

Viadukt für den Umweltverbund

Worum geht es?

Wir schlagen vor, das Viadukt an der Trippstadter Str. nach Beendigung der Bauarbeiten für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr freizugeben, nicht aber für den motorisierten Individualverkehr (Autos, Motorräder).

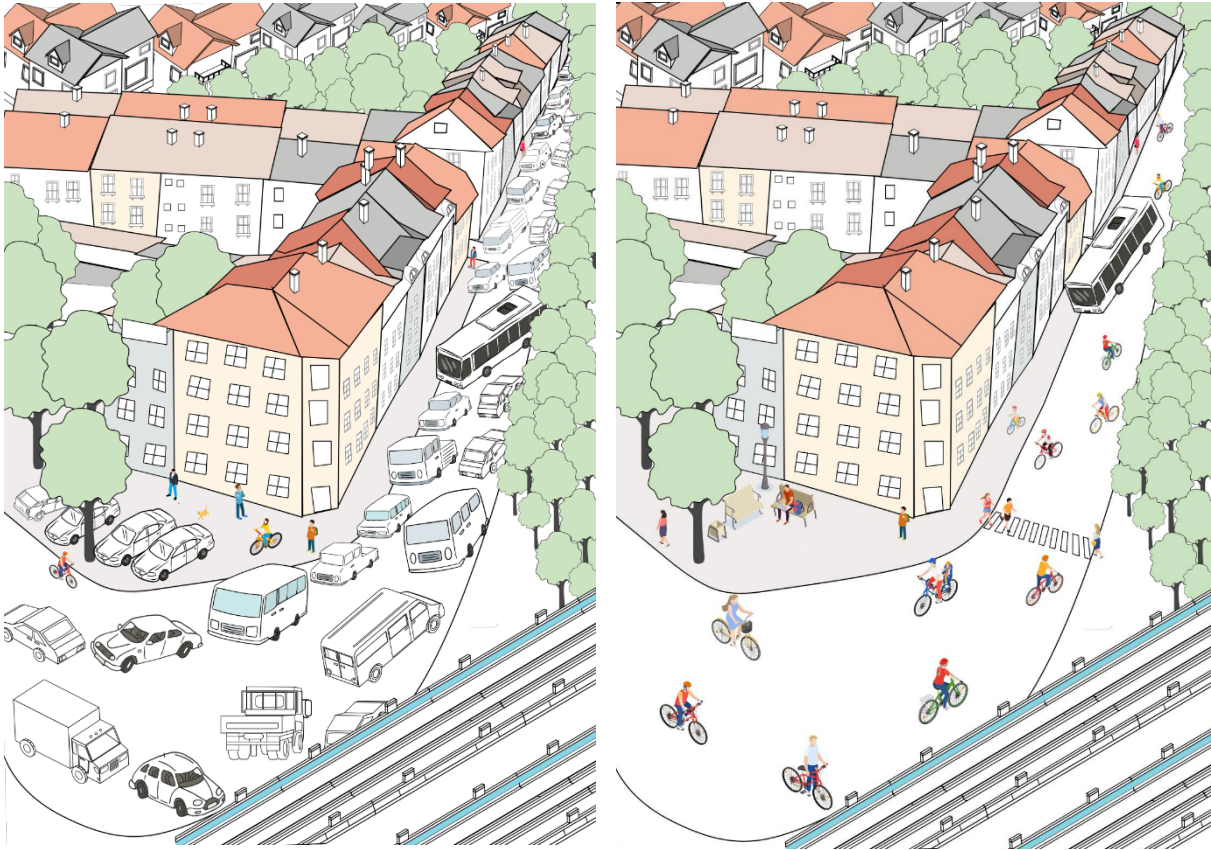


Abbildung 1: Zukunftsorientierte Stadtgestaltung. Von der Dominanz des Kfz-Verkehrs hin zu lebenswerten Quartieren.

Viele Gründe für das Viadukt für den Umweltverbund

Für eine attraktive und lebenswerte Stadt sind ruhige Wohngebiete und schnelle nachhaltige Mobilität essentiell. Das Viadukt an der Trippstadter Str. mit dem unmittelbar betroffenen Wohngebiet ist in Abbildung 2 zu sehen. Wird das Viadukt nicht für den motorisierten Individualverkehr geöffnet, kann der Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) gefördert, die Dominanz des Kfz-Verkehrs reduziert und das Wohngebiet lebenswerter werden.

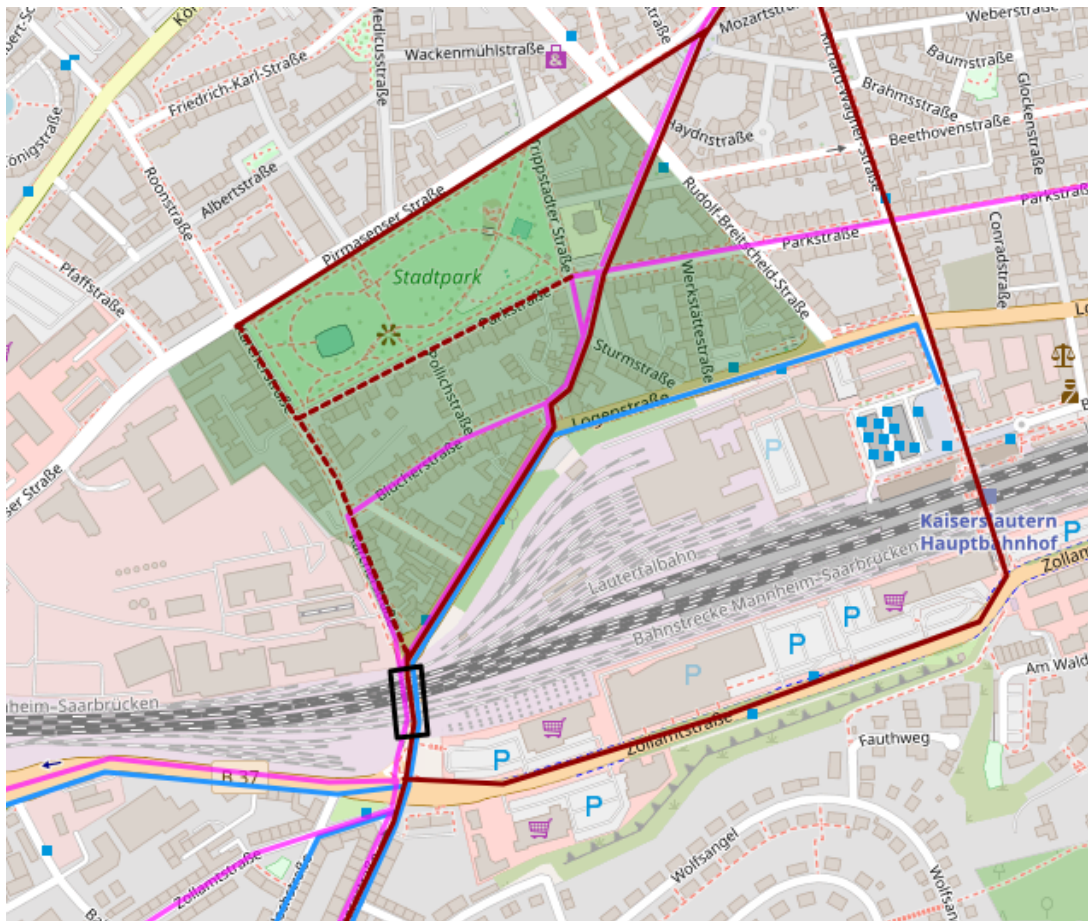


Abbildung 2: Betroffenes Wohngebiet einschließlich Stadtpark (grün), Busrouten zwischen Hauptbahnhof und Universität (blau), Radwegenetz (rosa), Fußwegenetz (dunkelrot).

Vorrang für den ÖPNV

In Kaiserslautern wird die Busverbindung zwischen Hauptbahnhof und Universität stark nachgefragt.¹ Nach dem Ende der Bauarbeiten sollen die Buslinien 105, 106, 115 und 116, die vom Hauptbahnhof in Richtung Universität fahren, wieder über die Logenstr. und das Viadukt verkehren (siehe Abbildung 3). Damit der ÖPNV attraktiv und überzeugend ist, muss er zuverlässig, pünktlich und schnell sein. Das Viadukt nicht für den motorisierten Individualverkehr freizugeben, würde eine erhebliche Busbeschleunigung und Vorrangsituation bedeuten. Die Busse würden abseits des Hauptverkehrs vom Hauptbahnhof über die Logenstr. und Trippstadter Str. verkehren, während der motorisierte Individualverkehr über die Zollamtstr. fährt. Dadurch würden die Busse nicht im Kfz-Verkehr stecken bleiben und ein attraktives Angebot darstellen. Die Busbeschleunigung wird sowohl im Mobilitätsplan Klima+ 2030² als auch im Entwurf des neuen Nahverkehrsplans³ als Maßnahme mit hoher Wirkung und Priorität angesehen. Darüber hinaus wird der Hauptbahnhof bei Öffnung des Viadukts für den motorisierten Individualverkehr beidseitig durch Hauptverkehrsstraßen abgeschottet. Besonders die Innenstadt profitiert von einer besseren Zugänglichkeit aus Richtung des Hauptbahnhofs, wenn die Logenstraße nicht von Durchgangsverkehr befahren wird.

¹ Vgl. S. 57, Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern – Fassung zur öffentlichen Beteiligung und förmlichen Anhörung, 2023.

² Vgl. S. 137, Mobilitätsplan Klima+ 2030, 2018.

³ Vgl. S. 117, Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern – Fassung zur öffentlichen Beteiligung und förmlichen Anhörung, 2023.

