

Herzlich willkommen zum
**Abschluss-Workshop des
Fußverkehrs-Checks
Kaiserslautern**

Fußverkehrs-Check Rheinland-Pfalz 2025

16. September 2025

**Rheinland-^{Gold}
Pfalz**

Begrüßung Stadt Kaiserslautern & Planersocietät

Christian Ruhland

Referat Stadtentwicklung,
Abteilung Verkehrsplanung

Theresa Heitmann

Stadt – und Verkehrsplanerin,
Planersocietät



Quelle: Planersocietät

Agenda

01 Rückblick

02 Stärken & Schwächen
des Fußverkehrs vor Ort

03 Handlungsfelder &
Maßnahmenvorschläge

04 Nachfragen &
Diskussionen

05 Implementierung von
Fußverkehrsbelangen

06 Ausblick

**Was ist der
Fußverkehrs-Check
und was bisher
geschah?**

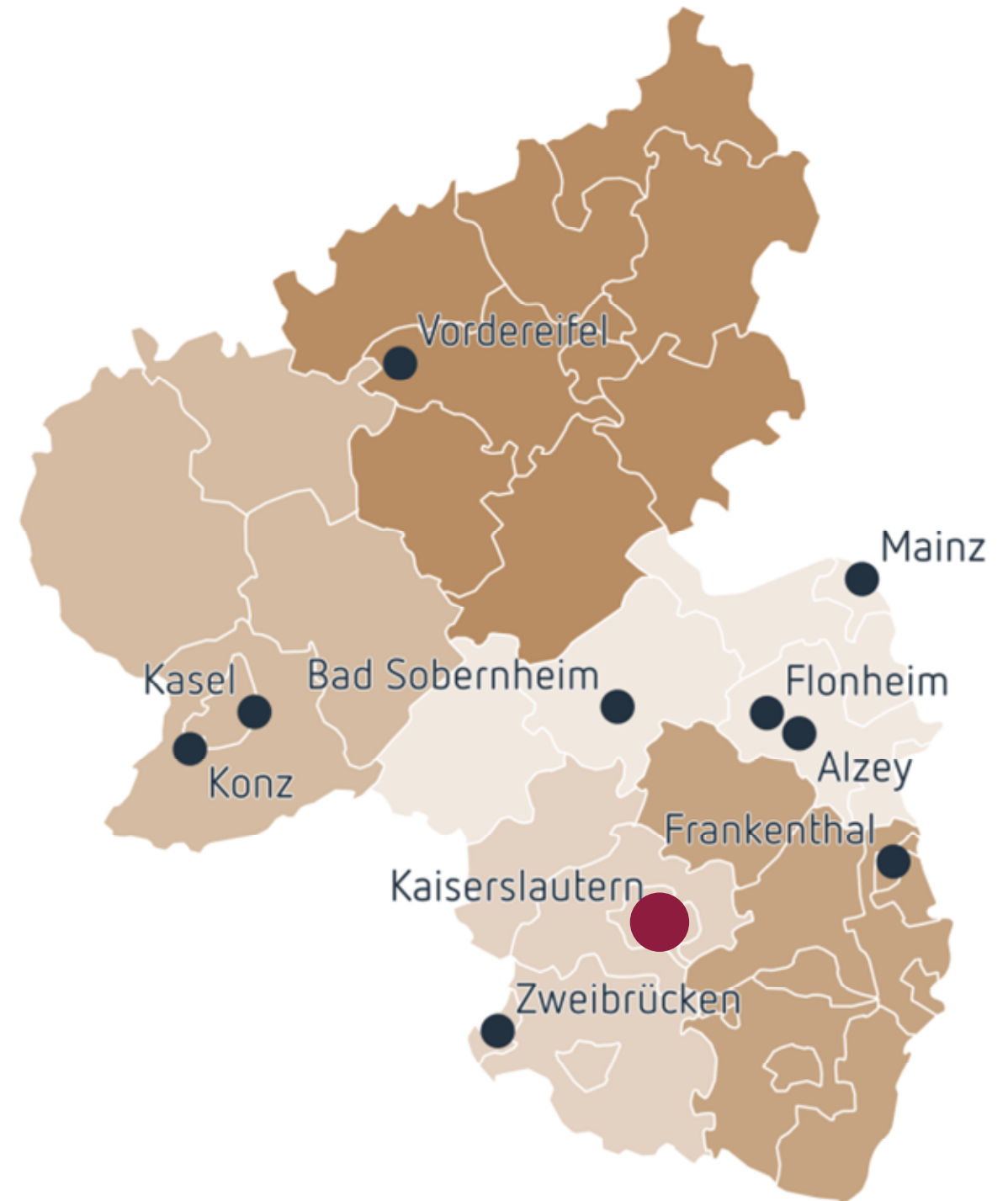
01

Teilnehmende Kommunen

23 Bewerbungen aus allen Landesteilen

10 Kommunen wurden ausgewählt:

- Alzey
- Bad Sobernheim
- Flonheim
- Frankenthal
- **Kaiserslautern**
- Kasel
- Konz
- Mainz
- Vordereifel
- Zweibrücken



Idee des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät

- Partizipatives Verfahren, bei dem Bürger:innen, Politik und Verwaltung gemeinsam die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewerten
- Standardisierter Ablauf + individuell gestalteter Inhalt
- Bewährtes Instrument zum Einstieg und Weiterentwicklung einer systematischen Fußverkehrsförderung

Ziele des Fußverkehrs-Checks

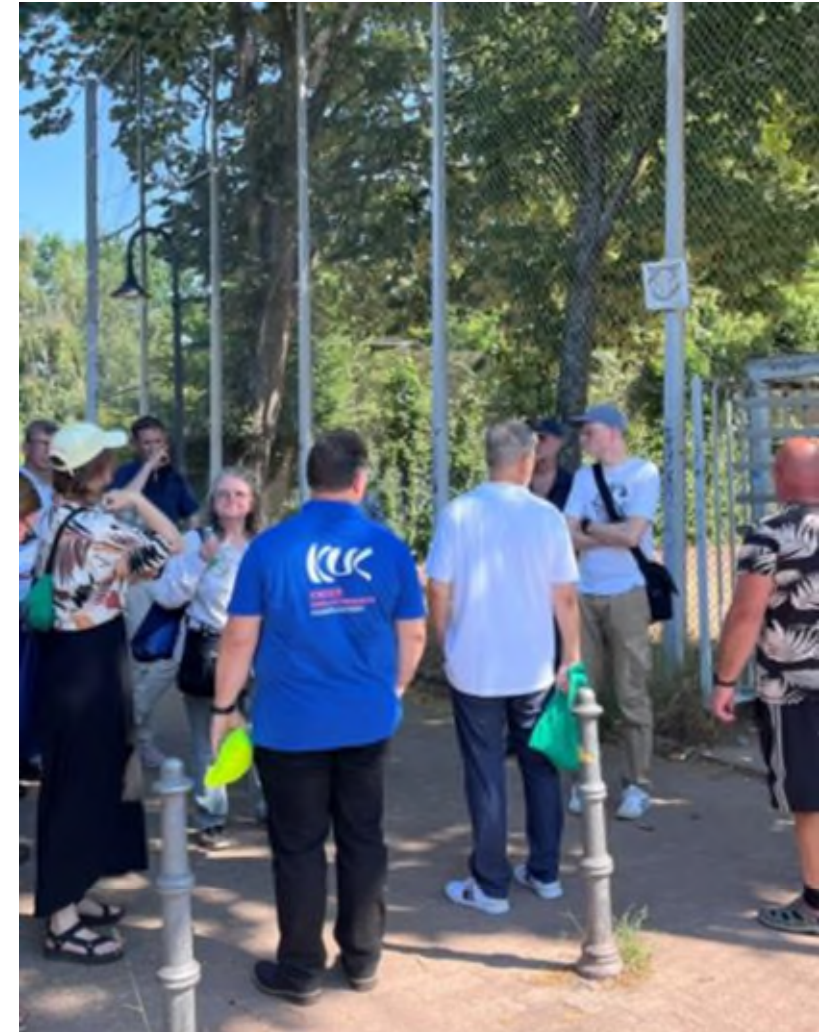
Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs in Politik, Verwaltung & Zivilgesellschaft

Stärken-Schwächen-Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur vor Ort

Aufzeigen konkreter Handlungsfelder für die Verbesserung des Fußverkehrs

Handwerkzeugs zur systematischen Fußverkehrsförderung

Initiierung und Verstetigung der verwaltungsinternen Zusammenarbeit im Bereich Mobilität



