

Tiefbau- und Verkehrsamt

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 0091/23

Titel der Drucksache

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Drucksache 1748/22 - Fußgängerfreundliche Innenstadt

Öffentlichkeitsstatus der Stellungnahme

öffentlich

Zutreffendes bitte auswählen und im Feld Stellungnahme darauf Bezug nehmen:

Ist die rechtliche Zulässigkeit des Antrages gegeben?	Ja.
Stehen personelle und sächliche Ressourcen zur Verfügung?	Nein.
Liegen die finanziellen Voraussetzungen vor?	Nein.

Stellungnahme

Die Beschlussvorlage wird wie folgt geändert:

(Ergänzungen fett und Streichungen durchgestrichen markiert:)

Der Oberbürgermeister wird beauftragt,

01

*die Bedürfnisse der Fußgänger **und Fußgängerinnen** in der Begegnungszone in der Innenstadt grundsätzlich mit Vorrang zu betrachten. **In der Umsetzung der Beschlüsse zur Begegnungszone ist auf regelmäßige und konsequente Durchsetzung der begrenzten Lieferzeiten und die Einhaltung von Fahrverboten für motorisierte, nicht autorisierte Verkehrsteilnehmende zu achten.***

Es wird zunächst auf die Stellungnahme zur DS 1748/22 verwiesen.

Die Forderung einer konsequenten Durchsetzung der mit der Begegnungszone festgeschriebenen Regularien für den motorisierten Verkehr erscheint aus der alltäglichen Wahrnehmung zunächst berechtigt.

Für eine konsequentere Umsetzung muss aber darauf hingewiesen werden, dass zu Eingriffen in den fließenden Verkehr nur die Polizei berechtigt ist, deren personelle Ressourcen dafür aber nicht ausreichend sind. Einem verbesserten Schutz von zeitlich und räumlich nicht befahrbaren Flächen, etwa durch eine konsequentere Abpollerung, steht in vielen Fällen die Befahrungsnötwendigkeit durch die Stadtbahn und teilweise auch durch den Busverkehr entgegen.

Weiterhin wird die ursprünglich angedachte Verkehrsorganisation der Begegnungszone über längere Zeiträume durch notwendige Baumaßnahmen in der Innenstadt verändert, um die Erreichbarkeit aller Grundstücke gewährleisten zu können. Dies führt häufig auch zur Befahrung von Flächen und Verkehrsbewegungen, die so im Normalzustand nicht gewollt sind. Gleiches gilt auch für veranstaltungsbezogene Eingriffe in die bestehende Verkehrsorganisation der Begegnungszone, die auch über einen längeren Zeitraum (z. B. Weihnachtsmarkt) wirksam sein können.

Für nicht unmittelbar in diese Umleitungsproblematik Eingeweihte ist es daher oft schwierig, die eigentlichen Ursachen von dem als störend empfundenen motorisierten Verkehr innerhalb der Begegnungszone zu erkennen. In diesem Spannungsfeld von Attraktivität, Lebendigkeit und Innovation der Innenstadt werden auch zukünftig immer wieder Veränderungen und Störungen

der verkehrlichen Regularien notwendig sein. Die Verwaltung wird sich auch weiterhin intensiv bemühen, störende Einflüsse auf die Attraktivität für Fußgänger der Innenstadt so gering wie möglich zu halten. Die Grundprinzipien der Begegnungszone werden auch nach mehrjährigen Erfahrungen weiterhin als richtig eingeschätzt, was aber mögliche Nachjustierungen nicht grundsätzlich ausschließt.

02

im Rahmen der geplanten Überarbeitung der Verkehrsführung am Domplatz die Durchschnittsgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen ~~und Radfahrern~~ in der gleichnamigen Straße durch geeignete bauliche Maßnahmen auf natürliche Weise zu reduzieren sowie das Konfliktpotential zwischen Radfahrenden und zu Fußgehenden zu reduzieren, indem für die Radhaupttroute eine befriedigende Führung über den Domplatz gefunden wird. Die Planungen sind auf den Bereich Lauentor Parkhauszufahrt auszuweiten, um am Zugang zum Petersberg (Zick-Zack-Weg, Treppe) eine für Fußgänger und Fußgängerinnen angemessene Querungsmöglichkeit zu erreichen.

