

## DVR-Beispielsammlung

# Gute Straßen in Stadt und Dorf



**Funktion Gestaltung Sicherheit** | Die Kunst des Entwerfens führt nicht zwangsläufig zu funktional gelungenen, gut gestalteten und verkehrssicheren Straßen und Plätzen. Gegebene Straßenraumbreiten und Gebäudepositionen lassen oft nicht die Querschnittsaufteilung zu, die wünschenswert wäre. Gleichzeitig sind Planende und Entscheidende häufig zu stark ins „Tagesgeschäft“ eingebunden, um selbst nach gut gestalteten Straßen zu suchen. Daher hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat das vorliegende Format geschaffen.

**Zielgruppen** | Die Beispielsammlung richtet sich an alle, die sich mit Straßenentwurf befassen: Planende, Straßenverkehrsbehörden, Polizei, fachlich und politisch Entscheidende, Bildungsfachleute in technischen Schulen und Hochschulen und nicht zuletzt interessierte Laien.

Der Link zur Sammlung: [www.dvr.de/gutestrassen](http://www.dvr.de/gutestrassen)

# Ludwigsplatz | Bad Bergzabern

## Kleinstädtischer Platz neben Ortsdurchfahrt



**Bild 1** | Ludwigsplatz nach dem Umbau: die Ortsdurchfahrt der B 427 (Weinstraße) ist nun integrierter Bestandteil der Platzgestaltung

### Projektdaten

- Kleinstadt mit rd. 8.500 Einwohnern in Rheinland-Pfalz
- Platz mit angrenzendem rd. 120 m langem Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt B 427
- Verkehrsstärken werktags:
  - Rd. 11.500 Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil rd. 3 %)
  - Rd. 60 Linienbusse/24h
  - Rd. 50 Radfahrende/24h
- Planung: Prof. Dr.-Ing. Dennhardt, TU Kaiserslautern / Architekturbüro Zickgraf, Kaiserslautern (Vor-entwurf), TeamBau Ingenieurbüro für Bauwesen, Karlsruhe/Bad Bergzabern (Entwurfsplanung)
- Baukosten: rd. 1,5 Mio € (ohne Brunnenanlage und Stelen)
- Verkehrsfreigabe: Juni 2009

**Erstfassung 12/2019  
Update 10/2022**

Die genannten Verkehrsstärken wurden bezogen auf die Erstveröffentlichung im Jahr 2019 recherchiert. Sie gelten nach Auskunft der zuständigen Verwaltung (siehe „Kontakt“ im Impressum) 2022 unverändert.



## Lage und städtebauliches Umfeld

Der Ludwigsplatz liegt im Zentrum von Bad Bergzabern am südlichen Rand der Altstadt (Bild 2). Die Ortsdurchfahrt der B 427 (Weinstraße) tangiert ihn auf der nördlichen Platzseite. Die Marktstraße verbindet ihn fußläufig mit der Altstadt und deren zentralem Fußgängerbereich. Vier weitere Erschließungsstraßen mündeten vor der Umgestaltung auf dem Platz in die Weinstraße. Städtebaulich gerahmt wird der Ludwigsplatz von der St. Martinskirche (in der am 01.01.1922 Edith Stein getauft wurde) auf der Platzsüdseite, dem Gasthaus „Rössel“ auf der Westseite sowie einem Denkmal zu Ehren der Kriegsgesopfer der beiden Weltkriege und dem Eichamt auf der Nordseite.



**Bild 2 | Lage im Straßennetz:** Zentral an der Ortsdurchfahrt der B 427 (Weinstraße) gelegener städtischer Platz, als gestrichelte Linie die derzeit noch nicht fertiggestellte Teilortsumgehung B 427n (Kartengrundlage: © OpenStreetMap contributors | [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org))

## Planerische Rahmensetzungen

Im Zentrum der Planung stand die städtische Absicht, mit der Umgestaltung des Ludwigsplatzes dem Kurstadtcharakter von Bad Bergzabern stärker Rechnung zu tragen. Gleichzeitig sollte damit eine attraktive fußläufige Verbindung von der Altstadt zum Kurpark geschaffen und dazu die Marktstraße über die Bundesstraße und den Ludwigsplatz hinweg mit dem parallel zur Bundesstraße verlaufenden verkehrsarmen Wohnstraßenzug Georg-Weber-Straße / Rötzweg verbunden werden.

Derzeit im Bau befindet sich die südwestliche Ortsumgehung der B 427, mit der die Teilumgehungsfunktion der Bundesstraße 38/48 (vgl. Bild 2) vervollständigt und der Durchgangsverkehr auf der heutigen Ortsdurchfahrt der B 427 – und damit auch im Bereich des Ludwigsplatzes – deutlich reduziert werden soll. Kernstück der Neubaumaßnahme ist ein rd. 1,44 km langer Tunnel südwestlich von Bad Bergzabern. Der Spatenstich für die Ortsumgehung ist 2017 erfolgt, die Fertigstellung für 2026 anvisiert.