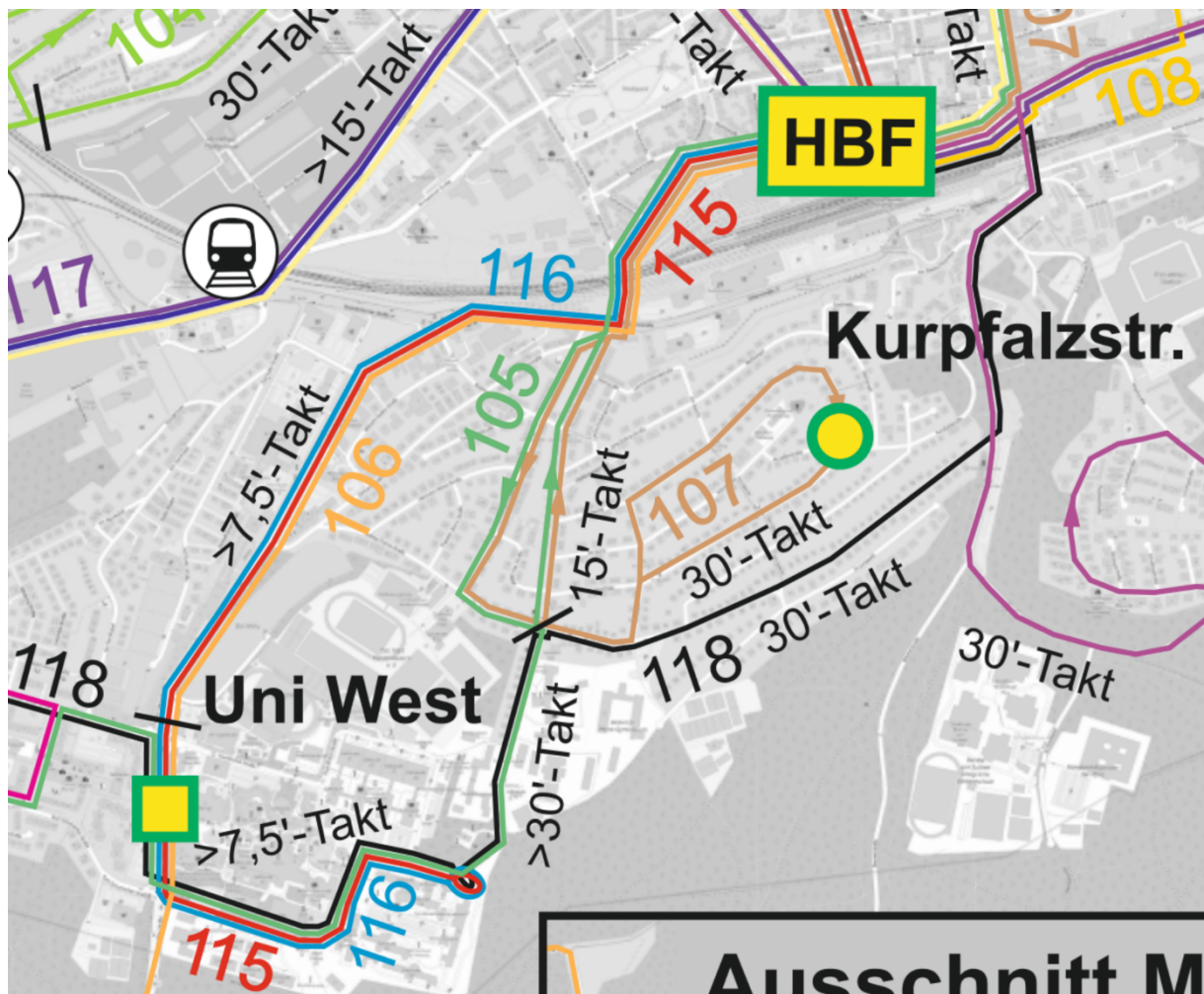


Abbildung 3: Geplante Busverbindungen zwischen Hauptbahnhof und Universität.⁴

Radwegenetz

Es ist geplant, die Parkstr. und Augustastr. 2024 zu einer Fahrradstraße auszubauen.⁵ Auch für die Trippstadter Str. liegen bereits Pläne zur Umgestaltung vor, die insbesondere breitere Radfahrstreifen vorsehen.⁶ Nun fehlt noch der Lückenschluss von der Parkstr. bis zum Knotenpunkt Trippstadter Str./Brandenburger Str. Als Hauptroute im Radwegenetz ist dort die Strecke über die Blücherstr. und Trippstadter Str. durch das Viadukt geplant (siehe Abbildung 4), auch der Weg direkt über die Trippstadter Str. und durch das Viadukt ist möglich. Für Radfahrende ist dies insgesamt eine wichtige Ost-West-Verbindung im Süden der Stadt.

4 Ausschnitt aus der Abbildung „Liniennetz Kaiserslautern, Szenario 1 ‚NVP BASIS‘“. Entnommen aus dem Anhang zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern – Fassung zur öffentlichen Beteiligung und förmlichen Anhörung, 2023.

5 Weitere Informationen zur Planung der Fahrradstraße in der Parkstr./Augustastr.:

https://www.kaiserslautern.de/sozial_leben_wohnen/verkehr_parken/radverkehr/konzept/064924/index.html.de.

6 Weitere Informationen zur Planung der Trippstadter Str.:

https://www.kaiserslautern.de/sozial_leben_wohnen/verkehr_parken/projekte/059384/index.html.de#:~:text=Als%20erste%20Ma%C3%9Fnahme%20zur%20Umgestaltung,sicheres%20Queren%20beider%20Stra%C3%9Fen%20erm%C3%B6glicht.

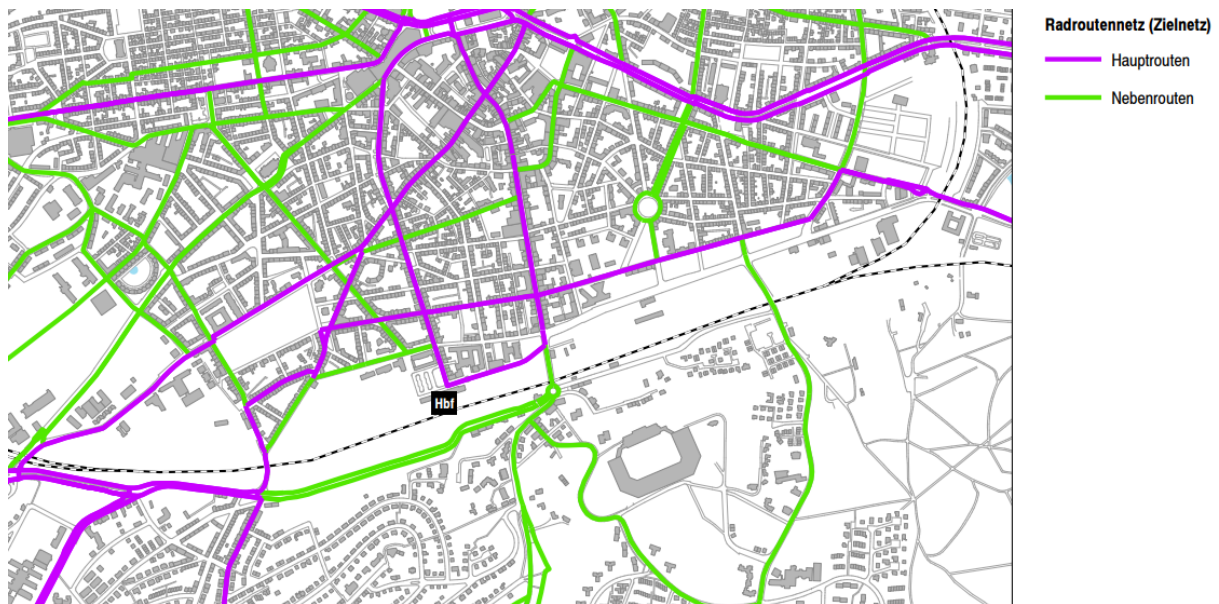


Abbildung 4: Ausschnitt Radroutennetz (Zielnetz).⁷

Darüber hinaus wurde im Oktober 2023 eine Machbarkeitsstudie zu einer Pendler-Radroute zwischen Landstuhl und Kaiserslautern fertiggestellt. Als Vorzugstrasse wurde Trassenvariante 1 festgelegt, die über die Brandenburger Str., Trippstadter Str. und Zollamtstr. bis zum Hauptbahnhof in Kaiserslautern führt (siehe Abbildung 5).⁸ Die Freigabe des Viadukts exklusiv für den Umweltverbund bietet hier die neue Möglichkeit, das letzte Stück der Pendler-Radroute durch das Viadukt über die Trippstadter Str. und Logenstr. bis zum Hauptbahnhof zu führen. Dadurch werden ein kostenintensiver Ausbau der Zollamtstr. mit der Versiegelung neuer Flächen vermieden und die Pendler-Radroute an das Radwegenetz Richtung Innenstadt und Osten der Stadt angeschlossen.

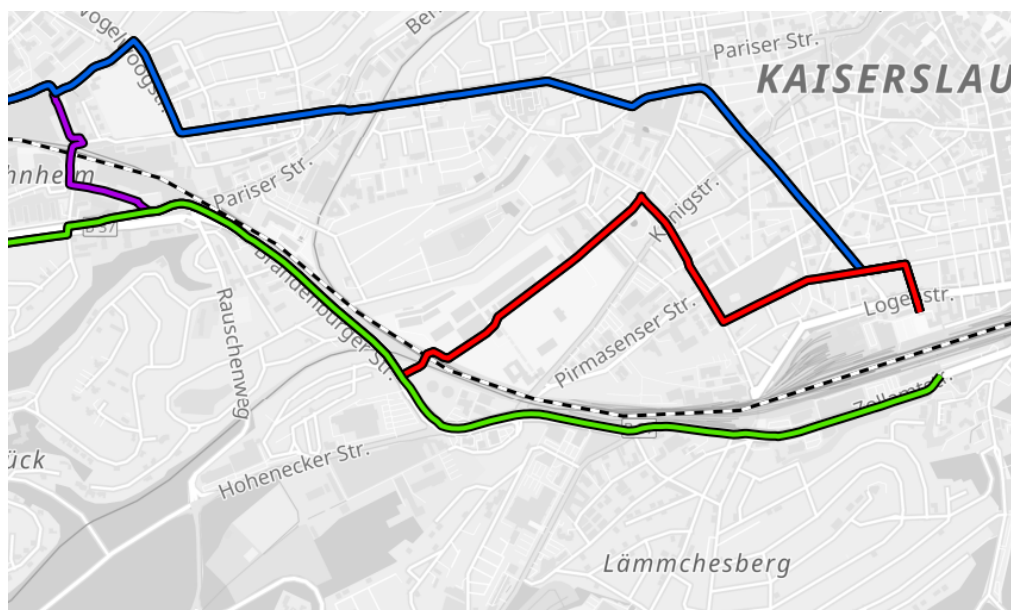


Abbildung 5: Ausschnitt Trassenvarianten der Pendler-Radroute zwischen Landstuhl und Kaiserslautern. Trasse 1 in grün.⁹

Die Fahrradachse könnte zum Aushängeschild der Radverkehrsinfrastruktur werden und wichtige Ziele (darunter die Innenstadt der Bahnhof und die Universität) in Kaiserslautern für Radfahrende sicher und schnell erreichbar machen. Klare Fahrradachsen mit sicherer Radverkehrsinfrastruktur

⁷ Entnommen aus Plan 5.1b zum Mobilitätsplan Klima+ 2030, 2018.

⁸ Vgl. S. 24, Pendler-Radroute Kaiserslautern – Landstuhl, Machbarkeitsstudie, R+T Verkehrsplanung GmbH, Oktober 2023.