Quelle: Planersocietät

Ablauf des Fußverkehrs-Checks



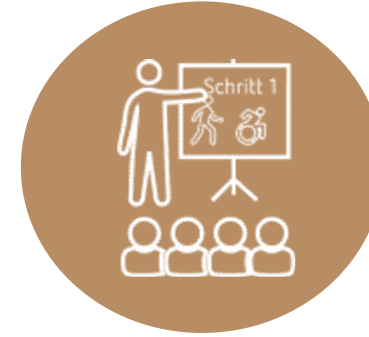
Auftakt-Workshop
20. Mai 2025



1. Begehung
24. Juni 2025
17 – 19 Uhr



2. Begehung
02. Juli 2025
9 – 11 Uhr



Abschluss-Workshop
16. Sept. 2025
17 – 19 Uhr



**Vorstellung im
pol. Gremium**



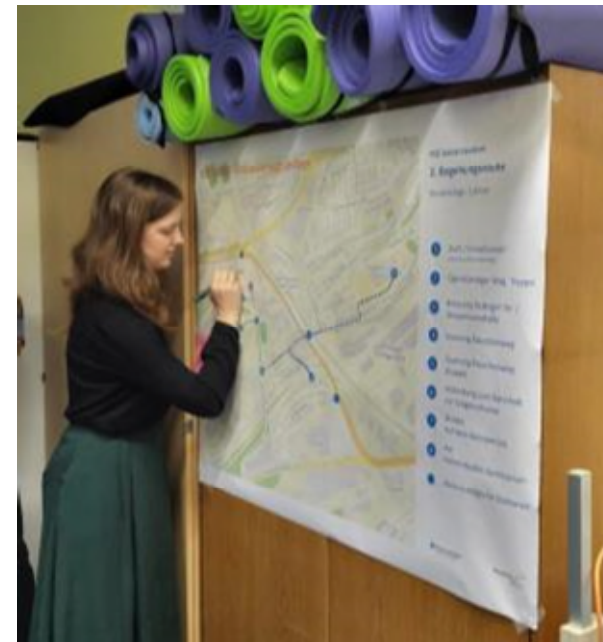
Quelle Fotos: Planersocietät



Rückblick auf den Auftaktworkshop



Datum: 20. Mai 2025
Ort: Stresemann-Grundschule
15 Teilnehmende



Quelle: Planersocietät

Rückblick auf die 1. Begehung



Fokus-Thema: Barrierefreiheit
Ort: Bännjerrück
Datum: 24. Juni 2025
35 Teilnehmende



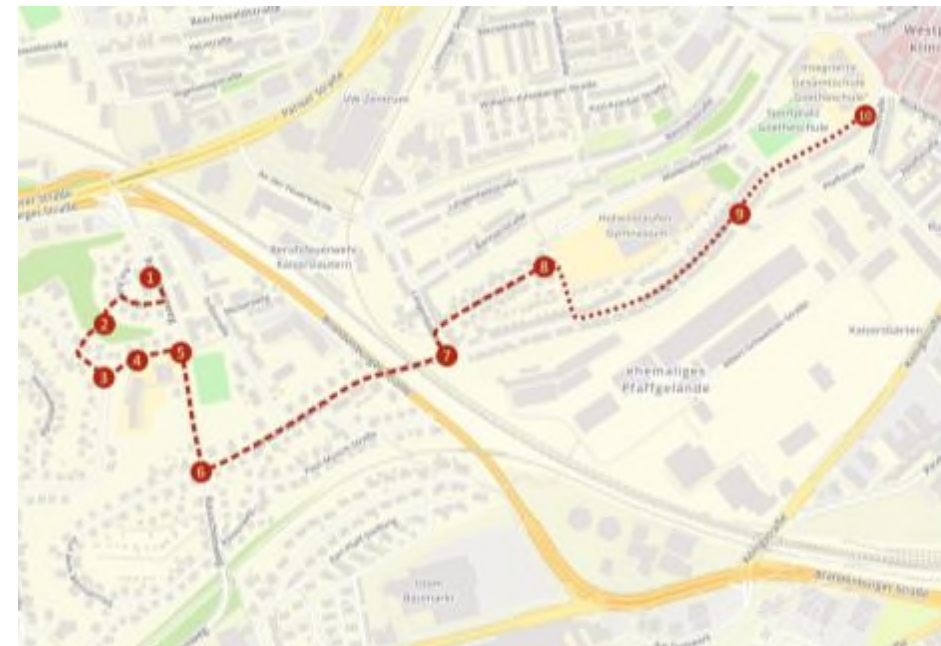
- 1 Start / Einzelhandel
(Querung & Barrierefreiheit am Rauschenweg)
 - 2 LSA Pariser Straße
(Schaltung & Barrierefreiheit)
 - 3 Triftstraße
(Gehweg durch parkende Pkw verengt)
 - 4 Triftstraße
(Querung zwischen Fußweg & Triftstraße)
 - 5 Galgenschanze
(Ausgestaltung der Umlaufsperrung & Bahnübergang)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



Rückblick auf die 2. Begehung



Fokus-Thema: Schulmobilität
Ort: Bännjerrück
Datum: 02. Juli 2025
11 Teilnehmende



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



Quelle: Planersocietät

Stärken & Schwächen des Fußverkehrs vor Ort

02



Stärken

- Funktionierendes kleines Stadtteilzentrum mit Bäcker, Metzger, Apotheke und Ärzten
- einige attraktive Straßenräume, zum Teil mit breiten Gehwegen
- Vielfach begrünte Straßenräume
- eigenständige Wegeverbindungen für den Fußverkehr
- Maßnahmen zur Sicherung der Schulwege liegen vor (bspw. „gelbe Füße“, LSA mit „rundum-Grün“)
- Wiederkehrend Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion (Tempo-30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, ...)
- Einzelne Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs bereits durchgesetzt (bspw. FGÜ in der Tempo-30-Zone, Anpassung der Schaltung der LSA)



Breiter Gehweg Auf dem Bännjerrück



Eigenständiger Fußweg an der Sickinger Straße



An der Pariser Straße ist die Ampelschaltung auf den Fußverkehr angepasst



Verkehrsberuhigter Bereich an der Kölchenstraße

Schwächen

- Gehwege, v. a. in Nebenstraßen, sind oft schmal.
- Nutzbare Gehwegbreite wird immer wieder eingeschränkt, bspw. durch Gehölzaufwuchs, Einbauten, parkende Kfz, Stadtmobiliar,...
- (immer wieder) Oberflächenschäden
- Nachholbedarf beim Thema Barrierefreiheit, bspw. Gehwegabsenkungen, taktile Bodenelemente ergänzen, akustische Signalgeber an den Ampel-Anlagen
- Lokal fehlen Querungsanlagen bzw. sind gewünscht. Zum Teil liegen große Querungsdistanzen vor.
- Behinderungen durch Hol- und Bringverkehr an Schulen



