

# Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt . Der Oberbürgermeister . 99111 Erfurt

Fraktion Mehrwertstadt  
Frau Röttsch/Herrn Perdelwitz  
Fischmarkt 1  
99084 Erfurt

**Drucksache 0527/24; Anfrage nach § 9 Abs. 2 GeschO; Überquerung von Straßen; Journal-Nr.: öffentlich**

Sehr geehrte Frau Röttsch, sehr geehrter Herr Perdelwitz,

Erfurt,

Ihre Anfrage beantworte ich wie folgt:

**1. Ist es möglich, die Querung für Fuß- und Radverkehr priorisieren, z.B. durch einen Zebrastreifen oder andere Fußgängerüberquerungen, um die Wegebeziehung für Fuß- und Radverkehr zu stärken? Wenn nein, warum nicht?**

Zunächst ist vorzuschicken, dass es sich bei der Alfred-Hess-Straße um eine Einbahnstraße mit einem Fahrstreifen handelt. Die Querungsbreite beträgt etwa 4,50 m und ist somit vergleichsweise gering. Der Bereich ist für Fußgänger und Radfahrer sehr gut einsehbar. Darüber hinaus entstehen durch die Signalsteuerung am Knotenpunkt Alfred-Hess-Straße/Espachstraße immer wieder ausreichend große Lücken im Kfz-Verkehrsstrom, die zur Querung der Fahrbahn genutzt werden können.

Ungeachtet dessen hat die Stadtverwaltung eine Prüfung vorgenommen, inwieweit im Bereich der Querung über die Alfred-Hess-Straße im Zuge der Wegebeziehung Luisenpark – Espachpromenade zusätzliche verkehrssichernde Maßnahmen erforderlich, möglich und sinnvoll sind. Die Prüfungen haben die nachstehend folgenden Ergebnisse ermittelt:

► **Fahrbahnanhebung/Gehwegüberfahrt**

Die rechtlichen Grundlagen für die Vorfahrtregelung zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr ergeben sich aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) mit der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO). In § 25 Abs. 3 StVO ist ausgeführt: "Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Wege quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten." Die StVO beinhaltet also per se im Sinne der Gefahrenabwehr (bis auf wenige Ausnahmen) einen Vorrang des Kfz-Verkehrs vor dem Fußverkehr.

Die Einrichtung einer Fahrbahnanhebung bzw. einer Gehwegüberfahrt scheidet an der betreffenden Stelle aus. Die Alfred-Hess-Straße ist Bestandteil des Stadtrings, also des im Rahmen des "Verkehrsentwicklungsplanes Erfurt" definierten Hauptverkehrsnetzes des Kfz-Verkehrs.

**Seite 1 von 3**

Die Einrichtung einer Gehwegüberfahrt an der betreffenden Stelle unterminiert diese Funktion erheblich. Zudem birgt eine solche Maßnahme ein exorbitantes Verkehrssicherheitsrisiko, da sie Auffahrunfälle im Kfz-Verkehr provoziert und eine Scheinsicherheit für den Fuß- und Radverkehr suggeriert.

Aus diesem Grunde ist die Maßnahme einer Fahrbahnanhebung/Gehwegüberfahrt an dieser Stelle nicht zustimmungsfähig.

► **Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen")**

Die rechtlichen Grundlagen für Fußgängerüberwege (FGÜ) bilden die Straßenverkehrsordnung (StVO) mit der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO). Die Einrichtung von FGÜ unterliegt der VwV-StVO zu § 26 StVO, wonach FGÜ in der Regel nur dort angelegt werden sollten, "wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht." Konkretisierungen dazu enthalten die "Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)", welche per Erlass in Thüringen verbindlich anzuwenden sind. Die R-FGÜ enthalten eindeutige örtliche und verkehrliche Einsatzkriterien für FGÜ.

Gemäß der R-FGÜ dürfen Fußgängerüberwege "in der Nähe von Lichtzeichenanlagen (LZA)" oder "auf Straßenabschnitten mit koordinierten LZA ('Grüne Welle')" nicht angelegt werden. In näherer Umgebung der Querungsstelle (ca. 100 m entfernt) befindet sich der signalgeregelte Knotenpunkt Alfred-Hess-Straße/Espachstraße, der zudem in eine "Grüne Welle" eingebunden ist, die vom Benaryplatz bis zur Steigerstraße führt. Aus diesem Grunde darf an der betreffenden Stelle kein Fußgängerüberweg eingerichtet werden.

► **Fußgängerlichtsignalanlage**

Die Alternative der Errichtung einer Lichtsignalanlage (LSA) ist grundsätzlich denkbar. Diese muss in die bestehende "Grüne Welle" eingebunden werden, was mit einem relevanten Aufwand realisierbar erscheint. Die Rotzeiten für Fußgänger und Radfahrer werden nach grober Schätzung zwischen 60 und 70 Sekunden (bei 91 Sekunden Signallaufzeit) betragen. Angesichts der kurzen Querungsbreite ist mit einer messbaren Anzahl an Personen zu rechnen, die die Fahrbahn bei rotem Signalbild überqueren. Um dieses Risiko zu verringern, sind kürzere Rotzeiten denkbar – dies birgt jedoch die Gefahr, dass Rückstauerscheinungen im Kfz-Verkehr entstehen, die bis in den Bereich der Wohnbebauung Alfred-Hess-Straße 12 bis 14 bzw. 34 bis 36 reichen könnten.

