



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU



Schritt für Schritt zu attraktiven Ortszentren

Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz

Abschlussbericht Stadt Kaiserslautern

Impressum

Auftraggeber

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und
Weinbau Rheinland-Pfalz
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
<https://mwvlw.rlp.de/>

Ansprechpartnerin:

Almut Rusbüldt
Innenstädte der Zukunft
Telefon 06131/16-2621
Almut.Rusbueldt@mwvlw.rlp.de

Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1	Röntgenstraße 6
44263 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/99 99 70 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/99 99 70 - 18	0721/83 16 93 - 19
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

Bearbeiter:
Theresa Heitmann, M. Sc.
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Unter Mitarbeit von:

Etjeline Lorenz, Projektassistenz

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund der Fußverkehrs-Checks	4
2	Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks	5
3	Stärken- und Schwächen-Analyse	10
4	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	13
4.1	Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)	15
4.2	Handlungsfeld Verkehrssicherheit (B)	25
4.3	Handlungsfeld Querungen (C)	34
4.4	Priorisierung und zeitliche Einordnung von Maßnahmenvorschlägen	38
5	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	39
6	Zusammenfassung	41
7	Dokumentation	43
7.1	Auftaktworkshop (10.05.2025)	43
7.2	Erste Begehung (24.06.2025)	49
7.3	Zweite Begehung (02.Juli 2025)	60
7.4	Maßnahmen- / Abschlussworkshop (16.09.2025)	69
8	Quellen	76

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks

Das Gehen ist die elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Gleichzeitig ist das zu Fuß Gehen kostenlos, gesund, sichert eine selbstständige Mobilität, fördert die gesellschaftliche Teilhabe und stärkt die lokale Wirtschaft. Fußverkehr ist besonders umweltschonend, da weder Schadstoffe entstehen noch Lärm verursacht wird, auch hat er unter allen Verkehrsarten den geringsten spezifischen Flächenbedarf und ist in Bau und Unterhalt vergleichsweise kostengünstig. Selbst wenn der Weg zum Gehen zu weit ist, beginnt und endet er trotzdem zu Fuß, weil sich nur so Parkplatz, Haltestelle oder Fahrradabstellplatz erreichen lassen.

Das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) unterstützt 2025 erstmals professionelle Fußverkehrs-Checks in zehn Kommunen im Land. Sie sollen dazu beitragen, sichere und attraktive Fußwege, als Einstieg in eine strategische Förderung des Fußverkehrs zu schaffen. Bei diesem partizipativen Verfahren wird die Situation des Fußverkehrs in einem begrenzten Gebiet in zwei Begehungen und Workshops gemeinsam mit der Bürgerschaft, Politik und Verwaltung erfasst und diskutiert. Anschließend werden Maßnahmevorschläge zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt. Die Fußverkehrs-Checks werden vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau finanziert und vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

Das zentrale Thema der Fußverkehr-Checks lautet „Schritt für Schritt zu attraktiven Ortszentren“. Denn der rheinland-pfälzischen Landesregierung ist es ein wichtiges Anliegen, die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten und Ortszentren nachhaltig zu erhöhen. Die „Innenstädte der Zukunft“ bilden in der laufenden Legislaturperiode einen ressortübergreifenden Regierungsschwerpunkt. Mit dem Motto der Fußverkehrs-Checks wird der Fokus somit auch auf die Belebung der Innenstädte gelegt. Innenstädte und Ortszentren, die sich zu Fuß erleben lassen, sind attraktiver und in stark frequentierten Räumen mit guten Fußwegebeziehungen florieren Handel und Gastronomie.

2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

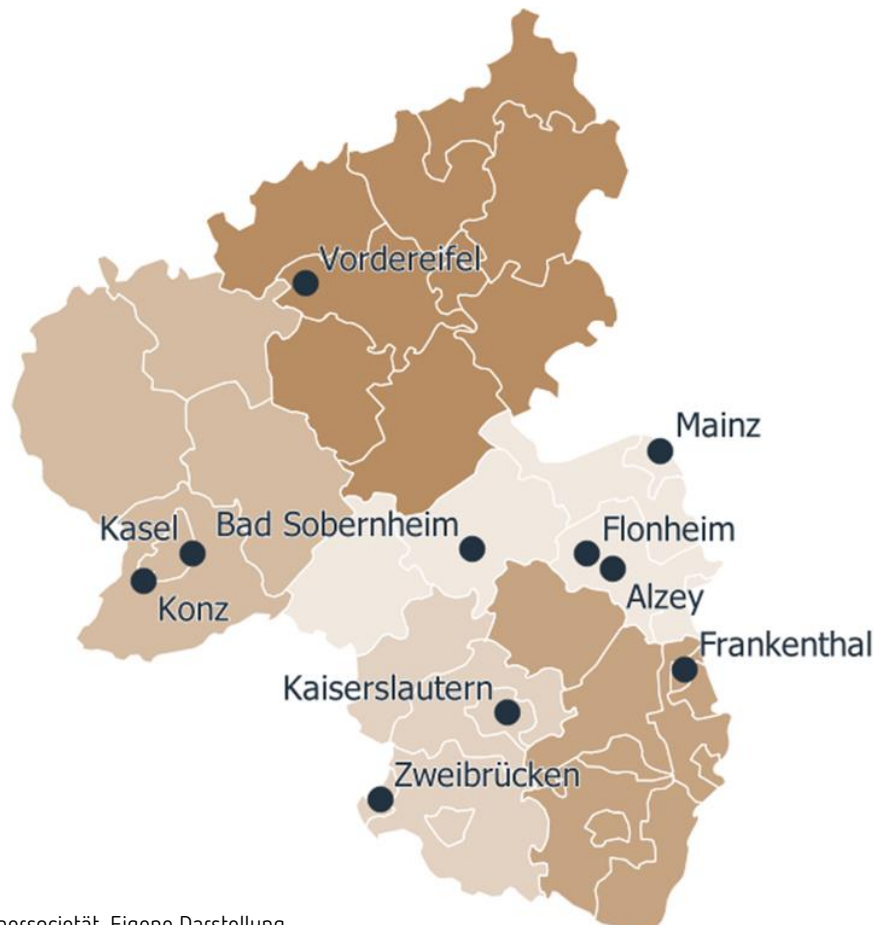
Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem die Bürgerschaft zusammen mit Verwaltung und Politik die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewertet. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie gemeinsam die Stärken und Schwächen und erarbeiten anschließend Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs.

Konkrete Ziele der Fußverkehrs-Checks sind:

- Fußverkehr in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken,
- Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs,
- Bewertung des Fußverkehrs vor Ort,
- Konkrete Bedürfnisse der Menschen vor Ort in Erfahrung bringen,
- Aufzeigen konkreter Handlungsmöglichkeiten für die Verbesserung des Fußverkehrs,
- Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung und
- Startschuss für eine neue Geh-Kultur.

In der ersten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Rheinland-Pfalz wurden von einer Fachjury aus 23 kommunalen Bewerbungen 10 Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2025 ausgewählt.

Abbildung 1: Übersicht der Teilnehmerkommunen 2025



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Die teilnehmenden Kommunen wurden im Rahmen des 5. Deutschen Fußverkehrskongresses (FUKO) am 11. März 2025 in Mainz von der Staatssekretärin des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Petra Dick-Walther offiziell bekanntgegeben.

Abbildung 2: Fußverkehrskongress in Mainz 2025



Quelle: Jannik Frank, MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung erstreckte sich von November 2024 bis in den Herbst 2025.

Auf der kommunalen Ebene umfasst der Fußverkehrs-Check den Auftaktworkshop, zwei Begehungen sowie den Abschlussworkshop. Die Inhalte der Veranstaltungen sind in Kapitel 7 protokolliert.

Abbildung 3: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele von Maßnahmen aus vergangenen Fußverkehrs-Checks (in anderen Bundesländern) vorgestellt. Das Ziel dabei ist eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Kaiserslautern zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch der Fachabteilungen der Stadtverwaltung und der Planersocietät wurde der Stadtteil Bännjerrück für den Fußverkehrs-Check ausgewählt. Während der Arbeitsphase des Auftakt-Workshops bestand die Möglichkeit Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate wurden die beiden Begehungsrouten in Kleingruppen zur Diskussion gestellt. Die Teilnehmenden wiesen vor allem auf Problemstellen, aber auch auf Orte mit Potenzialen hin. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 7) wiederzufinden sind. Die vorgeschlagenen Routenverläufe für die öffentlichen Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten die wesentlichen neuralgischen Punkte. Die Vorschläge wurden so angepasst, dass bei der ersten Begehung das Thema Barrierefreiheit und bei der zweiten Begehung das Thema Schulwegsicherheit vermehrt in den Fokus genommen wurde.

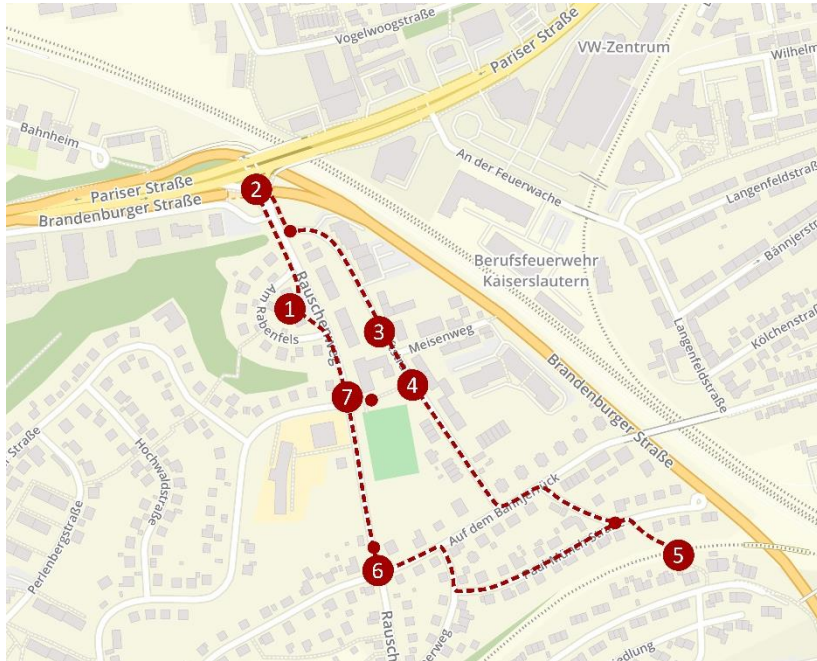
Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks wurden beide im Stadtteil Bännjerrück durchgeführt (siehe Abbildung 4). Angelpunkt der beiden Begehungen ist der Rauschenweg, der eine zentrale verkehrliche Achse im Stadtteil darstellt. Hier befinden sich viele wichtige Einrichtungen (z. B. Bäcker, Metzger, Apotheke, Ärzte, eine Schule sowie Bushaltestellen), entsprechend hoch ist die Bedeutung für die Anwohnenden. Auch für den Durchgangsverkehr (bspw. Handwerker:innen oder Pendler:innen) bzw. Personen außerhalb Bännjerrücks stellt das kleine Nahversorgungszentrum ein interessantes Ziel dar. Das starke Kfz-Verkehrsaufkommen auf dem Rauschenweg erzeugt dabei für den Fußverkehr eine Barrierewirkung und verschlechtert die Erreichbarkeit der Einrichtungen zu Fuß. Die Querung zu erleichtern und die Sicherheit für zu Fuß Gehende zu gewährleisten ist eines der Hauptthemen der beiden Begehungen.

Im Rahmen der ersten Begehung wurde das Thema Barrierefreiheit vermehrt in den Blick genommen. Die Route führte vom Einzelhandelszentrum zur Einmündung des Rauschenwegs in die Pariser Straße. Auf dem Weg wurden gewünschte und bestehende Querungsanlagen thematisiert. Von der Pariser Straße ging es über die Triftstraße bis zum Bahnhof Galgenschanze. Zurück führte die Begehung über die Straße Auf dem Bännjerrück zur Kreuzung mit dem Rauschenweg. Diese Kreuzung wurde sowohl im Auftakt-Workshop als auch bei den Begehungen als sehr gefährlich, unübersichtlich und schwer passierbar beschrieben. Über den Rauschenweg führte die Begehung schließlich wieder zum Ausgangspunkt.

Die zweite Begehung nahm das Thema Schulmobilität in den Fokus. Sie startete ebenfalls am Einzelhandelszentrum am Rauschenweg und führte zuerst über einen eigenständigen Fußweg mit Treppenanlagen zur Sickinger Straße und zur Stresemannschule. Hier wurde die Sicherheit auf dem Weg zur Schule und insbesondere die verkehrliche Situation bei der Querung der überbreiten Stresemannstraße thematisiert. Anschließend führte die Begehung wieder über den Rauschenweg und die Kreuzung mit der Straße Auf dem Bännjerrück Richtung Innenstadt. Entlang der Herzog-von-Weimar-Straße sowie dem stark frequentierten Zuweg zum Schulsportplatz über die Langenfeld- und Kölchenstraße wurden weitere Problemlagen rund um die Schulwege in Richtung der weiterführenden Schulen thematisiert.

Während der Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, welche die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge erschweren.

Abbildung 4: Übersicht der beiden Begehungsrouten in Kaiserslautern-Bännjerrück

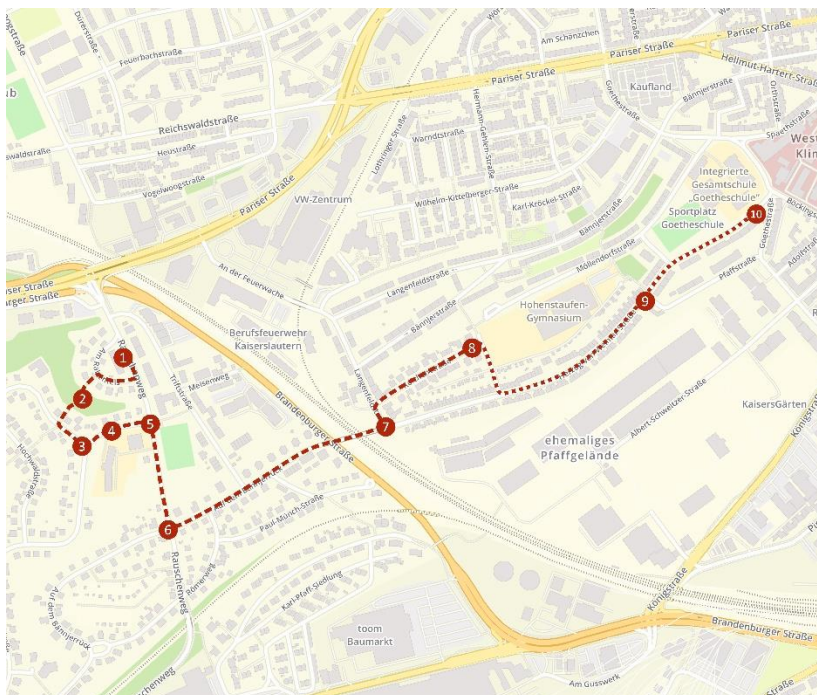


FVC Kaiserslautern

1. Begehungsrouten

Fokus: Barrierefreiheit
Routenlänge: 1,6 km

- 1 Start / Einzelhandel (Querung & Barrierefreiheit am Rauschenweg)
- 2 LSA Pariser Straße (Schaltung & Barrierefreiheit)
- 3 Triftstraße (Gehweg durch parkende Pkw verengt)
- 4 Triftstraße (Querung zwischen Fußweg & Triftstraße)
- 5 Galgenschanze (Ausgestaltung der Umlaufsperr & Bahnhof)
- 6 Bushaltestelle und Kreuzung Rauschenweg / A. d. Bännjerrück (Verkehrssicherheit & Querung erleichtern)
- 7 LSA Rauschenweg (Barrierefreiheit)
- Weitere mögliche Stopps



FVC Kaiserslautern

2. Begehungsrouten

Routenlänge: 1,3 km + 0,7 km

- 1 Start / Einzelhandel (Begrüßung & Erläuterung zum FVC)
- 2 Eigenständiger Weg, Treppe (Verkehrssicherheit, Beleuchtung)
- 3 Kreuzung Sickinger Str. / Stresemannstraße (Querungsdistanz, Querung)
- 4 An der Stresemannschule (Schulmobilität)
- 5 LSA Rauschenweg (Input aus 1. Begehung, Verkehrssicherheit)
- 6 Kreuzung Rauschenweg (Kuppe) (Input 1. Begehung, Verkehrssicherheit)
- 7 Langenfeldstraße (Bushaltestelle, Querung)
- 8 Kölchenstraße (Straßenraumgestaltung, Nutzkonflikte)
- 9 An der Pfaffstraße (verstellte Gehwege, Querung)
- 10 Herzog-v.-Weimar-Straße (Erreichbarkeit Bushaltestelle)

Quelle: Kartengrundlage OSM; eigene Bearbeitung

Der **Abschlussworkshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion über die beiden Begehungen. Ebenso konnten erste Maßnahmenvorschläge zu Problemen und Potenzialen vorgestellt werden. Gleichzeitig bestand für die Teilnehmenden der Veranstaltung die Möglichkeit, die Maßnahmenvorschläge zu diskutieren, zu ergänzen und zu priorisieren.

In der **Präsentation im Bauausschuss** werden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung und Diskussion im Gremium sind die Empfehlungen für konkrete Maßnahmen im Untersuchungsgebiet einerseits und grundsätzliche Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung.




3 Stärken- und Schwächen-Analyse

Im Rahmen der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks sowie aufgrund ergänzender Hinweise der Verwaltung konnten Problem- und Mangelstellen, aber auch Potenziale für den Fußverkehr auf dem Bännjerrück identifiziert werden. Im Folgenden werden einige Stärken und Schwächen vor Ort knapp dargestellt.

Tabelle 1: Stärken- und Schwächen des Fußverkehrs auf dem Bännjerrück, Kaiserslautern

Nr.	Bewertung	Beschreibung	Beispielbild
1	+	Am Rauschenweg befindet sich ein funktionierendes kleines Stadtteilzentrum mit Bäcker, Metzger, Apotheke und Ärzten. Das begünstigt kurze Wege zu Fuß im Stadtteil, zieht jedoch auch Kfz-Verkehr an.	
2	+	Einige Straßenzüge im Stadtteil sind attraktiv für den Fußverkehr ausgestattet mit zum Teil breiten Gehwegen und Begrünung (im Straßenraum und auf angrenzenden privaten Flächen).	
3	+	Abseits der Straßen liegen immer wieder eigenständige Verbindungen für den Fußverkehr vor – sie sind auf Grund der Topografie oft mit Treppen ausgestattet.	
4	+	Entlang der Schulwege wurden bereits Maßnahmen zur Schulwegsicherheit ergriffen: bspw. „gelbe Füße“ und die Lichtsignalanlagen (LSA), die mit „rundum-Grün“ ausgestattet sind.	

5		In den Nebenstraßen ist die Geschwindigkeit bereits reduziert, es gibt sowohl Tempo-30-Zonen als auch verkehrsberuhigte Bereiche.	
6		Im Gebiet liegen viele Bushaltestellen vor, dadurch wird das Zufußgehen (zur Haltestelle bzw. zum Versorgungszentrum) auch denjenigen ermöglicht, die nicht mehr vollständig mobil sind.	
1		Vor allem in Nebenstraßen sind Gehwege häufig sehr schmal und zum Teil nicht nutzbar.	
2		An Querungsstellen fehlen immer wieder abgesenkte Bordsteine. Das betrifft Querungsanlagen (LSA, FGÜ) aber auch einfache Querungsstellen in Wohngebieten.	
3		Die nutzbare Gehwegbreite wird an vielen Stellen eingeschränkt, bspw. durch Gehölzaufwuchs, Einbauten wie Laternen oder parkende Kfz. Dadurch wird die Barrierefreiheit eingeschränkt.	
4		Punktuell gibt es im ganzen Quartier Gehwegschäden. Vor allem mit Blick auf die Barrierefreiheit ist das problematisch.	

5		Nachholbedarf beim Thema Barrierefreiheit: es fehlen teilweise Gehwegabsenkungen, taktile Bodenelemente sowie akustische Signalgeber an den Ampelanlagen.	
6		Wiederholt fehlen Querungsanlagen bzw. sind gewünscht. Das betrifft vor allem den Rauschenweg sowie die Straßen im Umfeld von Schulen (Stresemann- und Herzog-von-Weimar-Straße).	
7		Der Rauschenweg hat eine starke Barrierewirkung für den Fußverkehr. Das subjektive Sicherheitsgefühl beim Queren ist gering.	
8		Behinderungen und gefährliche Situationen durch Hol- und Bringverkehr an den Schulen (vor allem Stresemann- und Herzog-von-Weimar-Straße).	