Handlungsfelder & Maßnahmenvorschläge

03

Handlungsfelder



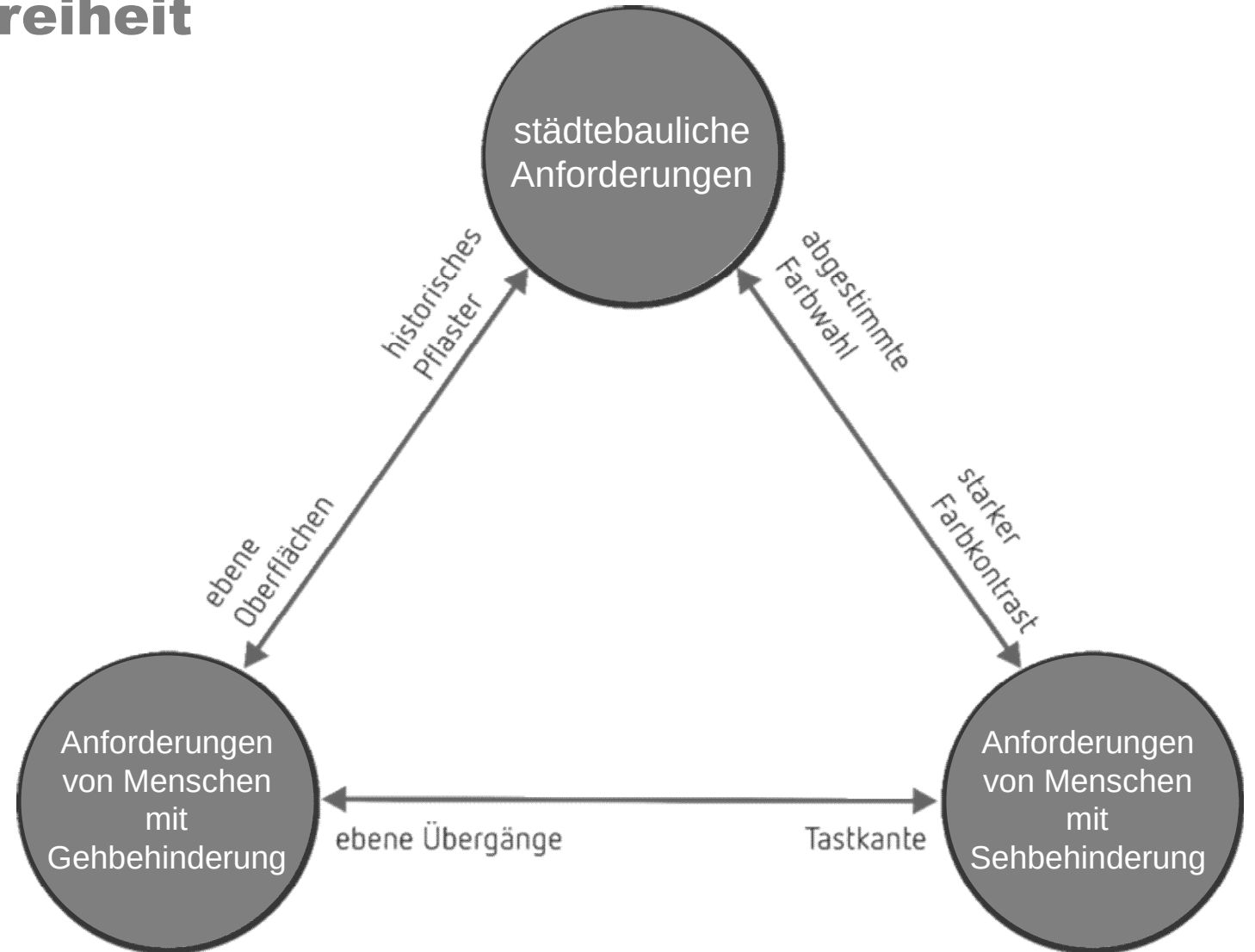
A Handlungsfeld Barrierefreiheit

Problematik

- Bordsteine & Stolperkanten
- Höhendifferenzen & Quergefälle
- fehlende Kontraste
- fehlende Bänke
- schmale Gehwege

Ziele

- barrierefreie Wege und Querungen
- Berücksichtigung der Belange Aller
- Barrierefreie Haltestellen



A Handlungsfeld Barrierefreiheit



Barrierefreiheit ist für
alle komfortabel



Barrierefreiheit ist **für jeden**
Dritten notwendig



Barrierefreiheit ist für **jeden**
Zehnten unentbehrlich

A1: Barrierefreier Zugang zum Einzelhandel am Rauschenweg

Situation: Platzsituation am Einzelhandel Rauschenweg

Problematik:

- Platz am Einzelhandel (Metzger, Bäcker, Apotheke) durch Stufe vom Gehweg abgesetzt. – **Geschäfte sind nicht barrierefrei erreichbar.**

Ansatz:

- **Langfristig:** Absenkung oder Einrichtung einer Rampe abstimmen.
Hinweis: Barrierefreie Rampen: Steigung von max. 6 %.
- **Zwischenlösung:** Handlauf ergänzen & Stufen kontrastreich markieren
- **Umsetzungshinweis:** Umsetzung ist in Abstimmung mit den Geschäften möglich.



Geschäfte am Rauschenweg – barrierefreier Zugang fehlt

A2: Barrierefreie Querungen

Situation: Lichtsignalanlage (LSA) Stresemannstraße, LSA an Pariser Straße & Fußgängerüberweg (FGÜ) Auf dem Bännjerrück

Problematik: Querungsanlagen, bspw. die LSA weisen immer Verbesserungsbedarf mit Blick auf die Barrierefreiheit auf.

- Fehlende differenzierte Bordhöhe
- Fehlende taktile Bodenindikatoren
- Fehlende akustische Signalgeber



Zebrastrreifen Auf dem Bännjerrück



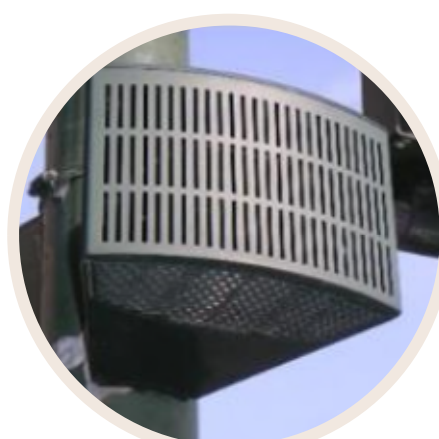
LSA an der Pariser Straße

A2: Barrierefreie Querungen

Quelle: Planersocietät

Ansatz:

- Ausstattung mit differenzierter Bordhöhe (alternativ: Kompromisslösung) und Bodenindikatoren.
- „Zwei-Sinne-Prinzip“ bei Lichtsignalanlagen



Umsetzungshinweis:

- Ausgestaltung der barrierefreien Querungsanlage wird situationsabhängig geplant.
- Im Bestand werden einzelne Stellen mit besonderem Bedarf angesprochen. Ansonsten bei weiteren anstehenden Planungen.



Sperrfeld
(Rippenstruktur)
Nullbord (0 cm)

Richtungsfeld
(Rippenstruktur)
Hochbord (6 cm)

Beispiel

A2: Barrierefreie Querungen

Ansatz für konkrete Situationen:

Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) Auf dem Bännjerrück:

- Differenzierte Bordhöhe nachrüsten.
- Kontrastreiche Markierungen & taktile Elemente ergänzen.

LSA an Pariser Straße:

- Langfristig: Einrichtung einer differenzierten Bordhöhe.
- Kurz-/Mittelfristig: Taktile Bodenindikatoren (Leitsystem) ergänzen.



Quelle: Planersocietät



A2: Barrierefreie Querungen

Ansatz für konkrete Situationen: Lichtsignalanlage Rauschenweg/Stresemannstraße

- **Differenzierte Bordhöhe** an den Querungsstellen herstellen.
 - Der Vollausbau der Kreuzung ist sehr aufwändig.
Priorisiert sollte **eine** Querung über den Rauschenweg barrierefrei ausgebaut werde.
- **Akustische Signalgeber** ergänzen/verbessern.
- **Gully-Deckel** im Kreuzungsbereich **barrierefrei** ausgestalten.
- **Zusätzliche Maßnahme:** Schaltung der LSA für den Kfz prüfen (da es regelmäßig zu Verstößen kommt) & ggf. vermehrte Verkehrskontrollen



LSA am Rauschenweg (LBB)



LSA Rauschenweg (Schule)

A3: Hindernisfreie Gehwege

Situation: bspw. Triftstraße, Fußweg zwischen Am Rabenfels und Sickinger Straße

Problematik:

- Nutzbare Fläche auf dem Gehweg wird immer wieder eingeschränkt
- Saisonale, temporäre Hindernisse: bspw. Laub, Verschmutzung, Gehölzaufwuchs, ...
- Bewegliche Hindernisse: bspw. Gehwegparken, Mülltonnen
- bauliche Behinderungen: Straßenschilder, -laternen, Ticketautomaten, Bushaltestellen ...



A3: Hindernisfreie Gehwege

Ansatz:

- **Saisonale, temporäre Behinderungen auf Gehwegen:**
 - Regelmäßigen Grünschnitt anordnen & Wege saisonal öfter reinigen.
Hinweis: Privatpersonen müssen mit einbezogen werden.
- **Bewegliche Hindernisse:**
 - Gehwegparken: Freizuhaltende Restbreite auf dem Gehweg definieren & entsprechend Gehwegparken ggf. umstrukturieren
 - Mülltonnen: kommunikative Maßnahmen mit Privaten und Entsorgungsunternehmen, ggf. Abstellflächen definieren.
- **Bauliche Behinderungen auf den Gehwegen:**
 - Anweisung, dass Einbauten am Gehwegrand anzubringen sind.
 - Im Bestand kann die Anpassung nur nach und nach durchgeführt werden (mittel- bis langfristig).
- **Hinweis:** Hindernisse können über den **Mängelmelder** der Stadt Kaiserslautern gemeldet werden (Website oder die Kaiserslautern App)



A3: Hindernisfreie Gehwege

Beispiel Bushaltestelle Pfaffbrücke 1:

- **Problem:**
Das Wartehäuschen verstellt große Flächen des Gehweges. Dadurch entsteht eine Engstelle auf dem Gehweg. Schulkinder weichen oft auf die Fahrbahn aus, barrierefrei kann man nicht passieren.
- **Ansatz:**
 - Gehweg praktisch ausweiten indem hinter der Wartehalle ein circa 1,0 m breiter Streifen gepflastert wird.
 - Maßnahme ist bereits in Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen.