## Problemdimensionen

Die Weinstraße (B 427) war zu Beginn der Planung im Jahr 2005 im Bereich des Ludwigsplatzes mit rd. 12.300 Kfz/24 h stark belastet. Überwiegend handelte es sich dabei um überörtlichen Durchgangsverkehr. Die Ausgangssituation zeichnete sich darüber hinaus dadurch aus, dass am Platz

- vier Straßen in die Weinstraße einmündeten, davon die Georg-Weber-Straße und die Schlittstraße südlich in gemeinsamer Einmündung, die Neubergstraße und die Marktstraße nördlich in zwei unmittelbar nebeneinanderliegenden Einmündungen (Bild 3),
- die übrige Platzfläche überwiegend zum Parken benutzt wurde (Bilder 3 bis 5),
- die Oberflächenbeläge der Fahrbahnen und Seitenräume durchweg in schlechtem Zustand waren (Bilder 4 und 5),
- im unmittelbaren Platzbereich keine gesicherte Überquerung der Fahrbahnen möglich war und
- die gesamte Gestaltung und Flächenaufteilung dem Anspruch eines zentralen Platzes mit Aufenthaltsfunktion in keiner Weise gerecht wurde.



**Bild 3 | Vorher-Situation:** vier Straßen mit drei unmittelbar aufeinander folgenden Einmündungen in die hier dreistreifige Weinstraße (B 427) und zwei Parkplätze dominieren seit den 1960er Jahren den Ludwigsplatz und lassen keinen Raum für Aufenthaltsfunktionen und sicheres Zufußgehen



**Bilder 4 und 5 | Vorher-Situation:** Oberflächenmaterialien und deren schlechter Zustand, überdimensionierte Fahrbahnen und eine insgesamt nicht mehr zeitgemäße Gestaltung der Seitenräume genügen dem Anspruch einer Kurstadt in keiner Weise



# Gestaltungsziele

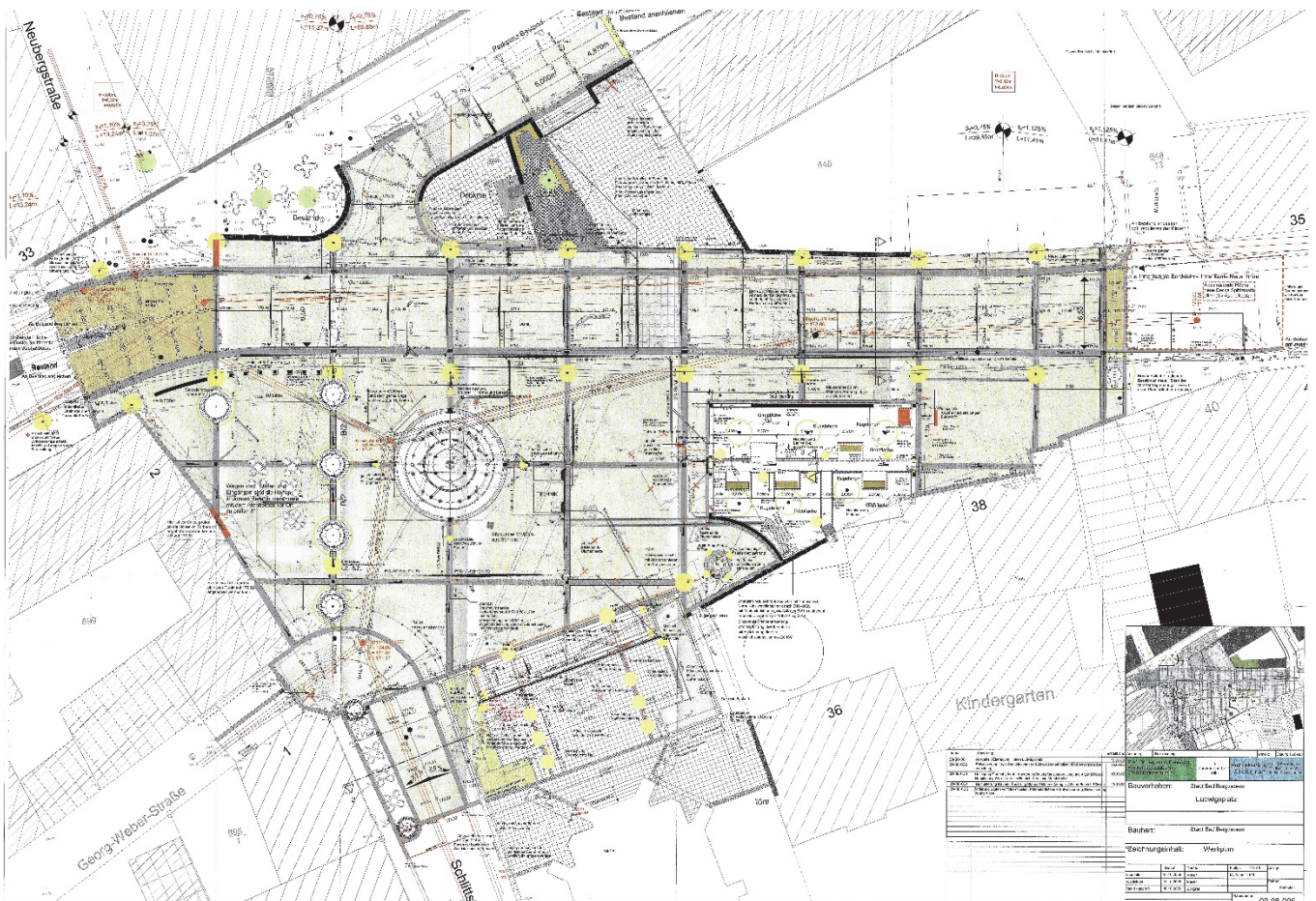
Folgende Ziele sollten mit der Umgestaltung erreicht werden:

- Schaffung eines attraktiven Platzes, der dem Anspruch einer Kurstadt gerecht wird,
- Verringerung der Verkehrsflächen zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität,
- Schaffung einer attraktiven fußläufigen Verbindung zwischen Marktstraße (Zugang zu Marktplatz, Schloss und altstädtischem Fußgängerbereich im Nordosten) und Georg-Weber-Straße als verkehrsarmer Verbindung zum Kurpark im Südwesten,
- Verkehrsberuhigung der Weinstraße im Platzbereich durch Einengung der Fahrbahn und nachhaltige Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-(Durchgangs-)Verkehr,
- Unterstützung der künftigen Verkehrsentlastungswirkung der zum damaligen Zeitpunkt bereits in Planung befindlichen Ortsumgehung der B 427 (vgl. Bild 2).

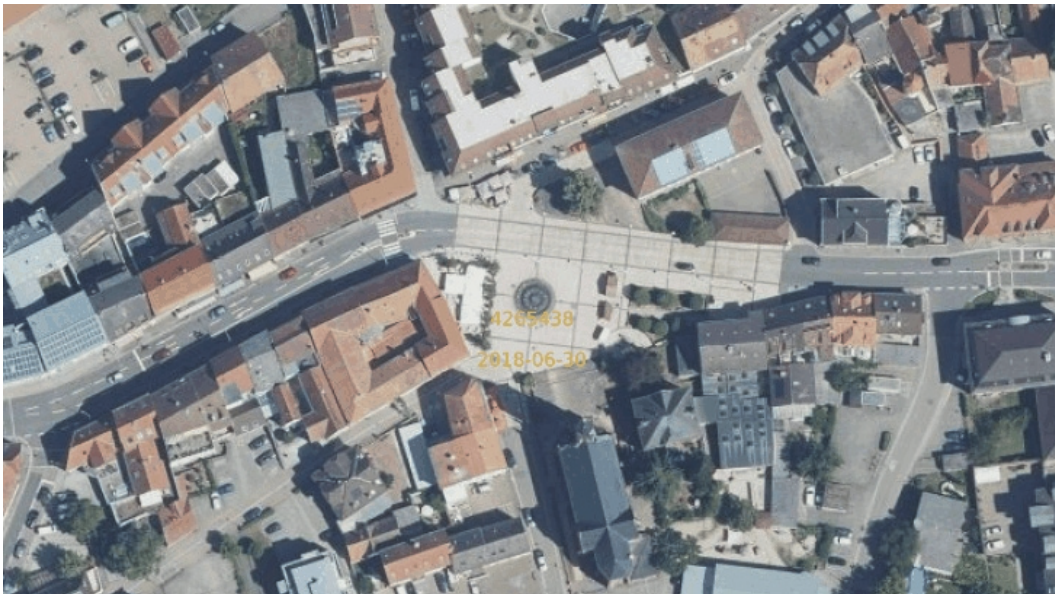
# Entwurfskonzept

Die Entwurfsplanung (Bilder 6 und 7) umfasste folgende Maßnahmen:

- Abbindung von Georg-Weber-Straße und Schlittstraße auf der südlichen Platzseite (es bleibt eine kurze Umfahrt zur Verbindung beider Straßen am südwestlichen Platzrand),
- Shared Space-ähnliche Integration der Weinstraße und der Einmündung der Marktstraße in die Platzgestaltung,
- Neuanlage eines Springbrunnens in Platzmitte und einer Grünanlage am Ostrand des Platzes vor Pfarrhaus und Kindergarten, ergänzt um einen Infopoint und die 2013 hier platzierte Edith-Stein-Stele,