Quellen: Planersocietät

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

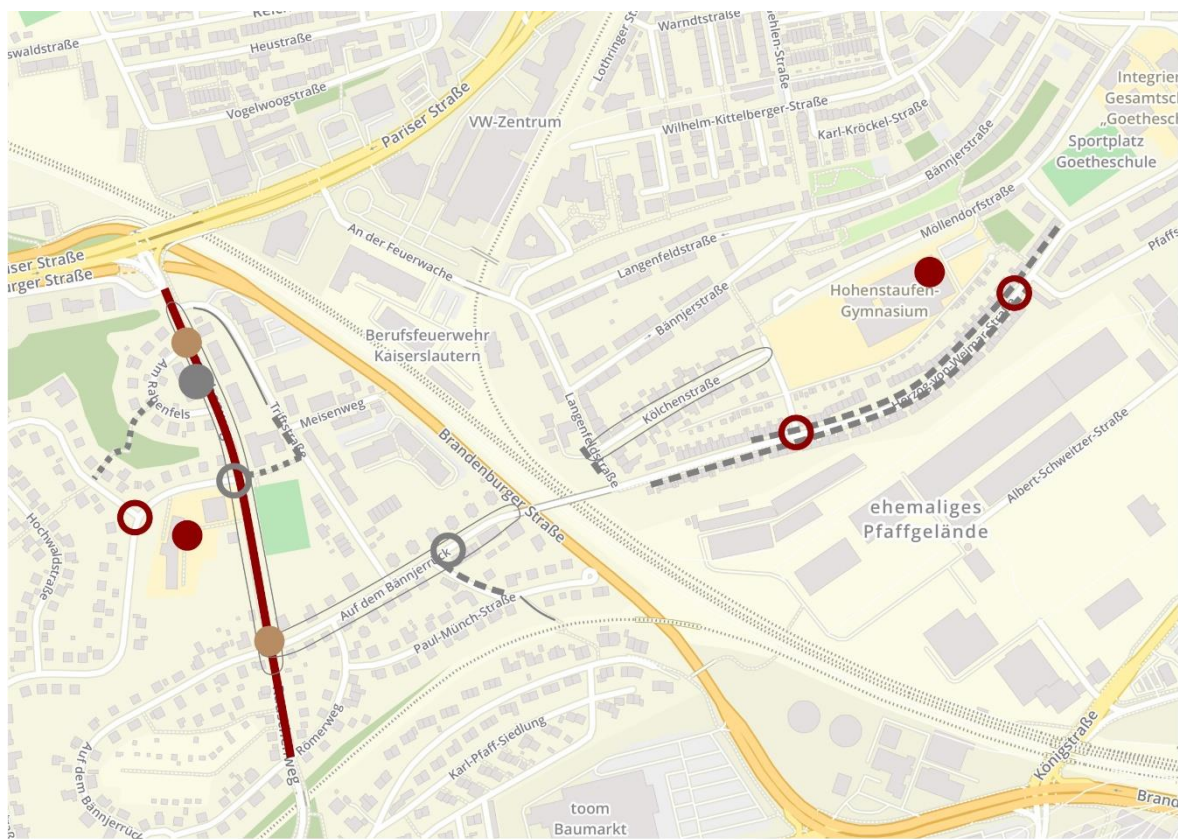
Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Kaiserslautern. Die einzelnen Handlungsfelder sind dabei nicht streng getrennt, sondern überschneiden sich teilweise. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der beiden Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden Maßnahmenvorschläge für die folgenden Handlungsfelder entwickelt:

- **Barrierefreiheit:** Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 10% unabdingbar, für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. hindernisfreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Rampen und ggf. ergänzende Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.
- **Verkehrssicherheit:** Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.
- **Querungen:** Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren und barrierefreien Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden konnten. Dies betrifft vor allem Themen, die bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) auftreten oder einen besonderen Themenbereich (z. B. Freizeitverkehr) des Fußverkehrs betreffen. Ergänzt werden die Handlungsfelder durch Maßnahmenvorschläge zu Situationen, die während der Begehungen angesprochen und diskutiert wurden. Alle weiteren Hinweise, die während des Fußverkehrs-Checks genannt wurden, jedoch nicht in dessen Rahmen behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen der Veranstaltungen im Anhang des Abschlussberichts wieder.

Die Maßnahmen werden in diesem Kapitel in Steckbriefen beschrieben, in Abbildung 5 werden die Maßnahmen in einer Karte verortet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Maßnahmen verortet werden können. Das betrifft bspw. kommunikative Maßnahmen oder Maßnahmen, die allgemein formuliert sind und an vielen Stellen anwendbar sind, und die Lesbarkeit der Karte einschränken würden.

Abbildung 5: Verortung der Maßnahmen (Hinweis: nicht alle können verortet werden)



Verortung der Maßnahmen (unvollständig)

Barrierefreiheit (A)

- Barrierefreier Zugang zum Einzelhandel am Rauschenweg (A1)
- Barrierefreie Querungen (A2)
- Hindernisfreie Gehwege (A3)
- ... Eigenständige Fußwege barrierefrei nachrüsten (A4)
- Barrierefreie Oberflächen (A5)
- Einrichten regelmäßiger Sitzgelegenheiten (A6)

Verkehrssicherheit (B)

- Tempo 30 auf dem Rauschenweg (B1)
- Schulweg an der Sickingner /Stresemannstraße sichern (B2) & Querung an der Herzog-von-Weimar-Straße (B3)
- Schulisches Mobilitätsmanagement (B4)

Querungen (C)

- Querung am Rauschenweg (C1) & Kreuzung Auf dem Bännjerrück/Rauschenweg (C2)

4.1 Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Personen mit Körperbehinderung, Hör-, Seh- oder kognitiven Einschränkungen sowie Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit, daher sollte sich am Prinzip eines Designs für Alle orientiert werden, um Barrieren abzubauen. Im Hinblick auf den demografischen Wandel ist dies für ca. 10 Prozent der Bevölkerung Grundvoraussetzung für eine eigenständige Mobilität, weitere 30 Prozent der Bevölkerung sind auf eine gute Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur angewiesen (vgl. DIMR 2018). Das umfasst auch Personen, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie z. B. Personen mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Personen mit Gepäck.

Abbildung 6: Barrierefreiheit



Quelle: <https://www.vdk.de>, Darstellung: Planersocietät

A1 – Barrierefreier Zugang zum Einzelhandel am Rauschenweg

Problematik Das kleine Einzelhandelszentrum am Rauschenweg umfasst mehrere Arztpraxen, eine Bäckerei, eine Metzgerei sowie eine Apotheke. Vor den Geschäften befindet sich eine Art Platz, der durch eine Stufe vom Gehweg abgegrenzt ist. Dadurch ist der Zugang zum Einzelhandel nicht barrierefrei.



Handlungsvorschlag: Der Zugang zu den Geschäften soll barrierefrei ermöglicht werden. Insbesondere ein rollstuhlgerechter Zugang ist aktuell nicht gegeben. Zu diesem Zwecke soll perspektivisch eine Rampe eingerichtet werden. Die Rampe soll in den Platz integriert werden, um die Gehwegbreite nicht zu begrenzen.

Für Menschen mit Seheinschränkungen wird empfohlen, die Stufe auf ganzer Länge kontrastreich zu markieren. Dadurch können sie die Stufe besser wahrnehmen. Die Maßnahme ist außerdem kurzfristig umsetzbar.

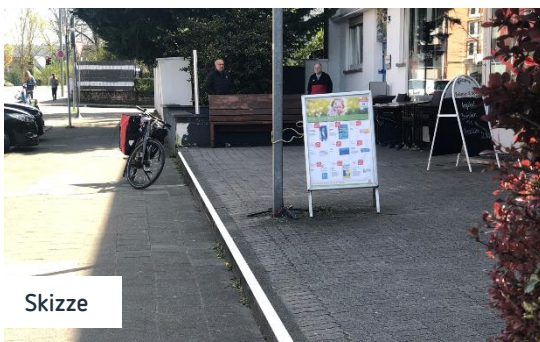
Außerdem sollte mindestens ein Handlauf am Platz ergänzt werden, um das Überwinden der Stufe bspw. auch für Ältere zu erleichtern.

Erläuterung und Hinweise: Die Umsetzung der Maßnahme ist eng mit den Geschäftsbetreibenden abzustimmen. Die Abstimmung ist auch deswegen wichtig, weil die Geschäfte selbst (mehrheitlich) über Stufen an der Eingangstür nicht barrierefrei zugänglich sind. Auch dieser Umstand ist möglichst zu ändern. Das Grundstück vor den Geschäften befindet sich im Eigentum der Stiftung Bürgerhospital und kann wie ein städtisches Grundstück behandelt werden.

Regelwerke: *DIN 18040-1 und DIN 18040-3; DIN 32984, FGSV:2011 H BVA; FGSV: 2002 EFA,*

Stärken/ Schwächen Mit dieser Maßnahme wird die Erreichbarkeit des Versorgungszentrums (Stärke 1) sowie die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen (Schwäche 5) verbessert.

Good-Practice-Beispiel: einfache Skizze: Markierung der Stufe (li.), bauliche Rampe Stutensee (re.).



Skizze



A2 - Barrierefreie Querungen

Problematik: Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet sind oft nicht ausreichend barrierefrei ausgestaltet. Die Anlagen im Bestand stammen oft aus einer Zeit als barrierefreie Ausgestaltung noch nicht oder nach einem anderen Standard umgesetzt wurden.

Querungsstellen müssen so ausgestaltet sein, dass sowohl Anforderungen von Menschen mit Sehbeeinträchtigung als auch die von Mobilitätseingeschränkten berücksichtigt werden. Im Bestand muss zum



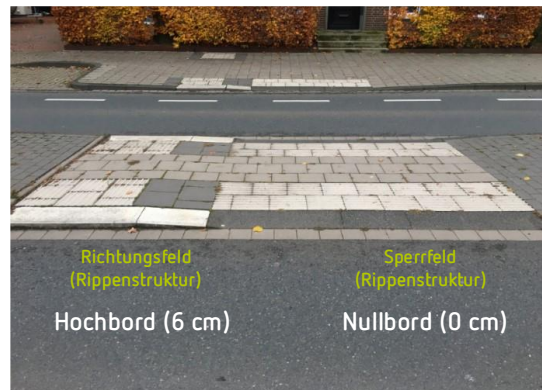
Teil muss die Querung im Bestand nur für eine Gruppe nachgerüstet werden, indem je nach Situation bspw. ein Blindenleitsystem oder eine Bordsteinabsenkung ergänzt wird. Betroffen sind bspw. die LSA an der Stresemannstraße/Rauschenweg, der Fußgängerüberweg (FGÜ) Auf dem Bännjerrück und auch ungesicherte Querungsstellen, wie bspw. die Kreuzung Rauschenweg/Auf dem Bännjerrück.

Handlungsvorschlag: Nach Möglichkeit sollte die Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm Bordhöhe für seheingeschränkte Personen und eine Nullabsenkung für gehbehinderte Personen) eingesetzt werden (siehe Good-Practice). Alternativ kann auch ein 3 cm hohes Bord verwendet werden, wenn örtliche Gegebenheiten die Einrichtung eines differenzierten Bords nicht oder nur schwer ermöglichen. An Querungsanlagen ist das „Zwei-Sinne-Prinzip“ anzuwenden, sodass die Situation mit mindestens zwei Sinnen (visuell, taktil, akustisch) wahrgenommen werden kann. Entsprechend sind Blindenleitsysteme (BLS), kontrastreiche Gestaltung und an LSA auch taktile Signalgeber sowie akustische Orientierungs- und Freigabesignale einzurichten.

Hinweis: Die Stadtverwaltung berücksichtigt die Barrierefreiheit im Rahmen von laufenden Baumaßnahmen und anstehenden Planungen des Straßenraums. Eine barrierefreie Gestaltung wird dabei situationsabhängig geplant, entsprechend den örtlichen Gegebenheiten. Bei Überplanungen wird der Umbau von Querungen immer geprüft und entsprechend umgesetzt. Im Bestand können nur einzelne Situationen mit besonderem Bedarf umgebaut werden.

Regelwerke: DIN 32984; FGSV:2011 H BVA

Stärken/Schwäche Durch diese Maßnahme werden Mängel bei den Themen Barrierefreiheit und Querungen behandelt, bspw. Schwäche 2, 5 und 6.

Good-Practice-Beispiele Querungsstellen mit abgesenkten Bordsteinen und differenziertem Bord

Maßnahmen für bestimmte Situationen: Fußgängerüberweg Auf dem Bännjerrück:

Problematik: Der FGÜ ist mit einem Bord mit einer Höhe von etwa 6 cm ausgestaltet. Die Kante ist für Mobilitätseingeschränkte, bspw. im Rollstuhl, nicht gut zu überwinden.

Ansatz: Borde auf 3 cm absenken oder alternativ eine differenzierte Querung, die auch eine Nullabsenkung beinhaltet, einrichten. Zusätzlich sollten kontrastreiche Bodenindikatoren ergänzt werden.

LSA an der Pariser Straße:

Problematik: Flache Borde (in Kompromisshöhe) ohne Blindenleitsystem auf den Mittelinseln.

Ansatz: Die Kreuzung ist barrierearm nutzbar. Verbesserung kann langfristig durch die Ergänzung von Bodenindikatoren erreicht werden.

LSA Rauschenweg/Stresemannstraße:

Problematik: An den Furten über den Rauschenweg liegen ausschließlich Hochborde vor. Entsprechend kann der Rauschenweg hier nicht barrierefrei gequert werden. Das akustische Signal an der LSA ist schwach und entsprechend schlecht wahrnehmbar. Außerdem befindet sich im Querungsbereich über den Rauschenweg ein Gullydeckel, der als mögliches Hindernis für Rollatoren oder auch Roller wahrgenommen wird.

Ansatz: Die Schachtsysteme im Kreuzungsbereich erschweren einen barrierefreien Ausbau aller Borde erheblich. Daher sollte priorisiert die westliche Querungsstelle am Rauschenweg mit differenzierter Querung ausgestaltet werden. An der verbleibenden Querungsstelle ist die Bordsteinabsenkung auf 3 cm eine wirksame Maßnahme. Akustische Signalgeber sind zu optimieren und die Gullydeckel im Kreuzungsbereich durch barrierefreie Modelle zu ersetzen.

Zusätzliche Maßnahme: Die Schaltung bzw. das Verhalten des Kfz-Verkehrs an der Ampel wird wiederholt kritisiert. Hier ist zu prüfen, ob und wie es zu den Verstößen kommt. Ggf. ist die Schaltung anzupassen.

Weitere Örtlichkeiten Querungsanlagen im gesamten Stadtgebiet sind sukzessive zu prüfen und umzubauen (siehe auch „Hinweis“).

A3 - Hindernisfreie Gehwege

Problematik: Die Gehwege in Bännjerrück sind teilweise sehr schmal. Zusätzlich sind die Gehwege oft verstellt, wodurch die nutzbare Gehwegbreite eingeschränkt wird. Die Nutzung wird an vielen Stellen durch bauliche Hindernisse (bspw. Laternen), bewegliche Hindernisse (Fehl- und Falschparken oder Mülltonnen) eingeschränkt. Saisonale Beeinträchtigungen, wie Schnee, Eis, Laub auf den Wegen oder auch Gehölzaufwuchs erschweren die Nutzung der Wege zusätzlich.

Insbesondere für Menschen mit erhöhtem Platzbedarf (z. B. Kinderwagen, Rollstuhl), aber auch bei Begegnungsverkehr auf dem Gehweg stellen solche Elemente Hindernisse dar. Des Weiteren werden sie von sehingeschränkten Personen schlecht wahrgenommen, da oftmals eine kontrastreiche Gestaltung fehlt.



Handlungsvorschlag: Gehwege sollten möglichst von Hindernissen jeglicher Art freigehalten werden. Bauliche Hindernisse sollten daher entfernt oder so versetzt werden, dass sie eine gut nutzbare Gasse auf dem Gehweg freigehalten. Hinsichtlich der Barrierefreiheit sollte die nutzbare Gehwegbreite mindestens 1,60 m betragen, um auch Personen mit erhöhtem Platzbedarf die Nutzung des Gehwegs zu ermöglichen (siehe Good-Practice).

Können die befestigten Hindernisse nicht entfernt werden, so sind sie kontrastreich und reflektierend zu gestalten, damit sie von sehbeeinträchtigten Personen besser wahrgenommen werden können.

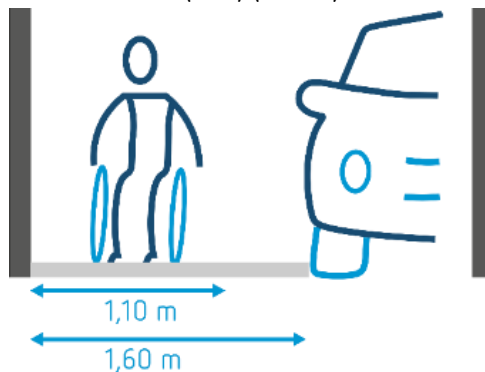
Verstellen bewegliche Hindernisse (bspw. Mülltonnen, parkende Kfz) wiederholt den Gehweg, kann sowohl über kommunikative als auch restriktive Maßnahmen vorgegangen werden. An bekannten Problemstellen sollten Schwerpunktkontrollen über einen längeren Zeitraum durchgeführt werden. Beim Thema Mülltonnen auf den Gehwegen sollten sowohl die Anwohnenden als auch die Stadtreinigung für das Thema sensibilisiert und angeregt werden, dass die Tonnen so abgestellt werden, dass sie den Fußverkehr nicht behindern.

Saisonale Behinderungen (Laub- und Schneefall sowie Gehölzaufwuchs) sind zügig und regelmäßig zu beheben. Dabei ist immer zu berücksichtigen, dass auch Privatpersonen in den Prozess mit einbezogen werden müssen, da für die Reinigung der Gehwege in der Regel die Anlieger zuständig sind.

Regelwerke: FGSV 2002 EFA; DIN 32975; DIN 18040-3

Stärken/ Schwächen Die Maßnahme zielt wesentlich darauf die Schwächen 3 und 1, also schmale und verstellte Gehwege zu verbessern. Attraktive Wege (Stärke 2) können dadurch zusätzlich aufgewertet werden.

Good-Practice-Beispiel: Platzbedarf einer Person im Rollstuhl (links), nachträglich markiertes bauliches Hindernis (LSA) (rechts)



Maßnahmen für bestimmte Situationen Bushaltestelle Pfaffbrücke 1:

Problematik: Der Fahrgastunterstand (FGU) verstellt Teile des Gehweges. Dadurch entsteht eine Engstelle. Schulkinder / Schüler:innen weichen hier oft auf die Fahrbahn aus, wodurch eine unsichere Verkehrssituation entsteht. Menschen mit erhöhtem Platzbedarf können nicht barrierefrei passieren.

Ansatz: Ein Versetzen der Wartehalle wäre nur mit nicht vertretbarem Aufwand möglich, daher wurde hinter dem FGU ein circa 1,0 m breiter Streifen gepflastert. Dadurch kann die FGU barrierefrei umgangen/-fahren werden. Gleichzeitig wird die Engstelle entschärft. Das Ausweichen auf die Fahrbahn wird somit unterbunden. (Hinweis: Die Maßnahme ist bereits umgesetzt.)

Triftstraße im Bereich des LBB (Landesbetrieb Liegenschafts- & Baubetreuung):

Problematik: Im Bereich des LBB wird der Gehweg an der Triftstraße stark durch Parkplätze des LBB eingeschränkt. Der Gehweg wird hier auf etwa 1,0 m verengt.

Ansatz: Eine nutzbare Gehwegbreite von etwa 1,6 m sollte freigehalten werden. Hier ist abzustimmen, ob Parkplätze entfallen können, um mehr Gehwegbreite nutzbar zu machen. Die markierten Parkplätze sind im Eigentum des LBB. Daher kann ein Entfall dieser privaten Stellplätze nur in Abstimmung und mit Zustimmung des LBB erfolgen. Alternativ ist zu prüfen, ob Stellplätze im öffentlichen Straßenraum entfallen können, um den Gehweg zu verbreitern.

Weitere Örtlichkeiten Bspw. Triftstraße (auf dem Weg zum Bahnhalt), Fußweg zwischen Am Rabenfels und Sickinger Straße, Herzog-von-Weimar-Straße.

A4 - Eigenständige Fußwege barrierefrei nachrüsten

Problematik: Im Untersuchungsgebiet liegen zwischen Am Rabenfels und Sickinger Straße sowie zwischen Rauschenweg und Triftstraße eigenständige Fußwege vor.

Beide Wege weisen ein Gefälle auf. Am Rabenfels wird das Gefälle über Treppenanlagen überwunden. Am Rauschenweg befindet sich nur im Übergang zum Rauschenweg eine Stufe. Entsprechend sind die Wege nicht barrierefrei nutzbar. Gehölzaufwuchs und Verschmutzung behindern die Nutzung zusätzlich und mindern das subjektive Sicherheitsgefühl.



Handlungsvorschlag: Beide Wege können nicht umfassend barrierefrei für Mobilitätseingeschränkte ausgebaut werden. Am Rabenfels können die Stufen nicht ersetzt werden. Am Rauschenweg ist die Steigung zu steil. Jedoch kann durch die Anrampung der Bordstein, z.B. für Kinderwägen oder Fahrräder, überwindbar hergestellt werden. Die nachfolgenden Maßnahmen können an diesen beiden Stellen die Nutzung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (z.B. Rollatoren, Kinderwägen) verbessern und können zusätzlich Seheingeschränkte unterstützen.

Die Treppen Am Rabenfels sollten kontrastreich markiert werden, ggf. auch durch taktile Bodenelemente ergänzt werden. Zusätzlich ist auf eine ausreichende Beleuchtung, intakte Oberflächen und Sauberkeit der Wege zu achten.

Für Mobilitätseingeschränkte muss sichergestellt werden, dass alternative Wege, die barrierefrei nutzbar sind, vorliegen und idealerweise auch ausgeschildert sind.

