

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 0231/23

Titel der Drucksache

Radwegführung nördlich der Bebauung Löbertor/Löberplatz

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? | Ja. |
| Liegen die finanziellen Voraussetzungen vor? | Ja. |

Stellungnahme

Zur Beschlussvorlage nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt,

- 1) der Beschlussempfehlung des Beirats für Radverkehr in seiner Sitzung vom 11.01.2023 zu folgen und kurzfristig die Planungen zur Umgestaltung der Eichenstraße mit dem Ziel zu beauftragen, eine erkennbare und durchgängige Radverkehrsführung für die Nord-Süd Achse herzustellen. Eine Vorplanung ist dem Beirat / Stadtrat spätestens mit Beendigung der Baumaßnahme „Löbertor“ vorzulegen. Haushalterische und personelle Kapazitäten für die Beauftragung einer Planung (ggf. an ein externes Büro) sind kurzfristig zur Verfügung zu stellen.*

Gemäß seiner Satzung hat der Beirat für Radverkehr die Aufgabe, die Verwaltung, den Stadtrat und seine Ausschüsse bei den Radverkehr betreffenden Angelegenheiten und Fragen zu beraten. Diese Beratungsfunktion hat der Beirat nach einer zweimaligen Vorstellung des Projektes Löbertor durch die Verwaltung ausgeübt. Wie in der Informationsdrucksache 2178/22 dargestellt, konnte die Verwaltung in der Abwägung mit Forderungen des Fußgängerverkehrs, der Barrierefreiheit, des ÖPNV und stadtgestalterischen Gründen nicht allen Forderungen des Beirates mit der vorgestellten Lösung folgen.

Aus der Sicht der Verwaltung ist mit der vorliegenden Lösung eine erkennbare und durchgängige Radverkehrsführung in der städtischen Hauptroute in Nord-Süd Richtung gegeben.

Der in der Kritik stehende Bereich, der Radachse nördlich der Stadtbahngleise in der Neuwerkstraße befindet sich auf einer Länge von ca. 25m innerhalb einer Fußgängerzone, in der Radfahren erlaubt aber nicht bevorrechtigt ist. Eine alternative attraktive Radverkehrsführung wird innerhalb der bestehenden städtebaulichen Struktur und in Kenntnis der bestehenden Quell- Zielrelationen für die Radachse nicht gesehen. Insofern wird ein verträgliches Miteinander von Fußgängern und Radfahrern, wie an vielen anderen Bereichen in der Erfurter Innenstadt gelebt, auf einem vergleichsweise kurzen Abschnitt als lösbar eingeschätzt.

Der gesamte betroffene städtebauliche Raum (zwischen neuer Raumkante und Grünfläche) weist eine Breite von 23,00 m für Fußgänger und Radfahrer auf, innerhalb der die Straßenbahn auf einem Gleis in West-Ost-Richtung fährt, sich u.a. Fahrradbügel, Leuchten und Pflanzkübel befinden und ein Teil saisonal für Gastronomie genutzt wird. Um Fußgängern und Radfahrern mehr Bewegungsflächen zur Verfügung zu stellen, werden Fahrradbügel und Pflanzkübel entfernt bzw. versetzt und die Fläche der saisonalen Gastronomie eingekürzt. (siehe dazu die Anlagen der Stadtratsbeschlüsse zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan ALT424 "Löbertor" Nr. 2251/20 vom 17.03.2021 zum Durchführungsvertrag und Nr. 2530/20 zum Abwägungs- und Satzungsbeschluss sowie die Anlage der Informationsdrucksache der Verwaltung Nr. 2178/22 "Planung der verkehrlichen Erschließung Löbertor" im Ausschuss SBUKV vom 10.01.2023.)

In einer vergleichbaren Situation im Bereich Mühlgasse/ Borngasse (Querung einer städtischen Radverkehrshauptroute mit der Fußgängerzone Anger, welche zudem von 2 Radfernwegen überlagert wird) konnten bei einer höheren Fußgängerfrequenz und geringerer Breite des Stadtraumes bisher keine konfliktträchtigen Situationen nachgewiesen werden.

Die Verwaltung hält somit weiterhin zunächst an einer Beobachtung der tatsächlichen Konfliktträchtigkeit in dieser neu geschaffenen Situation fest und sieht bei gegebenem Bedarf entsprechende Handlungsoptionen.

Grundsätzlich ist es logisch und folgerichtig, eine Umgestaltung der Eichenstraße zu avisieren. Allerdings ist ein solcher Planungsprozess einer Reihe von strukturellen Rahmenbedingungen unterworfen, die aktuell noch nicht geklärt sind.

