

Besprechungsnotiz

Autor/in: N.Böttge, M.Ries

Projektnummer: 71008895

Projekt: Fußverkehrs-Checks 2026

Treffpunkt	Bahnhofsvorplatz, Speyer
Datum	24.06.2026 17:00 bis 19:00 Uhr
Anwesend	15 Personen aus Verwaltung, Politik, Schul-Vertretung, Seniorenbeirat, Einwohnerschaft, Sweco

Fußverkehrs-Checks 2026 (FVC): 2. Begehung | Sweco | Speyer

Inhalte
Begrüßung und Einführung ○ Ausgabe eines Handouts mit Routenverlauf und Themen ○ Begrüßung durch Fr. Münch-Weinmann ○ Hinweis seitens Hrn. Kitzmann, dass Wasser zur Verfügung steht, Fotos gemacht werden und weswegen die Route trotz Änderungswünschen im Auftaktworkshop nicht in Richtung IGS geändert / ergänzt werden konnte. Grund war insbesondere die Länge der Strecke. Das Thema Schule wird an der Edith-Stein-Schule aufgegriffen. ○ Begrüßung durch Hrn. Böttge (Fachbüro Sweco): Ziel des Termins ist, die Perspektive der Zufußgehenden einzunehmen, auf sichere Wege, sichere Querungsstellen zu achten und das Thema Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen. Wie im ersten Termin soll auch die Perspektive von Menschen mit Behinderung eingenommen werden. Es sollen Defizite aufgezeigt und Lösungsideen entwickelt werden. ○ Für alle Teilnehmenden stehen Brillen, die verschiedene Augenerkrankungen und Behinderungen simulieren, sowie ein Rollstuhl zur freien Verfügung.
1 Bahnhofsvorplatz Der Bahnhofsvorplatz ist schon lange Bestandteil der städtischen Debatte. Die Flächenhoheit der DB Station&Service schränkt die Handlungsmöglichkeiten der Stadtverwaltung vor Ort ein. Problematisch sind sowohl die mangelnde Barrierefreiheit als auch die anhaltenden Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr. Es besteht keine Anrampung am Haupteingang, die Gleise können durch mobilitätseingeschränkte Personen nur umwegig erreicht werden. Gleichzeitig sind auf dem Platz keine taktilen Elemente verbaut und die Fußgängerampel (FSA) ist nicht barrierefrei ausgebaut. An der Bushaltestelle erweist sich die mangelnde Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr als Risiko. Konflikte entstehen hier durch den die Aufstellflächen überfahrenden Radverkehr. Auch die Bushaltestelle weist keinen barrierefreien Ausbau auf: erhöhte Borde zu einem vereinfachten Zustieg und taktilen Elemente fehlen. Die Bushaltestelle wird regelmäßig durch parkende Kfz blockiert. Der Taxistand, dessen Verortung und die hier vorgehaltene Flächenkapazität werden als überdimensioniert eingeschätzt. Folgende Wünsche, Ideen und Lösungsvorschläge wurden gesammelt: ○ Barrierefreier Ausbau der Fußgängerampel unter Berücksichtigung taktiler Elemente und audiovisueller Reize ○ Barrierefreier Ausbau und Verbesserung der Ausstattung der Bushaltestelle, alternativ Entfall der Bushaltestelle, da sich die Haltestelle „ZOB“ in direkter Umgebung befindet. ○ Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, ansonsten Berücksichtigung taktiler Elemente zur Trennung von Fuß- und Radverkehr ○ Auf den verfügbaren Flächen: Begrünung, z.B. durch mobile Elemente ○ Mehr Sitzmöglichkeiten für Ältere: Insbesondere an der Bushaltestelle

- Eine besser einsehbare Beschilderung in Richtung Innenstadt für berufliche und touristische Verkehre
- Schaffung eines „Kiss and Ride“-Bereichs, um Gehwegparken zu unterbinden.



2 Viadukt – Querung Bahntrasse

Das Viadukt wurde unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes saniert und stellt eine wichtige Fußverkehrsverbindung zwischen Speyer-West und dem Bereich rund um die Bahnhofstraße dar. Insbesondere durch schulische Verkehre wird dieses regelmäßig genutzt. Problemlagen wie eine zu steile Anrampung, die im Auftaktworkshop kommuniziert wurden, haben sich vor Ort nicht bestätigt. Ein bestehendes Problem ist die nicht regelkonforme Nutzung durch den Radverkehr, die zu Konflikten führt.

Folgende Wünsche, Ideen und Lösungsvorschläge wurden gesammelt:

- Mobilitätsmanagement: Ergänzende Kommunikation durch Banner mit dem Hinweis, abzustiegen und Rücksicht zu nehmen.
- Anbringen einer entsprechenden Beschilderung mit Hinweis, dass Radfahrende abzustiegen haben („Gehweg - VZ 239 mit „Radfahrer absteigen“ VZ 1012-32).