Regelwerke: DIN 18040-1; DIN 32984, FGSV:2011 H BVA; FGSV: 2002 EFA

Stärken/ Schwächen Eigenständige Verbindungen (Stärke 3) für den Fußverkehr werden (soweit möglich) barrierefrei nachgerüstet (Schwächen 4 & 5).

Good-Practice-Beispiel: Kontrastreiche Treppenstufen (links) und Wegweisung von Treppen und Rampen (rechts)



Beispiel Offenburg



A5 - Barrierefreie Oberflächen (wieder-) herstellen

Problematik: Beschädigte Oberflächen sind ein wiederkehrendes Problem, bspw. an der Triftstraße oder am Fußweg zwischen Triftstraße und Rauschenweg. Auf einem kurzen Abschnitt an der Herzog-von-Weimar-Straße endet der Gehweg an einer Schotterfläche, die als barrierefreie Oberfläche ebenfalls ungeeignet ist. Neben beschädigten und ungeeigneten Oberflächen behindern auch Pflanzenaufwuchs die Gehwege, Laub oder Schnee verringern die Oberflächenqualität saisonal.



Handlungsvorschlag: Eine barrierefreie Wegeoberfläche sollte eben und gleichzeitig rutschfest sein. Besonders geeignet sind asphaltierte Flächen und engfugig bzw. umfasstes verlegtes Pflaster. Oberflächenschäden sollten im Rahmen der Instandhaltung regelmäßig kontrolliert und dann behoben werden.

Flächen mit ungeeigneten Oberflächen sollen möglichst ausgebaut werden. Ist dies nicht möglich – beispielsweise durch Belange des Naturschutzes oder auf Grund der vorliegenden Eigentumsverhältnisse – ist auch hier sicherzustellen, dass die ungeeignete Fläche barrierefrei umgangen/umfahren werden kann. Dies betrifft voraussichtlich die geschotterte Fläche an der Herzog-von-Weimar-Straße.

Um Oberflächenschäden frühzeitig ausfindig zu machen, ist der Einsatz eines Mängelmelder zu empfehlen. Der Mängelmelder der Stadt Kaiserslautern findet sich hier: <https://www.kaiserslautern.de/serviceportal/dl/045000/index.html>

Regelwerke: FGSV 2002 EFA; DIN 18040-1 und DIN 18040-3; FGSV:2011 H BVA

**Stärken/
Schwächen**

Die Maßnahme zielt auf die Behebung von Gehwegschäden (Schwäche 4) und somit auf die Verbesserung der Barrierefreiheit. Eigenständige Fußwege (Stärke 3) sind besonders oft von Gehwegschäden betroffen (bspw. am Bahnhof Galgenschanze) und profitieren entsprechend.

Good-Practice-Beispiel: Beispiele vom Wechsel geeigneter und ungeeigneter Oberflächen**Weitere
Örtlichkeiten**

Betrifft Wege und Plätze im gesamten Stadtgebiet.

A6 – Einrichten regelmäßiger Sitzgelegenheiten

Problematik: Für Personen mit Mobilitätseinschränkungen, aber auch Ältere oder Erkrankte, die öfter Pausen benötigen, können Bänke ein wichtiges Element für die eigenständige Mobilität darstellen.

Auf dem Bännjerrück befinden sich entlang der begangenen Routen nur am Nahversorgungszentrum Bänke. Ansonsten bieten nur die Fahrgastunterstände oder Mauern an privaten Grundstücken die Möglichkeit sich auf dem Weg hinzusetzen (siehe Foto).

**Handlungs-
vorschlag:**

Im öffentlichen Raum sollten immer wieder Sitzgelegenheiten angeboten werden. Hierdurch wird allen Passanten ein Aufenthalt ermöglicht, insbesondere aber Älteren und Menschen mit Mobilitätseinschränkung auf den Alltagswegen eine Möglichkeit zur Rast geboten und damit der persönliche Mobilitätsradius erhöht. Die Sitzgelegenheiten sollten entlang wichtiger, vom Fußverkehr viel frequenterer Achsen in regelmäßigem Abstand eingebracht werden, bspw. alle 150-300 m.

Bei der Auswahl der Sitzgelegenheiten sollte berücksichtigt werden, dass vor allem die Bänke entlang von Alltagswegen auf die Bedürfnisse von Älteren ausgelegt sind. Dazu gehört bspw., dass die Sitzfläche höher ist und Armlehnen ergänzt werden, um

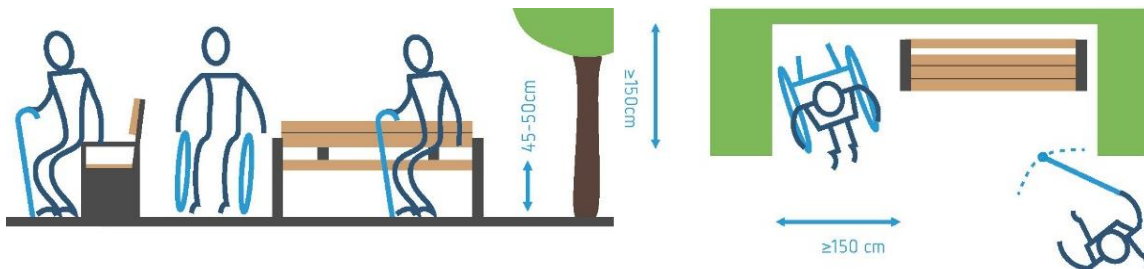
das Aufstehen zu erleichtern. Auch der barrierefreie Zugang zu den Sitzgelegenheiten ist zu gewährleisten (siehe Maßnahme A5).

Abseits der Alltagswege, bspw. in Grünflächen oder auf Plätzen, können vielfältigere Sitzgelegenheiten angeboten werden, die zum Verweilen, vielleicht auch zum Spielen, einladen.

Regelwerke: FGSV:2002 EFA, FGSV: 2011:H BVA

**Stärken/
Schwächen** Durch die Einrichtung von Sitzgelegenheiten können die Qualitäten der Straßenräume (Stärke 1) besser genutzt werden.

Good-Practice-Beispiel: Prinzip-Skizzen zum Thema barrierefreie Sitzgelegenheiten.



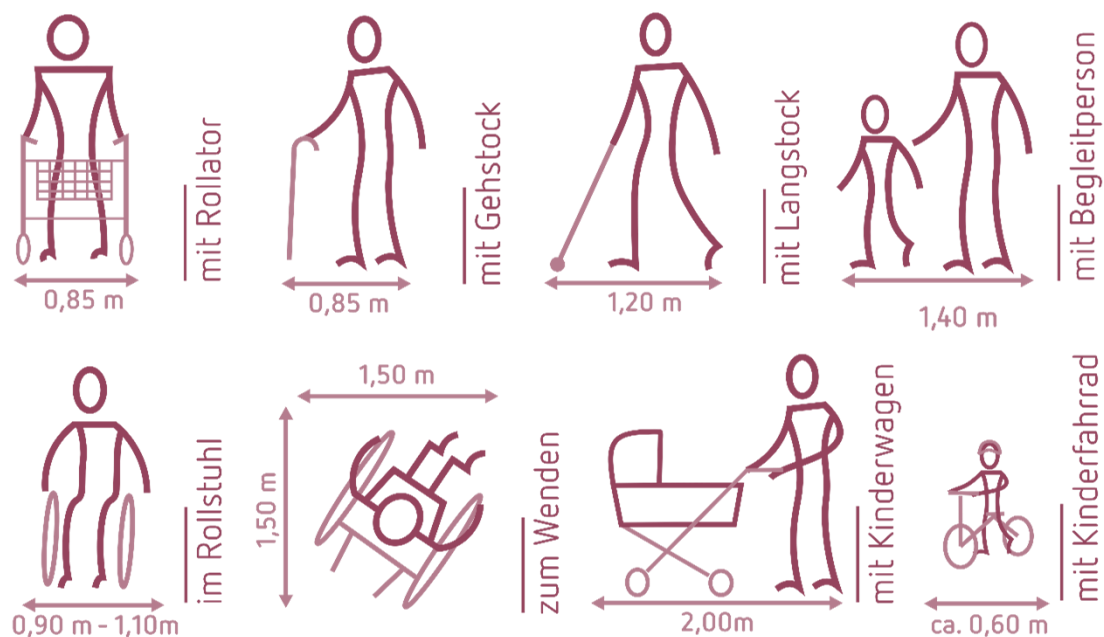
**Weitere
Örtlichkeiten**

- Rauschenweg & Auf dem Bännjerrück als wichtige Achsen
- Kölchenstraße als VBB. Hier kann die Aufenthaltsqualität verbessert werden.
- Platzsituationen am Nahversorgungszentrum am Rauschenweg & an der Kreuzung Trift- / Paul-Münch-Straße.

4.2 Handlungsfeld Verkehrssicherheit (B)

Adäquate Gehwege und eigenständige Fußwege sind Grundelemente des Fußverkehrs. Deren Breite und Zustand sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Gehwege erfüllen neben der Verbindungsfunktion im Quartier auch eine soziale Aufgabe: Sie stellen Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel bereit.

Abbildung 7: Nutzergruppen des Gehwegs



Darstellung: Planersocietät

Schulwege spielen in der Mobilitätsentwicklung von Kindern und Jugendlichen eine bedeutende Rolle. Sie sind das zentrale Element für das Erlernen einer eigenständigen Mobilität. Allerdings gehören Kinder und Jugendliche auch zu den besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden. Aufgrund ihres Alters sind viele Fähigkeiten noch nicht erlernt oder so ausgeprägt wie bei Erwachsenen. Daher reagieren sie im Verkehr anders, sind empfindlicher und verletzlicher. Viele Verkehrssituationen sind für sie neu, daher können sie Gefahren nicht frühzeitig erkennen. Aufgrund der geringeren Körpergröße ist die Perspektive eine andere und das Blickfeld geringer als bei Erwachsenen. Auch unterscheiden sich die motorischen Fähigkeiten und die Wahrnehmung von denen der Erwachsenen. Kinder können z. B. bis zum 10. Lebensjahr Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen nicht einschätzen und verstehen nicht, dass diese nicht sofort anhalten können (vgl. Fussverkehr Schweiz 2016: 13).

Um die Schulwegsicherheit nachhaltig zu verbessern, ist neben infrastrukturellen Maßnahmen auch die Sensibilisierung der Eltern entscheidend. Häufig tragen sie durch Hol- und Bringverkehr selbst zur Gefährdung im Schulumfeld bei. Daher sind begleitende Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und schulisches Mobilitätsmanagement notwendig. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Schule, Verwaltung, Eltern und Schüler:innen ist dabei zentral. Elemente wie Elternhaltestellen, Laufbusse, Verkehrshelferinnen und -helfer oder Aktionstage sollten regelmäßig durchgeführt und weiterentwickelt werden. Der Leitfaden der BAST „Schulwegpläne leichtgemacht“ bietet hierfür hilfreiche Orientierung.

Abbildung 8: Entwicklungsstufen und Mobilitätsentwicklung



Darstellung: Planersocietät

B1 – Tempo 30 auf dem Rauschenweg

Problematik: Der Rauschenweg ist eine wichtige Verkehrsachse im Stadtteil Bännjerrück. Entsprechend liegt hier ein sehr hohes Verkehrsaufkommen vor (Zählung 2025: 13.500/Kfz/24h auf Höhe Rabenfels). Kfz-, Schwerlast- und Busverkehr nutzen die Achse. Wichtige Einrichtungen, wie das kleine Einzelhandelszentrum mit Ärzten, die Stresemannschule, ein Sportplatz sowie der LBB liegen am Rauschenweg. Somit ist es auch eine wichtige Achse für den Fuß- und im speziellen für den Schulverkehr.

Durch das hohe Verkehrsaufkommen ist das Queren des Rauschenwegs zu Stoßzeiten nur schwer möglich. Außerdem ist die Achse nicht attraktiv für den Fußverkehr, da man sich subjektiv nicht sicher oder mindestens vom Lärm gestört fühlt.



Quelle: OSM

Handlungsvorschlag: Die Einrichtung von Tempo 30 auf dem Streckenabschnitt, etwa vom Römerweg bis zur Pariser Straße, ist zu prüfen. Die Einrichtung von Tempo 30 kann die Lärmbelastung reduzieren, idealerweise ungewollte Verkehre aus dem Stadtteil komplett heraushalten und zusätzlich die subjektive und objektive Sicherheit des Fußverkehrs steigern sowie das Queren der Straße erleichtern.

Die Einrichtung von Tempo 30 ist nach der Novellierung der StVO erleichtert. Entlang des Rauschenweg ist zum einen die angrenzende Schule als auch der Sportplatz sowie das Thema Lärmbelastung eine Argumentationsgrundlage.

Erläuterung und Hinweise Die Umsetzung der Maßnahme (Tempo 30) für den Rauschenweg wurde durch die Straßenverkehrsbehörde gemäß StVO und VwV StVO nach ausführlicher Prüfung angeordnet.

Außerdem wurden Ende 2025 über KLdigital ein Schall- und ein Feinstaubsensor am Rauschenweg aufgehängt. Die Sensoren sind nicht geeicht und liefern daher keine wissenschaftlich verwertbaren Werte, aus der Dauermessung lassen sich jedoch Vergleiche über die Belastung bei Tempo 50 und bei Tempo 30 ziehen.

	Hinweis: die Einrichtung von Tempo 30 kann sich auf die Umsetzung weiterer Maßnahmen, wie etwa die Einrichtung von Querungen am Rauschenweg, auswirken.
Regelwerk	<i>StVO, VwV-StVO, FGSV: 2006 RAS, FGSV: 2002 EFA</i>
Stärken/ Schwächen	Durch die Maßnahme wird die Barrierewirkung des Rauschenweg reduziert (Schwäche 6 und 7). Die Situation des Fußverkehrs am Rauschenweg wird verbessert (verstärkt Stärke 1).

B2 – Schulweg an der Kreuzung Sickinger Straße / Stresemannstraße sichern

Problematik: An der Sickinger Straße kommt es zu Schulbeginn und -ende immer wieder zu erhöhtem Verkehrsaufkommen und unübersichtlichen verkehrlichen Situationen durch Hol- und Bringverkehr. Schüler:innen kommen gleichzeitig mit dem Bus oder zu Fuß an.



An der Kreuzung Sickinger Straßen/ Stresemannstraße sind zusätzlich die Straßenräume und Kurvenradien sehr groß. Dadurch sind die Wege zum Queren der Fahrbahn sehr weit, was einen weiteren Unsicherheitsfaktor für die Schüler:innen darstellt.

Handlungsvorschlag: Probleme rund um den Hol- und Bringverkehr können im Rahmen von schulischem Mobilitätsmanagement thematisiert werden (siehe Maßnahme B4).

Um die Querung an der Kreuzung Sickinger Str./Stresemannstraße für Schulkinder zu sichern, sollten zuerst die Kurvenradien (weiter) verengt werden. Der Straßenraum der Sickinger Straße sowie der Stresemannstraße ist sehr breit und könnte perspektivisch so umgestaltet werden, dass die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr verengt und der Gehweg ausgebaut wird. Diese Umgestaltung würde auch die geltende verkehrliche Regelung (Tempo-30-Zone) unterstützen. Kurzfristig sollten jedoch vor allem die Kurvenbereiche verengt werden, um den Kfz-Verkehr entsprechend Tempo 30 zu verlangsamen und die Querungsdistanz für den Fußverkehr zu verkürzen. Die Verengung kann – wie bereits im Bestand – durch Markierungen erfolgen. Aufstellbereiche für den Fußverkehr können hier auch markiert werden (siehe Abbildungen).

Zum Queren der Stresemannstraße kann die Einrichtung von Gehwegvorstreckungen geprüft werden. Diese Querungsanlage richtet dem Fußverkehr keinen Vorrang ein, erleichtert aber die Querung, da die Querungsdistanz verkürzt

wird und die Einsehbarkeit in den Straßenraum verbessert wird. Die Einrichtung sollte möglichst umwegfrei an der Kreuzung eingebracht werden, d. h. zwischen Kreuzung und dem Eingang zur Schule und/oder zwischen der Kreuzung und der Bushaltestelle. Alternativ kann auch die Einrichtung einer Mittelinsel geprüft werden.

Hinweis: Die Lage der Grundstückseinfahrten beschränkt die Möglichkeit zum Einrichten von Querungsanlagen.

Weitere Maßnahmen: Die Bushaltestellen können mit einem Haltestellenkap ausgestattet werden.

Regelwerke: FGSV: 2006 RAST, FGSV: 2002 EFA, Leitfaden Barrierefreiheit Rheinland-Pfalz

Stärken/Schwächen Durch diese Maßnahme sollen die Schulwege zusätzlich gesichert werden (Stärke 4), indem Querungen sicherer ausstattet werden (Schwäche 6).

Good-Practice-Beispiel: Verringerter Kurvenradius (li.) und ein vorgezogener Seitenraum (re.)



Weitere Örtlichkeiten **Kurvenradius reduzieren:** Entlang der Stresemannstraße und Sickinger Straße an mehreren Situationen, ebenso an der Kreuzung Triftstraße/Rauschenweg.

B3 – Querung der Herzog-von-Weimar-Straße

Problematik: Über die Herzog-von-Weimar-Straße gelangen viele Schüler:innen zu den weiterführenden Schulen. Auch hier ist das Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten sehr hoch. Neben der verringerten (subjektiven) Sicherheit für die Schüler:innen, werden durch das hohe Verkehrsaufkommen Anwohnende oder auch der Linienbus- und Lieferverkehr behindert. Der Schulweg ist aktuell auf dem



nördlichen Gehweg markiert („gelbe Füße“). Dieser ist lokal schmal und durch Hindernisse verstellt.

Ziel ist es im Bereich der Herzog-Von-Weimar-Straße eine weitere Querungsanlage für den Fußverkehr einzurichten.

Handlungsvorschlag:

Die Einrichtung einer Querungsanlage in der Herzog-von-Weimar-Straße wird durch viele Parameter erschwert. Da die Straße in einer Tempo-30-Zone liegt, können nur Querungsanlagen ohne Vorrang für den Fußverkehr eingerichtet werden. Ausnahmsweise können auch FGÜs eingerichtet werden, diese Möglichkeit ist für die Herzog-von-Weimar-Straße zu prüfen.

Der schmale Straßenquerschnitt und die vielen Grundstückszufahrten erschweren es, einen geeigneten Ort für die Querungsanlage ausfindig zu machen. Priorisiert sollte die Einrichtung der Gehwegvorstreckung im Bereich der Kölchenstraße geprüft werden. Hier wird perspektivisch eine Anbindung an das Pfaff-Gelände entstehen, wodurch die Verbindung für den Fußverkehr noch an Bedeutung gewinnen wird. Die Gehwegvorstreckung würde auf der nördlichen Gehwegseite anstelle eines Parkplatzes ausgebaut werden und muss so platziert werden, dass auf der südlichen Gehwegseite die Zufahrt zum Grundstück weiterhin gewährleistet wird.

Auch eine Querung im Umfeld der Pfaffstraße empfiehlt sich als (weitere) Querungsstelle. Zu prüfen ist, ob im Bereich westlich der Bushaltestelle „Hohenstaufen Gymnasium“ eine Gehwegvorstreckung eingerichtet werden kann. Die geschotterte Fläche inkl. Glascontainer verhindert einen barrierefreien Durchgang auf dem südlichen Gehweg. Entsprechend würde eine Querung auch den barrierefreien Übergang zum nördlichen Gehweg gewährleisten.

Alternativ kann die Querung durch eine Aufpflasterung der Fahrbahn in den oben genannten Bereichen erfolgen. Durch die Aufpflasterung wird die Aufmerksamkeit auf die Querungsstelle gelenkt, ein Vorrang wird nicht eingerichtet.

Regelwerke StVO, VwV-StVO, FGSV: 2006 RAS, FGSV: 2002 EFA

Stärken/Schwächen Durch diese Maßnahme sollen die Schulwege zusätzlich gesichert werden (Stärke 4), indem Querungen sicherer ausgestaltet werden (Schwäche 6).

Good-Practice-Beispiel: markierter vorgezogener Seitenraum (links), Pflasterung des Querungsbereichs des Fußverkehrs auf der Fahrbahn (rechts)



Hinweis: Einrichtung von vorgezogenen Seitenräumen an den markierten Stellen prüfen



Einfache Skizze: (zukünftige) Wegebeziehung zwischen Pfaff-Gelände & Kölchenstraße;
Darstellung der Bereiche in denen die Einrichtung einer Querungsstelle zu prüfen ist.

X = private Grundstückszufahrt



B4– Schulisches Mobilitätsmanagement

Problematik: Die Maßnahmen B2 und B3 zeigen konkrete verkehrliche Probleme entlang von Schulwegen an der Stresemannstraße und der Herzog-von-Weimar-Straße auf.



Foto: Bingeser, Stadt Kaiserslautern

Typische Probleme sind hohes Verkehrs-

aufkommen und unübersichtliche verkehrliche Situationen aufgrund des Hol- und Bringverkehrs, fehlende Querungen oder Nutzungskonflikte. Auch die Tatsache, dass immer weniger Schüler:innen selbstständig zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zur Schule kommen, wird als problematisch bewertet.

Viele Probleme und Herausforderungen rund um die Schulmobilität lassen sich nicht baulich lösen. Daher spielt schulisches Mobilitätsmanagement eine wichtige Rolle.

