

Protokoll

Fußverkehrs-Check Rheinland-Pfalz 2025

Stadt Kaiserslautern

1. Begehung am 24. Juni 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 Kaiserslautern) 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 1: 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 2). 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 2: 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 3). 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.
- Immer wieder 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 3: 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 taktile 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 4: 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 immer wieder 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 5)

Abbildung 5: 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 6:
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 immer wieder 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 7: 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 sollte 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 8: Hindernisse auf dem Gehweg Richtung Bahnhof Galgenschanze (links), Umlaufsperre 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 9: 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 10: 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 jedoch keine Querungsanlage vorliegt. 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 11: 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 ausgestaltet. 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.

Dortmund, 18. August 2025

gez. Etjeline Lorenz, Theresa Heitmann