



**Neuordnung Verkehrsführung
Kaiserslauterer Straße**

Bad Dürkheim

Neuordnung Verkehrsführung Kaiserslauterer Straße

25. Oktober 2019

Auftraggeber

Stadtverwaltung Bad Dürkheim
Sachgebiet 2.3 - Tiefbau
Mannheimer Straße 24
67098 Bad Dürkheim

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:
Dominik Könighaus

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Inhalt

1	Aufgabe	1
2	Ausgangslage	1
3	Sofortmaßnahmen	4
4	Lösungsmöglichkeiten	5
4.1	Lösungsansatz 1 – konsequenter Einsatz von Pollern	5
4.2	Lösungsansatz 2 – Verkehrsberuhigter Bereich	6
4.3	Lösungsansatz 3 – Schwerverkehr nur noch in eine Richtung	7
4.4	Lösungsansatz 4 – Kaiserslauterer Straße als Einbahnstraße	8
4.5	Lösungsansatz 5 – Kaiserslauterer Straße als Einbahnstraße mit Begleitmaßnahmen als Vorzugslösung für die Kaiserslauterer Straße	10
5	Umsetzungskonzept für die Vorzugslösung	11
6	Monitoring und weitere Anpassungen	15
7	Zusammenfassung und Fazit	16
	Verzeichnisse	18

1 Aufgabe

Die aktuelle Gestaltung der Kaiserslauterer Straße in Bad Dürkheim zwischen der B37 und der Eichstraße ist gestalterisch gelungen. Aufgrund des geringen Gebäudeabstands ist nicht genug Fläche für einen richtliniengerechte Straßenraumaufteilung vorhanden. Die Seitenbereiche werden daher bei bestimmten Begegnungsfällen von Kfz mitbenutzt.

Mit Entscheidung vom 20. Mai 2019 hat das Verwaltungsgericht Neustadt a. d. Weinstraße die Stadt Bad Dürkheim verpflichtet, zeitnah eine Lösung für die derzeit als nicht akzeptabel eingeordnete Verkehrssituation in der Kaiserslauterer Straße zu finden. Ziel ist es, dass die Seitenbereiche nicht mehr durch fließenden Fahrzeugverkehr in Anspruch genommen werden.

Im vorliegenden Gutachten sollen daher geeignete Maßnahmen benannt werden, um die Benutzung der Seitenbereiche durch Kfz zu verringern bzw. zu vermeiden. Weiterhin sollen die gefahrenen Geschwindigkeiten gesenkt werden. Selbstverständlich sollen negative Auswirkungen auf andere Bereiche der Kurstadt so gering wie möglich gehalten werden. Es werden entsprechende Begleitmaßnahmen vorgestellt.

2 Ausgangslage

Die Kaiserslauterer Straße wurde zwischen der B37 und der Eichstraße 2015/2016 umgestaltet.

Die Umgestaltung ist angelehnt an die in der Innenstadt von Bad Dürkheim übliche Aufteilung: Die Fahrbahn ist asphaltiert, die Seitenbereiche in Brauntönen gepflastert. Um die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Seitenbereichen zu verdeutlichen, ist die Rinne in hellgrauem Pflaster ausgeführt. **Abbildung 1** zeigt die Gestaltung der Gaustraße, die schon vor über 10 Jahren umgestaltet wurde. In der Kaiserslauterer Straße wurde auf in der Abbildung erkennbaren Rundborde verzichtet.

Um die Straße zu gliedern und das Geschwindigkeitsniveau günstig zu beeinflussen, wurden in der Kaiserslauterer Straße einige Bereiche mit Pflaster versehen.

Vor und nach der Umgestaltung der Kaiserslauterer Straße galt stets Zweirichtungs-Verkehr. Die Kaiserslauterer Straße hat Bedeutung zur Erschließung der Innenstadt für den Pkw-Verkehr und für den Lkw-Verkehr des Kellereibetriebs „Vier Jahreszeiten Winzer eG“. Durchgangs-Lkw-Verkehr ist nicht zulässig. (Beschilderung mit StVO-Zeichen 253 „Verbot für Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5t“ mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“).

Die aktuelle Verkehrsführung und die Kfz-Verkehrsmengen sind in **Plan 1** dargestellt.



**Abbildung 1: Gestaltung der Gaustraße. Vorbild für die Kaiserslauterer Straße.
(Foto: R+T, 2007)**

Der sehr geringe Gebäudeabstand von 6,50 bis ca. 9,00 m lässt eine richtliniengerechte Gestaltung mit beidseitig 2,50 m breiten Gehwegen¹ und einer ausreichend breiten Fahrbahn für Fahrzeuge nicht zu. Es müssen Kompromisse getroffen werden.

In den meisten Abschnitten orientiert sich die Fahrbahnbreite an der Fahrbahnbreite, die auch bis zur Umgestaltung zur Verfügung stand. **Abbildung 2** zeigt, dass sich an der grundsätzlichen Raumaufteilung und den Breiten wenig verändert hat. Die Seitenbereiche waren vor der Umgestaltung nur eingeschränkt als Gehwege zu benutzen, weil sie zu schmal waren. Im Wesentlichen wurde die Gestaltung von einer Straßenraumaufteilung mit Höhenunterschieden und Rundborden hin zu einer niveaugleichen Fläche mit flachen Rinnen verändert. Aufgrund des höhengleichen Anschlusses können die Seitenbereiche nun besser von Fußgängern benutzt werden, wenn sich auch die Breite nicht wesentlich verändert hat. Es müssen nach wie vor immer wieder Teile der Fahrbahn mitbenutzt werden, um sich als Fußgänger fortzubewegen. Dies gilt vor allem, wenn man einen Kinderwagen, Taschen, einen Rollator oder ähnliches mit sich führt.

Die Fahrbahnbreite variiert im Bereich von 3,20 m bis 5,10 m. Die Gesamtbreite zwischen den Fassaden reicht von 6,60 m bis 11,60 m.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln 2002. Seite 15, Tabelle 2.