Handlungsvorschlag: Mit einem schulischen Mobilitätsmanagement soll die Mobilität von Schüler:innen auf ihrem Schulweg beeinflusst werden. Ziel ist es, bereits Kinder und Jugendliche für eine nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren und ihre Eigenständigkeit zu fördern.

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination, Serviceangebote und Infrastruktur.

Markierung der Schulwege erneuern („Gelbe Füße“)

Problematik: Die „Gelben Füße“ markieren die vorgesehenen Schulwege. In der Praxis sind die Markierungen teils stark verblasst.

Ansatz: Die „Gelben Füße“ neu markieren. Im Prozess sollte dabei geprüft werden, ob die vorgeschlagenen Schulwege aktuell noch als die beste Verbindung gelten. Auch Maßnahmen des Fußverkehrs-Checks können dazu beitragen, dass Schulwege noch einmal angepasst werden müssen.

Schulwegpläne:

Problematik: Die Schulwegpläne für die Schulen der Stadt Kaiserslautern sind nicht aktuell.

Ansatz: Für alle Schulen sollten aktuelle, kindgerechte Schulwegpläne erstellt werden. Für weiterführende Schulen können auch Radschulwegpläne erstellt werden. Die Pläne sind regelmäßig zu aktualisieren.

Sowohl in die Erstellung als auch in die Aktualisierung der Pläne sollten die Schulen mit einbezogen werden. Zu Beginn eines jeden Schuljahrs sollten die Pläne übergeben und die Wege mit den (neuen) Schüler:innen geübt werden.

Hol- und Bringzonen an Schulen einrichten

Problematik: Immer mehr Schüler:innen werden von ihren Eltern mit dem Kfz zur Schule gebracht. Durch diesen sogenannten Hol- und Bringverkehr kommt es im Umfeld von Schulen immer wieder zu hohem Verkehrsaufkommen und zum Teil gefährlichen Situationen für die Schüler:innen. Ziel ist es, den Verkehr möglichst zu unterbinden oder zu verlagern, sodass die unübersichtlichen, gefährlichen Situationen verringert werden.

Ansatz: Für jede Schule kann die Einrichtung von Hol- und Bringzonen geprüft werden. Dabei handelt es sich um Parkplätze, an denen Eltern ihre Kinder aussteigen lassen können. Die Parkplätze sollten mindestens 250 m von der Schule entfernt liegen und die An- und Abfahrt muss gut möglich sein. Maßnahmen wie Hol- und Bringzonen müssen mit Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden und insbesondere regelmäßig mit den Eltern kommuniziert werden.

Hinweise: Maßnahmen rund ums Schulische Mobilitätsmanagement sind u. a. mit der Kinderunfallkommission Kaiserslautern (KUK) abzustimmen und umzusetzen. Ebenso ist der Austausch mit den Schulen und dem Schulverwaltungsamt essenziell.

Wichtig ist auch, dass voraussichtlich die Schulbezirke in Kaiserslautern zeitnah neu zugeordnet werden. Im Stadtteil Bännjerrück wird es dadurch, u. a. wegen dem Neubaugebiet auf dem Pfaff-Gelände, zu einigen Änderungen kommen. Mögliche Maßnahmen im Bereich Schulmobilität sollten ggf. die Neuzuteilung abwarten bzw. mit den Änderungen abgestimmt werden.

**Stärken/
Schwächen** Bestehende Maßnahmen rund um die Schulmobilität (Stärke 4) können ergänzte werden.

4.3 Handlungsfeld Querungen (C)

Sichere Straßenüberquerungen schaffen gemeinsam mit adäquaten Gehwegen durchgängige Wegenetze. In der Praxis zählen zu querende Straßen für zu Fuß Gehende jedoch zu den größten Hindernissen.

Um Straßenüberquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen. Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr hat oder an denen er keinen Vorrang, hat (nach H BVA bzw. DIN 32984 / 18040-3) als gesicherte bzw. ungesicherte Querungen bezeichnet. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u. a. abhängig von der Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung und ist in der StVO zwischen dem Regelwerk präzisiert.

Abbildung 9: Unterschiedliche Überquerungsanlagen

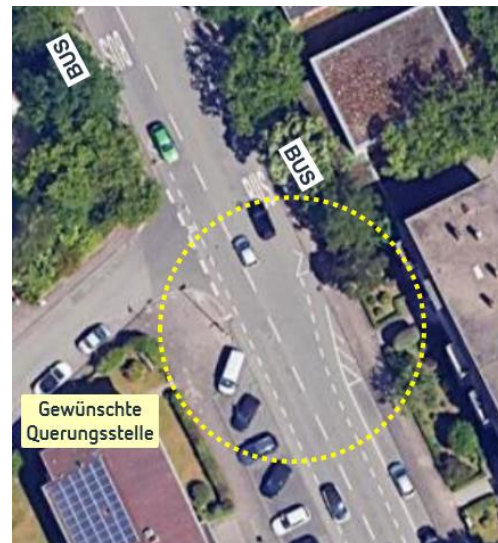


Darstellung: Planersocietät

C1– Querung am Rauschenweg (am Einzelhandel)

Problematik: Der Rauschenweg ist stark befahren und ist zusätzlich durch Parken am Straßenrand und die Bushaltestelle für den Fußverkehr oft schwer zu queren.

Im Bereich des Einzelhandelszentrums ist eine Querungsanlage gewünscht, um die Erreichbarkeit der Bushaltestellen und des Einzelhandelszentrums zu erleichtern. Die nächstgelegenen Querungsanlagen (LSA an der Pariser Str. und LSA an der Kreuzung Rauschenweg/ Stresemannstraße) sind zu weit entfernt, werden als Umweg empfunden und werden hier praktisch nicht genutzt.



Handlungsvorschlag:

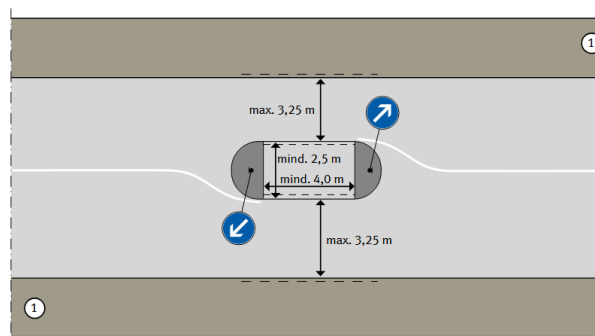
Durch die nach StVO einzuhaltende Entfernung von LSA oder FGÜ zu den LSA empfiehlt sich hier die Einrichtung einer Mittelinsel zu prüfen. Die Mittelinsel richtet dem Fußverkehr keinen Vorrang ein, erleichtert aber die Querung für den Fußverkehr und ist ähnlich sicher. Eine Mittelinsel ist auch bei hohem Verkehrsaufkommen eine geeignete Querungsanlage. Für die Einrichtung ist eine Fahrbahnbreite von mind. 9,0 m notwendig. Die Mittelinsel ist barrierefrei und mit einer Tiefe von mind. 2,5 m auszugestalten. Auf beiden Straßenseiten des Rauschenwegs könnten ggf. Parkplätze zugunsten der Querung entfallen.

Mögliche Konflikte könnten im Bereich der Ausfahrt aus Am Rabenfels sowie durch die anfahrenen Linienbusse im Bereich der Haltestelle entstehen.

Regelwerke: StVO, VwV-StVO, FGSV: 2006 RAS, FGSV: 2002 EFA

Stärke/ Schwäche Durch die Einrichtung kann die Barrierewirkung des Rauschenwegs (Schwäche 6, 7) reduziert & die Erreichbarkeit des Einzelhandels erleichtert werden (Stärke 1).

Good-Practice-Beispiel: Muster (links) und Darstellung einer Mittelinsel (rechts)



C2 – Kreuzung Auf dem Bännjerrück / Rauschenweg

Problematik: Die Kreuzung Auf dem Bännjerrück / Rauschenweg wurde vielfach als Gefahrenstelle genannt.

Die Kreuzung ist eine wichtige Verbindung Richtung Bahnhalt und Innenstadt inkl. der weiterführenden Schulen. Außerdem befinden sich im Umfeld der Kreuzung Umstiegshaltestellen, die von unterschiedlichen Linien bedient werden. Fahrgäste müssen hier mitunter schnell die Straßenseite wechseln, um den passenden Anschluss zu erreichen.



Im Kreuzungsbereich überfahren die Busse im Begegnungsverkehr regelmäßig den Bordstein und bedrängen dort den Fußverkehr. Der Bordstein ist im Kreuzungsbereich fast niveaugleich mit der Fahrbahn, dadurch kann er leicht überfahren werden, gleichzeitig fehlt eine Markierung für sehingeschränkte Personen. Für sie ist die Kreuzung besonders gefährlich.

Durch das hohe Verkehrsaufkommen am Rauschenweg ist auch hier die Querung der Straße (zu Stoßzeiten) für den Fußverkehr kaum möglich. Da die Kreuzung zusätzlich auf einer Kuppe liegt (siehe Bild), sind die Sichtbeziehungen Kfz-/Fuß-/Radverkehr schlecht. Außerdem wird vielfach die Geschwindigkeit an der Kreuzung – auch aufgrund der Kuppenlage – überschritten.

Handlungsvorschlag: Die beschriebene Problematik erfordert die Prüfung einer gesicherten Querungsanlage – entsprechend ist die Einrichtung einer LSA zu prüfen.

Ausführungsoptionen sind dabei die Einrichtung einer Fußgängerschutzanlage zur Querung des Rauschenwegs nördlich der Kreuzung oder die Vollsignalisierung der Kreuzung. Auch eine Fußgängersignalanlage als sogenannte Dunkelampel ist denkbar. Die verschiedenen Optionen sind im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und die möglichen Querungsbeziehungen sowie die Umsetzbarkeit zu prüfen.

Ist die Einrichtung einer LSA nicht möglich, kann auch die Einrichtung einer Mittelinsel (vergleichbar zu C1) nördlich der Kreuzung geprüft werden.

In diesem Zuge sollte auch die Verlegung der Bushaltestellen „Rauschenweg“ nach Norden geprüft werden. Dadurch kann für die Einrichtung einer Querung nördlich der Kreuzung mehr Platz gewonnen werden.

Querungsanlagen sind jeweils barrierefrei auszubauen. Im Bestand sollte eine kontrastreiche Markierung der Gehwege im Kreuzungsbereich erwägt werden, um sehingeschränkten Personen die Orientierung zu erleichtern.

Hinweise:

Die Umsetzung der Maßnahme kann durch andere Maßnahmen, insbesondere die Einrichtung von Tempo 30 (Strecke) auf dem Rauschenweg beeinflusst werden.

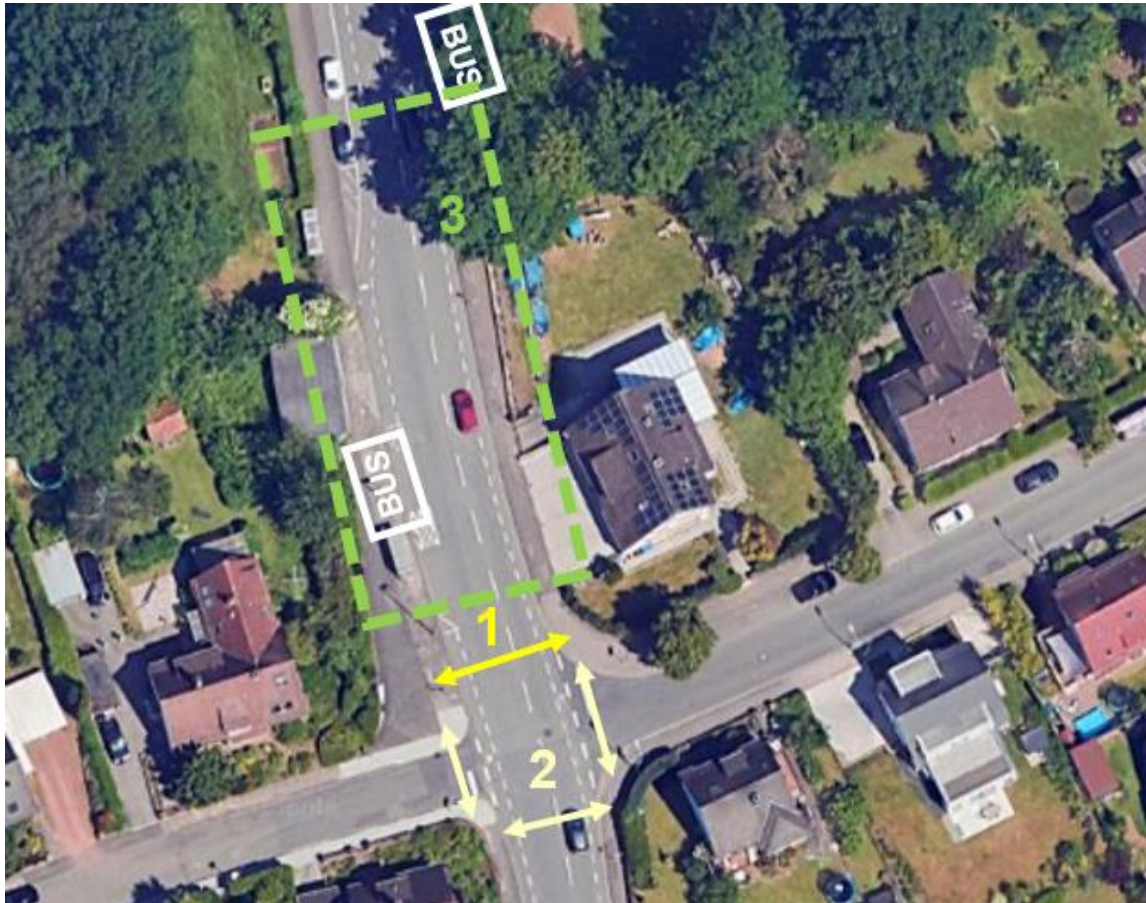
Die Einrichtung einer LSA ist zudem eine Maßnahme, die planerisch, finanziell und baulich vorbereitet werden muss und sich daher nicht kurzfristig umsetzen lässt. Maßnahmen, die kurzfristig die Situation an der Kreuzung verbessern, (bspw. Markierung der Gehwege im Kreuzungsbereich und Anordnung von Tempo 30 auf dem Rauschenweg) sollten möglichst bald umgesetzt werden.

**Stärken/
Schwächen**

Durch die Einrichtung kann die Barrierewirkung des Rauschenwegs (Schwäche 6, 7) reduziert werden.

Bereiche in denen die unterschiedlichen Querungsanlagen eingesetzt werden könnten:

(1) Fußgängerschutzanlage, (2) vollsignalisierte Kreuzung, (3) möglicher Einsatzbereich einer Mittelinsel



4.4 Priorisierung und zeitliche Einordnung von Maßnahmenvorschlägen

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks konnten nicht alle potenziellen Problemlagen des Fußverkehrs in Kaiserslautern betrachtet werden. Die betrachteten Maßnahmenvorschläge sind nachfolgend zeitlich und nach Bedeutung für das Quartier und die Beteiligten eingeordnet. Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen: d.h. es sollten zumindest ein Teil der diskutierten Maßnahmenvorschläge umgesetzt werden und transparent gemacht werden, warum andere Themen nicht oder noch nicht bearbeitet wurden. Wichtig ist dabei, dass es für die Bürger:innen zeitnah ein sichtbares Ergebnis aus dem Beteiligungsprozess gibt, optimalerweise mittel- und langfristig gefolgt von weiteren Verbesserungen. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen, ohne die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren.

Die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfordert zum Teil die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte, die Klärung der Finanzierung, etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend den vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen.

Abbildung 10: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfeld	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Prio. Beteiligung*	Leuchtturm- maßnahme
Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)					
A1 Barrierefreier Zugang zum Einzelhandel am Rauschenweg				3	
A2 Barrierefreie Querungen		Daueraufgabe		5	X
A3 Hindernisfreie Gehwege**		Daueraufgabe		4	
A4 Eigenständige Fußwege barrierefrei nachrüsten					
A5 Barrierefreie Oberflächen (wieder-)herstellen		Daueraufgabe		2	
A6 Einrichten regelmäßiger Sitzgelegenheiten		Daueraufgabe		***	
Handlungsfeld Verkehrssicherheit (B)	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig		
B1 Tempo 30 auf dem Rauschenweg**				12	X
B2 Schulweg an der Sickinger /Stresemannstr. sichern				2	X
B3 Querung der Herzog-von-Weimar-Straße				1	
B4 Schulisches Mobilitätsmanagement		Daueraufgabe		3	
Querungen (C)	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig		
C1 Querung am Rauschenweg (am Einzelhandel)				1	
C2 Kreuzung Auf dem Bännjerrück / Rauschenweg				10	X

* Priorisierung im Rahmen der Beteiligung: Dargestellt ist die Zahl der vergebenen Klebepunkte mit deren Hilfe priorisiert wurde.

** (Teil-)Maßnahmen die vor dem Abschluss des FVC bereits (fast) umgesetzt wurden.

*** nachträglich ergänzt, deswegen ohne Bewertung durch Teilnehmende am FVC

Quelle: Planersocietät

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften auf sich vereint, wurde er als „Sowieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen. Daher sind auch die Bedingungen für den Fußverkehr oftmals nicht zufriedenstellend.

Mit der Teilnahme am Fußverkehrs-Check ist bereits der erste Schritt zur kommunalen Fußverkehrsförderung in Kaiserslautern getan. Der Fußverkehrs-Check hat die Notwendigkeit aufgezeigt, klare Ziele für die Förderung des Fußverkehrs zu entwickeln und in einem Grundsatzpapier oder Fußverkehrskonzept festzuhalten.

Dies umfasst eine Vielzahl von Themen wie z.B.

- Entwicklung eines Basisnetzes mit ausreichenden Breiten anstreben,
- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben,
- Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr reduzieren,
- Organisation des ruhenden Verkehrs,
- Reduzierung der Elterntaxis,
- Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen,
- Vermeidung von Angsträumen,
- Förderung der Barrierefreiheit¹,
- Steigerung der Begehrbarkeit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum verbessern (z.B. Sitzmöglichkeiten).

Wichtig ist dabei, dass innerhalb der Verwaltung zum einen die Belange des Fußverkehrs einen höheren Stellenwert erhalten und zum anderen das Thema personell und finanziell perspektivisch auf eigene Füße gestellt wird.

Grundsätzlich gilt: Fußverkehrsförderung ist ein Gewinnerthema – jedoch nur, wenn sie beherzt und konsequent umgesetzt wird. Das umfasst auch die Bereitschaft, Flächen zugunsten des Fußverkehrs umzuverteilen.

Für die Förderung des Fußverkehrs, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge und um die vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in **Kaiserslautern** zu erreichen, muss die Stadt ausreichende Haushaltsmittel bereitstellen. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein **eigener Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

¹ Stadt Kaiserslautern ist der Erklärung von Barcelona beigetreten. Ebenso liegt der Aktionsplan „Kaiserslautern inKLusiv“ vor und seit 2019 besteht der Inklusionsbeirat in Kaiserslautern.

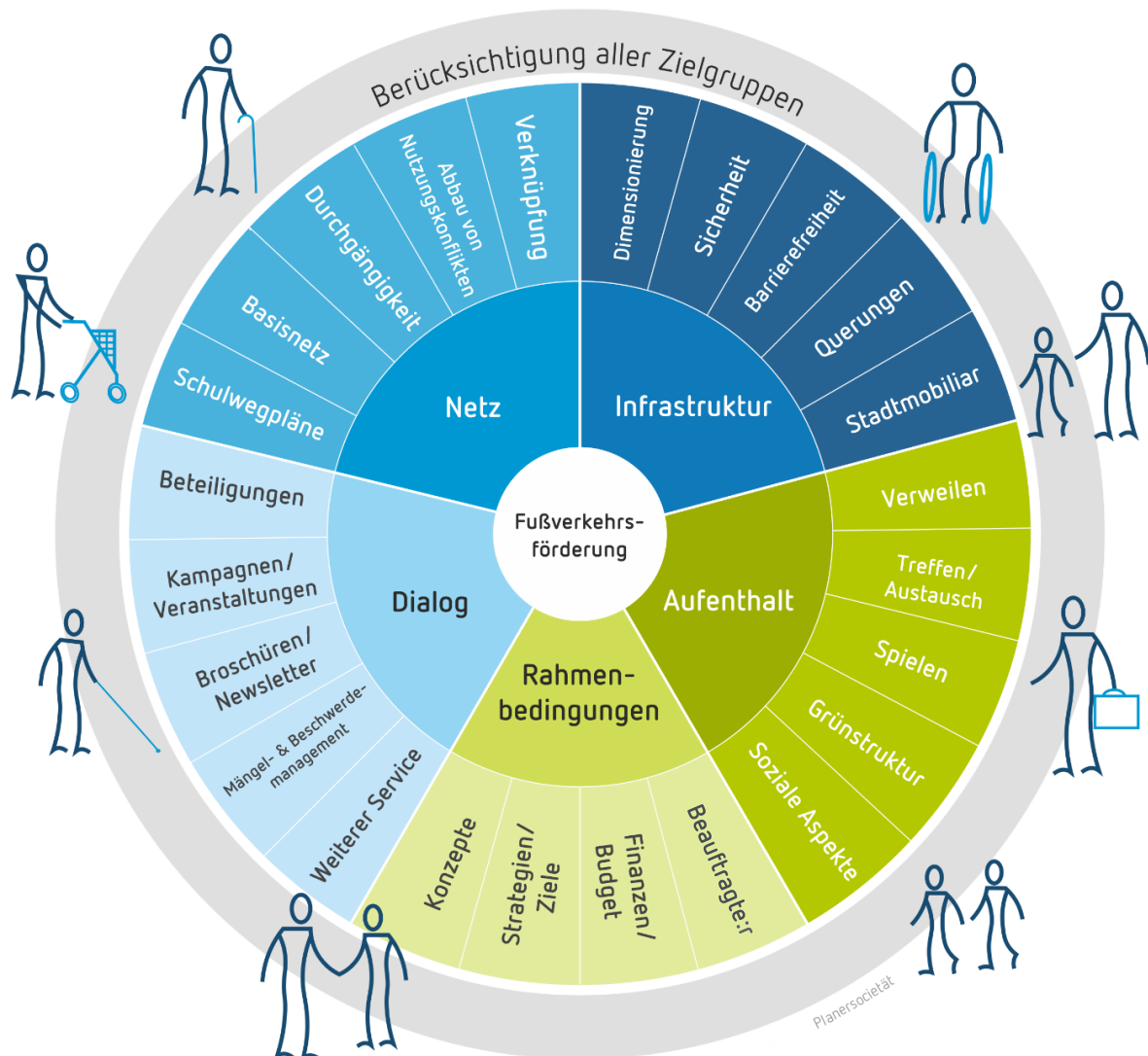
Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), das ein strategisches Vorgehen bei der Fußverkehrsförderung etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrskonzepts**, das sich für die Gesamtstadt anbietet. Bei konkreten Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit eignet sich das Format der **Begehung** (ähnlich den Fußverkehrs-Checks) oder **offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort und unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Auf ein fundiertes Protokoll sollte nicht verzichtet werden. Die Fußverkehrs-Checks in Kaiserslautern haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines/einer ausgebildeten Auditors/Auditorin zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln. Die Stadtverwaltung von Kaiserslautern verfügt über ausgebildete und zertifizierte Sicherheitsauditor:innen, die bereits einige Situationen innerhalb der Stadt geprüft haben.