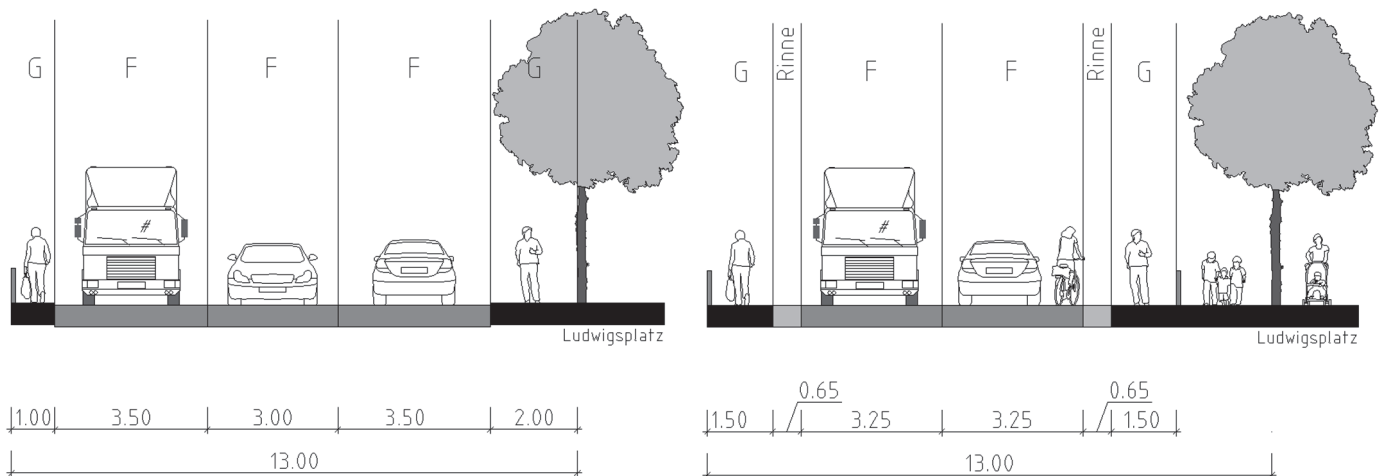
**Bild 6 | Entwurfslageplan des umgestalteten Platzes: rasterförmige Grundstruktur der Oberflächengestaltung aus mehrzeiligen Pflasterbändern, zentrale Springbrunnenanlage, gliedernde Baumpflanzungen und begrünter Aufenthaltsbereich, gestalterisch integrierte Ortsdurchfahrt mit Einmündung in die Marktstraße**



**Bild 7 | Ludwigsplatz im Luftbild:** klar gefasste und gegliederte, Shared Space-ähnlich gestaltete Gesamtfläche, deren Rasterstruktur den Verlauf der Weinstraße (B 427) mit anthrazitfarbenen Pflasterbändern und hellen Natursteinplatten gleichzeitig gestalterisch aufnimmt und zum Teil wieder auflöst (siehe auch Bilder 12 bis 15)

- Abgrenzung der außergastronomischen Bereiche der beiden an der Weinstraße anliegenden Gastbetriebe und der neugestalteten Grünanlage zur Weinstraße hin durch halbhohe Sandsteinmauern bzw. -poller, die gleichzeitig – in Verbindung mit bestehenden Grundstücksmauern auf der Nordseite – die Weinstraße in den beiden Zufahrten zum Platz wirksam einengen,
- Einheitliche Oberflächengestaltung der gesamten neuen Platzfläche (mit Weinstraße, Umfahrt der Schlittstraße in die Georg-Weber-Straße sowie Einmündung Marktstraße) mit Natursteinmaterialien in strenger rasterförmiger Grundstruktur,
- sparsame, vorrangig gliedernde Begrünung des Platzes durch Baumpflanzungen,
- Ersatz der vorhandenen Straßenbeleuchtung zugunsten eines auf den Platz, die Kirche und die zentrale Brunnenanlage bezogenen Beleuchtungskonzeptes,
- Beibehaltung der Treppenanlagen als Aufgang zum erhöht gelegenen Vorplatz und Haupteingang der St. Martinskirche.

Bilder 8 und 9 verdeutlichen die Einengung der ursprünglich dreistreifigen Fahrbahn der Weinstraße auf die in den Platzbereich integrierte, durch fünfzeilige Muldenrinnen begrenzte Fahrgasse.



**Bilder 8 und 9 | Straßenquerschnitt vor und nach der Umgestaltung:** vorher (links) durch Hochborde eingefasste 10,00 m breite dreistreifige Fahrbahn mit 1,00 m breitem Gehweg auf der Nordseite, nachher (rechts) mit je 0,65 m breiten Muldenrinnen eingefasste 6,50 m breite Fahrgasse neben 1,50 m breitem Gehbereich auf der Nordseite und niveaugleich anschließender Platzfläche auf der Südseite



## ■ Einfahrbereiche

Die östliche Zufahrt der Weinstraße (B 427) zum Platzbereich wird lediglich durch den Wechsel des Fahrbahnbelags von dunklem Asphalt zu hellen Natursteinplatten mit dunklen Granitpflasterbändern verdeutlicht (Bild 10). Der Übergang liegt unmittelbar hinter der Einmündung in die Eichamtstraße, die Weinstraße verläuft hier nahezu gradlinig. Durch den Rücksprung in der Bauflucht auf der südlichen Seite öffnet sich gleichzeitig die städtebauliche Situation zum Ludwigplatz hin.



