

Auswertung der Befragung zum Geh- und Radverkehr von KlimaLautern am Klimatag 09.09.2023



1. Lautrer Klimatag

Vorwort

Am ersten Lautrer Klimatag am 09.09.2023 hat KlimaLautern dazu aufgerufen, Kritik und Lob an der Infrastruktur für Fußgänger¹ und Fahrradfahrer zu äußern und Gefahrenstellen sowie Positivbeispiele auf einem Stadtplan von Kaiserslautern zu markieren. Besonders viele Rückmeldungen gab es dabei zur Radverkehrsinfrastruktur. Insgesamt handelt es sich um ein Stimmungsbild, nicht aber um eine repräsentative Umfrage. Im Folgenden werden die Markierungen, die Kommentare vom Klimatag sowie Erläuterungen und Ergänzungen von KlimaLautern und Fotos (Google Street View von Juli und August 2022 und selbstgemachte Fotos von August, Oktober und November 2023) der betroffenen Stellen dargelegt.

In Kaiserslautern wird der Radverkehr bereits an vielen Stellen bedacht. Dabei geht es um Schutzstreifen, gemeinsame und getrennte Geh- und Radwege, für Radfahrer freigegebene Gehwege und seltener um Radfahrstreifen und Radwege. Schaut man sich die Kommentare und markierten Stellen vom Klimatag an, wird deutlich, dass es trotz der bereits sichtbaren positiven Entwicklung noch einiges zu tun gibt. Im Mobilitätsplan Klima+ 2030 werden Sicherheit, Kontinuität und Qualität als zentrale Kriterien bei der Beurteilung der Radverkehrsinfrastruktur genannt (Mobilitätsplan Klima+ 2030, S. 18). Viele der am Klimatag genannten Punkte wurden bereits in einem Workshop zur Bürgerbeteiligung 2017 angesprochen (Mobilitätsplan Klima+ 2030, S. 28 f.). Zusammenfassend für die Aktion am Klimatag möchten wir die folgenden Kritikpunkte nennen:

- In vielen Straßen parken Autos seitlich direkt an oder auf der Straße mit und ohne eingezeichneten Parkbereich. Dies schadet nicht nur dem Straßenbild, sondernengt auch den befahrbaren Bereich ein, sodass teilweise nicht einmal mehr zwei entgegenkommende Parteien nebeneinander hindurch passen. Hier ist zudem Dooring eine Gefahr, d. h., dass Autotüren zur Straße hin geöffnet werden und besonders Fahrradfahrer übersehen werden. Außerdem kann es gefährliche Situationen geben, wenn Fahrradfahrer eine Kurve zur Fahrbahnmitte fahren müssen, um an parkenden Autos oder Hindernissen vorbeizufahren, und gleichzeitig Autos die Fahrradfahrer überholen / an ihnen vorbeifahren wollen.
- An vielen Stellen wurden Schutzstreifen auf der Straße angelegt. Häufig sind diese direkt neben seitlichen Parkplätzen an der Straße und recht schmal, sodass der Schutzstreifen nicht mittig, sondern eher am Rand oder sogar gar nicht befahren werden kann, wenn man einen angemessenen Abstand zu den parkenden Autos halten möchte. Vor allem bei Straßen mit höherem Verkehrsaufkommen, die Schutzstreifen, aber keine oder eine durchgezogene Mittellinie aufweisen, überholen Autofahrer mit zu wenig Abstand zu Fahrradfahrern, um mehr Abstand zu entgegenkommenden Autos zu halten. Die markierten Schutzstreifen erzeugen den Eindruck, dass es genügt, die Linie nicht zu überfahren, um genügend Abstand zu halten. Faktisch dürfte an manchen Stellen gar nicht überholt werden, wenn es nicht möglich ist, die Gegenfahrbahn zu nutzen, da es ohne diese nicht möglich ist, genügend Abstand zu halten. Führt man als Fahrradfahrer mittig auf der Straße, insbesondere neben dem Schutzstreifen, um solche Überholmanöver zu unterbinden, kann es passieren, dass gehupt wird oder einem zugerufen wird, man solle gefälligst den „Radweg“ nutzen.
- Die Radverkehrsanlagen sind sehr unterschiedlich und teilweise unübersichtlich. Ein häufiger Wechsel zwischen Fahren im Mischverkehr, (plötzlich endenden) Schutzstreifen, Radwegen, Radfahrstreifen, gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen sowie für Fahrradfahrer freigegebenen Gehwegen führt zu Verunsicherung und Unklarheit, wo wie gefahren werden

¹ Im Folgenden wird das generische Maskulinum verwendet. Die verwendeten Bezeichnungen beziehen sich auf alle Geschlechter.

darf und soll. Fehlende oder unzureichende Radverkehrsanlagen und unübersichtliche Verkehrssituationen erhöhen die Gefahr von Unfällen.

- Um ein Angebot für Fahrradfahrer abseits der Straße zu schaffen, sind manche Gehwege für Fahrradfahrer freigegeben. Dies bedeutet, dass Fußgänger Vorrang haben und Fahrradfahrer sich an die Geschwindigkeit der Fußgänger anpassen müssen. Dies ist also nicht vergleichbar mit einem Radweg. Diese Option wird mehrfach an vielbefahrenen und mehrspurigen Straßen verwendet, z. B. Mainzer Straße, Brandenburger Straße, Entersweilerstraße. Fahren Fahrradfahrer dort auf der Straße, trifft dies zum Teil auf Unverständnis seitens der Autofahrer.
- An vielen Stellen werden Fußgänger und Fahrradfahrer noch nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer zum KFZ-Verkehr behandelt, wie es für eine funktionierende Verkehrswende nötig ist (Mobilitätsplan Klima+ 2030, S. 31). Um den fließenden motorisierten Verkehr zu fördern, werden beispielsweise Abbiegespuren angelegt. Dadurch befinden sich lokal drei Spuren auf der Straße statt zwei, häufig zum Nachteil von Radfahrstreifen und Schutzstreifen. Diese werden schmaler oder fallen in Bereichen von Kreuzungen ganz weg.
- Für das Erscheinungsbild des Radverkehrs und das Fahrerlebnis von Fahrradfahrern ist ein weitreichendes, zusammenhängendes Radwegenetz in Kaiserslautern wichtig. Die Trennung des Radwegenetzes von Hauptverkehrswegen für Autos kann dazu beitragen, den Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer sicherer und angenehmer zu gestalten. Als positive Schritte werden beispielsweise der Lautertalradweg, die Friedenstraße (als Alternative zur Mainzer Straße) und die geplante Fahrradstraße in der Parkstraße und Augustastraße (als Alternative zur Barbarossastraße) wahrgenommen. Dabei ist dennoch darauf zu achten, dass Radfahrer nicht auch verwinkelte Seitenstraßen verwiesen werden, sondern schnelle, direkte Routen zur Verfügung stehen.

Eine Gesamtübersicht aller Markierungen, die am Klimatag gesetzt wurden, mit den zugehörigen Kommentaren ist unter dem folgenden Link auf uMap von OpenStreetMap zu finden: [LINK](#). Die Beschriftung der Markierungen entspricht dem Feld „Marker“ in den Ausführungen in diesem Dokument.

Inhaltsverzeichnis

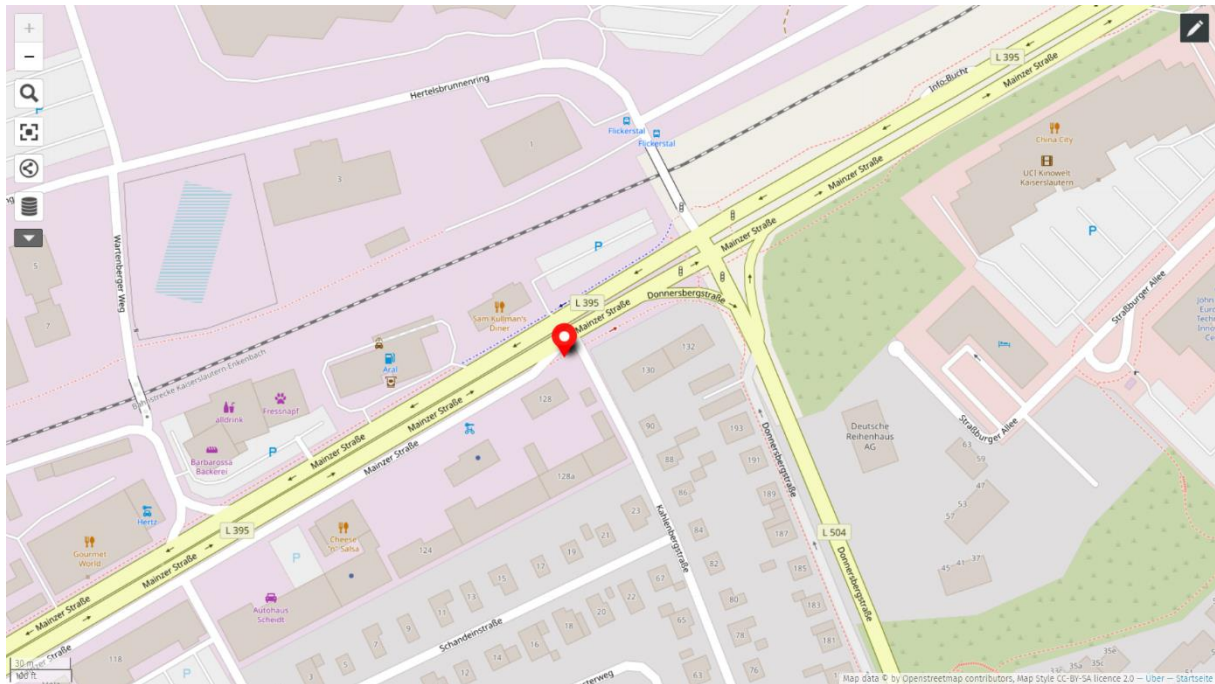
1	Kreuzung Mainzer Straße / Donnersbergstraße	6
2	Mainzer Straße stadteinwärts	8
3	Friedenstraße	11
4	Hilgardring	14
5	Barbarossaring Richtung Bahnhof	15
6	Barbarossastraße, Entersweilerstraße	17
7	Kreuzung Kantstraße/Kohlhofstraße	20
8	Kantstraße	22
9	Elf-Freunde-Kreisel	24
10	Parkstraße/Augustastraße	27
11	Rudolph-Breitscheid-Straße	29
12	Innenstadt	32
13	Eisenbahnstraße/Schneiderstraße	33
14	Schillerplatz	35
15	Albert-Schweizer-Gymnasium	36
16	Burggymnasium	37
17	Burgstraße	38
18	Abzweigung Trippstadter Straße / Brandenburger Straße	41
19	Königstraße	42
20	Kreuzung Brandenburger Straße / Königstraße	44
21	Brandenburger Straße, Zufahrt SWK	47
22	Hohenecker Straße	48
23	Trippstadter Straße	50
24	Trippstadter Straße	51
25	Theodor-Heuss-Straße	53
26	Rauschenweg	55
27	Reichswaldstraße	57
28	Blechhammerweg	58
29	Rütschhofstraße	59
30	Lautertalradweg	60
31	Merkurstraße	61
32	Kreuzung Pariser Straße / B270	64
33	Pariser Straße auf Höhe des Opelwerks	66
34	Kreuzung Hohenecker Straße / Rauschenweg	72
35	Hohenecker Straße zwischen Bännjerrück und Hohenecken	74

36	Burgherrenstraße, Hohenecken	75
----	------------------------------------	----

1 Kreuzung Mainzer Straße / Donnersbergstraße

Marker: N18

Wo: Kreuzung Mainzer Straße / Donnersbergstraße



Kommentar Klimatag: Plötzlich endender Radweg. Für PKW-Fahrer nicht erkennbar

Kommentar KlimaLautern: Es ist nicht genau erkennbar, welche Stelle im Kommentar vom Klimatag genau gemeint ist mit „endender Radweg“.

Allgemein ist der Weg entlang der Mainzer Straße (ebenso u. a. Donnersbergstraße, Hertelsbrunnenring) nicht einladend für Fahrradfahrer. Mal muss auf der Straße oder einer kleineren Parallelstraße gefahren werden, mal gibt es einen gemeinsamen Geh- und Radweg oder wie in Abbildung 1 einen Gehweg, der auch für Fahrradfahrer freigegeben ist. Da ist eine korrekte, sichere Wegfindung nicht immer einfach. Die Friedenstraße, die parallel zur Mainzer Straße verläuft, wurde mit Radfahrstreifen und Schutzstreifen versehen, um so eine Alternative für Fahrradfahrer zu schaffen. Allerdings sieht man in Abbildung 2, dass auch dort der Radfahrstreifen an der Kreuzung zur Donnersbergstraße endet und es keinen weiterführenden Radweg gibt. Ist der gegenüberliegende Gehweg auch als Radweg gedacht? Alternativ geht es über die viel befahrene Donnersbergstraße und Mainzer Straße in den PRE-Park.

Fotos:

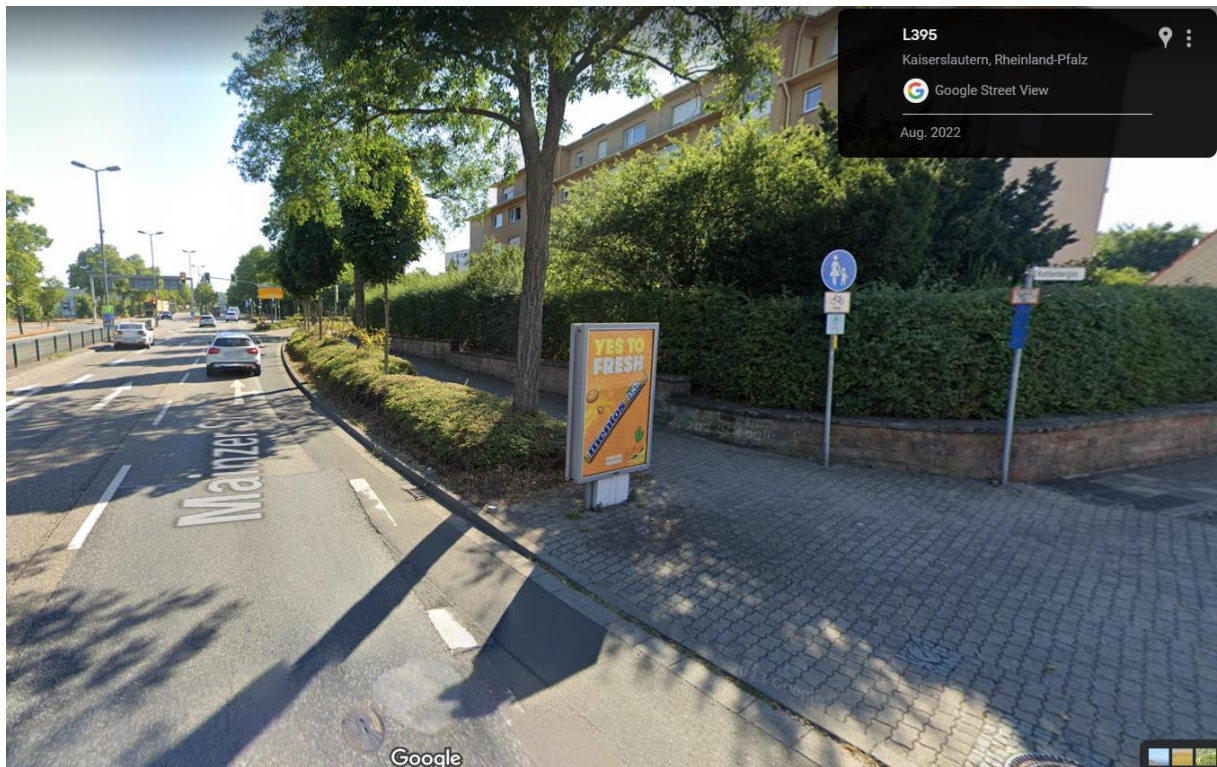


Abbildung 1: Mainzer Straße (Google Street View). Gehweg für Fahrradfahrer freigegeben.

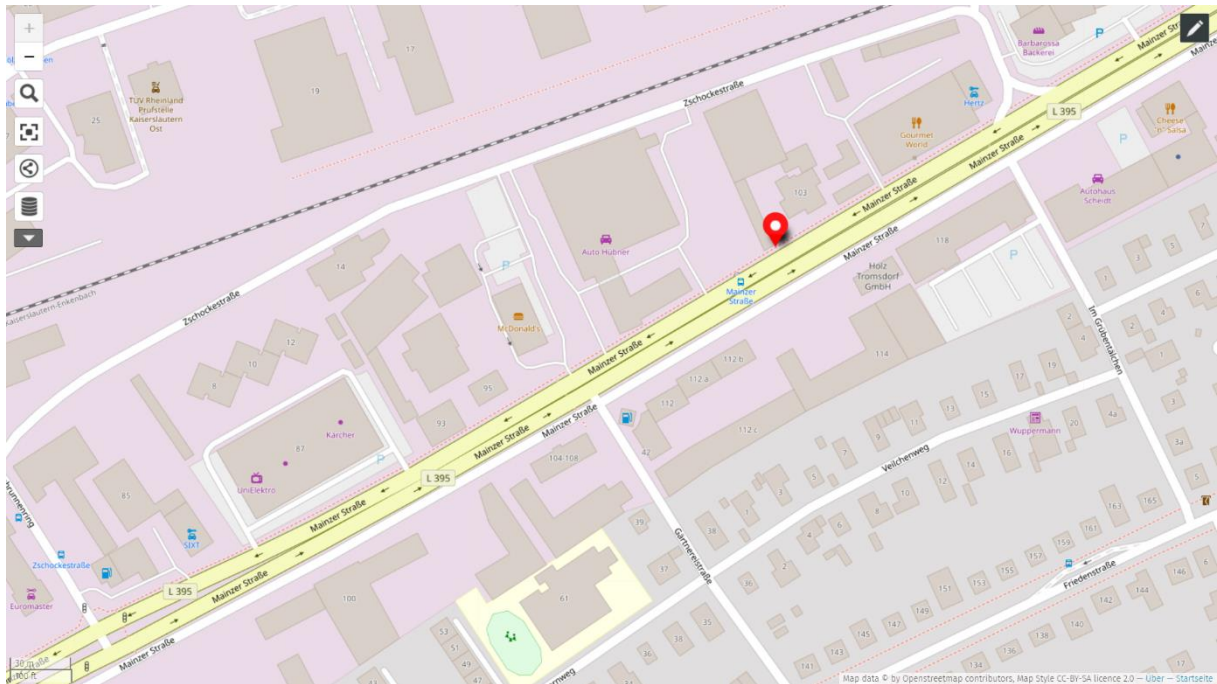


Abbildung 2: Kreuzung Friedenstraße/Donnersbergstraße (Google Street View). Radfahrstreifen endet, keine anschließende Wegführung entlang der Donnersbergstraße, kein Übergang oder Kennzeichnung zum gegenüberliegenden (hier rechts) Gehweg in Richtung PRE-Park. Soll/Darf dieser auch von Fahrradfahrern genutzt werden?

2 Mainzer Straße stadteinwärts

Marker: N07

Wo: Mainzer Straße stadteinwärts



Kommentar Klimatag: Radwege entlang der Mainzer Str. stadteinwärts. Fahrradfahrer werden durch „rote Ampeln“ und die vielen Einfahrten ständig ausgebremsst und gefährdet, von Autofahrern übersehen.

Kommentar KlimaLautern: Es gibt viele Einfahrten zu (Firmen-) Grundstücken und Straßen. Es gibt Wechsel zwischen baulich getrennten Radwegen und Radfahrstreifen. An der einen Stelle müssen Radfahrer an der Ampel halten, an einer anderen Stelle dürfen sie weiterfahren. An manchen Stellen ist der Radweg sehr gut farblich gekennzeichnet, an anderen weniger. Insgesamt ist die Radverkehrsanlage sehr uneinheitlich (Abbildung 3, Abbildung 4, Abbildung 5).

Fotos:



Abbildung 3: Mainzer Straße, Einfahrt McDonalds (Google Street View). Durchgehender Radweg, nicht von Ampel betroffen.