Die Stadt Kaiserslautern ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußverkehrsfreundlicher Kommunen in Rheinland-Pfalz (AGFFK-RLP. e.V.), die für die Förderung von Rad- und Fußverkehr steht. Die Stadtverwaltung hat bei der Geschäftsführung bereits angeregt, eine Vernetzung der zehn Kommunen zu initiieren, die 2025 am Fußverkehrs-Check teilgenommen haben, um einen Erfahrungsaustausch zu ermöglichen.

6 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgten nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 4.4. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmen voneinander abhängig sind. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung.

Der Fußverkehrs-Check in Kaiserslautern hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale im Untersuchungsraum ermitteln. Er ist ein erster Schritt bzw. ein Einstiegselement in die kommunale Fußverkehrsförderung, dem weitere Schritte folgen müssen. Diese sind zum einen die Umsetzung/Prüfung der in Kapitel 4 dargestellten Maßnahmevorschläge sowie die Implementierung der in Kapitel 5 skizzierten organisatorischen und strukturellen Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung. Die zahlreichen Beiträge und angeregten Diskussionen der Bevölkerung, Politik und Verwaltung im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigen das große Interesse am Fußverkehr. Alle Veranstaltungen des FVC wurden von einer vielfältigen Gruppe Beteiligter aus dem Stadtteil, zum Teil darüber hinaus, begleitet. Alle Altersgruppen von Teenagern bis Senior:innen waren beteiligt, ebenso Schüler:innen, Eltern und Vertreter:innen des Inklusionsrats. Auch die Perspektiven von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer:innen konnten durch die rege Beteiligung gut eingebracht und diskutiert werden. Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine gute Grundlage für bessere Bedingungen des Fußverkehrs im Stadtteil Bännjerrück.

Kaiserslautern weist bereits einen hohen Anteil des Fußverkehrs am Modal Split auf – die Infrastruktur vor Ort kann und soll sich entsprechend dieser großen Bedeutung noch weiter zu Gunsten des Fußverkehrs entwickeln. Mit dem Fußverkehrs-Check wurde ein Anstoß für eine fußgängerfreundliche Entwicklung gegeben, um die Sicherheit, Barrierefreiheit, kurze Wege und Komfort auf den Fußwegen für alle Bevölkerungsgruppen zu verbessern. Ziel ist es, den Fußverkehr als nachhaltige und gesunde Mobilitätsform zu stärken und gleichzeitig die Lebensqualität im Ort zu erhöhen.

Im Rahmen von Ortsbegehungen wurden verschiedene Bereiche identifiziert, in denen Verbesserungsbedarf besteht. Dazu zählen unter anderem:

- **Barrierewirkung von Kfz-Verkehrsachsen abbauen**, was auf dem Bännjerrück insbesondere für den Rauschenweg gilt, darüber hinaus aber auch für die Pariser Straße und die Herzog-von-Weimar-Straße (die nicht mehr auf dem Bännjerrück liegt). Hier können weitere und optimierte Querungen die Wege für den Fußverkehr verkürzen, sicherer und komfortabler machen.
- **Fehlende oder unsichere Querungsmöglichkeiten**, vor allem an den oben genannten stark befahrenen Straßen und im Umfeld der Schulen und Bushaltestellen.
- **Barrierefreiheit**, die durch Oberflächenschäden, schmale und verstellte Gehwege beeinträchtigt wird.
- **Schulwege**, auf denen vermehrt gefährliche Situationen vorliegen oder durch fehlerhaftes Verhalten entstehen (können), wodurch das selbstständige Zurücklegen der Schulwege durch die Kinder und Jugendlichen erschwert wird oder nicht mehr stattfindet.

Zur Verbesserung der Situation werden Maßnahmen wie das **Freihalten von Gehwegbreiten**, die **Einrichtung von Querungsanlagen**, die **barrierefreie Gestaltung von Querungen** sowie **verkehrsberuhigende Maßnahmen** empfohlen.

Mit diesen Maßnahmen verfolgt Kaiserslautern das Ziel, den Fußverkehr sicherer, inklusiver und attraktiver zu gestalten – für alle Generationen und Mobilitätsbedürfnisse.

7 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Kaiserslautern aufbereitet und dokumentiert. Sie sind Grundlage der Inhalte der vorangestellten Kapitel und sollen der Kommune weitere Anregungen für eine künftige Entwicklung im Fußverkehr liefern.

7.1 Auftaktworkshop (10.05.2025)

Ort: Stresemannschule, Stresemannstraße 3, 67663 Kaiserslautern
Datum: 20. Mai 2025
Uhrzeit: 17:00-18:45 Uhr
Anwesende: 17 Personen

Der Auftakt-Workshop für den Fußverkehrs-Check Rheinland-Pfalz 2025 in Kaiserslautern fand am Dienstag, den 20. Mai 2025, ab 17:00 Uhr in der Stresemannschule im Stadtteil Bännjerrück statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 17 Personen zusammen: Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Bürger:innen und Mitarbeiter:innen des Fachbüros Planersocietät, welches den Fußverkehrs-Check begleitet.

Abbildung 12: Auftakt-Workshop in der Stresemannschule in Bännjerrück



Quelle: Pressestelle Stadt Kaiserslautern

Begrüßung & Vortrag zum Fußverkehrs-Check

Julia Bingeser (Stadt Kaiserslautern) begrüßt die Teilnehmenden. Sie beschreibt kurz die Entscheidung für die Bewerbung zum Fußverkehrs-Check in Rheinland-Pfalz. Theresa Heitmann (Planersocietät) stellt sich als Gutachterin, die den Fußverkehrs-Check in Kaiserslautern begleitet vor.

Frau Heitmann erläutert in ihrem Vortrag die Ziele und den Ablauf des Fußverkehrs-Checks. Hauptziel ist dem Fußverkehr mehr Aufmerksamkeit zu geben. Verwaltung, Politik und Bürgerschaft für das Thema zu sensibilisieren und somit zu erreichen, dass die Belange des Fußverkehrs politisch und planerisch umfassende Berücksichtigung finden.

In Kaiserslautern weist der Fußverkehr bereits einen hohen Anteil am Modal Split auf. Die Infrastruktur für den Fußverkehr gilt auch gerade deswegen ordentlich auszugestalten und auszubauen. In ihrem Vortrag zeigt Frau Heitmann mögliche Handlungsfelder im Fußverkehrs-Check auf: Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Sie betont außerdem die unterschiedlichen Belange der Zielgruppen im Fußverkehr, besonders die der vulnerablen Gruppen (Kinder, Senior:innen und Menschen mit Behinderung).

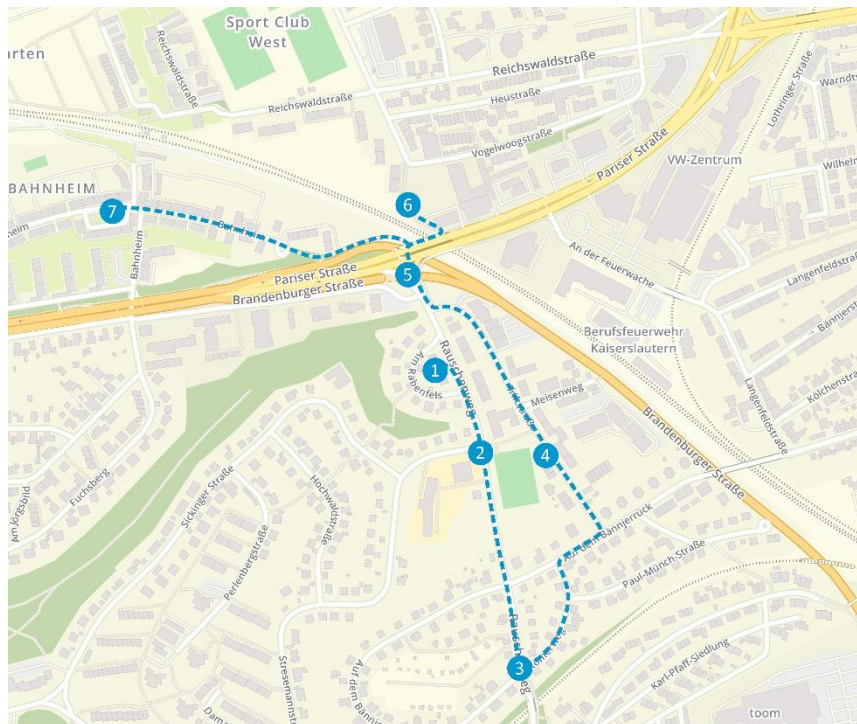
Vor der Workshop-Phase haben die Teilnehmenden die Gelegenheit Fragen zu stellen und Anmerkungen zu tätigen:

- Öffentliche Toiletten werden noch einmal im Besonderen als wichtiges Angebot benannt. Vor allem Frauen und Ältere sind von dem Fehlen benachteiligt.
- Eingefordert wird, dass der Fußverkehr nicht allen anderen Verkehrsarten gegenüber, bevorteilt werden solle. Die Verwaltung und Gutachterin relativieren, dass eine fokussierte Betrachtung des Fußverkehrs nicht dazu führt, dass die Belange anderer Verkehrsteilnehmender aus der Berücksichtigung genommen werden.
- Es wird auf einige Probleme in Bännjerrück hingewiesen (Gehölzaufwuchs, verstellte Gehwege, Verschmutzung, ...). Viele Probleme wären durch ordnungsrechtliche Maßnahmen zu lösen.

Workshop: Diskussion der Routenvorschläge der Begehungen

Als Grundlage für die Diskussion in Kleingruppen wurden im Vorfeld des Auftakt-Workshops Routenvorschläge von Vertreter:innen der Stadtverwaltung und der Gutachterin entwickelt. Diese Routenvorschläge werden in der Arbeitsphase nun zur Diskussion gestellt. Die Teilnehmenden können an zwei Stellwänden die Routenvorschläge, Mängel- und Problemstellen mit den Mitarbeiter:innen der Planersocietät und der Stadtverwaltung diskutieren. Die Anmerkungen werden im Folgenden in Stichpunkten dargestellt.

Begehungsrouten1: Fokus Barrierefreiheit



FVC Kaiserslautern

1. Begehungsrouten

Routenlänge: 1,9 km

- 1 Start / Einzelhandel
- 2 Ampelanlage Rauschenweg
- 3 Querung Rauschenweg / Römerweg
- 4 Triftstraße (Konflikte mit ruhendem Verkehr)
- 5 Ampelanlage Pariser Straße
- 6 Fußweg Richtung Reichswaldstraße
- 7 Platz Bahnheim / Endpunkt

Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OSM

Anmerkungen & Hinweise an der Stellwand zur 1. Begehungsrouten:

- **Station 1:** Hinweis, dass die Querung nördlich des Einzelhandels eingerichtet werden sollte.
- **Station 2:** Ampelschaltung sei zu prüfen. Hinweis, dass der Bus Vorrang habe, dabei werde oft eine Grünphase für den Fußverkehr übersprungen.
 - Rundum-Grün für den Fußverkehr wird in Kaiserslautern im Bereich von Schulen vermehrt eingesetzt.
- Zwischen **Station 2** und Triftstraße (**Station 4**) besteht ein Fußweg:
 - Dieser Weg ist aktuell nicht barrierefrei nutzbar.
 - Hinweis, dass Poller fehlen und dadurch auch manchmal Kfz von dem Fußweg auf den Rauschenweg auffahren.
 - Querung an der Triftstraße Richtung eigenständigem Weg (und Rauschenweg) fehlt. Hier sollte mindestens eine Querung durch Bordsteinabsenkungen am Gehweg eingerichtet werden. Die Einrichtung einer Querungsanlage sollte hier geprüft werden.
- **Station 4** (Triftstraße): schmale (nutzbare) Fahrbahn durch parkende Kfz am Straßenrand.
- **Station 3 & Römerweg** wurden hier nicht thematisiert. Sie können ggf. auf der Strecke entfallen.
- **Kreuzung Auf dem Bännjerrück/Rauschenweg:**
 - Problembeschreibung: Kreuzung befindet sich auf der Kuppe, schlecht einsehbar & wiederholt Geschwindigkeitsüberschreitungen durch den Kfz-Verkehr.

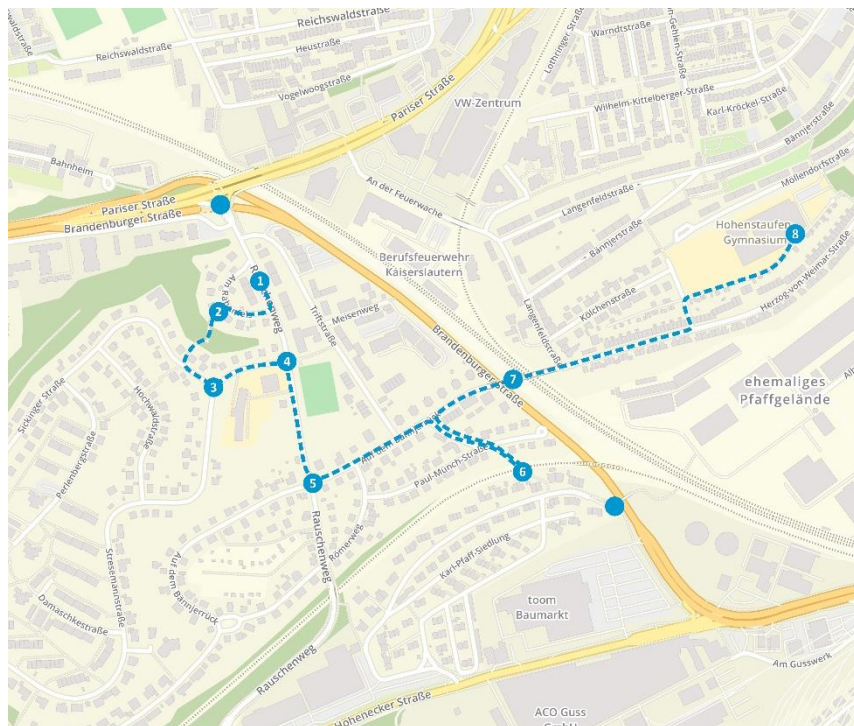
- Wunsch: Tempo reduzieren (am liebsten auf der gesamten Strecke des Rauschenweg) & Querungsanlage einrichten (am liebsten einen Fußgängerüberweg).
- LSA an der Pariser Straße (**Station 5**): Forderung die Grünphase für den Fußverkehr anzupassen.
- Rampe zwischen Kreuzung Pariser Straße und Bahnheim ist aktuell nicht barrierefrei nutzbar (bspw. zugewachsene Treppe etc.)
 - Begehungsrouten kann somit nicht barrierefrei begangen werden.
 - Offene Frage nach der Reaktivierung der Verbindung.
 - Alternativ muss über die Straßen Bahnheim und Pariser Straße gegangen werden (hierbei handelt es sich auch um einen Schulweg).
- Nördlich von **Station 6**: wird als wichtige fußläufige Verbindung Richtung Lidl („Reichswaldstraße“) beschrieben
- **Station 7** wurde nicht thematisiert. Die Station kann somit ggf. entfallen.
- Weitere Hinweise:
 - Unterführung und Bahnhof Kennelgarten (nördliche Bahnheim) ist verdrückt.
 - Westlicher Bännjerrück: gute Wege, es fehlen Sitzgelegenheiten.

Workshop-Phase: Diskussion der Routenvorschläge



Quelle: Pressestelle Stadt Kaiserslautern

Begehungsrouten 2: Fokus Schulwegsicherheit



FVC Kaiserslautern

2. Begehungsrouten

Routenlänge: 1,8 km

- 1 Start / Einzelhandel
 - 2 Eigenständiger Weg, Treppe
 - 3 Kreuzung Sickinger Str. / Stresemannstraße
 - 4 Querung Rauschenweg
 - 5 Querung Rauschenweg (Kuppe)
 - 6 Anbindung zum Bahnhalt zur Galgenschanze
 - 7 Brücke Auf dem Bännjerrück
 - 8 Am Hohenstaufen-Gymnasium
- Weitere mögliche Stationen

Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OSM

Anmerkungen & Hinweise an der Stellwand zur 2. Begehungsrouten:

- **Station 2.** Eigenständiger Fußweg Am Rabenfels – Am Bännjerrück
 - Nicht barrierefrei nutzbar, auch nicht für Eltern mit Kinderwagen oder Menschen mit Fahrrad (schiebend).
 - Verschmutzt (Laub), Gehölzaufwuchs, ...
 - Laternen sind eingewachsen – entsprechend dunkel
 - Wird von manchen als unsicher wahrgenommen (verwinkelt, dunkel).
 - Zu klären, wer hier für die Reinigung des Weges zuständig ist – Private? Oder handelt es sich um eine öffentliche Fläche?
- **Station 3:** Querungssituation verbessern. Ggf. eine Querungsanlage weiter südlich an Auf dem Bännjerrück einrichten.
- **Station 4:** LSA mit Rundum-Grün für den Fußverkehr (Begründung für die Einrichtung: wichtige Querung im Umfeld einer Schule; Schüler:innen und auch Ältere fühlen sich sicherer, wenn man auch ohne abbiegenden Verkehr die Kreuzung queren kann.)
 - Hinweis, dass es gefühlt vermehrt zu Rotverstößen durch Kfz-Verkehr auf dem Rauschenweg kommt.
 - Maßnahme: Umlaufzeiten sollten überprüft werden und ggf. angepasst werden. Wenn die Umlaufzeiten passend eingestellt sind, muss kontrolliert werden, ob es

vermehrt durch Fehlverhalten zu den Verstößen kommt.

- Station 5: Wichtig hier die Querungssituation zu verbessern.
 - Hinweis, dass die Bushaltestelle ggf. versetzt werden sollte. Dadurch wird der Fußweg für Ältere Richtung Einzelhandel verkürzt und es entsteht mehr Raum zur Einrichtung von Querungsanlagen am Kreuzungsbereich.
- **Station 6:** Barrierefreiheit am Bahnübergang ist nicht gegeben. Auch für die Nutzung mit der Fahrrad schwierig.
 - Hinweis: aufwendigere Abstimmungen mit der DB, hohe Kosten ergeben sich aus der leichten Hanglage. Sollte Trotzdem begutachtet werden.
 - Hinweis: wichtige Anbindung (Fuß und v.a. Rad) Richtung toom, Supermärkte & Uni. Studierende aus dem Wohnheim am Meisenweg nutzen die Verbindung über den Bahnübergang und durch die Karl-Pfaff-Siedlung Richtung Universität.
 - Der Knotenpunkt an der (ehemaligen?) Brücke Richtung Pfaffgelände und Karl-Pfaff-Siedlung wird als gefährlich beschrieben. Hier kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Eine Scharfe Kurve und ein schmaler Geh- und Radweg sowie Gehölzaufwuchs erschweren die verkehrliche Situation.
 - Knotenpunkt am Parkplatz (toom) und dem Geh- und Radweg: auch hier bestehen Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr.
- **Station 7** (Brücke) wird nicht thematisiert. Kann ggf. als Station entfallen.
- Schulweg Richtung Hohenstaufen Gymnasium (**Station 8**):
 - Hinweis, dass die meisten Schüler:innen über die Langenfeld- und Kölchenstraße gehen.
 - Ggf. sinnvoll eine Querungsanlage an der Kreuzung Langenfeldstraße zu prüfen.
 - Auf der Herzog-von-Weimar-Straße komme es fortlaufend zu Tempoüberschreitungen durch den Kfz-Verkehr.
- Weitere Hinweise:
 - Unzureichende Sauberkeit & Gehölzaufwuchs werden bemängelt an Auf dem Bännjerrück, Römerweg, Treppenanlage Rauschenweg Richtung Karl-Pfaff-Siedlung.
 - Römerweg: Gehweg ist praktisch nicht nutzbar wegen Gehölzaufwuchs, ruhendem Kfz-Verkehr
 - An der Kreuzung Herzog-von-Weimar-/Pfaffstraße endet der Gehweg abrupt auf einer Schotterfläche.

