

Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt . Der Oberbürgermeister . 99111 Erfurt

Fraktion SPD
Herr Kürth
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

**Drucksache 1943/19; Anfrage nach § 9 Abs. 2 GeschO;
Umsetzungsstand Maßnahmen Radverkehr ; öffentlich**

Journal-Nr.:

Sehr geehrte Herr Kürth,

Erfurt,

Ihre Anfrage beantworte ich wie folgt:

1. Welche Maßnahmenschwerpunkte sind bei den bisherigen Arbeiten wie berücksichtigt wurden?

Maßnahmeschwerpunkt 3.2.1 Magdeburger Allee - Radialroute 3:

Ein Teilabschnitt der Magdeburger Allee ist entsprechend der Beschreibung baulich umgestaltet und wird von den Radfahrern sehr gut angenommen. Alle weiteren Abschnitte sind bisher infolge fehlender personeller Kapazitäten planerisch nicht bearbeitet und vorbereitet. Gleiches gilt für die Finanzierung. Der Freistaat Thüringen gewährt seine finanzielle Unterstützung zur Förderung des Ausbaus der kommunalen Infrastruktur für maximal ein Viertel der von der Landeshauptstadt Erfurt beantragten Vorhaben. Nur auf politischer Ebene können hier Änderungen bewirkt werden, die es im Ergebnis auch der Landeshauptstadt Erfurt ermöglichen, dringend erforderliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur schneller umzusetzen.

Im Jahr 2020 wird die EVAG die Haltestellenanlagen Wendenstraße barrierefrei umbauen. In diesem Zusammenhang wird sich die Landeshauptstadt Erfurt am dafür erforderlichen Umbau der Straße und der Nebenanlagen beteiligen und kann damit auch in diesem Bereich Verbesserungen für den Radverkehr realisieren. Die Planungen dazu unter Federführung der EVAG sind derzeit in Bearbeitung

Maßnahmeschwerpunkt 3.2.2 Franckestraße/Schlachthofstraße Radialroute 4:

Im Radverkehrskonzept 2014 sind die Einrichtung überbreiter Fahrstreifen mit beidseitigen Schutzstreifen in der Schlachthofstraße sowie die beidseitige Anlage von Schutzstreifen in der Franckestraße mit der höchsten Priorität (1) benannt.

Zur Einordnung regelgerechter Radverkehrsanlagen im Bereich der Franckebücke ist langfristig der Neubau einer breiteren Brücke oder der Bau einer

Seite 1 von 4

separaten Radfahrer- und Fußgängerbrücke erforderlich. Der bauliche Zustand dieser Brücke erfordert mittelfristig jedoch keine Instandsetzung oder gar Erneuerung. Wenn der Haushalt der Landeshauptstadt Erfurt eine Finanzierung für eine Erweiterung der Brücke oder eine zusätzliche Brücke für Fußgänger und Radfahrer sicherstellen kann, wird dieses Vorhaben realisiert. Zu den möglichen Fördermitteln habe ich bereits unter dem vorherstehenden Maßnahmeschwerpunkt ausgeführt. Auch hier fehlen im Tiefbau- und Verkehrsamt die personellen Kapazitäten, um dieses Vorhaben kurzfristig zu bearbeiten.

Maßnahmeschwerpunkt 3.2.3 Krämpferstraße/Leipziger Straße Radialroute 4 und 5:
siehe Antwort unter Frage 2

Maßnahmeschwerpunkt 3.2.4 Schmidtstedter Knoten:

Das nördliche Vorfeld der westlichen Tunnelröhre wird kurzfristig zur Aufnahme der Fernbushaltestellen vorbereitet. Vor diesem Hintergrund werden die Zielstellungen des VEP-Radverkehr beachtet. Eine abschließende Aussage dazu ist möglich, wenn die Planungen dafür einen Arbeitsstand erreicht haben, der die verbleibenden Möglichkeiten erkennen lässt. Mit dem Projekt Promenadendeck wird eine direktere Anbindung für den Fuß- und Radverkehr in Richtung Innenstadt bis 2022 realisiert.

Maßnahmeschwerpunkt 3.2.5 Windhorststraße..... – Radialroute 7:

Für die planerische Vorbereitung und Realisierung stehen im Tiefbau- und Verkehrsamt mittelfristig keine personellen Kapazitäten zur Verfügung. Die finanzielle Sicherung der hier beschriebenen Maßnahmen ist abhängig von der Leistungsfähigkeit des städtischen Haushaltes und der für diese Vorhaben zu gewährenden Fördermittel durch den Freistaat Thüringen.