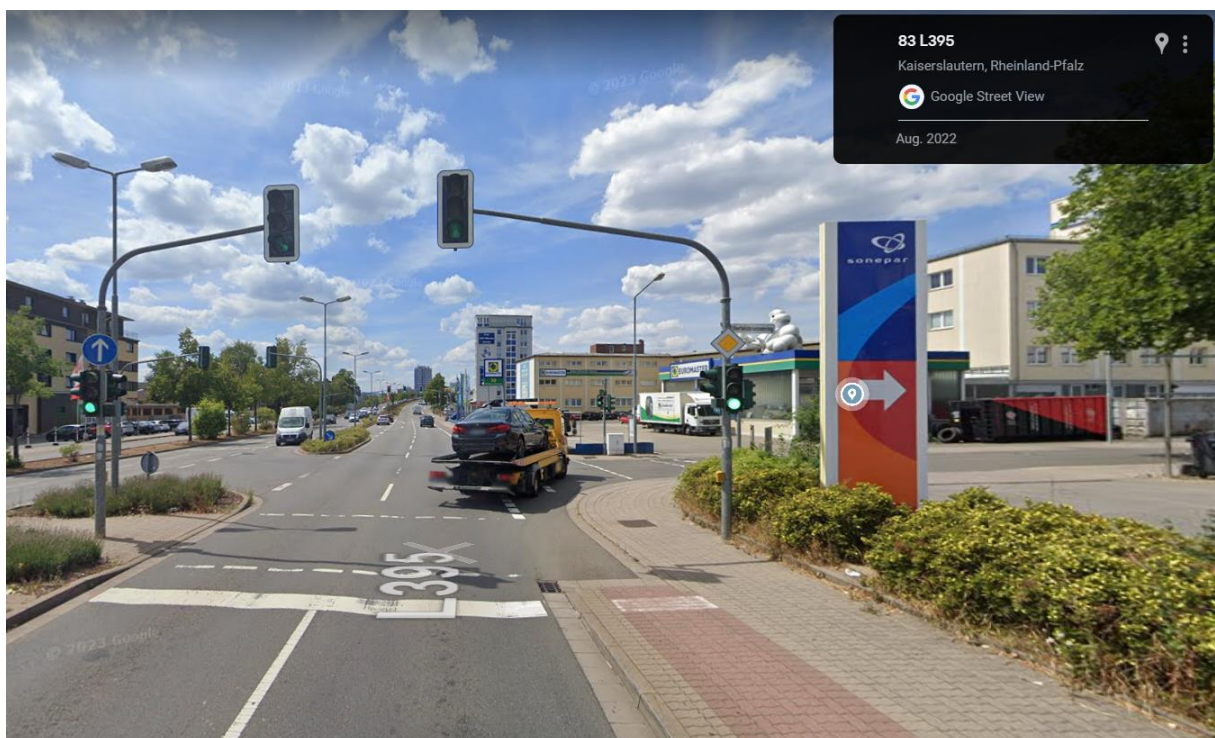


Abbildung 4: Kreuzung Mainzer Straße / Hertelsbrunnenring bei der Jet-Tankstelle (Google Street View). Baulich getrennter Radweg endet, Fahrradfahrer müssen an Haltelinie halten, wenn die Ampel rot zeigt.

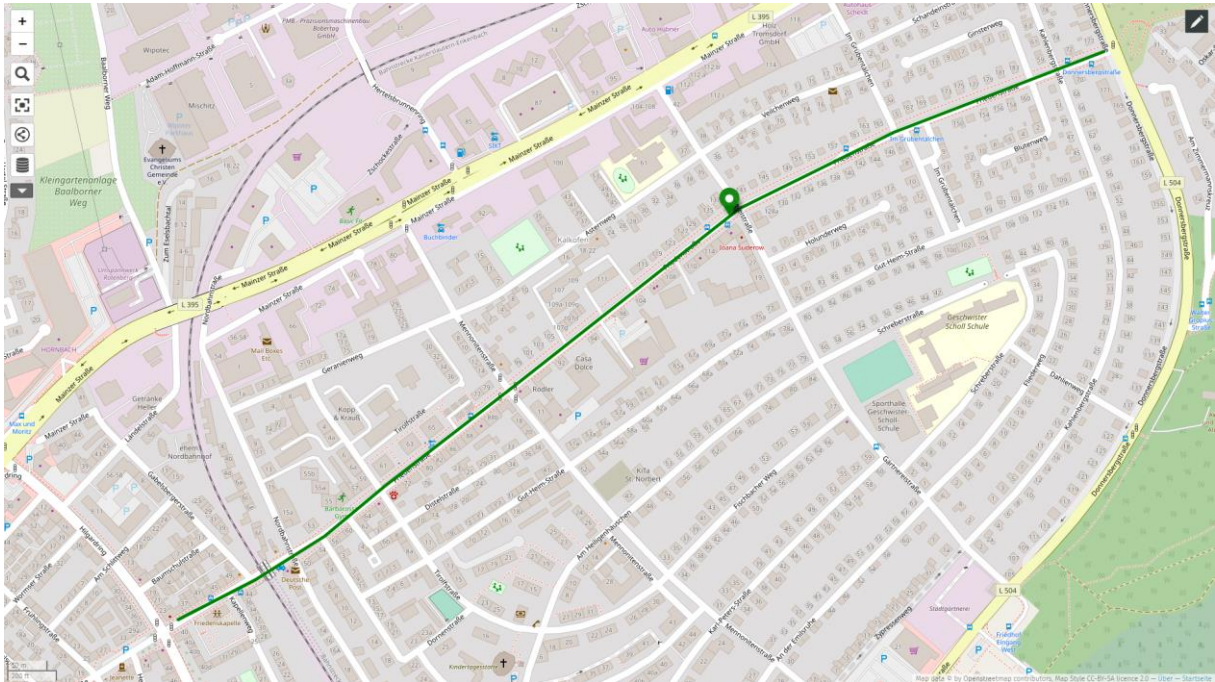


Abbildung 5: Kreuzung Mainzer Straße / Mennonitenstraße (Google Street View). Radfahrstreifen, geht über in Schutzstreifen. Fahrradfahrer müssen an Haltelinie halten, wenn die Ampel rot zeigt. Der Gehweg nebendran ist durchgängig, ohne Ampel.

3 Friedenstraße

Marker: P02

Wo: Friedenstraße



Kommentar Klimatag: Friedenstraße – Die Radstreifen sind schon ein guter Fortschritt. Ich habe einen eigenen Bereich als Radfahrer. Schön wäre, wenn der Radstreifen mehr genutzt würde und mehr Menschen mit dem Rad in den Pre-Park pendeln.

Kommentar KlimaLautern: Die Friedenstraße hat auf der Strecke zwischen dem Hilgardring und der Donnersbergstraße einen Schutzstreifen und auf einem kleineren Abschnitt einen Radfahrstreifen erhalten (Abbildung 6, Abbildung 7). Insbesondere an Kreuzungen ist der Streifen für Fahrradfahrer zusätzlich in roter Farbe markiert, um Aufmerksamkeit zu erzeugen (Abbildung 8). Dies sind wichtige Maßnahmen, um ein Radwegenetz in Kaiserslautern zu schaffen.

Fotos:



Abbildung 6: Friedenstraße (Google Street View). Schutzstreifen mit zusätzlichem Abstand zu Parkplätzen am Straßenrand.

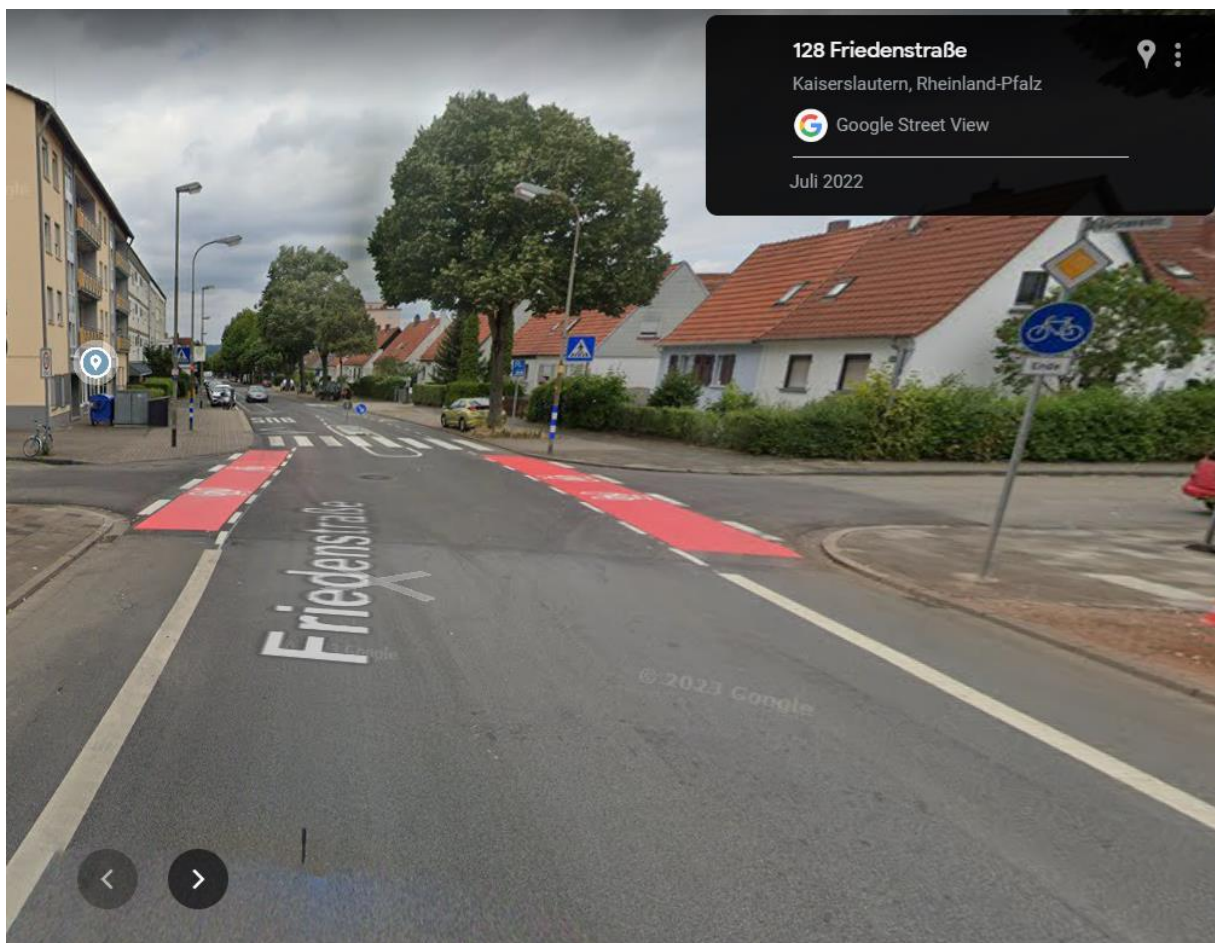


Abbildung 7: Kreuzung Friedenstraße/Mennonitenstraße (Google Street View). Radfahrstreifen endet und geht in Schutzstreifen über.

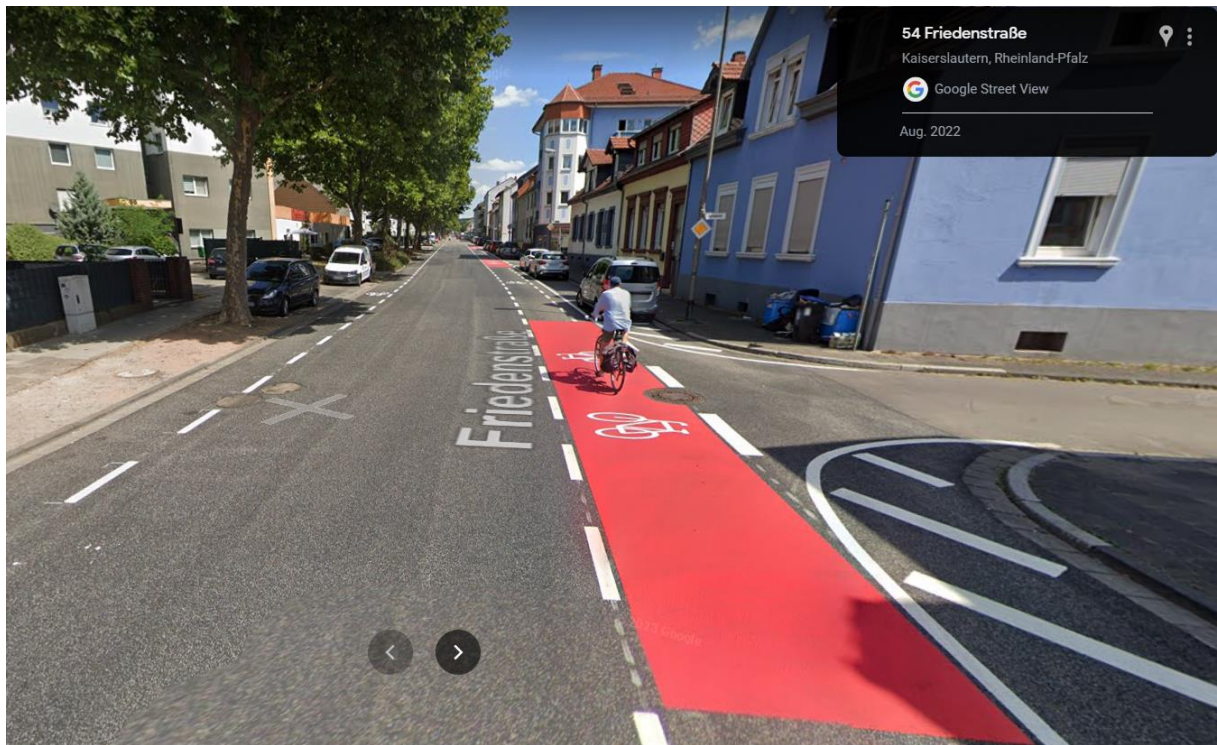
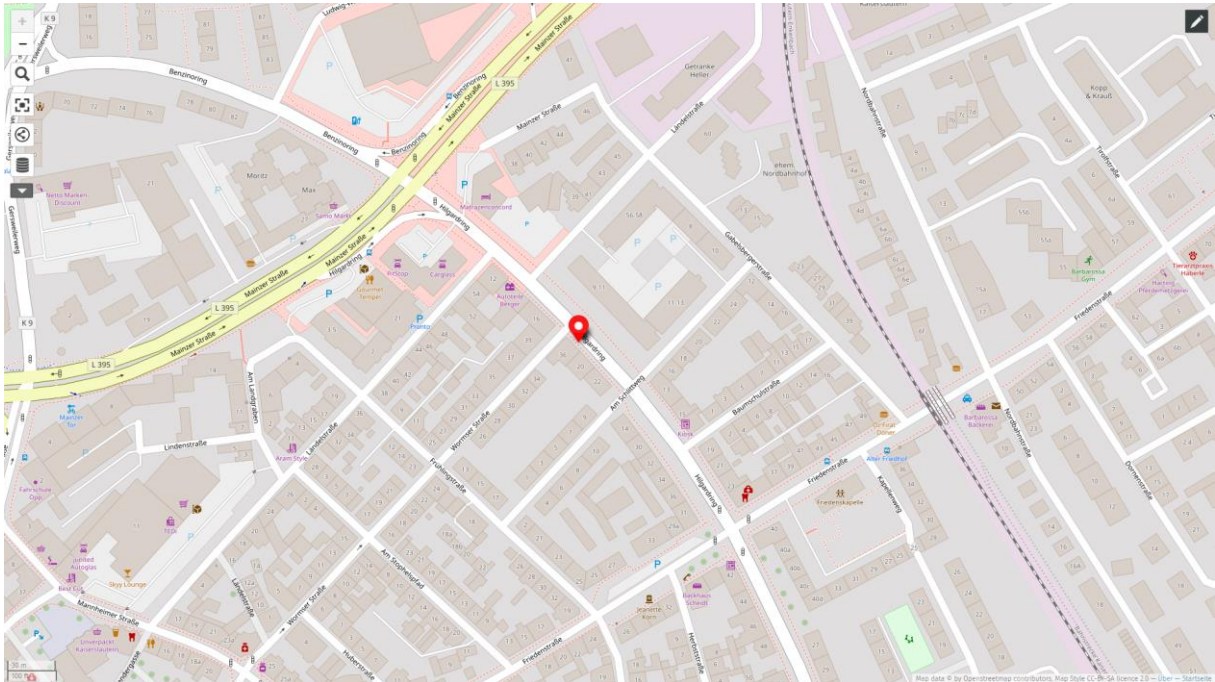


Abbildung 8: Friedenstraße (Google Street View). Rote Markierungen an Straßeneinmündungen.

4 Hilgardring

Marker: N17

Wo: Hilgardring



Kommentar Klimatag: Hilgardring – Parkende Autos.

Kommentar KlimaLautern: Entlang des Hilgardrings parken in beide Richtungen Autos seitlich an der Straße (Abbildung 9). Radverkehrsanlagen gibt es nicht.

Fotos:

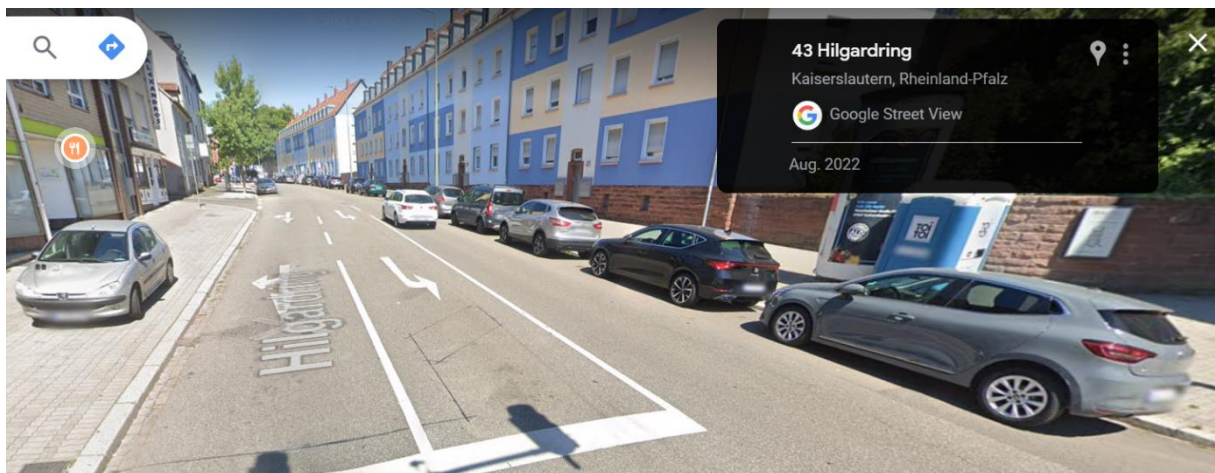
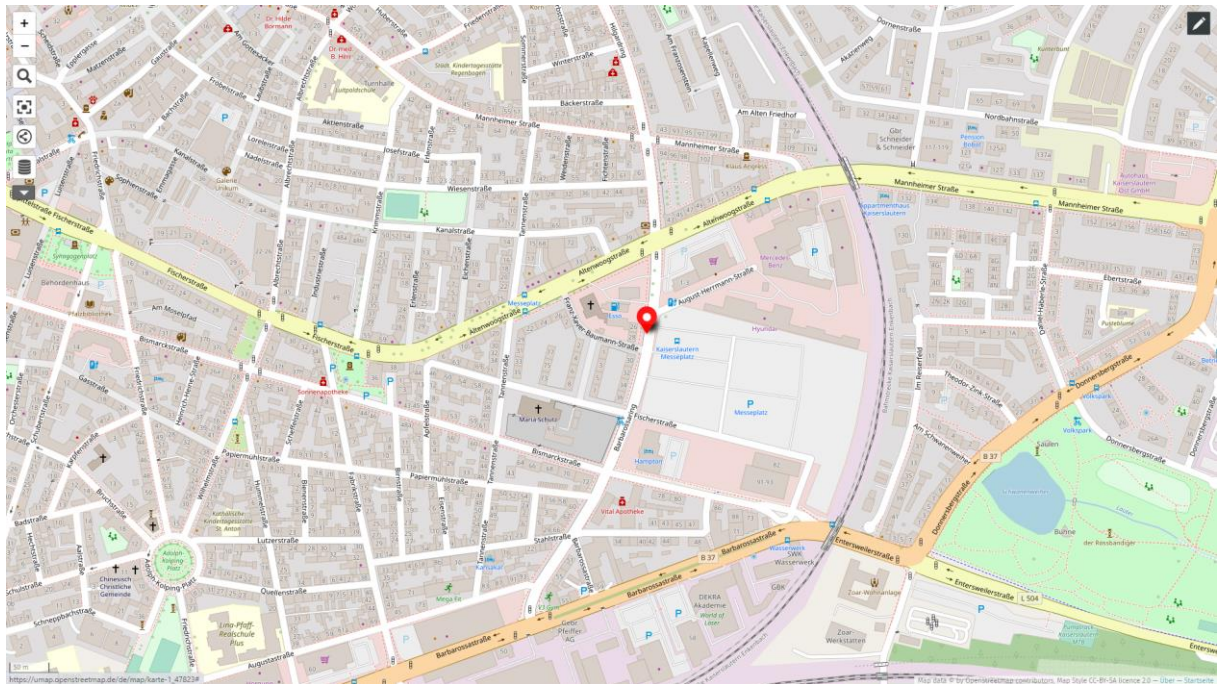


Abbildung 9: Hilgardring an der Kreuzung zur Mannheimer Straße (Google Street View). Beidseitig parken Autos seitlich an der Straße, vorne links sogar auf dem Gehweg.

5 Barbarossaring Richtung Bahnhof

Marker: N22

Wo: Barbarossaring Richtung Bahnhof



Kommentar Klimatag: Zwar Schutzstreifen, trotzdem zu viel Verkehr / zu eng (Richtung Hbf).

Kommentar KlimaLautern: Die ursprüngliche Markierung lag zwischen der Mannheimer Straße und der Wiesenstraße. Da es dort keinen Schutzstreifen gibt, wurde die Markierung auf den Barbarossaring südlich der Altenwoogstraße korrigiert.

