

Pendler-Radroute "Schifferstadt - Wörth"

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.

Für alle Abschnitte mit angrenzender Wohn- und Gewerbenutzung sind zu gegebener Zeit im Rahmen der Entwurfsplanung Bürgerbeteiligungen mit Vor-Ort-Gesprächen vorgesehen. Diese werden zeitnah bekannt gegeben.

In einem ersten Beteiligungszeitraum **von Dienstag, 16 Januar 2024 bis einschließlich Sonntag, 4. Februar 2024** konnten Bürgerinnen und Bürger, ihre Fragen und Anregungen zum Projekt der Pendler-Radroute an die Stadtverwaltung schriftlich übermitteln.

Die Stadtverwaltung Speyer erreichte folgende Stellungnahmen:

Mittwoch, 24. Januar 2024:

Liebe Mitarbeitende und Verantwortliche der Stadt Speyer,
mit Interesse habe ich in dem Artikel in der Rheinpfalz vom 20.01.2024 gelesen, dass nun auch im Stadtgebiet Speyer die Pendlerroute für Radfahrer von Schifferstadt nach Speyer ausgebaut werden soll.

Meine Frage wäre hierzu: Handelt es sich hier um ein Teilstück der so (oder ähnlich) genannte „Schnellfahrtrasse“ von Mannheim nach Karlsruhe?

Große Bedenken kamen mir beim Lesen der betroffenen Straßen: Holz- bzw. Vincencius- und Wimpfelingstrasse. Denn: Die einzige Verbindung dieser beiden Straßen besteht in einer kleinen Holzbrücke über den Speyerbach, die normalerweise für Radfahrer gesperrt ist. Da wir diese Brücke täglich als Fußgänger nutzen kann ich von einem bedauerlicherweise weit verbreiteten Analphabetismus in Speyer berichten. Kaum ein Radfahrer steigt hier ab. Oftmals wird man als Fußgänger sogar genötigt auszuweichen oder stehen zu bleiben. Auch unseren Hund musste ich schon mehrfach schnell zurückziehen oder sehr kurz an der Leine nehmen, um zu vermeiden, dass er von rücksichtslosen Radlern angefahren wird. Selbst Motorradfahrer nutzen regelmäßig diese für sie offenbar praktische Abkürzung ohne Rücksicht auf und mit erheblichen Gefahren für Fußgänger und sie begleitende Hunde. Im November wurde laut Rheinpfalz eine Frau, die ihr Fahrrad geschoben hat, von einem anderen Fahrradfahrer angefahren und verletzt? Der Fahrradfahrer beging Unfallflucht.

Wie soll über diesen Engpass eine Pendler-Route funktionieren?



Übrigens: Ende letzten Jahres wurden am Zugang zur Brücke von der Holzstrasse kommend neue Schilder angebracht. Das blaue Schild mit Fußgängern und das darunter hängende Schild „Radfahrer absteigen“ wurde aber in ca. 4 - 5 Meter Höhe angebracht, so dass es von Radfahrern geflissentlich übersehen werden kann. Hier bitte ich dringend um Abhilfe und deutlich wahrnehmbare Anbringung der Schilder.

Uns ist die Situation der regelmäßigen Verschmutzung dieser Schilder durch Aufkleber bewusst. Aber wenn ein Verkehrsschild so angebracht wird, dass es von den Verkehrsteilnehmern faktisch nicht mehr wahrgenommen werden kann, kann es auch keine Wirkung erzielen. Mit fatalen Folgen. Denn hätte die Verletzte von November den Radfahrer, der sie verletzt hat, identifizieren können, könnte dieser aktuell auf die unsachgemäß angebrachten Schilder verweisen können, die er vermeintlich nicht wahrnehmen konnte/wollte.

Sollte eine offizielle Veranstaltung/Bürgerbeteiligung geplant sei, würde ich mich über eine Einladung freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Aus Datenschutzgründen anonymisiert

Antwort der Stadtverwaltung Speyer:

Das Projekt der Pendler-Route Schifferstadt-Wörth steht nicht in Verbindung mit der „Schnellfahrtrasse“ von Mannheim nach Karlsruhe.