⁹ Entnommen aus Plan 3.2 zu Pendler-Radroute Kaiserslautern – Landstuhl, Machbarkeitsstudie, R+T Verkehrsplanung GmbH, Oktober 2023.

erhöhen den Anreiz, das Fahrrad zu nutzen, und machen einen Umstieg aufs Fahrrad wahrscheinlicher. Wenn das Viadukt nicht für den motorisierten Individualverkehr freigegeben wird, ist mit einem geringen Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt nördlich des Viadukts zu rechnen. Eine Lichtsignalanlage ist dann nicht notwendig, wodurch der Radverkehr beschleunigt wird. Zusätzlich erhöht sich die Sicherheit auf der Strecke durch weniger Kfz-Verkehr. Dies ist besonders auf der Karcherstr. und der Trippstadter Str. notwendig, da dort keine baulich getrennten Radwege geplant sind. Die Planung der Trippstadter Str. zwischen Viadukt und Logenstr. sieht lediglich Schutzstreifen mit einer Breite von 1,5 m vor, zum Teil neben parkenden Autos.¹⁰ Die Schutzstreifen suggerieren Autofahrenden, trotz Gegenverkehrs eine radfahrende Person überholen zu können, obwohl der in der StVO verankerte Mindestabstand von 1,5 m nicht eingehalten werden kann. Aus dem ADFC Fahrradklima-Test 2022 wurde das Sicherheitsgefühl beim Radfahren in Kaiserslautern im Durchschnitt mit der Schulnote 4,9 bewertet. Es wurde außerdem bewertet, dass Radfahrende nicht ernst genug genommen würden und es häufig zu Konflikten zwischen Rad und Auto komme. In der Gesamtwertung erhielt Kaiserslautern nur die Schulnote 4,3.¹¹ Eine Verbesserung des Radwegenetzes ist also unbedingt nötig. Es besteht ein Bedarf an sicherer und durchgängiger Radverkehrsinfrastruktur.

Fußwegenetz

Zufußgehen bringt viele Vorteile. Es ist eine gesunde und unkomplizierte Möglichkeit der Fortbewegung, die keine Kosten verursacht und insbesondere Kindern selbstständige Mobilität ermöglicht.¹² Wie in Abbildung 6 zu sehen ist, führt das Hauptfußwegenetz durch das Wohngebiet am Stadtpark und durch das Viadukt. Es besteht also auch für den Fußverkehr ein gesteigertes Interesse an einer Verkehrsberuhigung hinsichtlich des Kfz-Verkehrs. Straßen können bei einem geringen Verkehrsaufkommen einfacher überquert werden, lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen entfallen. Dabei hat besonders die Logenstraße bei hohem Verkehrsaufkommen eine trennende Wirkung zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt und unterbricht damit eine der Hauptfußwegachsen in Kaiserslautern. Wie beim Radfahren steigt das Wohlbefinden beim Gehen, wenn die Umgebung lärmarm und ruhig ist. Zudem ist geplant, die Haltestelle „E-Werk“ an der Trippstadter Str. nördlich des Viadukts zu reaktivieren. Eine Verkehrsberuhigung verbessert die Erreichbarkeit der Bushaltestelle und senkt die Unfallgefahr auf dem Weg zu und von der Haltestelle. Dies ist besonders von Bedeutung, da auf der Seite am Bahndamm kein Gehweg angelegt werden soll¹³ und daher viele ÖPNV-Nutzende gezwungen sind, die Straße zu überqueren.

10 Vgl. Anlage 2 Ausbauquerschnitt zur Mitteilungsvorlage Nr. 0737/2023 für die Sitzung des Bauausschusses am 28.11.2023.

11 Vgl. ADFC Fahrradklima-Test 2022, Auswertung Kaiserslautern, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), 2023.

12 Vgl. S. 31, Mobilitätsplan Klima+ 2030, R+T Verkehrsplanung, 2018.

13 Vgl. Mitteilungsvorlage Nr. 0735/2023 für die Sitzung des Bauausschusses am 28.11.2023.

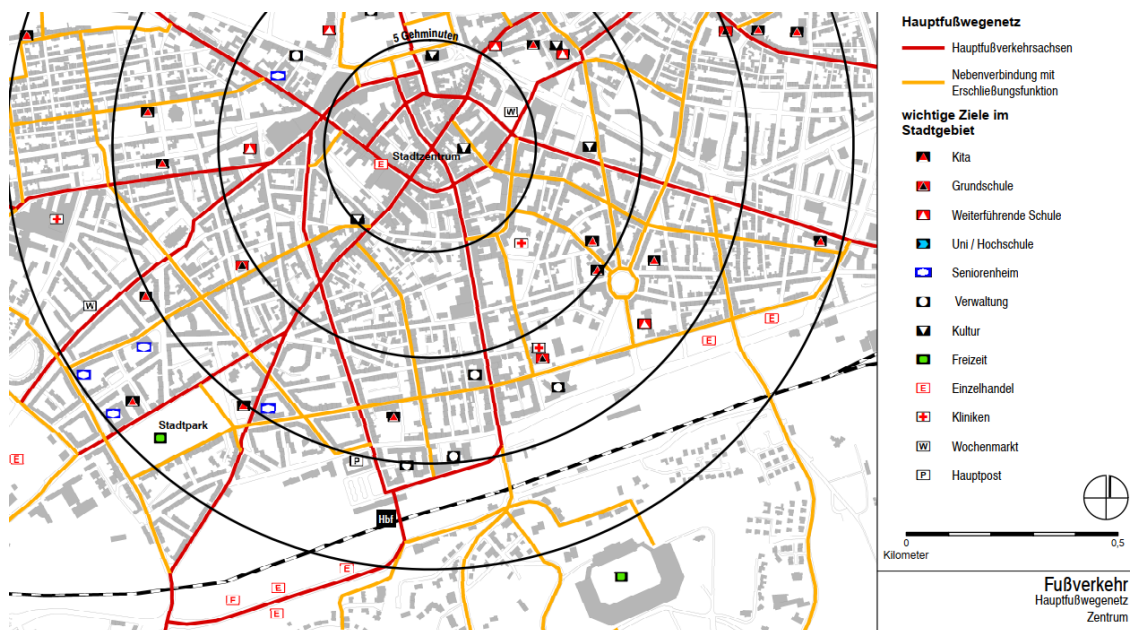


Abbildung 6: Ausschnitt Hauptfußwegenetz.¹⁴

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Das Unfallpotential ist besonders an Knotenpunkten und im Mischverkehr erhöht. Dabei bedürfen besonders Zufußgehende und Radfahrende Schutz, da sie im Vergleich zum Kfz-Verkehr die Schwächeren sind. Die Knotenpunkte am Viadukt, der Elf-Freunde-Kreisel sowie der Knotenpunkt, an dem Logenstr. und Barbarossastr. aufeinandertreffen, waren in den vergangenen Jahren immer wieder Unfallorte.¹⁵ Eine Trennung der Hauptwege des Fuß- und Radverkehrs von denen des motorisierten Individualverkehrs verringert das Unfallrisiko. Wird die Route durch das Viadukt besonders attraktiv für Radfahrende, wird der Radverkehr insbesondere aus dem Elf-Freunde-Kreisel herausgehalten. Da es dort keine baulich getrennte Radverkehrsinfrastruktur gibt bzw. diese sogar wenige Meter vorher endet, aber das Verkehrsaufkommen hoch ist, birgt der Kreisverkehr ein hohes Unfallpotential. Ebenso stellt die geplante Bushaltestelle „E-Werk“ an der Trippstadter Str. nördlich des Viadukts einen Gefahrenort da, weil damit zu rechnen ist, dass eine größere Anzahl Menschen auf dem Weg zu oder von der Bushaltestelle die Straße überqueren möchte. Die Förderung des Umweltverbunds am Viadukt kann also die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen und die Anzahl Konflikte zwischen den Verkehrsmitteln verringern.

Verkehrswende und Reduktion des motorisierten Individualverkehrs

Auf kurzen Strecken (1-3 km) wird bei 38% der Wege der motorisierte Individualverkehr gewählt, bei mittleren Strecken (3-5 km) sind es sogar 73% (siehe Abbildung 7). Selbst auf sehr kurzen Distanzen (0-1 km) lag der Anteil der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr bei 14%.¹⁶ Damit besteht in Kaiserslautern ein großes Verlagerungspotential vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund. Verbesserungen für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, die wie zuvor erläutert erreicht werden können, wenn das Viadukt nicht für den motorisierten Individualverkehr geöffnet wird, erhöhen die Attraktivität dieser Verkehrsmittel deutlich. Beispielsweise auf Strecken zwischen Hauptbahnhof und Uni oder zwischen Lämmchesberg und Stadtpark bzw. Innenstadt wird der Umweltverbund attraktiv, kompetitiv und bevorzugenswert, da die Infrastruktur darauf ausgelegt ist, ein schnelles Vorankommen mit dem ÖPNV, dem Rad oder zu Fuß zu ermöglichen. Hier besteht Potential zur Reduktion des Kfz-Verkehrs. Die Relevanz dieser Ziele (Verlagerung und Reduktion des Kfz-Verkehrs, attraktive Gestaltung des Umweltverbunds) wurde bei den Öffentlichkeitsbeteiligungen

¹⁴ Entnommen aus Plan 6 zum Mobilitätsplan Klima+ 2030, 2018.

¹⁵ Siehe Unfallatlas, <https://unfallatlas.statistikportal.de/>.

¹⁶ Vgl. S. 14, Mobilitätsplan Klima+ 2030, R+T Verkehrsplanung, 2018.