Auf Grund der Vitalität des Domplatzes und seines unmittelbaren Umfeldes wird es nicht allein durch organisatorische und kleinere bauliche Maßnahmen gelingen, eine Radhaupttroute konfliktfrei über den Platz zu führen. In der Verwaltung bestehen seit langem konkrete Ideen und Vorstellungen, wie die Vielzahl verkehrlicher Ansprüche und Funktionen deutlich verträglicher gestaltet werden können. Das erfordert eine hohe Kompromissbereitschaft und Offenheit gegenüber neuen Lösungen von allen Platznutzern und lässt sich auch nur durch grundlegende bauliche Veränderungen realisieren. Die angesprochene Umgestaltung im Bereich des Bushaltestelle Domplatz Nord kann dazu ein erster Schritt sein.

Die dem Beschlusspunkt zugrundeliegende Thematik der Fußgängerquerung zwischen Domplatz und Panoramaweg ist nicht neu. Bereits im Zusammenhang mit der Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs zum Panoramaweg wurde darüber diskutiert, den Straßenraum Lauentor/Bechtheimer Straße in die Betrachtung mit einzubeziehen. Letztendlich beschränkte sich der Betrachtungsraum dann jedoch ausschließlich auf den Petersberghang, da auf Grund des geometrisch schwierigen Einmündungsbereiches keine Möglichkeit gesehen wurde, bauliche Änderungen an der Einmündung Bechtheimer Straße auf die Straße Lauentor vorzunehmen.

Die Stadtverwaltung ist verpflichtet, auf der Grundlage der geltenden gesetzlichen Regelungen, welche in der Straßenverkehrsordnung (StVO) mit der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) dargelegt sind, zu handeln. Gemäß § 25 Abs. 3 StVO müssen Fußgänger die Fahrbahn unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs überschreiten. Natürlich stellt der direkte Weg vom Domplatz zum Panoramaweg die kürzeste Verbindung dar; sie verläuft jedoch nicht quer zur Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs, sondern schräg und quert hierbei überdies mehrere Fahrbeziehungen. Insofern stellt das vor Ort häufig zu beobachtende Verhalten der Fußgänger einen Verstoß gegen die geltenden Verkehrsregeln dar.

Grundsätzlich ist es vollkommen korrekt, dass sich die Verkehrsanlagengestaltung an den Bedürfnissen der Nutzer orientieren sollte. Allerdings sind die Interessenslagen der einzelnen Verkehrsarten oftmals sehr unterschiedlich und stehen im Konflikt zueinander. Darüber hinaus sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu beachten. Letztendlich ist nicht immer der kürzeste Weg auch der sicherste.

Nichtsdestotrotz ist auch eine Betrachtung der Verkehrsflächengestaltung nördlich des Domplatzes zwischen Maximilian-Welsch-Straße und Andreasstraße nicht undenkbar, um die Querungsbedingungen für Fußgänger zwischen Domplatz und Panoramaweg zu verbessern. Dies ist allerdings nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen

Ressourcen möglich. Zudem wird die Bearbeitung angesichts der schwierigen Randbedingungen eine erhebliche planerische Herausforderung darstellen. Grundlage für den bestehenden Ausbau der Einmündung Bechtheimer Straße auf die Straße Lauenroder Straße sind der Bebauungsplan EFM150vk (rechtsverbindlich seit 14.7.1995) und der Erschließungsvertrag 60 E1 139/96 zum Bauvorhaben Tiefgarage Petersberg. Die im Erschließungsvertrag festgeschriebene, allseitig abgestimmte Ausbauplanung wurde daraufhin umgesetzt. Es ist davon auszugehen, dass alle verkehrlichen Belange, die damals zu diesem Ausbauumfang geführt haben, so abgestimmt wurden, dass keine Überdimensionierung vorliegt. Insbesondere galt es dabei, die Anforderungen des Landgerichts und der Polizei nach einer uneingeschränkten Nutzbarkeit der Bechtheimer Straße zu erfüllen. Diese Belange wurden sowohl im B-Planverfahren als auch bei der nachfolgenden Straßenplanung massiv erhoben.

