

Zum Projekt und zur Planung der Ost-West-Trasse in Bad Kreuznach

Das Projekt wurde mit einem Lageplan im März 2010 vom „Netzwerk am Turm“ im Bonhoeffer-Haus vorgestellt. Die neue Straße soll in Verlängerung der Bosenheimerstraße parallel zur Bahnlinie bis zum Viadukt verlaufen. Dort wird sie mit der Salinenstraße verbunden und soll letztere im innerstädtischen Bereich entlasten.

An der Ochsenbrücke (wichtigste Verbindung des südlich gelegenen Stadtteils mit der Innenstadt) sieht diese Planung einen Kreisverkehr mit Brücken über das Bahngelände vor. Die Fahrbahn der Trasse wird unter dem neuen Verkehrsknoten durchgeführt. Dafür muss eine weitere Brücke mit Rampen gebaut werden, um Verbindungen der neuen Straße zum Verkehrsknoten zu schaffen. So entstehen im Kreisel insgesamt 10 Zu - bzw. Abfahrten in kurzen Abständen im Bereich enger Kurven. Es entfällt die bisherige direkte Abfahrt in die Mannheimerstraße. Dieser Verkehr wird über Gustav - Pfarriusstraße und Ringstraße umgeleitet. Für Fußgänger ist eine Überquerung der Anlage nur noch auf der Bahnhofseite möglich. Diese ist jedoch nicht signalisiert. Die Sicherheit und Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsanlage muss in Frage gestellt werden. Außerhalb des eigentlichen Verkehrsknoten sind für Fußgänger noch 2 Brücken über Straße + Bahn zur Innenstadt und zum Bahnhofsgelände vorgesehen, die über Treppen - und Rampenbauten zu erreichen sind.

An der Rheingrafenstraße wird der bestehende schienengleiche Bahnübergang beseitigt und damit diese Straße unterbrochen. Sie war für viele Bürger der Stadt der kürzeste Weg zum Naherholungsgebiet auf dem Kuhberg, aber auch zu den an der Ringstraße gelegenen Ämtern und Schulen. Von der anderen Seite her gesehen entfällt für ein großes Wohngebiet der Südstadt (westlich der Mannheimerstraße gelegen) eine wichtige direkte Verbindung zur Innenstadt und zum Kurgebiet. Am geschlossenen Bahnübergang wird die Rheingrafenstraße mit einem Kreisel an die Ost - West - Trasse angeschlossen. Dies führt zu starken Verkehrsverlagerungen, die überwiegend den Knoten Ochsenbrücke zusätzlich belasten. Fußgänger können Bahn und Trasse nur auf einem Steg in 4,70 m Höhe überqueren, der ebenfalls mit aufwändigen Rampen - und Treppenbauten errichtet werden muss.

An ihrem westlichen Ende beim Viadukt mündet die Ost - West -Trasse nach Unterquerung der Bahn in die Salinenstraße. Dort ist ebenfalls ein Kreisel geplant, der von der Achse Salinenstraße stark bahnseitig versetzt ist. Trotz des Neubaus einer Bahnbrücke entsteht dort ein Gefahrenpunkt, denn alle dort ankommenden Verkehre können wegen fehlender Sicht und enger Radien die verkehrliche Situation erst sehr spät erkennen. Dieser Knoten kann nur mit stark angepasster Geschwindigkeit befahren werden. Für die Polizei und deren Besucher ist nahe dieser Stelle eine Zu - und Ausfahrt zu der neuen Straße vorgesehen, die wegen eingeschränkter Sicht ebenfalls kritisch anzusehen ist.

Außerdem sind im Verlauf der Trasse noch die Diakonie mittels Kreisel, sowie Parkplätze für eine Sporthalle und ein gewerblicher Verkehr an die Trasse angeschlossen. Letztere erhalten Richtungsanschlüsse. Diese können nur in einer Richtung (rechts hinein / rechts hinaus) befahren werden, was zwangsläufig zu Umwegen und verkehrlichen Behinderungen führt. .