In diesem Zusammenhang ist jedoch anzumerken, dass im Zuge der Errichtung der LSA auch ein barrierefreier Umbau der Querung erforderlich ist (Einbau von Sonderbordsteinen 0/6 cm sowie von Bodenindikatoren). Dabei muss berücksichtigt werden, dass sich unmittelbar im Bereich der Querungsstelle auch weiterhin die Zu- und Ausfahrten für Wartungs- und Pflegefahrzeuge möglich sein müssen. Daraus resultiert ein nicht unerheblicher Planungs- und Bauaufwand.

**2. Gibt es die Möglichkeit, im Stadtgebiet an bekannten Querungen smarte Ampeln mithilfe eines Kontaktstreifens einzurichten (sodass Fuß- und Radverkehr immer grün haben, erst durch Auslösen des Kontakts durch ein Auto wird die Ampel rot)?**

Technisch besteht diese Möglichkeit. Ein sinnvoller Einsatz (um Fuß- und Radverkehr zu privilegieren) bietet sich aber nur bei sehr geringem Fahrzeugverkehr, da u.U. jedes oder zumindest viele Kfz ein Rotlichtsignal für den Fuß- und Radverkehr provozieren. Insgesamt erscheint hier der Verzicht auf eine Ampel die für den Verkehrsfluss aller Verkehrsteilnehmer bessere Lösung.

Ampelanlagen sind in erster Linie ein Instrument zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht sowie das wesentlichste Element der Verkehrssteuerung in Städten. Die Ampeln im Stadtgebiet von Erfurt erfüllen an den jeweiligen lokalen Knotenpunkten als dynamische Steuerungs- und Leitsysteme die Funktionen der Sicherstellung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufes. Sie tragen zur umweltverträglichen Verkehrsführung bei und vernetzen die Verkehrsträger. Nehmen Ampelanlagen diese Funktionen nicht optimal wahr, können erhebliche volkswirtschaftliche Verluste in Folge von Unfällen, langen Wartezeiten, Staus sowie Lärm- und Schadstoffemissionen entstehen.

Während die Verkehrssicherheit an objektiven Sachverhalten ausgerichtet werden kann, unterliegt die Qualität des Verkehrsablaufes einer Vielzahl von konkurrierenden Randbedingungen.

Diese sind im Wesentlichen geprägt von

- ▶ möglichst effektiver ÖPNV-Bevorrechtigung mit dem Ziel der Verlustzeitenminimierung für Stadtbahnen und Busse, wie sie wiederholt im "Nahverkehrsplan 2020 – 2024 der Landeshauptstadt Erfurt" (der mit dem Stadtratsbeschluss Nr. 0193/20 vom 01.07.2020 bestätigt wurde) fixiert ist;
- ▶ möglichst geringen Wartezeiten sowie großzügige Freigabezeiten für Radfahrer und Fußgänger mit dem Ziel der Erhöhung der Attraktivität dieser Mobilitätsformen;
- ▶ möglichst umfassendem Einsatz von Signaleinrichtungen für Blinde und Sehschwache mit dem Ziel einer weitestgehend flächendeckenden Barrierefreiheit gemäß Stadtratsbeschluss Nr. 068/2002 "Barrierefreies Erfurt" vom 29.05.2002;
- ▶ möglichst flüssigem Verkehrsablauf mit ausreichend hoher Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr mit dem Ziel einer effizienten sowie lärm- und schadstoffarmen Verkehrsabwicklung.

Die genannten Aspekte stehen dabei häufig im Widerspruch zueinander, die zu meist unvermeidlichen Nutzungskonflikten führen. Diese sind bestimmt durch rechtliche und politische Vorgaben einerseits sowie physikalische und verkehrliche Gesetzmäßigkeiten andererseits. Die Verkehrssteuerung mit Ampelanlagen ist somit ein hochkomplexer Prozess, dessen wirkungsvolle, zuverlässige und effiziente Gestaltung für die Stadtverwaltung Erfurt als Betreiber eine anspruchsvolle Herausforderung darstellt.

Alle Ampelanlagen in Erfurt sind verkehrsabhängig – und somit auch „smart“ – gesteuert. Die Programmierung erfolgt auf der Grundlage einer dezidierten und sehr komplexen Detailplanung durch entsprechendes Fachpersonal der Stadtverwaltung unter Einbeziehung externer fachkundiger Ingenieurbüros. Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind hierbei unvermeidlich.

### **3. Welche weiteren Möglichkeiten hat die Stadtverwaltung, um hier den Fuß- und Radverkehr zu stärken (zum Beispiel Anpassung der Höchstgeschwindigkeiten, Geschwindigkeitsrampe oder anderen baulichen Anlagen, die den motorisierten Individualverkehr zum Bremsen zwingen)?**

Grundsätzlich schöpft die Stadtverwaltung alle Möglichkeiten aus, die für die Verkehrssicherheit und die Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes notwendig und rechtlich möglich sind. Bezüglich der Einrichtung von Bremsschwellen, Aufplasterungen o. ä. Einrichtungen existiert seit Jahren eine Grundsatzentscheidung der Stadtverwaltung, welche als Anlage 01 meiner Antwort beiliegt.

Mit freundlichen Grüßen

A. Bausewein

Anlage