Auf dem Barbarossaring gibt es beidseitig einen Schutzstreifen. Bei viel Verkehr und vergleichsweise hohen Geschwindigkeiten der Autofahrer werden Fahrradfahrer auf Schutzstreifen oft gefährlich, ohne genügend Abstand überholt. Zusätzlich gibt es Parkplätze am Barbarossaring, obwohl (außer während der Kerwe) der Messeplatz als Parkplatz zur Verfügung steht (Abbildung 10, Abbildung 11).

Fotos:



Abbildung 10: Barbarossaring auf Höhe des Hotels Hampton mit Blick Richtung Süden (Google Street View). Beidseitiger Schutzstreifen. Seitliche Parkplätze an der östlichen Straßenseite (links), Parkplätze quer zur Straße an der westlichen Seite (rechts), obwohl außer während der Kerwe der Messeplatz als Parkplatz zur Verfügung steht.

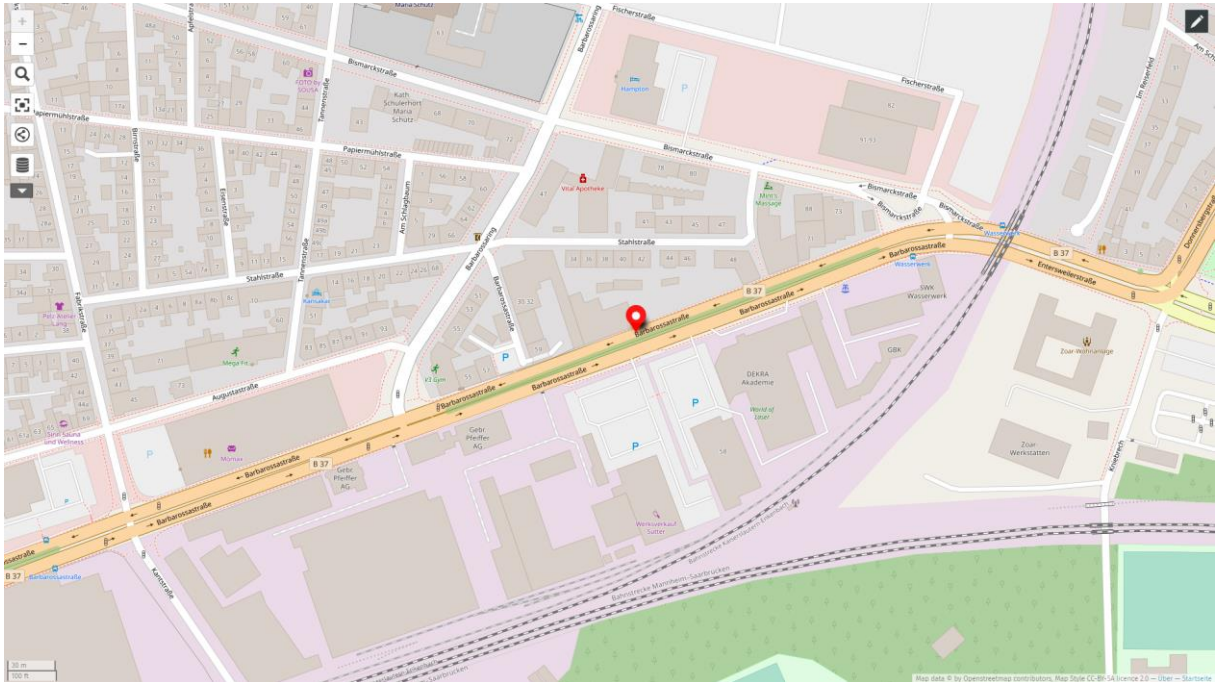


Abbildung 11: Barbarossaring auf Höhe des Hotels Hampton mit Blick Richtung Norden (Google Street View). Beidseitiger Schutzstreifen. Ende der seitlichen Parkplätze. Schutzstreifen ist temporär blockiert durch die Kerwe auf dem Messeplatz.

6 Barbarossastraße, Entersweilerstraße

Marker: N09

Wo: Barbarossastraße, Entersweilerstraße



Kommentar Klimatag: zweispurige Fahrbahn -> Radweg (heute teilweise kombiniert Fuß- + Radweg).

Kommentar KlimaLautern: Entlang der gesamten zweispurigen Barbarossastraße gibt es keine Radverkehrsanlagen (Abbildung 12). Die Situation für Fahrradfahrer wird in Zukunft hoffentlich verbessert durch den Ausbau der Augustastraße zur Fahrradstraße, die parallel zur Barbarossastraße verläuft. Es gilt, eine Fortführung beispielsweise in Richtung Volkspark/Warmfreibad zu bedenken. Von der Augustastraße kann man mit dem Fahrrad über Barbarossaring, Bismarckstraße, Entersweilerstraße weiterfahren. Dabei muss man jedoch ab dem Ende der Bismarckstraße entweder schieben oder fährt auf der falschen Straßenseite (Abbildung 13). Im Kommentar vom Klimatag ist vermutlich der für Fahrradfahrer freigegebene Gehweg auf dem Abschnitt der Entersweilerstraße gemeint (Abbildung 14). Dieser ist zum Teil recht schmal und wird regelmäßig von Fußgängern genutzt. Aufgrund der zukünftigen Fahrradstraße erscheint es unwahrscheinlich, dass, wie im Kommentar vom Klimatag vorgeschlagen, je eine Fahrspur pro Richtung zu einem Radweg umgestaltet wird. Umso wichtiger ist, dass die geplante Fahrradstraße nicht alleine im Raum steht, sondern mit sicherer Radverkehrsinfrastruktur fortgeführt und an wichtige Ziele angebunden wird. Ebenso könnten in Zukunft Hinweisschilder, die auf die Fahrradstraße verweisen, zur Orientierung und Wegfindung von Fahrradfahrern beitragen.

Fotos:

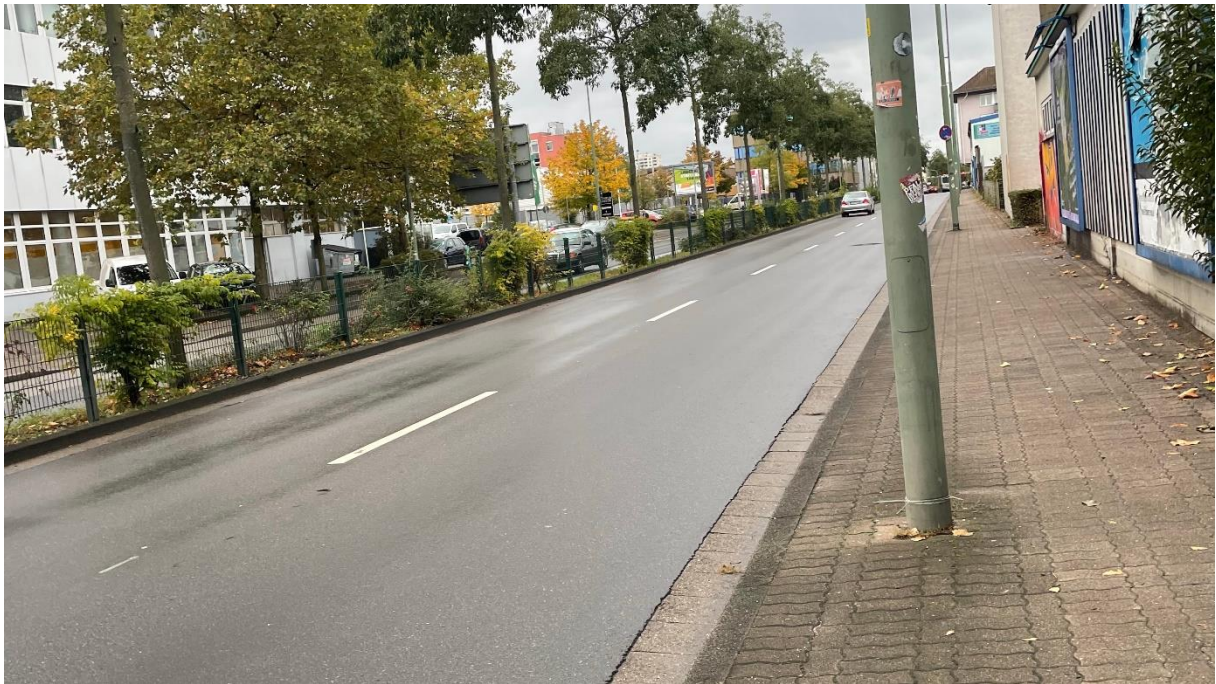


Abbildung 12: Barbarossastraße (19.10.2023). Keine Radverkehrsanlagen entlang der zweispurigen Barbarossastraße.



Abbildung 13: Bismarckstraße mit Blick auf die Kreuzung zur Barbarossastraße/Entersweilerstraße (19.10.2023). Durchfahrtsverbot am Ende der Bismarckstraße. Einseitiger Radweg.

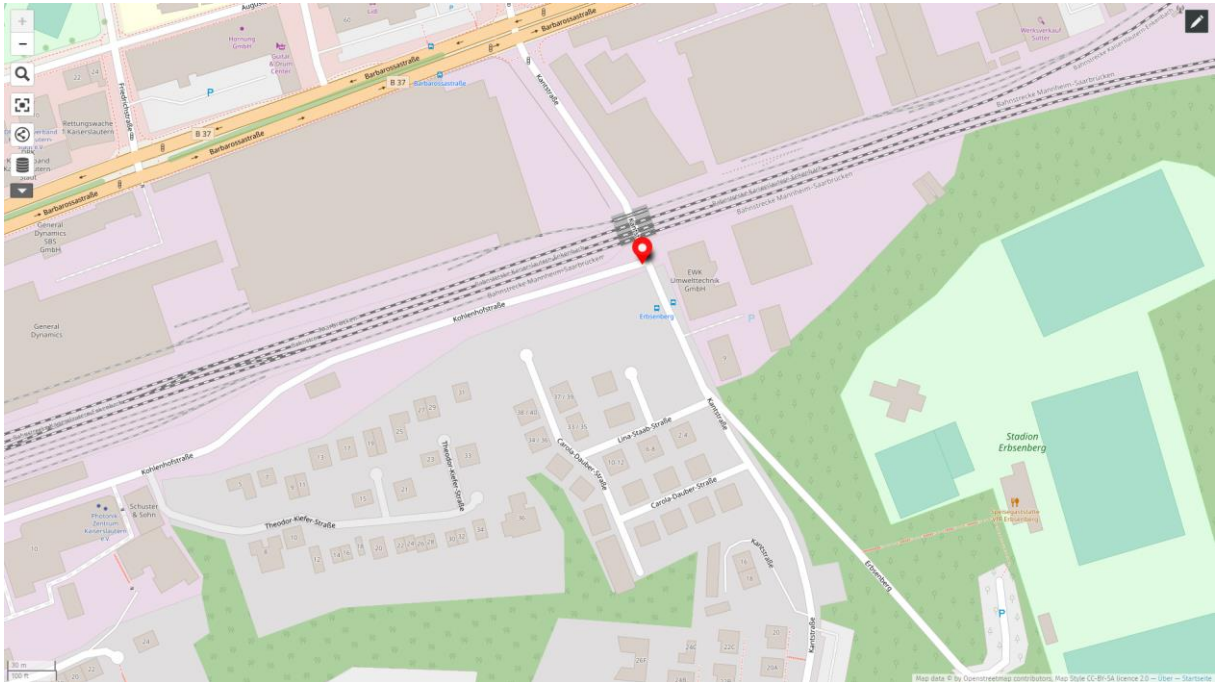


Abbildung 14: Entersweilerstraße auf Höhe der Haltestelle Wasserwerk (19.10.2023). Gehweg ist auf der nördlichen Straßenseite für Fahrradfahrer freigegeben.

7 Kreuzung Kantstraße/Kohlhofstraße

Marker: N26

Wo: Kreuzung Kantstraße/Kohlhofstraße



Kommentar Klimatag: Mündung Kohlhofstr./Kantstr. – Fußgänger müssen 10 m ohne Übergang über die Straßenmündung laufen.

Kommentar KlimaLautern: Wenn man entlang der Kantstraße auf dem westlichen Gehweg läuft, muss man die einmündende Kohlhofstraße überqueren. Der Übergang ist breit und nicht gekennzeichnet (Abbildung 15, Abbildung 16). Zusätzlich ist die Kohlhofstraße schlecht einsehbar.

Fotos:



Abbildung 15: Kreuzung Kantstraße/Kohlhofstraße (19.10.2023). Breite Straßenmündung, kein markierter Überweg für Fußgänger.

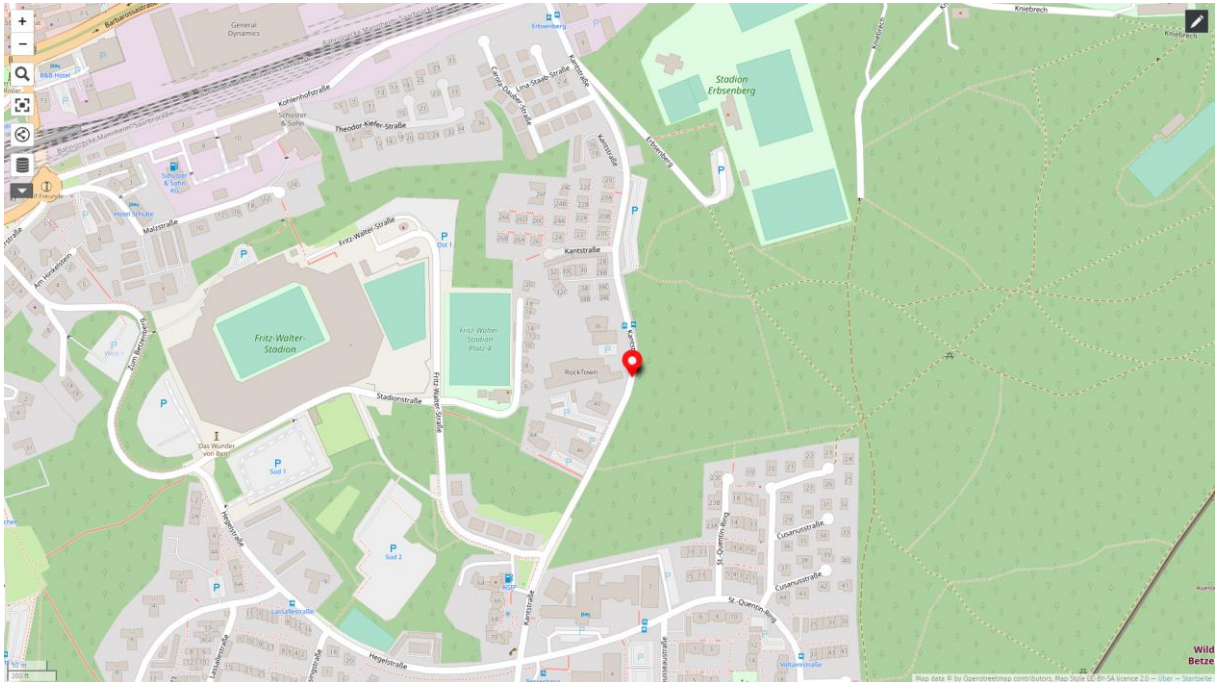


Abbildung 16: Kreuzung Kantstraße/Kohlhofstraße (19.10.2023). Breite Straßenmündung, kein markierter Überweg für Fußgänger.

8 Kantstraße

Marker: N28

Wo: Kantstraße



Kommentar Klimatag:

- Radweg gesperrt, man muss über Hauptstraße fahren.
- Gefährliches Ende des Radweges! Radfahrer*innen sind auf dem Radweg gefährdet (kaum Abstand zu den Autos).

[N11 gab es zweimal, Kommentare können nicht eindeutig zugeordnet werden. Dieser Marker von N11 wurde zu N28 umbenannt.]

Kommentar KlimaLautern: Der Schutzstreifen endet auf Höhe des RockTown ohne Veränderung der Straßensituation, vermutlich um das Parken an der Straße zu ermöglichen (Abbildung 17, Abbildung 18), wodurch das Fahrradfahren unsicherer wird (Einschwenken in Richtung Mitte der Fahrbahn notwendig, um an parkenden Autos vorbeizufahren, schmalere Fahrbahn, Dooring).

Fotos:



Abbildung 17: Kantstraße auf Höhe RockTown (19.10.2023). Schutzstreifen beginnt. Zuvor parken Autos am Straßenrand.

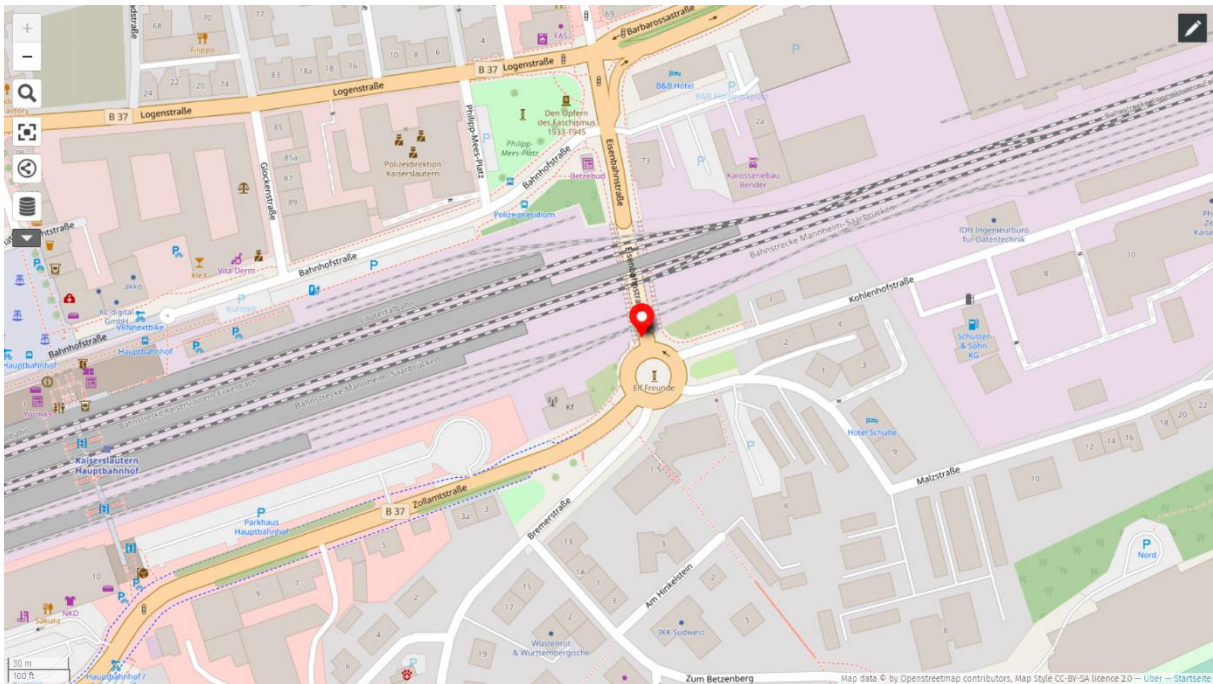


Abbildung 18: Kantstraße auf Höhe RockTown (19.10.2023). Schutzstreifen beginnt links und endet rechts.

9 Elf-Freunde-Kreisel

Marker: N12

Wo: Einfahrt Elf-Freunde-Kreisel von der Eisenbahnstraße kommend



Kommentar Klimatag: 11-Freunde-Kreisel – Einmündung in den Kreisel für Radler sehr gefährlich. Hohe Bordsteinkante rechts, verengte Fahrspur links, genervte Autofahrer aufgrund häufiger Rückstaus im Kreisel.

Kommentar KlimaLautern: Von der Eisenbahnstraße aus kommend in Richtung Elf-Freunde-Kreisel befindet sich ein Schutzstreifen (Abbildung 19, Abbildung 20). Bei der Unterführung wird die Autospur schmaler und der Fahrradstreifen bietet nicht genügend Platz, damit Fahrradfahrer und Autofahrer sicher nebeneinander fahren können. Dies suggeriert jedoch der Schutzstreifen. Fährt man als Fahrradfahrer mittig auf der Fahrbahn, um nicht gefährlich überholt zu werden, trifft dies auf Unverständnis bei Autofahrern, da es ja extra einen „Fahrradweg“ gebe. An dieser Stelle könnten eine Entfernung des Schutzstreifens und stattdessen mittig auf der Straße angebrachte Fahrradpiktogramme die Situation entschärfen und Radfahrern eine stärkere Legitimation zum mittigen Fahren auf der Straße geben.

Von der Zollamtstraße kommend fährt man zunächst auf einem baulich getrennten Radweg, der wenige Meter vor dem Kreisel auf die Straße geleitet wird (Abbildung 21). Auf einem kurzen Stück deutet eine gestrichelte Linie darauf hin, dass Radfahrer in den Verkehr einfahren. Eine deutlichere Kennzeichnung auf der Straße oder ein zusätzliches Hinweisschild, das auf Radfahrer hinweist, wäre wünschenswert, um Aufmerksamkeit auf diese Stelle zu lenken und das Gefahrenpotential zu reduzieren.