Maßnahmeschwerpunkt 3.2.6 Westliche Innenstadteinfahrt – Radialroute 10:

Für die planerische Vorbereitung und Realisierung stehen im Tiefbau- und Verkehrsamt mittelfristig keine personellen Kapazitäten zur Verfügung. Die finanzielle Sicherung der hier beschriebenen Maßnahmen ist abhängig von der Leistungsfähigkeit des städtischen Haushaltes und der für diese Vorhaben zu gewährenden Fördermittel durch den Freistaat Thüringen.

Maßnahmeschwerpunkt 3.2.7 Innerer Altstadtring –Juri-Gagarin-Ring

Für den Radweg im Uferbereich des Flutgrabens liegt eine Studie vor. Für die planerische Vorbereitung und Realisierung stehen im Tiefbau- und Verkehrsamt mittelfristig keine personellen Kapazitäten zur Verfügung. Die finanzielle Sicherung der hier beschriebenen Maßnahmen ist abhängig von der Leistungsfähigkeit des städtischen Haushaltes und der für diese Vorhaben zu gewährenden Fördermittel durch den Freistaat Thüringen.

Maßnahmeschwerpunkt 3.2.8 Nördlicher Stadtring:

Für die planerische Vorbereitung und Realisierung stehen im Tiefbau- und Verkehrsamt mittelfristig keine personellen Kapazitäten zur Verfügung. Die finanzielle Sicherung der hier beschriebenen Maßnahmen ist abhängig von der Leistungsfähigkeit des städtischen Haushaltes und der für diese Vorhaben zu gewährenden Fördermittel durch den Freistaat Thüringen.

In der Geraaue wird bis zum Frühjahr 2021 auf einer Länge von 5,4 km der Geraradweg völlig neu gestaltet. Parallel zum östlichen Ufer der Gera sollte ein Radweg entstehen, der überwiegend den Alltagsradlern zur Verfügung steht. Infolge fehlender Fördermittel des Freistaates Thüringen kann dieses Projekt nicht umgesetzt werden.

Bei allen Bauvorhaben des Tiefbau- und Verkehrsamtes werden immer die Anforderungen an moderne und komfortable Radverkehrsanlagen berücksichtigt und baulich umgesetzt. Der

Fortschritt bei der Verbesserung der Radverkehrssituation in der Landeshauptstadt Erfurt wird dabei maßgeblich von den zur Verfügung stehenden Fördermitteln des Freistaates Thüringen bestimmt.

Bezugnehmend auf die Beantwortung der DS 1715/19 möchte ich exemplarisch für das Jahr 2019 folgende umgesetzte bzw. sich in Umsetzung befindende Radverkehrs-Projekte benennen.

Fahrradabstellanlage Bahnhof	15.000 EUR
Geraradweg	2.120.000 EUR
Neubau Radbügel Stadtgebiet	17.000 EUR
Radweg Arnstädter Straße	800.000 EUR

Schaffung neuer Radverkehrsanlagen:

Für die Radverkehrs-Hauptroute Blumenstraße-Gutenbergstraße liegt die fertige Planung vor. Infolge fehlender Fördermittel des Freistaates Thüringen konnte dieses Vorhaben in diesem Jahr nicht umgesetzt werden. Für das Jahr 2022 wird die Realisierung angestrebt. Für die Radverkehrs-Hauptroute Thälmannstraße- Liebknechtstraße und Knoten Schmidtstedter Straße Süd werden Konzeptstudien zur Einordnung von Radverkehrsanlagen erarbeitet. Für die planerische Vorbereitung und Realisierung stehen im Tiefbau- und Verkehrsamt mittelfristig keine personellen Kapazitäten zur Verfügung. Die finanzielle Sicherung der hier beschriebenen Maßnahmen ist abhängig von der Leistungsfähigkeit des städtischen Haushaltes und der für diese Vorhaben zu gewährenden Fördermittel durch den Freistaat Thüringen.

Fahrradparken:

Seit dem Beschluss des Radverkehrskonzeptes am 26.11.2014 konnten ca. 600 Fahrradabstellplätze neu geschaffen werden, davon 203 in der neuen Fahrradabstellanlage Radhaus II an der Südseite des Hauptbahnhofes.