**Bild 10** | Einfahrsituation aus Richtung Osten: Wechsel von der Asphaltfahrbahn zu einer durch Muldenrinnen begrenzten Fahrgasse in hellem Natursteinbelag öffnet gleichzeitig den Blick der Verkehrsteilnehmenden auf die aufgeweitete Platzfläche

Die westliche Zufahrt auf den Ludwigplatz liegt demgegenüber in einer Rechtskurve (Bild 11).



**Bild 11** | Einfahrsituation aus Richtung Westen: der Kurve der Ortsdurchfahrt zum Ludwigplatz hin wird durch den vorgelagerten Fußgängerüberweg mit neu angelegter Mittelinsel gesichert und entschärft, nachfolgend gilt 30 km/h –man beachte die beidseitige direkte Zusatzbeleuchtung der „Zebrastrifen“-Markierung unter den nachts beleuchteten Schildern am Bogenmast

Wie Bild 3 belegt, wurde die Lage des Fußgängerüberwegs an dieser Stelle beibehalten, der Breitengewinn durch Reduzierung der Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen jedoch zum Einbau einer schmalen Mittelinsel mit 1,60 m Regelmindestbreite nach RAST genutzt. Die Einsatzstelle des Fußgängerüberwegs entspricht damit heute den Anforderungen der geltenden Richtlinie für Fußgängerüberwege des Bundesverkehrsministers (R-FGÜ 2001), nach der die Kombination von Fußgängerüberweg und Mittelinsel bei Verkehrsbelastungen bis 600 bzw. maximal 750 Kfz/h je Fahrtrichtung – das entspricht etwa der hier vorliegenden Kfz-Belastung von rd. 11.500 Kfz/24h im Gesamtquerschnitt – möglich ist.

Der Fußgängerüberweg dient auch dazu, das auf der Ortsdurchfahrt übliche Geschwindigkeitsniveau in der Zufahrt zu dem Shared Space-ähnlich gestalteten Platzbereich auf ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h oder weniger herunter zu bringen. Ein funktional sinnvolles Detail (vgl. Bild 11) besteht darin, dass unmittelbar unter den nachts beleuchteten Schildern am Bogenmast zusätzliche Leuchtkörper zur Beleuchtung der „Zebrastrifen“-Markierung auf der Fahrbahn angebracht sind. Der Fußgängerüberweg ist damit nachts optimal erkennbar.

### ■ Fahrgasse

Die Breite der durch jeweils 0,65 m breite Muldenrinnen markierten und gleichzeitig begrenzten Fahrgasse der B 427 (Bilder 12 und 13) beträgt 6,50 m. Die Zufahrt wird aus beiden Richtungen durch Mauern und Poller aus Sandstein funktional und optisch „kanalisiert“, bevor die Öffnung der Gesamtfläche erfolgt. Mit Ketten verbundene Metallpoller verhindern hier eine Befahrung der Platzfläche.



**Bilder 12 und 13** | Ortsdurchfahrt der Bundesstraße als integrierter Bestandteil der Platzfläche: klar orientierte und zugleich visuell begrenzte Fahrgasse aus Sicht des Fahrzeugverkehrs



Aus der Perspektive von Zufußgehenden, die die Weinstraße überqueren wollen, und sich auf dem Ludwigsplatz Aufhaltenden – d.h. mit Blick von der Platzfläche auf die Einmündung der Marktstraße und die Vorfläche des Kriegsdenkmals (Bild 14) oder vom nördlichen Fahrgassenrand auf den Ludwigsplatz (Bild 15) – wirkt die Fahrgasse dagegen „aufgelöst“ und „durchlässig“ und damit gestalterisch völlig in die Gesamtgestaltung integriert.



**Bilder 14 und 15** | Ortsdurchfahrt als integrierter Bestandteil der Platzfläche: optische Auflösung der Fahrgasse aufgrund des gewählten Gestaltungsrasters

Die Bilder 16 und 17 verdeutlichen einige bautechnische Details der gewählten Gestaltung:

- Straßenraum und Platzfläche weisen gleiche Formate und ein einheitliches, durch die Planung verbindlich vorgegebenes Verlegemuster auf. Die Rasterflächen wurden in grau-, rötlich oder gelbfarbigen Granitplatten, die Pflasterbänder in anthrazitfarbenem Kleinpflaster hergestellt.
- Die fünfzeiligen Pflasterbänder entlang der Fahrgasse sind als wasserführende Muldenrinnen ausgeführt. Die hier mittig verlegten, rechteckigen Granitsteine wurden als Widerlagersteine auf Drain-beton mit Rückenstütze vorverlegt.
- Die gesamte Platzfläche einschließlich Fahrgasse wurde in gebundener Bauweise hergestellt.
- Die quer verlaufenden vierzeiligen Pflasterbänder werden beidseitig der Fahrgasse durch Aufsatzleuchten zusätzlich vertikal markiert und nachts beleuchtet. Sie ergeben dadurch eine gute Orientierung für Querende, an diesen Stellen bevorzugt die Fahrgasse der Ortsdurchfahrt zu überqueren und stellen damit durchaus ein niederschwelliges Element einer „Querungshilfe“ auf.