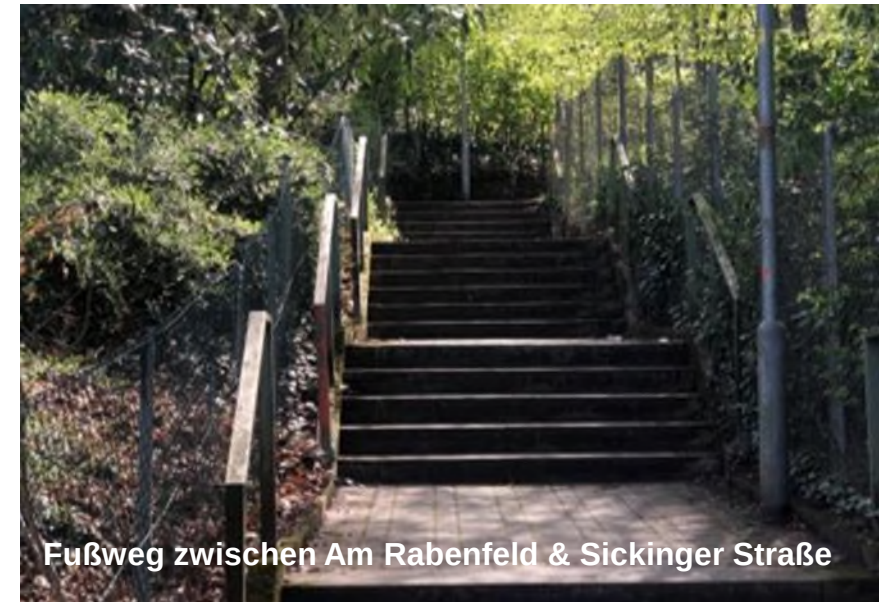
Bushaltestelle Pfaffbrücke 1 –
auch hier verstellt das Wartehäuschen den Gehweg

A4: Eigenständige Fußwege barrierefrei nachrüsten

Situation: Fußweg zwischen Am Rabenfels und Sickinger Str. sowie Rauschenweg und Triftstraße

Problematik:

- Die Wege weisen ein Gefälle auf und somit auch Treppen & Stufen. Daher sind die Wege nicht barrierefrei nutzbar.
- Gehölzaufwuchs und Verschmutzung behindern die Nutzung und mindern das subjektive Sicherheitsgefühl.
- Hinweis: Die Wege können nicht ausreichend für Menschen mit Mobilitätseinschränkung hergestellt werden. Trotzdem sind kleinere Maßnahmen möglich.



A4: Eigenständige Fußwege barrierefrei nachrüsten

Situation: Fußweg zwischen Am Rabenfels und Sickinger Str. sowie Rauschenweg und Triftstraße

Ansatz:

- Stufen kontrastreich markieren & ggf. Handläufe an den Treppen ergänzen
- (Wo es möglich ist) Stufen durch **barrierefreie Rampen** ersetzen (Steigung max. 6% + Zwischenpodeste)
- Alternative Wege für Menschen mit Mobilitätseinschränkung ausgestalten und ausweisen.
- **Zusätzlich:** Barrierefreie Oberflächen sicherstellen, Ausreichende Beleuchtung & Sauberkeit gewährleisten.



Quelle: Planersocietät



Quelle: goettinger-tageblatt.de

A5: Barrierefreie Oberflächen (wieder-)herstellen

Situation: wiederkehrendes Problem, bspw. an der Triftstraße, Fußweg zwischen Triftstraße und Rauschenweg

Problematik:

- **Ungeeignete Oberflächen:** bspw. grob geschotterte Wege oder auch grobe Pflasterungen
- **Beschädigte Oberflächen** durch Wurzelhebungen, gebrochene Gehwegplatte, bspw. an der Triftstraße
- **Aufwuchs & saisonale Behinderung:** witterungsbedingte Einschränkungen durch Laub, Schnee & Eis

Ansatz:

- Beschädigte Oberflächen identifizieren & wiederherstellen.
- Aufwuchs & saisonale Beeinträchtigungen regelmäßig entfernen. (Private müssen eingebunden werden)
- **Hinweis:** Mängelmelder der Stadt Kaiserslautern nutzen.



Unebenes Pflaster an der Triftstraße



Wegeschäden an der Triftstraße am Bahnübergang Galgenschanze

B Handlungsfeld Verkehrssicherheit

Typische Probleme

- Straßenraum ist schlecht einsehbar
- Verkehrsverhalten Fußverkehr
- Konflikte mit dem Rad- und Kfz-Verkehr
- Subjektive Sicherheit (Dunkelheit, Sauberkeit)

Ziele

- Objektive & subjektive Sicherheit steigern
- Konflikte mit anderen Verkehrsarten identifizieren & reduzieren
- Besonderer Fokus auf vulnerable Gruppen (Kinder, Senioren, Menschen mit Behinderung)



Quelle: Planersocietät

B1: Tempo-30 auf dem Rauschenweg

Situation: Der Rauschenweg ist eine wichtige Achse auf dem Bännjerrück

Problematik:

- Wichtige Verbindung für alle Verkehrsteilnehmenden
- Sehr hohes Verkehrsaufkommen, inkl. Schwerlastverkehr & Linienbusverkehr
- Queren des Rauschenwegs ist zu Stoßzeiten schwer möglich (außer an den vorgesehenen Ampelanlagen)
- Lärmbelastung & wird als unangenehm oder sogar unsicher wahrgenommen

Ansatz: Einrichtung von Tempo 30 (Strecke) auf dem Rauschenweg.

Die Einrichtung ist nach der Novellierung der StVO erleichtert.



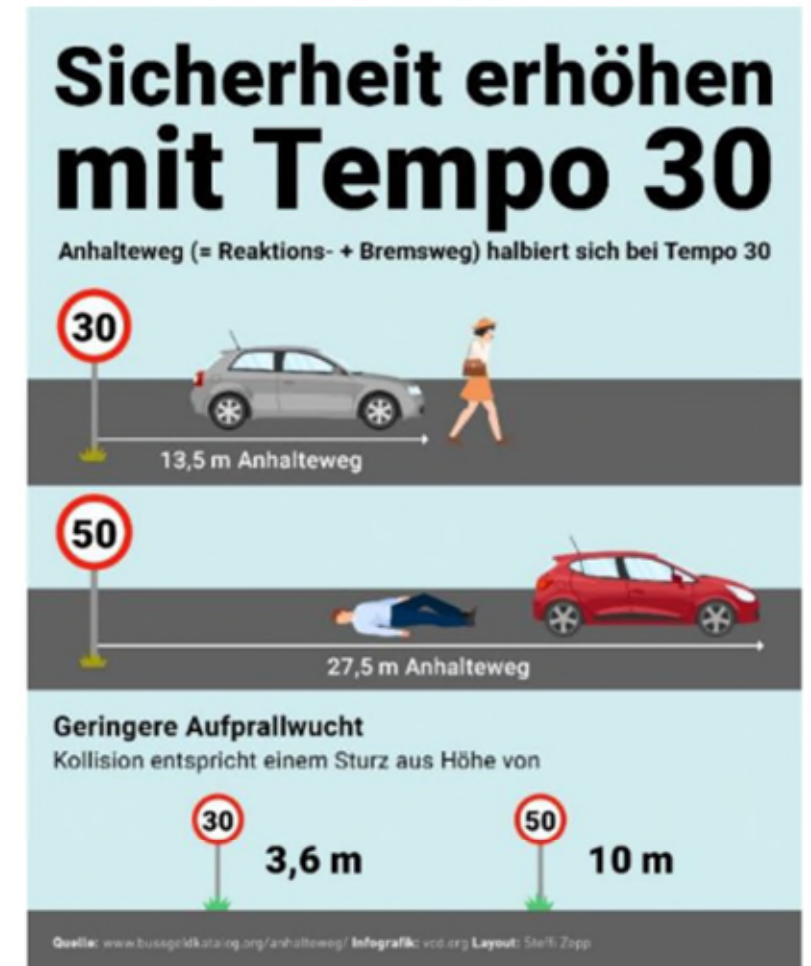
B1: Tempo-30 auf dem Rauschenweg

Ansatz: Einrichtung von Tempo 30 (Strecke) auf dem Rauschenweg.
Die Einrichtung ist nach der Novellierung der StVO erleichtert.

Wann kann Tempo 30 eingerichtet werden?

- **Besondere Gefahrenlagen**
 - An Strecken mit erhöhtem Unfallrisiko
- **Schutz sensibler Einrichtungen**
 - gilt bspw. für Streckenabschnitte an Schulen, Kindergärten, Kitas, Alten- und Pflegeheimen, Spielplätzen.
- **Lärm- und Luftschutz**
 - Wenn Emissionswerte überschritten werden (Abgase, Lärm)

Hinweis: Umsetzung der Maßnahme für den Rauschenweg wird aktuell geprüft.



Quelle: VCD: Kindergerechte Mobilität auf Schulwegen.
Sicher unterwegs auf Schulwegen. VCD Factsheet 08/2025. S. 3

B2: Schulweg an der Kreuzung Sickinger Straße / Stresemannstraße



Quelle: Kartengrundlage OSM; Bearbeitung: Planersocietät

Problematik:

- Kreuzung auf dem Schulweg mit hohem Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn und Ende: Schulkinder zu Fuß, im ÖPNV & Hol- und Bringverkehr.
- Die Kreuzung ist sehr groß dimensioniert. Das erschwert das Queren der Fahrbahnen.



