



**Begleitende Verkehrsuntersuchung -
Sanierung Zentrum**

**Stellungnahme zu Einbahnverkehr in der
Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus**

Sickingenstadt Landstuhl

Begleitende Verkehrsuntersuchung - Sanierung Zentrum

Stellungnahme zu Einbahnverkehr in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus

13. Januar 2021

Auftraggeber

Verbandsgemeinde Landstuhl
Abteilung 3 – Bauen und Umwelt
vertreten durch:
Herrn Stadtbürgermeister Hersina
Kaiserstraße 49
66849 Landstuhl
Telefon: 06371 / 830
Telefax: 06371 / 83101
vg@landstuhl.de
www.landstuhl.de

Auftragnehmer

R+T Ingenieure für Verkehrsplanung
Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-p.de
www.rt-p.de

Bearbeitung durch:
Dr.-Ing. Frank Schleicher-Jester

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

1 Aufgabe und Ziel

R+T Verkehrsplanung hat zur Sanierung des Stadtzentrums Landstuhl am 17. April 2019 eine begleitende Verkehrsuntersuchung vorgelegt. Das darin enthaltene Verkehrskonzept wurde am 17. November 2020 vom Stadtrat beschlossen.

Im Zuge der Beratungen der städtischen Gremien ist die Idee entstanden, die Kaiserstraße zwischen Ludwigstraße („Pallmann’s Eck“) und Hauptstraße als Einbahnstraße von Ost nach West einzurichten. Damit soll Folgendes erreicht werden: 1. Umnutzung eines Fahrstreifens in zusätzliche Parkstände als Ersatz für Parkstände, die durch die geplante Umgestaltung der Kaiserstraße zwischen Ludwigstraße und Saarbrücker Straße voraussichtlich entfallen werden. 2. Vereinfachung des Verkehrsablaufs an der Einmündung Hauptstraße / Kaiserstraße, z.B. durch eine abbiegende Vorfahrt Hauptstraße – Kaiserstraße und Verzicht auf die heutige Signalisierung.

Die Vor- und Nachteile dieser Idee sollen im Rahmen einer verkehrsplanerischen Stellungnahme untersucht und bewertet werden.

2 Wirkungen von Einbahnverkehr in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus

2.1 Verkehrssysteme

Die Einrichtung einer Einbahnstraße von Ost nach West in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus hat zur Folge, dass ihre West-Ost-Verkehre von anderen Straßen aufgenommen werden müssen. Dabei handelt es sich heute, nach einer Verkehrszählung vom 15.05.2018, um ca. 900 Kfz/8h in der vor- und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit (6-10 Uhr und 15-19 Uhr). Dies entspricht an einem normalen Werktag ca. 1.800 Kfz pro 24 Stunden, die sich andere Wege suchen müssen.

Durch die im Verkehrskonzept empfohlene Einrichtung von Gegenverkehr in der südlichen Von-Richthofen-Straße ist mit zusätzlichen West-Ost-Verkehren in der Kaiserstraße zu rechnen, da dann auch von Westen in die Von-Richthofen-Straße eingefahren und nach Osten ausgefahren werden kann. Dies ist bei Einrichtungsverkehr in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus, nicht mehr möglich. Dadurch sind die Verkehrsverlagerungen im Planfall größer als heute.

Als Ersatz für die Fahrtrichtung West-Ost in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus, kommen, abhängig von Herkunft und Ziel einer Fahrt, Alternativrouten im Süden und Norden der Innenstadt in Frage.

Alternativrouten im Süden können sein:

- Ludwigstraße – Kanalstraße – Hauptstraße
- Ludwigstraße – Am Alten Markt – Hauptstraße
- Ludwigstraße (bis Weiherstraße) – Hauptstraße

Die Südrouten sind vor allem für Fahrzeuge aus dem Gebiet Königstraße/Luitpoldstraße (u.a. Berufsbildende Schule, St.-Katharina-Realschule) und für Fahrzeug mit Zielen in der Kaiserstraße Ost und Römersiedlung Süd interessant.

Unter Berücksichtigung der Streckenlänge, des Straßenausbaus und der (geplanten) zulässigen Höchstgeschwindigkeit dürfte die Route über den Alten Markt am stärksten genutzt werden.

