

Titel der Drucksache:

Vorbildfunktion und Mobilitätskultur in Erfurt

Drucksache

0542/19

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung
Stadtrat	10.04.2019	öffentlich

Anfrage nach § 10 Gescho

Anfrage

1. Der Schriftsteller Amativ Ghosh wirft in seinem Buch "Die Große Verblendung" die Frage auf, warum der Klimawandel von Kulturschaffenden ignoriert wird. Auch in Erfurt werden im Kulturbereich eher negative Beispiele gesetzt, u.a. 2018 mit der Inszenierung von SUVs bei den Domstufen (inklusive Befahren der selbigen mit SUVs) oder durch eine Art Auto-Spielplatz für SUVs beim Autofrühling. Andererseits würde auch eine geänderte Mobilitätskultur vom guten Vorbild, von zielgerichteter Kommunikation und Anreizen für nachhaltige Mobilität leben. Aktionen wie Stadtradeln, Mit dem Rad-zur-Arbeit, Autofasten, Critical-Mass, Europäische Woche der Mobilität (inklusive eines autofreien Tages, z.B. am Weltkindertag), Verkehrssicherheitskurse, vergünstigte Jobtickets für Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Stadtverwaltung und der Tochterunternehmen, Kombitickets im Freizeit- und Kulturbereich mit dem ÖPNV und ÖPNV Probier-Angebote für Neubürger- und Neubürgerinnen und für Personen, die in eine neue Lebensphase eintreten, könnten dazu beitragen.

Warum setzte die Stadt 2018 auf die Bewerbung der SUVs und damit einer eher umweltschädlicher Mobilität auf wichtigen städtischen und kulturellen Veranstaltungen und welche positiven weichen Maßnahmen für nachhaltige Mobilität wird die Stadt umsetzen um dabei auch eine Vorbildfunktion für die Stadt-Öffentlichkeit übernehmen?

2. Das Areal um Domplatz und Petersberg ist Aushängeschild der Stadt. In diesem Bereich gibt es eine Vielzahl von Parkplätzen, die nicht der Öffentlichkeit oder den Anwohnern zugänglich sind, sondern vorwiegend für Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen von öffentlichen Einrichtungen reserviert sind: Landesamt für Denkmalschutz, Bundesarbeitsgericht, Stasi-Unterlagenbehörde, LEG und VBG, Polizei, Gerichte sowie die Stadtverwaltung selbst. Besonders auffällig ist die zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen durch die Landespolizeidirektion in der Andreasstraße

im Bereich des geschützten Landschaftsbestandteils Petersberg. Dem steht eine begrenzte Anzahl von Anwohnerparkplätzen und öffentlichem Parkraum im Umfeld gegenüber. Weiterhin beeinträchtigen manche Parkplätze das historische Erscheinungsbild, die Naherholungsfunktion sowie den Naturschutz in diesem Bereich.

Welche Möglichkeiten sieht die Stadt, den ruhenden Verkehr in diesem Bereich so neu zu ordnen, dass die Anreize zur Autonutzung vermindert werden, dass die Anwohner und Anwohnerinnen gegenüber Pendlern und Pendlerinnen bevorzugt werden und dass der Petersberg so weit wie möglich autofrei wird?

3. Die Erfurter Innenstadt ist geprägt von einer vielseitigen Interessenlage. Mir fällt zunehmend die übermäßige Nutzung dieser Verkehrsflächen in der Innenstadt durch bestimmte Nutzergruppen auf, so durch Stadtverwaltungs-, Sicherheitsdienst-, sowie Transport- und Verkehrsgewerbefahrzeuge und andere besondere Nutzergruppen wie z.B. Gastronomen in der Michaelisstraße, scheinbar private Parkplätze an der Kaufmannskirche und am Anger, parkende Limousinen vor, statt hinter Staatskanzlei und Rathaus... Weiterhin wurden Ladezonen eingeführt, die jedoch häufig als Parkplätze verkannt werden.

Darüber hinaus war einer Zeitungsnachricht zu entnehmen, dass sie sich absehbar nicht in der Lage sehen, wichtige Teile des VEP Radverkehr baulich umzusetzen, da sie andere tiefbauliche Projekte prioritär bearbeiten werden. Neben baulichen Maßnahmen können auch kleinere Unterhaltungs-Maßnahmen und solche der Verkehrsorganisation und Verkehrsüberwachung die Radverkehrssicherheit und -attraktivität besonders auch für Senioren und Kinder steigern. Wo kein Radweg vorhanden ist, bietet sich vorübergehend beispielsweise die Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h bereits an den Radialen an. Das betrifft den gesamten Bereich um die Innenstadt herum. Insgesamt könnte ergänzend zur Begegnungszone eine "Bewegungszone" entstehen. An anderen Stellen wie der Magdeburger Alle, der Langen Brücke, der Löberstraße und Puschkinstraße könnte auch die gezielte Kontrolle der Einhaltung der Abstände durch parkende und fahrende Fahrzeuge schon die Sicherheitslage und das Sicherheitsgefühl für alte und junge Radfahrer und Radfahrerinnen deutlich verbessern. Daneben liegt der Stadtverwaltung ein Mängel-Katalog des ADFC vor, wo mit gering-investiven Maßnahmen der Radverkehr verbessert werden kann.

Welche Maßnahmen können, ggf. in Kooperation mit der Polizei, in den Jahren 2019 und 2020 personell, rechtlich und finanziell umgesetzt werden, um die übermäßige Inanspruchnahme von Verkehrsflächen in der Innenstadt zu reduzieren sowie die Sicherheit des Radverkehrs in Erfurt zu erhöhen?

Anlagenverzeichnis

, gez. C. Prechtl

Datum, Unterschrift