3 Burgstraße

Die Burgstraße ist eine wichtige Nord-Süd-Achse und befindet sich im unmittelbaren Schulumfeld der Edith-Stein-Schule sowie eines Seniorenheims. Die fahrdynamische Gestaltung führt zu regelmäßigen (subjektiv eingeschätzten) überhöhten Geschwindigkeiten. Insgesamt sind auf beiden Seiten die Fußverkehrsanlagen minderbreit. Auf der östlichen Seite werden diese durch einen Altbaumbestand entlang der Straße eingeschränkt. Die Fußverkehrsanlage auf der westlichen Seite wird weiterhin durch den Radverkehr eingeschränkt, auch hier ist ein Altbaumbestand vorhanden. Die Stadtverwaltung ist darum bemüht, den Radverkehr abschnittsweise auf die Fahrbahn zu verlegen. Auf beiden Seiten ist die Oberflächenqualität eingeschränkt. Auf der gesamten Länge der Burgstraße sind nur wenig Querungsmöglichkeiten verfügbar. Der schulische Verkehr rund um die Edith-Stein-Schule ist insbesondere durch Bring- und Holverkehre zu den Stoßzeiten sehr ausgeprägt.

Folgende Wünsche, Ideen und Lösungsvorschläge wurden gesammelt:

- Kurzfristig: Vollständige Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn
- Langfristig: ggf. Einrichtung einer Fahrradstraße
- Überprüfung der Umsetzbarkeit weiterer Querungen
- Insgesamt barrierefreier Ausbau, insbesondere in Hinblick auf Oberflächen und Gehwegbreiten
- Barrierefreier Ausbau des Fußgängerüberwegs (Zebrastreifens)
- Schulisches Mobilitätsmanagement: Überprüfung der Aktualität des Schulwegeplans, Einrichtung von Eltern-Hol- und Bringzonen, Teilnahme an Aktionen wie Schulradeln sowie verstärkte kommunikative Maßnahmen zur Aufklärung der Elternschaft



4 Obere Langgasse

Die Obere Langgasse ist insbesondere in Hinblick auf die Schulwegsicherheit der Edith-Stein-Schule wichtig. Problematisch sind die fast durchgängigen Minderbreiten, die sich auf Höhe der Brücke verstärken. Hohe Verkehrsmengen und eine minderbreite Gestaltung der vorhandenen Schutzstreifen (1,20 m) führt dazu, dass der Radverkehr häufig auf den Gehweg (1,30 m) ausweicht. Die Situation wird durch die Parkplatzausfahrt des Altenheims und der Volksbank in unmittelbarer Umgebung weiterhin negativ beeinflusst, hier kommt es häufig zu Konflikten. Durch den anstehenden Neubau der Brücke besteht die Möglichkeit die Radverkehrsführung anzupassen.

Folgende Wünsche, Ideen und Lösungsvorschläge wurden gesammelt:

- Markierungen anpassen: Schutzstreifen an Ausfahrten rot einfärben
- Regelkonforme Markierung der Schutzstreifen mit einer Breite von mind. 1,50 m
- Anpassung der Gehwegbreiten durch Aufweitung prüfen



5 Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße ist Teil des innerstädtischen Verkehrsnetzes und für die Anbindung rund um den Bahnhof wichtig. Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr dominieren die Situation im Seitenraum. Insbesondere an Querungen wird der Radverkehr über die Aufstellflächen des Fußverkehrs geführt, was zu Konflikten führt. Einige Aufstellflächen sind auch in Hinblick auf die über die Bahnhofstraße fließenden Schulverkehre zu gering dimensioniert. Beklagt wird weiterhin das Thema Verkehrssicherheit, die zahlreichen Ausfahrten stehen in Konflikt mit dem Fuß- und Radverkehr. Auch die begrenzte Möglichkeit der Querung wird bemängelt. Einige Querungen sind nicht barrierefrei ausgebaut. Bordsteinabsenkungen in Kreuzungsbereichen werden durch den Kfz-Verkehr bei Abbiegevorgängen überfahren.