Die mit der Verkehrsverlagerung verbundenen zusätzlichen Verkehrsbelastungen sind auf allen Abschnitten der Südrouten deutlich unverträglicher als in der Kaiserstraße und deshalb unerwünscht.

Alternativrouten im Norden können sein:

- Saarbrücker Straße – Bahnstraße (bis zum Kreisverkehr am östlichen Ortsausgang)
- Eisenbahnstraße – Bahnstraße – Römersiedlung
- Kombinationen aus den beiden vorgenannten Routen

Die Nordrouten sind vor allem für Fahrzeuge aus dem Gebiet Philipp-Fauth-Straße (u.a. Sickingen-Gymnasium) und für Fahrzeuge mit Zielen in der Römersiedlung Nord interessant. Es wird davon ausgegangen, dass der überörtliche West-Ost-Verkehr bereits heute über die Bahnstraße fährt und von einem Einrichtungsverkehr in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus, nicht betroffen ist.

Alle Nordrouten nutzen teilweise die Bahnstraße, was unproblematisch ist, da es sich hierbei um eine Landesstraße (L395) handelt. Ein Problem stellt jedoch die Eisenbahnstraße dar, die (z.B. für Verkehre vom Sickingen-Gymnasium nach Osten) im Vergleich zur Route über die Saarbrücker Straße kürzer und schneller ist. Zusätzliche Verkehrsbelastungen in der Eisenbahnstraße sind wegen des Schülerverkehrs vom/zum Bahnhof, des Straßenausbaus und des städtebaulichen Charakters unverträglich. Um Durchgangsverkehre in der Eisenbahnstraße zu vermeiden, kommen z.B. ein Durchfahrtsverbot oder eine Umkehrung der Einbahnrichtung in Frage. Dabei sind die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen.

Mit Verkehrszuwächsen ist auch in der Römersiedlung zu rechnen, da Verkehre aus dem Gebiet Philipp-Fauth-Straße (u.a. Sickingen-Gymnasium) auf diese Weise Ziele in der Römersiedlung Süd und Kaiserstraße Ost erreichen

können. Dies läuft den Ideen aus dem Verkehrskonzept zuwider, ein zusammenhängendes, verkehrsberuhigtes Wohngebiet in der Römersiedlung zu schaffen und eine durchgängige, attraktive Fahrradstraße Ost-West einzurichten.

Verkehere aus dem Einkaufsbereich der Kaiserstraße (wenn wie heute auf der Ostseite geparkt wird), können bei Gegenverkehr in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus, und Umsetzung des im Verkehrskonzept empfohlenen Kreisverkehrs Saarbrücker Straße / L363 wenden, um ihre Ziele u.a. in der Kaiserstraße Ost und in der Römersiedlung Süd zu erreichen. Mit einer Einbahnstraße im Bereich Stadthalle/Rathaus ist davon auszugehen, dass diese Verkehere auf das Wenden verzichten und stattdessen ebenfalls durch die Römersiedlung fahren. Dadurch entsteht auch ein zusätzlicher Verkehrsdruck auf die Eisenbahnstraße.

Durch Einbahnverkehr in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus, verschlechtert sich auch die Verkehrserschließung der Innenstadt. Es werden Umwege erzeugt, die insgesamt zu einem Verkehrszuwachs führen. Unter anderem verschlechtert sich die Erschließung der Von-Richthofen-Straße, die gemäß Verkehrskonzept im Gegenverkehr betrieben werden soll. Eine Zufahrt von der Kaiserstraße West und Ausfahrt in die Kaiserstraße Ost ist dann nicht mehr möglich. Davon betroffen ist insbesondere auch der Parkplatz Stadthalle, der für das Stadtzentrum eine große Bedeutung hat und dessen Erschließung über die Kaiserstraße gegenüber heute erleichtert werden soll.

Von Einbahnverkehr in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus, ist auch der Radverkehr betroffen. Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung ist in einer Hauptverkehrsstraße nur mit separaten Radverkehrsanlagen (Radweg oder Radfahrstreifen in Gegenrichtung) vertretbar, was einen zusätzlichen Platzbedarf mit sich bringt und den Platzgewinn durch Wegfall eines Kfz-Fahrstreifens teilweise wieder aufhebt. Ein Verzicht auf Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung wäre mit Umwegen verbunden und ist deshalb unerwünscht.

