

*Haben sie im Rahmen des Antrages auf die verkehrsrechtliche Anordnung von Tempo 30 auf der Binderslebener Landstraße den Zusatz „Lärmschutz“ mit beantragt und mit welcher Begründung wurde das durch das Landesverwaltungsamt abgelehnt und wie argumentieren Sie nun, damit es nicht abgelehnt wird?*

Die Anordnung nach § 45 (1) Nr. 3 StVO (Lärmschutz) wurde ohne Zusatzzeichen beantragt; das Zusatzzeichen wäre nur ein Hinweis für den Kraftfahrer und ist rechtlich nicht relevant.

Das Thüringer Landesverwaltungsamtes (TLVWA) hat die Anordnung abgelehnt, weil die Berechnungsgrundlagen nicht ausreichend untersetzt waren und die Maßnahme für einen Straßenabschnitt als nicht angemessen angesehen wurde.

In der weiteren Bearbeitung wird auf die Argumentation des TLVWA eingegangen, die fehlenden Berechnungsgrundlagen nachgereicht und die Begründung weiter untersetzt. Dies ist dann die Basis, die vervollständigte Anordnung erneut zur Genehmigung einzureichen.

*Weshalb wird der Verkehr nicht primär auf der übergeordneten Eisenacher Straße/B7 geführt, sondern mit erheblicher Priorisierung zur Binderslebener Landstraße geleitet, wie hoch sind die Baukosten der jetzt gewählten Ausführung im Vergleich zur Beibehaltung der ursprünglichen Straßenführung mit einer davon abzweigenden einspurigen Verbindung zur Querspange, welche Kosten würden für Lärmschutzmaßnahmen (bitte nach allen untersuchten Varianten aufschlüsseln) in der Ortslage Erfurt-Schmira entstehen, um dort gegenüber der jetzt bestehenden Straßenführung die Einhaltung der Sanierungswerte (und ggf. besserer Werte) zu sichern und welche Immissionswerte würden dann in der Binderslebener Landstraße auftreten?*

Die Eisenacher Straße ist gemäß Thüringer Straßengesetz § 3 – ebenso wie die Binderslebener Landstraße – als Kreisstraße klassifiziert. Die Einteilung der Straßen erfolgt gemäß ihrer Verkehrsbedeutung. Insofern trifft die Aussage, dass eine Führung über die Eisenacher Straße gegenüber der Binderslebener Landstraße übergeordnet wäre, nicht zu. Die Bundesstraße B 7 endet an der Autobahnanschlussstelle Erfurt-Bindersleben.

Ebenfalls kann durch die Gestaltung und Steuerung des Knotenpunktes nicht von einer erheblichen Priorisierung zur Binderslebener Landstraße ausgegangen werden. Die Führung vom Autobahnanschluss in Richtung Schmira erfolgt über einen freien Rechtsabbieger, der – im Gegensatz zu allen anderen Fahrtbeziehungen – nicht in die Signalisierung einbezogen ist und somit über eine hohe Leistungsfähigkeit verfügt.

Weiterhin belegen aktuelle Verkehrserhebungen, dass die tatsächliche Verkehrsverteilung an diesem Knotenpunkt nicht durch Gestaltungsgrundsätze, sondern vielmehr durch die vorhandenen Quell- und Zielstrukturen bestimmt werden. Dabei stellen die Bereiche Bindersleben mit Büropark, Flughafen und weiteren gewerblichen Strukturen sowie die Binderslebener Landstraße selbst, auch unter Beachtung weiter wachsender Wohngebiete, Bildungseinrichtungen u. a. ein beachtliches Zielpotential dar.

Die ermittelten Verkehrsbelegungen am genannten Knotenpunkt weisen einen Anteil von ca. 53 % von/nach Richtung Hersfelder Straße (Querspange) und ca. 47 % von/nach Richtung Schmira im normalen Verkehrsablauf auf. Bei relativ häufig

auftretenden, veranstaltungsbedingten Verkehren zu den Zielgebieten Messe, egapark, MDR verschieben sich diese Relationen weiter in Richtung Schmira.

Die Höhe der Baukosten für eine grundsätzlich veränderte Knotenpunktsgestaltung wäre nur im Rahmen einer entsprechenden Planung ermittelbar. Zudem wären diese mit den seinerzeitigen Baukosten aus den Jahren 1997/98 nicht mehr zu vergleichen.

Durch die Verwaltung wurden im Rahmen von Studien zum Westraum bzw. einer verkehrssicheren Umgestaltung des Knotenpunktes in den Jahren 2008 und 2010 Kosten ermittelt, die jedoch von anderen Knotenpunktsformen ausgehen, als von Ihnen beschrieben. Dabei wurden – in Abhängigkeit der Varianten "Verteilerkreis" bzw. "niveaufreier Linksabbieger (Überflieger)" aus Richtung Schmira – Kosten von 5,1 bis 5,4 Mio. € ermittelt. Eine grundsätzlich veränderte Verkehrsverteilung wäre trotz eines solch kostenintensiven Umbaus jedoch nicht zu erwarten.