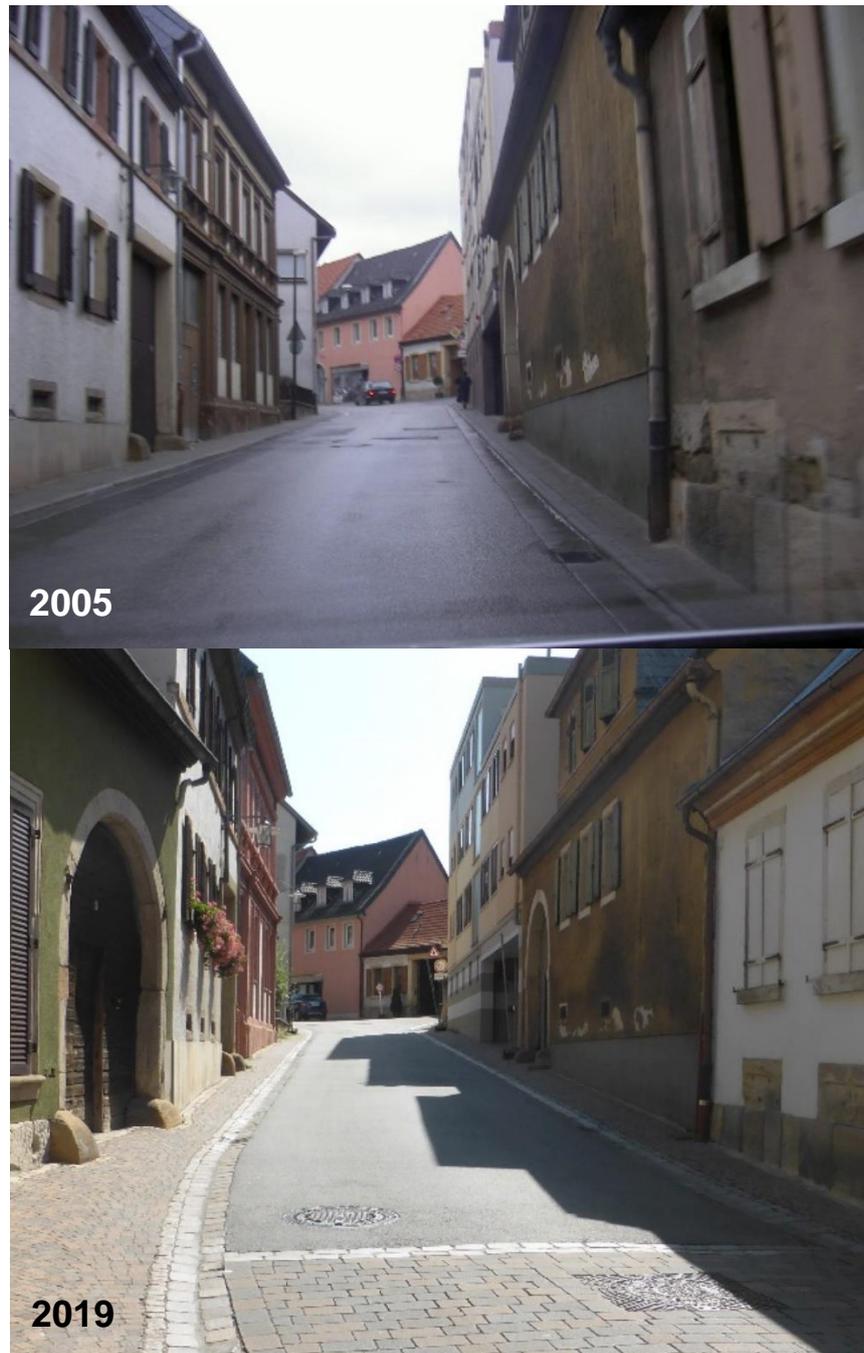


Abbildung 2: Kaiserslauterer Straße vor und nach der Umgestaltung. (Fotos: R+T)

Die Umgestaltung folgt dem Prinzip, dass ein höhengleicher Anschluss der Seitenbereiche geschwindigkeitsdämpfend wirkt. Dieses Prinzip wird erfolgreich in Begegnungszonen (Schweiz, Österreich) und bei der Neugestaltung

von Ortsdurchfahrten (z.B. in Bensheim-Auerbach) eingesetzt. Es wird auch die Barrierefreiheit und die Querbarkeit für Fußgänger verbessert.

Die vorgesehene bessere Benutzbarkeit der Straße für Fußgänger und die höhere Gestaltqualität resultiert indes in einem geänderten Verhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmer:

- Zur Abwicklung von Begegnungsfällen werden die Seitenbereiche immer wieder mitbenutzt.²
- Dabei wird die Geschwindigkeit nicht gesenkt und abgewartet, sondern bis zu den Fassaden und Hauseingängen ausgewichen
- Der Seitenbereich wird nicht unverzüglich nach der Begegnung wieder verlassen, sondern es wird zügig unmittelbar vor den Fassaden weitergefahren

Als weitere Elemente zur Geschwindigkeitsdämpfung wurden im östlichen Bereich Parkboxen markiert. Diese Elemente stehen auch stellvertretend dafür, dass Fahrzeuge beim Begegnungsfall an geeigneter Stelle den Gegenverkehr abwarten sollen.

Aufgrund der Sichtbeziehungen und Flächenverfügbarkeit ist es nicht möglich, Ausweichstellen herzustellen, in denen Lkw auf Gegenverkehr warten, um Begegnungsfälle auf diese Weise abzuwickeln.

3 Sofortmaßnahmen

Folgende Maßnahmen, um die Situation unmittelbar zu entschärfen, wurden bereits getroffen:

- Die Parkboxen wurden demarkiert.
- Eigentlich ist die Kaiserslauterer Straße in eine Tempo-30-Zone eingebettet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde im betreffenden Abschnitt auf 20 km/h gesenkt.
- Ein Dialog-Display informiert die Verkehrsteilnehmer über ihre Geschwindigkeit (bis 20 km/h in weißer Schrift, schneller in roter Schrift).

² Die Mitbenutzung der Seitenbereiche kam auch vor der Umgestaltung vor. Zur Abwicklung des Begegnungsfalls Lkw-Lkw ist es in manchen Bereichen erforderlich. Aufgrund des geringfügig niedrigeren Fahrbahnanteils – und vor allem der geringeren „Schwelle“ – kann es nun ggf. häufiger vorkommen als vor der Umgestaltung und wird evtl. bereits zu Abwicklung des Begegnungsfall Pkw-Pkw genutzt.