Einrichtung neuer Fahrradstraßen:

In der Windthorststraße und auf dem Bahnweg in Bischleben wurden Fahrradstraßen realisiert.

Im Rahmen einer Praktikumsarbeit wurde die Machbarkeit zur Einrichtung einer Fahrradstraße im Straßenzug Michaelisstraße/ Moritzstraße (Gera-Radweg) untersucht.

2. Welche Priorität haben die viel genutzten Schwerpunkte Schlachthofstraße, Franckebrücke und Leipziger Straße sowie Krämpfertor in den geplanten Maßnahmen?

Im Radverkehrskonzept 2014 sind die Einrichtung überbreiter Fahrstreifen mit beidseitigen Schutzstreifen in der Schlachthofstraße sowie die beidseitige Anlage von Schutzstreifen in der Franckestraße mit der höchsten Priorität (1) benannt.

Zur Einordnung regelgerechter Radverkehrsanlagen im Bereich der Franckebrücke ist langfristig der Neubau einer breiteren Brücke oder der Bau einer separaten Radfahrer- und Fußgängerbrücke erforderlich (siehe auch unter 1.).

Die Leipziger Straße ist mit verschiedenen Markierungsmaßnahmen zwischen Leipziger Platz und Am alten Nordhäuser Bahnhof im Radverkehrskonzept ebenso mit Priorität 1 eingestuft. Zur essentiellen Verbesserung der Radverkehrssituation ist jedoch abschnittsweise eine Querschnittsänderung durch einen notwendigen Aus- bzw. Umbau zusätzlich erforderlich. Dieses kann auch im Zuge von notwendigen Gleiserneuerungen der Stadtbahntrasse, z.B. in der Eisenbahnüberführung erfolgen.

Auf dem sich anschließenden Abschnitt bis Ernst-Neufert-Weg sollten perspektivisch im Zuge von Baumaßnahmen Sicherheitstrennstreifen ergänzt und Radwege verbreitert werden (Priorität 2).

Am Krämpfertor sind keine Maßnahmen geplant.

3. Wann und in welchem Umfang ist die weitere Behebung der Schwerpunkte durch geeignete Maßnahmen geplant?

Alle personellen Kapazitäten im Tiefbau- und Verkehrsamt sind derzeit für die Bauvorhaben der BUGA und die laufenden Projekte gebunden. Zusätzliche Kapazitäten sind nicht vorhanden. Frühestens ab dem Jahr 2021 werden in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten des städtischen Haushaltes und im Kontext bereits bestehender Prioritäten für die Verkehrsinfrastruktur neue Vorhaben, auch aus dem VEP-Radverkehr, in die Planungen aufgenommen. Sollte es dem Freistaat Thüringen auch in Zukunft nicht gelingen, den Thüringer Kommunen eine langfristige finanzielle und bedarfsgerechte Förderung ihrer Vorhaben zu ermöglichen, bleibt das Tempo beim Ausbau der Radinfrastruktur weiter auf ein Viertel der Möglichkeiten begrenzt.

Die Aufgaben zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur teilen sich in der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Erfurt das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung und das Tiefbau- und Verkehrsamt. In beiden Ämtern werden alle Anstrengungen unternommen, sowohl konzeptionelle als auch konstruktive Verbesserungen für Radfahrer zu schaffen. Auch die Teilnahme und die Begleitung des Forschungsprojektes "Radverkehr in Fußgängerzonen" war nur möglich, weil alle hier handelnden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sich mit dem Thema Radfahren identifizieren und mit beispielgebendem Engagement trotz aller laufenden Projekte zusätzlich Zeit aufgewendet haben, um dieses Forschungsvorhaben zu einem guten Ergebnis zu führen.

In diesem Zusammenhang möchte ich Ihnen den Endbericht zum Projekt "Radverkehr in Fußgängerzonen" (https://radsam-kampagne.de/wp-content/uploads/2019/09/190925_Endbericht-RadverklInFuzos_final.pdf) nahelegen, um einen Überblick über den erforderlichen Aufwand zu geben, um ein Infrastrukturprojekt auch explizit für Radfahrer zu realisieren. Sie werden einen Eindruck davon gewinnen, welche Herausforderungen zu bewältigen sind, um Radfahren sicher und komfortabel zu gestalten. Dies ist der Anspruch der Mitarbeiter der Verwaltung.

Mit freundlichen Grüßen

A. Bausewein