Abschluss des Auftakt-Workshops

Frau Heitmann bedankt sich zum Abschluss bei den Teilnehmenden für die Beteiligung und erläutert, dass die Anmerkungen zu den Begehungsruten eingearbeitet werden. Sie informiert die Teilnehmenden über den weiteren Verlauf des Fußverkehrs-Checks in Bännjerrück und lädt die Teilnehmenden herzlich zu den Begehungen am 24. Juni 2025 (17-19 Uhr) und 02. Juli 2025 (9-11 Uhr) sowie zum Abschluss-Workshop am 16. September 2025 ab 17 Uhr ein.

7.2 Erste Begehung (24.06.2025)

Ort: Kaiserslautern, Bännjerrück

Datum: 24. Juni 2025

Uhrzeit: 17:00-19:00 Uhr

Anwesende: 35 Personen

Begrüßung

Am 24. Juni 2025 um 17 Uhr findet die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks in Kaiserslautern statt. Die Begehung startet an der Apotheke am Rauschenweg. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus insgesamt 35 Personen zusammen, darunter die Staatssekretärin Frau Dick-Walther (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz) sowie Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, darunter Frau Bingeser (Ansprechpartnerin für den FVC in Kaiserlautern) und Herr Mader (Stellvertretender Referatsleiter im Bereich Recht und Ordnung), Vertreter:innen der Straßenverkehrsbehörde, der Stadtwerke, der Polizei, der Presse, des Inklusionsbeirats und Bürger:innen aus dem Stadtteil. Die Begehung wird von der Gutachterin Frau Heitmann (Planersocietät) und Herrn Frehn (Geschäftsführer der Planersocietät) moderiert.

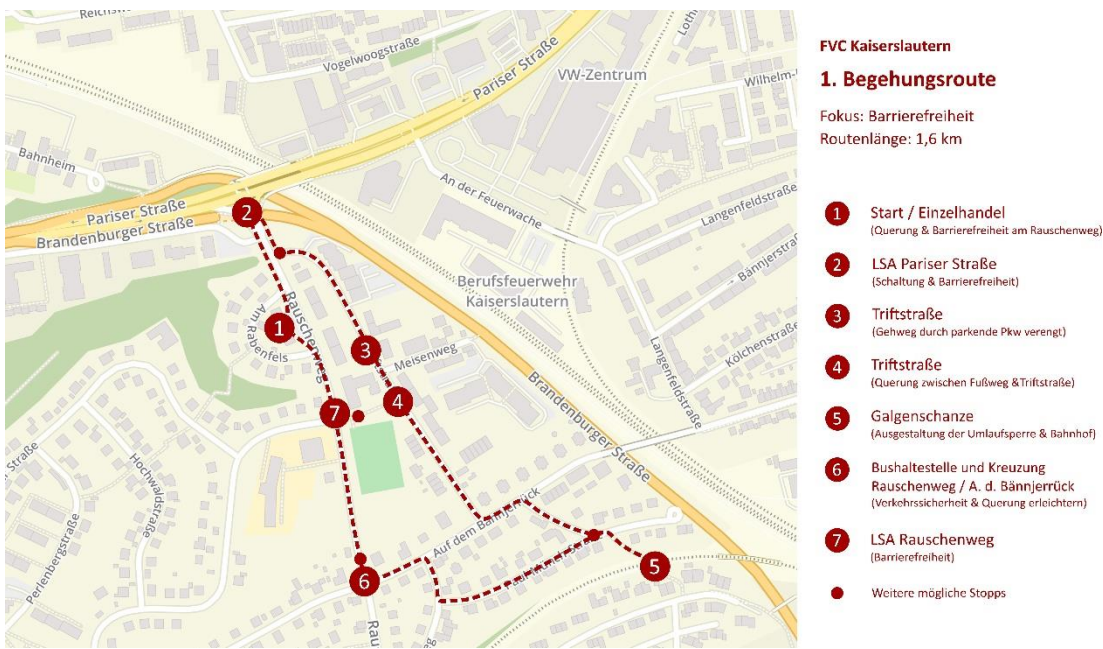
Abbildung 13: Begrüßung durch Hr. Mader, Hr. Frehn und Fr. Dick-Walther (von links nach rechts.) (links); Begrüßung und Input von Fr. Heitmann (rechts)



Quelle: Planersocietät

Bevor die Begehung startet, begrüßen die Staatssekretärin Frau Dick-Walther sowie auch Herr Mader von der Stadt Kaiserslautern die Teilnehmenden. Katja Neuhaus von Moduldrei begleitet die Begehung filmisch und verweist auf das Video, das für das Ministerium des Landes Rheinland-Pfalz erstellt wird. Daraufhin begrüßen Herr Frehn und Frau Heitmann die Teilnehmenden. Herr Frehn verweist noch auf die Dokumentation der Begehung durch Protokoll und Fotos. Frau Heitmann stellt den Routenverlauf der Begehung vor und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen (vgl. Abbildung 14). Im Rahmen der Begehung wird das Thema Barrierefreiheit in den Fokus genommen. Zu diesem Zwecke wird unter anderem ein Rollator mitgeführt, der den Teilnehmenden einen Eindruck vermittelt, mit welchen Herausforderungen mobilitätseingeschränkte Menschen im Alltag umgehen müssen.

Abbildung 14: Begehungsrouten 1 (Fokus "Barrierefreiheit")



Quelle: Planersocietät auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende

Station 1: Einzelhandel (Bännjerrück Apotheke)

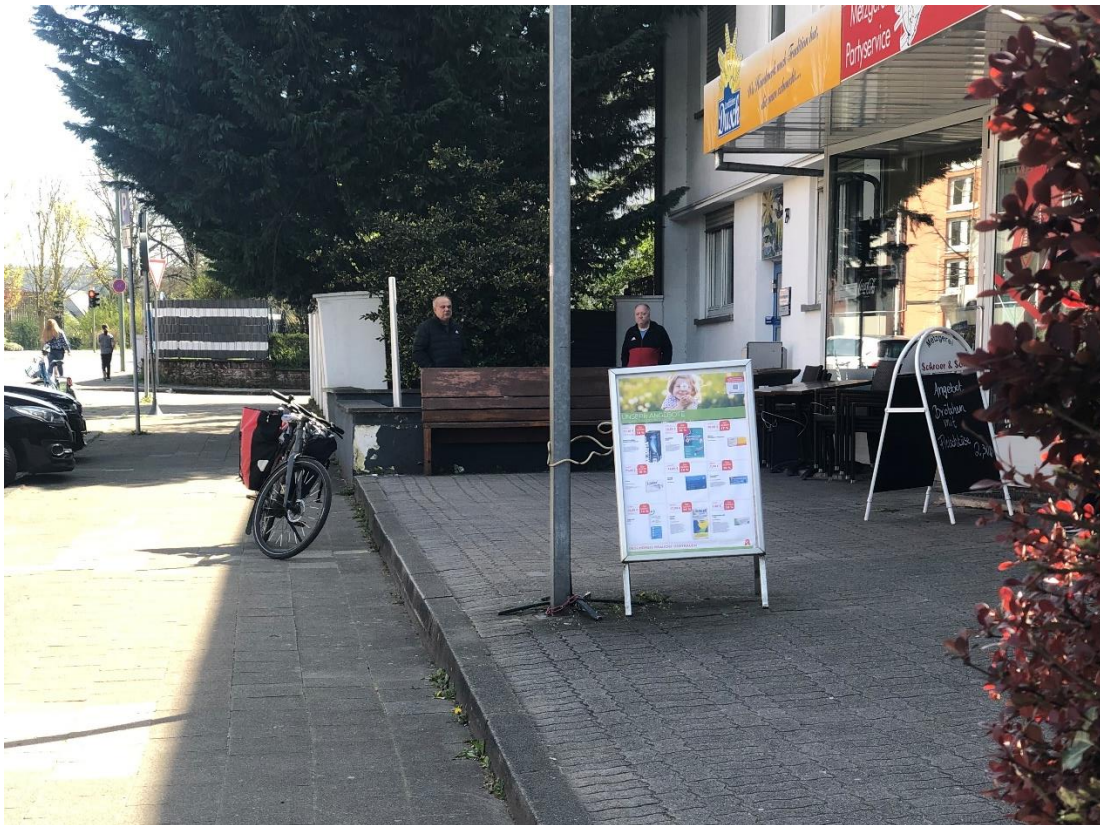
Das kleine Einzelhandelszentrum am Rauschenweg umfasst mehrere Arztpraxen, einen Bäcker, einen Metzgerei sowie eine Apotheke. Vor den Geschäften liegt eine Art Platzsituation vor, die durch eine Stufe vom Gehweg abgegrenzt ist (vgl. Abbildung 15). Das Zentrum wird rege besucht. Besucher: innen erreichen es zu Fuß (bzw. von der Bushaltestelle aus), per Rad oder mit dem Kfz. Zu diesem Zweck ist ein Parkplatz ausgewiesen.

Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden zu der verkehrlichen Situation am Rauschenweg:

- Der Zugang zum Einzelhandel sei durch die Stufe nicht barrierefrei. Idealerweise solle die Stufe entfallen. Die Ergänzung eines Geländers sei ebenfalls denkbar, um die Überwindung der Stufe bspw. für Ältere zu erleichtern.
- Die Teilnehmenden bemängeln, dass der Rauschenweg (zu Stoßzeiten) zu Fuß nur schlecht gequert werden könne. Das Verkehrsaufkommen ist sehr hoch, oft werde auch die Geschwindigkeit überschritten. Im Bereich des Einzelhandels wäre eine Querungsanlage hilfreich. Um auch die Erreichbarkeit der Bushaltestellen „Pariser Straße“ zu erleichtern solle eine Querungsanlage nördlich des Einzelhandels eingerichtet werden.
- Mehrfach wird der Wunsch nach einer Temporeduktion auf dem Rauschenweg geäußert. Durch eine Reduktion auf 30 km/h könne die Lärmemission verringert und die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Herr Mader teilt auf Nachfrage mit, dass es auf dem Rauschenweg vermehrt zu Unfällen kommt, wenn Kfz ausparken. Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger: innen sind nicht bekannt.

Abbildung 15: Platzsituation am Rauschenweg



Quelle: Planersocietät

Station 2: Lichtsignalanlage (LSA) Pariser Straße

Die Kreuzung Rauschenweg/Pariser Straße ist vollsignalisiert. Der Fußverkehr muss zum Queren der Kreuzung mehrere LSA queren, dabei wird er gemeinsam mit dem Radverkehr geführt. Anmerkungen der Teilnehmenden zur LSA an der Pariser Straße:

- Die Barrierefreiheit ist nicht ausreichend gegeben. Mobilitätseingeschränkte können die Kreuzung ausreichend gut nutzen. Für Menschen mit Sehbehinderung/sensorischer Einschränkung fehlen Bodenindikatoren.
- Für den Fußverkehr sei die Ampelschaltung ausreichend gut.
Hinweis: Die Schaltung wurde in der Vergangenheit bereits auf den Fußverkehr angepasst.
- Ein Teilnehmer merkt an, dass man früher mit dem Kfz von Süden kommend über einen sogenannten „freien Rechtsabbieger“ in den Rauschenweg einfahren konnte. Seitdem die Signalisierung eingerichtet wurde (Begründung: Einsehbarkeit in die Pariser Straße war für den Fußverkehr nicht gegeben), komme es zur Staubildung.
- Weitere Anmerkungen: Im Kreuzungsbereich Pariser Straße/Rauschenweg (südlich der Kreuzung Pariser Straße/Rauschenweg) könne die Furt für den Fußverkehr zusätzlich markiert werden.

In Vorbereitung auf die Station 3 erläutert Frau Heitmann den Teilnehmenden in einem kleinen Input, welche Regelbreiten für Gehwege gelten: mindestens 2,5 m Breite sind vorgesehen. Frau Heitmann weist darauf hin, dass diese Breite im Bestand jedoch nur selten gegeben ist.

Abbildung 16: Gehweg am Rauschenweg Richtung Pariser Straße (links); Lichtsignalanlage an der Pariser Straße (rechts)



Quelle: eigene Abbildung

Station 3: Triftstraße

Für die dritte Station hält die Gruppe an der Ecke Triftstraße / Meisenweg. Die Triftstraße ist eine Wohnstraße mit beidseitigem Gehweg. Der gesamte Straßenraum ist durch parkende Kfz geprägt, die zum Teil auf dem Gehweg, zum Teil auf der Fahrbahn angeordnet sind. Anmerkungen der Teilnehmenden zu der Situation an der Triftstraße:

- Vor allem im nördlichen Abschnitt der Triftstraße wird der Gehweg kontinuierlich durch Gehölzaufwuchs beeinträchtigt. Das betrifft sowohl Hecken die seitlich in den Gehweg ragen als auch Bäume, deren Äste zu niedrig hängen. Hier müsse Grünschnitt vorgenommen werden, so dass der sogenannte „lichte Raum“ freigehalten wird.
- Durch unebene Gehwegplatten und Oberflächenschäden werde lokal die Barrierefreiheit eingeschränkt.
- Parkende Kfz schränken die nutzbare Gehwegbreite immer wieder ein. Besonders auffällig ist die Engstelle am Gelände des Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (kurz LBB). Durch ausgewiesene Parkflächen auf dessen anliegendem privaten Grundstück wird der Gehweg auf etwa 1,0 m Breite verschmälert. (vgl. Abbildung 17)

Abbildung 17: Diskussion zur Pariser Str. im Schatten der Triftstr. (li.), Begehung am verengten Gehsteig Triftstr. (re.); Gehweg an der Triftstraße im Bereich des Landesbetriebs stark verengt (unten)



Quelle: eigene Abbildung

Station 4: Triftstraße / Fuß- und Radweg

Die vierte Station befindet sich an der Einmündungsstelle des Fußwegs (Rad frei) (vom Rauschenweg kommend) und der Triftstraße. Frau Heitmann schlägt vor, die Querung zu erleichtern, indem die Sichtachsen durch eine veränderte Anordnung der parkenden Kfz freigehalten werden und gegenüber des Fußwegs ein Parkplatz entfällt. Im Bestand ist die Querung oft durch parkende

Kfz verstellt und die Einsicht in den Straßenraum beschränkt. Der Vorschlag findet bei einigen Teilnehmenden Zustimmung.

Abbildung 18:

Fußweg zwischen Triftstraße und Rauschenweg (links), parkende Kfz an der Triftstraße (rechts)



Quelle: eigene Abbildungen

Zwischenstation: Fußgängerüberweg (FGÜ) Auf dem Bännjerrück

Auf dem Weg zur fünften Station wird außerplanmäßig der FGÜ Auf dem Bännjerrück thematisiert:

- Die Teilnehmenden hinterfragen die Lage des FGÜs, da er keine direkte Verbindung von der Triftstraße zum Bahnhof darstelle. Silke Billing (Straßenverkehrsbehörde Kaiserslautern) erläutert, wie der Standort des FGÜ festgelegt wurde: Der FGÜ liegt auf dem Schulweg vom Bahnhof Galgenschanze Richtung Schulen (Gymnasium und Gesamtschule). Da eine Beleuchtung des FGÜ notwendig ist, wurde der Standort auch durch den Zugang zu Stromleitungen im Straßenraum bestimmt. Zusätzlich beeinflussten private Grundstückseinfahrten, die Bushaltestelle und Baumscheiben die Wahl für den Einsatzort des FGÜ.
- Eine Teilnehmende im Rollstuhl kann den Zebrastreifen nicht nutzen, da die Bordsteine (mit Bordsteinhöhe von circa 5 cm) zu hoch sind. Entsprechend ist der FGÜ nicht ausreichend barrierefrei ausgestaltet.
- Die parkenden Kfz am Straßenrand werden ebenfalls thematisiert: diese werden regelmäßig außerhalb der ausgewiesenen Parkflächen auf dem Gehweg geparkt. So kommt es zu einer Verschmälerung der Gehwege und zur Beeinträchtigung des Sichtfeldes. Da die Gehwege in weiten Bereichen ausreichend breit sind und der Fußverkehr nicht immer eingeschränkt wird, bewertet die Gruppe der Teilnehmenden die Situation unterschiedlich kritisch.
- Die Teilnehmenden beschreiben die Ausgestaltung als Tempo 30 Zone als positiv.

Abbildung 19: Fußgängerüberweg Auf dem Bännjerrück



Quelle: eigene Abbildungen

Station 5: Galgenschanze

Station 5 behandelt die Umlaufsperrung zur Sicherung der Gleisanlage am Bahnhof Galgenschanze. Der Bahnübergang ist ein Nadelöhr auf einer wichtigen Achse für den Fuß- und vor allem den Radverkehr. Zum Weg zur fünften Station werden folgende Themen benannt:

- Die Laternen und Straßenschilder sind mittig auf dem Gehweg der Triftstraße angebracht und werden als störend angesehen, da sie die nutzbare Gehwegbreite beschränken.
- Teilnehmende bemängeln fehlende Bordsteinabsenkungen entlang der Wegeverbindung.

An der Station 5, oberhalb der Umlaufsperrung beschreibt Herr Mader kurz, dass sich durch die Entwicklung des angrenzenden Pfaff-Geländes die Bedeutung der Verbindung über die Galgenschanze noch einmal zunehmen wird. Hinweise der Teilnehmenden:

- Die Umlaufsperrungen an der Galgenschanze empfinden die Teilnehmenden als positiv. Sie ist für die Sicherung des Bahnübergangs wichtig, bremst den Radverkehr aus und ist gleichzeitig recht groß dimensioniert, so dass sie gut genutzt werden kann. Mit Hinblick auf Barrierefreiheit solle die Ausgestaltung der Umlaufsperrung trotzdem noch einmal geprüft werden.
- Teilnehmende fragen die Verwaltung nach fußläufigen Anbindungen an das Pfaff-Gelände (bspw. eine Fußgängerbrücke). Eine Reaktivierung der bestehenden Verbindungen wird voraussichtlich im Rahmen der Entwicklung des Pfaff-Geländes stattfinden. Ein genauer Zeitplan kann hierfür nicht angegeben werden.

Abbildung 20: Hindernisse auf dem Gehweg Richtung Bahnhof Galgenschanze (links), Umlaufsperrung am Gleisübergang (rechts)



Quelle: eigene Abbildung

Bevor es zur nächsten Station geht, verteilen Frau Heitmann und Herr Frehn Simulationsbrillen und Langstöcke, um die Teilnehmenden dafür zu sensibilisieren, wie Menschen mit Sehbehinderung den Raum wahrnehmen und nutzen.

Abbildung 21: schmale Gehwege an der Paul-Münch-Straße (links), Gehölzaufwuchs verengt Gehwege (rechts)



Quelle. Eigene Abbildungen

Station 6: Bushaltestelle und Kreuzung Rauschenweg / A. d. Bännjerrück

Auf dem Weg zur Station 6 werden folgende weitere Hindernisse von Teilnehmenden thematisiert:

- lokal wird der Gehweg durch Gehölzaufwuchs/Hecken eingeschränkt,
- lose Steine an einer Ausfahrt auf die Straße und
- lokal Unebenheiten auf den Gehwegen entlang der Paul-Münch-Straße und des Römerwegs.

Abbildung 22: Kreuzung am Rauschenweg / Auf dem Bännjerrück



Quelle: eigene Abbildung

Station 6 befindet sich an der Kreuzung der Straßen Auf dem Bännjerrück/Rauschenweg. Der Rauschenweg ist stark befahren, die Kreuzung mit Auf dem Bännjerrück ist eine wichtige fußläufige Verbindung, an der sich jedoch keine Querungsanlage befindet. Die Kreuzung liegt auf einer Kuppe und ist deswegen zusätzlich schlecht einsehbar. Zwischen dieser und der Kreuzung mit der Stresemannstraße befinden sich auf beiden Seiten des Rauschenwegs Bushaltestellen, die von zahlreichen Schüler:innen auf dem Weg zur Schule und zurück genutzt werden. Weitere Hinweise zur Kreuzung:

- Die Querung der Kreuzung sei besonders für Schulkinder / Schüler:innen schwer. Die Bushaltestellen „Rauschenweg“ werden viel frequentiert, auch deswegen, weil es sich um Umsteigehaltestellen handelt. Um von der einen Buslinie in die andere zu wechseln, muss immer wieder die Bushaltestelle gewechselt und somit die Fahrbahn gequert werden. Zu Stoßzeiten ist dies auf direktem Weg zwischen den Bushaltestellen kaum möglich. Die vorhandene Querungsanlage (LSA an der Stresemannstraße) sei zu weit entfernt, um zum Erreichen der Bushaltestellen genutzt zu werden. Die Fahrbahn wird deswegen oft frei gequert.
- Die Höchstgeschwindigkeit wird an der Kreuzung und am gesamten Rauschenweg oft überschritten. Die Autofahrenden verhielten sich oft nicht verkehrskonform (bspw. Hupen, Vergessen der Blinkersetzung oder Pöbeln), wodurch die Kreuzung für den Fußverkehr und besonders Kinder zusätzlich gefährlich wird. Es wird diskutiert und angemerkt, dass verkehrsberuhigende Elemente nötig seien, um die Aufmerksamkeit der Autofahrenden zu erhöhen.
- An der Kreuzung verkehren viele Busse. Vor allem wenn sich zwei Busse begegnen, weichen

diese immer wieder auf den Gehweg aus und beschneiden somit den Bereich und die Sicherheit des Fußverkehrs. Als mögliche Maßnahme wäre abzustimmen, ob die Busfahrpläne geändert werden könnten, so dass sich die Busse möglichst nicht in der Kreuzung begegnen.

