



**Begleitende Verkehrsuntersuchung -
Sanierung Zentrum**

**Ergänzende Stellungnahme
Einbahnverkehr Kaiserstraße**

Sickingenstadt Landstuhl

Begleitende Verkehrsuntersuchung - Sanierung Zentrum

Ergänzende Stellungnahme Einbahnverkehr Kaiserstraße

06. September 2019

Auftraggeber

Verbandsgemeinde Landstuhl
Abteilung 3 – Bauen und Umwelt
vertreten durch:
Herrn Stadtbürgermeister Hersina
Kaiserstraße 49
66849 Landstuhl
Telefon: 06371 / 830
Telefax: 06371 / 83101
vg@landstuhl.de
www.landstuhl.de

Auftragnehmer

R+T Ingenieure für Verkehrsplanung
Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-p.de
www.rt-p.de

Bearbeitung durch:
Dr.-Ing. Frank Schleicher-Jester

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.

1 Aufgabe und Ziel

R+T Verkehrsplanung hat am 17. April 2019 eine begleitende Verkehrsuntersuchung zur Sanierung des Stadtzentrums Landstuhl vorgelegt. Die Verkehrsuntersuchung wurde dem Bauausschuss der Stadt am 27. August 2019 vorgestellt.

Auf Wunsch des Bauausschusses soll nun in einer ergänzenden Stellungnahme die Idee einer Einbahnstraße im Geschäftszentrum der Kaiserstraße verkehrsplanerisch geprüft werden. Damit soll eine weitergehende Aufwertung der Kaiserstraße in diesem Abschnitt erreicht werden.

Untersucht wird Einbahnverkehr in der Kaiserstraße von Nord nach Süd im Bereich zwischen der Philipp-Fauth-Straße und der Ludwigstraße. Nördlich der Philipp-Fauth-Straße sollte keine Einbahnstraße eingerichtet werden, damit insbesondere die Verkehre des Sickingen-Gymnasiums weiterhin in Richtung Saarbrücker Straße, L 363 und Bahnstraße fahren können ohne Umwege über die Kaiserstraße oder die Straße Am Berg nehmen zu müssen. Zwischen der Ludwigstraße und der Hauptstraße sollte ebenfalls kein Einbahnverkehr eingerichtet werden, um Fahrten von der Kaiserstraße Ost nach Süden (Ludwigstraße/Weiherstraße) zu ermöglichen.

2 Wirkungen von Einbahnverkehr in der Kaiserstraße

2.1 Verkehrssystem

Die Einrichtung einer Einbahnstraße für die Nord-Süd-Verkehre in der Kaiserstraße hat zur Folge, dass für die Süd-Nord-Verkehre zwischen der Kaiserstraße bzw. Hauptstraße und der Bahnstraße (L 395) eine andere Straße die Funktion einer Hauptverkehrsstraße übernehmen muss. Hierfür kommen grundsätzlich die Austraße, die Lindenstraße und die Von-Richthofen-Straße in Frage.

In allen drei Straßen wird abschnittsweise geparkt. In diesen Bereichen ist keine Fahrzeugbegegnung möglich. Dies ist bei der heutigen Verkehrsfunktion dieser Straßen unproblematisch. Bei einer Umwidmung einer dieser Straßen zu einer Hauptverkehrsstraße, die zusätzlich den Süd-Nord-Verkehr der Kaiserstraße mit ca. 6.300 Kfz/Tag (einschließlich 190 Lkw/Tag)¹ sowie zusätzliche Umwegfahrten (siehe unten) aufnehmen muss, ist dies nicht mehr machbar. Das heißt, dass in der Straße, die Hauptverkehrsstraße wird, entweder auf das Parken verzichtet oder Einbahnverkehr von Süden nach Norden eingerichtet werden muss.

¹ Werte nach HBS 2001/2009 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) hochgerechnet aus 8-Stunden-Zählung.

Die Verkehre zur Autobahn und nach Ramstein würden auch im Bereich des Bahnhofs (Bahnhofstraße) zu einer deutlichen Verkehrszunahme führen.