4 Lösungsmöglichkeiten

Die im folgenden vorgestellten Lösungsansätze haben stets zum Ziel, die Benutzung der Seitenbereiche der Kaiserslauterer Straße durch Kfz zu verringern bzw. ganz zu vermeiden. Das ist der Kern des Urteils vom 20. Mai 2019:

„[Es ist] durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass im Regelfall die allein dem Fußgängerverkehr gewidmeten Gehwege nicht durch den fahrenden Verkehr in Anspruch genommen werden.“

4.1 Lösungsansatz 1 – konsequenter Einsatz von Pollern

Bisher stehen Poller nur an wenigen ausgesuchten Stellen der Kaiserslauterer Straße.

Eine konsequente Trennung der Kfz-Fahrbahn von den Seitenbereichen durch Poller ist nicht sinnvoll möglich. Würden die Poller „hinter“ die Rinne im Seitenbereich gesetzt, verblieben – aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit – zwischen den Pollern und den Fassaden nicht überall genug Raum, damit Passanten mit Kinderwagen oder Rollator diesen Bereich nutzen könnten. Sie müssten auf die Fahrbahn ausweichen.

Begegnungsfälle Lkw-Lkw könnten nur noch an wenigen Stellen stattfinden, weil die Spielräume deutlich eingeschränkt würden. Tatsächlich haben auch schon vor dem Umbau Begegnungsfälle Lkw-Lkw unter Mitbenutzung der Seitenbereiche stattgefunden.

- Dieser Lösungsansatz wird verworfen, weil der beabsichtigte Schutz der Fußgänger nicht sichergestellt werden kann und der Begegnungsfall Lkw-Lkw in der Kaiserslauterer Straße nur noch eingeschränkt abgewickelt werden könnte.

4.2 Lösungsansatz 2 – Verkehrsberuhigter Bereich

Die Ausweisung der Kaiserslauterer Straße mit Zeichen 325 StVO als verkehrsberuhigter Bereich wird als zweiter Lösungsansatz betrachtet.

In einem verkehrsberuhigten Bereich ist es üblich, dass es keine Gehwege gibt. Die umgestaltete Straße entspräche bereits einer Gestaltung, die man für einen verkehrsberuhigten Bereich wählen würden (niveaugleicher Ausbau). Fußgänger dürfen in verkehrsberuhigten Bereichen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen. Damit gäbe es keine missbräuchliche Benutzung der für Fußverkehr gewidmeten Flächen durch Kfz, weil stattdessen Mischverkehr vorgesehen ist. Indes wäre das grundsätzliche Problem nicht gelöst: Beim Begegnungsfall Lkw-Lkw verbleiben an einigen Stellen kaum Restflächen für Fußgänger, unabhängig davon, welche Teile der Straße jeweils für den Kfz-Verkehr und Fußverkehr vorgesehen sind.

Ein weiteres Gegenargument ist, dass verkehrsberuhigte Bereiche nur dort eingesetzt werden sollen, wo die Aufenthaltsfunktion überwiegt. Dies ist in der Kaiserslauterer Straße nicht der Fall. Die benachbarte Römerstraße hingegen ist als verkehrsberuhigter Bereich angemessen.

- ➔ Dieser Lösungsansatz wird verworfen, weil die Kaiserslauterer Straße die Voraussetzungen gemäß Verwaltungsvorschrift zur StVO nicht vollumfänglich erfüllt und der Schutz der Fußgänger im Begegnungsfall Lkw-Lkw nicht maßgeblich verbessert würde. Es könnte sich lediglich auf die Verkehrsabläufe im Regelfall (Begegnungsfall Pkw-Pkw) positiv auswirken, weil dem Fußverkehr mehr Fläche zur Verfügung steht und die zulässige Höchstgeschwindigkeit sinkt.

4.3 Lösungsansatz 3 – Schwerverkehr nur noch in eine Richtung

Um die Begegnungsfälle Lkw-Lkw zu minimieren, könnte die stadtauswärtige Fahrtrichtung (nach Westen) für Lkw gesperrt werden. Schwerverkehr müsste dann über die Eichstraße oder die Römerstraße den Bereich der Winzergesellschaft verlassen. Die Gaustraße ist in Richtung Süden für Schwerverkehr gesperrt.

Die meisten Lkw werden den Bereich über die Eichstraße verlassen, um auf kürzestem Weg zur B37 zur gelangen. Damit würden in der Eichstraße Ost häufiger als bisher Begegnungsfälle Pkw-Lkw auftreten. Die asphaltierte Fahrbahn ist in diesem Bereich ca. 4,20 m breit, siehe auch **Abbildung 3**. Zwischen den Bordsteinen stehen 4,60 m zur Verfügung, was gemäß RASt³ nur für den Begegnungsfall Pkw-Pkw ausreicht. Voraussichtlich werden Lkw im Begegnungsfall dort auch den Seitenbereich mitbenutzen.

In der Kaiserslauterer Straße würden Begegnungsfälle Lkw-Pkw auch weiterhin auftreten. Die Seitenbereiche können also durch Lösungsansatz 2 nicht frei von Kfz-Verkehr gehalten werden, weil bei der vorhandenen Fahrbahnbreite das Ausweichen in die Seitenbereiche immer wieder vorkommen wird.

- ➔ Dieser Lösungsansatz wird verworfen, weil dadurch die Seitenbereiche der Kaiserslauterer Straße nicht frei von Kfz-Verkehr gehalten werden können und sich die Situation in der Eichstraße verschlechtern würde. Ohne deutlichen Gewinn für die Kaiserslauterer Straße würde an anderer Stelle die Situation verschlechtert.



Abbildung 3: Gestaltung der Eichstraße Ost. (Foto: R+T)

³ FGSV-Verlag: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße (RASt 2006), Köln, 2006.

4.4 Lösungsansatz 4 – Kaiserslauterer Straße als Einbahnstraße

Die zuvor behandelten Lösungsansätze zeigen: es ist stets der Begegnungsverkehr zweier Kfz, der den jeweiligen Lösungsansatz scheitern lässt. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit wird in Seitenbereiche ausgewichen. Daraus lässt sich ableiten, dass zielführende Lösungsansätze eine Einbahnstraße für Kfz beinhalten sollten. Mit Rücksicht auf eine leichtere Begreifbarkeit des Erschließungssystems und einer unveränderten Zufahrt zur Innenstadt wird im Folgenden stets die stadteinwärtige Richtung (Fahrtrichtung Osten) als Einbahnrichtung gewählt.