- Thema Barrierefreiheit: Am Kreuzungsbereich Rauschenweg/Auf dem Bännjerrück sind die Bordsteine abgesenkt, allerdings fehlen Maßnahmen, die die Orientierung ermöglichen (kontrastreiche Gestaltung, taktile Bodenelemente).
- Die Teilnehmenden wünschen sich eine sichere Querungsanlage, am liebsten eine LSA. Eine Einrichtung ist aufgrund der Nähe zur LSA an der Stresemannstraße jedoch strittig.

Station 7: LSA Stresemannstraße / Rauschenweg

Die Kreuzung Stresemannstraße / Rauschenweg ist vollsignalisiert. Da sie sich direkt an der Stresemannschule befindet, ist die LSA mit „rundum-grün“ ausgestattet.

Abbildung 23: Gruppe der Teilnehmenden an der LSA an der Stresemannstraße (links), hohes Bord an der LSA (rechts)



Quelle: eigene Abbildungen

Die Diskussion der Station 7 wird am Start-/Endpunkt durchgeführt, da der Aufstellbereich an der Kreuzung zu klein ist und die Lautstärke durch den Verkehr zu hoch. Anmerkungen der Teilnehmenden zur LSA:

- Die Ampelanlage sei nicht ausreichend barrierefrei ausgestattet. Es liegen fast ausschließlich Hochborde vor. (Hinweis aus dem Tiefbau: unterhalb der Kreuzung liegen

Schachtsysteme, die eine barrierefreie Ausgestaltung erschweren.) Das akustische Signal an der LSA sei sehr schwach und entsprechend schlecht wahrnehmbar.

Weitere Anmerkung der Teilnehmenden: willkürlich abgestellte E-Roller stellen immer wieder Hindernisse auf Gehwegen dar. Dies bemängeln besonders die Teilnehmenden des Inklusionsbeirats.

Verabschiedung & Ausblick

Zum Abschluss der Begehung bedanken sich Herr Mader, Herr Frehn und Frau Heitmann bei den Anwesenden für ihre Teilnahme und die Wortbeiträge. Die Staatssekretärin musste schon vor Ende der Veranstaltung abreisen und lässt Dank ausrichten. Frau Heitmann verweist auf die zweite Begehung am 02. Juni 2025 um 9:00 Uhr und auf den Abschluss-Workshop am 16. September 2025 um 17:00 Uhr.

7.3 Zweite Begehung (02.Juli 2025)

Ort: Bännjerrück, Kaiserslautern

Datum: 02. Juli 2025

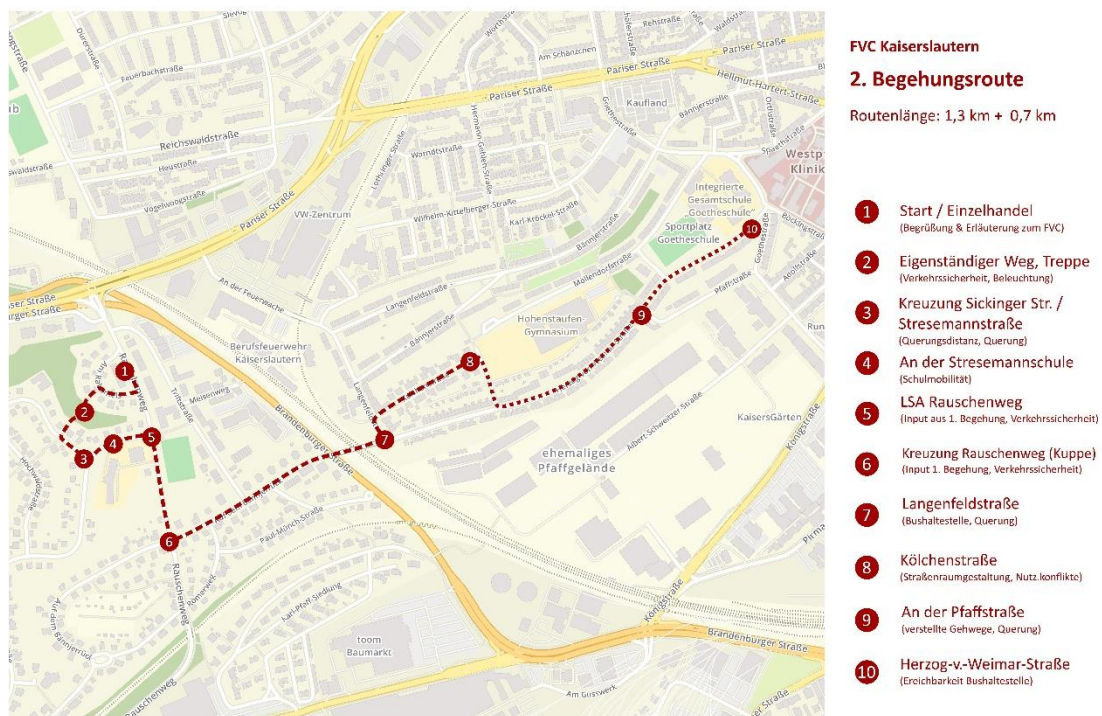
Uhrzeit: 09:00-11:00 Uhr

Anwesende: 11 Personen

Begrüßung

Am 02. Juli 2025 um 9 Uhr findet die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks in Kaiserslautern im Stadtteil Bännjerrück statt. Die Begehung startet an der Apotheke (Einzelhandel) am Rauschenweg. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus 11 Personen zusammen: Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, der Straßenverkehrsbehörde, der Kinderunfallkommission, der Polizei, des Elternbeirats der Stresemannschule, der Presse sowie aus Bürger:innen des Stadtteils und Mitarbeiter:innen der Planersocietät.

Abbildung 24: Route der 2. Begehung (Fokus "Schulwegesicherheit")



Quelle: Planersocietät auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende

Zu Beginn der Begehung begrüßen Frau Heitmann (Planersocietät) und Herr Ruhland (Stadt Kaiserslautern, Stadtentwicklung) die Teilnehmenden. Frau Heitmann erläutert den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen (vgl. Abbildung 24). Die zweite Begehung nimmt das Thema Schulmobilität verstärkt in den Fokus. Frau Heitmann verweist zusätzlich auf die Dokumentation der Begehung durch Protokoll und Fotos. Herr Ruhland hat als Maßnahme gegen die Hitze sowohl Wasser als auch Sonnenschirme in einem Bollerwagen mitgebracht, an beidem können sich die Teilnehmenden bedienen.

Nach der Begrüßung ergreift eine Passantin das Wort: sie berichtet, dass an der Grundschule Bännjerrück (an der Leipziger Straße) am selben Tag ein Kind angefahren wurde. Sie ist zufällig am Startpunkt der Begehung und äußert den Wunsch, dass Begehungen solcher Art auch an der Grundschule Bännjerrück durchgeführt werden.

Bevor die Begehung startet, fasst Frau Heitmann noch einmal die Diskussion zum Startpunkt am Rauschenweg aus der vergangenen ersten Begehung zusammen. Danach geht die Gruppe Richtung Am Rabenfels los.

Abbildung 25: Start der Begehung



Quelle: Planersocietät

Station 2: Eigenständiger Weg, Treppe Am Rabenfels

Zwischen den Wohnstraßen Am Rabenfels und Sickinger Straße liegt eine eigenständige Wegeverbindung für den Fußverkehr. Der Weg ist schmal, liegt zwischen privaten Grundstücksflächen und weist mehrere Treppenanlagen auf. Anmerkungen der Teilnehmenden zum Weg entlang der Straße Am Rabenfels und der eigenständigen Wegeverbindung:

- Am Rabenfels beschränken Hecken, die auf den Gehweg ragen, das Gehen.
- Ein Teilnehmender bemängelt ausführlich, dass der Weg durch Laub und Müll verschmutzt sei, der Gehölzaufwuchs vom privaten Gelände zu sehr in den Weg rage und immer wieder Scherben auf dem Weg zu finden seien. Für die Sauberhaltung des Weges ist eine Prüfung der Zuständigkeit notwendig (sind Private oder die Kommune zuständig?).
- Der Weg sei – trotz der Rampen an den Treppenanlagen – nicht barrierefrei nutzbar. Im Bestand können hier nachträglich Verbesserungen für Menschen mit Sehbehinderung eingerichtet werden. Mobilitätseingeschränkte müssen den Weg eher meiden und einen Umweg nutzen. Dafür müsse sichergestellt werden, dass der alternative Weg, hier Rauschenweg, Stresemann und Sickinger Straße, durchgängig gut befahrbar sind, bspw. auch an Tagen mit Müllabfuhr. Herr Ruhland weist auch darauf hin, dass es keinen Zwang gäbe den Bestand barrierefrei umzubauen.

Abbildung 26: Schmale, verstellte Gehwege Am Rabenfels (links), Stufen am Fußweg Richtung Sickinger Straße (rechts)



Quelle. Planersocietät

Station 3: Kreuzung Sickinger Str. / Stresemannstraße

Die Station 3 befindet sich an der Kreuzung Sickinger Str. / Stresemannstraße. Die Kreuzung ist sehr groß dimensioniert, die Querungsdistanzen sind für den Fußverkehr entsprechend weit. Da es sich um den direkten Zugang zur Schule und den Bushaltestellen handelt, nutzen viele Schüler:innen den Weg. Hinweise der Teilnehmenden zu Herausforderungen an der Kreuzung:

- Zu Schulbeginn (gegen 8 Uhr) kommt es zu viel Hol- und Bring-Verkehr. Laut der Vertreterin des Elternbeirats herrsche ein hohes Maß an Verkehrschaos durch parkende und fahrende Fahrzeuge, was insbesondere für Kinder eine Gefährdung darstelle und diese deutlich beeinträchtige.
- Zur Sicherung der Querung hatte der Elternbeirat bereits die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) gefordert, jedoch gab es seitens der Verwaltung Bedenken hinsichtlich der Platzierung. Hier wird auch noch einmal auf die verkehrsrechtliche Vorgabe hingewiesen, die innerhalb einer Tempo-30-Zonen keine Einrichtung eines FGÜs vorsieht. Hinweis: auch in Bännjerrück gibt es Ausnahmen von der Regel bspw. auf der Straße Auf dem Bännjerrück.
- Die Fahrbahnbreite der Sickinger Straße ist für den Fußverkehr hinderlich. Hier könne man eine Reduzierung des Kurvenradius prüfen. Dadurch würden Kfz ausgebremst werden und die Querungsdistanz für den Fußverkehr würde verringert werden. Die Reduzierung der Kurvenradien kann durch Markierungen erfolgen oder langfristig auch baulich.
- Für die Bushaltestellen auf der Stresemannstraße wird die Einrichtung eines Haltestellenkap empfohlen. Dadurch könne der Bus die Haltestellen einfacher anfahren, Konflikte mit dem parkenden Kfz-Verkehr werden reduziert und durch die Verengung des Straßenquerschnitts ist zu erwarten, dass der Kfz-Verkehr ausgebremst wird.
- Frau Heitmann verweist darauf, dass der breite Straßenquerschnitt der Stresemann-

und Sickinger Straße die bestehende Tempo-30-Zone gestalterisch nicht erkennen lässt. Eine entsprechende Gestaltung des Straßenraums könne jedoch zur Einhaltung der vorgegebenen Verkehrsregeln beitragen.

- Mit Blick auf die Schulwegsicherheit wird noch auf die Markierung des Schulwegs („gelbe Füße“) verwiesen: die vorliegenden Markierungen sind verblasst. Eine Erneuerung dieser Markierungen wäre eine einfache und wünschenswerte Maßnahme.

Abbildung 27: Kreuzungsbereich Sickinger Str./Stresemannstr. (links), breite Fahrbahn der Stresemannstr. (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 4: An der Stresemannschule

An der Einfahrt zur Stresemannschule hält die Gruppe kurz. Die Einfahrt von der Stresemannstraße wird als Zugang zur Schule genutzt. Hier parken immer wieder Kfz, es komme hier auch zu unübersichtlichen Situationen im Rahmen des Hol- und Bringverkehrs. Im Wesentlichen wird hier die Diskussion von Station 3 weitergeführt.

Der Radweg auf der Stresemannstraße wird kurz thematisiert und hinterfragt. Von Seiten der Verwaltung wird erläutert, dass Infrastruktur für den Radverkehr in Tempo-30-Zonen nicht vorgesehen sein.

Abbildung 28: Stresemann Straße am Eingang der Stresemannschule



Quelle: Planersocietät

Station 5: LSA Rauschenweg & Rauschenweg

Die fünfte Station befindet sich an der Kreuzung Stresemannstraße / Rauschenweg. Es handelt sich um die vollsignalisierte Kreuzung, die bereits im Rahmen der ersten Begehung behandelt wurde. Frau Heitmann fasst die Diskussionspunkte aus der vergangenen Begehung noch einmal zusammen. Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden zur Station und dem Umfeld:

- Im Umfeld der Schulen erhalten die Fußgänger:innen an LSA im selben Zeitraum eine Freigabe („rundum-Grün“). Dadurch wird das Queren für Schüler:innen sicherer. Diese Maßnahme wird positiv hervorgehoben.
- Die Barrierefreiheit ist an der Kreuzung nicht gegeben. (siehe Protokoll zur 1. Begehung) Ergänzend wird hier beschrieben, dass Kinder mit Fahrrädern oder Rollern ebenfalls durch die hohen Bordsteinkanten behindert werden. Die gleiche Problematik mit einer Stufe liegt auch am Fußweg zwischen Rauschenweg und Triftstraße vor.
- Im Kreuzungsbereich am Rauschenweg befindet sich außerdem ein Schachtdeckel, der zum Hindernis werden könnten. Hier ist der Einsatz eines anderen Schachtdeckels eine mögliche Lösung.
- Hier wird noch einmal darauf verwiesen, dass Fahrzeuge, die vom Rauschenweg auf die Stresemannstraße abbiegen sich oft (scheinbar) falsch verhalten und (scheinbar) die Rotphase beim Linksabbiegen überfahren. Mit Blick auf diese Problemlage ist die Schaltung der LSA noch einmal zu prüfen.
- Hinweis, dass die Schutzstreifen (für den Radverkehr) auf dem Rauschenweg als zu schmal und unsicher empfunden werden.

Abbildung 29: Engstelle an der Bushaltestelle "Rauschenweg"



Quelle: Planersocietät

Station 6: Kreuzung Rauschenweg (Kuppe)

Die Station 6 befindet sich an der Kreuzung der Straßen Auf dem Bännjerrück/Rauschenweg. An der Kreuzung gibt es keine Querungsanlage. Unmittelbar neben der Kreuzung befinden sich am Rauschenweg Bushaltestellen, welche für die Schulmobilität und Alltag (bspw. Einkauf) wiederum wichtig sind.

Ergänzende Anmerkungen zur Kreuzung und den Bushaltestellen am Rauschenweg:

- Das Buswartehäuschen „Rauschenweg“ befindet sich mittig auf dem Gehweg und schränkt den Fußverkehr mitunter stark ein (siehe Abbildung 29). Vor allem mit Blick auf die Barrierefreiheit ist das Wartehäuschen ein Hindernis. Grund für die Positionierung könnten bauliche Aspekte sein, ggf. auch die einfachere Reinigung des Häuschens.
- Schüler:innen, die aus der Straße „Auf dem Bännjerrück“ kommen, nutzen nicht die LSA an der Stresemannstraße, um die Bushaltestelle auf der anderen Straßenseite zu erreichen, sondern überqueren die Kreuzung direkt. Dies wird als sicherheitsrelevantes Thema eingeschätzt.
- Das Thema subjektive Sicherheit wurde mehrfach angesprochen: die Kreuzung wird häufig als problematisch genannt, obwohl es keine dokumentierten Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger:innen gibt. Frau Heitmann verweist darauf, dass auch ein subjektives Unsicherheitsgefühl das Verhalten von Fußgänger:innen beeinflusst. Wenn sich viele unsicher fühlen, sollte darauf hingewirkt werden, dass sie sich sicherer fühlen und somit ohne Sicherheitsbedenken die Wege zu Fuß zurückzulegen.
- Am Rauschenweg wird wieder der Wunsch geäußert, dass eine Tempo-Reduktion auf Tempo 30 eingeführt wird, um die Verkehrssituation insgesamt zu beruhigen und die Sicherheit zu erhöhen. Der Vorschlag wird mehrheitlich gutgeheißen. Einzelnen wird darauf verwiesen, dass der Kfz-Verkehr nicht unter den Maßnahmen für den Fußverkehr leiden sollte.

Station 7: Langenfeldstraße

Die Station 7 befindet sich an der Kreuzung der Langenfeldstraße / Herzog-von-Weimar-Straße. Sowohl auf der Langenfeldstraße als auch der Herzog-von-Weimar-Straße befinden sich im direkten Umfeld der Kreuzung Bushaltestellen. Außerdem liegen im Kreuzungsbereich Baumscheiben. (vgl. Abbildung 30)

Abbildung 30:
Brücke Auf dem Bännjerrück (links), Kreuzung Langenfeldstr./Herzog-von-Weimar-Str. (rechts)



Quelle: Planersocietät

Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden zu der Kreuzung:

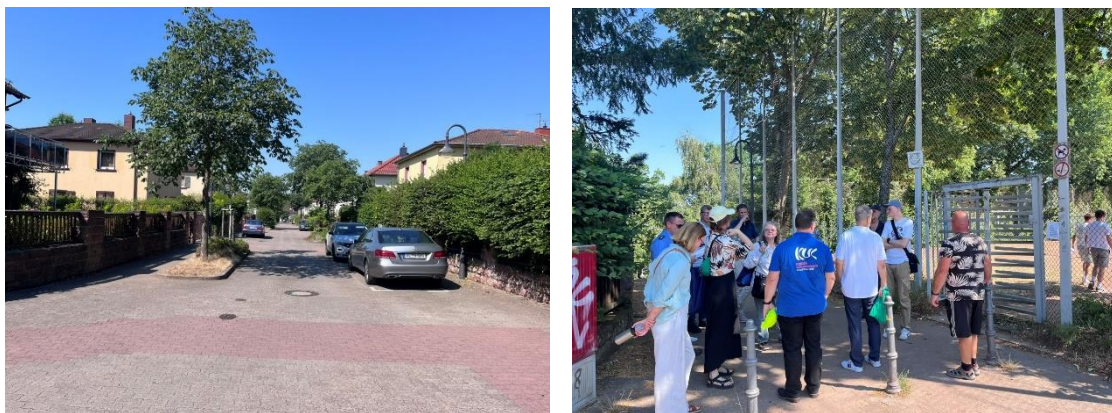
- Die Kreuzung wird als unübersichtlich empfunden. Es herrscht allgemein der Eindruck, dass die Situation dort nicht gut ausgestaltet ist.
- Baulich sind Anpassungen dadurch beschränkt, dass in alle Richtungen Busse verkehren, die im Kurvenbereich viel Platz brauchen. Dadurch entstehen lokal weite Querungsdistanzen für den Fußverkehr.
- Auch hier ist im Kreuzungsbereich mit „gelben Füßen“ die Querung der Langenfeldstraße markiert. Allerdings an einer Stelle, an der die Querungsdistanz weit und die Sicht zum Teil durch Gehölzaufwuchs beschränkt ist.
- Die Kreuzung kann ggf. nur mit kleinen Maßnahmen verbessert werden. Es scheint zielführender, die Schulwege außerhalb dieser Kreuzung mit zusätzlichen Querungen zu optimieren. Dabei wird vor allem eine Querungsanlage auf der Herzog-von-Weimar-Straße gewünscht. Zu Stoßzeiten ist das Verkehrsaufkommen auf der Herzog-von-Weimar-Straße sehr hoch, was die Querung erschwert. Die Haltestelle Pfaffbrücke 1 ist nicht barrierefrei passierbar bzw. das Wartehäuschen steht auf dem Gehweg, daher laufen Schülerinnen und Schüler in diesem Abschnitt oft auf der Fahrbahn. Hinweis: Ein mögliches Versetzen des Wartehäuschens wird bereits durch die Verwaltung geprüft.
- Hinweis von Frau Heitmann, dass die Gestaltung des Straßenraums auf der Brücke nicht dem Charakter einer Tempo-30-Zone entspricht. Ein Ausbau beispielsweise der Gehwege ist jedoch auf Brückenbauten sehr schwer umzusetzen.