Breiter Straßenraum Sickinger Straße

B2: Schulweg an der Kreuzung Sickinger Straße / Stresemannstraße



Quelle: Kartengrundlage OSM; Bearbeitung: Planersocietät

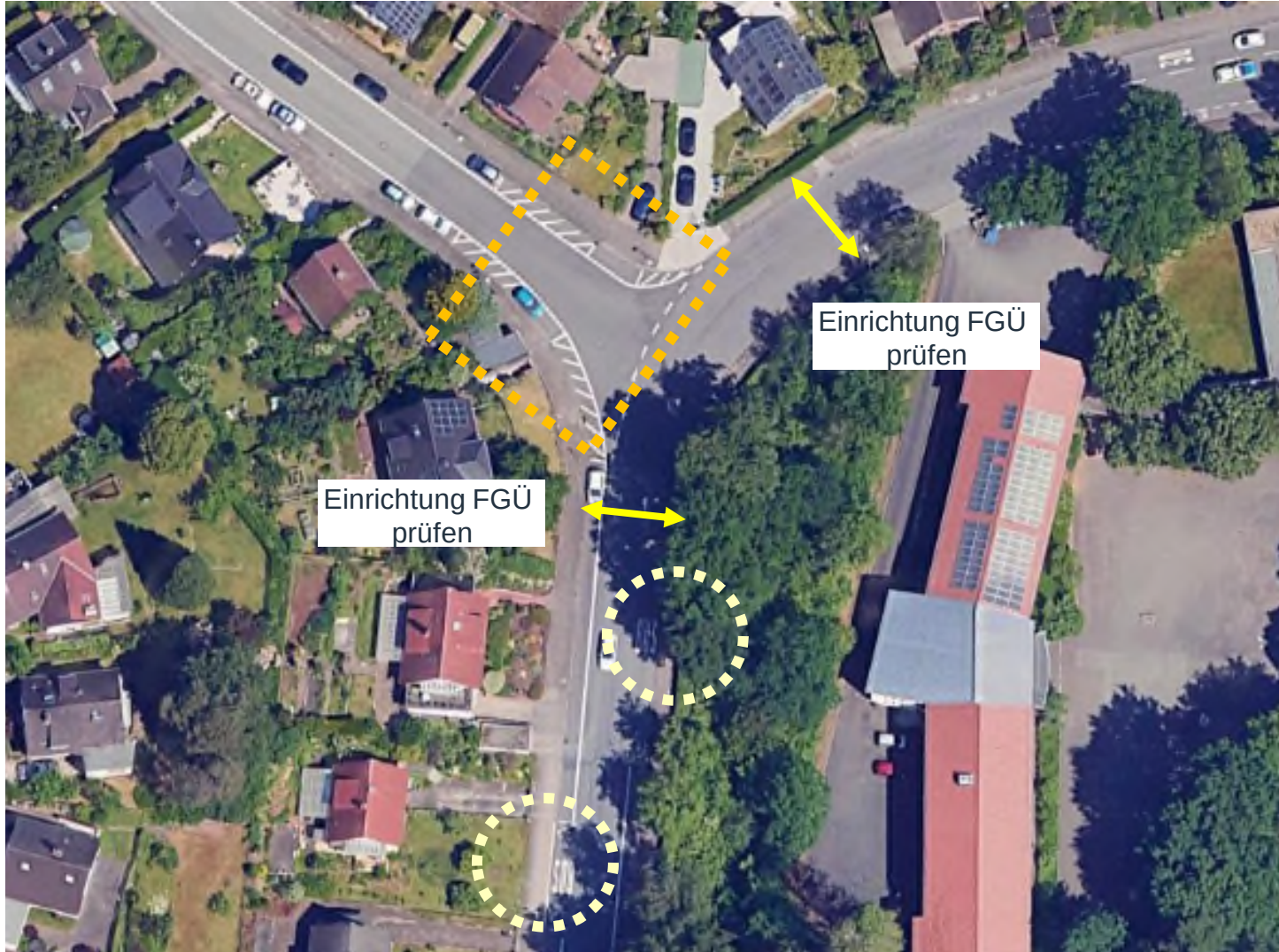


Quelle: Martin Ueding



Quelle: Annabelle Kaufhold

B2: Schulweg an der Kreuzung Sickinger Straße / Stresemannstraße



Ansatz:

- Kurvenradius an der Sickinger Straße reduzieren & Gehwegvorstreckungen integrieren
- Haltestellenkap für den Linienbus einrichten.
- Einrichtung einer Querungsanlage prüfen: FGÜ
 - Hindernis: Lage in einer Tempo-30-Zone, Sichtbeziehungen sind nur teilweise gegeben, Einfahrten & Bushaltestellen behindern die Standortauswahl
- sonst Mittelinsel oder vorgezogener Seitenraum

B3: Querung der Herzog-von-Weimar-Straße

Problematik:

- Zu Stoßzeiten hohes Verkehrsaufkommen durch Hol- und Bringverkehr
- Konflikte zwischen Bus, Hol- und Bringverkehr, Anwohnenden & Schülerverkehr
- Nördlicher Gehweg zum Teil sehr schmal und verstellt (offiziell als Schulweg ausgewiesen)
- **Querungsanlage für Schüler:innen gewünscht**



B3: Querung der Herzog-von-Weimar-Straße



B3: Querung der Herzog-von-Weimar-Straße

Ansatz:

- Einrichtung einer Querungsanlage (FGÜ, Gehwegnase) prüfen.
- **Hindernis:** sehr viele (!) Grundstückszufahrten an der südlichen Herzog-von-Weimar-Straße.
- Einrichtung eines FGÜs nach gutachterlicher Einschätzung schwer umsetzbar.
- Alternativ kann ein **vorgezogener Seitenraum** & Aufpflasterung eingesetzt werden. Dafür müsste ggf. ein Parkplatz auf der nördlichen Straßenseite entfallen.
→ gibt dem Fußverkehr keinen Vorrang
- Zusätzlich: Maßnahmen im Bereich der Schulmobilität



Beispiel vorgezogener Seitenraum

Quelle: Planersocietät

B4: Schulisches Mobilitätsmanagement

Situation: an der Stresemannschule, am Hohenstaufen Gymnasium und der Goetheschule (Gesamtschule)

Problematik:

- Nutzungskonflikte und erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Hol- und Bringverkehre vor allem zu Schulbeginn und –ende.
- Besonders Herzog-von-Weimar-Straße: Behinderung des fließenden Verkehrs, des ÖPNV und der Anwohnenden.
- Gefahrenstellen auf Schulwegen $\leftrightarrow$ eigenständige Mobilität der Schüler:innen ermöglichen



C4.1: Markierung der Schulwege erneuern („Gelbe Füße“)

Situation: „Gelbe Füße“ markieren die vorgesehenen Schulwege und Querungsstellen. Die „Gelben Füße“ in Bännjerrück sind oft verblasst.

Ansatz:

- „Gelbe Füße“ neu markieren.
- Im Prozess prüfen, ob die vorgeschlagenen Schulwege noch aktuell sind – ggf. Anbringung anpassen.



Quelle: Stadt Kaiserslautern

C4.2: Schulwegpläne (auch für weiterführende Schulen)

Quelle: Planersocietät

Situation: für alle Schulen

Problematik: Schulwegpläne sind nicht aktuell

Ansatz:

- Aufstellen von **kindergerechten Schulwegplänen** unter Berücksichtigung der Einrichtung von Elternhaltestellen und einer kontinuierlichen Fortschreibung
- Begleitende restriktive Maßnahmen werden empfohlen
- Für weiterführende Schulen können auch **Radschulwegpläne** erstellt werden



C4.3: Hol- und Bringzonen an Schulen einrichten

Situation: an allen Schulen zu prüfen, bspw. Goetheschule, Hohenstaufen Schule

Ziel:

- Hol- und Bringverkehr verlagern
- Eigenständige Mobilität für Schüler:innen
- Mehr Sicherheit vor den Schulen

Ansatz:

- Einrichtung einer Hol- und Bringzonen prüfen
- Mind. 250 m von der Einrichtung entfernt
- Gute An- und Abfahrt sollte gegeben sein
- Maßnahme durch Öffentlichkeitsarbeit begleiten



Beispiel Pirmasens

C Handlungsfeld Querungen

- Fußverkehr als langsame Verkehrsart ist **besonders umwegsensibel**
- Querungsanlagen sind wesentlich für die Durchlässigkeit im Netz
- Einsatz von Querungsanlagen:
 - Mit und ohne Vorrang möglich
 - **Etwa alle 150 – 300 m** (an Haupt- und Nebenachsen)
 - Abhängig von Wegebedeutung, Verkehrsstärke & Fußverkehrsaufkommen
- **Barrierefreiheit** ist hier immer zu berücksichtigen



C Handlungsfeld Querungen

Kriterien für die Einrichtung von Querungsanlagen:

- **Zulässige Höchstgeschwindigkeit**
(Hinweis: keine Anlagen mit Vorrang für den Fußverkehr in Tempo-30-Zonen)
- **Verkehrsaufkommen Fußverkehr**
- **Verkehrsaufkommen Kfz**
- **Dimensionierung der Fahrbahn**