Fotos:

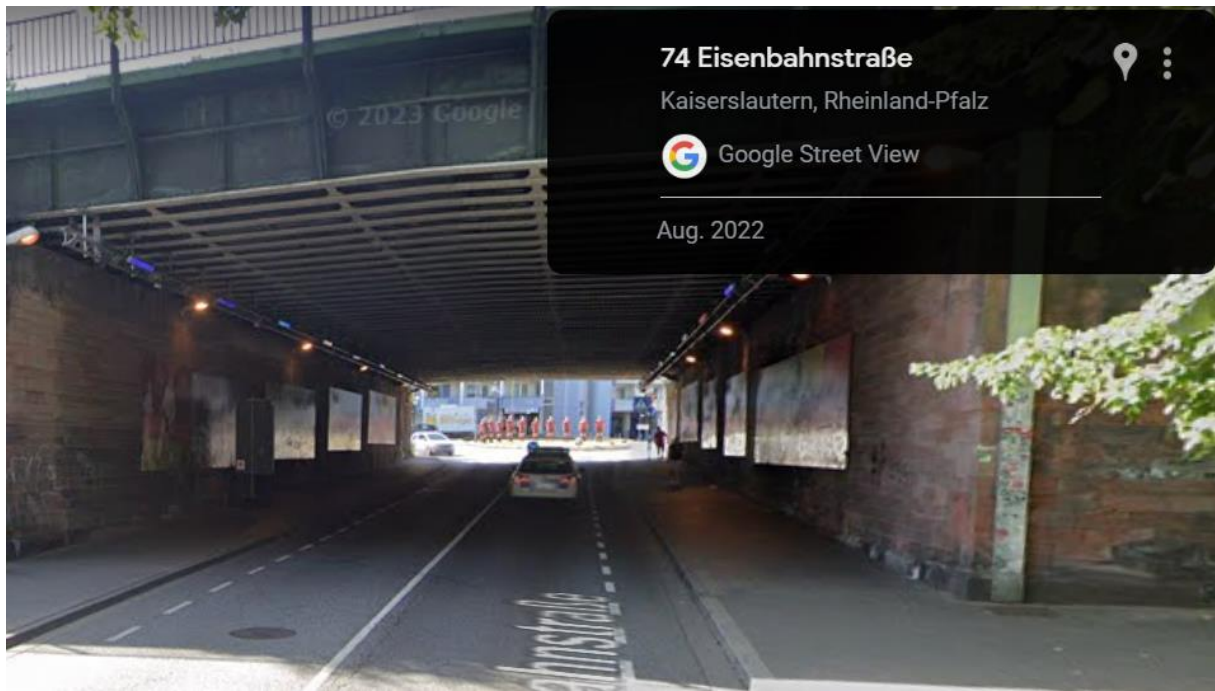


Abbildung 19: Eisenbahnstraße in Richtung Elf-Freunde-Kreisel (Google Street View). Beidseitiger Schutzstreifen, durchgezogene Mittellinie.



Abbildung 20: Elf-Freunde-Kreisel von der Eisenbahnstraße aus (19.10.2023). Ende des Schutzstreifens.

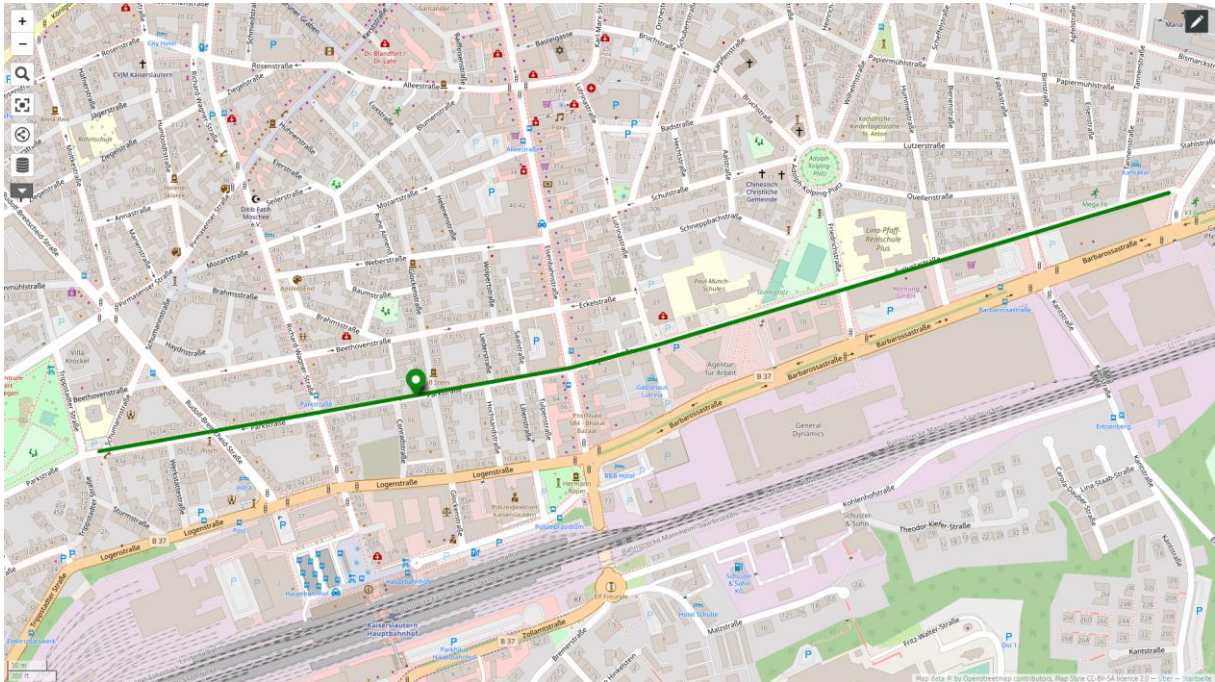


Abbildung 21: Elf-Freunde-Kreisel aus Richtung der Zollamtstraße (Google Street View). Radverkehr wird vom baulich getrennten Radweg auf die Straße geführt.

10 Parkstraße/Augustastraße

Marker: P05

Wo: Parkstraße



Kommentar Klimatag: Parkstraße – wird für das Rad umgebaut.

Kommentar KlimaLautern: Die Umgestaltung der Parkstraße und der Augustastraße zu einer Fahrradstraße ist sehr wichtig, um ein Radwegenetz in Kaiserslautern aufzubauen und den Radverkehr zu stärken. Damit die Fahrradstraße sinnvoll von Fahrradfahrern genutzt werden kann, muss außerdem auf Anbindungen an weitere Ziele und die Einbettung ins bestehende/geplante Radwegenetz geachtet werden. Die Fahrradstraße darf nicht unabhängig/losgelöst von der weiteren Radverkehrsinfrastruktur dastehen. Entlang der Parkstraße/Augustastraße ist ein System aus Einbahnstraßen für den Autoverkehr geplant, um Durchgangsverkehr zu unterbinden. Zurzeit ist das Befahren der beiden Straßen in dem Sinne angenehm, dass weniger Verkehr herrscht. Gleichzeitig gibt es beidseitig einmündende Straßen und Verkehrshindernisse (zur Verkehrsberuhigung) (Abbildung 22, Abbildung 23). Die Kreuzungen sind schlecht einsehbar und Fahrradfahrer, vor allem entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße werden schnell übersehen. Die Straßen sind zum Teil recht schmal, wenn sich Autofahrer und Fahrradfahrer begegnen.

Fotos:



Abbildung 22: Kreuzung Parkstraße/Glockenstraße (Google Street View). Schlecht einsehbare Kreuzung, Hindernisse rechts und links.

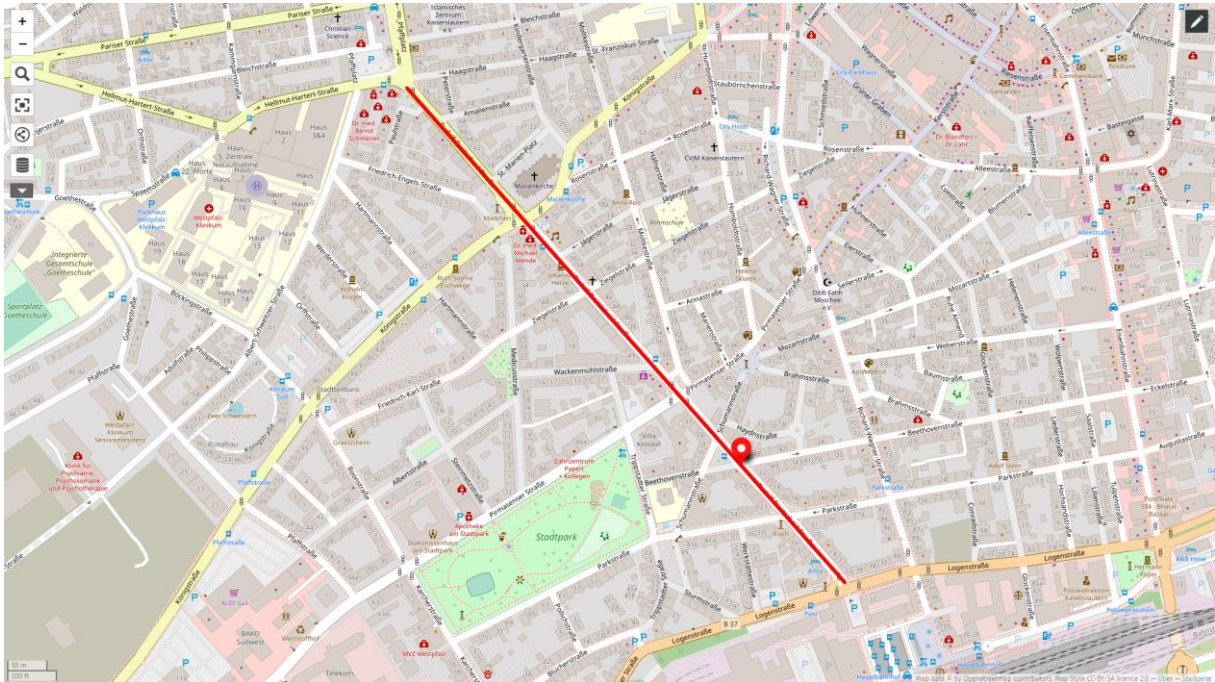


Abbildung 23: Kreuzung Parkstraße/Conradstraße (Google Street View). Schlecht einsehbare Kreuzung, Hindernis links.

11 Rudolph-Breitscheid-Straße

Marker: N15

Wo: Rudolph-Breitscheid-Straße, Kreuzung zur Beethovenstraße



Kommentar Klimatag: 1. Rud.-Breitscheid-Str. – 50 km/h ist zu schnell. 2. Autofahrer umfahren Ampel, indem sie durch Beethovenstr. fahren (vor allem morgens) sehr schnell.

Kommentar KlimaLautern: Der Verkehr und die Geschwindigkeit auf der Rudolph-Breitscheid-Straße sind recht hoch. Zwischen Marienkirche und Pfaffplatz gibt es einen Schutzstreifen (Abbildung 24, Abbildung 25). Auf der Strecke zwischen Marienkirche und Logenstraße gibt es weder Schutzstreifen noch Radfahrstreifen. Zum Teil parken Autos am Straßenrand, wodurch man als Fahrradfahrer in den Autoverkehr einschwenken muss. Generell wäre Tempo 30 auf der Rudolph-Breitscheid-Straße wünschenswert, um einen sichereren Radverkehr zu gewährleisten, aber auch das Queren der Straße für Fußgänger und Fahrradfahrer zu vereinfachen (bspw. bei der Schumannstraße oder der Parkstraße).

Fotos:



Abbildung 24: Rudolph-Breitscheid-Straße zwischen Marienkirche und Pfaffplatz (19.10.2023). Schutzstreifen in nördliche Richtung endet. Schutzstreifen in südliche Richtung verläuft neben seitlichen Parkplätzen an der Straße.

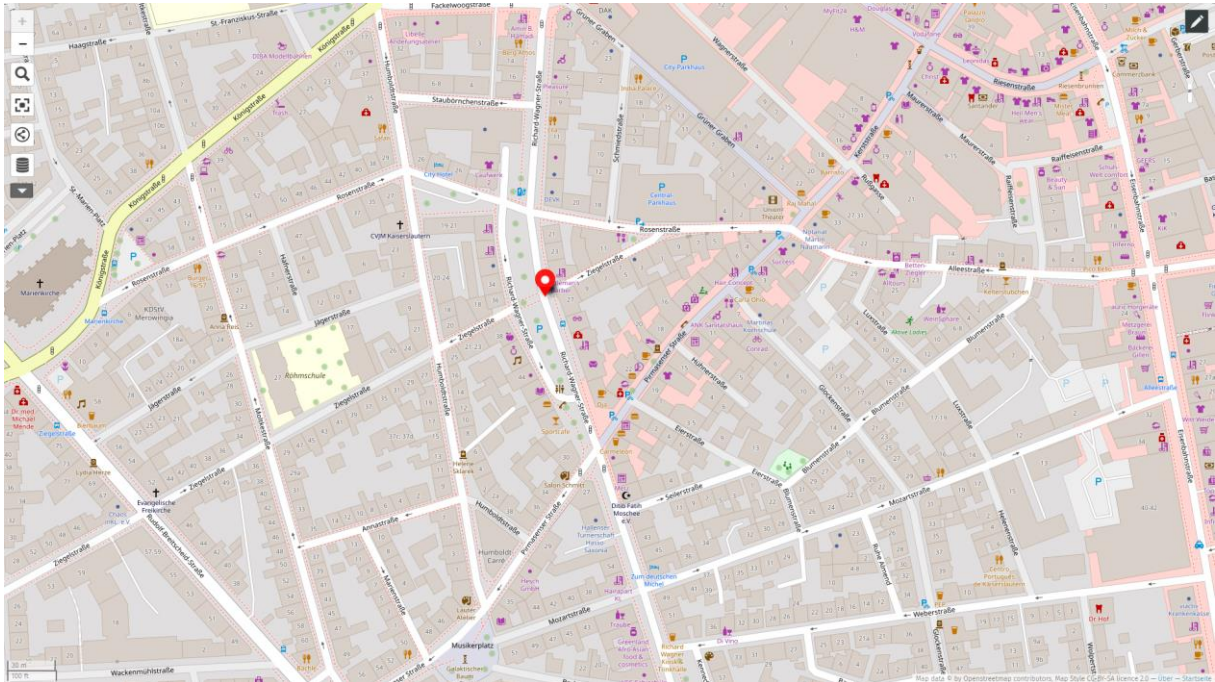


Abbildung 25: Rudolph-Breitscheid-Straße zwischen Marienkirche und Pfaffplatz (19.10.2023). Schutzstreifen in nördliche Richtung endet vor der Kreuzung am Pfaffplatz.

12 Innenstadt

Marker: N20

Wo: Kreuzung Richard-Wagner-Straße/Ziegelstraße



Kommentar Klimatag: Verbindung Innenstadt-Uni (Enge Straßen ↘) -> Schutzstreifen!

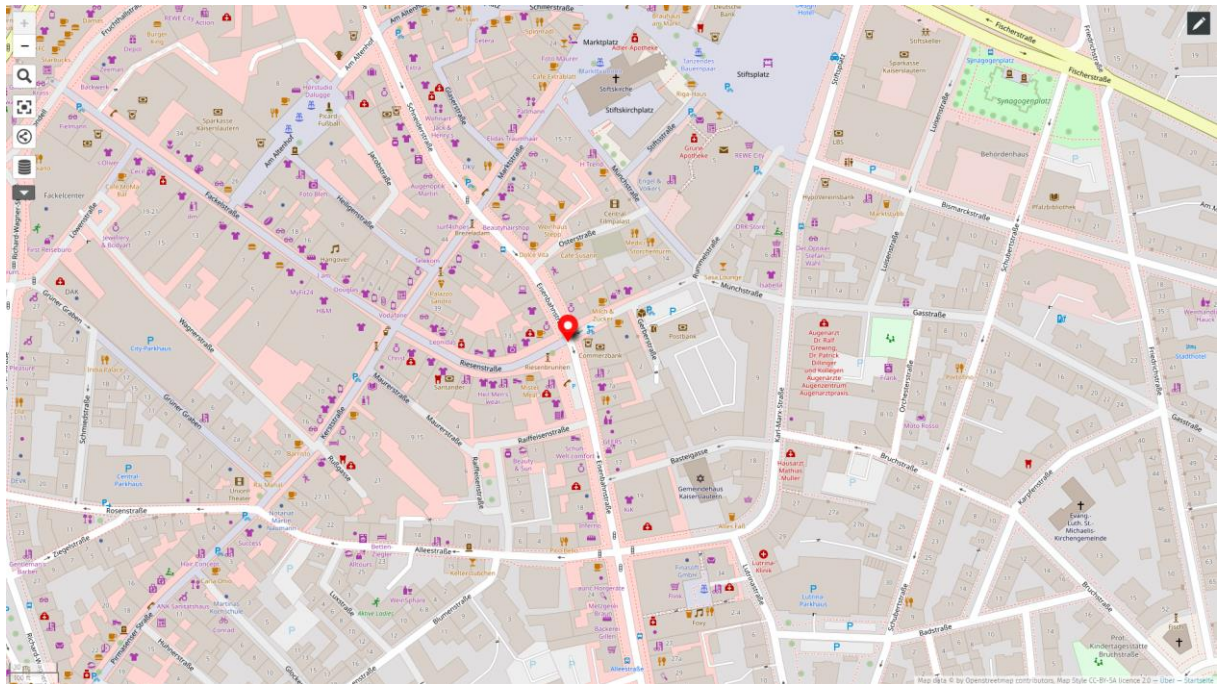
Kommentar KlimaLautern: Nichts.

Fotos: Keine.

13 Eisenbahnstraße/Schneiderstraße

Marker: N05

Wo: Eisenbahnstraße/Schneiderstraße



Kommentar Klimatag: Die Einmündungen in die Eisenbahnstraße sind sehr gefährlich. Einmündende PKW-Fahrer achten wenig auf die Radler, sehen sie auch (durch nahe an den Einmündungen parkende Autos) zu spät.

Kommentar KlimaLautern: Fahrradfahrer werden zum Teil von Autofahrern vergessen oder übersehen, vor allem entgegen der Fahrtrichtung der Eisenbahnstraße. Generell wäre weniger Autoverkehr in und um den Bereich der Fußgängerzone in der Innenstadt wünschenswert. Es fahren regelmäßig Autos durch die Fußgängerzone und achten beispielsweise an der Kreuzung Schneiderstraße/Marktstraße nicht immer hinreichend auf Fahrradfahrer (Abbildung 26).

Fotos:

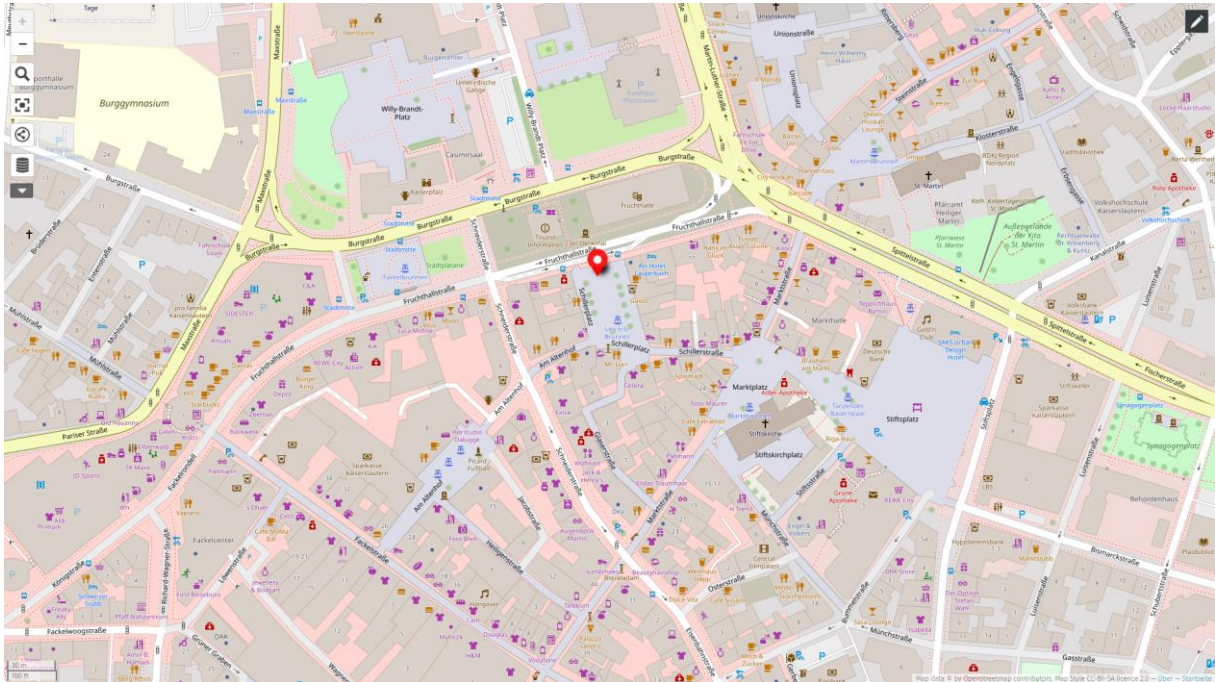


Abbildung 26: Kreuzung Schneiderstraße/Marktstraße (19.10.2023). Parkende Autos neben der Straße. Einbahnstraße für Fahrradfahrer in Gegenrichtung freigegeben.

14 Schillerplatz

Marker: N03

Wo: Schillerplatz



Kommentar Klimatag: Schillerplatz ohne Radständer.

