art Radschnellweg, jedoch mit etwas abgeschwächten Standards. Gegenüber gewöhnlichen Radverkehrsanlagen werden an Pendler-Radrouten wiederum höhere Anforderungen gestellt. Die Planung und Umsetzung einer Pendler-Radroute „Schifferstadt - Wörth“ wird innerhalb der Stadt Speyer gemeinsam vom Landesbetrieb Mobilität (LBM) Speyer und der Stadt Speyer koordiniert. In einer Machbarkeitsstudie, mit der das Planungsbüro VAR+ mit Sitz in Darmstadt beauftragt wurde, wurden verschiedene Verläufe unter festgelegten „Übergabepunkten“ in Richtung Schifferstadt und Römerberg begutachtet.

Als „Übergabepunkt“ ist (in Richtung Schifferstadt) im Norden der Stadt Speyer der bestehende Geh- und Radweg entlang der L454 bzw. der Schifferstadter Straße festgelegt. Im Süden der Stadt Speyer wurde als „Übergabepunkt“ (in Richtung Römerberg) die Wimpfelingstraße bzw. der Wirtschaftsweg westlich der Bahnstrecke vereinbart.

Zwischen diesen beiden „Übergabepunkten“ wurden drei Varianten diskutiert:

- Variante 1: als „Umgehung“ an der B9 verlaufend
- Variante 2: durch die Innenstadt verlaufend (u.a. Wormser Landstraße, Bahnhofstraße)
- Variante 3: durch Speyer-West verlaufend (u.a. Kurt-Schumacher-Straße, Theodor-Heuss-Straße)

Variante 1 bietet den Vorteil einer relativ störungsfreien Route und die Möglichkeit eines breit dimensionierten, weitgehend geradlinigen Radwegs. Verbindungen zum Stadtgebiet müssten über sogenannte „Zulaufroueten“ geschaffen werden. Als großer Nachteil wurde jedoch die fehlende Erschließung verkehrsrelevanter Ziele ausgemacht. Da von einem hohen Anteil an Quell- und Zielverkehren bezüglich Schifferstadt, Germersheim und benachbarter Orte auszugehen ist, jedoch nur von geringem Durchgangsverkehr zwischen Schifferstadt und Germersheim, wurde diese Variante verworfen.

Variante 2 führt durch die Innenstadt und am Hauptbahnhof sowie zahlreichen weiteren verkehrsrelevanten Zielen vorbei. Nachteilig sind aber die zahlreichen Störeinflüsse und teils beengte Verhältnisse. So befinden sich entlang der Wormser Landstraße zahlreiche Ein- und Ausfahrten. Die Kreuzung am Rauschenden Wasser ist für den Radverkehr mit Hindernissen verbunden und aufgrund der Geometrie der Kreuzung sowie deren Verkehrsbelastung nur schwer zu optimieren.

In der Bahnhofstraße steht kaum Fläche zur Verfügung, um dem Radverkehr im Sinne der PRR eine attraktive Führung anbieten zu können, zumal dort erhöhtes Konfliktpotenzial mit dem Fuß- und Busverkehr herrscht. Zur notwendigen Querung der Bahnstrecke sind die Bahnübergänge Mühlturnstraße und Schützenstraße aufgrund der häufigen und langen Schrankenschließzeiten als ungünstig zu bewerten. Bei einer Führung über die Obere Langgasse stehen ebenfalls die gewünschten Flächen für den Radverkehr kaum zur Verfügung und die Überleitung über die Dudenhofer Straße Richtung Süden gestaltet sich problematisch. Daher wurde auch diese Variante nicht weiter verfolgt.

Variante 3 führt wie folgt durch Speyer-West: Schifferstadter Straße - Landwehrstraße - Kurt-Schumacher-Straße - Theodor-Heuss-Straße - Vincentiusstraße - Holzstraße - Wimphelingstraße. Diese Streckenführung stellt eine Kompromisslösung zwischen bestmöglicher Erfüllung der PRR-Standards (größtenteils breite Straßenzüge) und Erschließung verkehrsrelevanter Ziele dar. Somit führt die PRR unter anderem an den Gewerbegebieten Nord-West und Lyautey, dem S-Bahn-Haltepunkt, am Quartiersplatz „Berliner Platz“, der Deutschen Rentenversicherung, mehreren Schulen und Sporteinrichtungen, der Universität und dem St.-Vincentius-Krankenhaus vorbei. Aufgrund ihrer Vorteile wird diese Variante bevorzugt.