Kfz-Verkehr/ Spitzen- stunde Fußgänger/ Spitzenstunde	Zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf zweistreifigen Fahrbahnen, innerorts							Zulässige Höchstgeschw. > 50 km/h (inner-/außerorts)	Drei- und mehrstreifige Fahrbahnen (inner-/außerorts)
	0 bis 200	200 bis 300	300 bis 450	450 bis 600	600 bis 750	750 bis 900	über 900	ab 500	ab 500
0 bis 50									
50 bis 100									
100 bis 150									
Über 150									

Hinweis: Einsatzbereiche für den in einem Zug zu querenden Fahrbahnteil, bei Mittelinseln für die jeweils stärker belastete Kfz-Fahrtrichtung

- Bauliche Querungshilfen ohne Vorrang für den Fußverkehr möglich (z. B. Aufpflasterung, vorgezogene Seitenräume, Mittelstreifen, Mittelinsel)
- Fußgängerüberweg bei besonders Schutzbedürftigen, bei Haltestellen sowie in Straßen ohne gesicherte Überquerungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung möglich
- Fußgängerüberweg (ggf. mit baulicher Unterstützung, z. B. Mittelstreifen, Mittelinsel) möglich
- Fußgängerüberweg (ggf. mit baulicher Unterstützung, z. B. Mittelstreifen, Mittelinsel) empfohlen
- Fußgängerüberweg bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich. Mögliche Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs sind zu prüfen und abzuwägen (z. B. mittels Simulation).
- Bauliche Mitteltrennung (Mittelinsel bzw. Mittelstreifen) möglich
- Bauliche Mitteltrennung oder Unter-/Überführung zu prüfen; Unter-/Überführung möglichst nur außerorts und wenn eine plangleiche Querung nicht möglich/sinnvoll ist
- Lichtsignalanlage (ggf. mit baulicher Unterstützung, z. B. Mittelinsel) für den Fußverkehr möglich/zur Prüfung.

C1: Querung am Rauschenweg (am Einzelhandel)

Problematik:

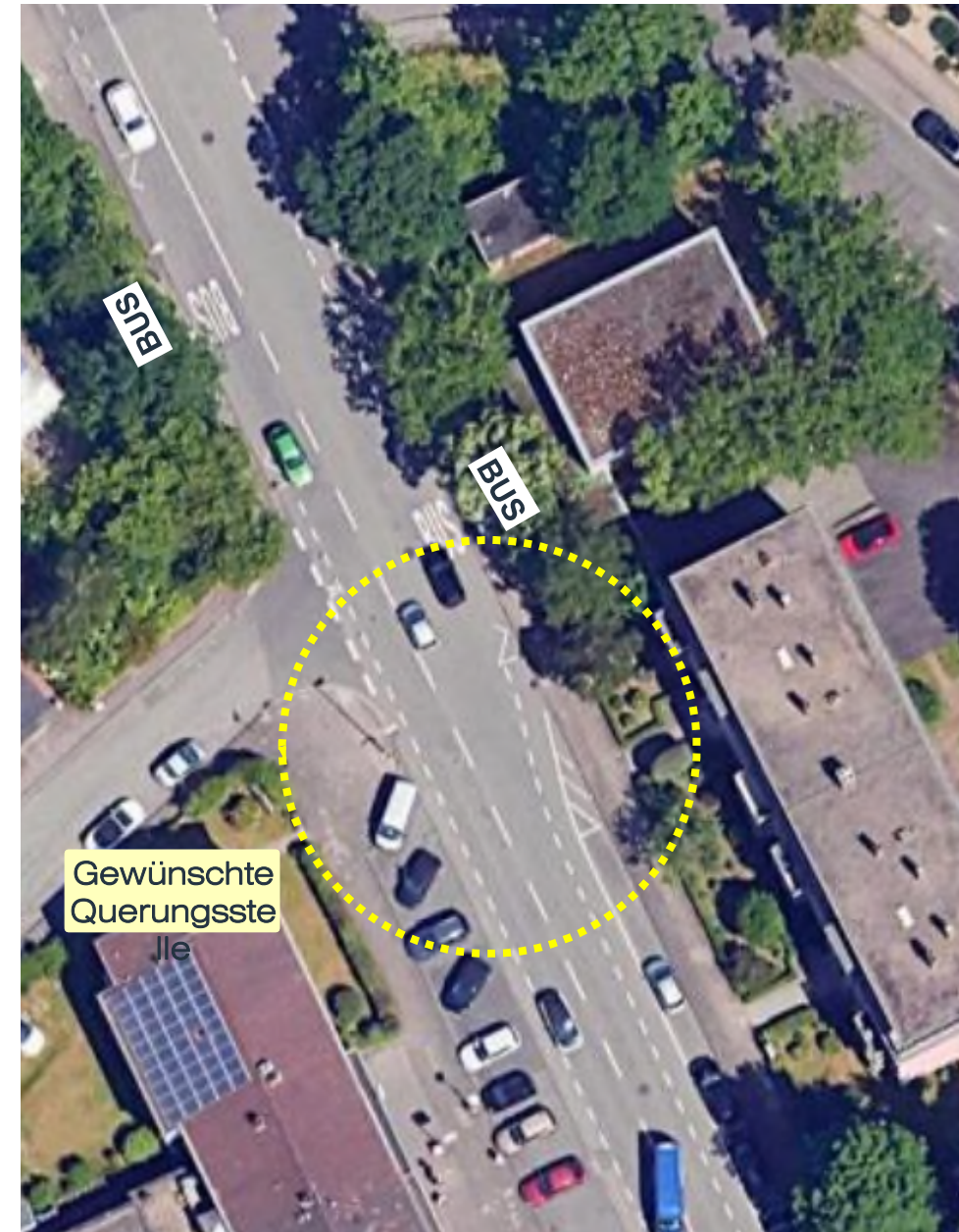
Rauschenweg ist stark befahren. Für den Fußverkehr ist es immer wieder schwierig zu queren, um Bushaltestellen oder den Einzelhandel zu erreichen.

Wunsch:

Querungsanlage, die den Einzelhandel und Rauschenweg verbindet (siehe Abbildung) und somit einfacher und sicherer erreichbar macht.

Bedingungen/Hindernisse

- Hohes Verkehrsaufkommen, inkl. Schwerverkehr & Linienbusse (erhöhter Platzbedarf)
- Entlang des Rauschenwegs gibt es bereits einige Querungsanlagen (Ampelanlagen) → keine weitere Einrichtung von Anlagen mit Vorrang möglich



C1: Querung am Rauschenweg (am Einzelhandel)

Nach welchen Regeln werden Querungsanlagen eingerichtet?

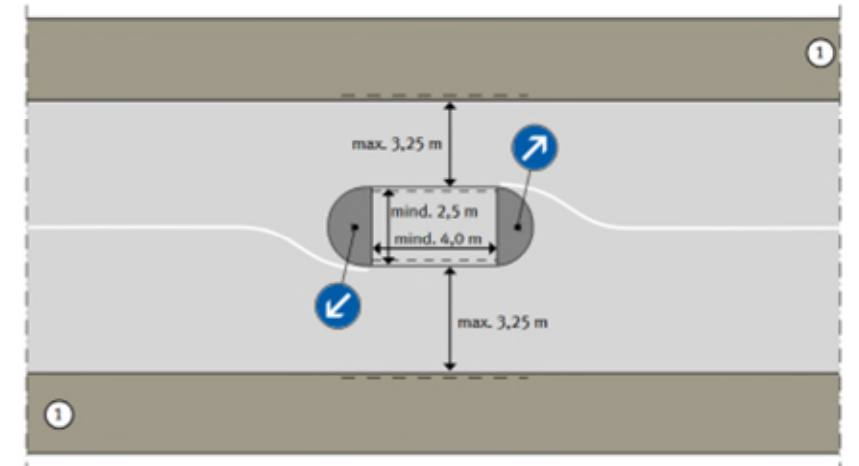
- Verkehrsaufkommen Kfz & Fußverkehr
- Dimension der Fahrbahn

Ansatz:

- Einrichtung einer Mittelinsel prüfen (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. müssten Parkplätze entfallen.
- Bei der Prüfung weiter zu berücksichtigen: mögliche Konflikte mit Linienbus, parkendem Kfz-Verkehr, Sichtbeziehungen.



Quelle: Kartengrundlage OSM; Bearbeitung: Planersocietät



Quelle: AGFK NRW: Querungsstellen für die Nahmobilität.
Hinweise für den Rad- und Fußverkehr. Datenblatt QSF 04B/C

C2: Querung der Triftstraße erleichtern

Problematik:

- Die Querung der Triftstraße ist hier oft verstellt,
- die Einsicht in den Straßenraum ist beschränkt.
- Gehweg am LBB ist durch parkende Autos sehr schmal.

Ansatz:

- Querung durch eine Querungsanlage (ohne Vorrang für den Fußverkehr) erleichtern.
- Einrichtung eines vorgezogenen Seitenraums prüfen.
- Kurzfristig mit einer Markierung, langfristig baulich ausgestalten.



