

Kanalstraße zwischen Mannheimer Straße und Triftweg als Einbahnstraße in nördlicher Fahrtrichtung

Verkehrliche Stellungnahme vom 23.04.2021

Ausgangslage:

Die Stadt Bad Dürkheim plant die Kanalstraße zwischen Mannheimer Straße und Triftstraße in eine Einbahnstraße in nördlicher Fahrtrichtung umzuwandeln. Aufgrund dieser Maßnahme kann ein Radweg in Gegenrichtung eingerichtet werden, womit ein wichtiger Lückenschluss ermöglicht wird.

Mithilfe des uns vorliegenden eigenen VISUM-Verkehrsmodells wurden die Auswirkungen dieser Maßnahme auf das Straßennetz von Bad Dürkheim und die anliegenden Knotenpunkte geprüft.

Auswirkungen:

Im Bestand befahren den besagten Querschnitt etwa 2.000 Kfz/24h in südlicher Fahrtrichtung. Diese Kfz-Fahrten müssen zukünftig auf anderen Routen geführt werden.

Dabei zeigt sich, dass im Verkehrsmodell der Großteil der nach Westen gerichteten Verkehre den Triftweg befahren und dann als Rechtsabbieger am Knotenpunkt Gutleutstraße / Mannheimer Straße auftreten (**Abbildung 1**).

Die nach Osten gerichteten Verkehre befahren dahingegen überwiegend die Kanalstraße nach Norden und treten dort als Rechtsabbieger am Knotenpunkt B 37 / Kanalstraße auf.

Zusätzlich beeinflussen diese Änderungen auch im geringen Maß andere Verkehrsrouten, so dass bspw. geringfügige Verlagerungen auf die Mannheimer Straße erfolgen.

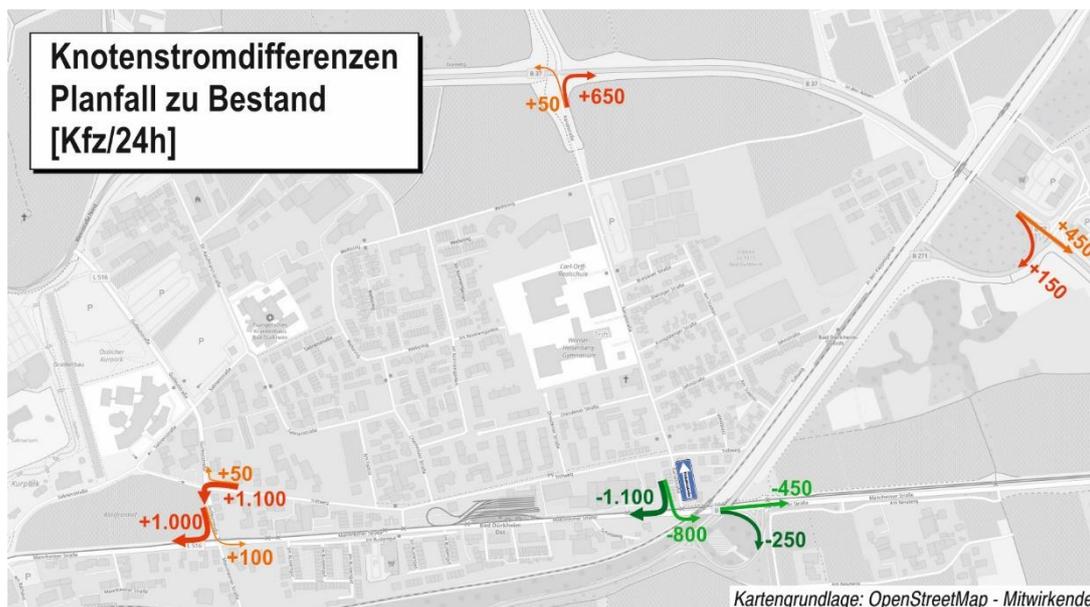


Abbildung 1: Knotenstromdifferenzen [Kfz/24h]

Diese Umverteilungen haben auch Auswirkungen auf die benachbarten Knotenpunkte. Der Knotenpunkt Mannheimer Straße / B 271-Rampe wird somit von Verkehr entlastet. Dahingegen erfährt der Knotenpunkt B 37 / B 271-Rampe / Bruchstraße eine Mehrbelastung – insbesondere in der Geradeausrelation der B 37 von West nach Ost.

Der Großteil der Verkehrszunahmen findet an den jeweiligen Knotenpunkten auf konfliktarmen Knotenpunktströmen statt. Trotzdem sollte kritisch hinterfragt werden, inwiefern die dort befindlichen Lichtsignalanlagen diese Mehrverkehre aufnehmen können. Möglichweise sind Freigabezeiten anzupassen, um einen weitestgehend störungsfreien Verkehrsfluss an den Knotenpunkten zu gewährleisten.