Um eine adäquate Anbindung des Hauptbahnhofs an die PRR zu ermöglichen, wird eine entsprechende Zulaufroute über die Josef-Schmitt-Straße vorgesehen, die potenziell in Richtung Dudenhofen via Heinrich-Heine-Straße fortgeführt werden kann. Die Führung der vorgenannten Zulaufroute über die Josef-Schmitt-Straße bietet gegenüber einer Führung über die Friedrich-Ebert-Straße oder die Straße Am Woogbach mehrere Vorteile: bessere Erschließung der Deutschen Rentenversicherung, der Schulen und Kitas; moderates Verkehrsaufkommen; direkte geradlinige Verbindung Hauptbahnhof - Dudenhofen. Die Zulaufroute soll in Form einer Fahrradstraße mit zugelassenem Kfz-Verkehr eingerichtet werden.

Das Speyerer Teilstück der PRR weist eine Länge von ca. 4,7 km auf. Die Länge der Zulaufroute zum Hauptbahnhof beträgt ca. 1,2 km, die Länge der optionalen Fortführung in Richtung Dudenhofen ca. 0,5 km. Über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ fördert das Land Rheinland-Pfalz Stand März 2024 Planungs- und Baukosten der PRR mit bis zu 90 %. Im gegenwärtigen Planungsstadium lassen sich die Kosten der PRR innerhalb der Zuständigkeit der Stadt Speyer noch nicht genau genug beziffern, da die Lösung von Detailfragen wie Umbauten von Kreuzungen oder Brücken noch zu klären ist.

Die gewählte Vorzugstrasse der PRR lässt sich grob in vier Bereiche mit verschiedenen Führungsformen unterteilen:

- **L454 Richtung Schifferstadt und Schifferstadter Straße:** Die PRR wird als straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. Zwischen dem sogenannten OD-Punkt (Zuständigkeitsgrenze zwischen LBM und Stadt Speyer) und der Kreuzung am Wartturm wurde der PRR-Standard beim Ausbau der Schifferstadter Straße im Sommer 2023 bereits hergestellt.
- **Landwehr-, Kurt-Schumacher- und Theodor-Heuss-Straße:** Durch eine Aufhebung der Benutzungspflicht der Geh- und Radwege im Seitenraum soll dem schnellen, sicheren Radverkehr eine Führung auf der Fahrbahn angeboten werden. Dem langsamen, unsicheren Radverkehr soll dagegen weiterhin die Nutzung des Seitenraums möglich sein. Damit kann entlang des Straßenzugs ein problemloses Überholen zweier Radfahrender ermöglicht werden.

Durch die Verschmälerung der Kfz-Fahrbahn infolge von markierten Schutzstreifen o.ä. kann das gegenwärtig oft zu hohe Geschwindigkeitsniveau gesenkt werden. Weiterhin sollen markierte Pufferstreifen zusätzliche Sicherheit gegen unachtsam geöffnete Fahrzeurtüren entlang von Parkstreifen schaffen.

- **Vincentius-, Holz- und Wimpelingstraße:** Der Radverkehr wird in diesen Straßen mithilfe einer Fahrradstraße bzw. Fahrradzone auf der Fahrbahn geführt. Bei einer Fahrradzone handelt es sich um die Verknüpfung mehrerer Fahrradstraßen. Mittels Zusatzbeschilderung bleibt der Kfz-Verkehr innerhalb dieser Fahrradstraßen bzw. -zone weiterhin zulässig. Ein Nebeneinanderfahren im Radverkehr ist erlaubt. Für den Kfz-Verkehr gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Im Herbst 2023 wurden die Vincentius- und Holzstraße bereits gemäß PRR-Standards als Fahrradzone ausgewiesen.
- **Wirtschaftswege Richtung Römerberg:** Der Radverkehr wird auf ausreichend breiten, befestigten und intakten Wirtschaftswegen gemeinsam mit Fuß- und Landwirtschaftsverkehren geführt.