**Bilder 16 und 17 |** *Gestaltungsdetail Pflasterbänder: fünfzeilige Muldenrinne als Begrenzungslinie zwischen Fahrgasse und Geh- bzw. Platzfläche mit mittiger Steinreihe als Widerlager für die beiden unterschiedlichen Teilflächen der Fahrgasse und des Platzes (Bild links), vierzeiliges Pflasterband ohne Entwässerungsfunktion als Fahrgasse und Platzfläche gliederndes und gleichzeitig orientierendes, die Wahrnehmung strukturierendes Element mit Verweis auf Kirchenportal, Springbrunnenanlage etc., Kreuzungspunkte sind durch Aufsatzleuchten zusätzlich vertikal hervorgehoben (Bild rechts)*

Im Bereich des Ludwigsplatzes gilt auf der Ortsdurchfahrt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (StVO-Zeichen 274 „rund“) in Verbindung mit eingeschränktem bzw. absolutem Haltverbot (StVO-Zeichen 283 bzw. 286).

## ■ Platzfläche

Der Platz wird von der mittig positionierten neuen Springbrunnenanlage dominiert (Bild 18). Diese wird nachts von in die Anlage integrierten und zusätzlichen Außenleuchten angestrahlt, die auf vier Seiten in den Pflasterbändern verortet sind. Sitzquader aus Sandstein umringen die Brunnenanlage auf der Südseite. Die außergastronomisch genutzte Vorfläche des Gasthauses Rössel wird durch eine kurze Reihe aus vier neu gepflanzten Bäumen von der öffentlichen Platzfläche abgegrenzt.

Der unmittelbar südlich an den Ludwigsplatz angrenzende, erhöht gelegene Vorplatz der St. Martinkirche und die hinaufführende Treppenanlage wurden weitgehend unverändert belassen, jedoch im notwendigen Umfang saniert (Bild 19). Ein barrierefreier Zugang findet sich seitlich.

Am östlichen Platzrand, gleichzeitig Vorbereich des Pfarrhauses und danebenliegenden Kindergartens, steht eine kleine öffentliche Grünfläche zum Aufenthalt ohne Verzehrzwang zur Verfügung (Bilder 20 und 21). Die Gestaltung erfolgte privatgartenähnlich mit umlaufenden Sandsteinmauern, zum Platz hin als „Freisitze“ nutzbar, einem Fußweg mit wassergebundener Deckschicht, Sitzbänken, Müllbehältern und halbhohe Leuchten, beschattet durch zwei kurze Baumreihen aus je drei Kugelhornbäumen.





**Bild 18 (oben)** | Neue Springbrunnenanlage als zentrales Gestaltungselement: auf den zulaufenden Pflasterbändern ist die Nachtbeleuchtung des Brunnens positioniert, im Hintergrund eine kurze Baumreihe zur Betonung und Begrenzung der außergastronomisch genutzten Fläche



**Bild 19 (links)** | Höher gelegener Kirchvorplatz: die Treppenanlage wurde im Bestand erhalten, jedoch teils saniert; auf dem Vorplatz links eine Stele mit dem erhaltenen Grabstein von Edith Stein



**Bilder 20 und 21** | Grünanlage auf der östlichen Platzseite mit einfassenden Sandsteinmauern, wassergebundenem Weg, Sitzbänken und Kugelhornbepflanzung



Ebenfalls auf der östlichen Platzseite befindet sich eine von der Landesstiftung für Kultur/Rheinland-Pfalz geförderte Edith-Stein-Gedenkstätte, die 2013 von dem Künstler Daniel Moritz Lehr gestaltet wurde (Bilder 22 und 23). Abweichend von dem in Bild 6 dargestellten Entwurfslageplan wird die Gedenkstätte von einem halbkreisförmigen Pflasterband umschlossen, das sie in Verbindung mit den umliegenden Natursteinmauern gestalterisch vom Ludwigsplatz absetzt.





**Bilder 22 und 23** | *Edith-Stein-Gedenkstätte: das halbkreisförmig die Gedenkstätte umschließende Pflasterband erzeugt zusammen mit den umliegenden Mauern eine nischenartige Absetzung vom übrigen Ludwigsplatz*

Die Verbindung der beiden ursprünglich über den Ludwigsplatz direkt an die Bundesstraße angeschlossenen, im Zuge der Umgestaltung jedoch abgebundenen Erschließungsstraßen – Georg-Weber-Straße und Schlittstraße – wurden gestalterisch ähnlich der Bundesstraße als Fahrgasse in den Platz integriert (Bild 24). Teils herausnehmbare Metallpoller verhindern im normalen Alltag ein Befahren der Platzfläche.