Ergänzend sind Auswirkungen des Einbahnverkehrs in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus, auf den Busverkehr und auf Rettungsverkehere zu prüfen. Dabei sind auch die Auswirkungen auf potenzielle Verbesserungen zu berücksichtigen, die sich bei unveränderter Umsetzung des Verkehrskonzepts vom 17.04.2019 ergeben würden (u.a. Vollanschluss der Von-Richthofen-Straße an die Kaiserstraße mit allen Abbiegebeziehungen).

2.2 Straßenraum und Parken in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus

In der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle, ist die Fahrtrichtung von West nach Ost wesentlich schwächer von Verkehr belastet als die Gegenrichtung. Dies liegt insbesondere am Einbahnstraßensystem Ludwigstraße/Hauptstraße, das zur Folge hat, dass die Süd-Nord- und die Ost-Süd-Verkehere Landstuhls diesen Abschnitt der Kaiserstraße nur in Ost-West-Richtung nutzen müssen,

in Gegenrichtung aber nicht. Der Verzicht auf die Fahrtrichtung West-Ost führt auf der Grundlage der heutigen Verkehrsbelastungen zu einer Verkehrsentlastung von ca. 13% im Bereich Stadthalle. Hinsichtlich des Verkehrslärms ist dies nicht wahrnehmbar.

Bei Einrichtungsverkehr in Ost-West-Richtung kann der Fahrstreifen in Gegenrichtung entfallen. Außerdem kann auf den geplanten Mehrzweckstreifen für querende Fußgänger und linksabbiegende Fahrzeuge verzichtet werden. Für Radfahrer ist jedoch ein Radweg oder Radfahrstreifen entgegen der Einbahnrichtung erforderlich. In der Summe reduziert sich damit die erforderliche Fahrbahnbreite um ca. 2,25 m. Dies kann für die Anlage eines Parkstreifens und für Baumpflanzungen genutzt werden. Ein- und ausparkende Fahrzeuge behindern allerdings den fließenden Verkehr und bringen ein erhöhtes Gefährdungspotenzial, insbesondere für Radfahrer, mit sich. Für Fußgänger wird das Queren der Kaiserstraße leichter, da nur eine Fahrtrichtung und ein Fahrstreifen gequert werden muss.

Städtebaulich ist eine schmalere Fahrbahnfläche vorteilhaft. Da es sich um einen relativ breiten Abschnitt der Kaiserstraße handelt, besteht städtebaulich aber keine Notwendigkeit zur Reduzierung der Fahrbahn durch Einrichtung einer Einbahnstraße.

Parkraumerhebungen am 12.06.2018 haben gezeigt, dass Kurzzeitparkern immer genügend Parkstände für Einkäufe und Erledigungen im Stadtzentrum Landstuhl zur Verfügung stehen. Engpässe gibt es teilweise nur für Langzeitparker (Bewohner und Beschäftigte). Das im Verkehrskonzept enthaltene Parkraumkonzept enthält deshalb Maßnahmen zur Reduzierung der Parkraumnachfrage für Langzeitparker und zu ihrer räumlichen Verlagerung an den Rand der Innenstadt. Dadurch werden Parkstände für Kurzzeitparker frei, die die Parkraumnachfrage abdecken können, auch wenn durch die geplante Umgestaltung der Kaiserstraße Parkstände entfallen. In der Kaiserstraße sollten aber weiterhin einige Parkstände für sehr kurze Einkäufe und Erledigungen (bis 30 Minuten) sowie für Laden und Liefern erhalten bleiben. Längeres Kurzzeitparken soll und kann auf den Parkplatz Stadthalle verlagert werden. Diese Parkstände liegen näher zum Einkaufsbereich der Kaiserstraße zwischen Eisenbahn- und Ludwigstraße als die Parkplätze in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus. Um den Parkplatz Stadthalle von den südlichen Stadtteilen besser erreichbar zu machen, empfiehlt das Verkehrskonzept eine direkte Anbindung an die Kaiserstraße durch die Einrichtung von Gegenverkehr in der südlichen Von-Richthofen-Straße. Durch dieses Maßnahmenbündel verbessern sich in der Summe die Bedingungen für Kurzzeitparken im Stadtzentrum. Ein dringender Bedarf für (mehr) Parkstände in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus, wird deshalb nicht gesehen.