Die bestehende Brücke über den Gießhübelbach zwischen Holz- und Wimphelingstraße ist in der Tat für die Pendler-Route ungenügend. Daher soll eine neue Brücke mit größerer Breite errichtet werden.

Leider wurde die Beschilderung in der Vergangenheit wiederholt bis zur Unkenntlichkeit verschmiert und beklebt. Daher wurden die Schilder höher angebracht. Eine ständige Reinigung oder Austausch unkenntlicher Schilder kann seitens unseres Baubetriebshofs nicht geleistet werden.

Es ist allerdings anzunehmen, dass den allermeisten Radfahrenden aufgrund ihrer Ortskenntnis und mit gesundem Menschenverstand klar sein dürfte, dass sie an dieser unübersichtlichen Engstelle absteigen haben oder zumindest langsam durchfahren sollten. Wir hatten in den letzten Jahren mehrere Baustellen an gemeinsamen Geh- und Radwegen, bei denen aufgrund einer Engstelle ebenfalls das Absteigen gefordert war und mehrfach, gut erkennbar beschildert wurde. Auch hier wurde von einigen Radfahrenden mit teils hohen Geschwindigkeiten durchgefahren. Wer also schnell über die Brücke des Gießhübelbachs fährt, handelt leider in der Regel mit Vorsatz.

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, wie die Brücke über den Gießhübelbach, noch im Stadium der Vorplanung befinden. Es besteht daher noch bei den Entwurfsplanungen der jeweiligen Abschnitte die Gelegenheit, Ideen und Wünsche einzubringen. Einen ersten Vor-Ort-Termin soll es in diesem Jahr zum Abschnitt der Landwehrstraße geben. Bezüglich eines noch nicht feststehenden Ortstermins zum Abschnitt der Wimphelingstraße (inklusive Brücke) werden insbesondere die Anwohnenden der Wimphelingstraße eingeladen, aber grundsätzlich können auch interessierte Bürgerinnen und Bürger aus anderen Straßen und Stadtgebieten teilnehmen. Hierzu erfolgt zu gegebener Zeit auch eine Pressemitteilung.



Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Donnerstag, 1. Februar 2024:

Sehr geehrte Damen und Herren der Stadtverwaltung Speyer,

ich wende mich heute an Sie, um meine Bedenken und Gegenargumente bezüglich der geplanten Verkehrsrouten im Ortsteil Speyer-West zu äußern. Während ich die Bemühungen der Stadt zur Förderung des Radverkehrs durchaus schätze, sehe ich doch einige potenzielle Probleme und Einschränkungen, die ich gerne mit Ihnen teilen möchte.

- 1. Intensive Nutzung durch Schüler:innen und Fußgänger:innen:** Die beschriebenen Straßen werden intensiv von Schüler:innen genutzt, für die eine Schnellradroute nicht angemessen wäre. Zudem wird die Route von vielen Fußgänger:innen frequentiert. Eine Aufhebung der Trennung könnte zu Konflikten und Unsicherheiten führen, insbesondere für ältere Menschen und Kinder.
- 2. Einschränkung von Spaziergängen mit Hunden:** Die geplante Änderung könnte die Möglichkeit von Spaziergängen mit Hunden an den Grünstreifen entlang beeinträchtigen. Die ständige Präsenz von Radfahrenden auf den Gehwegen könnte zu Unsicherheiten und Belästigungen führen, was die Lebensqualität in der Umgebung deutlich beeinträchtigen würde.
- 3. Nutzung als Bussteig und Ein- und Ausstiegszone:** Entlang der geplanten Route steigen viele Menschen in Busse ein und aus. Eine Aufhebung der Trennung könnte nicht nur die Fußgängerwege einschränken, sondern auch zu Gefahrensituationen beim Ein- und Aussteigen führen, insbesondere wenn Radfahrende die Straße nutzen.
- 4. Überlastung durch viele einmündende Straßen:** Die Anzahl der einmündenden Straßen auf dieser Route könnte zu einem hohen Verkehrsaufkommen führen, was schnelles Radfahren nahezu unmöglich macht. Die Planung einer schnellen Radroute in einem Gebiet, das so stark von verschiedenen Verkehrsteilnehmern frequentiert wird, erscheint daher nicht praktikabel.
- 5. Verschlechterung der Verkehrssituation:** Die Verschmälerung der Kfz-Fahrbahn durch markierte Schutzstreifen könnte das gegenwärtige Geschwindigkeitsniveau senken, aber gleichzeitig zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation für alle Beteiligten führen. Busse werden durch die Hindernisse insbesondere im Schulverkehr nicht rechtzeitig an den Schulen ankommen. Die Schüler:innen auf die Straße zu leiten erachte ich als gefährlich, das Unfallrisiko steigt.