Kommentar KlimaLatern: Auf dem Schillerplatz gibt es keine Fahrradabstellanlagen. Die nächste befindet sich an der Kreuzung Schneiderstraße / Am Altenhof, was vom Schillerplatz aus nicht ersichtlich ist. Generell ist der Schillerplatz ein trister Platz mit sehr wenig Sitzmöglichkeiten, die nicht zu Lokalen gehören. Der gesamte Platz ist gepflastert und es gibt kaum Grün (Abbildung 27).

Fotos:

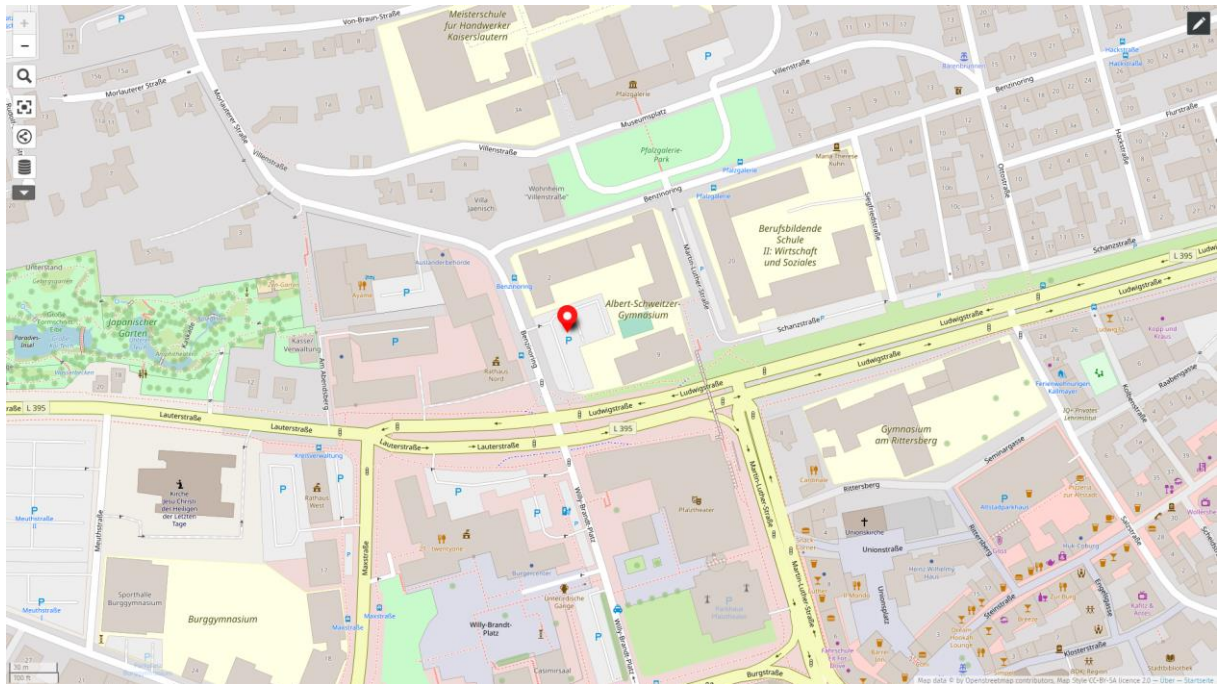


Abbildung 27: Schillerplatz (19.10.2023).

15 Albert-Schweizer-Gymnasium

Marker: G01

Wo: Albert-Schweizer-Gymnasium



Kommentar Klimatag: Albert-Schweizer-Gymnasium – Parkplätze entsiegeln.

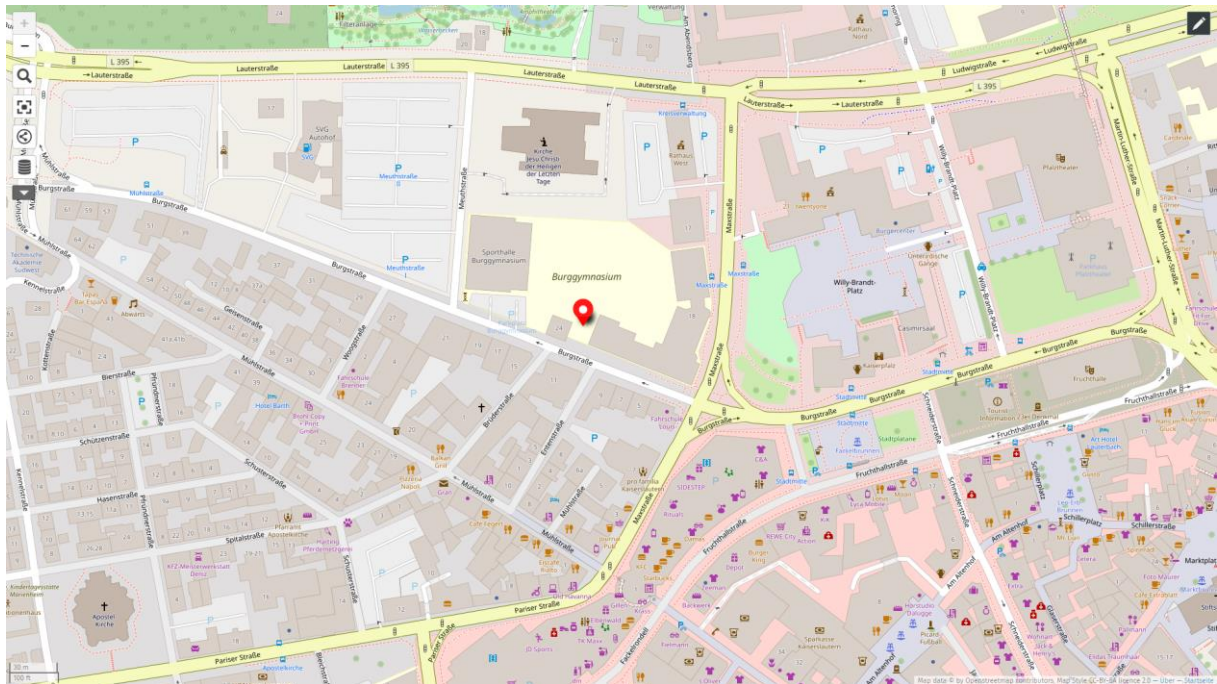
Kommentar KlimaLautern: Nichts.

Fotos: Keine.

16 Burggymnasium

Marker: N02

Wo: Burggymnasium



Kommentar Klimatag: Radständer am Burggymnasium.

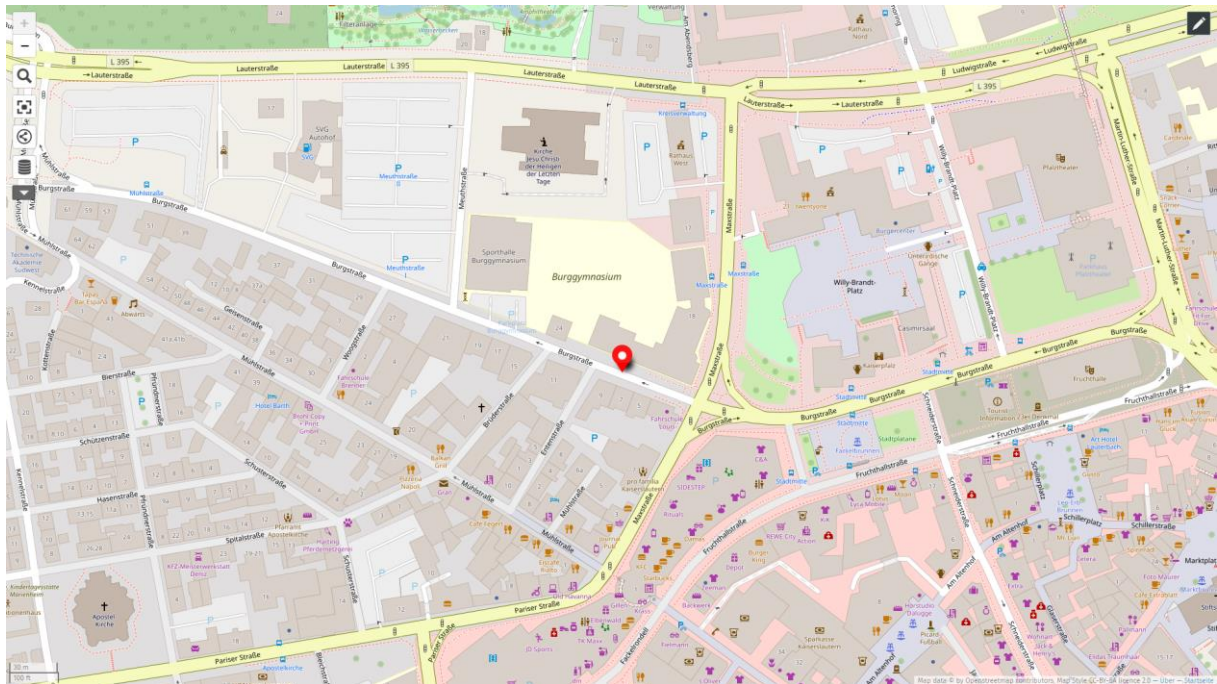
Kommentar KlimaLautern: Nichts.

Fotos: Keine.

17 Burgstraße

Marker: N10

Wo: Burgstraße Richtung Hochschule



Kommentar Klimatag: sehr schmaler markierter Radstreifen (Burggym -> FH), Autofahrer denken sie müssten überholen (Idee: Parkplätze weg).

Kommentar KlimaLautern: Der Radfahrstreifen Richtung Stadtmitte entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße ist gut vom fließenden Verkehr abgetrennt. In die andere Richtung gibt es lediglich einen Schutzstreifen, welcher zu Beginn parallel zu seitlich parkenden Autos verläuft (Abbildung 28). Dadurch kommt es vor, dass Autofahrer zwar mit Abstand zu den parkenden Autos zu ihrer linken Seite, nicht aber mit genügend Abstand zu Fahrradfahrern auf dem Schutzstreifen überholen (Abbildung 29). Der schmale gekennzeichnete Bereich zum Wechseln der Straßenseite für Fahrradfahrer, der in Abbildung 29 zu sehen ist, ist lediglich für vereinzelte Fahrradfahrer geeignet. Fährt man weiter Richtung Hochschule, endet die Einbahnstraße und es gibt nordseitig Parkplätze an der Straße, obwohl direkt nebendran ein größerer Parkplatz vorhanden ist (Abbildung 30). Gerade weil sich an der Burgstraße eine Schule befindet, sollte die Radverkehrsinfrastruktur dorthin verbessert werden, um Schulkindern (und Lehrkräften) einen sicheren Weg mit dem Fahrrad zur Schule zu ermöglichen.

Fotos:



Abbildung 28: Burgstraße auf Höhe des Burggymnasiums (19.10.2023). Richtung Stadtmitte gibt es einen breiten Radfahrstreifen. In Richtung Hochschule gibt es einen Schutzstreifen, der zum Teil neben seitlich an der Straße parkenden Autos verläuft.



Abbildung 29: Burgstraße auf Höhe des Burggymnasiums (19.10.2023). Parkende Autos zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn. Schmäler markierter Bereich zum Wechseln der Straßenseite für Fahrradfahrer.

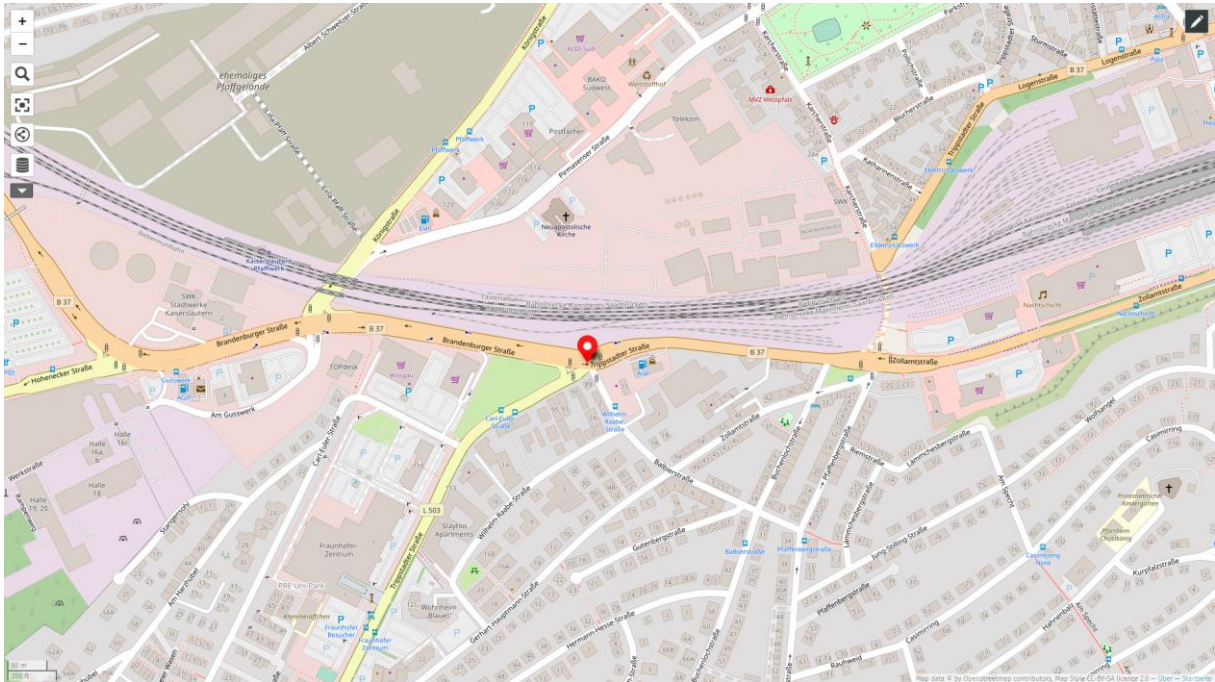


Abbildung 30: Burgstraße, Höhe Woogstraße (Google Street View). Schutzstreifen mit an der Straße parkenden Autos, daneben größerer Parkplatz.

18 Abzweigung Trippstadter Straße / Brandenburger Straße

Marker: N19

Wo: Abzweigung Trippstadter Straße / Brandenburger Straße



Kommentar Klimatag: Ampelschaltung benachteiligt Fahrräder.

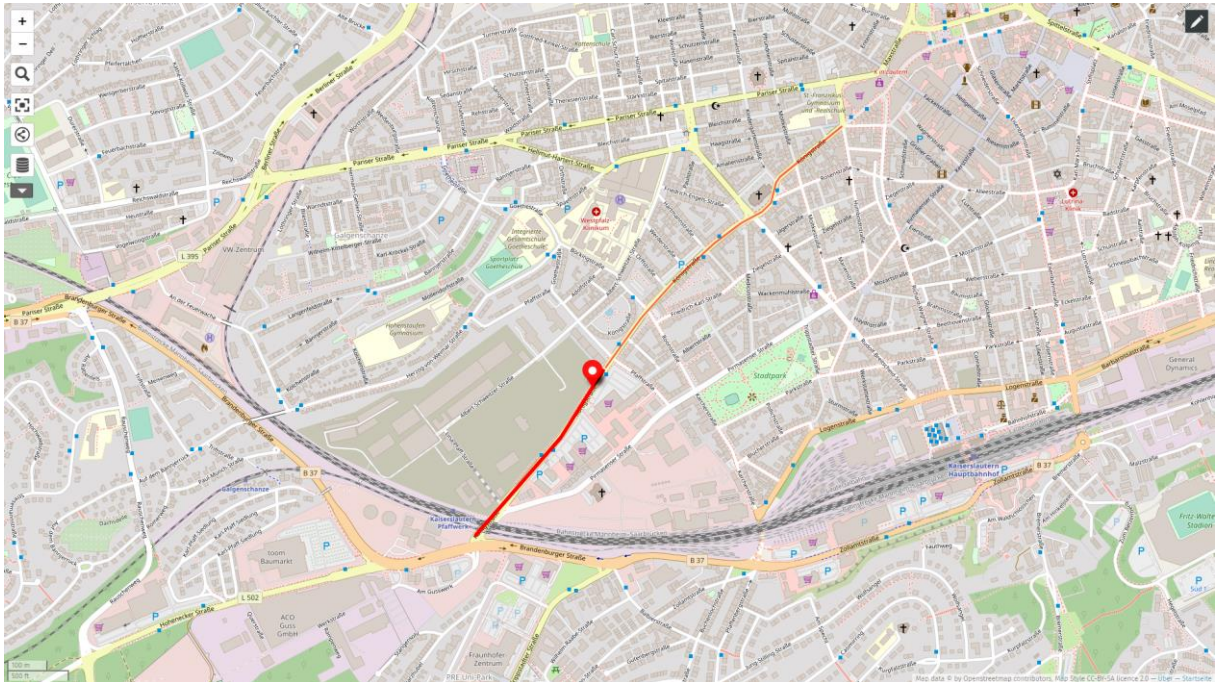
Kommentar KlimaLautern: An der nördlichen Seite der Kreuzung der Trippstadter Straße zur Brandenburger Straße befindet sich ein baulich getrennter Radweg mit einer eigenen Ampel für Fahrradfahrer, die genutzt werden muss, wenn man der Trippstadter Straße von Osten Richtung Süden folgen möchte. Dies ist eine Bedarfsampel, die nur auf das grüne Lichtsignal wechselt, wenn gedrückt wurde. Drückt man zu spät, das heißt, während die entsprechende Ampel für Autofahrer bereits auf Grün geschaltet ist, so muss man einen ganzen Ampelzyklus warten, bis sie auch für Fahrradfahrer auf Grün schaltet. Dies benachteiligt Radfahrer. Stattdessen könnte die Ampel standardmäßig in der entsprechenden Phase auf Grün geschaltet werden, statt den Tastendruck zu erfordern.

Fotos: Keine.

19 Königstraße

Marker: N01

Wo: Königstraße



Kommentar Klimatag: Königstraße – Es vergeht kein Tag, an dem man auf der Königsstraße als Radfahrer nicht bedrängt, zu dicht überholt, genötigt oder angehupt wird, obwohl oder gerade wenn man sich an die StVO hält. Die Stadt muss endlich die extreme Gefahr durch den ruhenden und fließenden Verkehr beheben.

Kommentar KlimaLautern: Die Königsstraße verläuft vom Pfaffgelände bis in die Innenstadt. Zwischen Pfaffstraße und Brandenburger Straße befinden sich Einkaufsläden und es herrscht reger Autoverkehr. Diese Einkaufsläden sind für Fahrradfahrer (und Fußgänger) wenig attraktiv, da die Struktur vor allem für Autos ausgelegt ist: große Parkplätze der Einkaufsläden, Parkplätze an der Nordwestseite der Königsstraße am Straßenrand, beidseitig nur Schutzstreifen, als Fußgänger muss man über den Parkplatz, um zum Laden zu gelangen. Richtung Innenstadt gibt es die meiste Zeit einen Schutzstreifen, zum Teil neben Parkplätzen entlang der Straße. Besonders in Hinblick auf die Neugestaltung und Nutzung des Pfaff-Quartiers als klima- und umweltfreundliches Quartier, das Geh- und Radverkehr fördern soll, wäre eine gute Fahrradbindung an Ziele außerhalb des Quartiers wichtig, um Menschen davon zu überzeugen, ohne Auto auszukommen. Ein erster Schritt wäre die Beseitigung der Parkplätze seitlich an der Königsstraße zwischen Pfaffstraße und Brandenburger Straße (Abbildung 31, Abbildung 32). Diese Parkplätze erscheinen nicht notwendig zu sein, da es auf der anderen Straßenseite durch die Parkplätze der Einkaufsläden genug Parkmöglichkeiten gibt. Durch die gewonnene Straßenbreite könnte beidseitig ein sicherer, breiter Radfahrstreifen angelegt werden.

Fotos:



Abbildung 31: Königstraße auf Höhe Lidl (19.10.2023). Schutzstreifen neben seitlichen Parkplätzen an der Straße mit Blick Richtung Nordosten.