Folgende Wünsche, Ideen und Lösungsvorschläge wurden gesammelt:

- Einführung von Tempo 30 und Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn
- Umplanungen des KP Obere Langgasse/Bahnhofstraße (zur Zeit in Diskussion); möglich wäre das Reduzieren einer Abbiegespur, was die Überprüfung der Leistungsfähigkeit notwendig macht
- Eine zusätzliche Querung zwischen der Villa Ecarius und der Agentur für Arbeit, wo viele ungesicherte Querungen stattfinden
- Eine zweite Querung für den Fußverkehr am KP Obere Langgasse/Bahnhofstraße (nördlicher Arm Bahnhofstraße)



6 Bushaltestelle Postgraben

Die Bushaltestelle Postgraben ist der Hauptumstiegspunkt in der Innenstadt und wird durch bestehende Vorhaben an Bedeutung gewinnen. Der Knotenpunkt wird barrierefrei ausgebaut, bekommt zwei Haltepositionen pro Seite und wird mittelfristig den Postgraben ablösen, was dort zu einer Entlastung führt. Problematisch sind zurzeit Radverkehrsführung entlang der Bushaltestelle, die Flächenaufteilung für den Fußverkehr und die daraus resultierenden Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr. Weiterhin ist die Haltestelle immer wieder durch Parkvorgänge privater Kfz blockiert. Die Grünphasen der nahegelegenen Fußgängerampel werden als zu kurz eingeschätzt.

Folgende Wünsche, Ideen und Lösungsvorschläge wurden gesammelt:

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Aufweitung des Seitenraums sowie der Aufstellflächen
- Überprüfung der LSA auf längere Grünphasen für den Fußverkehr
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle inkl. taktiler Leitelemente (bereits in Planung)



7 Wormser Straße

Die Wormser Straße ist innerstädtisch eine wichtige Verkehrsachse, was eine entsprechende Kfz-Belastung mit sich bringt. Zum Zeitpunkt der Begehung war eine Baustelle eingerichtet, sodass sich kein repräsentatives Bild der Situation vor Ort ergab (weniger Kfz-Verkehrs als üblich). Die Wormser Straße unterteilt sich in ein Teil Fußgängerzone und einen Bereich mit Tempo 20 ab der Großen Greifengasse. Es wird über häufig überhöhte Geschwindigkeiten und teilweise zu geringe Seitenräume gesprochen. Insgesamt ist die Wormser Straße niveaugleich ausgebaut und punktuell begrünt. Bemängelt wird die Baustellensituation in Höhe der Sparkasse, aufgrund welcher die Restgehwegbreite stark eingeschränkt ist.

Folgende Wünsche, Ideen und Lösungsvorschläge wurden gesammelt:

- Geschwindigkeitskontrollen
- In Baustellensituationen Auflagen zum Schutz des Fußverkehrs machen – die Stadt kann von Eigentümern verlangen, dass ein ausreichend breiter Restgehweg frei bleibt, eine Umleitung für Fußgänger eingerichtet wird und die Barrierefreiheit möglichst erhalten bleibt.

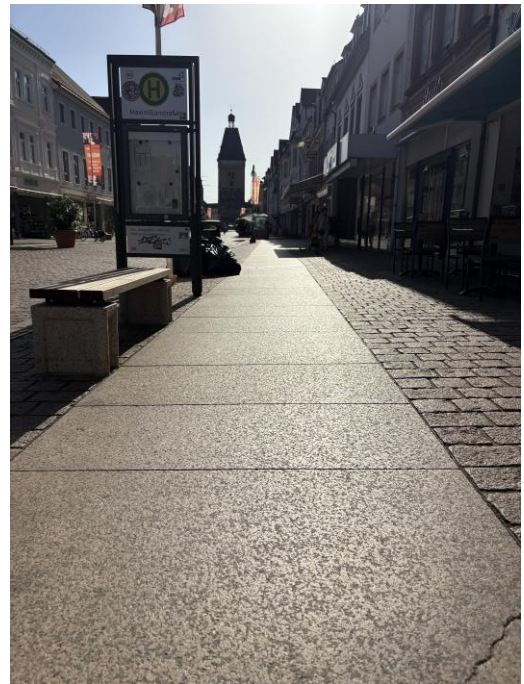


8 Maximilianstraße

Die Maximilianstraße ist die Haupteinkaufsstraße Speyers und durchgehend Fußgängerzone. Es wird von Konflikten zwischen E-Scootern, Bus-, Rad- und Fußverkehr berichtet. Generell weist die Maximilianstraße eine hohe Aufenthaltsqualität durch Einkaufsmöglichkeiten auf, die jedoch durch eine mangelnde Begrünung vermindert wird. Problematisch ist hierbei das starke Aufheizen des Straßenraums in der Sommerzeit. Im Rahmen der Barrierefreiheit wird von uneindeutigen Bordsteinabsenkungen berichtet, die ein Queren deutlich erschweren.

Folgende Wünsche, Ideen und Lösungsvorschläge wurden gesammelt:

- Verkehrsverhalten über Banner ansprechen
- Kontrollen durchführen
- Barrierefreiheit umsetzen (insb. taktile Leitelemente), auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes



9 Dank und Ausblick

Die eingebrachten Ideen und Vorschläge werden seitens Sweco geordnet und strukturiert aufbereitet und am 31.08. im Maßnahmenworkshop vorgestellt und diskutiert.