

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 2335/14

Titel

Festlegung aus der öffentlichen Sitzung BuV vom 13.11.2014 zum TOP 6.1 Nordhäuser Straße; hier: Radweg und Geschwindigkeitsbegrenzung

Öffentlichkeitsstatus

öffentlich

Stellungnahme

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, inwieweit eine innovative Lösung im Rahmen der Buga '21 für eine Verbindung des Geraradweges zu der Baumerstraße erfolgen kann. Des Weiteren soll geprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 in der Nordhäuser Straße erfolgen kann.

1. Innovative Radweglösung

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Nordhäuser Straße geht es um eine funktionierende Radwegverbindung zwischen der Universität, den Wohngebieten an der Nordhäuser Straße und der Altstadt. Diese sind nicht durch eine Querverbindung zwischen Baumerstraße und Geraradweg allein abzubilden. Die Anfrage wird so verstanden, dass mit der Realisierung einer technisch geprägten innovativen Lösung der Verbindung zwischen Geraradweg und Baumerstraße Radverkehrsanlagen in der Nordhäuser Straße entfallen können. Unabhängig von den tatsächlichen technischen Möglichkeiten sowie resultieren Kapazitäten und Betreiberkosten, wird eine solche Lösung durch die Verwaltung als nicht zielführend eingeschätzt.

Der Verkehrsentwicklungsplan, Teilkonzept Radverkehr ist am 26.11.2014 durch den Erfurter Stadtrat bestätigt worden. In diesem Plan ist die Nordhäuser Straße als eine wesentliche Haupt-Radtrasse definiert. Die Nordhäuser Straße liegt in der Mittelachse des gründerzeitlichen Wohngebietes und ist daher auch zur Erschließung dieses Wohnumfeldes unverzichtbar. Dies gilt genauso für die Radverkehrserschließung. Auch in diesem Sinne sind in der Andreasstraße die neuen Radverkehrsanlagen in stadtauswärtiger Richtung geschaffen worden, die in der Nordhäuser Straße fortgeführt werden. Somit ist die Nordhäuser Straße als Haupt-Radtrasse alternativlos.

Theoretisch mögliche Achsen über den Gera-Radweg bzw. die Auenstraße sind für die genannten Fahrziele umwegig und beinhalten starke Steigungen in den Querstraßen zur Nordhäuser Straße (insbesondere Baumerstraße). Die Alltagstauglichkeit ist z. B. durch die in Abschnitten fehlende Beleuchtung am Geraradweg nicht gegeben. Zudem ist bereits heute der Geraradweg im betroffenen Abschnitt von einer hohen Nutzungsintensität unterschiedlicher Funktionen geprägt, sodass eine Mehrbelastung durch Radverkehrsströme aus der Nordhäuser Straße zu erheblichen Nutzungskonflikten führen würde.

Eine Verlagerung des Radverkehrs von der Nordhäuser Straße auf den Geraradweg ist aus weiteren Gründen nicht zu erwarten. Soweit Quelle und Ziel an der Radiale Nordhäuser Straße/ Andreasstraße liegen werden die entstehenden Umwege von den Alltagsradlern nicht akzeptiert. Hinzu kommt, dass auch der Geraradweg nicht in allen Abschnitten so attraktiv ist, dass eine tägliche Nutzung erwogen wird. Insofern fehlen der Verwaltung die Ansätze einer wirklich "innovativen" Lösung. Im Zusammenhang mit der BUGA bestimmte Abschnitte des Geraradweges zu verbessern, als auch entsprechende Lückenschlüsse zu vollziehen, behält die Verwaltung

natürlich im Blick.

2. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h

Auch diese Frage wird als ein Prüfauftrag verstanden. Die Regelgeschwindigkeit nach der StVO beträgt 50 km/h. Geschwindigkeitsreduzierungen bedürfen einer stichhaltigen Begründung (konkrete Gefahrensituation) und im Regelfall der Bestätigung durch die obere Straßenverkehrsbehörde.

Die Nordhäuser Straße ist eine wichtige Hauptverkehrsstraße und hochbelegte ÖPNV-Trasse (Stadtbahn und Bus) und damit grundsätzlich für ein Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h auszubauen. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung würde außerdem die Verkehrsbelegung in der Nordhäuser Straße nicht reduziert. Sie liegt bei etwa 14 000 Kfz/Werktag. Bei dieser Größenordnung schließt das einschlägige Richtlinienwerk, die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr als Regellösung aus. Daher könnte selbst bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Radverkehrsanlagen nicht verzichtet und somit auch keine Reduzierung des Straßenquerschnittes erreicht werden. Auch die anderen, den Querschnitt definierenden funktionalen Zusammenhänge (Ruhender Verkehr, haltender Lkw neben Stadtbahn usw.) bleiben unverändert. Die vorhandene Querschnittsbreite der Nordhäuser Straße ist folglich nicht ausreichend.

Mit dem realisierten Stadtbahnprogramm wurde das Niveau der Erfurter Stadtbahn im gesamten Stadtgebiet hinsichtlich Attraktivität, Reisezeit und Komfort deutlich angehoben. Die durch die ÖPNV-Bevorrechtigung und höheren Fahrgeschwindigkeiten erzielten Einsparungen an eingesetzten Fahrzeugen halfen die Wirtschaftlichkeit der EVAG deutlich zu verbessern und die notwendigen ÖPNV-Zuschüsse zu reduzieren. Die vorgelegte Planung geht von einem stabilen mit Lichtsignalanlagen koordinierten Verkehrsablauf mit unverändert 50 km/h aus, bei dem die Fahrzeiten der Stadtbahnen gegenüber dem gegenwärtigen Zustand mindestens beibehalten werden. Der Nachweis hierzu wurde mit einer Simulation erbracht, die auch im Bau- und Verkehrsausschuss am 18.09.2014 vorgestellt wurde. Eine Absenkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in der Nordhäuser Straße müsste zwangsläufig auch für die Stadtbahn gelten, weil die Kraftfahrzeuge bei allen Überholvorgängen von Radfahrern in den Gleisbereich ausweichen müssen.

Eine Absenkung der Stadtbahngeschwindigkeit über ca. ein Kilometer auf so einer wichtigen Haupttrasse widerspricht den Zielstellungen des durchgeführten bereits genannten Stadtbahnprogrammes. Durch die dadurch auftretenden längeren Fahrzeiten reichen dann mindestens auf einer Linie die Umlaufzeiten der Stadtbahnen nicht mehr aus, was den Einsatz mindestens eines zusätzlichen Stadtbahnzuges mit entsprechenden Kosten bei der EVAG bedeuten würde. Gegenüber der auch vom Bau- und Verkehrsausschuss bestätigten und in der Planung weiter verfeinerten Vorzugslösung unter LSA-gesteuerter Mitnutzung des Gleisbereiches durch den MIV (dynamische Straßenraumfreigabe) stellt eine solche generelle Tempo-30-Regelung eine massive Einschränkung des ÖPNV bzw. der Stadtbahn dar und ist daher abzulehnen.

Anlagen

Anlage Plan Radwegtrasse

Reintjes

Unterschrift Amtsleiter

27.11.2014

Datum