

Protokoll

Fußverkehrs-Check Rheinland-Pfalz 2025

Stadt Kaiserslautern

2. Begehung am 02. Juli 2025

Ort: Bännjerrück, Kaiserslautern

Datum: 02. Juli 2025

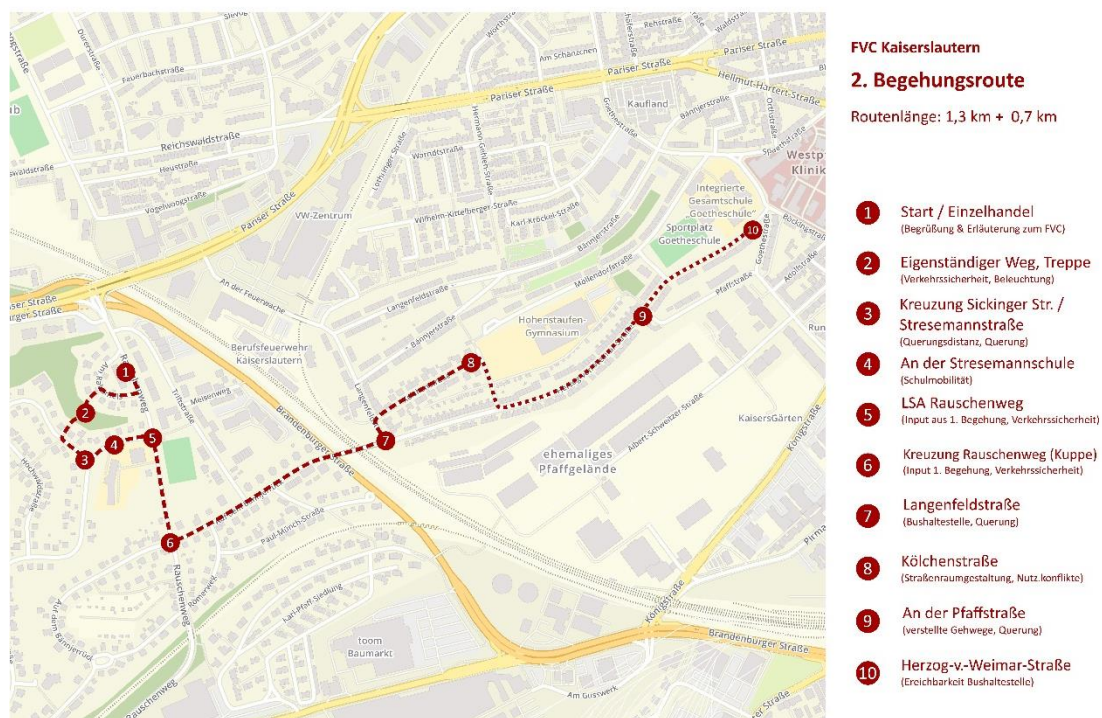
Uhrzeit: 09:00-11:00 Uhr

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 1: 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 1). 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 2: 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. Herr Ruhland weist auch darauf hin, dass es keinen Zwang gäbe den Bestand barrierefrei umzubauen.

Abbildung 3: 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 4: 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 5: 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 6: 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 liegt keine Querungsanlage vor, unmittelbar neben der Kreuzung befinden sich am Rauschenweg Bushaltestellen, welche für die Schulmobilität 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 6). **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** 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 fähig 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. Einzeln wird darauf verwiesen, dass der Kfz-Verkehr nicht unter den Maßnahmen für den Fußverkehr leiden solle.

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 7)

Abbildung 7:
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.

- 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 8:
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 9: 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.

Dortmund, 11. August 2025

gez. Etjeline Lorenz, Theresa Heitmann