Ohne dass nochmals Einsicht in die Planungshistorie genommen werden konnte, wird davon ausgegangen, dass mindestens folgende Aspekte bei der Ausbauplanung zu beachten waren:

- ▶ zu gewährleisten ist die Rückstaufreiheit in Richtung Parkhaus (daher die Knotenaufweitung Richtung Lauenroder Straße), notfalls müssen die Einsatzfahrzeuge der Polizei, die über die Bechtheimer Str. ausfahren, an wartenden Fahrzeugen vorbeifahren können;
- ▶ linksabbiegende Fahrzeuge aus der Bechtheimer Straße sollen den rechtsabbiegenden Verkehr nicht blockieren, da sonst die Wahrscheinlichkeit der Überstauung der Ausfahrt Parkhaus zu hoch ist;
- ▶ in Richtung Bechtheimer Straße müssen Einsatzfahrzeuge der Polizei und Fahrzeuge zum Landgericht und andere Anlieger an evtl. vor dem Parkhaus wartenden Fahrzeugen vorbeifahren können (daher die Aufweitung gegenüber der Einfahrt in das Parkhaus);
- ▶ die Schlepplinie mindestens eines 3-achsigen Müllfahrzeuges (Befahrung sowohl aus/in westliche als auch aus/in östliche Richtung) ist bei der Wahl der Knotengeometrie zu berücksichtigen.

Allein diese genannten Randbedingungen geben aus Sicht der Verwaltung im Grunde keinen Spielraum, den Knotenpunkt im Ausbauumfang zu verringern.

Die Möglichkeit des Einbaus einer Querungshilfe anstelle der Linksabbiegespur vom Lauenroder Straße zur Bechtheimer Straße entspräche nicht der Hauptbewegungsrichtung der Fußgänger. Andererseits zeigt sich die Notwendigkeit einer solchen kurzen Spur insbesondere bei Veranstaltungen auf dem Domplatz wie zuletzt dem Weihnachtsmarkt. Ohne Linksabbiegespur würde die Zufahrt Richtung Domplatz blockiert sein und auch die Reisebusse hätten erhebliche Probleme, das Terminal vor dem Landgericht zu erreichen.

03

eine Prüfung vorzunehmen, in welchen Straßen der Innenstadt mit hohem Fußgängeraufkommen ähnliche Maßnahmen wie in BPO2 sinnvoll sind. Dazu sind auch die Ergebnisse des Modellprojekts "Gut gehen lassen" am Johannesplatz einzubeziehen. Es ist zu prüfen, inwieweit die Sichtbarkeit und Barrierefreiheit von Querungsstellen für Fußgänger und Fußgängerinnen durch Anhebung und Materialänderung der Querungsbereiche verbessert werden kann, um dadurch die notwendige Priorisierung auch baulich erkennbar zu machen.

Grundsätzlich ist eine solche Prüfung denkbar. Sie wird jedoch nicht zwangsläufig eine Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs bei Querungen von Straßen(-ästen) gegenüber dem Kfz-Verkehr und somit eine Umkehr des verkehrsrechtlichen Vorranges zur Folge haben. Die Regelungen des § 25 Abs. 3 StVO sind diesbezüglich eindeutig.

Im Ergebnis empfiehlt die Stadtverwaltung, dem Beschlussantrag in Punkt 01 nicht zu folgen, da die Ziel-Intention des Antrages im Wesentlichen bereits realisierte Wirklichkeit ist. Dem

Beschlussantrag zu Punkt 02 kann aus Sicht der Verwaltung nicht gefolgt werden, da die planerischen Randbedingungen sehr schwierig und personelle Kapazitäten nicht vorhanden sind. Gleichsam wird empfohlen, dem Beschlussantrag in Punkt 03 nicht zu folgen, da hierdurch kein substantieller Ergebniswert zu erwarten ist.

Änderung des/der Beschlusspunkte aus Sicht der Stadtverwaltung:

Anlagenverzeichnis

Reintjes

Unterschrift Amtsleitung

10.01.2023

Datum