2017 bestätigt.¹⁷ Dass Verkehrsberuhigungsmaßnahmen den motorisierten Individualverkehr reduzieren, zeigt eine aktuelle Untersuchung des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu): Die Sorge, dass der Verkehr durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht abnehme, sondern vor allem umliegende Straßen belaste, bewahrheitete sich in der Praxis nicht. Es komme zu einem „Verpuffungseffekt“, was sich durch die veränderte Verkehrsmittelwahl erklären lasse.¹⁸ Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) weist darauf hin, dass umgekehrt der Ausbau der Kfz-Infrastruktur zu einer induzierten Nachfrage, das heißt erhöhter Nachfrage aufgrund eines verbesserten Angebots führe. Würden Stauquellen behoben und fließe der Verkehr an einer vorher problematischen Stelle besser, so erhöhe sich der Verkehr auf der Strecke schnell wieder. Es handele sich also nur um eine kurzfristige Entlastung.¹⁹

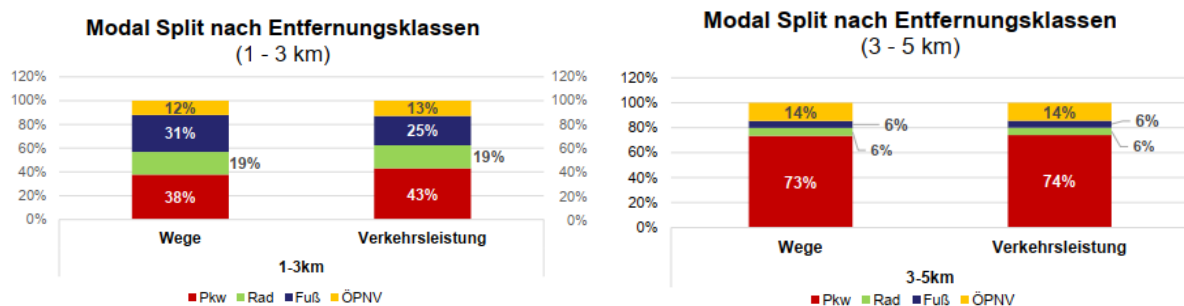


Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl nach Distanz.²⁰

Naherholung und Ruheoase

Laut dem Umweltbericht zum Bebauungsplan „sind keine vorhabensrelevanten Strukturen im Eingriffsraum vorhanden. Die wichtigsten Grünzüge – der Stadtpark im Norden [...] – sind weit genug von dem Untersuchungsraum entfernt.“²¹ Dies mag zwar bezüglich des direkten Einflusses der Bauarbeiten korrekt sein, jedoch sind das Wohngebiet, die Naherholung im Stadtpark und die Aufenthaltsqualität im Freien im gesamten Gebiet zwischen Bahndamm und Stadtpark maßgeblich von der Verkehrsplanung am Viadukt betroffen. Die Trippstadter Str. am Viadukt, die Karcherstr. und die Parkstr. sind Zuwegungen zum Stadtpark, die besonders für den Fußverkehr relevant sind. Ein Spaziergang über große, viel befahrene Knotenpunkte, entlang von Hauptverkehrsstraßen ist nicht einladend, sondern abschreckend. Um Verkehrslärm nach Öffnung des Viadukts für Anwohnende abzuschwächen, werden passive Schallschutzmaßnahmen, z. B. schallgedämmte Fenster, vorgeschlagen. Eine Lärmschutzwand wie für den Schienenverkehrslärm ist nicht möglich.²² Bei geöffnetem Fenster, Sitzen auf dem Balkon oder im Garten, bei Spaziergängen oder sonstigem Aufenthalt im Freien ist man dem Lärm hingegen in vollem Umfang ausgesetzt. Dies verursacht Stress und Gesundheitsrisiken.²³ Eine Verkehrsberuhigung wirkt dem entgegen. Die Reduktion des Kfz-

17 Vgl. S. 75-77, Mobilitätsplan Klima+ 2030, R+T Verkehrsplanung, 2018.

18 Vgl. „Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps!“, Difu, 2023.

19 Vgl. „Mehr Straßen gleich mehr Autoverkehr?“, Verkehrsclub Deutschland (VCD), 2020, <https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/mehr-strassen-gleich-mehr-autoverkehr>, Abrufdatum: 14.01.2023.

20 Entnommen von Folie 13, Präsentation 3. Mobilitätsforum zum Mobilitätsplan Klima+ 2030 Kaiserslautern, R+T Verkehrsplanung, 2017.

21 Umweltbericht zum Bebauungsplan „Hauptbahnhof-Süd - Zollamtstraße, Teiländerung 1 und Erweiterung“, 2012.

22 Vgl. S. 15, Begründung zum Bebauungsplan „Hauptbahnhof-Süd - Zollamtstraße, Teiländerung 1 und Erweiterung“, 2012.

23 Vgl. „Stressreaktionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen“, Umweltbundesamt, 2021, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/laermwirkungen/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen#auswirkungen-des-larms-auf-die-gesundheit>, Abrufdatum: 14.01.2023; „Lärmbelastung“, Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM) in Rheinland-Pfalz, <https://mkuem.rlp.de/themen/umweltschutz/-/umwelt-und-gesundheit/laerm/laermbelastung/-/laermwirkung#:~:text=Chronischer%20L%C3%A4rm%20beeintr%C3%A4chtigt%20mit%20zunehmender,k%C3%B6rperliche%20Stressreaktionen%20und%20Herz%2DKreislauserkrankungen>, Abrufdatum: 14.01.2024.

Verkehrs kann außerdem die Luftqualität im Wohngebiet verbessern, da weniger Feinstaub und Stickoxide freigesetzt werden.²⁴ Wenig Kfz-Verkehr, schön gestaltete und begrünte Straßen wie die Blücherstr. sowie der Stadtpark laden zum Verweilen ein. Restaurants können in den wärmeren Monaten Außengastronomie anbieten und das Leben verlagert sich auf die Straße. Es wird Raum für nachbarschaftliche Begegnungen geschaffen und Kindern die Möglichkeit zum Spielen und sich Bewegen geboten. Durch die Verkehrsberuhigung der Straßen im Wohngebiet und um den Stadtpark werden Straßen mit Verbindungsfunktion zu Straßen mit Aufenthaltsfunktion. Dadurch wird das Stadtbild belebt und verschönert und das Wohngebiet aufgewertet. Es ergeben sich Ruheoasen, was insbesondere für ältere Menschen von großer Bedeutung ist. Um in der Innenstadt solche Räume zu schaffen, wurden zuletzt über 200.000 Euro bereitgestellt.²⁵ In dem Wohngebiet am Stadtpark existiert dies alles bereits und muss nur noch erhalten werden.

24 Vgl. „Stickstoffoxide“, Umweltbundesamt, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschaedstoffe-im-ueberblick/stickstoffoxide>, Abrufdatum: 29.01.2024;

„Feinstaub“, Umweltbundesamt, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschaedstoffe-im-ueberblick/feinstaub>, Abrufdatum: 29.01.2024.

25 Vgl. Rheinpfalzartikel „Geld aus Mainz zur Stärkung der Innenstadt“ vom 28.11.2023.

Kurzer Rückblick: Was bisher geschah

Im Jahr 1981 wurde im Generalverkehrsplan für Kaiserslautern das Tangentenkonzept entwickelt. Als Ost-West-Verbindung sollte es eine Nordtangente über die Berliner Str. und Mainzer Str. geben und eine Südtangente über die Trippstadter Str. und Barbarossastr. (siehe Abbildung 8) mit jeweils zwei Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung. Da ein solcher Ausbau aus Platzgründen auf der Zollamtstr. nicht möglich war, wurde eine Splitting-Lösung (split: englisch für „aufteilen“) vorgeschlagen, bei der die Zollamtstr. und Logenstr. gemeinsam auf die geforderte Anzahl Fahrstreifen kommen.²⁶ Zusätzlich ergaben Untersuchungen der Deutschen Bahn 2005, dass sämtliche Bauteile des Viadukts der schlechtesten Zustandskategorie 4 zuzuordnen waren.²⁷ Gemeinsam mit der Deutschen Bahn beschloss die Stadt Kaiserslautern 2012 schließlich einen Neubau des Viadukts mit einer Erweiterung der Breite. Der seit 2012 geplante Neubau des Viadukts soll nach Verzögerungen und Hindernissen schließlich bis Ende 2024 fertiggestellt werden. Voraussichtlich ab Mai soll mit dem Straßenausbau begonnen werden.²⁸ Seit 2020 ist die Durchfahrt für den Straßenverkehr gesperrt.²⁹

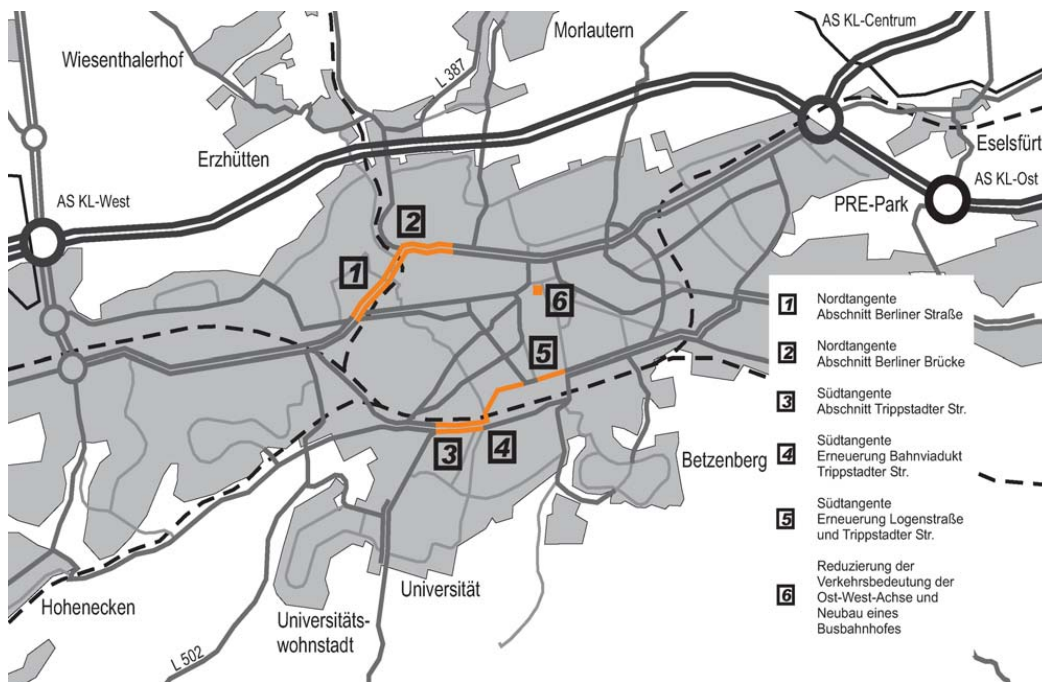


Abbildung 8: Nord- und Südtangente in Kaiserslautern.³⁰

Was war 2012 geplant?

Ausbaustufe 1

Die Ausbaustufe 1 betrifft den Straßenausbau im Bereich des Viadukts und des nördlichen Knotenpunkts (siehe Abbildung 9). Diese soll Ende 2024 fertiggestellt werden.

26 Vgl. S. 3, Begründung zum Bebauungsplan „Hauptbahnhof-Süd - Zollamtstraße, Teiländerung 1 und Erweiterung“, 2012.

27 Vgl. S.10, Entwurfsplanung EÜ, Erläuterungsbericht, 2011.

28 Vgl. Mitteilungsvorlage Nr. 0735/2023 für die Sitzung des Bauausschusses am 28.11.2023.

29 Vgl. „Fertigstellung der Eisenbahnüberführung an der Trippstadter Straße: Juli 2020 bis voraussichtlich Ende 2024“, 2020, <https://www.nachrichten-kl.de/2020/06/23/fertigstellung-der-eisenbahnueberfuehrung-an-der-trippstadter-strasse-juli-2020-bis-voraussichtlich-ende-2024/>, Abrufdatum: 14.01.2024.

