

Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt . Der Oberbürgermeister . 99111 Erfurt

CDU-Fraktion im Erfurter Stadtrat
Frau Walsmann
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

**DS 0132/15 - Nachhaltige verkehrliche Entlastung der Leipziger Straße;
Ihre Anfrage nach § 9 Abs. 2 GeschO - öffentlich**

Journal-Nr.:

Sehr geehrte Frau Walsmann,

Erfurt,

Ihre o. g. Anfrage zu einer nachhaltigen verkehrliche Entlastung der Leipziger Straße möchte ich wie folgt beantworten:

1. Ist die gestiegene verkehrliche Belastung der Leipziger Straße bekannt und gibt es ein Verkehrsentlastungskonzept?

Die Verkehrsbelastung der Leipziger Straße im Bereich östlich des Klingenthaler Weges beträgt an einem normalen Werktag etwa 13 500 Kfz/24 Std. Im Bereich der Einmündung Greifswalder Straße wurden mit ca. 17 500 Kfz noch deutlich höhere Verkehrsdaten ermittelt. Eine Zunahme dieser Verkehrsmenge konnte innerhalb der letzten fünf Jahre allerdings nicht nachgewiesen werden.

Die Leipziger Straße ist wichtiger Bestandteil des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes und hat somit die Aufgabe, den Verkehr zu bündeln. Aufgrund ihrer Lage als Radialstraße zwischen Ostumfahrung und innerem Stadtring ist sie in ihrer Funktion faktisch alternativlos. Die südlich gelegene Weimarische Straße sowie die nördlich gelegene Bunsenstraße sind zwar insgesamt deutlich weniger sensibel einzuschätzen, stehen aber durch ihre bereits vorhandene Verkehrsbelastung sowie die Entfernung von den eigentlichen Zielgebieten als Alternativtrassen nicht zur Verfügung. Zudem weist die Leipziger Straße selbst verkehrserzeugende Zielgebiete wie Milchhof, Kaufland, Fachhochschule u. a. neben den anliegenden Wohngebieten auf. Eine Verlagerung von Teilen des Verkehrsstromes auf andere Trassen westlich der Bahnunterführung würde zwangsläufig zu empfindlichen Mehrbelastungen bisher relativ ruhiger Wohngebiete führen und stellt somit kein Ziel des verkehrsplanerischen Konzeptes dar.

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass die verkehrslärmbedingten Auswirkungen im Rahmen des Lärmaktionsplans regelmäßig kontrolliert werden.

Seite 1 von 3

Sie erreichen uns:
E-Mail: oberbuergemeister@erfurt.de
Internet: www.erfurt.de

Rathaus
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

Stadtbahn 3, 4, 6
Haltestelle:
Fischmarkt

2. Sind Maßnahmen zur besseren Lichtsignalkoordinierung geplant? (Wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wann werden diese umgesetzt?)

Da sich die Anfrage offensichtlich auf den östlichen Bereich der Leipziger Straße bezieht, ist die Beantwortung auch vordergründig auf diesen Bereich beschränkt.

Mit dem Ausbau der Leipziger Straße und der damit verbundenen Integration der neuen Stadtbahntrasse im Jahr 2000 wurde ein Signalisierungskonzept umgesetzt, das eine flutrichtungsbezogene Kfz-Koordinierung sowie eine Stadtbahnbevorrechtigung beinhaltete. Eine grüne Welle in beiden Richtungen war im Ergebnis der verkehrstechnischen Vorplanung nicht möglich, insbesondere dann nicht, wenn die im Stadtbahnausbauprogramm festgeschriebene Beschleunigung des ÖPNV realisiert werden soll. Durch die Richtungsbezogenheit der grünen Welle wies jedoch die jeweils entgegengesetzte Fahrtrichtung mindestens eine gravierende Störstelle mit spürbaren Wartezeiten auf. Infolge dieses Zustands wurde 2012 nochmals eine detaillierte verkehrstechnische Untersuchung vorgenommen, um Möglichkeiten eines verbesserten Verkehrsablaufes zu ermitteln.