Bei einer Einbahnstraße ist die vorhandene Fahrbahnbreite in der Kaiserslauterer Straße für den Kfz-Verkehr ausreichend (vgl. auch **Abbildung 4**). Die Seitenbereiche müssen nicht mitbenutzt werden. Es ist nicht zu erwarten, dass der fließende Kfz-Verkehr in die Seitenbereiche ausweicht.

Durch die Einbahnstraßenregelung sinkt die Kfz-Verkehrsmengen in der Kaiserslauterer Straße erheblich. Zwischen 1.500 und 2.000 Kfz/Tag würden weniger durch diesen Bereich fahren. Um die gewünschte Wirkung zu erreichen und dem Urteil des Verwaltungsgerichts zu entsprechen, wäre es indes nicht erforderlich, dass sich die Kfz-Verkehrsmenge verringert. Das Ziel wäre auch erreicht, wenn die gleiche Kfz-Verkehrsmenge wie heute nur noch in eine Richtung führe. Es existiert aber keine geeignete Strecke, um eine Verkehrsführung mit zwei entgegengesetzten Einbahnstraßen (als Einbahnstraßenpaar) zu etablieren.

Ein erheblicher Teil der verlagerten Fahrten findet daher in der Eichstraße statt. Auch in der Eichstraße ist beim Begegnungsfall Pkw-Lkw oder Lkw-Lkw zu erwarten, dass der Seitenbereich mitbenutzt würde. Dies sollte unbedingt vermieden werden, damit der vom Gericht festgestellte Missstand nicht auf eine andere Straße verlagert wird.

- Der Lösungsansatz „Kaiserslauterer Straße als Einbahnstraße“ kann die Probleme in der Kaiserslauterer Straße beheben. Damit keine negativen Auswirkungen im übrigen Stadtgebiet von Bad Dürkheim entstehen muss er von entsprechenden Maßnahmen begleitet werden, siehe auch **Lösungsansatz 5**.



Abbildung 4: Ein Lkw nutzt die vorhandene Fahrbahnbreite der Kaiserslauterer Straße, hier in Fahrtrichtung Westen. (Foto: R+T)

4.5 Lösungsansatz 5 – Kaiserslauterer Straße als Einbahnstraße mit Begleitmaßnahmen als Vorzugslösung für die Kaiserslauterer Straße

Aus Lösungsansatz 4 folgt: neben der Einbahnstraßenregelung in der Kaiserslauterer Straße muss auch die Eichstraße im östlichen Bereich zur Einbahnstraße werden. Zwischen den Borden stehen dort nur 4,60 m zur Verfügung. Damit kann der Begegnungsfall Lkw-Pkw nicht ohne Mitbenutzung der Seitenbereiche abgewickelt werden. Es wären mind. 5,00 m erforderlich.

Der südliche Abschnitt der Eichstraße zwischen Kaiserslauterer Straße und dem Parkplatz an der Turnhalle des TV Dürkheim ist bereits Einbahnstraße in Richtung Norden. Diese Einbahnrichtung wird bei Lösungsansatz 5 bis zur Weinstraße Nord fortgesetzt. Der kurze Abschnitt zwischen Gerberstraße und Turnhalle kann dabei im Zweirichtungsverkehr verbleiben. Auch in der Gerberstraße kann der verkehrsberuhigte Bereich im Zweirichtungsverkehr beibehalten werden.

In der Gartenstraße sollte weiterhin ein Einbahnregelung gelten. Die Richtung der Einbahnstraße ist dabei frei wählbar. Bei einer Umkehr der heutigen Einbahnrichtung könnte der Bereich der Eichstraße mit der höchsten *relativen* Zunahme an Kfz-Verkehr um ca. 100 bis 200 Kfz/Tag entlastet werden. Es handelt sich dabei um den Bereich, der bereits heute schon Einbahnstraße ist, in der Nähe des „Pfälzer Hofes“. Es wird aber eine Verschärfung der Probleme beim Hol- und Bringverkehr des Kindergartens in der Gerberstraße erwartet, sodass die Einbahnrichtung zunächst beibehalten wird.

Plan 2 zeigt die empfohlene Verkehrsführung und die resultierenden Kfz-Verkehrsmengen. Durch die Verlagerung einer Fahrtrichtung aus der Kaiserslauterer Straße nimmt die Verkehrsmenge in der Eichstraße um ca. 800 bis 1.800 Kfz/Tag zu. Die zukünftigen Verkehrsmengen sind in der Eichstraße aufgrund der neuen Einbahnstraßenregelung ohne Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs abzuwickeln.

In der Kaiserslauterer Straße nimmt die Kfz-Verkehrsmenge um 1.300 bis 1.500 Kfz/Tag ab. Diese Verringerung der Kfz-Verkehrsmenge ist nicht Voraussetzung dafür, dass Kfz künftig die Seitenbereiche freihalten! Dies wird bereits allein durch die Einbahnstraße erreicht. Die Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommen ist lediglich eine „Nebenwirkung“ der Einbahnstraßenregelung. Die Situation in Kaiserslauterer Straße wird durch die beiden Effekte deutlich angenehmer für Fußgänger. Es sollte mit geeigneten Maßnahmen dafür gesorgt werden, dass der Kfz-Verkehr ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau einhält (siehe **Kapitel 5** und **Kapitel 6**).

Auch in der Friedhofstraße ist durch die neue Verkehrsführung ein leichter Rückgang der Kfz-Verkehrsmenge zu erwarten.

Die B37 erfährt durch den Lösungsansatz 5 abschnittsweise einen Mehrverkehr von knapp 2.000 Kfz/Tag. Dieser ist dort verträglich und ohne Beeinträchtigungen abzuwickeln.⁴

5 Umsetzungskonzept für die Vorzugslösung

Als Vorzugslösung für die Verbesserung der Verkehrssituation in der Kaiserslauterer Straße in Bad Dürkheim wird empfohlen, im betreffenden Abschnitt eine Einbahnstraße in Richtung Westen anzuordnen. Der Kfz-Verkehr der „fehlenden“ Gegenrichtung wird sich überwiegend auf die Eichstraße verlagern. Um ähnlich negative Auswirkungen auf die Eichstraße zu vermeiden, sollte auch die Eichstraße zu einer Einbahnstraße in Richtung Westen werden (**Lösungsansatz 5**). Die B37 dient als leistungsfähige Spange, um die beiden Einbahnstraßen zu verbinden.