Ich appelliere daher an die Stadtverwaltung, diese Bedenken ernsthaft in Betracht zu ziehen und alternative Lösungen zu prüfen, die die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen. Eine offene und umfassende Diskussion mit den betroffenen Bürger:innen könnte dazu beitragen, eine nachhaltige und akzeptable Lösung zu finden. Leider ist den Betroffenen die Option der



Bürgerbeteiligung nicht mitgeteilt worden. Weder an Schulen, noch an Bushaltestellen oder sonst irgendwo im Stadtteil wurde man auf diese Option hingewiesen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihr Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen,

Aus Datenschutzgründen anonymisiert

Sonntag, 04. Februar 2024:

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anwohner im Stadtteil Speyer Erlich legen wir Ihnen eine Stellungnahme zur Beteiligung an der Planung der Pendler-Radroute vor.

Wenn man die vorgeschlagenen Maßnahmen mit den Prüfkriterien des LBM vergleicht, weist Ihr Maßnahmenkatalog Probleme auf und dürfte so nicht umgesetzt werden.

Die Route zwischen Wartturm und Gymnasien sowie der anderen Schulen ist bereits eine Radpendlerroute

Sie wird stark befahren, etwa von Schülern und Fahrradpendlern, die vor 8 Uhr besonders dicht gedrängt auf den Radwegen fahren.

Fußgänger müssen stets vorsichtig sein, um nicht angefahren zu werden. Auch unter den Radlern passieren Unfälle.

Die Kurt-Schumacher- und die Theodor-Heuss-Straße verzeichnen ein hohes Verkehrsaufkommen zu jeder Tageszeit.

Nun sehen wir eine Verschlechterung der Sicherheit durch die geplanten Maßnahmen statt einer Verbesserung.

Die Aufhebung der Trennung von Fuß- und Radweg gefährdet die Fußgänger

Eine durchgehende Aufhebung der Trennung von Rad- und Gehwegen entlang der ganzen Achse ist gefährlich. Als Fußgänger hat man dann keinen Schutz mehr. Man kann nicht nur aus Radfahrersicht planen. Wollte die Stadt nicht auch aus Sicht der schwächsten Verkehrsteilnehmer handeln? Dazu gehören auch weniger mobile Menschen, behinderte Menschen, blinde Menschen. Der Stadtteil Erlich weist den höchsten Altersdurchschnitt im ganzen Stadtgebiet auf, hier gilt es, Rücksicht zu nehmen.

Übrigens können Fußgänger mit Hund, von denen es in dem Bereich viele gibt, dann ihren Gassigang mit Hund auch nicht mehr gefahrlos unternehmen, wenn sie jederzeit mit den Gehweg mitbenutzenden Radlern rechnen müssen. Durch immer mehr E-Fahrräder und E-Roller wächst die Gefahr, aber auch durch unaufmerksame Schulkinder.