Durch Einbahnverkehre in der Kaiserstraße und in einer der o.g. Straßen für den Süd-Nord-Verkehr verschlechtert sich die Erschließung, weil Gebäude und Einrichtungen nicht mehr auf direktem Weg erreicht bzw. verlassen werden können. Davon betroffen sind u.a. die Geschäfte in der Kaiserstraße und das Sickingen-Gymnasium aus Süden kommend. Dadurch werden Umwegfahrten erzeugt, die zu Mehrverkehr führen. Davon betroffen sind unter anderem die Straßen im Wohngebiet zwischen Kaiserstraße und Bahnstraße, die Bahnstraße (u.a. im Bereich des Bahnhofs) sowie die Kaiserstraße in Fahrtrichtung Nord-Süd.

Bei Einbahnverkehren muss auch der Radverkehr Umwege in Kauf nehmen und wird dadurch unattraktiver. Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung ist in einer Hauptverkehrsstraße nur mit separaten Radverkehrsanlagen (Radweg oder Radfahrstreifen in Gegenrichtung) vertretbar, was einen zusätzlichen Platzbedarf zur Folge hat.

Die Ideen, ein zusammenhängendes, verkehrsberuhigtes Wohngebiet zwischen Kaiserstraße, Bahnstraße und Barbarossastraße zu schaffen und eine durchgängige, attraktive Fahrradstraße von Ost nach West einzurichten, wird durch eine Hauptverkehrsstraße in Süd-Nord-Richtung gestört.

Zu prüfen wären auch die Auswirkungen der Änderungen im Verkehrssystem auf den Busverkehr, auf Rettungsfahrzeuge und auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte insbesondere in der Bahnstraße.

2.2 Straßenräume

Kaiserstraße

Durch die Einführung von Einbahnverkehr wird die Kaiserstraße spürbar entlastet. Die Entlastung ist wegen der Mehrverkehre durch Umwegfahrten allerdings geringer als 50%.

Die Fahrbahn in der Kaiserstraße kann bei Einbahnverkehr, unter Beibehaltung des Längsparkens, von heute 7,80 m auf 5,55 m (bei Tempo 50) bzw. 5,25 m (bei Tempo 20/30, empfohlen) reduziert werden. Die Seitenräume können dadurch in der Summe um 2,25 m bis 2,55 m (pro Straßenseite um ca. 1,10 m bis 1,25 m) verbreitert werden. Dies ist ein spürbarer Gewinn für Fußgänger. Es ergeben sich Spielräume zur Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltqualität ohne dass auf Parkstände verzichtet muss. Die Querbarkeit der Fahrbahn für Fußgänger verbessert sich durch die geringe Fahrbahnbreite und weniger Kfz.

Von-Richthofen-Straße

Bei einer Verlagerung des Süd-Nord-Verkehrs der Kaiserstraße in die Von-Richthofen-Straße muss diese wesentlich mehr Verkehr (inkl. Lkw) aufnehmen als heute und würde vermutlich auch schneller befahren werden (Tempo 50 im nördlichen Abschnitt würde vermutlich bleiben). Dadurch entstehen Konflikte mit der Wohnnutzung und der Attraktivität der Stadthalle (einschließlich Vorplatz).

Weitere Konflikte entstehen mit den Bushaltestellen in der Von-Richthofen-Straße, die vor allem im Schülerverkehr stark frequentiert sind. Busse sollen dort unabhängig voneinander abfahren können. Hierfür wird die gesamte Straßenbreite gebraucht. Deshalb ist dort heute Einbahnverkehr von Nord nach Süd eingerichtet. Um in der Von-Richthofen-Straße Gegenverkehr von Süd nach Nord einführen zu können, muss die Straße im Bereich der Bushaltestellen aufgeweitet werden. Dies ist mit Eingriffen in den Baumbestand und in den Parkplatz verbunden. Der Aufenthalt an den Bushaltestellen wird durch das erhöhte Verkehrsauskommen weniger attraktiv und möglicherweise auch weniger sicher.

Da die Von-Richthofen-Straße wegen des Busverkehrs nicht als Einbahnstraße von Süd nach Nord ausgewiesen werden kann, müssen dort alle Parkstände entfallen. Dies ist mit Nachteilen für die dortigen Nutzungen verbunden.