Folgende begleitenden Maßnahmen sind dazu zu empfehlen. Die Nummern geben keine Priorität wieder, sondern wurden zur leichteren Ansprache der einzelnen Maßnahmen vergeben.

1. Die Einbahnstraßenregelung in der Kaiserslauterer Straße sollte erst östlich der Agentur für Arbeit beginnen. So kann der zugehörige Parkplatz in Richtung Osten und Westen verlassen werden. Die Zufahrt zum Parkplatz ist nur vom Kreisverkehrsplatz an der B37 aus möglich.
2. Freigabe für den Radverkehr in beiden neuen Einbahnstraßen. Die Fahrbahnen sind ausreichend breit und übersichtlich.
 - Kaiserslauterer Straße: Im Begegnungsfall mit einem Lkw werden Radfahrende in Gegenrichtung in der Kaiserslauterer Straße evtl. kurz auf die Seitenbereiche ausweichen. Dies steht zwar im Widerspruch zum Urteil, welches fordert, dass die allein dem Fußgängerverkehr gewidmeten Gehwege nicht durch den fahrenden Verkehr in Anspruch genommen werden. Die Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung ist aber zur Förderung des umweltverträglichen Verkehrsmittel Fahrrad wünschenswert. Das Konfliktpotential mit dem Fußverkehr ist beim Fahrrad deutlich geringer als beim Pkw-Verkehr. Dank der asphaltierten Fahrbahn und gepflasterten Seitenbereichen werden

⁴ Das „Klimafreundliche Mobilitätskonzept“ wurde 2019 von PTV erstellt. Es enthält ebenfalls Aussagen zu den Verkehrsmengen im Bereich Eichstraße und Kaiserslauterer Straße in verschiedenen Planfällen, dafür wurde ein Verkehrsmodell für die Gesamtstadt verwendet. Die hier verwendeten Werte wurden mit einem Verkehrsmodell ermittelt, welches eigens für die vorliegende Untersuchung der Kaiserslauterer Straße aus dem bestehenden Verkehrsmodell entwickelt wurde. Die grundsätzlichen qualitativen Aussagen sind bei beiden Verkehrsmodellen gleich. Die absolute Höhe der Kfz-Verkehrsmengen variiert zwischen den beiden Modellen.

Radfahrende unmittelbar nach dem Passieren des entgegenkommenden Lkws wieder auf die Fahrbahn wechseln, um den Komfort der glatten Asphaltdecke zu nutzen.⁵

- Eichstraße: Im Bereich der neu einzurichtenden Einbahnstraße in der Eichstraße ist nicht mit einem Ausweichen von Fahrrädern oder anderen Fahrzeugen auf die Seitenbereiche zu rechnen. Die Fahrbahn ist ausreichend breit, um den Begegnungsverkehr Lkw-Rad komfortabel abzuwickeln.
3. Um die zukünftige Regelung möglichst leicht verständlich zu machen, wird empfohlen, die Kaiserslauterer Straße wieder in die Tempo 30 Zone einzugliedern, so kann auf die zusätzlichen Schilder StVO Zeichen 274 „zulässige Höchstgeschwindigkeit 20 km/h“ verzichtet werden. In diesem Zuge kann auch die Friedhofstraße statt als nachgeordnete Straße mit „rechts-vor-links“ geregelt werden, wie es in Tempo 30-Zonen üblich ist.
 4. Die Parkboxen können wieder aktiviert werden. Ggf. können an anderer Stelle noch weitere Parkboxen, u.U. auch auf der anderen Fahrbahnseite hinzugefügt werden (siehe auch **Kapitel 6 Monitoring**).
 5. Der Knotenpunktsbereich Kaiserslauterer Straße / Eichstraße / Römerstraße / Gaustraße wird in Zukunft vom Schwerverkehr anders genutzt als bisher. Damit Schwerverkehrsfahrzeuge mit Anhänger von der Gaustraße in die Eichstraße fahren können, sollten der oder die Poller in der Gaustraße an der Metzgerei Ester entfernt werden. Die Haus-ecke kann durch einen typischen Sandsteinblock betont und geschützt werden.
 6. Der östliche Fahrbahnrand der südliche Eichstraße (am Sanitätshaus Bernd Horr) wird heute als Lade- und Lieferzone genutzt (vgl. **Abbildung 5**). Der Bereich ist mit StVO-Zeichen 286 „eingeschränktes Haltverbot“ gekennzeichnet. Für Pkw und Lieferwagen könnte dieser Bereich weiterhin genutzt werden. Mit einer geeigneten Markierung (Markierungsnägel, Parkboxen) sollte das Maß der zulässigen Nutzung des Seitenbereichs vorgegeben werden. Es ist dort auch eine private Einfahrt vorhanden, die zu berücksichtigen ist.⁶
 7. Von Vorteil für die zukünftigen Verkehrsabläufe wäre es, wenn der verkehrsberuhigte Bereich – der in der Römerstraße gilt – auf den bereits

⁵ Ggf. ist eine Anfrage an das Gericht zu richten, ob das gelegentliche Ausweichen von Radfahrenden in die Seitenbereiche erneut eine begründete Klage zur Folge haben könnte.

⁶ Evtl. kann die Ladezone nicht eingerichtet werden, wenn Maßnahme Nr. 7 (verkehrsberuhigter Bereich) nicht umgesetzt wird. Das Urteil macht deutlich, dass fahrender Verkehr die allein dem Fußgängerverkehr gewidmeten Gehwege nicht in Anspruch nehmen darf. Einige Lastzüge werden Teile der Seitenbereiche des Knotenpunktes mitbenutzen, wenn sie von der Gaustraße zur Eichstraße fahren.

niveaugleich gestalteten Knotenpunktsbereich Kaiserslauterer Straße / Eichstraße / Römerstraße / Gaustraße ausgedehnt würde. Neben der geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung hätte dies verschiedene Vorteile:

- Es ist keine Vorfahrtsbeschilderung erforderlich. Es gilt rechts vor links. In der Praxis würden durch diese Änderung vor allem die Verkehrsteilnehmer aus der Kaiserslauterer Straße gebremst. Zurzeit haben Sie Vorfahrt (StVO-Zeichen 301).
- Es sind keine Haltverbotschilder erforderlich. In verkehrsberuhigten Bereichen ist Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt.⁷
- Fußgänger können den Bereich flexibel nutzen.
- Wenn eine Ausdehnung des verkehrsberuhigten Bereichs aus der Römerstraße in den Knotenpunkt in Betracht gezogen wird, wird empfohlen, sich grundsätzlich am bereits gepflasterten Bereich zu orientieren. Dann ist die Regelung für alle Verkehrsteilnehmer leicht nachvollziehbar. Eine Ausnahme stellt die Eichstraße dar. Dort sollte der verkehrsberuhigte Bereich vom Knotenpunkt bis zum Parkplatz der Turnhalle reichen.