Im Zusammenhang mit der Trassenplanung sind auch die beiden östlichen Stadtzufahrten Gensingerstraße und Bosenheimerstraße zu betrachten. Nach Fertigstellung der beiden höhenfreien Anschlüsse B 41/B 428 und B 41/ Gensingerstraße wird letzterer den Verkehr nach wie vor zügig über die Gensinger- und Viktoriastraße ins Zentrum führen. Das Kurgebiet wird dann über Wilhelmstraße und Salinenstraße erreicht. Die Bosenheimerstraße hingegen ist auf gesamter Länge durch Anliegerverkehr belastet. Verbesserungen durch einen Ausbau der äußeren Abschnitte bleiben abzuwarten. Die beiden stadtnahen Kreisel sind jedoch heute schon oft überlastet. In den nächsten Jahren wird aber der Verkehr auf dieser Straße durch die umfangreichen Wohn - und Gewerbeansiedlungen im Konversionsbereich noch stark ansteigen.

Zusammenfassend:

Seit Mitte der 90er Jahre wird das Projekt Ost - West -Trasse von der Stadt mit Planung und Grunderwerb behandelt. Der im März 2010 zur Verfügung gestellte Lageplan lässt erhebliche Mängel hinsichtlich verkehrlicher Leistungsfähigkeit und Sicherheit erkennen. Bei der Unterführung der Trasse am Verkehrsknoten Ochsenbrücke entstehen durch bauliche Maßnahmen große Mehrkosten. Auch in ihrem weiteren Verlauf muss die bahnparallele Straße auf das Bahnniveau ausgerichtet und am Viadukt unterführt werden. Höhenpläne und Detailpläne konnten bisher nicht eingesehen werden. Durch Wegfall des Bahnübergangs Rheingrafenstraße wird eine wichtige innerstädtische Verbindung zerschnitten, was zusätzlichen Verkehr am stark belasteten Knoten Ochsenbrücke mit sich bringen wird. Dem Fußgänger werden zur Überquerung von Straße und Bahn Stegkonstruktionen angeboten, die man so leicht in keiner vergleichbaren Stadt findet. So wird die Ost -West - Trasse in ihrer verkehrlichen Auswirkung dazu beitragen die Trennung der Südstadt von der Innenstadt zu verstärken. Dies wird optisch durch Mauerbauten, Sichtschutzwänden und die Fußgängerbrücken über Straße und Bahn unterstrichen. Es kann deshalb derzeit auch nicht abgesehen werden, dass der endgültige Abschluss der Planung zu einem wesentlich besseren Ergebnis führt.

Was man vielleicht auch überlegen sollte.....

Der Verkehrsknoten Ochsenbrücke muss bei einem Umbau für den künftig zunehmenden Verkehr aus der Südstadt leistungsmäßig verbessert werden. Bei Wegfall der unterführten „Oh -Weh-Trasse“ ergeben sich bessere Möglichkeiten. Ohne Kreisellösung lassen sich dann die Verkehrsströme mit Signalisierung besser und direkter führen. Sicherheit und Leistungsfähigkeit können erhöht werden. Bei einer solchen Planung ließe sich auch der Fußgängerverkehr besser integrieren. Die Obere Mannheimerstraße bliebe am Knoten direkt angebunden und würde zur Verkehrsentslastung an anderen Stellen beitragen. Der Kohlenweg könnte jetzt in gegebener Höhenlage bis zum Bösgrunderweg ausgebaut werden. Dessen verkehrlich weiterführender Teilausbau mit Anschluss an die Ringstraße wäre ebenfalls möglich. Durch die Verbindung dieser neuen Straße mit der Mannheimerstraße könnte diese in die Planung der Ochsenbrücke einbezogen und damit auch eine verkehrliche Entlastung der Diakonie in der Ringstraße erreicht werden.