2.3 Knotenpunkt Kaiserstraße / Hauptstraße

Durch Einrichtung einer Einbahnstraße in der Kaiserstraße von der Haupt- bis zur Ludwigstraße entfällt am Knoten Kaiserstraße / Hauptstraße die Zufahrt

von der Kaiserstraße (West). Dies reduziert dort den Flächenbedarf und die Verkehrsbeziehungen. Der Knotenpunkt kann dadurch vereinfacht werden.

Es wird aber die Frage aufgeworfen, ob im Rahmen der Umgestaltung der Kaiserstraße nicht auch ein Linksabbiegen aus der Lindenstraße in die Kaiserstraße (Ost) ermöglicht werden kann und sollte, um die Verkehrserschließung zu verbessern und Umwegfahrten zu vermeiden. Besonders wichtig wäre dies bei Einrichtung einer Einbahnstraße in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus, da die Lindenstraße eine Alternativroute sein könnte, um von der Kaiserstraße West (Einkaufsbereich, Sickingen-Gymnasium) in die Kaiserstraße Ost zu gelangen. Damit wäre am Knoten Kaiserstraße / Hauptstraße ein Verzicht auf die Zufahrt Kaiserstraße (West) nicht mehr möglich.

Einrichtungsverkehr in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus, hat auch Einfluss auf die Verkehrsbelastungen am Knoten Kaiserstraße / Hauptstraße. In der Zufahrt Kaiserstraße (West) ist mit schwächerem Geradeausverkehr, in der Zufahrt Hauptstraße mit stärkerem Rechtsabbiegeverkehr in die Kaiserstraße (Ost) zu rechnen.

Abknickende Vorfahrt Hauptstraße – Kaiserstraße

Es wird beurteilt, ob unter Berücksichtigung der Verkehrsverlagerungen, die mit Einrichtungsverkehr in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus verbunden sind, eine abknickende Vorfahrt Hauptstraße – Kaiserstraße vorteilhaft sein kann.

Hierfür gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten: eine abknickende Vorfahrt für die Rechtsabbieger oder für die Linksabbieger aus der Hauptstraße.

Trotz der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen durch Einrichtungsverkehr in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus, ist davon auszugehen, dass die Linksabbieger aus der Hauptstraße der stärkste Verkehrsstrom bleiben, da sie die starken Süd-Nord-Verkehre in Landstuhl enthalten. Starke, untergeordnete Linksabbieger sind an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten ungünstig. Deshalb ist eine abknickende Vorfahrt für Linksabbieger aus der Hauptstraße vorteilhafter als eine abknickende Vorfahrt für Rechtsabbieger.

Es kann davon ausgegangen werden, dass der Knotenpunkt mit abknickender Vorfahrt ausreichend leistungsfähig wäre. Leistungsfähigkeitsprobleme würden aber vermutlich auftreten, wenn Linksabbiegen aus der Lindenstraße ermöglicht würde. Außerdem sind wegen der schlechten Sicht zwischen den Zufahrten Kaiserstraße (West) und Hauptstraße Verkehrssicherheitsprobleme zu erwarten. Deshalb sollte bei einer abknickenden Vorfahrt auf eine Zufahrt von der Kaiserstraße (West) und damit auf Linksabbieger aus der Lindenstraße verzichtet werden.

Fußgängerquerungen sind an Knotenpunkten mit abknickender Vorfahrt besonders problematisch. Fußgängerüberwege (sog. „Zebrastreifen“) über den

vorfahrtberechtigten Straßenzug (in diesem Fall Hauptstraße und Kaiserstraße West) sind nicht zulässig. Allenfalls über den Anschluss Kaiserstraße (Ost), im Bereich des Finanzamts, wäre ein Fußgängerüberweg (sog. „Zebrastrifen“) möglich. An der Querungsstelle Hauptstraße müsste die signalisierte Fußgängerfurt bestehen bleiben, um dort gesicherte Fußgängerquerungen zu ermöglichen. Auf eine Fußgängerquerung über die Knotenpunktausfahrt Kaiserstraße (West) sollte im Knotenpunktbereich, wie heute, verzichtet werden.