30 Entnommen aus Begründung zum Bebauungsplan „Hauptbahnhof-Süd - Zollamtstraße, Teiländerung 1 und Erweiterung“, 2012.

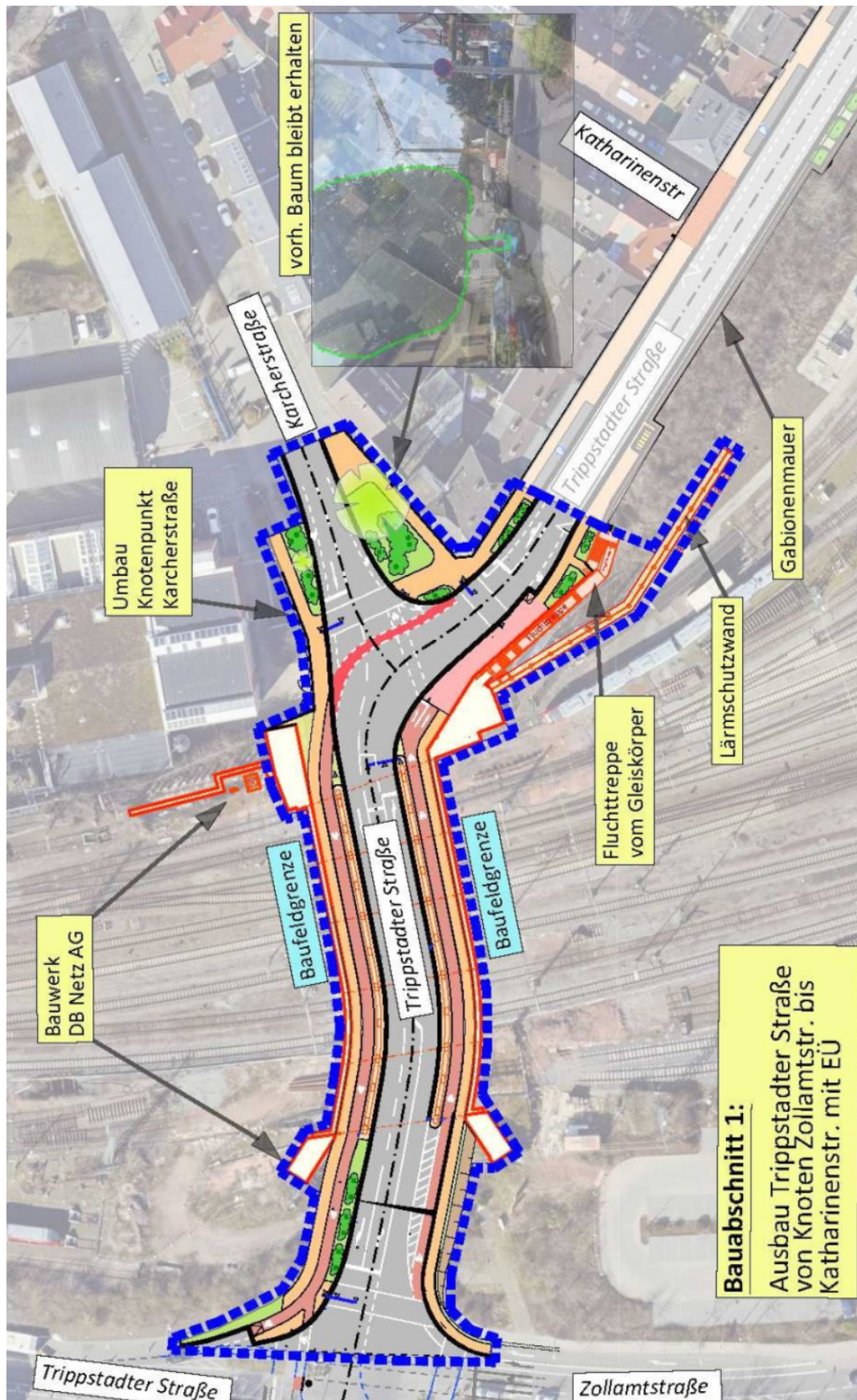


Abbildung 9: Planung Viadukt. Rot: Radwege. Orange: Gehwege.³¹

In jede Fahrtrichtung soll es im Viadukt je einen Geh- und einen Radweg mit einer Breite von 2 m geben. Diese sind durch Stützpfeiler (2,05 m) von der Straße abgegrenzt. Im Inneren soll es je

31 Entnommen aus: Mitteilungsvorlage Nr. 0735/2023 für die Sitzung des Bauausschusses am 28.11.2023.

Fahrtrichtung einen 3,25 m breiten Fahrstreifen geben. Zwischen diesen ist ein Abbiegestreifen mit 3 m Breite geplant.³² Eine bildliche Darstellung der Breiten ist in Abbildung 10 zu sehen.

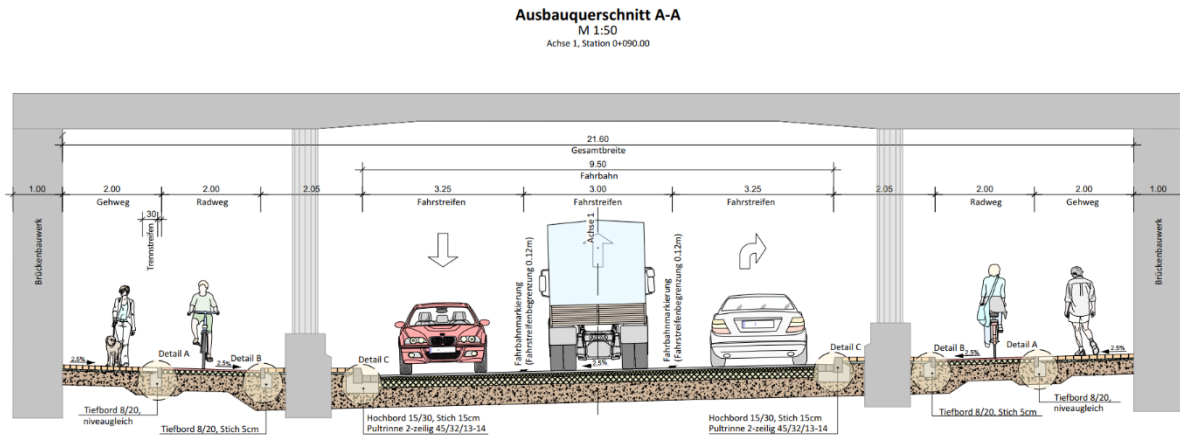


Abbildung 10: Ausbauquerschnitt des Viadukts.³³

Südlich des Viadukts bleibt die Lichtsignalanlage bestehen, mit neuer Abbiegespur im Viadukt. Nördlich des Viadukts war in dem 2012 beschlossenen Bebauungsplan ein Kreisverkehr vorgesehen. Eine neue Simulation hat gezeigt, dass das erwartete hohe Verkehrsaufkommen zu einem Rückstau bis in den Kreisverkehr führen würde, welcher dadurch seine Leistungsfähigkeit komplett verlieren würde. Aus diesem Grund hat man sich auf den Bau eines Knotenpunkts mit Lichtsignalanlage geeinigt, was gerade reichen sollte, um die Knotenpunkte nicht zum Erliegen zu bringen. Zusätzlich wollte man die Gelegenheit nutzen, um den gestiegenen Anforderungen an den Fuß- und Radverkehr gerecht zu werden.³⁴

Die Prognose von 2012 sagte für das Jahr 2025 voraus, dass sich die Verkehrsbelastung auf den zu- und wegführenden Straßen erhöhen würde. Konkret wurde für 2025 erwartet, dass 15.200 Kraftfahrzeuge pro Tag durch das Viadukt und 7.400 bzw. 8.500 Kraftfahrzeuge pro Tag auf der Karcherstr. bzw. der Trippstadter Str. nordöstlich des Viadukts fahren würden. Die dadurch verursachte erwartete Lärmbelastung liegt im Bereich des Knotenpunkts und Teilen der Trippstadter Str. und Karcherstr. über den Grenzwerten für Wohngebiete (59 dB(A) am Tag, 49 dB(A) in der Nacht) und Mischgebiete (64 dB(A) am Tag, 54 dB(A) in der Nacht).³⁵

Ausbaustufe 2

Die Ausbaustufe 1 betrifft den Straßenausbau im Bereich des Viadukts und des nördlichen Knotenpunkts. Im Anschluss soll die Trippstadter Str. erneuert werden, was als Ausbaustufe 2 bezeichnet wird. Der geplante Querschnitt, also die Aufteilung des Verkehrsraums ist in Abbildung 11 dargestellt. Bei der Planung der Ausbaustufe 2, die in der Beschlussvorlage für die Sitzung des Bauausschusses vom 28.11.2023 dargestellt wurde, dominiert der Kfz-Verkehr. Neben den zwei Fahrstreifen werden Parkplätze mit einer Breite von 2 m angelegt. Für den Fußverkehr steht lediglich ein einseitiger Gehweg mit einer Breite von ebenfalls 2 m zur Verfügung. Durch parkende Fahrzeuge, die über die 2 m Parkplatzbreite hinausragen, sowie durch Mülltonnen, Straßenlaternen und Verkehrszeichen wird der Gehweg weiter eingengt. Dahingegen empfiehlt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) eine Breite von mindestens 2,5 m für Gehwege.³⁶ Für den Radverkehr sind beidseitige Schutzstreifen von je 1,50 m geplant. Gen Westen

³² Vgl. S.13, Entwurfsplanung EÜ, Erläuterungsbericht, 2011.

³³ Entnommen aus Anlage 2 Ausbauquerschnitt zur Mitteilungsvorlage Nr. 0737/2023 für die Sitzung des Bauausschusses am 28.11.2023.

³⁴ Vgl. Mitteilungsvorlage Nr. 0735/2023 für die Sitzung des Bauausschusses am 28.11.2023.

³⁵ Vgl. S. 14-15, Begründung zum Bebauungsplan „Hauptbahnhof-Süd - Zollamtstraße, Teiländerung 1 und Erweiterung“, 2012.