Abbildung 5: Für die hier eigentlich zulässigen Ladevorgänge (es gilt eingeschränktes Haltverbot) wird im südlichen Abschnitt der Eichstraße ordnungswidrig auf dem Gehweg gehalten. (Foto: R+T)

⁷ Durch den Übergang von Tempo-30-Zone zu verkehrsberuhigtem Bereich in Verbindung mit einer Einbahnregelung (Zeichen 267 „Verbot der Einfahrt“ und Zeichen 214 „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“) wird indes die Gesamtzahl der Schilder nicht maßgeblich geringer als heute.

Anders als die Römerstraße erfüllt der Knotenpunktsbereich nicht alle Voraussetzungen der VwV-StVO für verkehrsberuhigte Bereiche. Daher könnte die Anordnung evtl. zunächst als Verkehrsversuch gemäß §45 der StVO vorgenommen werden. Darin heißt es:

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...] zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

Falls sich der verkehrsberuhigte Bereich nicht wie geplant günstig auf die Verkehrsabläufe auswirkt, besteht auch die Möglichkeit zur Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs oder eines Teilumbaus des Knotenpunktes, bei dem auf die Schleppkurve von Lastzügen eingegangen wird. Der zeitnahen Umsetzung der Vorzugslösung für die Kaiserslauterer Straße stehen die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten für diesen Teilbereich nicht im Weg, Beispielsweise kann der Verkehrsversuch mit der bestehenden Gestaltung zügig gestartet werden.

6 Monitoring und weitere Anpassungen

Nachdem die oben genannten verkehrsrechtlichen Anpassungen durchgeführt wurden, sollte die Einhaltung der bestehenden und neuen Regelung durch die Verkehrsteilnehmer geprüft werden:

- Werden die als Ladezone vorgesehenen Bereiche in der südlichen Eichstraße ordnungsgemäß nur zum Laden und Liefern genutzt? Muss häufiger kontrolliert werden?
- Behindert die Ladezone den Abfluss von Schwerverkehr über die Eichstraße? Muss die Ladezone verkleinert werden?
- Wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Eichstraße und Kaiserslauterer Straße eingehalten? Als lenkenden Maßnahmen kommen der Einsatz des Dialogdisplays sowie Einbauten, Parkboxen ggf. auch im Versatz in Frage.
- Führen Wendemanöver in der Gerberstraße zu ungewünschten Verkehrssituationen? Muss der Einmündungsbereich Gartenstraße / Gerberstraße mit Haltverboten freigehalten werden?
- Wirkt der – evtl. als Verkehrsversuch gemäß § 45 StVO eingerichteter – verkehrsberuhigter Bereich am Knotenpunkt Kaiserslauterer Straße / Eichstraße / Römerstraße / Gaustraße wie vorgesehen? Sind die Verkehrsabläufe im fließenden Fahrzeugverkehr und die Interaktionen mit dem Fußverkehr verträglich? Muss der Knotenpunkt umgestaltet oder anders geregelt werden?
- Um im südlichen Abschnitt der Eichstraße den Verkehrszuwachs durch die Neuordnung zu verringern, könnte die Einbahnrichtung in der Gartenstraße umgedreht werden. Die straßenbegleitenden Stellplätze können weiterhin auf der Westseite angeboten werden. In Einbahnstraßen ist das Parken auf der linken Fahrbahnseite zulässig. Es ist indes zu erwarten, dass die Verkehrsabläufe in der Gerberstraße zwischen Gartenstraße und Eichstraße im Hol- und Bringverkehr des Kindergartens ungünstiger werden, daher wurde diese Drehung der Einbahnrichtung nicht beim Umsetzungskonzept vorgesehen.
- Im Rahmen der Beurteilung wurde eine überschlägige Leistungsfähigkeitsprüfung des lichtsignalgeregelten Knotenpunktes B37 / Weinstraße Nord durchgeführt. Aufgrund der höheren Anzahl von Kfz, die links ausbiegen wollen (zum neuen Kreisverkehrsplatz am Arbeitsamt) verlängert sich der mittlere Rückstau auf dem Linksabbiegestreifen. Es ist indes nicht mit einer deutlichen Verschlechterung der Wechselwirkung mit dem benachbarten Knotenpunkt Eichstraße / Weinstraße

Nord zu rechnen.⁸ Die Verkehrsqualität an der LSA wird weiterhin gut sein. Wenn doch eine Beeinträchtigung der Verkehrsabläufe und häufigere Wechselwirkungen mit dem Nachbarknoten festzustellen sind, kann das Lichtsignalprogramm oder die Vorfahrtsregelung am Nachbarknoten angepasst werden. Da auch weniger Linksabbieger aus Richtung Osten in die Weinstraße Nord fahren werden, können ggf. Grünzeiten angepasst werden: mehr Grünzeit für die Weinstraße Nord, weniger Grünzeit für die B37.