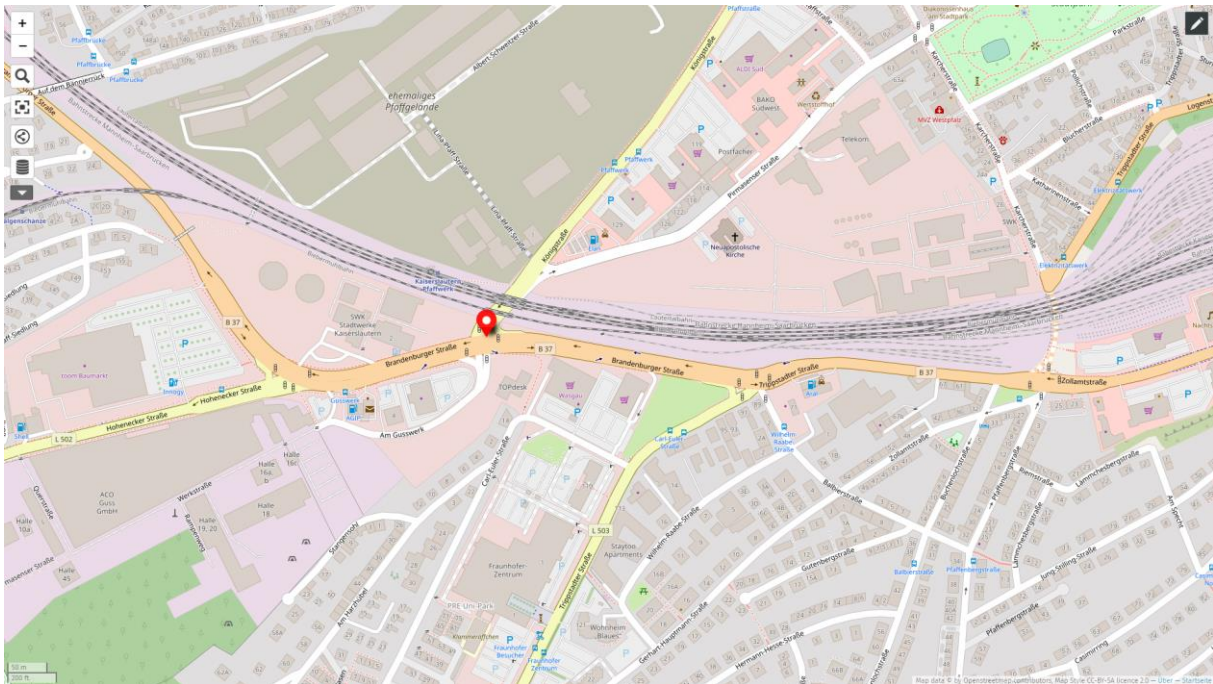


Abbildung 32: Königstraße auf Höhe Lidl (19.10.2023). Schutzstreifen neben seitlichen Parkplätzen an der Straße mit Blick Richtung Südwesten.

20 Kreuzung Brandenburger Straße / Königstraße

Marker: N06

Wo: Kreuzung Brandenburger Straße / Königstraße



Kommentar Klimatag: Königstraße/Hohenecker Str. – Fahrradweg endet. Muss auf Bürgersteig weiter. Keine gute Kennzeichnung. Absenkung?

Kommentar KlimaLautern: Gemeint ist im Kommentar vom Klimatag die Kreuzung Königstraße/Brandenburger Straße.

Von der Königstraße kommend, endet der Schutzstreifen auf Höhe der Pfaff-Pforte und es gibt einen Gehweg, der für Fahrradfahrer freigegeben ist (Abbildung 33). Das Schild ist leicht zu übersehen und der Gehweg in Kombination mit der Baustelle am Eingang des Pfaffgeländes nicht wirklich einladend zum Fahrradfahren. Möchte man von dort aus, d. h., vom Gehweg aus, nach links Richtung Trippstadter Straße abbiegen, muss man zweimal die Fußgänger- (und Radfahrer-) Ampel nutzen (Abbildung 34). Beim Überqueren der Straße Am Gusswerk ist diese nicht mehr mit einem Radsymbol gekennzeichnet (Abbildung 35). Auf der anderen Straßenseite gibt es dann wieder einen Gehweg, der für Fahrradfahrer freigegeben ist.

Kommt man vom gemeinsamen Geh- und Radweg von der Carl-Euler-Straße, so kann man direkt die Fußgänger- und Radfahrerampel nutzen, um die Brandenburger Straße in Richtung Königstraße zu überqueren. Von dort aus gibt es keine weitere Wegführung, wie man sich in Richtung Königstraße verhalten soll. Die Ampel über die Abbiegespur zeigt nur ein Fußgängersymbol, ab der Hälfte des Tunnels zeigt die rote Pflasterung allerdings einen Radweg an, der dann auf der Pirmasenser Straße in einen Schutzstreifen übergeht.

Von der Trippstadter Straße aus kommend, gibt es einen baulich getrennten Radweg, der mit guter farblicher Kennzeichnung vor der Kreuzung in einen Schutzstreifen übergeht. Hinter der Ampel wird der Schutzstreifen dann in einen gemeinsamen Geh- und Radweg überführt (Abbildung 34). Dort könnte die Kennzeichnung auf dem Boden erneuert werden.

Insgesamt gibt es im Bereich dieser Kreuzung und der darauf zulaufenden Straßen viele Wechsel der Radverkehrsanlagen. Wenn man dort nicht häufig mit dem Fahrrad fährt, ist die Wegfindung erschwert und es ist schnell verwirrend, wo man als Fahrradfahrer eigentlich fahren darf/muss/soll. Hinzu kommen das erhöhte Verkehrsaufkommen und hohe Geschwindigkeiten der Autos, was einschüchternd wirken kann.

Fotos:



Abbildung 33: Königstraße auf Höhe der Pfaff-Pforte (19.10.2023). Schutzstreifen endet. Gehweg wird für Fahrradfahrer freigegeben.



Abbildung 34: Kreuzung Königstraße / Brandenburger Straße (19.10.2023). Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Brandenburger Straße Richtung Westen.

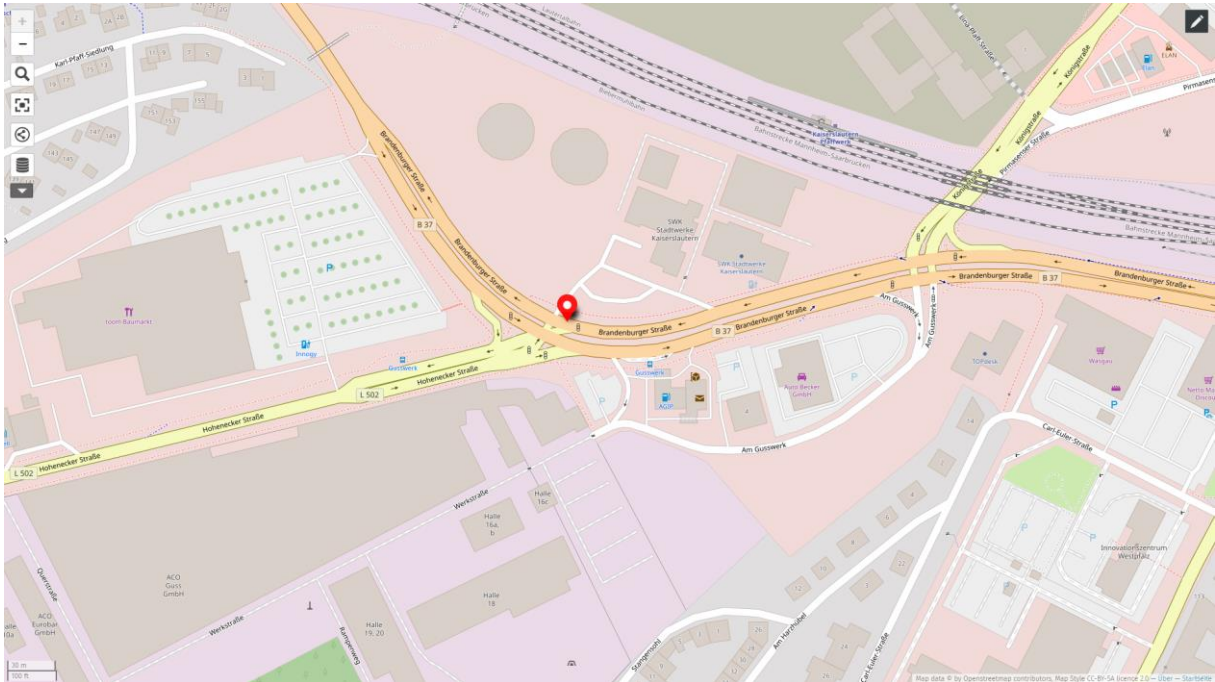


Abbildung 35: Kreuzung Königstraße / Brandenburger Straße (19.10.2023). Fußgängerampel an der Abzweigung zur Straße Am Gusswerk.

21 Brandenburger Straße, Zufahrt SWK

Marker: N27

Wo: Brandenburger Straße, Zufahrt SWK



Kommentar Klimatag: Brandenburgerstr. – Die Ampel auf dem Radweg in Höhe der ehemaligen Gastankstelle wird zu spät gesehen. Ampeln auf Radwegen sind für Radfahrer auch ungewohnt.

Kommentar KlimaLautern: Auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg befindet sich für die Ausfahrt des SWK-Geländes eine Ampel. Diese kann schnell übersehen werden, da man an der Stelle nicht mit einer Ampel rechnet und es auch keine Kennzeichnung auf dem Boden gibt (Abbildung 36).

Fotos:

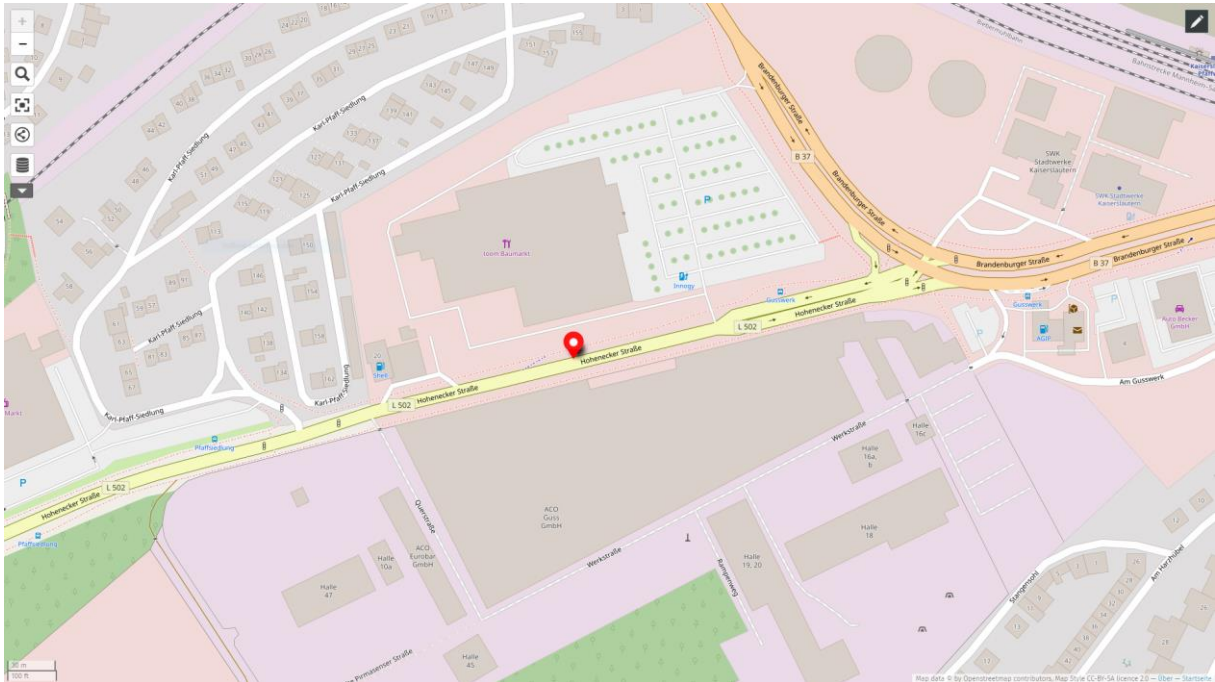


Abbildung 36: Brandenburger Straße, Zufahrt SWK (19.10.2023).

22 Hohenecker Straße

Marker: N25

Wo: Hohenecker Straße



Kommentar Klimatag: Hohenecker Str. – Radweg an der Straße ist in katastrophalem Zustand.

Kommentar KlimaLautern: Auf Höhe des Toom gibt es Richtung MediaMarkt einen Gehweg, der für Fahrradfahrer freigegeben ist. Da die Wurzeln der Bäume den Asphalt und die Pflastersteine nach oben drücken, ist der Weg in einem sehr schlechten Zustand. Die Wurzeln sind essentiell für die Bäume und können (und sollten) nicht entfernt werden. Aufgrund dessen wurde der gemeinsame Geh- und Radweg bereits in einen Gehweg, der für Fahrradfahrer freigegeben ist, umgewandelt und ist damit optional für den Radverkehr (Abbildung 37). Eine zusätzliche Markierung auf der Straße mit einem Fahrradsymbol könnte helfen, dass sich Radfahrer trauen, auf der Straße zu fahren. Wenn man direkt auf der Straße fährt, vermeidet man zusätzlich das Einfahren in den Verkehr auf Höhe der Shell-Tankstelle, wo der Radverkehr zunächst auf der Abbiegespur auf die Straße geleitet wird, dann aber versetzt dazu auf der Fahrspur zum Geradeausfahren ein Schutzstreifen beginnt (Abbildung 38).

Fotos:



Abbildung 37: Kreuzung Brandenburger Straße / Hohenecker Straße mit Blick Richtung Toom (19.10.2023). Zebrastreifen, anschließend Gehweg, der für Fahrradfahrer freigegeben ist.

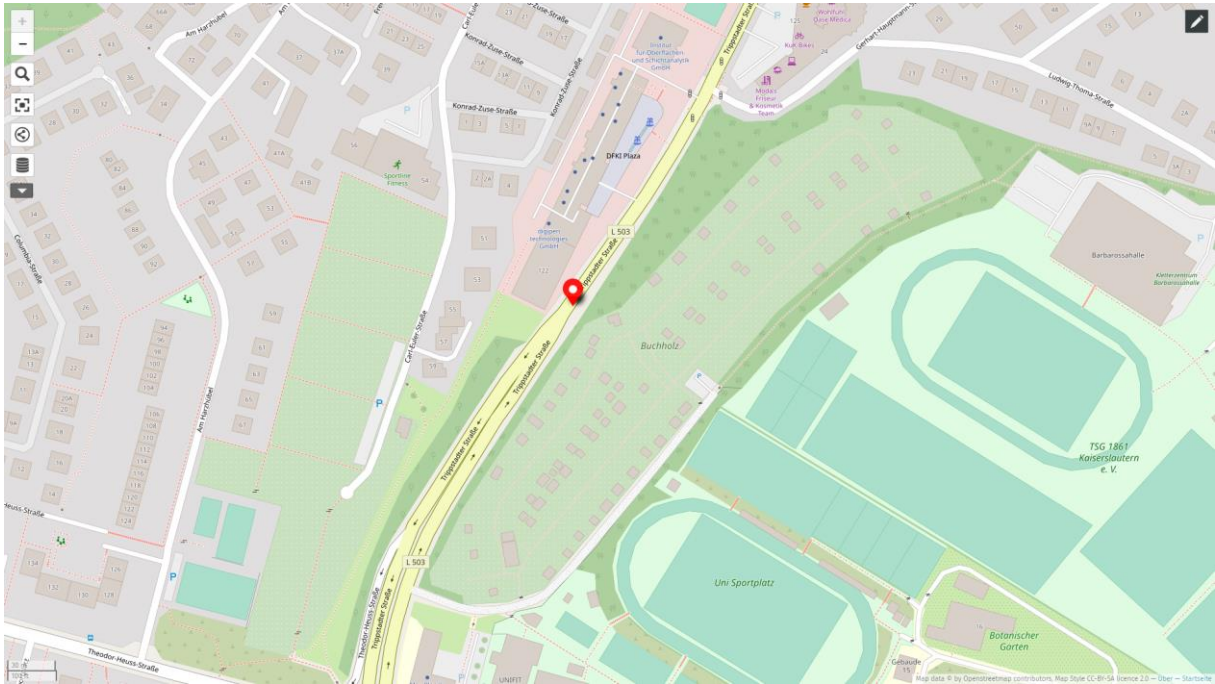


Abbildung 38: Hohenecker Straße auf Höhe der Shell-Tankstelle (Google Street View). Radverkehr wird vom für Radfahrer freigegebenen Gehweg auf die Straße geleitet. Wenige Meter später beginnt versetzt dazu ein Schutzstreifen.

23 Trippstadter Straße

Marker: N08

Wo: Trippstadter Straße



Kommentar Klimatag: Für 50 m verschmilzt der Radweg mit der Straße ...

Kommentar KlimaLautern: Dadurch, dass der Straßenraum auf Höhe des DFKI vergleichsweise schmal ist, endet bergab der Schutzstreifen (Abbildung 39). Der zu schmale Schutzstreifen bergauf suggeriert manchen Autofahrern, dass sie mit wenig Abstand überholen dürfen. Dabei wird manchmal nicht einmal der Schutzstreifen beachtet und mehr auf den Abstand zu entgegenkommenden Autos geachtet.

Fotos:



Abbildung 39: Trippstadter Straße mit Blick auf das DFKI (19.10.2023). Schutzstreifen Richtung Norden endet und beginnt erst wieder an der Ampelkreuzung zur Gerhart-Hauptmann-Straße.

24 Trippstadter Straße

Marker: P09

Wo: Trippstadter Straße



Kommentar Klimatag: Neuer, abgetrennter Radfahrstreifen Trippstadter Str. (endet nur leider an Gerhart-Hauptmann-Str.).

Kommentar KlimaLautern: Die Trippstadter Straße auf Höhe der Universität wurde durch Deckensanierungen und eine neue Aufteilung des Straßenraums umgestaltet. Die breiten Radfahrstreifen/Schutzstreifen zeigen, wie gute Radverkehrsinfrastruktur aussehen kann (Abbildung 40). Leider ist es durch reine Deckenarbeiten nicht möglich, den Straßenraum entsprechend der ausgefeilten Planung für die Trippstadter Straße umzugestalten. Da dies ein längerer, aufwendiger Prozess ist, sind die bisherigen Änderungen ein guter erster Schritt. Auch wenn es immer noch die freiliegenden Schutzstreifen mittig zwischen Autospuren sowie kreuzenden Verkehr (Abbieger und Busse) gibt, hat sich der Radverkehrsraum im Vergleich zu vorher deutlich verbessert. Das Abbiegen nach links in die Paul-Ehrlich-Straße hat sich dadurch vereinfacht, dass es nur noch eine (statt zuvor zwei) Autospur gibt. Auf dem Straßenabschnitt vor der Universität wird weniger das Gefühl vermittelt, bereits außerorts zu sein. Leider gibt es vor dem UNIFIT weiterhin Parkplätze seitlich an der Straße, auf der anderen Straßenseite parken immer mehrere Autos im absoluten Halteverbot vor dem Felix-Klein-Zentrum, obwohl wenige Meter weiter das große Parkhaus der Universität zur Verfügung steht (Abbildung 41).

Fotos:



Abbildung 40: Trippstadter Straße auf Höhe der Universität (22.08.2023). Neue, breite Schutzstreifen.



Abbildung 41: Paul-Ehrlich-Straße (19.10.2023). Autos parken seitlich an der Straße im absoluten Halteverbot, zum Teil sogar auf dem Schutzstreifen. Hinten rechts sieht man das Parkhaus der Universität.

25 Theodor-Heuss-Straße

Marker: G03

Wo: Theodor-Heuss-Straße



Kommentar Klimatag: Die Zebrastreifen wurden zwar für Fußgänger:innen verbessert, für Radfahrende ist nun aber immer eine gefährliche Kurve nötig.

Kommentar KlimaLatern: Der Überweg mit Zebrastreifen und Hindernissen ist für Fußgänger gut gestaltet. Durch die Hindernisse sind die Fußgänger besser sichtbar für den Straßenverkehr. Für den Fahrrad- und Autoverkehr führen die Hindernisse jedoch zu einer Verengung der Fahrbahn (Abbildung 42, Abbildung 43). Fahrradfahrer fahren in die Fahrbahn der Autos. Sind Auto- und Fahrradfahrer auf gleicher Höhe oder ist der Autofahrer beim Überholen, kann dies zu gefährlichen Situationen führen.

Fotos:



Abbildung 42: Theodor-Heuss-Straße Richtung Westen (19.10.2023). Sicherer Überweg für Fußgänger durch Zebrastreifen und Hindernisse. Gefahrenpotential für Fahrradfahrer durch notwendiges Einschwenken in den Autoverkehr.

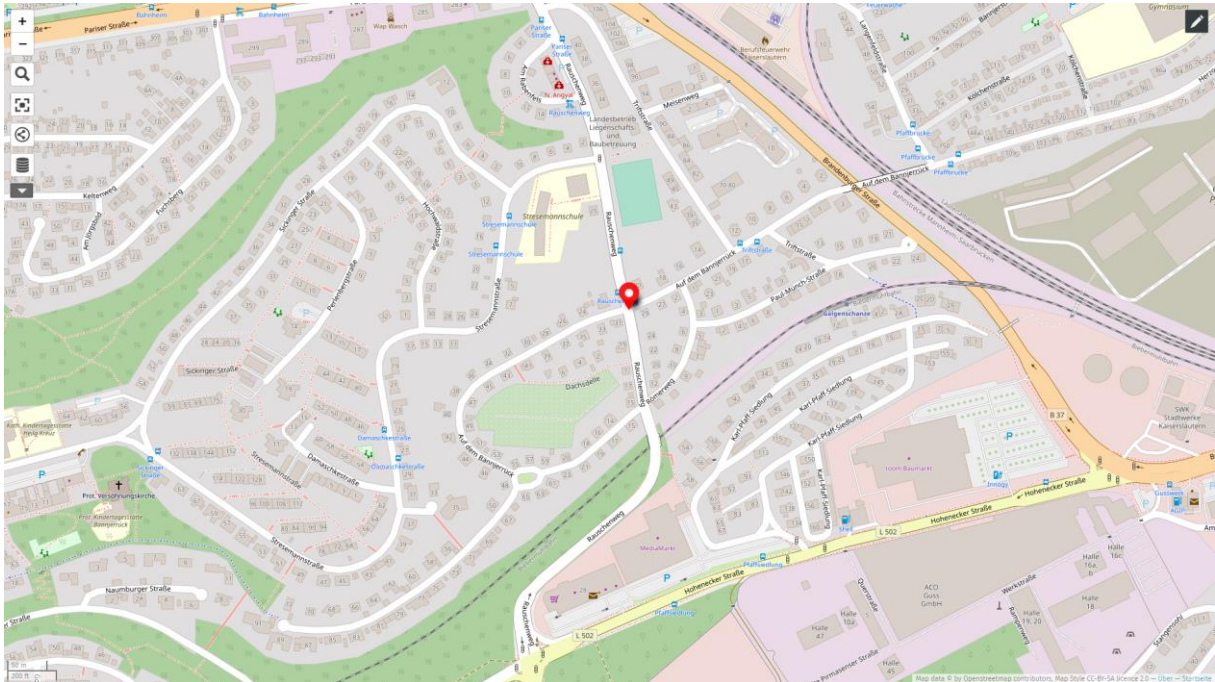


Abbildung 43: Theodor-Heuss-Straße Richtung Osten (19.10.2023). Sicherer Überweg für Fußgänger durch Zebrastreifen und Hindernisse. Gefahrenpotential für Fahrradfahrer durch notwendiges Einschwenken in den Autoverkehr.