Station 8: Kölchenstraße

Die Station 8 befindet sich am Eingang zum Sportplatz des Hohenstaufen-Gymnasium (HSG) an der Kölchenstraße. Diese ist als Verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“) ausgewiesen. Anmerkungen zur Station:

- Der verkehrsberuhigte Bereich wird als geeignet für den Schulweg hervorgehoben.
- Auch die Kölchenstraße wird scheinbar als Bereich für den Hol- und Bringverkehr genutzt. Einige Teilnehmende bewerten den Ort als geeignet für diesen Zweck. Andere weisen vor allem auf die Belastung der Anwohnenden hin.
- Frau Heitmann verweist auch hier darauf, dass der Verkehrsberuhigte Bereich in der Ausgestaltung des Straßenraums den Fußverkehr und das Thema Aufenthalt noch mehr in den Fokus rücken sollte. Ein Umbau des Straßenraums in der Kölchenstraße zu diesem Zwecke sei aber nicht verhältnismäßig.

Abbildung 31:
Verkehrsberuhigter Verkehrsbereich Kölchenstraße, inkl. Zugang zum Hohenstaufen-Gymnasium



Quelle: Planersocietät

Station 9: An der Pfaffstraße

Die Station 9 befindet sich an der Treppe zum HSG an der Kreuzung Pfaffstraße und Herzog-von-Weimar Straße. Hier befindet sich eine Bushaltestelle und es wird berichtet, dass die Straße zu Stoßzeiten sehr stark befahren sei. Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden zur Station:

- Das Verkehrsaufkommen ist morgens besonders hoch, u. a. wegen Hol- und Bringverkehr, was zu Stau, Behinderung der Anwohnenden und allgemein unübersichtlichen Situationen führe. Dadurch werden auch andere Verkehrsteilnehmende behindert: Begegnungsverkehr ist zum Teil nicht möglich, Busse können nicht passieren, etc.
- Zur Sicherung der Schüler:innen auf dem Schulweg wird eine Querungsanlage auf der Herzog-von-Weimar-Straße gewünscht, am liebsten einen FGÜ.
- Hinweis, dass aktuell der nördliche Gehweg als Schulweg (mit den „gelben Füßen“) markiert ist. Dieser ist zum Teil sehr schmal und lokal zusätzlich verengt, bspw. durch Laternen, Treppenanlagen oder Mülltonnen.
- Der südliche Gehweg ist breiter, endet an der Kreuzung aber einfach auf einer

Schotterfläche mit Müllcontainern.

Abbildung 32: Bushaltestelle "Hohenstaufen Gymnasium", Altglascontainer (links) und Treppenanlage Richtung Gymnasium (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 10: Herzog-v.-Weimar-Straße

Die letzte Station wurde von der Gruppe aufgrund von hohen Temperaturen ausgelassen.

Verabschiedung & Ausblick

Frau Heitmann verabschiedet an der Station 9 die Anwesenden, bedankt sich für die Teilnahme und die Wortbeiträge. Sie verweist auf den Abschluss-Workshop am 16. September 2025 um 17:00 Uhr und lädt alle Anwesenden herzlich zur Teilnahme ein.

7.4 Maßnahmen- /Abschlussworkshop (16.09.2025)

Ort: Bännjerrückschule
Datum: 16. September 2025
Uhrzeit: 17:00-19 Uhr
Anwesende: etwa 20 Personen

Der Abschluss-Workshop für die Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz 2025 in Kaiserslautern fand am 16. September 2025 ab 17:00 Uhr in der Bännjerrückschule statt. Der

Veranstaltungsort musste einige Tage vor dem Termin von der Stresemannschule in die Grundschule Bännjerrück verlegt werden. Der geänderte Veranstaltungsort wurde sowohl durch Pressemitteilungen und Aushänge im Stadtteil sowie an der Stresemannschule kommuniziert.

Die Gruppe der Teilnehmenden für den Abschluss-Workshop setzte sich aus etwa 20 Personen zusammen: Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung und Politik, der Presse, von Interessensvertretungen, Bürger:innen sowie Mitarbeitende der Verwaltung und der Planersocietät.

Begrüßung durch Herr Ruhland (Stadt Kaiserslautern) & Frau Heitmann (Planersocietät)

Herr Ruhland (Stadt Kaiserslautern, Stadtentwicklung) begrüßt die Teilnehmenden zum Abschluss-Workshop und bedankt sich für das zahlreiche Erscheinen. Er verweist auf die Motivation der Stadt Kaiserslautern für die Teilnahme am Fußverkehrs-Check sowie die Bedeutung des Fußverkehrs in der Stadt.

Frau Heitmann begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden und stellt sich kurz vor. Anschließend erläutert sie den Ablauf der Veranstaltung. Sie geht zunächst auf die jeweiligen Problematiken und Ziele zur Verbesserung des Fußverkehrs der einzelnen Handlungsfelder Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Querungen ein. Darauf aufbauend stellt sie anhand von ausgewählten Mängel- und Problemstellen entlang der Begehungsrouten Maßnahmvorschläge vor und stellt diese anschließend zur Diskussion. Die Maßnahmvorschläge sind teilweise allgemeiner formuliert (bspw. barrierefreier Ausbau von Querungen) und setzen dabei auf eine Übertragbarkeit auf vergleichbare Problemstellen. Andere Maßnahmen sind sehr spezifisch für die jeweilige Problemstelle ausformuliert, zum Teil auch mit mehreren Maßnahmvorschlägen.

Rückfragen und Diskussion

Die Diskussion zu den vorgeschlagenen Handlungsfeldern erfolgt grundsätzlich, nachdem jeweils die Maßnahmvorschläge eines Handlungsfelds vorgestellt wurden. Im Verlauf der Veranstaltung ergeben sich auch während der Vorstellung ein paar Nachfragen und Kommentare, sodass die Diskussion dynamischer während der Vorstellung ausgestaltet wird.

Frau Heitmann nimmt die Anmerkungen und Rückfragen schriftlich mit auf. Die Beiträge der Teilnehmenden werden schließlich als Kommentare auf Maßnahmen-Plakaten angebracht. Anhand der Maßnahmen-Plakate wird auch die Priorisierung durch die Teilnehmenden vorgenommen. Jede und jeder Teilnehmender erhält zu diesem Zweck drei Klebepunkte, mit denen die für die jeweiligen Teilnehmenden wichtigsten Maßnahmen markiert werden können.












Handlungsfeld A: Barrierefreiheit

	Maßnahmen	Anmerkungen	Priorisierung
A1	Barrierefreier Zugang zum Einzelhandel am Rauschenweg	<ul style="list-style-type: none"> • Radabstellanlagen ergänzen (nachrangig für FVC) • Die mögliche Rampe darf nicht selbst zur Behinderung werden • Geschäfte & Ärzte müssen zusätzlich dazu aufgefordert werden, ggf. unterstützt werden, ihren Eingang ebenfalls barrierefrei auszugestalten • Hinweis: die Apotheke habe einen Hintereingang (barrierefrei nutzbar) 	● ● ●
A2	Barrierefreie Querungen	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweis zur Pariser Straße: <ul style="list-style-type: none"> ○ Grünphase ist zu kurz ○ Als problematischer wird die Querung der Pariser Straße in Nord-Süd-Richtung bewertet 	● ● ● ● ●
A3	Hindernisfreie Gehwege	<ul style="list-style-type: none"> • (schriftliche Anmerkung) „Vollzugsdefizit! Stadtbildpflege von Ordnungsbehörden müssen nur endlich bestehende Vorschriften durchsetzen: wuchernde Hecken, Laub/Schmutz, Gehwegparken, Mietroller etc.“ • Hinweis aus der Diskussion: Bushäuschen am Rauschenweg als Hindernis: auf die Möglichkeit das Häuschen barrierefrei zu passieren wurde bei der Umsetzung geachtet. Wenn es auch knapp ist, so ist es doch möglich zu passieren 	● ● ● ●
A4	Eigenständige Fußwege barrierefrei nachrüsten		
A5	Barrierefreie Oberflächen (wieder-)herstellen	<ul style="list-style-type: none"> • Markierung der Treppe sollte kurzfristig umgesetzt werden 	● ●

Abbildung 33: Maßnahmenplakat Barrierefreiheit inkl. Priorisierung und Anmerkungen

Fußverkehrs-Check Rheinland-Pfalz 2025

Maßnahmenvorschläge Stadt Kaiserslautern

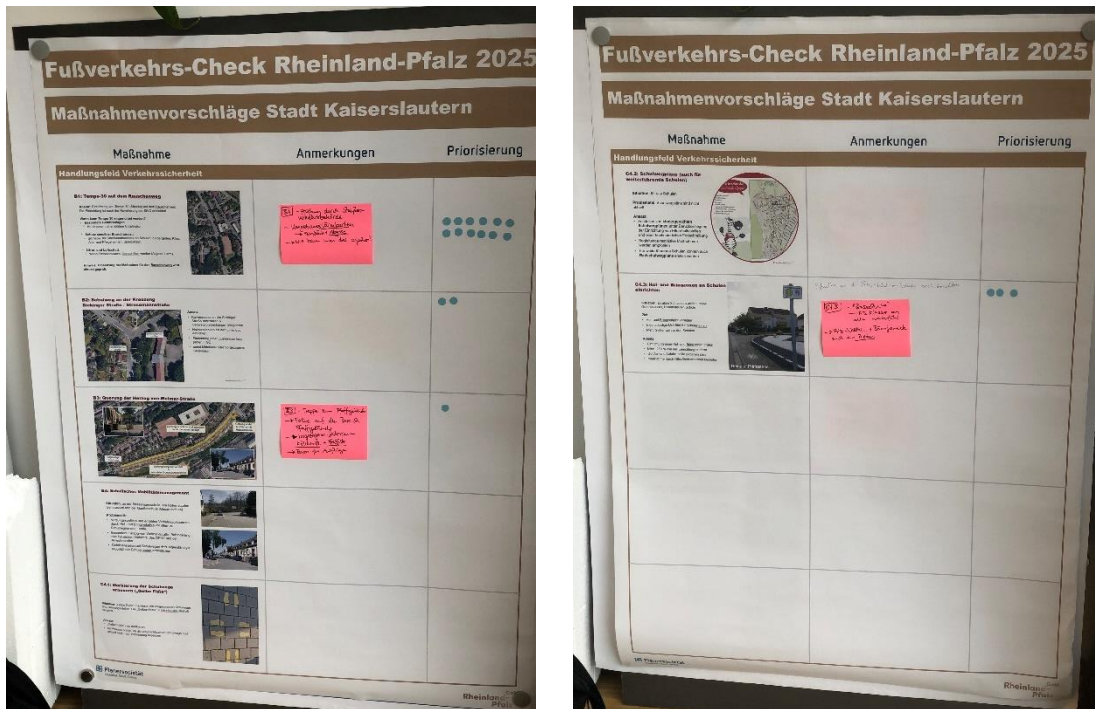
Maßnahme	Anmerkungen	Priorisierung
Handlungsfeld Barrierefreiheit		
<p>A1: Barrierefreier Zugang zum Einzelhandel am Rauschenweg</p> <p>Situation: Platzsituation am Einzelhandel Rauschenweg</p> <p>Problematik:</p> <ul style="list-style-type: none"> Platz am Einzelhandel (Metzger, Bäcker, Apotheke) durch Stufe vom Gehweg abgesetzt – Geschäfte sind nicht barrierefrei erreichbar. <p>Ansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> Langfristig: Abenkung oder Einrichtung einer Rampe abstimmen. Praxis: Barrierefreie Rampen: Steigung von max. 6 %. Zwischenlösung: Handlauf ergänzen & Stufen kontrastreich markieren. Umsetzungshinweis: Umsetzung ist in Abstimmung mit den Geschäften möglich. 	<p style="background-color: #ff9999; padding: 5px;">A1 - Radabstellplätze an den Geschäften</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rampe darf keine Behinderung sein - Förderung Private Barrierefrei ausbauen - Apotheke hat Hink 	
<p>A2: Barrierefreie Querungen</p> <p>Ansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausstattung mit differenzierter Fußfläche (gehobener Kompositbelag) und Bodenmarkierungen „Zwei-Sinne-Prüfung“ bei Lichtsignalanlagen <p>Umsetzungshinweis:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausgestaltung der barrierefreien Querungsanlage wird Situationsanforderungen angepasst Im Bestand werden einzelne Stellen mit besonderem Bedarf eingeprengt, Anzeichen bei weiteren entstehenden Notlagen 	<p style="background-color: #ff9999; padding: 5px;">A2 - Priorisierung: - Grenzphase zu bsp 2 wachen</p> <p style="background-color: #ff9999; padding: 5px;">A3 - auf barrierefreie passagen wurde berücksichtigt</p>	
<p>A3: Hindernisfreie Gehwege</p> <p>Situation: bspw. Trittbahnen, Fußweg zwischen Am Rabenfels und Sickingen Straße</p> <p>Problematik:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nutzbare Fläche auf dem Gehweg wird immer wieder eingeschränkt Saisonale, temporäre Hindernisse bspw. Laub, Verschmutzung, Gehlaufweiche Bewegliche Hindernisse bspw. Gehweggarten, Mülltonnen bauliche Behinderungen: Straßenschleier, -seilen, Ticketautomaten, Bushaltestellen ... 	<p>Vollzugsdefizit! Schutz-IdPflanze v. Ordnungsbehörde müssen vor zusätzl. bestehende Verschränkt. Ausweisung - Verkehrszeichen, Laub/Schmutz, Gehwegmarken, Mülltonnen etc.</p>	
<p>A4: Eigenständige Fußwege barrierefrei nachrüsten</p> <p>Situation: Fußweg zwischen Am Rabenfels und Sickingen Str. sowie Rauschenweg und Trittbahn</p> <p>Ansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> Stufen kontrastreich markieren & ggf. Handläufe an den Treppen ergänzen (falls es möglich ist) Stufen durch barrierefreie Rampen ersetzen (Steigung max. 6% + Zwischenpodeste) Alternative Wege für Menschen mit Mobilitätseinschränkung ausgestalten und ausweiten Zusätzlich: Barrierefreie Oberflächen sicherstellen, ausreichende Beleuchtung & Sauberkeit gewährleisten.  		
<p>A5: Barrierefreie Oberflächen (wieder-)herstellen</p> <p>Situation: wiederkehrendes Problem, bspw. an der Trittbahn, Fußweg zwischen Trittbahn und Sickingenweg</p> <p>Problematik:</p> <ul style="list-style-type: none"> Unregelmäßige Oberflächen: bzw. groß geschotterte Wege oder auch große Pflasterungen Beschädigte Oberflächen durch Wurzelhebungen, gebrochene Gehwegkanten, Risse an der Trittbahn Aufweichte & Senkweise Behinderung, anforderungsbedingte Ersatzlösungen durch Laub, Schnee & Eis <p>Ansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> Beschädigte Oberflächen identifizieren & wiederherstellen, (Pflanzlöcher regelmäßig inspizieren) Aufweichte & Senkweise Behinderungen regelmäßig inspizieren Hinweise, Mängelwieder der Stadt Kaiserslautern nutzen.  		

Quelle: Planersocietät

Handlungsfeld B: Verkehrssicherheit

	Maßnahmen	Anmerkungen	Priorisierung
B1	Tempo 30 auf dem Rauschenweg	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Einrichtung erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde (wurde bereits begonnen) • Anfrage über welche Parameter man die Einrichtung von Tempo 30 erreichen könnte, bspw. Belastung durch Lärm und Feinstaub 	
B2	Schulweg an der Kreuzung Sickinger Str./Stresemannstr.		
B3	Querung der Herzog-von-Weimar-Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Querungsanlagen sind ausdrücklich gewünscht (Hinweis von Fr. Heitmann, dass die Umsetzung sehr schwierig wird) • Hinweis, wo die Querungsanlagen besonders wichtig sind: <ul style="list-style-type: none"> ○ Auf Höhe der Kölchenstraße, da hier planmäßig auch ein Zugang zum Pfaffgelände entstehen wird; wird auch als Schulweg noch mehr Bedeutung erlangen ○ Im Umfeld der Pfaffstraße 	
B4	Schulisches Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweis: die Schulbezirke in Kaiserslautern werden bald neu zugeordnet werden & zukünftig werden auch mehr Schüler:innen durch den Ausbau auf dem Pfaffgelände die umliegenden Schulen besuchen • Hinweis: in den 5. Klassen aller weiterführenden Schulen wird eine sogenannte „Busschule“ durchgeführt 	
B4.1	Markierung der Schulwege erneuern („Gelbe Füße“)		
B4.2	Schulwegpläne (auch für weiterführende Schulen)		
B4.3	Hol- und Bringzonen an Schulen einrichten	<ul style="list-style-type: none"> • Das Thema solle auch an der Fritz-Walter-Schule berücksichtigt werden 	

Abbildung 34: Anmerkungen & Priorisierung zu den Maßnahmenvorschlägen im Handlungsfeld Verkehrssicherheit



Quelle: Planersocietät

Handlungsfeld C: Querungen

Maßnahmen	Anmerkungen	Priorisierung
C1 Querung am Rauschenweg (Höhe Einzelhandel)		●
C2 Querung der Triftstraße erleichtern	<ul style="list-style-type: none"> • Priorität wird insgesamt als gering eingeschätzt 	
C3 Kreuzung Auf d. Bännjerrück / Rauschenweg	<ul style="list-style-type: none"> • Am meisten diskutierte Maßnahme mit komplexen Anforderungen in unterschiedlichen Bereichen (Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, ...) 	●●● ●●● ●

Abbildung 35: Anmerkungen und Maßnahmen-Priorisierung zum Handlungsfeld Querungen

Fußverkehrs-Check Rheinland-Pfalz 2025		
Maßnahmenvorschläge Stadt Kaiserslautern		
Maßnahme	Anmerkungen	Priorisierung
Handlungsfeld Querungen		
<p>C1: Querung am Rauschenweg (am Einzelhandel)</p> <p>Nach welchen Regeln werden Querungsanlagen eingerichtet?</p> <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsaufkommen Kfz & Fußverkehr Dimension der Fahrbahn <p>Ansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> Erichtung einer Mittelinsel (Querung ohne Vorrang für den Fußverkehr) geeignete Querungsanlage bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen Fahrbahn muss für die Mittelinsel mind. 9,0 m breit sein. Hier ist die Fahrbahn ausreichend dimensioniert Ggf. müssen Parkplätze entfallen Bei der Prüfung weiter zu berücksichtigen: mögliche Konflikte mit Linienbus, parkendem Kfz-Verkehr, Sichtbeziehungen. 		●
<p>C2: Querung der Triftstraße erleichtern</p> <p>Problematik:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Querung der Triftstraße ist hier oft verstopft. die Einsatz in den Straßenraum ist beschränkt. Gehweg an der LBB ist durch parkende Autos sehr schmal. <p>Ansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> Querung durch eine Querungsanlage (ohne Vorrang für den Fußverkehr) erleichtern. Erichtung eines vorgezogenen Seitenraums prüfen. Kurzfristig mit einer Markierung, langfristig baulich ausgestalten. 		
<p>B3: Kreuzung Auf dem Bannrück / Rauschenweg</p> <p>Ansatz (Maßnahmenpaket):</p> <ol style="list-style-type: none"> Tempo-Medien auf Tempo 30 auf dem gesamten Bannrückweg (bzw. auf einem Abschnitt) prüfen 9 Jahre Maßnahmen 03 Erichtung einer Querungsanlage prüfen. Alte Querungsanlagen baulich ausstellen Ggf. Bushaltestellen verlegen Ggf. Fahrplan der Buslinien anpassen (Bogungsverkehr verringern) 		●●●●●●●●●●

Quelle: Planersocietät

Ausblick über das weitere Vorgehen und Verabschiedung

Anmerkungen aus der Diskussion platziert Frau Heitmann auf den Plakaten. Außerdem bittet Sie die Teilnehmenden, weitere Anmerkungen auf den Plakaten zu ergänzen. Dort sollen auch die Maßnahmen priorisiert werden. Die Anmerkungen fließen in die Bearbeitung der Maßnahmen für den Abschlussbericht ein. Auch die Priorisierung der Maßnahmen durch die Teilnehmenden wird in der abschließenden Priorisierung berücksichtigt.

Frau Heitmann bedankt sich für die rege Teilnahme am Abschluss-Workshop sowie an allen vorangegangenen Veranstaltungen. Sie verabschiedet die Teilnehmenden.

8 Quellen

BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen (2019): Schulwegpläne leicht gemacht. Der Leitfaden, Bergisch Gladbach, 2019.

BMDV 2025 - Bundesministerium für Verkehr: Fußverkehrsstrategie des Bundesministeriums für Verkehr (BMDV), Berlin, 2025.

DIN 18040: Norm Barrierefreies Bauen.

DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung

DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

FGSV 2001 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Köln: FGSV Verlag, 2001.

FGSV 2002 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen (E Klima). Köln, 2002.

FGSV 2002 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002.

FGSV 2006 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006.

FGSV 2007 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr (M WBF). Köln, 2007.

FGSV 2011 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln, 2011.

FGSV 2023 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln, 2023.

FGSV 2024 – Ad-hoc- Arbeitspapier. Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06. Köln, 2024.

Fussverkehr Schweiz (2016): Sicher Ankommen! Kinder auf dem Schulweg: Informationen und Tipps. Zürich, 2016.

Leitfaden Barrierefreiheit Rheinland-Pfalz: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM), 2020.

Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr (M WBF), FGSV, 2007, S. 8

Sozialverband VdK Deutschland e. V.: <https://bayern.vdk.de/sozialpolitik/kampagnen-und-aktionen/weg-mit-den-barrieren/> <https://www.vdk.de/impressum/>. München, 2025.