Beispiel



B3: Kreuzung Auf dem Bännjerrück / Rauschenweg

Problematik:

- Wichtige fußläufige Verbindung v. a. auch für die Schulmobilität
- Der Rauschenweg ist stark befahren & es kommt wiederholt zu Regelverstößen
- die Kreuzung liegt auf einer Kuppe und ist schlecht einsehbar.
- Im direkten Umfeld befinden sich Bushaltestellen. Die Bushaltestellen erfordern schnelles Wechseln der Straßenseiten, die vorhandene LSA ist hier nicht praktisch nutzbar.
- Busse schneiden immer wieder die Kurven (v. a. im Begegnungsverkehr) und behindern/gefährden den Fußverkehr
- Bestehende Bordsteinabsenkungen an der Kreuzung müssen barrierefrei nachgerüstet werden.



Quelle: Kartengrundlage OSM; Bearbeitung: Planersocietät

B3: Kreuzung Auf dem Bännjerrück / Rauschenweg

Ansatz (Maßnahmenpaket):

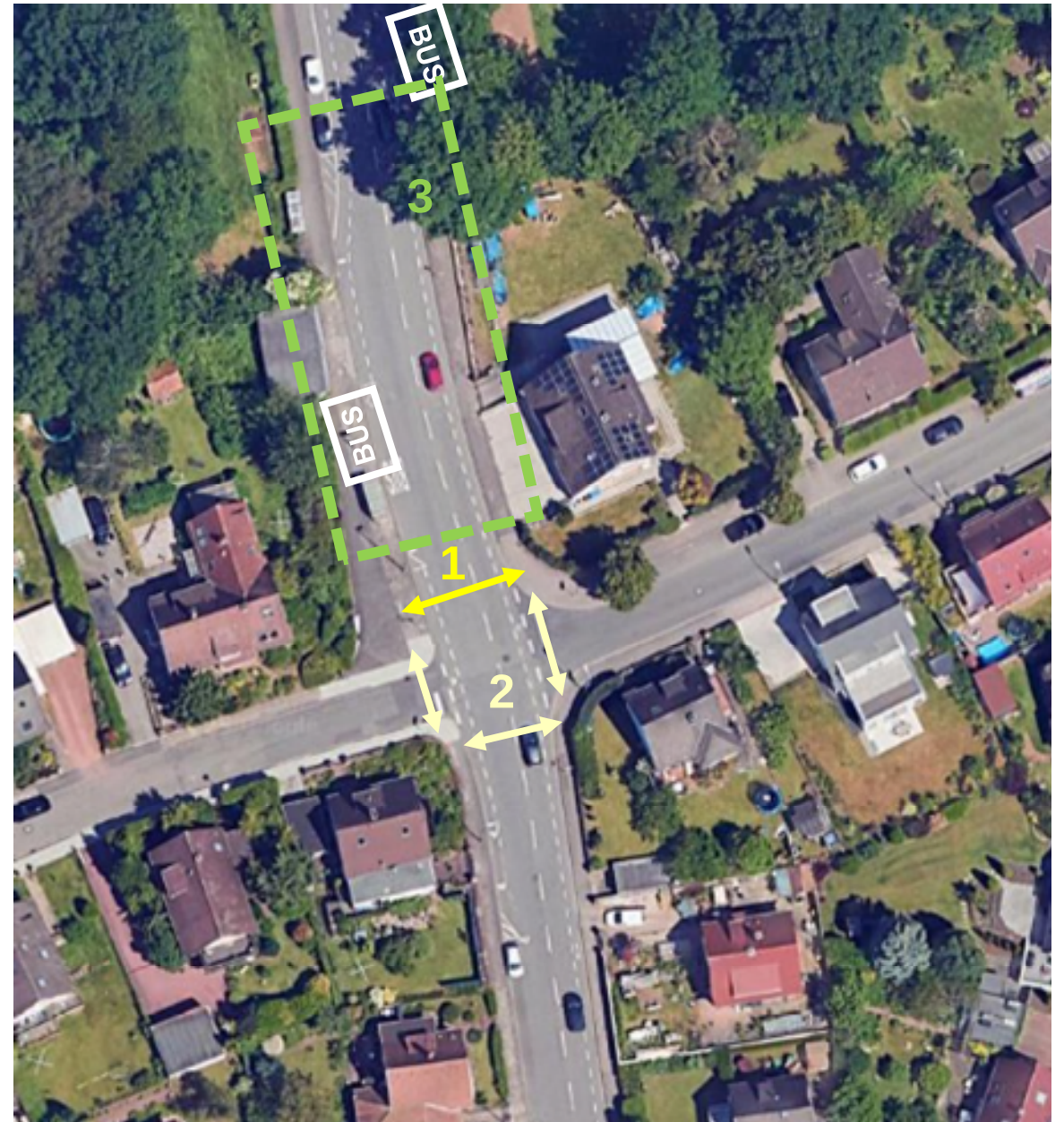
1. Tempo-Reduktion auf Tempo-30 auf dem gesamten Rauschenweg (bzw. auf einem Abschnitt) prüfen
→ siehe Maßnahme B1
2. **Einrichtung einer Querungsanlage prüfen,**
3. Alle Querungsstellen barrierefrei ausgestalten
4. Ggf. Bushaltestellen verlegen
5. Ggf. Fahrplan der Buslinien anpassen (Begegnungsverkehr verringern)



B3: Kreuzung Auf dem Bännjerrück / Rauschenweg

Mögliche Querungsanlagen:

- Lichtsignalanlage:
Fußgängerschutzanlage (1)
- Vollsignalisierte Lichtsignalanlage:
an der gesamten Kreuzung (2)
- Alternativ: Mittelinsel einrichten prüfen (3)
 - Hindernisse: Bushaltestellen und private Grundstückseinfahrten behindern die Platzierung nah der Kreuzung.
 - Ggf. müssten Parkplätze entfallen



Quelle: Kartengrundlage OSM; Bearbeitung: Planersocietät

Nachfragen & Diskussion

04

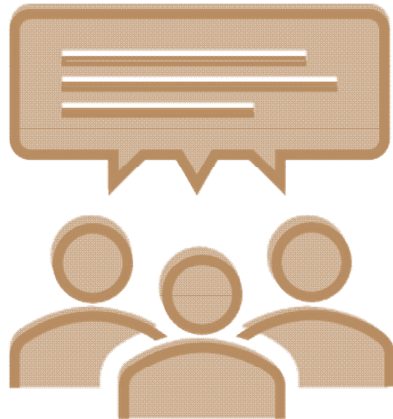
Arbeitsphase

Anregungen zu den Maßnahmenvorschlägen

- *was ist gut?*
- *was fehlt?*
- *was stimmt so (noch) nicht?*

Priorisierung durch Punkte

Welche Vorschläge sind Ihnen am wichtigsten?



Fußverkehrs-Check Rheinland-Pfalz 2025		
Maßnahmenvorschläge Stadt Kaiserslautern		
Maßnahme	Anmerkungen	Priorisierung
Handlungsfeld Barrierefreiheit		
5.1) Barrierefreier Zugang zum Einmünderbereich am Hauptbahnhof Situation: Hauptbahnhof am Einmünderbereich Hauptbahnhof Problematik: - Platz vor Einmünderbereich (Hauptbahnhof) ist zu klein und nicht barrierefrei Maßnahmen: - Erweiterung des Platzes vor dem Hauptbahnhof - Barrierefreie Gestaltung des Platzes - Barrierefreie Gestaltung des Platzes		
5.2) Barrierefreie Überquerungen Situation: Fußgängerüberweg am Hauptbahnhof Problematik: - Fußgängerüberweg ist nicht barrierefrei Maßnahmen: - Barrierefreie Gestaltung des Fußgängerüberwegs - Barrierefreie Gestaltung des Fußgängerüberwegs		
5.3) Hindernisfreie Fußwege Situation: Hauptbahnhof, Fußweg zwischen Hauptbahnhof und Einmünderbereich Problematik: - Hindernisse auf dem Fußweg Maßnahmen: - Beseitigung der Hindernisse - Barrierefreie Gestaltung des Fußwegs		
5.4) Eigenständige Fußwege barrierefrei ausbauen Situation: Fußweg zwischen Hauptbahnhof und Einmünderbereich Problematik: - Hindernisse auf dem Fußweg Maßnahmen: - Beseitigung der Hindernisse - Barrierefreie Gestaltung des Fußwegs		
5.5) Barrierefreie Oberflächen (z.B. Gehwege) Situation: Hauptbahnhof, Fußweg zwischen Hauptbahnhof und Einmünderbereich Problematik: - Hindernisse auf dem Fußweg Maßnahmen: - Beseitigung der Hindernisse - Barrierefreie Gestaltung des Fußwegs		