Es entspricht nicht den Prüfkriterien des LBM selbst, innerorts gemeinsame Geh- und Radwege auszuweisen. Nur außerorts und in Ausnahmefällen bei geringem Fußgängeraufkommen soll dies so geplant werden dürfen. Dies haben wir dem Portal „Radwanderland“ des LBM entnommen, der einen Kriterienkatalog für die Planung enthält.

Geradezu gegen die Bezeichnung Radroute spricht es auch, einen bisher getrennten Radweg zu entfernen, einen Gehweg auszuweisen und eine Duldung der Radfahrer auszuweisen.



Wir machen häufig sehr negative Erfahrungen mit einem Gehweg und geduldeten Radfahrern entlang der Iggelheimer Straße in Richtung Innenstadt, wo auch noch eine Bushaltestelle ist und man Gefahr läuft, gestreift zu werden (das passiert auch).

Fahren auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen

Die Variante, auf der Fahrbahn zu fahren, birgt Nachteile für alle Radfahrer, insbesondere für jüngere Schüler, die bisher von den breiten Fahrradwegen profitieren. Es wird wohl keine Fahrradstraße geben, da dies bei dem hohen Verkehrsaufkommen und der Bedeutung der Straße für den Autoverkehr unwahrscheinlich ist. Also ist es schwierig, von einer Rücksichtnahme auf Radler auszugehen, die auf einem eigenen Radstreifen neben dem Gehweg viel sicherer fahren können.

Besonders gefährlich wird es für die Variante des auf der Straße Fahrens, wenn der Schutzstreifen vor Bushaltestellen endet. Bleiben dann die Radfahrer geduldig stehen?

Wenn dichter Auto-Gegenverkehr/ Busverkehr/ LKW-Verkehr herrscht, können die Radler an die Seite gedrängt werden. Als problematisch wird empfunden, wenn man an parkenden Autos vorbeifährt und damit rechnen muss, von einer sich öffnenden Autotür vom Rad geworfen zu werden („Dooring“). Parken ist an etlichen Stellen vorgesehen.

Die Kreuzungsbereiche Iggelheimer-Straße/ Kurt-Schumacher Straße sowie für die gefährliche Ecke Friedrich-Ebert-Straße/ Kurt-Schumacher-Straße ist keine zufriedenstellende Lösung aufgezeigt.

Die Aussagen bezüglich der Brücke über den Woogbach verstehen wir nicht. Wieso soll da kein Platz für einen getrennten Fußgänger- und Radstreifen sein? Es ist ausreichend Platz vorhanden.

Zur Streckenführung zum Hauptbahnhof

Auch hier verstehen wir die Gedanken der Planer nicht. Wieso sollte man vom Wartturm aus einen so großen Umweg fahren, über die Brücke Landwehrstraße, den Stadtteil Erlich, die enge Josef-Schmitt-Straße, dann über die **Schneckenudelbrücke das Fahrrad schiebend**, weil dort Radfahren verboten ist? Wenn man ganz einfach geradeaus auf kurzer Strecke zum Bahnhof fahren kann? Dies ist nur eine Scheinlösung und wird so nicht wahrgenommen werden.

Warum sollten Radfahrer, die aus Speyer-Nord kommen, eigentlich über die vorgesehene Route zum Hauptbahnhof fahren, wenn sie dabei über einen vorhandenen Bahnhof drüber fahren, den Haltepunkt Nord- West? Sie werden diesen Bahnhof/ Haltepunkt nutzen, statt die Ampelkreuzungen, an denen sie warten müssen, in Kauf zu nehmen, die gefährlichen Ein-und Ausfahrten kreuzen, den Umweg über die Josef- Schnmitt-Straße fahren und über die Schneckenudel schieben? Man wird vom Haltepunkt Nord-West aus starten.

Berücksichtigung des Busverkehrs

Nicht angesprochen wird die Gestaltung der Bushaltestellen im Bereich der geplanten Route. Das müsste aber mit ausgewiesen werden. Wo verläuft der Gehweg mit Radfahrern im Bereich des Zustiegs zu den Bussen? An anderer Stelle in der Stadt wurden Lösungen geschaffen, hier ist keine Rede davon.