³⁶ Vgl. „Gehweg-Breite: Nach Richtlinien 2,50 Meter“, FUSS e.V., <https://www.fuss-ev.de/planung-regeln-sicherheit/breite-2-50-meter>, Abrufdatum: 31.01.2024.

befinden sich Radfahrende also zwischen dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr. Trotz eines Sicherheitsstreifens von 0,5 m besteht die Gefahr einer sich plötzlich öffnenden Autotür (Dooring). Wenn die radfahrende Person überhaupt noch eine Chance zum Handeln und Vermeiden eines Zusammenstoßes hat, bleibt nur die Möglichkeit einer Vollbremsung oder in den fließenden Kfz-Verkehr auszuweichen. Letzteres kann vor allem bei dem erwarteten hohen Verkehrsaufkommen lebensgefährlich sein. Auch wenn ein absehbares Hindernis wie eine bereits geöffnete Autotür oder unrechtmäßig haltender/parkender Kfz-Verkehr den Schutzstreifen versperrt, bleibt häufig nur die Möglichkeit, den Fahrradfahrfluss zu unterbrechen und stehen zu bleiben, da das Einscheren in dichten, schnelleren Verkehr gefährlich und nur schwierig möglich ist. Ein Sicherheitsabstand von mindestens einem Meter ist innerhalb des Schutzstreifens zwischen Fahrrad und parkendem Auto kaum möglich, insbesondere da viele Autos laut ADAC breiter als 2 m sind³⁷ und damit über die Parkfläche hinausragen. Die Initiative FahrradFreundliches Griesheim argumentiert, dass sogar 1,2 m Sicherheitsabstand nötig wären.³⁸

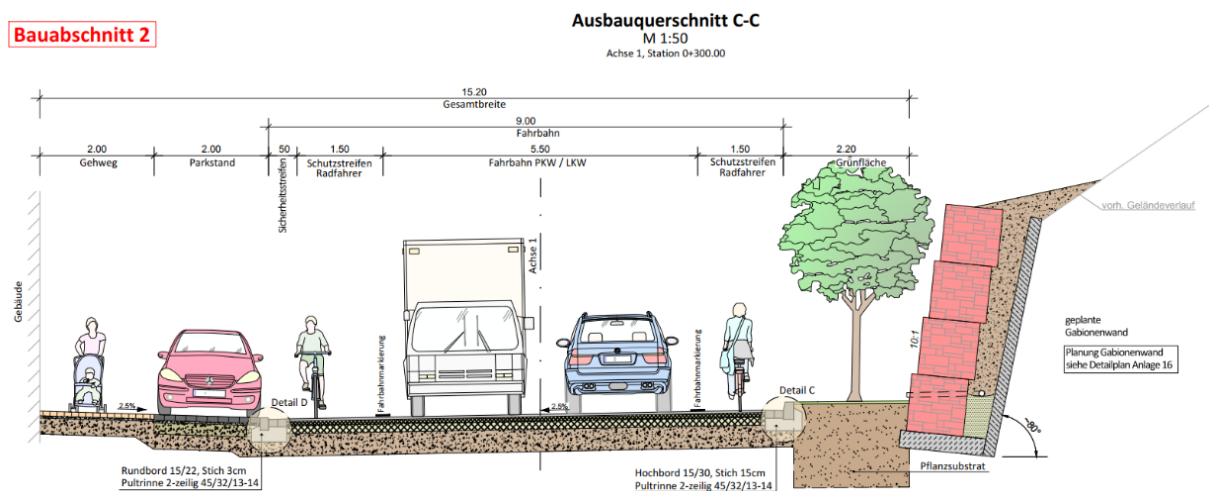


Abbildung 11: Ausbauquerschnitt der Trippstadter Str. in Ausbaustufe 2.³⁹

In beide Fahrtrichtungen befindet man sich auf dem Fahrrad auf der Fahrbahn sehr nah am Fließverkehr. Dies verursacht Stress und ermöglicht nur furchtlosen Radfahrenden die Teilnahme am Verkehr. Unsicheren Radfahrenden, wie Kindern und älteren Menschen, wird die Teilnahme am Straßenverkehr erschwert. Zudem suggerieren die Schutzstreifen wie auch die Darstellung in Abbildung 2 Autofahrenden, trotz Gegenverkehrs eine radfahrende Person überholen zu können, obwohl der in der StVO verankerte Mindestabstand von 1,5 m nicht eingehalten werden kann (siehe Abbildung 12). Insgesamt begünstigt die geplante Infrastruktur Zusammenstöße, Gefahrensituationen und unterstreicht die Dominanz des Kfz-Verkehrs.

37 Vgl. „Viele Autos sind zu breit“, ADAC, 2020,

https://assets.adac.de/image/upload/v1573473524/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/Fahrzeugbreiten_hgw9tn.pdf.

38 Vgl. „Dooring-Unfallprävention: 10 Gründe warum 1,2 Meter Abstand zu parkenden Autos für Radfahrende notwendig sind“, Initiative Fahrradfreundliches Griesheim, 2020,

<https://fahrradfreundliches-griesheim.de/dooring-unfallpraevention-10-gruende-warum-12-meter-abstand-zu-parkenden-autos-fuer-radfahrende-notwendig-sind/>, Abrufdatum: 06.02.2024.

39 Entnommen aus Anlage 2 Ausbauquerschnitt zur Mitteilungsvorlage Nr. 0737/2023 für die Sitzung des Bauausschusses am 28.11.2023.

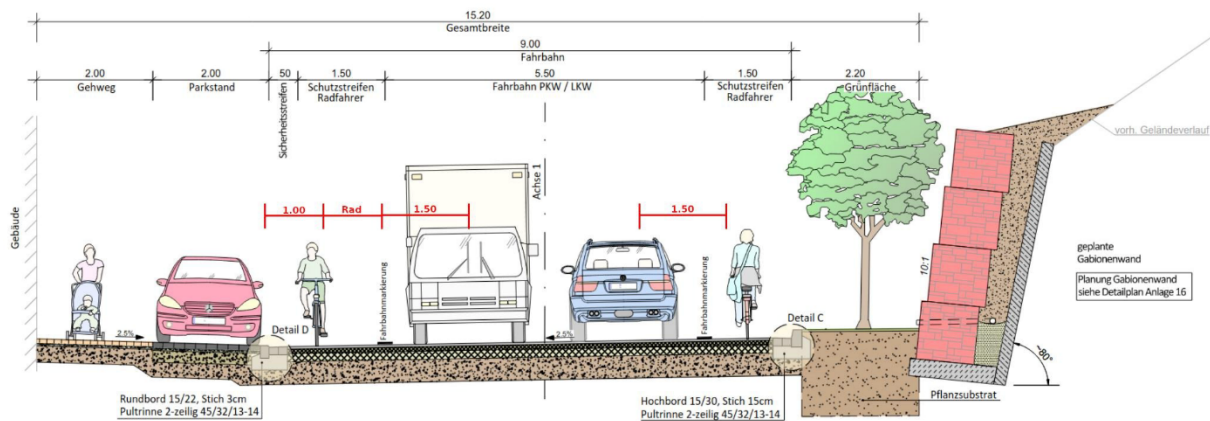


Abbildung 12: Ausbauquerschnitt der Trippstadter Str. in Ausbaustufe 2. Ergänzung der Sicherheitsabstände in Rot.

Wie ist die gegenwärtige Situation? Was können wir daraus lernen?

Seit etwa drei Jahren ist das Viadukt inklusive des nördlichen Knotenpunkts aufgrund der Bauarbeiten für den Kfz-Verkehr gesperrt. Wir beobachten, dass kaum noch Kfz-Verkehr auf der Karcherstr. und Logenstr. herrscht. Der Gehweg durch das Viadukt wird hingegen viel genutzt, sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad (schiebend). Bereits jetzt dienen Blücherstr., Viadukt und Pfaffenbergstr. als wichtige Verkehrsachse für den Fuß- und Radverkehr. Die Busse sammeln viel Verspätung zwischen Hauptbahnhof und Universität, da sie im Kfz-Verkehr stecken bleiben. Eine Wegführung abseits der Hauptverkehrsstrecken des motorisierten Individualverkehrs ist notwendig, um Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit wiederherzustellen. Außerdem wurde der Stadtpark im Sommer viel besucht. Der Weg dorthin aus Richtung Süden ist ruhig und angenehm und lädt zum Draußensein ein. Diese positiven Effekte sehen wir aktuell. Das Viadukt zum Ende der Bauarbeiten für den motorisierten Individualverkehr geschlossen zu halten, verändert den Status Quo nicht. Wir behalten bei, was wir seit Jahren kennen und schätzen gelernt haben, mit den zusätzlichen Verbesserungen guter Geh- und Radrouten und dem besseren Angebot im ÖPNV. Motorisierter Individualverkehr sollte so weit möglich aus Wohn- und Innenstadtbereichen herausgehalten und primär über Hauptverkehrswege in den Außenbereichen geleitet werden.

Blick in die Zukunft: Superblock am Stadtpark?

Was wäre noch alles möglich? Ein Superblock bezeichnet ein großflächiges Wohnareal, das sich über 400 Meter mal 400 Meter erstreckt. Gehwege und Plätze sind so gestaltet, dass sie eine angenehme Umgebung schaffen. Begrünung, Aufenthalts- und Spielbereiche fördern soziale Interaktion und bieten Raum für Gemeinschaftsaktivitäten. Das gesamte Gebiet wird durch niedrige Höchstgeschwindigkeiten und Einbahnstraßensysteme, die den Durchgangsverkehr verhindern, verkehrsberuhigt. Dies betont die Priorität, lebenswerten Raum für Menschen zu schaffen und den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zu fördern.

Das Wohngebiet, das von der Karcherstr., Pirmasenser Str., Rudolph-Breitscheid-Str. und der Logenstr./Trippstadter Str. eingefasst wird (siehe Abbildung 13), passt perfekt in dieses Konzept. Es könnte neben dem Pfaff-Quartier ein weiteres zukunftsorientiertes Quartier mit hoher Lebensqualität sein – Leuchttürme für nachhaltige Stadtentwicklung in Kaiserslautern.