Als Konfliktpunkte („Knackpunkte“), deren Lösung mit hohem Aufwand einher geht und/oder an denen die Ziele der PRR nicht vollständig erreicht werden können, wurden insbesondere folgende Stellen identifiziert:

- An der **Kreuzung am Wartturm** wird der Radverkehr gegenwärtig über signalisierte Furten und Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) an sogenannten freien Rechtsabbiegern geführt. Freie Rechtsabbieger sind erfahrungsgemäß mit hohen Unfallrisiken für den Fuß- und Radverkehr verbunden, und gelten als nicht mehr zeitgemäß. Mit einer Spitzenstundenbelastung von ca. 2.600 Kfz pro Stunde, die in der Regel nachmittags erreicht wird, ist die lichtsignalgeregelter Kreuzung „Landwehrstraße/ Schifferstadter Straße/ Waldseer Straße/ Wormser Landstraße“ der am höchsten belastete Knotenpunkt im Speyerer Stadtgebiet. Um den Belangen des Fußverkehrs (Barrierefreiheit) und des Radverkehrs gerecht zu werden, ist ein Umbau der Kreuzung anzustreben. Ein Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz (KVP) ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht sinnvoll, da KVP weniger leistungsfähig sind als lichtsignalgeregelter Kreuzungen mit mehreren Fahrstreifen. Weiterhin müssten bei einer solch hohen Belastung die vier Arme des KVP rechtwinklig zueinander liegen und der Durchmesser des KVP müsste entsprechend groß sein, was aufgrund der Gegebenheiten vor Ort nicht realisierbar ist. Daher wären bei einem KVP zu Hauptverkehrszeiten lange Rückstaus zu erwarten. Aufgrund dessen wird an der lichtsignalgeregelter Kreuzung festgehalten. Ein Rückbau der freien Rechtsabbieger sollte gegenüber deren Signalisierung möglichst vorgezogen werden. Dies ist zu gegebener Zeit im Rahmen der Entwurfsplanung detaillierter zu untersuchen.
- Auf einem kurzen Abschnitt der **Kurt-Schumacher-Straße zwischen Berliner Platz und Friedrich-Ebert-Straße** besteht eine Engstelle, da sowohl die Breite der Fahrbahn als auch der Seitenräume deutlich schmaler ist als im restlichen Straßenzug. Eine Entfernung des westseitigen Parkstreifens wäre zur Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr von Vorteil, allerdings herrscht im Bereich des Berliner Platzes bereits recht hoher Parkdruck. Weiterhin wäre zu prüfen, ob in diesem Bereich Gründe, wie z.B. Lärmschutz, vorliegen, die eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h rechtfertigen würden.
- Die **Kreuzung „Dudenhofer Straße/ Theodor-Heuss-Straße/ Vincentiusstraße“** muss zwingend umgebaut werden, um einen Durchstich der Vincentiusstraße für den Radverkehr herzustellen. Für den Kfz-Verkehr soll die Vincentiusstraße weiterhin als Sackgasse nur von Süden kommend befahrbar sein, indem die Durchfahrtsbreite an der Kreuzung z.B. durch Poller auf unter 2 m ein-

geschränkt wird. Neben einem Festhalten an einer lichtsignalgeregelten Kreuzung, in die eigene Signale für den Radverkehr integriert werden, wäre auch ein Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz denkbar. Mit Blick auf den Schulverkehr erscheint ein weitgehendes Festhalten am Ist-Zustand sinnvoller, ist im Detail im Rahmen der Entwurfsplanung aber noch zu prüfen.

- Die **Brücke über den Gießhübelbach**, die Holz- und Wimphelingstraße verbindet, ist gegenwärtig nur für den Fußverkehr ausgelegt. Der Radverkehr muss absteigen. Zudem ist sie zur Wimphelingstraße mit engen Kurven versetzt. Daher ist ein Neubau einer breiteren Brücke anzustreben, die dann Teil der Fahrradzone würde. Ob auch eine Nutzung für den Kfz-Verkehr, zumindest als Notzufahrt in das Wohngebiet, ermöglicht werden sollte, bedarf zu gegebener Zeit weiterer Diskussion.