LBM-Standard zur Geschwindigkeit

Die Vorgabe, dass eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 20 km/h erreicht werden soll, sehen wir hier auch nicht gegeben. Der Kreuzungsbereich Friedrich-Ebert-Straße/ Kurt-Schumacher-Straße stellt einen großen Gefahrenbereich dar.



Zum Verfahren

Wir bitten Sie, die Schüler zu der Frage gesondert zu hören, auch die Elternvertretungen; es geht um die Sicherheit der Kinder und Jugendlichen. Auch die der älteren Menschen, die häufig mit dem Rad und zu Fuß unterwegs sind, sich aber nicht digital beteiligen, sollten gehört werden. Die sportlichen Radfahrer sind hier nicht das Maß aller Dinge.

Wir schlagen **eine Begehung für alle Bürgerinnen und Bürger bereits in der jetzigen Planungsphase** vor, das erspart womöglich Planungskosten

Mit freundlichen Grüßen

Aus Datenschutzgründen anonymisiert

Sonntag, 4. Februar 2024:

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Speyer plant eine Neugestaltung der Radwege in Speyer-West, unter anderem entlang der Kurt-Schumacher-Straße und der Theodor-Heuss-Straße. So sollen die Radwege als Pendler-Radroute erschlossen werden.

Als Fahrradfahrer, der die besagten Fahrradwege fast täglich nutzt, habe ich hier große Einwände: Auf der besagten Strecke gibt es einige kleinere Probleme, die fast ausnahmslos auf wenig rücksichtsvolle Autofahrer zurückzuführen sind. Die Radwege auf dieser Strecke sind bislang gut ausgebaut und gut zu befahren. Schwierig sind nur die Radwege zwischen "Im Erlich" (am Berliner Platz) und der Friedrich-Ebert-Straße, weil aus Richtung Bahnhof Nord-West kommend keine Trennung von Fahrradweg und Gehweg mehr besteht und die Gehwege ab Berliner Platz bis Friedrich-Ebert-Straße sehr schmal sind. Ansonsten ist die Strecke komfortabel zu befahren.

Die vorgesehenen Änderungen machen die Radroute sehr viel unsicherer. Es handelt sich hier um eine der verkehrsreichsten Straßen von Speyer, die zentrale Verkehrsachse im bevölkerungsreichsten Stadtgebiet, in der zudem viele Schulen und mit der Rentenversicherung auch einer der größten Arbeitgeber Speyers angesiedelt sind. Und seit einigen Jahren frequentieren auch Poser (mit viel zu hoher Geschwindigkeit) diese Strecke gerade in den Abendstunden sehr gern. Den Radverkehr hier nun auf die Straße zu verlegen, macht aus einem komfortablen Radweg einen gefährlichen und macht das Fahrradfahren im Stadtteil sehr viel unattraktiver. Nachdem durch den neuen Buslinienplan bereits die Busverbindungen im Stadtteil sehr viel unattraktiver geworden sind, finde ich das als überzeugter Nichtautofahrer nicht lustig. Hier wird ein Problem geschaffen, wo aktuell keins existiert.

Besonders durchdacht scheint mir die Schleife zum Hauptbahnhof übrigens auch nicht. Wer von Speyer-Nord aus kommt, der fährt ja schon am Bahnhof Nord-West vorbei und kann einfach dort in ihren oder seinen Zug steigen. Wer einen Regionalexpress erwischen möchte, der nicht in Speyer Nord-West hält, der ist schneller mit der S-Bahn an den Hauptbahnhof gefahren, als zuerst durch die Kurt-Schumacher-Straße, dann durch die Theodor-Heuss-Straße, die Josef-Schmitt-Straße und die Burgstraße zu fahren, um dann über die Bahnbrücke zu schieben. Oder sie oder er biegt bereits vorher in die Wormser Landstraße ein und fährt direkt zum Hauptbahnhof.