Insbesondere die Knotenpunkte Gutleutstraße / Triftweg und Gutleutstraße / Mannheimer Straße werden als kritische Stellen angesehen. Zwischen diesen beiden Knotenpunkten besteht ein Abstand von nur etwa 75 Metern. Somit kann ein Rückstau am Knotenpunkt Gutleutstraße / Mannheimer Straße bis zum Knotenpunkt Gutleutstraße / Triftweg zurückreichen und diesen überstauen. Zusätzlich ist die Verkehrsregelung am Knotenpunkt Gutleutstraße / Triftweg durch die dort anliegende Fußgängerschutzanlage uneindeutig.

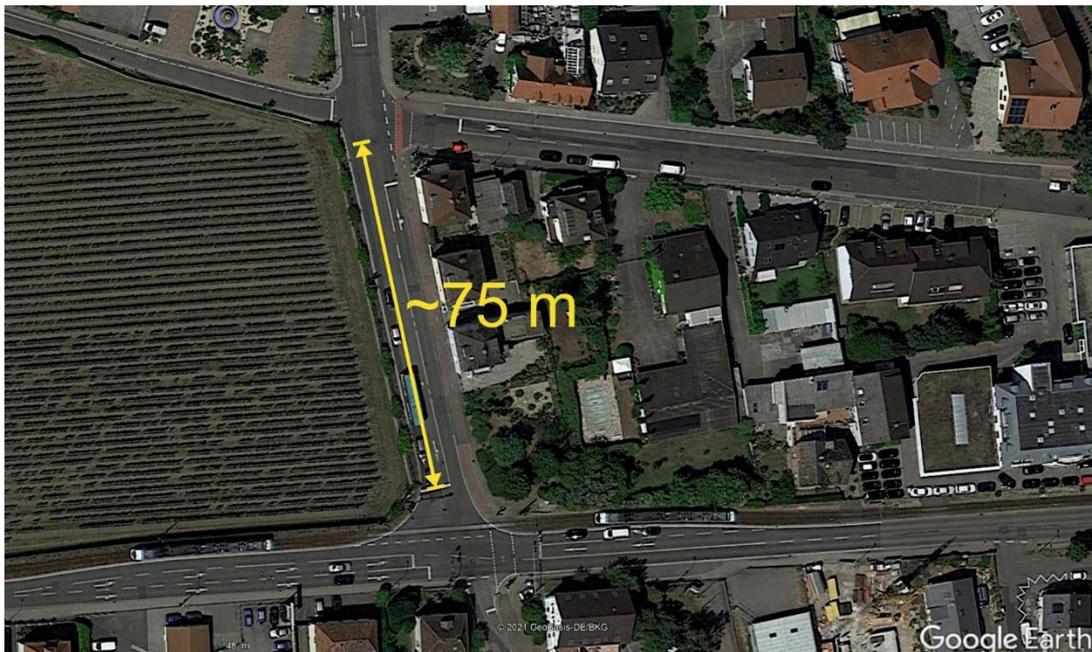


Abbildung 2: Luftbild Gutleutstraße [Kfz/24h]

Überschlägige Leistungsfähigkeitsüberprüfungen am Knotenpunkt Mannheimer Straße / Gutleutstraße (basierend auf Verkehrszählungen aus 2017) zeigen, dass grundsätzlich auch in Zukunft eine Leistungsfähigkeit gegeben ist. Jedoch ist es wahrscheinlich ratsam, dem Verkehr aus der Gutleutstraße zukünftig mehr Freigabezeiten zur Verfügung zu stellen, damit dort der Rückstau minimiert wird und nicht den Knotenpunkt mit dem Triftweg beeinflusst.

Vor- und Nachteile:

Der Nachteil dieser Änderung des Verkehrsablaufs besteht hauptsächlich durch die Entstehung von notwendigen Umwegfahrten. Insbesondere die Verkehre, die nach Osten gerichtet sind, würden dann eine längere Strecke fahren, was in einem gewissen Maße auch höhere Schadstoff-Emissionen zur Folge hätte. Anstatt die Verkehre aus dem südlichen Gebiet zielgerichtet auf die Hauptverkehrsstraße zu leiten, müssen diese das untergeordnete Netz benutzen und dabei auch sensible Bereiche wie Kindergarten und Gymnasium passieren.

Dahingegen ist der somit ermöglichte Lückenschluss für den Radverkehr ein großer Gewinn. Wenn mit dieser Maßnahme das Radwegenetz erfolgreich geschlossen werden kann, werden insbesondere auch die regionalen Verkehrsverbindungen deutlich verbessert. Ein erhöhtes Fahrradaufkommen in der Kanalstraße kann zudem geschwindigkeitsdämpfend wirken und somit zu einer weniger störenden Wahrnehmung des Kfz-Verkehrs führen –

insbesondere im Umfeld der sensiblen Bereiche des Kindergartens und des Gymnasiums.

Es ist somit eine Abwägung durchzuführen, ob die Förderung des Radverkehrs an dieser Stelle Kfz-Mehrverkehr durch die entstehenden Umwegfahrten rechtfertigt. Dabei sollte nicht außer Acht gelassen werden, dass Radverkehrsplanung oftmals eine Angebotsplanung darstellt. Aktuell niedrige Radverkehrsmengen in diesem Bereich können somit eher Indiz für den Bedarf eines solchen Lückenschlusses als ein Argument gegen diesen Lückenschluss sein.