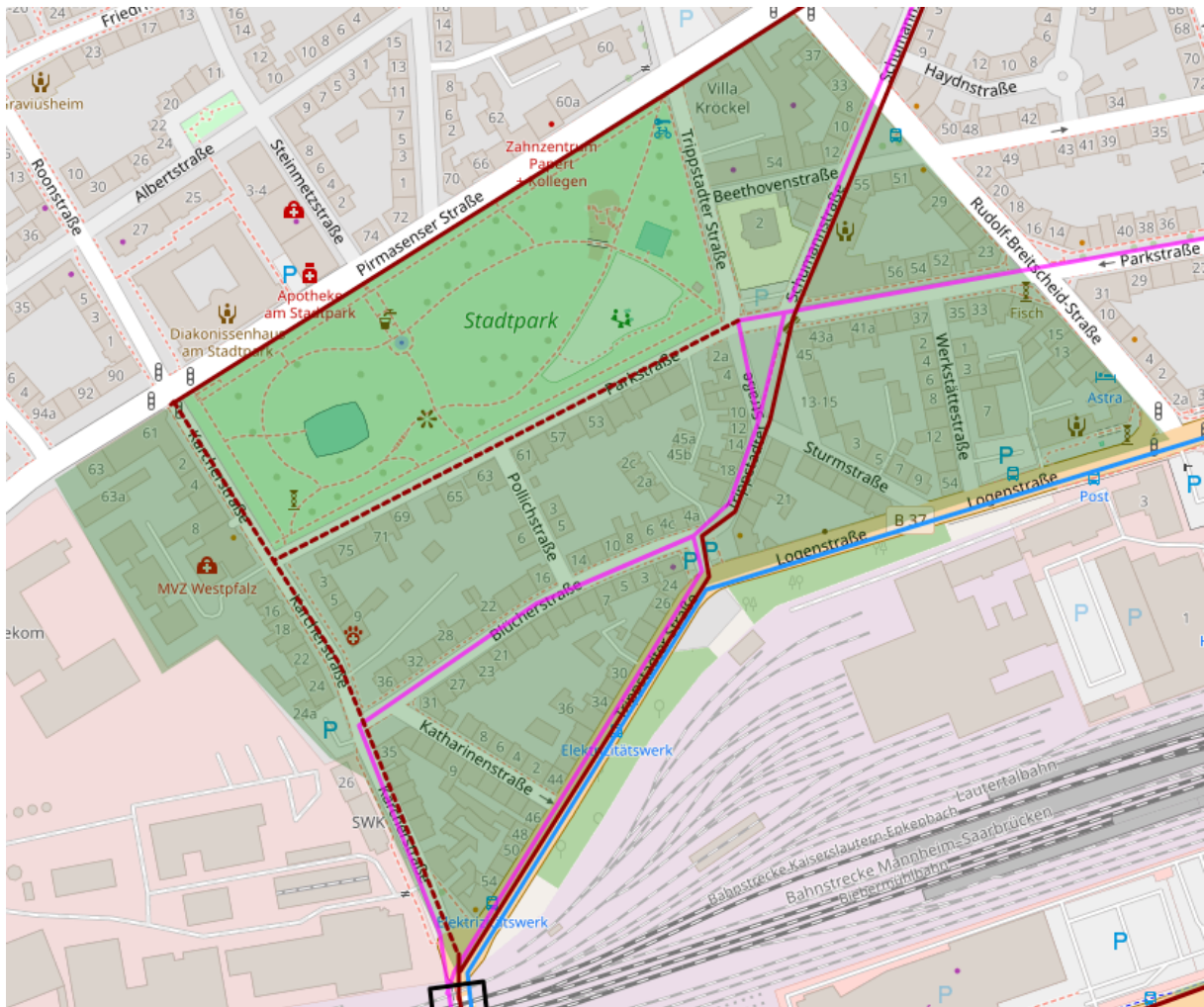


Abbildung 13: Superblock am Stadtspark.

Fragen und Antworten

Warum sollte das Viadukt für den motorisierten Individualverkehr gesperrt bleiben, wo es doch gerade endlich erst fertiggestellt wird?

Wir haben die tolle Chance, dass wir bereits einen Eindruck davon haben, wie es aussieht und welche Auswirkungen es hat, wenn das Viadukt für den motorisierten Individualverkehr nicht freigegeben ist. Bei gut ausgebauter Fuß-, Rad- und ÖPNV-Infrastruktur werden die positiven Effekte deutlich verstärkt. Zudem ist die Sperrung ein bereits bekannter Zustand. Es wird keine große Umgewöhnungsphase geben müssen. Dies ist eine große Chance für die Stadt Kaiserslautern, sich von der autozentrierten zu einer nachhaltigen und lebensfreundlichen Stadtplanung zu wenden. Es werden Ruheinseln gewünscht? Hier existiert bereits eine, die nur noch erhalten werden muss.

Soll der Ausbau des Viadukts und der Trippstadter Str. gestoppt und abgebrochen werden?

Nein, das Viadukt und die Trippstadter Str. sollen fertig ausgebaut werden. Es ist nicht das Ziel, die Bauarbeiten zu unterbrechen, sondern die Nutzung nach Fertigstellung zu ändern. Während der Kfz-Verkehr unsere Straßen und den öffentlichen Raum dominiert, bietet sich hier die Chance, den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr nachhaltig zu stärken.

Waren die Investitionen ganz umsonst?

Nein, der Neubau der Eisenbahnüberführung war in jedem Fall notwendig, da die Konstruktion in einem sehr schlechten Zustand war. Sollte es außerdem einmal aufgrund von Sanierungsarbeiten an anderen Stellen der Stadt (bspw. am Elf-Freunde-Kreisel) unausweichlich sein, das Viadukt an der Trippstadter Str. für alle Verkehrsmittel zu öffnen, so wäre dies (auf begrenzte Zeit) möglich. Zudem kann durch die Erweiterung des Straßenraums eine deutliche Verbesserung der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr, aber auch den ÖPNV erreicht werden. Die Fortbewegung mit dem Umweltverbund wird beschleunigt und die Verkehrssicherheit erhöht. Auf Dauer können durch eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs zudem die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung verbessert werden, was eine Reduktion der Gesundheitskosten bewirken kann.⁴⁰

Verringert die Ausweitung der Südtangente von der Zollamtstr. auf die Logenstr. nicht das Stauaufkommen am Elf-Freunde-Kreisel? Kommen dann nicht alle viel schneller ans Ziel?

Nein, wie vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) beschrieben, ist zu erwarten, dass es zu induziertem Verkehr kommt.⁴¹ Weil sich die Situation kurzfristig verbessert, werden mehr Menschen mit dem Auto über diese Strecke fahren wollen, wodurch sich die Verkehrsdichte erhöht und erneut Stau entsteht. Auch in den Jahren vor der Bauphase am Viadukt kam es zu Staus am Elf-Freunde-Kreisel und an den Knotenpunkten um das Viadukt. Hinzukommt, dass drei Knotenpunkte entstehen, die aus allen Richtungen belastet werden, nämlich die Knotenpunkte nördlich und südlich des Viadukts und der Knotenpunkt, an der die Logen-, Eisenbahn- und Barbarossastr. aufeinandertreffen. Wird die Logenstr. als Ergänzung an Fahrstreifen zusätzlich zu denen auf der Zollamtstr. genutzt, muss der Verkehr an dem einen Knotenpunkt aufgespalten und an dem anderen Knotenpunkt wieder zusammengeführt werden, was Stau- und Unfallpotential birgt. Bei einer Öffnung des Viadukts für den Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV, aber nicht den motorisierten Individualverkehr, wird der Elf-Freunde-Kreisel hingegen um Busse und Radfahrende entlastet, die die Strecke über das Viadukt als schnellere Verbindung nutzen. Zusätzlich gibt es den „Verpuffungseffekt“, wie das Deutsche

40 Siehe „The Health Cost of Transport in Cities“ (englisch), Stefan Gössling, Jessica Nicolosi und Todd Litman, 2021.

41 Siehe „Mehr Straßen gleich mehr Autoverkehr?“, Verkehrsclub Deutschland (VCD), 2020, <https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/mehr-strassen-gleich-mehr-autoverkehr>, Abrufdatum: 14.01.2023.

Institut für Urbanistik (Difu) berichtet, bei dem Verkehrsberuhigung zu mehr Mobilität mit nachhaltigen Verkehrsmitteln führt.⁴² Kurz: Es wird mehr zu Fuß gegangen und mit dem Fahrrad gefahren. Die Beschleunigung des ÖPNV könnte zudem eine Verlagerung der Fortbewegung vom Auto auf den Bus bewirken.

Muss denn nicht die „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ berücksichtigt werden?

Sicherheit und Leichtigkeit sind Grundprinzipien im deutschen Straßenverkehrsrecht. Bei der Sicherheit geht es darum, dass keine Verkehrsteilnehmenden gefährdet werden. Die Leichtigkeit hat das Ziel, dass Verkehrsteilnehmende nicht mehr als nötig behindert oder belästigt werden.⁴³ Dabei geht es also um Effizienz und Leistungsfähigkeit. Wichtig ist zu beachten, dass diese Grundprinzipien für alle Verkehrsteilnehmenden gelten, insbesondere also auch für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr. Durch eine Trennung des Umweltverbunds (Logenstr., Viadukt) vom motorisierten Individualverkehr (Zollamtstr.) erhöht sich die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, da aufgrund von weniger Interaktion weniger Gefahrensituationen entstehen können. Dies ist von besonders großer Bedeutung am Elf-Freunde-Kreisel, der keine Radverkehrsinfrastruktur aufweist. Durch eine Öffnung des Viadukts für den Durchgangsverkehr entsteht zusätzlich neues Gefahrenpotential zwischen dem Kfz- und Radverkehr an den Knotenpunkten am Viadukt und auf der Trippstadter Str. nördlich des Viadukts.

Wird das Viadukt nicht für den motorisierten Individualverkehr freigegeben, so ergibt sich ein sehr großer Gewinn an Leichtigkeit für den Umweltverbund: eine sinnvolle Erweiterung und Gestaltung des Hauptwegenetzes für den Fuß- und Radverkehr sowie eine Verbindung für Busse zwischen Hauptbahnhof und Universität mit wenig Kfz-Verkehr. Aber auch der motorisierte Individualverkehr profitiert. Zum einen steht die Südtangente über die Zollamtstr. und den Elf-Freunde-Kreisel vorrangig dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung, andere Verkehrsmittel nutzen hauptsächlich die Trippstadter Str. und die Logenstraße nördlich des Viadukts. Zudem werden der Knotenpunkte Trippstadter Str./Zollamtstr. südlich des Viadukts und der Knotenpunkt Zollamtstr./Logenstr./Eisenbahnstr. entschärft, da es zwei Hauptrichtungen, nämlich Ost-West bzw. Süd-Ost gibt. Darüber hinaus ergeben sich aus der Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr zum Umweltverbund Verbesserungen für den motorisierten Individualverkehr. Der Kfz-Verkehr nimmt insgesamt ab, es gibt weniger Staus und die Parkplatzsuche wird durch weniger belegte Parkplätze vereinfacht.

Im Jahr 2023 wurde eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes vom Bundestag beschlossen, allerdings im Anschluss im Bundesrat abgelehnt. Durch diese Reform sollten auch Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz eine größere Rolle.⁴⁴ Wichtig ist dabei, dass Rheinland-Pfalz dieser Reform zugestimmt hatte.⁴⁵ Wenn also das Viadukt nicht für den motorisierten Individualverkehr freigegeben wird und stattdessen der Umweltverbund gefördert wird, werden nicht nur die Sicherheit und Leichtigkeit sichergestellt und sogar verbessert, sondern auch der Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz bedacht, wie es von der Landesregierung in Rheinland-Pfalz befürwortet wird.

42 Siehe „Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sorgen für Entlastung statt Verkehrskollaps“, Difu, 2023, <https://difu.de/presse/pressemittelungen/2023-07-18/verkehrsberuhigungsmassnahmen-sorgen-fuer-entlastung-statt-verkehrskollaps>, Abrufdatum: 21.01.2024.