Ich bitte darum, den Fahrradverkehr in Speyer-West nicht massiv zu verschlechtern, einfach um ein paar Fördermittel abzurufen.

Viele Grüße,

Aus Datenschutzgründen anonymisiert

Antwort der Stadtverwaltung auf die drei vorangegangenen Mails:

Vielen Dank für Ihre ausführliche Stellungnahme zur Pendler-Radroute. Nachfolgend möchten wir Ihnen hierzu eine Rückmeldung geben.

Bei der Pendler-Radroute „Schifferstadt - Wörth“ handelt es sich um ein vom Land Rheinland-Pfalz initiiertes Projekt. Die grobe Trassenführung über Schifferstadt - Speyer - Germersheim - Wörth wurde vom Land auf Grundlage einer Studie festgelegt. Der Stadt Speyer geht es bei der Umsetzung der Pendler-Radroute nicht um ein „Abrufen von Fördermitteln“, sondern wir sehen uns in der Verpflichtung, gemeinsam mit dem LBM und den anderen Kommunen ein Projekt zur regionalen Radverkehrsförderung voranzubringen. Dies bringt gleichermaßen Chancen und Herausforderungen mit sich, auf die nachfolgend weiter eingegangen werden soll.

Zu den drei grundsätzlich denkbaren Varianten der Trassenführung haben wir auf der Projektseite www.speyer.de/pendler-radroute informiert und aufgezeigt, warum die Varianten 1 und 2 verworfen wurden. Weitere als diese drei Varianten erkennen weder das Land noch die Stadt Speyer. Zur Variante 1 möchten wir ergänzend festhalten, dass diese seitens des Landes kategorisch abgelehnt wird. Mit Stadtratsbeschluss vom 22.09.2022 hat die Stadt Speyer grundsätzlich zugesagt, dass sie die Pendler-Radroute in ihrer Zuständigkeit umsetzen möchte. Würde die Stadt Speyer aus dem Projekt aussteigen (bzw. auf die Variante 1 verweisen), würde dies ein schwerer Rückschlag oder sogar das Aus für das Projekt als Ganzes bedeuten.

Die Führung einer Pendler-Radroute durch eine historisch gewachsene Stadt ist, wie von Ihnen richtig erkannt, ein schwieriges Unterfangen. Unserer Auffassung nach kann in manchen Bereichen ein vollständiges Erreichen der Standards an Pendler-Radrouten unmöglich gelingen. Dies betrifft insbesondere die geforderten Breiten oder die Reisezeitverluste an Ampelkreuzungen. Dies ist dem Land bekannt. Es ist auch unser Anliegen, nicht nur einseitig den Radverkehr zu fördern, sondern auch den Bus- und Fußverkehr entlang der Strecke in den Blick zu nehmen.

Mit dem Konzept, in der Landwehr-, Kurt-Schumacher- und Theodor-Heuss-Straße dem schnellen, sicheren Radverkehr eine Führung auf der Fahrbahn anzubieten, und gleichzeitig dem langsamen, unsicheren Radverkehr die Nutzung des Seitenraums zu erlauben, möchten wir allen Interessen gerecht werden. Die stetige Zunahme schneller Fahrender mit E-Rädern und E-Scootern ist eine Realität, der man sich stellen muss. Wie auch der ADFC, der Fahrradbeauftragte Herr Hepper, der Radsportprofi Herr Erk und mehrere politische Gruppierungen fordern, muss dem Radverkehr, wo es nur geht, eine Führung auf der Fahrbahn ermöglicht werden. Objektiv betrachtet ist das Radfahren



auf der Fahrbahn in der Regel sicherer, denn die meisten Radverkehrsunfälle ereignen sich im Seitenraum, wie durch Zusammenstöße mit Fußgängern, Geisterradlern, durch Beifahrer unachtsam geöffnete Autotüren (Beifahrer sind hier oftmals unvorsichtiger als Fahrer) und am häufigsten im Bereich von Kreuzungen, insbesondere wenn Furten zu weit von der Fahrbahn abgesetzt liegen oder an freien Rechtsabbiegern mit Fußgängerüberweg. Wenn schnellen Radfahrenden eine Nutzung der Fahrbahn erlaubt wird, können weniger Konflikte mit Fußgängern resultieren.