**Bild 24** | *Integrierte Fahrgasse: Erschließungsstraßen Georg-Weber-Straße und Schlittstraße bleiben durchgängig befahrbar, sind nun aber gestalterisch in den Platz integriert*

## Abstimmung

Abstimmungen in Politik und Verwaltung sowie Information und Beteiligung der Öffentlichkeit fanden in üblichen Formaten statt.



# Wirkungen

## ■ Verkehrssicherheit

Vorher-Daten zum Unfallgeschehen waren nicht mehr erhältlich. In den fünf Kalenderjahren von 2014 bis 2018 fanden im nahen Umfeld des Ludwigsplatzes auf der B 427 (Weinstraße) insgesamt 22 Verkehrsunfälle statt (Bild 25; Auszug aus der Elektronischen Unfalltypenkarte EUSKa), davon allein 9 im Jahr 2014. Beteiligt waren ausschließlich Kraftfahrzeuge. Im Jahr 2014 wurden bei zwei Pkw-Unfällen drei Fahrzeuginsassen leichtverletzt. In den übrigen betrachteten Jahren waren nur Unfälle mit Sachschaden zu verzeichnen. Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden oder Radfahrenden fanden im gesamten Zeitraum nicht statt.



**Bild 25** | EUSKa-Auszug zum Verkehrsunfallgeschehen nach der Umgestaltung in den Jahren 2014 bis 2018: 22 Verkehrsunfälle im 5-Jahres-Zeitraum, davon im Jahr 2014 zwei Unfälle mit leichtverletzten Pkw-Insassen und insgesamt keine Beteiligung von Zufußgehenden oder Radfahrenden

Die Überprüfung der Unfallentwicklung in den Folgejahren 2019 bis 2021 ergab bezogen auf Verkehrsunfälle mit Personenschaden drei Unfälle im westlichen Eingangsbereich zum umgestalteten Platz (Bild 26).



**Bild 26** | EUSKa-Auszug zum Verkehrsunfallgeschehen mit Personenschaden in den Jahren 2019 bis 2021: 3 Unfälle mit einer leichtverletzten RadfahrerIn und zwei schwerverletzten Personen, in einem Fall eine E-Rollstuhlfahrerin (Alleinunfall), im zweiten Fall ein Fußgänger – in beiden Kollisionfällen aufgrund Fehlverhaltens der Kraftfahrzeugführenden

Aus den Detailuntersuchungen der Unfallaufnahme ergeben sich dazu folgende Sachverhalte:

- Bei einem Unfall verunglückte eine Person auf einem 3-rädrigen, fahrerscheinfrei zu betreibenden Elektrorollstuhl („Mobilitätshilfe“) mit Versicherungskennzeichen ohne Fremdeinwirkung. Sie verlor im Zuge der Überquerung des Fußgängerüberwegs (vgl. Bild 11) die Kontrolle über ihr Fahrzeug, fuhr auf Bordstein der Mittelinsel und verletzte sich beim Sturz am Hinterkopf so schwer (Unfallkategorie 2), so dass ein Krankenhausaufenthalt nötig wurde.
- Bei einem zweiten Unfall kollidierte der Pkw-Fahrende mit einem die Weinstraße vom Ludwigsplatz aus kreuzenden E-Bike (Letzteres ohne Versicherungskennzeichen), nachdem er zuvor am Fußgängerüberweg (vgl. Bild 2) mehrere Zufußgehende ordnungsgemäß vorbeigelassen hatte. Die Unfallaufnahme spricht hier von „Ablenkung“, die zum Übersehen des E-Bikes durch den Hauptunfallverursachenden geführt habe. Die E-Bike-Fahrerin wurde bei der Kollision aufgrund der beiderseits geringen Fahrgeschwindigkeiten nur leicht verletzt.
- Der dritte Unfall mit Personenschaden betraf die Kollision zwischen einem Pkw und einem Zufußgehenden mit Hund. Die Fahrzeugführerin gab an, sie sei abgelenkt gewesen. Der Unfall fand im Januar bei nasser Fahrbahn nach Einbruch der Dunkelheit statt. Auch hier wurde aufgrund einer Kopfwunde mit anschließendem Krankenhausaufenthalt die Kategorie 2 „Unfall mit Schwerverletztem“ registriert.

Bei allen drei Unfällen kann den festgestellten Umständen entsprechend ein Zusammenhang mit der Gestaltung der Weinstraße im Bereich des Ludwigsplatzes ausgeschlossen werden. Es handelte sich vielmehr um individuelle Fehlverhalten bei der Verkehrsteilnahme.

Jährlich sind damit nach den vorliegenden Unfalldaten aus den Kalenderjahren von 2014 bis 2021 im Zuge der Weinstraße (B 427) rd. 0,5 Unfälle mit Personenschaden je 100 m Straßenlänge zu verzeichnen. Bei den hohen Aufkommen im Kfz-Verkehr und der erheblichen Nutzungsdichte im Straßenraum mit häufigem Queren der Fahrbahn zu Fuß erscheint dies eine unauffällige Quote und ein zufriedenstellendes Maß an Verkehrssicherheit.