Die Schaffung einer Pendler-Radroute durch Speyer soll in Einklang mit anderen aufgestellten Zielen und Konzepten der Stadt Speyer stehen und deren Umsetzung fördern. Hierzu zählen in erster Linie folgende Leitbilder:

- Verkehrsentwicklungsplan
- Radverkehrskonzept
- Barrierefreiheit
- Lärmaktionsplan
- Schulwegekonzept
- Entsiegelung, Begrünung und Mikroklima

Die vollständige Umsetzung gewünschter PRR-Standards wird insbesondere durch die folgenden Aspekte behindert:

- finanzielle und personelle Restriktionen
- vorliegende Straßenraumbreiten mit angrenzender Bebauung
- erhaltenswerter und teilweise geschützter Baumbestand
- hoher Parkdruck in bestimmten Gebieten

Mit Blick auf die vorgenannten Synergien und Konflikte beabsichtigt die Stadt Speyer die Umsetzung der PRR unter folgenden Rahmenbedingungen:

- Die PRR wird durch die Stadt Speyer in Eigenverantwortung geplant und realisiert. Die Stadt Speyer wird bei der Umsetzung eng mit dem LBM zusammenarbeiten, bei Bedarf ebenfalls mit anderen Kommunen entlang der PRR.
- Die Umsetzung erfolgt schrittweise in Abhängigkeit der vorliegenden finanziellen und personellen Kapazitäten.
- Die jeweiligen Einzelmaßnahmen (beispielsweise Umbau einer Kreuzung) werden den Gremien zu gegebener Zeit mit einer Kostenschätzung vorgestellt und von diesen individuell genehmigt.
- Einzelmaßnahmen, die Synergieeffekte mit anderen Projekten hervorrufen, sollen priorisiert umgesetzt werden (beispielsweise barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen).
- Die Umsetzung der PRR darf nicht zu einer jahrelangen einseitigen Bindung der begrenzten Ressourcen führen. Andere Stadtgebiete und andere nachhaltige Verkehrsmittel dürfen nicht außer Acht gelassen werden.
- Die Alleebäume entlang von Landwehr-, Kurt-Schumacher- und Theodor-Heuss-Straße sollen erhalten bleiben.
- Die Belange der Anwohnenden entlang der PRR sind besonders zu berücksichtigen.

- Eine hohe Förderquote des Landes muss stets gegeben sein. Die tatsächlich ausgezahlten und die in Aussicht stehenden Fördermittel sind dahingehend je Planungs- bzw. Bauabschnitt zu reflektieren.
- Weiterhin wird die Stadt Speyer die Priorisierung des Projekts abhängig von den Fortschritten der Abschnitte in Zuständigkeit des LBM und anderer Kommunen machen. Die Stadt Speyer hat Anfang März 2024 zur Kenntnis genommen, dass sowohl die Orts- als auch die Verbandsgemeinde Jockgrim ihren Ausstieg aus dem Projekt erklärt haben. Stand März 2024 liegen der Stadt Speyer jedoch keine Hinweise vor, dass dieser Umstand einen Einfluss auf den Abschnitt Schifferstadt - Speyer - Germersheim hat.

Aufgrund der großen Länge der PRR sollen die Entwurfsplanung, Ausführungsplanung, Vergabe und Bauausführung in geeignet große und weitgehend homogene Abschnitte aufgeteilt werden, die in den kommenden Jahren sukzessive umzusetzen sind. Die offizielle Widmung der Trasse als PRR ist bereits dann denkbar, wenn die PRR-Standards größtenteils hergestellt wurden und nur noch an einzelnen Stellen wie Knotenpunkten Defizite bestehen. Die Abschnitte werden wie folgt festgelegt [in Klammern der prozentuale Anteil der Abschnitte an der Gesamtstrecke von 4,7 km]:

- (1) Schifferstadter Straße [6% - bereits abgeschlossen]
- (2) Landwehrstraße [25%]
- (3) Kurt-Schumacher-Straße Nord (zw. Iggelheimer Straße und Berliner Platz) [13%]
- (4) Kurt-Schumacher-Straße Süd (zw. Berliner Platz und Friedrich-Ebert-Straße) [5%]
- (5) Theodor-Heuss-Straße Nord (zw. Friedrich-Ebert-Straße und Josef-Schmitt-Straße) [12%]
- (6) Theodor-Heuss-Straße Süd (zw. Josef-Schmitt-Straße und Dudenhofer Straße) [6%]
- (7) Vincentius- und Holzstraße [16% - bereits abgeschlossen]
- (8) Wimpelingstraße [10%]
- (9) Wirtschaftswege Richtung Römerberg [7%]