Das subjektive Empfinden vieler Menschen ist aber dahingehend, dass sie sich im Seitenraum sicherer fühlen. Daher soll die Nutzung des Seitenraums in der Landwehr-, Kurt-Schumacher- und Theodor-Heuss-Straße durchweg möglich sein. Dadurch können schnelle Radfahrende auf der Fahrbahn auch problemlos langsamere Radfahrende im Seitenraum überholen. Wo entsprechende Breiten im Seitenraum vorliegen, ist es denkbar, weiterhin an der Trennung von Fuß- und Radverkehr festzuhalten. In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass die Machbarkeitsstudie hier lediglich Vorschläge gegeben hat, die jedoch im Rahmen der Entwurfsplanung noch weiterer Ausarbeitung und Diskussion bedürfen, und daher noch nicht „in Stein gemeißelt“ sind. Eine Aufrechterhaltung der Trennung von Fuß- und Radverkehr, mittels baulicher Trennung in Asphalt- und Pflasterflächen sowie entsprechender Markierungen, ist weiten Teilen der Landwehr-, Kurt-Schumacher- und Theodor-Heuss-Straße aus unserer Sicht möglich. Allerdings gibt es auch bestimmte Bereiche, insbesondere zwischen Berliner Platz und Friedrich-Ebert-Straße, in denen die Seitenräume so schmal sind, dass hier eine Aufhebung der gegenwärtigen Trennung von Fuß- und Radverkehr angemessen erscheint (Gehweg, „Radverkehr frei“).

Die Pendler-Radroute führt 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. Dass die Pendler-Radroute eine Vielzahl von großen Arbeitgebern erschließt - dazu zählen auch die entsprechenden Schulen - ist kein Nachteil, sondern im Gegenteil Sinn und Zweck der Pendler-Radroute.

Die Zulaufroute zur Pendler-Radroute über die Josef-Schmitt-Straße, die auch in Richtung Dudenhofen via Heinrich-Heine-Straße fortgeführt werden kann, dient der Querverbindung zum Hauptbahnhof. Sie ist für von Norden kommende Radfahrende nicht von Bedeutung, aber für von Süden kommende, sowie für Radfahrende aus Dudenhofen, Hanhofen, usw. sowie für Menschen aus Speyer-West sinnvoll. Diese Route könnte dann als Fahrradstraße ausgestaltet werden. Die Einrichtung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet ist auch eine Forderung des ADFC, des Fahrradbeauftragten und mehrerer politischer Gruppierungen.

Mit der Umsetzung der Pendler-Radroute erhoffen wir uns auch die Behebung von diversen Problemstellen entlang der Strecke, unter anderem:

- Kreuzung am Wartturm
- Treppenaufgänge vom Bahnhofpunkt an der Landwehrbrücke
- Kreuzung an der Iggelheimer Straße
- Bereich zwischen Berliner Platz und Friedrich-Ebert-Straße
- Umwegige Radführung an mehreren Kreuzungen, wie an der Heinrich-Heine-Straße
- Durchstich für Radverkehr an der Kreuzung Dudenhofer Straße/ Vincentiusstraße
- Brücke über den Gießhübelbach



- Sanierung von Radwegschäden entlang der Strecke

Auch für Menschen mit Beeinträchtigungen soll die Pendler-Radroute Verbesserungen mit sich bringen. So werden die Bushaltestellen entlang der Pendler-Radroute barrierefrei ausgebaut. Gemäß Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sollen umgebaute oder neu gebaute Bushaltestellen im Regelfall nicht mehr als Busbucht, sondern als Haltestelle am Fahrbahnrand gebaut werden. Barrierefreie Umbauten von Kreuzungen und Querungshilfen bedeuten ebenfalls einen Gewinn für Menschen mit Beeinträchtigungen. Daher begrüßen unsere beiden Behindertenbeauftragten auch die Umsetzung der Pendler-Radroute.