- Im Rahmen der Beurteilung wurde eine Leistungsfähigkeitsprüfung des Knotenpunktes Eichstraße / Weinstraße Nord durchgeführt, der heute „Rechts vor Links“ geregelt ist, da er in einer Tempo 30 Zone liegt. Durch die Änderung der Abbiegeströme wird sich die rechnerische Kenngröße „größte mittlere Wartezeit“ von gut 11s auf knapp 15s vergrößern. Der Knotenpunkt ist damit nach wie vor mit der Qualitätsstufe C zu beurteilen. Bereits heute fahren aus der Eichstraße mehr Fahrzeuge aus als ein. Eine Beeinträchtigung der benachbarten Lichtsignalanlage ist nicht zu erwarten. Wenn doch Wechselwirkungen mit dem Nachbarknoten festzustellen sind, kann die Vorfahrtsregelung oder das Lichtsignalprogramm am Nachbarknoten angepasst werden.
- Die Anzahl der Fahrzeuge, die über die Kurgartenstraße und den Ludwigskirchplatz fahren, wird sich durch die geänderte Verkehrsführung nur geringfügig erhöhen. Es wird davon ausgegangen, dass der Zuwachs bei ca. 200 bis 300 Kfz/Tag liegt. Bei höherem Zuwachs kann entsprechend mit verkehrslenkenden Maßnahmen reagiert werden. Beispielsweise könnte eine Änderung der Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt Eichstraße / Weinstraße Nord ein solche Maßnahmen sein. Wenn die Weinstraße Nord dort Vorfahrt achten muss, wird die Strecke weniger attraktiv.

7 Zusammenfassung und Fazit

Die aktuelle Gestaltung der Kaiserslauterer Straße in Bad Dürkheim zwischen der B37 und der Eichstraße ist gestalterisch gelungen. Aufgrund des geringen Gebäudeabstands ist nicht genug Fläche für einen richtliniengerechte Straßenraumaufteilung vorhanden. Die Seitenbereiche werden daher bei bestimmten Begegnungsfällen von Kfz mitbenutzt.

Mit Entscheidung vom 20. Mai 2019 hat das Verwaltungsgericht Neustadt a. d. Weinstraße die Stadt Bad Dürkheim verpflichtet, zeitnah eine Lösung für

⁸ Bereits heute ist der Rückstau auf dem Rechtsabbiegestreifen so lang, dass Fahrzeuge in der Eichstraße warten müssen, bis die LSA Grün zeigt. Der Abstand der beiden Knotenpunkte ist gering, daher ist die Aufstelllänge an der LSA auf den beiden Abbiegestreifen nur für jeweils 5 bis 6 Pkw ausreichend.

die derzeit als nicht akzeptabel eingestufte Verkehrssituation in der Kaiserslauterer Straße zu finden. Ziel ist es, dass die Seitenbereiche nicht mehr durch fließenden Fahrzeugverkehr in Anspruch genommen werden.

Verschiedene Lösungsansätze wurden untersucht. **Als Vorzugslösung für die Neuordnung der Verkehrsführung in der Kaiserslauterer Straße wird empfohlen, im betreffenden Abschnitt eine Einbahnstraße in Richtung Westen anzuordnen.**

Der Kfz-Verkehr der „fehlenden“ Gegenrichtung wird sich überwiegend auf die Eichstraße verlagern. Um ähnlich negative Auswirkungen auf die Eichstraße zu vermeiden, soll auch die Eichstraße zu einer Einbahnstraße in Richtung Westen werden. Die B37 dient als leistungsfähige Spange, um die beiden Einbahnstraßen zu verbinden. Die Verkehrsqualität an den von Veränderungen am meisten betroffenen Knotenpunkten wird sich nur geringfügig ändern.

Es wurde ein Umsetzungskonzept für die Vorzugslösung mit diversen Begleitmaßnahmen erarbeitet. Es müssen nicht alle Begleitmaßnahmen umgesetzt werden.

Weiterhin wird in einem Monitoringkonzept dargelegt, auf welche Aspekte geachtet werden muss, damit die zukünftigen Verkehrsabläufe im gewünschten Sinne gelenkt werden können.

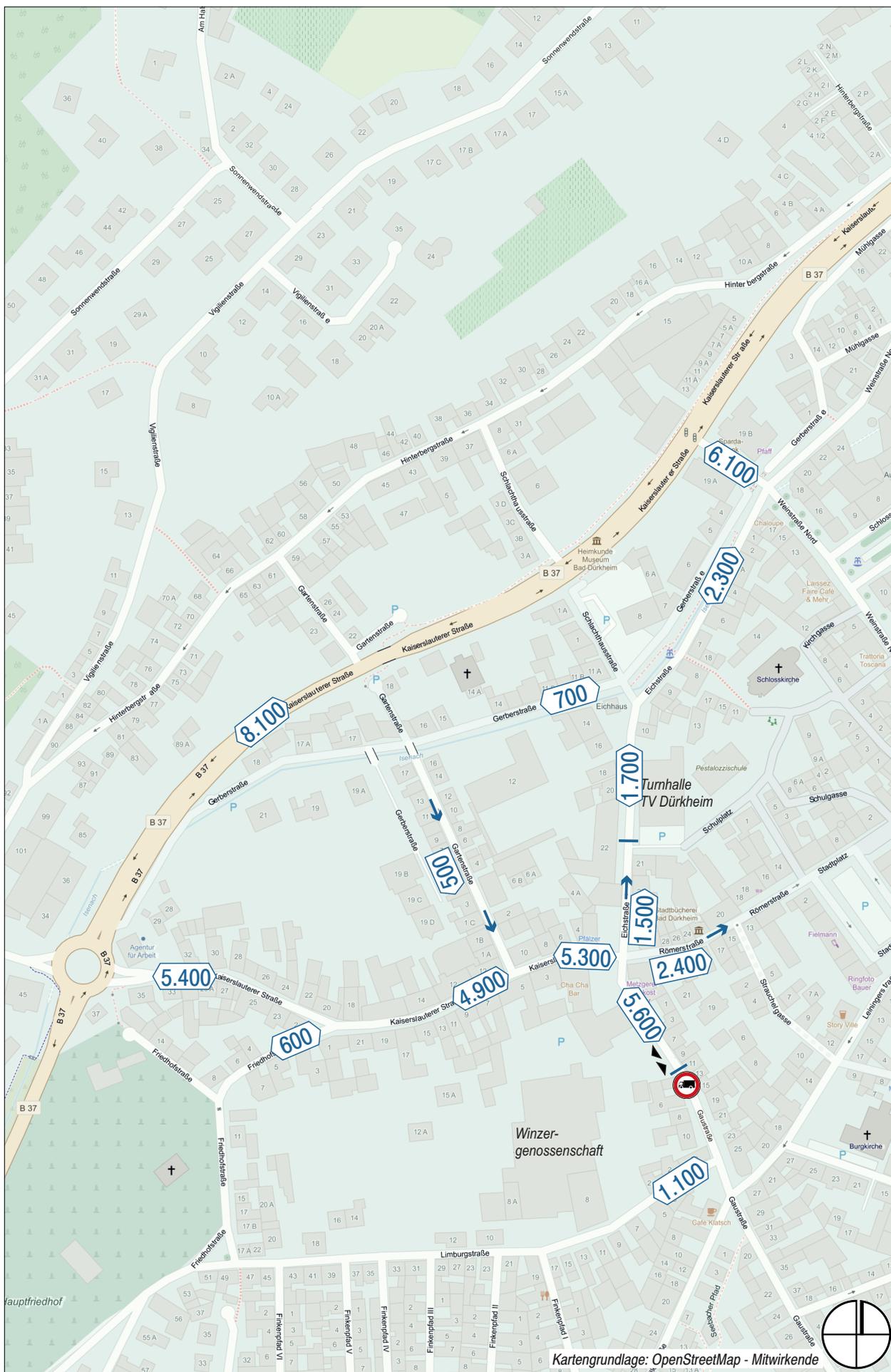
Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Gestaltung der Gaustraße. Vorbild für die Kaiserslauterer Straße. (Foto: R+T, 2007)	2
Abbildung 2: Kaiserslauterer Straße vor und nach der Umgestaltung. (Fotos: R+T)	3
Abbildung 3: Gestaltung der Eichstraße Ost. (Foto: R+T)	7
Abbildung 4: Ein Lkw nutzt die vorhandene Fahrbahnbreite der Kaiserslauterer Straße, hier in Fahrtrichtung Westen. (Foto: R+T)	9
Abbildung 5: Für die hier eigentlich zulässigen Ladevorgänge (es gilt eingeschränktes Haltverbot) wird im südlichen Abschnitt der Eichstraße ordnungswidrig auf dem Gehweg gehalten. (Foto: R+T)	13