26 Rauschenweg

Marker: N13

Wo: Rauschenweg



Kommentar Klimatag: Rauschenweg

Kommentar KlimaLautern: Leider liegen uns keine Erläuterungen zu dem Kommentar vom Klimatag vor.

Der erste Abschnitt vom Rauschenweg ab der Kreuzung zur Hohenecker Straße hat einen Radfahrstreifen. Weiter oben gibt es dann beidseitig einen Schutzstreifen, der teils parallel zu seitlich parkenden Autos verläuft (Abbildung 44). In Richtung Hohenecker Straße endet der Schutzstreifen vor parkenden Autos, was zu gefährlichem Einschwenken in den Autoverkehr für Radfahrer führen kann (Abbildung 45).

Fotos:



Abbildung 44: Rauschenweg auf Höhe der Stresemannschule (Google Street View). Schutzstreifen neben Parkplätzen seitlich an der Straße.

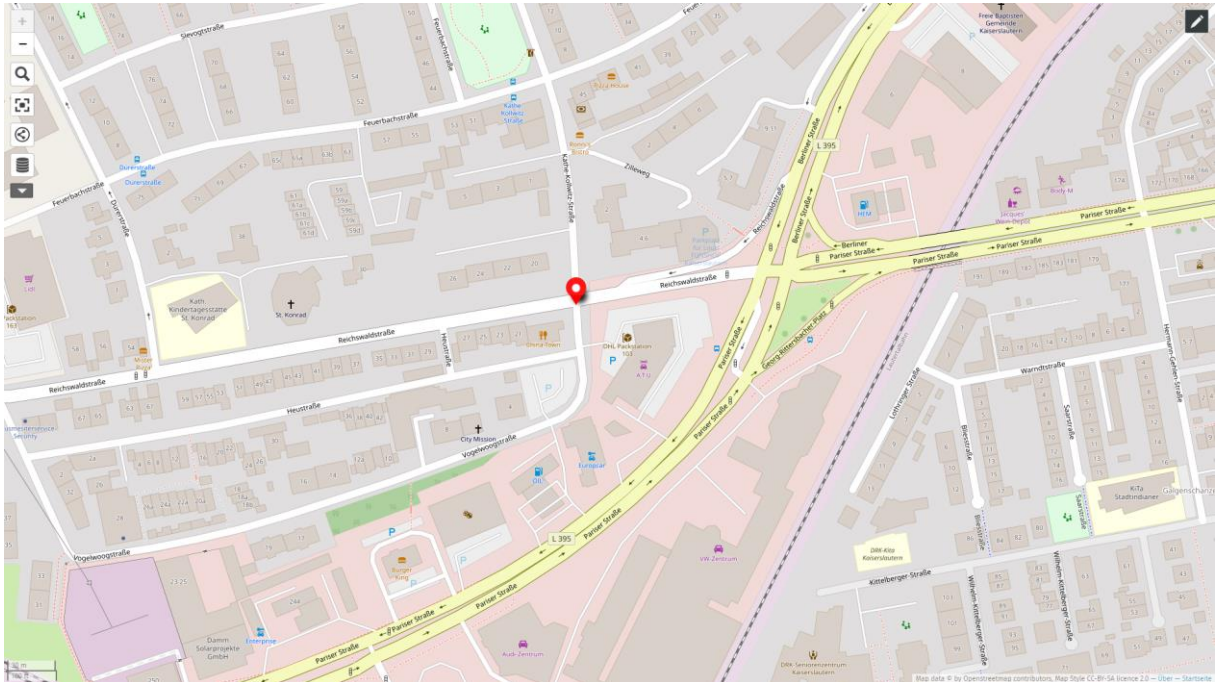


Abbildung 45: Rauschenweg bei der Kreuzung zur Straße Auf dem Bänjerrück (Google Street View). Schutzstreifen rechts endet, bevor seitliche Parkplätze an der Straße beginnen. Fahrradfahrer müssen in den Autoverkehr einschwenken, um weiterzufahren.

27 Reichswaldstraße

Marker: N14

Wo: Reichswaldstraße, Höhe A.T.U



Kommentar Klimatag: ATU – Schutzstreifen nur abschnittsweise.

Kommentar KlimaLautern: An der Kreuzung von Reichswaldstraße, Käthe-Kollwitz-Straße und Vogelwoogstraße bei A.T.U gibt es auf der Südseite der Straße für wenige Meter einen Schutzstreifen. Zuvor parken Autos seitlich an der Straße.

Fotos:

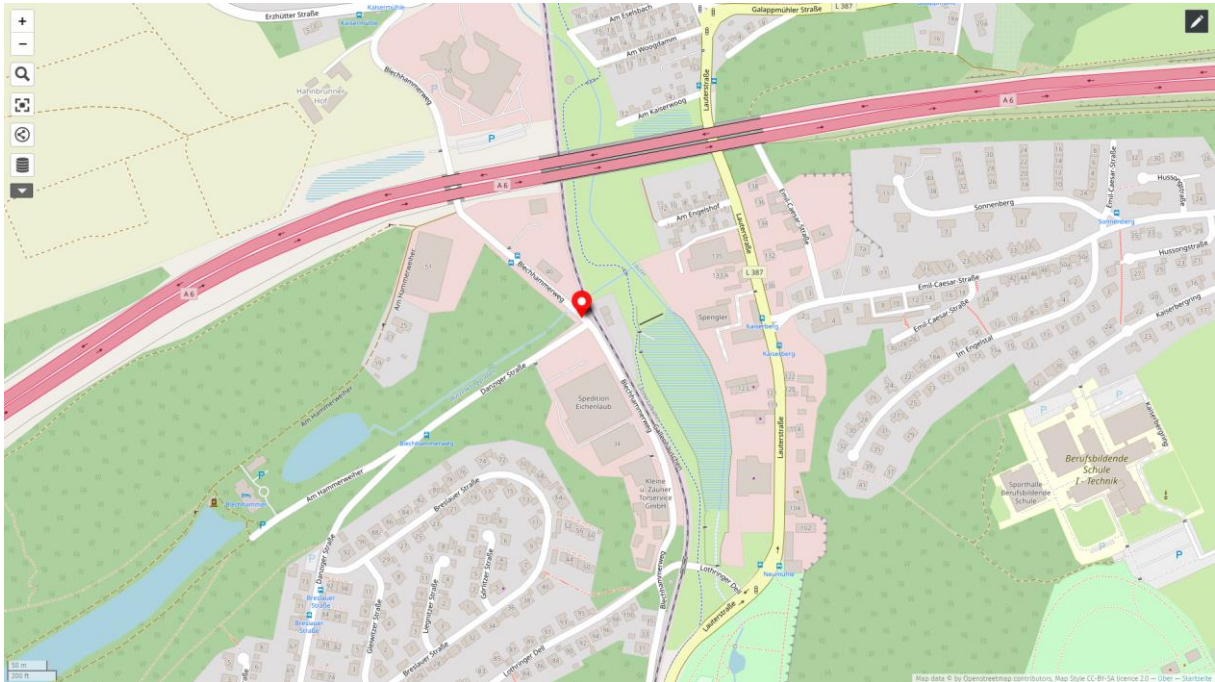


Abbildung 46: Reichswaldstraße Höhe A.T.U (Google Street View). Schutzstreifen lediglich für wenige Meter, bis Autos seitlich an der Straße parken.

28 Blechhammerweg

Marker: N04

Wo: Blechhammerweg



Kommentar Klimatag: Seitenstreifen für Radfahrer zu viele Schlaglöcher.

Kommentar KlimaLautern: Der Schutzstreifen auf dem Blechhammerweg ist bei der Kreuzung zur Danziger Straße sehr uneben.

Fotos:

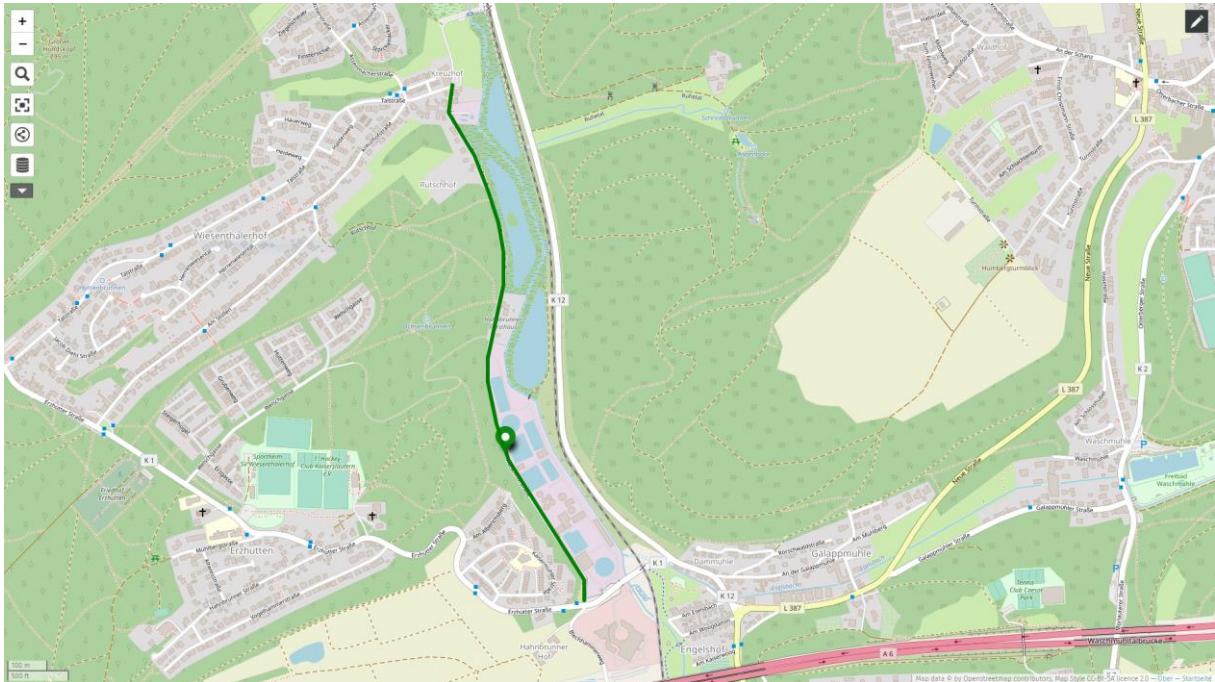


Abbildung 47: Blechhammerweg auf Höhe der Kreuzung Danziger Straße (Google Street View). Unebenheiten und Flicker auf dem Schutzstreifen.

29 Rüttschhofstraße

Marker: P01

Wo: Rüttschhofstraße



Kommentar Klimatag: Rüttschhofstr. – Seit dem Umbau zur Fahrradstraße ist die Rüttschhofstraße eine sichere und tolle Route für Radfahrende nach KL.

Kommentar KlimaLautern: Die Rüttschhofstraße zeigt den Bedarf an sicherer Radverkehrsinfrastruktur. Sie ist besonders relevant als Fahrrad-Pendelroute von Norden.

Fotos:

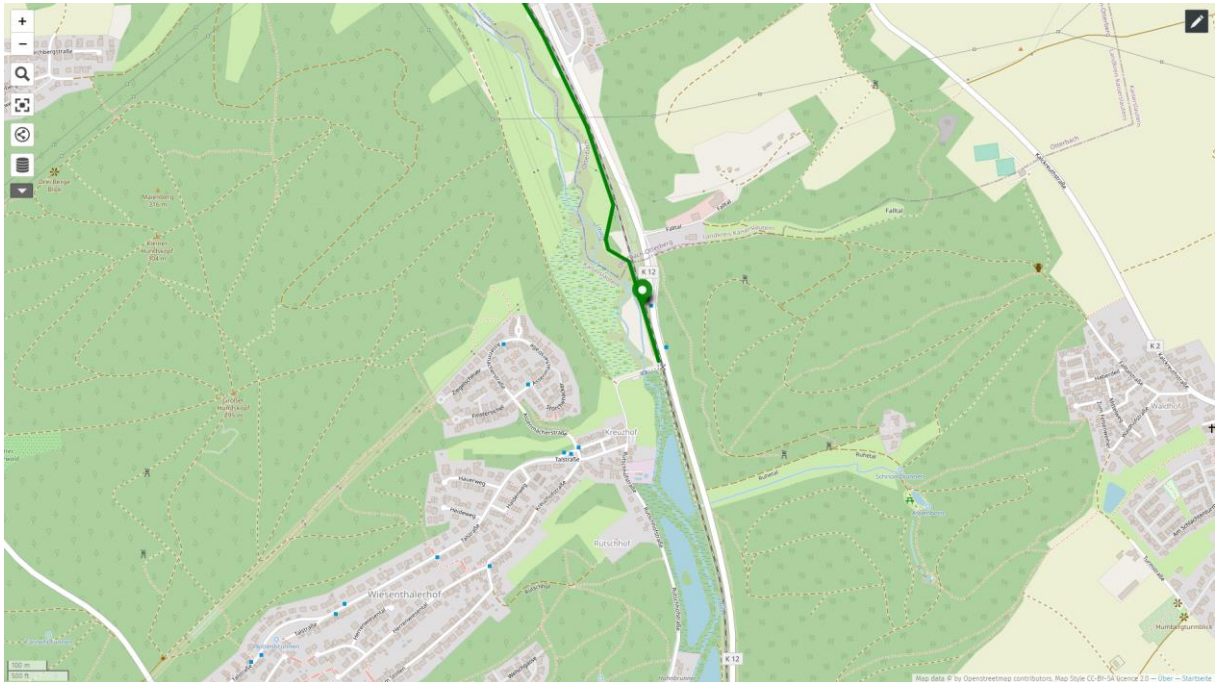


Abbildung 48: Rüttschhofstraße (Google Street View). Beginn der Fahrradstraße, die weiterhin für den motorisierten Individualverkehr freigegeben ist.

30 Lautertalradweg

Marker: P07

Wo: Lautertalradweg



Kommentar Klimatag: Der Lauterradweg ist wunderbar.

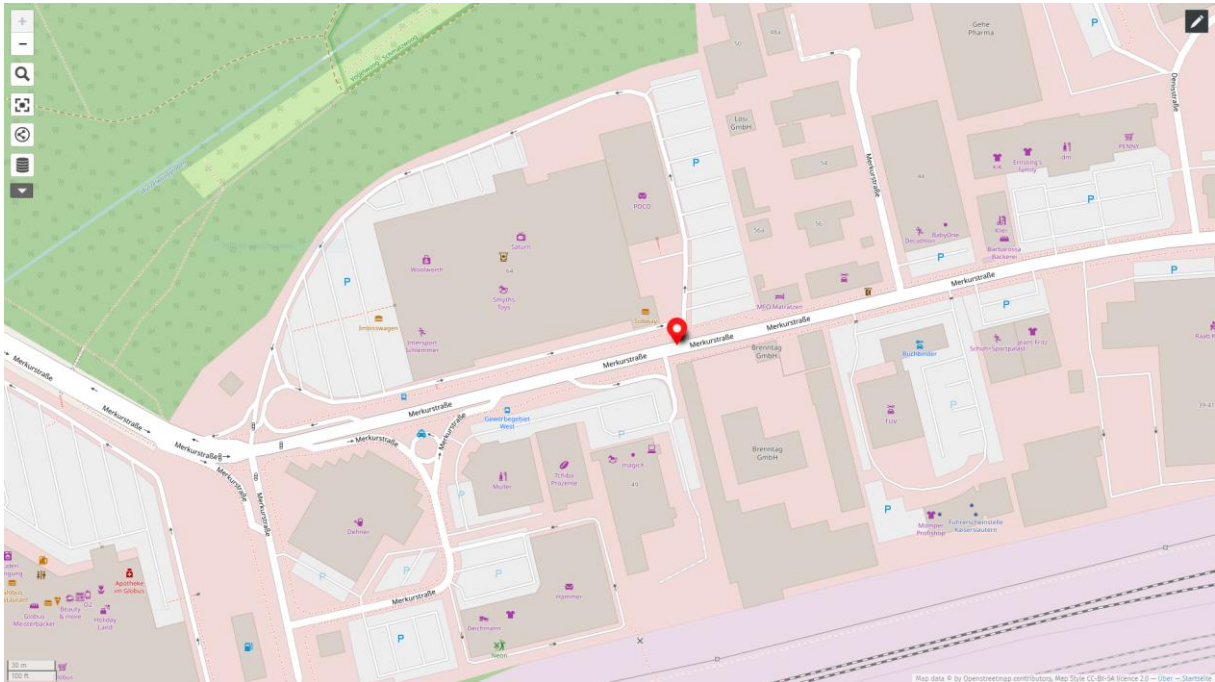
Kommentar KlimaLautern: Der Lautertalradweg ist ein sehr schöner Radweg in die Umgebung von Kaiserslautern abseits des Autoverkehrs.

Fotos: Keine.

31 Merkurstraße

Marker: N21

Wo: Merkurstraße



Kommentar Klimatag: Schutzstreifen Richtung Ikea hört irgendwann plötzlich auf.

Kommentar KlimaLatern: Vom Gewerbegebiet West kommend Richtung IKEA endet der Schutzstreifen etwa auf Höhe von POCO (Abbildung 49).

Von dort aus ist es unklar, wie man als Fahrradfahrer bis zum IKEA weiterfahren soll. Man kann die Straße weiterfahren bis zur Ampel am Opelkreise, wo man sich auf der linken Fahrspur einordnet, um von dort auf den Gehweg und die Fußgänger-/Fahrradampel zu wechseln und den gemeinsamen Geh- und Radweg im Inneren des Opelkreises zu nutzen. Dieser ist allerdings nicht explizit in beide Richtungen freigegeben. Nutzt man von dort aus eine der beiden Ampeln zum IKEA-Gelände, landet man bei beiden Möglichkeiten auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der linken Seite der Straße, sodass man sich entgegen der Fahrtrichtung befindet, wenn man zum IKEA möchte.

In die entgegengesetzte Richtung gibt es entlang des Globus einen gemeinsamen Geh- und Radweg, wobei das Schild schlecht einsehbar ist, wenn man aus Richtung der B270 kommt (Abbildung 50). An der Kreuzung zum Dehner ist vollkommen unklar, wie man als Fahrradfahrer weiterfahren soll, wenn man der Merkurstraße geradeaus folgen und nicht abbiegen möchte (Abbildung 51).

Fotos:



Abbildung 49: Merkurstraße (Google Street View). Beginn bzw. Ende des beidseitigen Schutzstreifens.



Abbildung 50: Merkurstraße auf Höhe des Globus (04.11.2023). Von der B270 kommend, ist das Schild für den gemeinsamen Geh- und Radweg kaum zu sehen.