Für alle Abschnitte mit angrenzender Wohn- und Gewerbenutzung sind zu gegebener Zeit im Rahmen der Entwurfsplanung weitere Bürgerbeteiligungen mit Vor-Ort-Gesprächen vorgesehen.

Es ist zu betonen, dass sich alle bislang noch nicht umgesetzten Abschnitte noch im Stadium der Vorplanung befinden. Die im Maßnahmenkatalog der Machbarkeitsstudie vorgestellten Lösungen sind lediglich erste Vorschläge. Daher sind seitens LBM und Stadtverwaltung Detailfragen noch vertieft zu prüfen, wodurch sich Änderungen an der Planung ergeben können. Für die politischen Gremien, Rad- und Behindertenbeauftragte sowie engagierte Bürgerinnen und Bürger besteht daher noch bei den Entwurfsplanungen der jeweiligen Abschnitte die Gelegenheit, ihre Ideen und Wünsche einzubringen.

Eine erste Bürgerbeteiligung zum Gesamtprojekt wurde bereits im Zeitraum vom 16.01.2024 bis 04.02.2024 durchgeführt. Interessierte Bürgerinnen und Bürger hatten hier bereits die Möglichkeit, ihre Fragen und Anregungen zum Projekt der Pendler-Radroute an die Stadtverwaltung zu übermitteln. Informiert wurde über die Beteiligung auf der Seite www.speyer.de/beteiligung bzw. auf der Seite www.speyer.de/pendler-radroute, über den Mailverteiler der Bürgerbeteiligung, Pressemitteilung bzw. Berichterstattung der RHEINPFALZ, Soziale Medien, Poster in städtischen Gebäuden und Anschreiben von Interessensgruppen wie ADFC oder Fahrradhändlern. Es ergaben sich bei diesem ersten Schritt der Beteiligung mit vier eingereichten Nachrichten nur wenige Rückmeldungen aus der

Bürgerschaft. Dies kann insofern positiv gewertet werden, als seitens weiter Teile der Bürgerschaft offensichtlich keine Vorbehalte gegen das Projekt bestehen. Die Zielsetzungen der umfassenden Information der Bürgerschaft über das Projekt und der Abfrage eines Stimmungsbilds konnten erreicht werden.

Eine Rückmeldung aus der Bürgerbeteiligung befasste sich mit den gegenwärtig vorherrschenden Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf der Brücke über den Gießhübelbach. Drei weitere Rückmeldungen, die allerdings aus einer Familie kamen und in großen Teilen inhaltlich deckungsgleich waren, setzen sich sehr ausführlich mit dem Trassenverlauf auseinander und machten auf diverse Herausforderungen wie mögliche Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr entlang der Strecke oder an Bushaltestellen aufmerksam. Seitens der Stadt Speyer wird eine Erörterung von Detailfragen erst im Zuge der abschnittsbezogenen Entwurfsplanungen für zielführend erachtet. Da hierzu auch Vor-Ort-Termine angedacht sind, ist dann erfahrungsgemäß mit einer größeren Beteiligung zu rechnen. Die eingegangenen Rückmeldungen und Antworten können auf den vorgenannten Internetseiten in anonymisierter Form abgerufen werden.

Anlagen:

- Anlage 1: Lageplan Trassenverlauf
- Anlage 2: Machbarkeitsstudie Text
- Anlage 3: Machbarkeitsstudie Maßnahmenkataster (Auszug: Bereich Speyer)

Hinweis:

Die Anlagen zu diesem Tagesordnungspunkt (öffentlich) finden Sie in unserem Bürgerinformationssystem (<https://buergerinfor2.speyer.de>); Vorlagen im nicht öffentlichen Teil sind im Ratsinformationssystem (<https://ratsinfo2.speyer.de>) hinterlegt, für das jedoch ein individueller Login erforderlich ist.