

## Erste Fahrradstraße in der Stadt

**Die Stadt hat einen sogenannten Mobilitätsplan erstellt. Ziel ist es, bis zum Jahr 2030 in Sachen Verkehr 20 Prozent der Treibhausgasemissionen einzusparen. Das ist schwer zu erreichen – um annähernd dort hin zu kommen, muss in Sachen Radwege und Busverkehr einiges in der Stadt bewegt werden.**

*von gerhard dürnberger*

Der Mobilitätsplan Klima plus 2030 ist ein Klimaschutzteilkonzept des Masterplans 100 Prozent Klimaschutz und wurde vom Büro R+T Ingenieure für Verkehrsplanung in Darmstadt erstellt. Das hat den kompletten Verkehr in der Stadt unter die Lupe genommen und ist zu dem Schluss gekommen, dass sowohl das Radfahren als auch der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) gefördert und abgestimmt werden müssen, um Treibhausgasemissionen optimal zu reduzieren – mit gravierenden Änderungen beim Rad- und Busverkehr in der Stadt, wie Ralf Huber-Erlor vom Büro R+T in der Sitzung des Bauausschusses am Montag ausführte. Um es vorwegzunehmen: Das ins Auge gefasste Ziel von 20 Prozent Emissionsrückgang bis zum Jahr 2030 wird bei Umsetzung aller geplanten Maßnahmen knapp verfehlt. 19 Prozent sind möglich. Das entspricht 193.000 Tonnen Kohlendioxid. Interessant dabei: Würde die Stadt gar nichts tun, betrüge die Reduzierung 14 Prozent, das entspricht 203.000 Tonnen. Die Ersparnis kommt allein dadurch zustande, dass Autos künftig weniger Emissionen verursachen. Allerdings steigt der Durchgangsverkehr durch die Stadt, wozu auch die Autobahn gehört, weiter, was Energieersparnis erschwert.

Um 10.000 Tonnen Kohlendioxid zu sparen, muss am Radwegenetz viel getan werden. Dazu gehörten ein lückenloses Radsystem in der Kernstadt sowie durchgängige Radwege auf den Hauptachsen, wobei die Innenstadt am wichtigsten sei, so Huber-Erlor. Er brachte die Idee der ersten Fahrradstraße in Kaiserslautern ins Spiel, die durch die Park- und Augustastraße führen könne. Die sei eine sehr attraktive Ost-West-Verbindung als Alternative zur Logen- und Barbarossastraße. Die Fahrradstraße könne für den Autoverkehr freigegeben werden, der müsse sich aber dem Radverkehr unterordnen.

Wichtig ist laut Huber-Erlor auch eine diagonale Fahrrad-Verbindung durch die Stadt; vom Mainzer Tor über Trippstadter und Pfaffenbergstraße bis zur Uni. Hierfür sei es nötig, in der Fußgängerzone die Achse Markt-, Kerst- und Pirmasenser Straße für Räder freizugeben, das könne zunächst in einer Testphase geschehen.

In den Fokus rückte Huber-Erlor auch die Schneider- und Eisenbahnstraße mit Einbahnstraßenregelung. Sie müssten für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden, um eine Verbindung von der City zum Schulzentrum Süd zu schaffen, wobei ab dem Elf-Freunde-Kreisel ein durchgängiger Radweg zum Schulzentrum Süd führen müsse. Generell stelle sich die Frage, ob in der Eisenbahnstraße Autos in beiden Richtungen fahren müssen.

Die Schneider- und Eisenbahnstraße sollten nach Auffassung des Experten auch von Bussen in beiden Richtungen befahrbar sein. Das gelte auch für die Pariser Straße, damit böte sich die Möglichkeit, in der Hellmut-Hartert-Straße vernünftig Rad zu fahren. Darüber hinaus fehle es in Sachen Busverkehr an direkten Verbindungen zum Hauptbahnhof. Der müsse vom Westpfalz-Klinikum, dem Bännjerrück und dem PRE-Park aus direkt angefahren werden. Generell müssten alle großen Wohngebiete mit einer direkten Linie an den Bahnhof angebunden werden.

Huber-Erlor verwies auch auf die Möglichkeit, weitere Haltepunkte an bestehenden Bahnlinien einzurichten. Dafür böten sich auf der Strecke zur Eselsfürth die Bahnüberführung in der Friedenstraße und der PRE-Park an, am Lothringer Eck und am Kreuzhof seien Haltestationen auf der Lautertalbahn denkbar. Eine stärkere Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln sei in der Stadt geboten.

Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs bedeute keinesfalls eine Vernachlässigung des Autoverkehrs, betonte Huber-Erler. Hier müsse besonders die Leistungsfähigkeit einiger Kreuzungen verbessert werden: etwa Ecke Donnersberg- und Mainzer Straße oder am Doppelknoten Elf-Freunde-Kreisel und Logenstraße mit der Eisenbahnstraße.

Ebenso müsse das Thema Parken angegangen werden. Es könne nicht sein, dass Parken in Parkhäusern billiger sei als Parken am Straßenrand, so Huber-Erler. Und an der Technischen Universität müsse unbedingt Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden.

### Quelle

Ausgabe	Die Rheinpfalz Pfälzische Volkszeitung - Nr. 276
Datum	Mittwoch, den 29. November 2017
Seite	17