Kreisverkehr am Knoten Kaiserstraße / Hauptstraße

Eine überschlägige Prüfung hat ergeben, dass am Knoten Kaiserstraße / Hauptstraße ein sog. Minikreisel mit einem Durchmesser von ca. 18 m baulich möglich wäre. Bei einem Minikreisel ist die Mittelinsel für lange Fahrzeuge überfahrbar ausgebildet. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein Minikreisel auch ausreichend leistungsfähig wäre.

Fußgängerquerungen sind an einem Kreisverkehr relativ sicher, da die Kfz-Geschwindigkeiten gering sind. Außerdem sind dort Fußgängerüberwege (sog. „Zebrastrifen“) nicht nur möglich, sondern sogar empfohlen. Auf Lichtsignalanlagen kann bei einem Kreisverkehr verzichtet werden.

Ein Kreisverkehr am Knoten Kaiserstraße / Hauptstraße ist darüber hinaus mit folgenden Vorteilen verbunden:

- Vereinheitlichung der Knotenpunktform und Verkehrsregelung im Stadtzentrum mit Kreisverkehren an den Knotenpunkten Ludwigstraße („Pallmann's Eck“), Hauptstraße und Saarbrücker Str./L363
- Verbesserung der Erschließung von Parkplätzen in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus, durch die Möglichkeit zum Wenden
- Durch die Möglichkeit zum Wenden kann bei Bedarf auf Linksabbiegen aus der Kaiserstraße in die Von-Richthofen-Straße, den Rathausparkplatz und die Lindenstraße evtl. verzichtet werden.

Es wird davon ausgegangen, dass ein Minikreisel am Knoten Kaiserstraße / Hauptstraße ausreichend leistungsfähig ist. Er ist grundsätzlich sowohl mit Gegenverkehr als auch mit Einrichtungsverkehr in der Kaiserstraße möglich.

3 Fazit und Empfehlung

Die Einrichtung von Einbahnverkehr in der Kaiserstraße zwischen Haupt- und Ludwigstraße hat Vor- und Nachteile.

Vorteile sind eine geringere Fahrbahnbreite in der Kaiserstraße, die zur Unterbringung von mehr Parkständen genutzt werden kann und die Fußgängerquerungen erleichtert. Da die Kaiserstraße im Bereich Stadthalle/Rathaus relativ breit ist, für Fußgänger eine durchgängige Querungshilfe geplant ist und

auf dem Parkplatz Stadthalle, bei Umsetzung der im Verkehrskonzept empfohlenen Maßnahmen, nah gelegene Parkstände für Kurzzeitparker in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen, wiegen diese Vorteile jedoch nicht stark.

Nachteile eines Einbahnverkehrs in der Kaiserstraße, Bereich Stadthalle/Rathaus, sind:

- Verschlechterung der Verkehrserschließung des Stadtzentrums, insbesondere für die Parkstände und Grundstücke an der Kaiserstraße, die Philipp-Fauth-Straße (Sickingen-Gymnasium) und den Parkplatz Stadthalle, der gemäß Verkehrskonzept mit allen Fahrtrichtungen über die Von-Richthofen-Straße direkt an die Kaiserstraße angebunden werden soll.
- Verkehrsverlagerungen in empfindliche Straßen: Ludwigstraße, Hauptstraße, Am Alten Markt, ggf. Kanalstraße, ggf. Eisenbahnstraße, Römersiedlung.
- Mehr Kfz-Querungen über die geplante Fahrradstraße Ost-West in der Römersiedlung.
- Nachteile für den Radverkehr in der Kaiserstraße in West-Ost-Richtung, falls keine Radverkehrsanlagen gegen die Einbahnrichtung geschaffen werden.
- Steigendes Gesamtverkehrsaufkommen durch Umwegfahrten.

Zur Vereinfachung des Knotenpunkts Kaiserstraße / Hauptstraße wird empfohlen, einen Minikreisel verkehrs- und entwurfstechnisch näher zu prüfen. Ein Minikreisel hat Vorteile für alle Verkehrsarten. Auf eine Signalisierung kann damit verzichtet werden. Ein Minikreisel ist grundsätzlich mit Gegenverkehr oder mit Einrichtungsverkehr in der Kaiserstraße möglich. Eine abknickende Vorfahrt hat dagegen viele Nachteile.

Insgesamt überwiegen die Nachteile von Einbahnverkehr in der Kaiserstraße im Bereich Stadthalle/Rathaus. Es wird deshalb empfohlen, weiterhin Gegenverkehr zu ermöglichen.