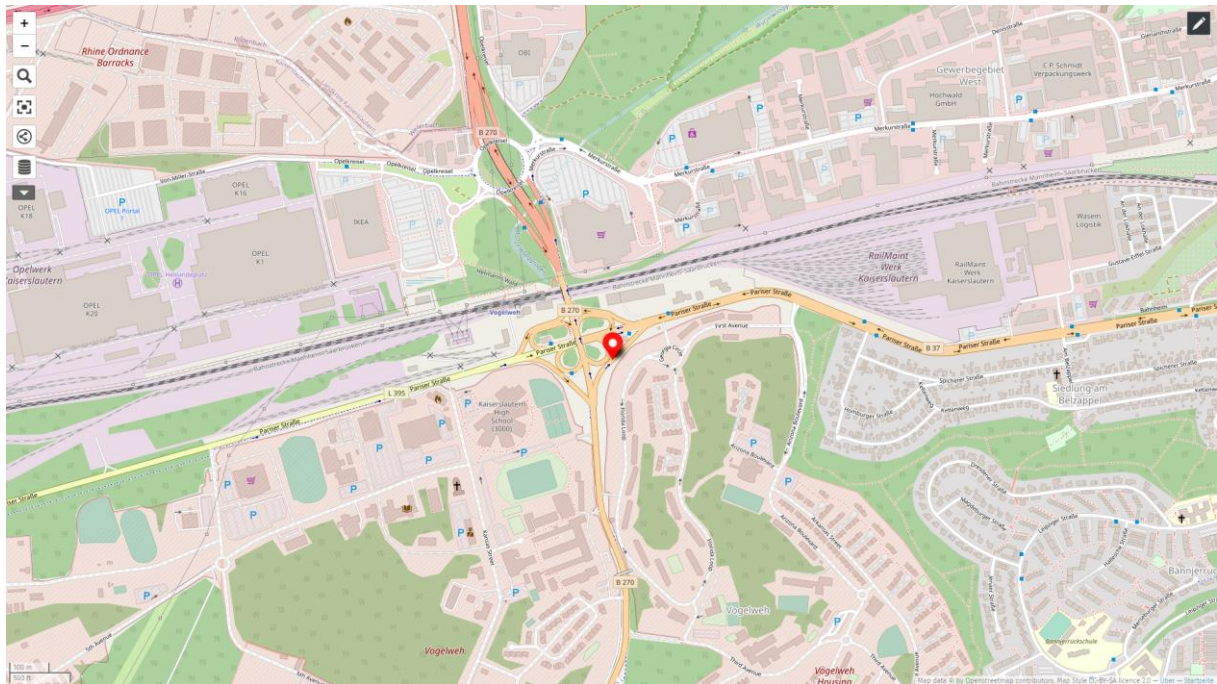


Abbildung 51: Merkurstraße an der Kreuzung beim Dehner (04.11.2023). Fährt man als Fahrradfahrer auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg ist nicht klar, wie man der Hauptstraße folgt statt nach rechts abzubiegen.

32 Kreuzung Pariser Straße / B270

Marker: N24

Wo: Kreuzung Pariser Straße / B270



Kommentar Klimatag: Radverbindung ins Gewerbegebiet fehlt (weite Umwege).

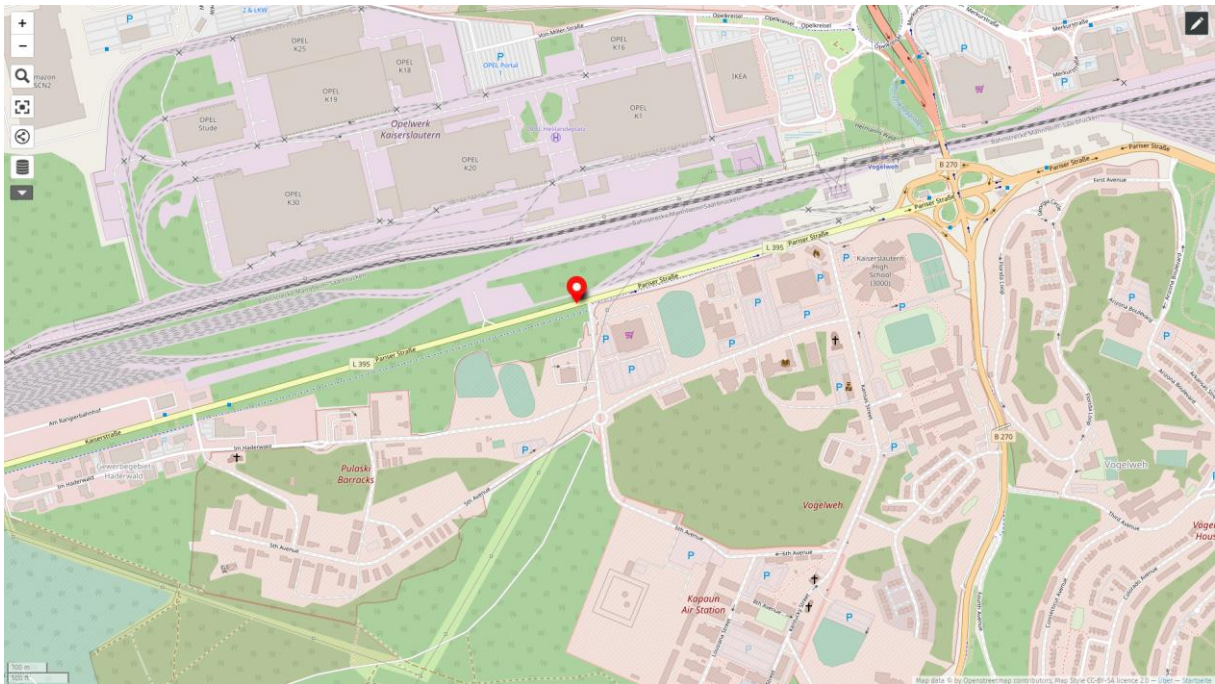
Kommentar KlimaLautern: Von der Pariser Straße aus kommend, ist an den Auffahrten zur B270 nicht erkenntlich, dass diese auch für Radfahrer gedacht sind. Zwar gibt es keine Schilder, die das Befahren für Radfahrer explizit verbieten, allerdings wirkt die Infrastruktur nicht, als wäre es erwünscht (Abbildung 52).

Fotos:

33 Pariser Straße auf Höhe des Opelwerks

Marker: N11

Wo: Pariser Straße auf Höhe des Opelwerks



Kommentar Klimatag:

- Radweg gesperrt, man muss über Hauptstraße fahren.
- Gefährliches Ende des Radweges! Radfahrer*innen sind auf dem Radweg gefährdet (kaum Abstand zu den Autos).

[N11 gab es zweimal, Kommentare können nicht eindeutig zugeordnet werden. Der andere Marker von N11 wurde zu N28 umbenannt.]

Kommentar KlimaLautern: Die Radverkehrsanlagen entlang der Pariser Straße sind sehr uneinheitlich. An der Pariser Straße gibt es auf dem Abschnitt von der Neuen Brücke bis zur Kreuzung mit der Gustave-Eiffel-Straße einen getrennten Geh- und Radweg (Abbildung 53). Der Radweg endet an der Kreuzung (Abbildung 54) und auf der anderen Straßenseite geht der Gehweg weiter, ohne Kennzeichnung für Radfahrer (Abbildung 55). Als Fahrradfahrer muss man also auf die zweispurige Straße wechseln oder schieben. Bei der Haltestelle Homburger Straße gibt es dann ein Schild, dass der Gehweg für Fahrradfahrer freigegeben ist (Abbildung 56). Dies gilt bis zur Brücke der B270. Dabei wird der Weg von Auf- und Abfahrten der B270 gekreuzt ohne gekennzeichneten Überweg (Abbildung 57, Abbildung 58). Nach der Brücke wird der Radverkehr auf der Straße weitergeführt (Abbildung 59). Von dort an fahren Fahrradfahrer auf einem Radfahrstreifen direkt neben der Hauptstraße (Abbildung 60, Abbildung 61). Wie im Kommentar vom Klimatag endet der Radfahrstreifen schließlich (Abbildung 62). Weiterführend verläuft ein gemeinsamer Geh- und Radweg südlich der Pariser Straße. Hier sollte eine deutlichere Wegführung vorgenommen werden.

Fotos:



Abbildung 53: Pariser Straße auf Höhe der Haltestelle Bahnheim (04.11.2023). Getrennter Geh- und Radweg.



Abbildung 54: Kreuzung Pariser Straße / Gustave-Eiffel-Straße (04.11.2023). Radweg endet vor Bushaltestelle.



Abbildung 55: Kreuzung Pariser Straße / Gustave-Eiffel-Straße (04.11.2023). Radweg endet und wird auf der anderen Straßenseite nicht fortgeführt.



Abbildung 56: Pariser Straße auf Höhe der Haltestelle Homburger Str. (04.11.2023). Gehweg wird für Fahrradfahrer freigegeben.



Abbildung 57: Pariser Straße, Auffahrt auf die B270 (04.11.2023). Fahrradfahrer und Fußgänger müssen Auffahrt überqueren.



Abbildung 58: Pariser Straße, Abfahrt der B270 (04.11.2023). Fahrradfahrer und Fußgänger müssen Straße überqueren. Auf der anderen Straßenseite gibt es kein Hinweiszeichen für Fahrradfahrer.



Abbildung 59: Pariser Straße nach der Brücke der B270 (04.11.2023). Gemeinsamer Geh- und Radweg endet. Fahrradfahrer fahren auf der Straße weiter.



Abbildung 60: Pariser Straße auf Höhe der DB Netz (04.11.2023). Radfahrstreifen auf der Straße ab Höhe der DB Netz.



Abbildung 61: Pariser Straße Richtung Kindsbach (04.11.2023). Radfahrstreifen rechts der Straße.

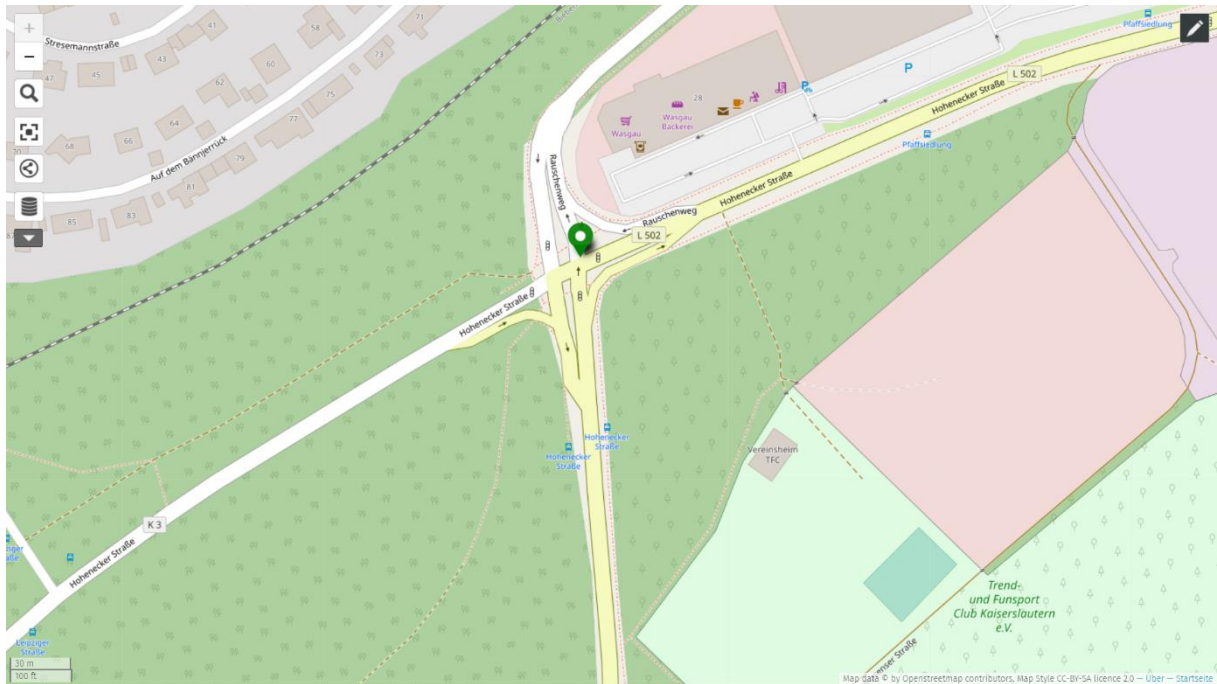


Abbildung 62: Pariser Straße Richtung Kindsbach (04.11.2023). Radfahrstreifen an der Straße endet.

34 Kreuzung Hohenecker Straße / Rauschenweg

Marker: P08

Wo: Kreuzung Hohenecker Straße / Rauschenweg



Kommentar Klimatag: Umbau der Kreuzung zur größtmöglichen Trennung von Auto und Fahrradverkehr. ABER: Endet abrupt.

Kommentar KlimaLautern: Den Rauschenweg hoch gibt es einen Radfahrstreifen und auf der Hohenecker Straße östlich der Kreuzung zum Rauschenweg beidseitig einen Schutzstreifen (Abbildung 63). Richtung Westen endet dieser jedoch direkt hinter der Kreuzung. Die Weiterfahrt ist abseits der Hauptstraße über einen unauffälligen Waldweg möglich (Abbildung 64).

Fotos:

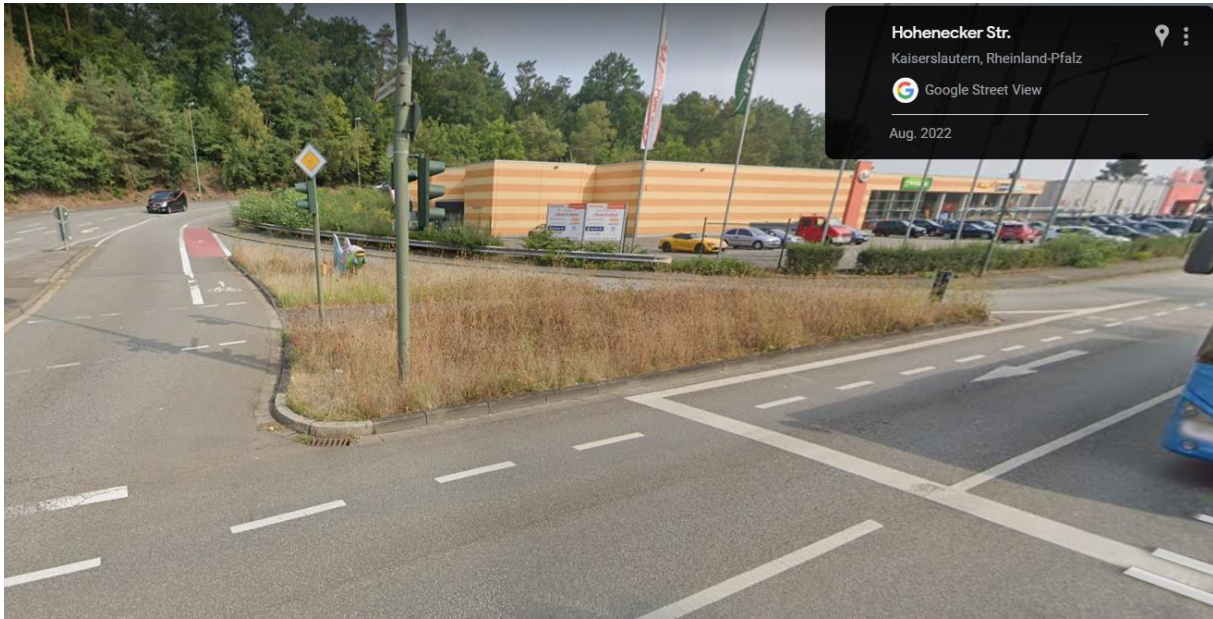


Abbildung 63: Kreuzung Hohenecker Straße / Rauschenweg (Google Street View). Schutzstreifen entlang der Hohenecker Straße, Radfahrstreifen den Rauschenweg hoch.

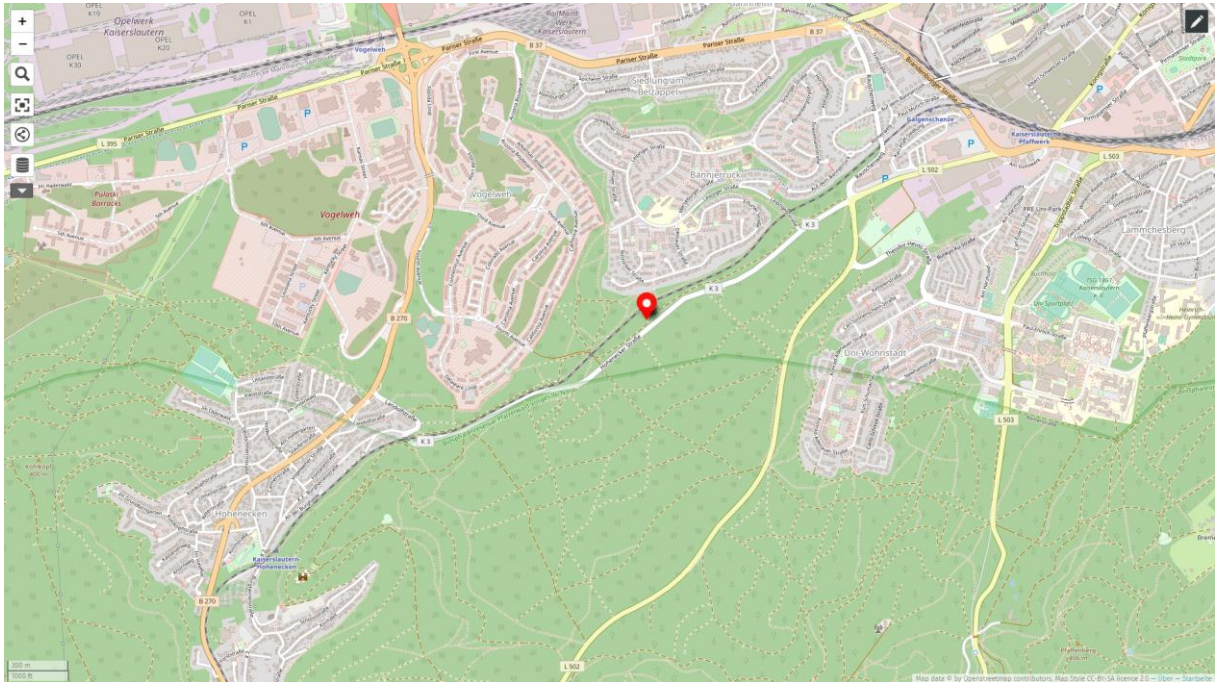


Abbildung 64: Kreuzung Hohenecker Straße / Rauschenweg mit Blick Richtung Hohenecken (Google Street View). Schutzstreifen (diagonal von vorne links bis Mitte im Bild) endet. Mittig rechts sieht man den beginnenden Waldweg, der eher unauffällig ist.

35 Hohenecker Straße zwischen Bännjerrück und Hohenecken

Marker: N23

Wo: Hohenecker Straße zwischen Bännjerrück und Hohenecken



Kommentar Klimatag: Waldwege von Media Markt nach Hohenecken Schlamm-/Schotterwüste + sehr sehr einsam.

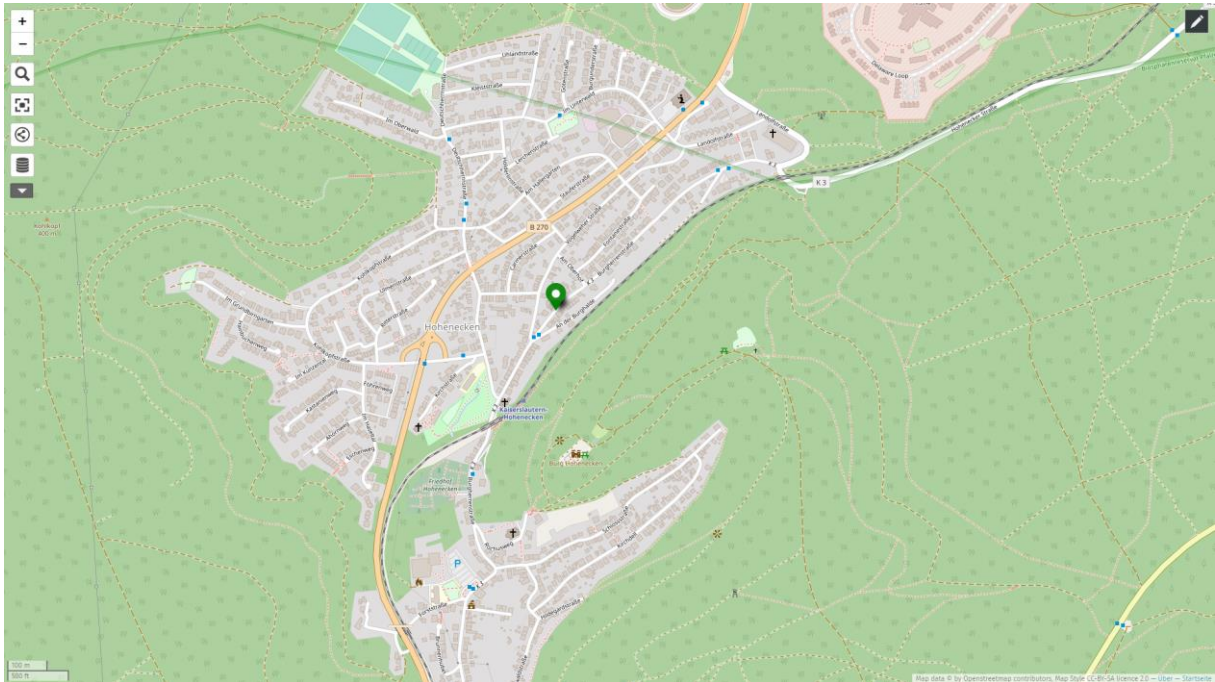
Kommentar KlimaLautern: Es gibt keinen ausgebauten Radweg von Kaiserslautern nach Hohenecken. Bei gutem Wetter ist der Waldweg schön für eine Fahrradtour. Bei Regen oder Dunkelheit ist er jedoch weniger geeignet. Seit der Weg mit groben Steinen geschottert wurde, ist er kaum befahrbar.

Fotos: Keine.

36 Burgherrenstraße, Hohenecken

Marker: P04

Wo: Burgherrenstraße, Hohenecken



Kommentar Klimatag: Der Weg mit dem Fahrrad zum Gelterswoog ist super!

Kommentar KlimaLautern: Bei schönem Wetter kann man eine gute Fahrradtour von Kaiserslautern zum Gelterswoog machen, zum Teil über Waldwege.

Fotos: Keine.