### ■ Nutzungsaspekte

Die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr erscheinen der Situation angemessen, auch wenn keine belastbaren Daten zum Geschwindigkeitsverhalten vorliegen. Zufußgehende verhalten sich umsichtig, insbesondere beim freien Queren der Fahrgasse der Weinstraße im unmittelbaren Platzbereich. Freie Querungen sind häufig wahrzunehmen.

Die städtebauliche Situation wirkt sehr einheitlich und vermittelt ein ruhig-entspanntes Gesamtbild, ganz im Sinne einer Kurstadt. In den Sommermonaten ist der Platz – auch im Zuge der fußläufigen Achse von der Altstadt zum Kurpark – gut frequentiert. Der Ludwigsplatz wird bei Stadtfesten wie z.B. der „Hellen Nacht“ vereinzelt auch als Festplatz genutzt und dann stundenweise für den Durchgangsverkehr gesperrt.

## Bewertung der Umgestaltung aus behördlicher Sicht

Aus einer schriftlichen Befragung im Sommer 2022 ergeben sich folgende Aussagen zur Bewertung der Umgestaltung rund acht Jahre nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe im Jahr 2013:

- Die Bauabteilung der Verbandsgemeinde Bad Bergzabern und die Polizeiinspektion Bad Bergzabern bewerten die Umgestaltung aus ihrer spezifischen fachlichen Sicht „weiterhin sehr positiv“. Dementsprechend wurden nach Verkehrsfreigabe keine ergänzenden verkehrsplanerischen oder verkehrstechnischen Maßnahmen im umgestalteten Straßenabschnitt umgesetzt und solche sind auch nicht geplant.
- Geschwindigkeitskontrollen im Kfz-Verkehr finden nach Aussage der Polizei im umgestalteten Bereich gelegentlich und in unregelmäßigen Abständen statt. Sie ergaben bislang maximale Fahrgeschwindigkeiten von 42 bis 44 Km/h und eine Beanstandung von nur sehr wenigen Fahrzeugführenden.



- Die Straßenverkehrsbehörde bewertet die Umgestaltung mit „überwiegend positiv“. Sie betont dabei, dass die abgesetzte Verkehrsfläche die Autofahrenden sensibilisiere, stärker auf die Umgebung (Zu- fußgehende und Radfahrende) zu achten. Dadurch wie auch durch die Festsetzung einer Geschwin- digkeitsbeschränkung auf 30 km/h begleitend zur baulichen Umgestaltung sei die Geschwindigkeit ins- gesamt reduziert. Im Hinblick auf die Frage, was anderen Kommunen empfohlen werden könne, die vergleichbare Umgestaltungen planen, formuliert die Straßenverkehrsbehörde, dass die Umgestaltung des Ludwigsplatzes zu einer Verkehrsfläche die Wahrnehmung des typischen Straßenverlaufs unter- bricht und damit wird auch die Autofahrenden aufmerksamer gegenüber anderen Verkehrsteilneh- mer\*innen seien.

#### Quellenhinweise

Pläne, Erläuterungsbericht mit Vorherfotos, Bilder 22 bis 24 und sonstige Unterlagen wurden von der Verbandsgemeinde Bad Bergzabern, die Unfalldaten und EUSKa-Auszüge (Bilder 25 und 26) von der örtlichen Polizeiinspektion bereitgestellt; die Kfz-Belastung auf der B 427 am Lud- wigsplatz ist der öffentlich zugänglichen Verkehrsstärkenkarte Bundesfern- und Landesstraßen, Straßenverkehrszählung 2015 des Landesbe- trieb Mobilität Rheinland-Pfalz entnommen; das Luftbild (Bild 7) ist ein Download aus dem Geoportal Rheinland-Pfalz (geoportal-rp.de); Bild 21 entstammt der Webseite vg-bad bergzabern.de. Alle übrigen Nachher-Fotos: Karl Heinz Schäfer, TH Köln. Die Urheberrechte liegen jeweils bei den Genannten. Kartenbasis von Bild 2: © OpenStreetMap contributors, www.openstreetmap.org.

#### Kontakt

Verbandsgemeinde Bad Bergzabern, Königstraße 61, 76887 Bad Bergzabern; www.vg-bad-bergzabern.de (Kontaktperson: Jürgen Pfalzgraf, Email: j.pfalzgraf@vgbza.de)

#### Impressum

Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Jägerstraße 67-69 | 10117 Berlin

T +49 (0)30 2266771-0 | F +49 (0)30 2266771-29 | E info@dvr.de | www.dvr.de

Bearbeitung: Prof. Karl Heinz Schäfer | Isabelle Dembach M. Eng.

Technische Hochschule Köln | Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik | www.th-koeln.de

Berlin/Köln 11/2022