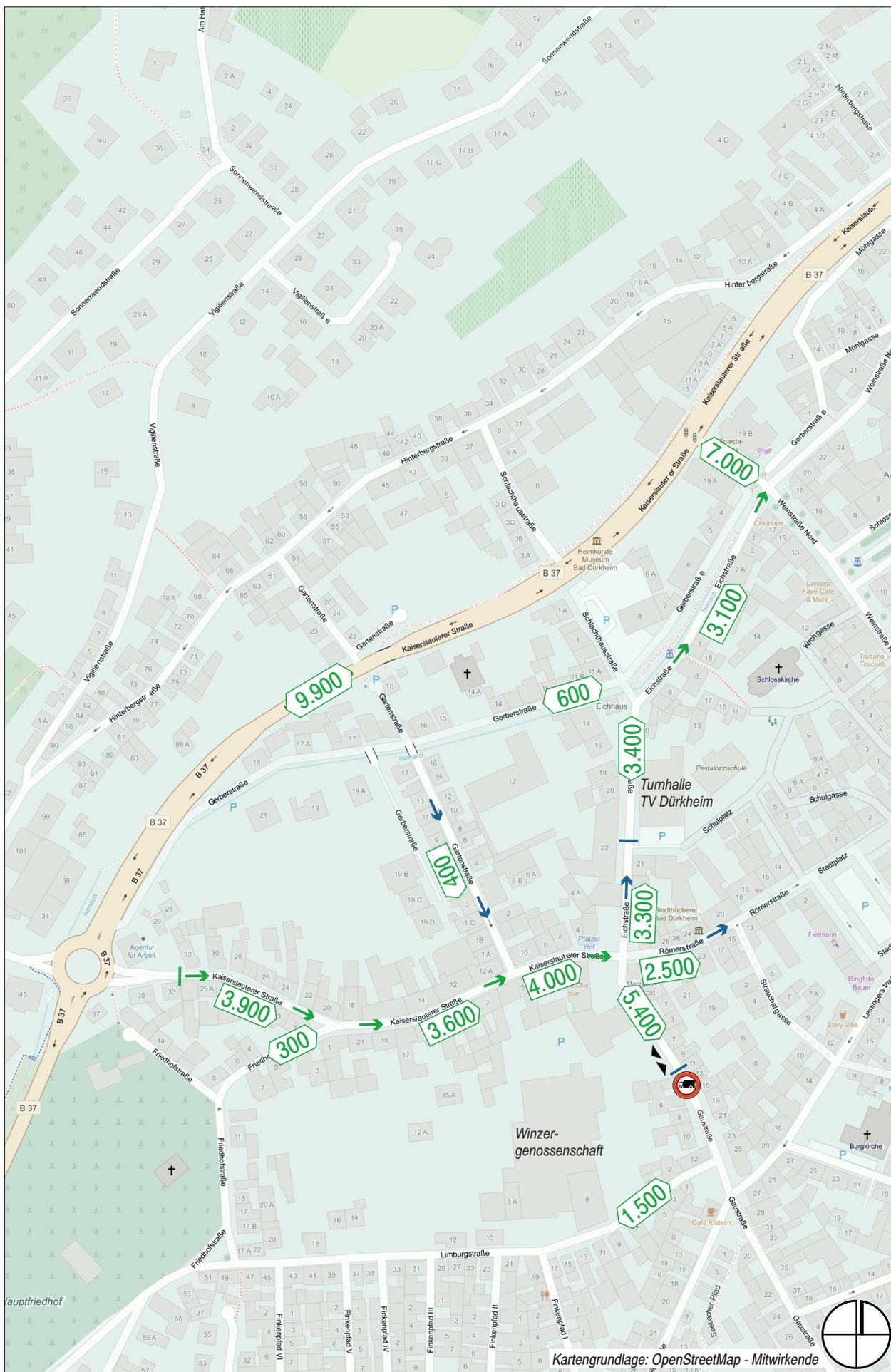
Plandarstellungen als Anhang:

Plan 1	Aktuelle Verkehrsregelung und Kfz-Verkehrsmengen
Plan 2	Empfohlene Verkehrsführung und Kfz-Verkehrsmengen



➔ Einbahnstraßen Bestand
100 Verkehrsmengen Bestand (Kfz/24h)

Verkehrsführung & Kfz-Verkehrsmengen Bestand



Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 25.10.2019

- Einbahnstraßen unverändert
- Einbahnstraßen Planung
- 100 Verkehrsmengen Planung (Kfz/24h)

Verkehrsführung & Kfz-Verkehrsmengen Planung