Lindenstraße

Bei einer Verlagerung des Süd-Nord-Verkehrs der Kaiserstraße in die Lindenstraße muss diese wesentlich mehr Verkehr (einschließlich Lkw) aufnehmen als heute und würde vermutlich auch schneller befahren werden (Tempo 50 im nördlichen Abschnitt würde vermutlich bleiben). Dadurch entstehen Konflikte mit der Wohnnutzung und der Grundschule In der Au.

Weitere Konflikte entstehen durch die Schulbushaltestelle auf der Westseite der Lindenstraße, von der die Schüler die Grundschule ohne Querung der Straße erreichen. Die Schulbusse fahren von Nord nach Süd. Einbahnverkehr von Süd nach Nord ist deshalb nicht möglich. Die Vorbeifahrt von Fahrzeugen in Nord-Süd-Richtung an haltenden Bussen ist problematisch. Zwischen Ringstraße und Römerstraße müsste die Lindenstraße deshalb entweder zur Einbahnstraße mit einer Busspur in Gegenrichtung werden oder der Straßenraum müsste aufgeweitet werden, um die Bushaltestelle zu Lasten des Schulhofes nach Westen zu verschieben. Der Aufenthalt von Grundschulern an der Bushaltestelle wird durch das erhöhte Verkehrsauskommen einer Hauptverkehrsstraße weniger attraktiv und möglicherweise auch weniger sicher. Eine Alternative kann eventuell eine Verlegung der Bushaltestelle in die Römerstraße oder die Ringstraße sein.

Um Gegenverkehr in der Lindenstraße zu ermöglichen, müssen alle Parkstände entfallen. Dies ist mit Nachteilen für die dortigen Nutzungen verbunden.

Austraße

Bei einer Verlagerung des Süd-Nord-Verkehrs der Kaiserstraße in die Austraße muss diese wesentlich mehr Verkehr (einschließlich Lkw) aufnehmen als heute und würde auch schneller befahren werden, da die Straße als Vorfahrtstraße ausgebildet werden müsste (außerdem würde vermutlich Tempo 50 eingeführt werden). Dadurch entstehen Konflikte mit der Wohnnutzung.

3 Fazit

Die Einrichtung von Einbahnverkehr in der Kaiserstraße zwischen Philipp-Fauth-Straße und Ludwigstraße und die Ausweisung einer Parallelstraße (Von-Richthofen-Straße, Lindenstraße oder Austraße) als Hauptverkehrsstraße zur Aufnahme des Süd-Nord-Verkehrs ist mit Vor- und Nachteilen verbunden.

Vorteile werden in der Kaiserstraße durch breitere Gehwege, weniger Kfz-Verkehr, leichteres Queren der Fahrbahn und mehr Spielräume für eine höhere Aufenthalts- und Gestaltqualität erreicht.

Dem stehen folgende Nachteile gegenüber:

- Umwidmung einer parallelen Erschließungsstraße in eine Hauptverkehrsstraße mit höheren Verkehrsbelastungen (einschließlich Lkw-Verkehr), höheren Geschwindigkeiten und entfallenden Parkständen; dadurch Nachteile für die Wohnnutzung und ggf. die Grundschule in der Au oder die Stadthalle (inkl. Vorplatz)
- Konflikte mit Bushaltestellen und Schülerverkehr in der Von-Richthofen-Straße und/oder Lindenstraße
- schlechtere Erschließung von Gebäuden und Nutzungen durch Umwege, unter anderem in der Kaiserstraße und für das Sickingen-Gymnasium aus Süden kommend
- steigendes Gesamtverkehrsaufkommen durch Umwegfahrten, davon sind insbesondere auch die Wohnstraßen zwischen Kaiserstraße und Bahnstraße betroffen
- Mehrverkehr im Bahnhofsbereich
- Nachteile für den Radverkehr durch Einbahnstraßen

- Umsetzung eines zusammenhängenden, verkehrsberuhigten Wohngebiet zwischen Kaiserstraße, Bahnstraße und Barbarossastraße nicht möglich
- Unterbrechung einer durchgängigen, attraktiven Fahrradstraße von Ost nach West durch eine Hauptverkehrsstraße
- eventuelle Nachteile für die Buslinienführung und auf Rettungsverkehre

Zu prüfen wären ggf. die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte insbesondere in der Bahnstraße.

Die Vor- und Nachteile sind gegeneinander abzuwägen. Unserer Meinung nach überwiegen die Nachteile.