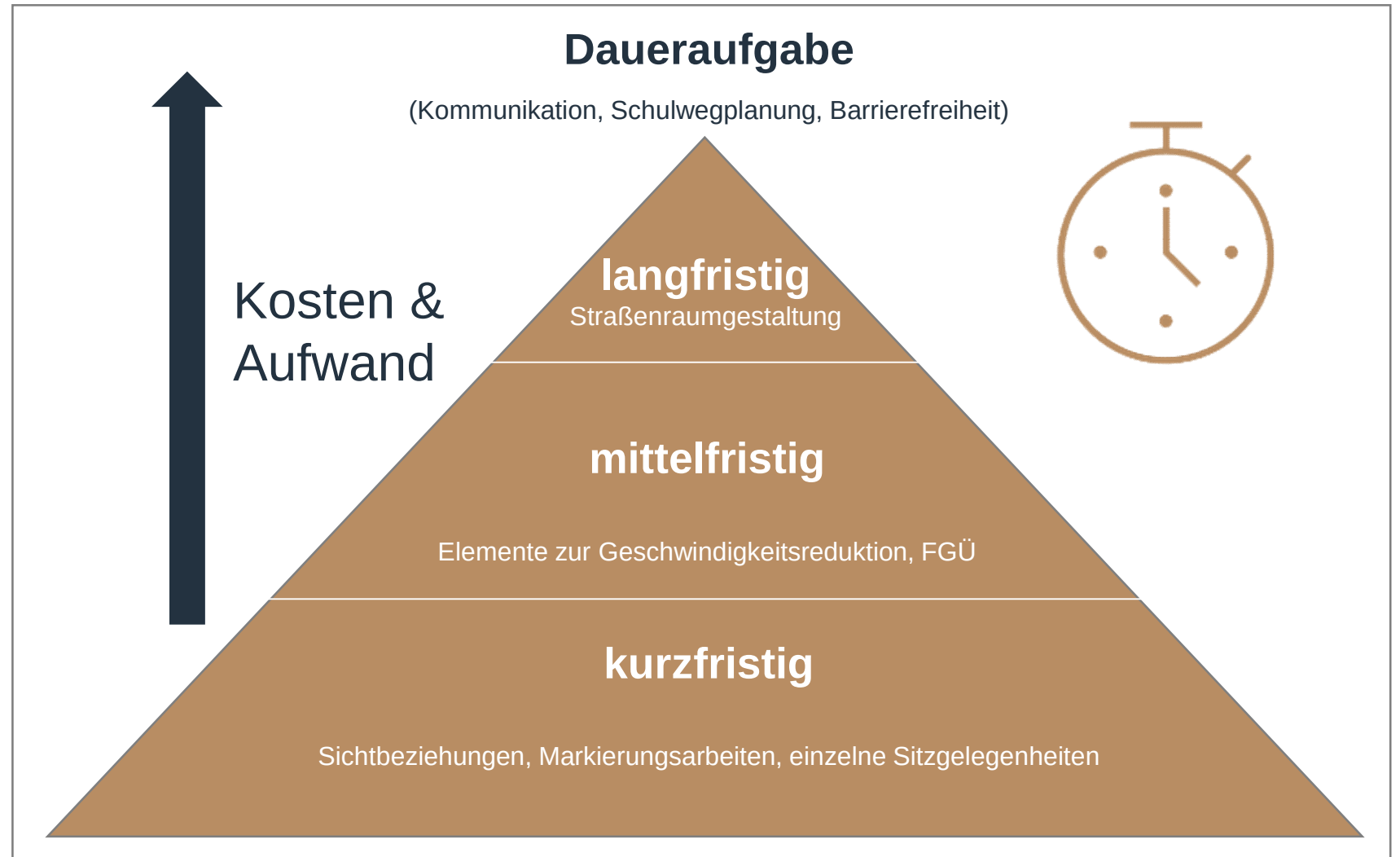
Implementierung von Fußverkehrsbelangen

05

Implementierung von Fußverkehrsbelangen

Maßnahmenumsetzung

- kann nur **sukzessive** und **priorisiert** erfolgen
- abhängig von zuständiger **Verkehrsbehörde** und **Straßenbaulastträger**
- **personelle** und **finanzielle Kapazitäten** sowie Fördermittel müssen berücksichtigt werden



Fußverkehrsförderung – wie kann es weitergehen

- Machen Sie Fußverkehr zu einem **Thema in Ihrer Kommune**
- Holen Sie sich einen **politischen Handlungsauftrag** zur Fußverkehrsförderung ein
- **Intensivierung der Fußverkehrsthemen** z.B. in Arbeitskreisen
- **Finanzielle Mittel** bereitstellen (Etat für Fußverkehr/ Barrierefreiheit, ggf. auch im Rahmen von Sonder-/ Aktionsprogrammen)
- **Personelle Mittel** bereitstellen
- Stärkere Berücksichtigung der Fußverkehrsbelange bei allen **zukünftigen Planungen und politischen Entscheidungen**
- **Ansprechpersonen** kontaktieren (Fußverkehrsbeauftragte des Kreises/der Regierungspräsidien)
- **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit** (z.B. Aktionstage wie Parking-Day oder Zu-Fuß-zur-Schule)
- Transparentes **Beschwerdemanagement** (Nutzer-Wissen aufgreifen)
- **Konzeptionelle Möglichkeiten** (z.B. Schulwegepläne, Fußverkehrskonzept)

Nächste Schritte

06

Ergebnis: Abschlussbericht

Inhalt:

- Hintergrund & Ablauf der Fußverkehrs-Checks
- Stärken & Schwächen des Fußverkehrs vor Ort
- Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern
- Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung
- Dokumentation der Veranstaltungen



Quelle: Planersocietät

Hinweis:

- **Nicht alle Vorschläge können sofort umgesetzt werden → Entscheidung der Umsetzung durch politische Gremien, Straßenverkehrsbehörde & Straßenbaulastträger**
- **Fußverkehrs-Check nicht als vollumfassendes Fußverkehrskonzept anzusehen**

Ergebnis: Maßnahmenvorschläge

- Maßnahmenvorschläge, die auf weitere Situationen in der Kommune übertragen werden können
- Inhalt:
 - Beschreibung des Mangels
 - Begründung
 - Handlungsvorschlag
 - Priorisierung
 - Weitere Einsatzorte

Hinweis:

- Nicht für alle angesprochenen Themen können Maßnahmenvorschläge entwickelt werden. (Ca. 15-20 Maßnahmenvorschläge)
- Diese Themen sind Bestandteil der Dokumentation

A1 – Sichtbeziehung an der Hauptstraße und Alemannenstraße verbessern

Problem / Mangel:

Bei den Fußverkehrs-Checks in Singen wurden die Sichtbeziehungen im Schulumfeld u. a. in der Alemannenstraße vor dem Hegau-Gymnasium empfunden. Hierbei handelt es sich um eine Situation im direkten Schulumfeld. Bei diesem sollte beim Queren der Fahrbahn ein besonderes Augenmerk auf den Sichtbeziehungen liegen, da Schüler:innen oftmals aufgrund einer geringeren Körpergröße eine andere Sichtbeziehung haben, als Erwachsene

Abbildung 7: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Alemannenstraße

Handlungsvor- schlag:

Die Sichtbeziehungen an der Hauptstraße können durch den Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen (Gehwegnasen) verbessert werden. Dies kann zuerst provisorisch stattfinden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden. Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. Handreichung). In diesem Fall ist eine Kennzeichnung z. B. durch eine Bake notwendig.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 4.4 Sichtbeziehungen

Best-Practice-Beispiel:

Abbildung 8: Beispiel für eine Gehwegnase; Skizze einer Gehwegnase



Quelle: Planersocietät, Alemannenstraße

Weitere Ein- satzorte:

Der Einsatz von Gehwegnasen eignet sich in Bereichen mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h. Um die Sichtbeziehungen zu verbessern, sollten diese daher u. a. noch in den Bereichen der Schillerstraße, Sophienstraße und Alemannenstraße zum Einsatz kommen.

Vorstellung im Gremium

- Vorstellung / Präsentation des abgestimmten Abschlussberichts
- Bei einer Sitzung des Stadtrats oder Bauausschusses



Umfrage zum Abschluss

- Wie zufrieden sind Sie mit dem **Prozess** und dem **Zwischenergebnis** des Fußverkehrs-Checks in Kaiserslautern?

→ Setzen Sie Punkte auf das Plakat!

Rheinland-Pfalz^{Gold} Planersocietät
Mobilität Stadt, Dörfer

Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz

Wie zufrieden sind Sie mit dem Prozess und dem Zwischenergebnis des Fußverkehrs-Checks?

Prozess

nicht zufrieden → zufrieden

Zwischenergebnis

nicht zufrieden → zufrieden

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Quelle: Planersocietät

**Vielen Dank und einen
guten Nachhauseweg.**

Planersocietät

Konrad-Zuse-Straße 1, 44263 Dortmund

Fon 02 31 / 99 99 70-0

info@planersocietaet.de

Kontakt

Theresa Heitmann

Fon 02 31 / 99 99 70 - 45

heitmann@planersocietaet.de

**Rheinland-
Pfalz** Gold