Zu dieser ersten Bürgerbeteiligung zum Gesamtprojekt wurde informiert auf der Startseite der Stadt Speyer, 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 sowie kostenfreien Medien (Speyer-Kurier, Speyer-Info, Speyer-Report, Wochenblatt Reporter) Soziale Medien, Poster in städtischen Gebäuden und Anschreiben von Interessensgruppen wie ADFC oder Fahrradhändlern (auf hier wurden Poster zur Verfügung gestellt). Somit war die gesamte Bürgerschaft eingeladen, sich zu informieren und zu beteiligen. Wir bitten hier um Verständnis, dass wir bei einer Streckenlänge von mehreren Kilometern nicht bei allen Anwohnenden und Gewerbetreibenden, oder gleich bei allen Speyerer Haushalten, Anschreiben in Briefkästen einwerfen können. Ebenso gilt, dass wir aus logistischen und finanziellen Gründen nicht jede unserer Bürgerbeteiligungen auf Großplakaten oder an Bushaltestellen bewerben können. Auf den vorgenannten Wegen dürften wir bereits einen Großteil der Bürgerschaft erreicht haben.

Zu den abschnittsbezogenen Entwurfsplanungen werden wir erneut Bürgerbeteiligungen durchführen und hier dann auch explizit Anwohnende, Gewerbetreibende, Schulen, etc. eines Streckenabschnitts anschreiben. Es wird aber auch wieder auf vorgenannten Wegen informiert werden, wodurch weiterhin der gesamten Bürgerschaft eine Möglichkeit der Beteiligung besteht. Geplant sind dann auch abschnittsbezogene Ortstermine bzw. -begehungen. Erfahrungsgemäß stoßen diese bei 30 bis 40 Personen an ihre Kapazitätsgrenze, da der Platz auf der Straße nicht zu Verfügung steht und die Akustik nicht mehr gegeben ist. Wir bitten auch hier um Verständnis, dass aufgrund der großen Streckenlänge und der hohen Anzahl potenziell Interessierter in diesem Planungsstadium Ortstermine bzw. -begehungen weder praktikabel durchführbar noch zielführend gewesen wären.

Bei der Planung der Pendler-Radroute werden die einschlägigen Regelwerke und Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und DIN-Normen bezüglich der Barrierefreiheit beachtet. Anregungen und Bedenken aus den kommenden Bürgerbeteiligungen werden wir ebenfalls prüfen. Weiterhin muss zwingend ein Konsens zwischen städtischer Tiefbauabteilung, Straßenverkehrsbehörde, ggf. weiteren Fachbehörden, Polizeiinspektion Speyer, LBM Speyer, Radverkehrsbeauftragtem und Behindertenbeauftragten erreicht werden, bevor gebaut werden kann. Darüber hinaus bedarf es je Abschnitt einer entsprechenden Beratung im Fachausschuss und eines Beschlusses des Stadtrats. Aufgrund dieser breiten fachlichen Expertise sind wir guter Dinge, dass wir entlang der Strecke der Pendler-Radroute bestehende Probleme verbessern können und hierbei keine neuen Probleme schaffen.

Wir hoffen, dass wir Ihnen durch unsere Ausführungen die Chancen der Pendler-Radroute aufzeigen konnten und Sie nun auch einen optimistischen Blick auf das Projekt haben. Zur Teilnahme an weiteren Bürgerbeteiligungen laden wir Sie herzlich ein!





Alle Informationen zum Vorhaben und zum weiteren Öffentlichkeitsbeteiligungen erhalten Sie unter www.speyer.de/pendler-radroute

Bürgerbeteiligung der Stadtverwaltung Speyer
Maximilianstraße 100
67346 Speyer

Tel. 06232 14-2236
Mail: beteiligung@stadt-speyer.de