43 Vgl. Wiget in Zeitler, RdNr. 53 zu Art. 24 m.w.N. zur Rspr.

44 Vgl. „Neues Straßenverkehrsgesetz scheitert im Bundesrat“, Tagesschau, 2023, <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/bundesrat-strassen-verkehrsrecht-ablehnung-100.html>, Abrufdatum: 05.02.2024.

45 Vgl. Tagesordnungspunkt 11. a) im Dokument Abstimmungsverhalten des Landes Rheinland-Pfalz in der 1038. Sitzung des Bundesrates am Freitag, 24.11.2023, <https://tpp.rlp.de/dataset/7c0fa812-5bb8-4eb9-bce8-7c635b9c66e5/resource/cb90df0d-ee2d-473e-8a00-2ebc15c1f40c/download/tagesordnung-der-1038.-situation-des-bundesrates-am-24.11.2023.pdf>.

Als Anwohner*in muss ich mit dem Auto riesige Umwege fahren und brauche viel länger, wenn das Viadukt nicht für den motorisierten Individualverkehr freigegeben wird!

Dies mag in speziellen Situationen zutreffen, ist im Allgemeinen jedoch nicht der Fall. Dazu schauen wir uns verschiedene Verbindungen an:

Stadtpark – Lämmchesberg/Universität: Dies sind Strecken, die kürzer als drei Kilometer sind. Diese sollten bevorzugt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Vor allem mit dem Fahrrad ist der Zeitaufwand vergleichbar. Unter Einbezug des Verkehrsaufkommens und der Parkplatzsuche ist es häufig sogar die schnellere Option. Aktive Formen der Fortbewegung stärken zudem die Gesundheit und beugen Krankheiten vor.⁴⁶ Darüber hinaus bietet der ÖPNV eine schnelle Alternative zum Auto.

Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten: Vom Wohnviertel am Stadtpark aus sind die Einkaufsmöglichkeiten an der Zollamtstr. und an der Königstr. in wenigen Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar. Die Streckenentfernung zur Königstr. mit dem Auto ändert sich gar nicht, die Zollamtstr. kann wie bisher beispielsweise über den Elf-Freunde-Kreisel angefahren werden.

Stadtpark – Süden/Westen: Über die Pirmasenser Str. oder Königstr. und weiter über die Brandenburger Str. sind Orte Richtung Süden/Westen erreichbar. Eine Fahrt durch das Viadukt würde nicht schneller zum Ziel führen, da es bereits vor und hinter dem Viadukt je eine Lichtsignalanlage geben würde, also nicht weniger als an der anderen Strecke.

Stadtpark – Norden/Osten: Die Öffnung des Viadukts ist irrelevant für Fahrten mit dem Auto Richtung Osten oder Norden. Das Erreichen des Hauptbahnhofs mit dem ÖPNV wird sogar verbessert, da es eine schnelle Direktverbindung mit geringem Verkehrsaufkommen gibt.

Insgesamt verbessert sich die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und oder Bus bei einem zielgerichteten Ausbau der Infrastruktur also sogar. Darüber hinaus war es nicht das Ziel der Umbaumaßnahmen, Anwohnende besser anzubinden, sondern mehr Durchgangsverkehr zu ermöglichen.

Ist der Autolärm nicht irrelevant, da das Wohngebiet sowieso von Zuglärm betroffen ist?

Gerade weil das Wohngebiet bereits durch Zuglärm belastet ist, sollte eine weitere Lärmbelastung vermieden werden. Um die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr zu verringern, wurde eine 185 m lange und 2 m hohe Lärmschutzwand nördlich der Bahnschienen geplant (siehe Abbildung 14) und gebaut. Gegen Straßenverkehrslärm ist eine solche bauliche Maßnahme nicht möglich. Gleichzeitig wird allerdings erwartet, dass nach Öffnung des Viadukts für den Kfz-Verkehr die Immissionsgrenzwerte bei Tag und Nacht durch den Straßenverkehrslärm insbesondere im Bereich des Knotenpunkts nördlich des Viadukts überschritten werden.⁴⁷ Während passive Schallschutzmaßnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenstern bei Aufenthalt in Häusern eine sinnvolle Maßnahme darstellen, wird die Aufenthaltsqualität im Freien nachhaltig verringert.

46 Siehe „Radfahren und Zufußgehen können dazu beitragen, Bewegungsmangel und Luftverschmutzung zu verringern, Menschenleben zu retten und das Klima zu schützen“, Weltgesundheitsorganisation (WHO), 2022, <https://www.who.int/europe/de/news/item/07-06-2022-cycling-and-walking-can-help-reduce-physical-inactivity-and-air-pollution--save-lives-and-mitigate-climate-change#:~:text=schon%2030%20Minuten%20Zufu%C3%9Fgehen%20oder,2%2DDiabetes%20verbunden%20ist%3B%20und>, Abrufdatum: 21.01.2024; „Radfahren macht gesund und glücklich“, ADFC, <https://www.adfc.de/artikel/radfahren-macht-gesund-und-gluecklich#:~:text=Regelm%C3%A4%C3%9Figes%20Radfahren%20bringt%20den%20Blutkreislauf,Rad%20f%C3%A4hrt%2C%20verbessert%20seine%20Herzfunktionen>, Abrufdatum: 21.01.2024.

47 Vgl. S. 14 f., Begründung zum Bebauungsplan „Hauptbahnhof-Süd - Zollamtstraße, Teiländerung 1 und Erweiterung“, 2012.



Abbildung 14: Lärmschutzwand zur Reduktion der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr.⁴⁸ Die Planung des Kreisverkehrs wurde inzwischen zu einem Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage geändert.

Stört der motorisierte Individualverkehr überhaupt, wenn Busse sowieso durchfahren dürfen?

Der motorisierte Individualverkehr sorgt für eine hohe Verkehrsdichte. Dies verursacht eine hohe Lärm- und Emissionsbelastung, vor allem durch häufige Brems- und Beschleunigungsphasen. Zusätzlich ist visuell die Auslegung des Straßenverkehrs auf Kraftfahrzeuge offenkundig. Andere Verkehrsteilnehmende wie Zufußgehende und Radfahrende müssen sich dem Kfz-Verkehr unterordnen. Der Straßenraum wird unübersichtlich, der Knotenpunkt nördlich des Viadukts muss mittels Lichtsignalanlage geregelt werden, Radfahrende werden beispielsweise auf der Logenstr. auf schmale Schutzstreifen am Straßenrand gedrängt. Ein verkehrsberuhigter Bereich erlaubt hingegen stressfreies Spazieren, Überqueren von Straßen und Radfahren. Außerdem steigen die Sicherheit und die Bewegungsfreiheit von Kindern. Während Busse ebenfalls zur Belastung beitragen, sind sie jedoch in der Masse geringer und nur ein Teil des Verkehrs, der bei Öffnung des Viadukts für den gesamten Kfz-Verkehr erwartet wird. Den Busverkehr über die Logenstr. und durch das Viadukt fahren zu lassen, bringt zudem erhebliche Vorteile in der Busbeschleunigung und zur Anbindung der Anwohnenden an den ÖPNV.

Gibt es andere Städte, die solche Ansätze verfolgen? Haben andere Städte dem ÖPNV, Fuß- und Radverkehr Vorteile eingeräumt?

Es gibt viele Städte, die diesen Weg erfolgreich gehen. Dafür gibt es unterschiedliche Ideen, die umgesetzt werden: autofreie Tage, niedrige Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrstreifen zu Radwegen umbauen, Freigabe von Fahrstreifen nur für bestimmte Verkehrsmittel und Gruppen wie ÖPNV, Fahrgemeinschaften oder Handwerker, Verhinderung von Durchfahrtsverkehr und vieles mehr. Mit gutem Beispiel geht Paris voran.⁴⁹ Aber auch beispielsweise Kopenhagen und viele Städte

48 Ausschnitt aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan „Hauptbahnhof-Süd - Zollamtstraße, Teiländerung 1 und Erweiterung“, 2012.

49 Vgl. „Verkehrswende für Paris“, Süddeutsche Zeitung, 2023, <https://www.sueddeutsche.de/politik/frankreich-verkehrswende-fuer-paris-1.5778792>, Abrufdatum: 21.01.2024;

„Die Fußgänger-Viertel von Paris“, Fremdenverkehrsamt Paris, <https://parisjetaime.com/ger/artikel/die-fussgaengerviertel-von-paris-a002>, Abrufdatum: 21.01.2024.

in den Niederlanden fördern nachhaltige Verkehrsmittel. In Stuttgart startet im April 2024 ein Verkehrsversuch, bei dem für 18 Monate ein Superblock eingerichtet wird.⁵⁰

Was sollte sonst noch beim Ausbau der Trippstadter Str. bedacht werden?

Neben der Aufteilung des Verkehrsraums zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, gibt es noch weitere Gestaltungsmöglichkeiten. Bei einer Veranstaltung des Klima-Anpassungsmanagements der Stadt Kaiserslautern wurde am 07.02.2024 über die Bedeutung von (Gebäude-) Begrünung aufgeklärt.⁵¹ Eine Begrünung der geplanten Gabionenwand sollte daher in jedem Fall angestrebt werden. Auch die Einfassung der Bäume zwischen Straße und Gabionenwand muss hinreichend groß gewählt werden, um ein gutes Wachstum der Bäume zu ermöglichen und Wurzelschäden zu vermeiden. Beim Workshop zum nachhaltigen Umgang mit Wasser in Kaiserslautern wurde darüber hinaus das Thema Entsiegelung von Straßenraum angesprochen.⁵² Neben der sparsamen Versiegelung von Flächen für Straßen, gibt es andere Stellschrauben wie beispielsweise die Nutzung von versickerungsfähigen Bodenbelägen (z. B. Rasengittersteine).⁵³ Wo versiegelt werden muss, kann zudem heller Straßenbelag verwendet werden. Dieser heizt sich im Vergleich zu dunklem Straßenbelag weniger auf und kann so die Problematik angestauter Hitze im Sommer verringern. Weiterhin sollte auf eine energieeffiziente, insektenfreundliche Straßenbeleuchtung mit möglichst geringer Lichtverschmutzung geachtet werden.

50 Superblock Augustenstraße, <https://www.stuttgart-meine-stadt.de/stadtentwicklung/superblock-augustenstrasse/>, Abrufdatum: 30.01.2024.

51 Vgl. Rheinpfalzartikel „Begrünung geht fast überall“ vom 12.02.2024.

52 Vgl. Rheinpfalzartikel „Wie sich die Stadt für Starkregen und Hitze rüsten kann“ vom 10.02.2024.

53 Vgl. S. 22, „Praxisratgeber Klimagerechtes Bauen“, Difu, 2017.