Im Ergebnis entstand eine Signalisierungsvariante, die bei einem reduzierten Geschwindigkeitsniveau sowie einer geringeren Grünbandbreite (beides nur stadteinwärts) eine grüne Welle in beiden Fahrtrichtungen gewährleistet. Die entsprechende Projektierung sowie deren Umsetzung erfolgten Ende 2012/Anfang 2013. Das entsprechende Signalprogramm läuft täglich, mit Ausnahme des Frühspitzenverkehrs (Mo-Fr, 06:30 - 08:30 Uhr). In dieser Zeit wird aus Leistungsfähigkeitsgründen weiterhin das Flutrichtungsprogramm "stadtein" betrieben.

In Auswertung der realisierten Änderungen kann davon ausgegangen werden, dass mit den derzeit aktuellen koordinierten Signalabläufen unter Berücksichtigung der Stadtbahnbevorrechtigung die möglichen Steuerungspotenziale weitgehend ausgeschöpft sind. Nach wie vor vorhandene punktuelle Koordinierungsstörungen sind ausschließlich auf Steuerungseingriffe der Stadtbahn zurückzuführen. Die Leipziger Straße bewegt sich insbesondere im Frühspitzenverkehr mitunter an der Leistungsfähigkeitsgrenze, sodass eine signalseitig theoretisch vorhandene grüne Welle praktisch nicht mehr wirksam ist. Dieser Zustand tritt entsprechend wissenschaftlicher Untersuchungen generell ab einem Auslastungsgrad von ca. 85 % auf.

Während der Zeit der Durchführung der Maßnahme "Umweltsensitive Verkehrssteuerung Erfurt (UVE)- Pilotmaßnahme II, Leipziger Straße" zwischen August 2013 und Juli 2014 trat letztgenannte Situation häufiger auf. Der entstandene Rückstau überstieg jedoch nur selten die Einmündung Bautzener Weg und wurde aufgrund des dynamischen Systems "Rückstauüberwachung" innerhalb kurzer Zeit wieder abgebaut. Das UVE-Projekt hatte somit über den gesamten Tag betrachtet keinen wesentlichen Einfluss auf die Koordinierungsqualität. Grundsätzliche Maßnahmen zur Veränderung der derzeitigen Signalisierung sind aufgrund des beschriebenen Sachstands daher nicht vorgesehen. Detailverbesserungen sind an den LSA "Einfahrt Ringelberg" (W.-Gropius-Str.) sowie Klingenthaler Weg in Vorbereitung. Die Realisierung ist abhängig von der Bestätigung des städtischen Haushalts.

3. Warum wird die Geschwindigkeitsreduzierung der Straßenbahn auf dem kurzen Streckenabschnitt zwischen Meißener und Bautzener Weg abgelehnt oder gibt es andere Maßnahmen, um den Schienenverkehrslärm und Erschütterungen zu mindern?

Mit großem finanziellem und technischem Aufwand wurde das Erfurter Straßenbahnnetz in den Jahren 1998 bis 2008 zu einem modernen und leistungsfähigen Stadtbahnnetz umgestaltet und

erweitert. Zu diesem gehören auch entsprechende Trassierungen und Bauweisen, die für Fahrgäste attraktive Reisezeiten und für die EVAG eine wirtschaftliche Betriebsführung ermöglichen.

Für die im Jahr 2000 eröffnete Stadtbahnstrecke in der Leipziger Straße wurde ein aufwändiges Planungsfeststellungsverfahren durchgeführt, in dem alle Belange, so auch die Auswirkungen durch Lärm und Erschütterung betrachtet wurden. Der Bau erfolgte nach den geltenden technischen Regelwerken und nach den Ausbaustandards der Erfurter Stadtbahn. Durch Kontrollmaßnahmen, zuletzt im Jahr 2013, wurde der technische Zustand der Anlagen überprüft. Demnach ist eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten nicht begründbar, da sich die Strecke in einem ordnungsgemäßen und regelkonformen Zustand befindet. Eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten der Stadtbahnen würde zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und damit auch an Personal und damit zu einer deutlichen Kostensteigerung des ÖPNV führen. Dieses würde auch den verkehrspolitischen Grundsätzen von Stadt und Verkehrsunternehmen widersprechen, die das Ziel eines attraktiven Nahverkehrs verfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

A. Bausewein