Planungen zur Umgestaltung der Eichenstraße, können als Vorplanung nur den gesamten Straßenraum zwischen Neuwerkstraße und Regierungsstraße betrachten. Eine kurzfristig angelegte Umplanung nur von Teilabschnitten der etwa 90m langen Eichenstraße wird weder funktional noch aufwandsseitig als nicht als sinnvoll bewertet.

Mittelfristig wird der Umgestaltungsbedarf der Eichenstraße weiterhin gesehen. Ein Planungsansatz für die Umgestaltung der Eichenstraße muss zwingend in die bauliche Neuordnung des städtischen Umfeldes in diesem Bereich integrieren.

2) bereits zum Ende der Baumaßnahme eine vorläufige Radverkehrsführung nördlich des Gleisbereichs der Neuwerkstraße herzustellen.

Wie bereits unter 1. beschrieben ist eine Radverkehrsführung mit dem Ende der Baumaßnahmen auf einem sehr kurzen Abschnitt innerhalb einer Fußgängerzone gegeben. Falls diese Situation ein nicht vorhersehbares Konfliktpotential erzeugt, wird die Verwaltung in ihrer Verantwortung für die Verkehrssicherheit geeignete Maßnahmen, ggf. auch unter Einbeziehung externer Planungskompetenzen ergreifen. Eine substanzielle Lösung wird erst im Zusammenhang mit einer potenziellen Neugestaltung der Eichenstraße möglich sind, die jedoch den oben geschilderten Randbedingungen unterworfen ist.

3) kurzfristige und mittelfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Vereinbarkeit von Rad- und Fußverkehr entlang der „Langen Brücke“ zu prüfen und umzusetzen.

Die Lange Brücke ist Bestandteil der "Begegnungszone Innenstadt". In diesem Gebiet sollen gemäß "Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt" zu Fuß Gehende den Vorzug genießen. Alle

anderen Verkehrsarten und somit auch der Radverkehr sollen sich durch angemessenes und rücksichtsvolles Verhalten dem Fußverkehr anpassen.

Der Verkehrsorganisation im Straßenzug Lange Brücke ist bereits heute durch einen verkehrsberuhigten Bereich und Tempo 20 Zonen geprägt, die im Regelfall ein verträgliches Miteinander von Fuß- und Radverkehr ermöglichen sollten. In diesem Zusammenhang sind auch Bodenaufkleber mit dem Hinweis zu gegenseitiger Rücksichtnahme appliziert worden. Bei einem regelkonformen Verhalten aller am Verkehr Teilnehmenden gemäß den Vorgaben der StVO ist grundsätzlich eine sichere und konfliktarme Verkehrsabwicklung möglich. Dies wird in der Realität allerdings von beiden Verkehrsgruppen teilweise so nicht wahrgenommen.

Lösungen, die auf eine Vergrößerung der verfügbaren Verkehrsflächen durch eine Herausnahme des ruhenden Verkehrs und ggf. eine Separierung der Verkehrsarten abzielen, bedürfen einer umfassenden Beteiligung von Anwohnern und Gewerbetreibenden, um erfolgreich umgesetzt werden zu können. Nachdem in der Vergangenheit mehrere Versuche der Verwaltung zu einer veränderten Verkehrsorganisation auf der Langen Brücke nicht erfolgreich waren, gibt es aktuell aus verschiedenen Motiven wieder Aktivitäten in dieser Richtung. Die Verwaltung wird diesen Prüfauftrag in Abhängigkeit der notwendigen personellen Kapazitäten umsetzen und den Dialog mit den Interessenvertretern wieder aufnehmen. Als kurzfristig umsetzbare Maßnahmen werden dabei vor Allem Aktivitäten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bewertet, die geeignet erscheinen, sowohl die Interessen der Händlerschaft als auch der Nutzer der Straße angemessen zu berücksichtigen.

Fazit:

Die Verwaltung empfiehlt die Beschlusspunkte 1 und 2 abzulehnen und dem Punkt 3 als Prüfauftrag an die Verwaltung zuzustimmen.

Änderung des/der Beschlusspunkte aus Sicht der Stadtverwaltung:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, kurzfristige und mittelfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Vereinbarkeit von Rad- und Fußverkehr entlang der „Langen Brücke“ zu prüfen.

Anlagenverzeichnis

gez. Heide
Unterschrift Amtsleitung

26.01.2023
Datum