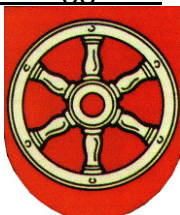


Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen einer weiteren Zufahrt zum Güterverkehrszentrum (GVZ) Erfurt



Juli / Oktober 2012

Auftraggeber:



Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung
Amt für Stadtentw. u.- planung
99096 Erfurt
Löberstraße 34
Tel. 0361/655-3901
Fax: 0361/655-3909

Bearbeitung:



viaproject
BERATENDE INGENIEURE
GMBH
Hölderlinstraße 1
98527 Suhl
Tel: (03681) 39590
Fax: (03681) 395929

Inhalt

1	Aufgabenstellung	2
2	Aktuelle Verkehrsanbindung des Güterverkehrszentrums	3
2.1	Lage des Güterverkehrszentrums - Untersuchungsbereich	3
2.2	Straßenanbindung – Stärken / Schwächen	4
2.3	Anbindung ÖPNV	9
2.4	Verkehrssicherheit	10
3	Verkehrsbelastung	11
3.1	Methodik der Erfassung	11
3.2	Verkehrsbelastung Güterverkehrszentrum	12
3.3	Verkehrsbelastung Umfeld	14
4	Ergebnisse der Firmenbefragung	17
4.1	Methodik der Firmenbefragung	17
4.2	Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Firmenbefragung	18
5	Verkehrsentwicklung	23
5.1	Verkehrsaufkommen GVZ	23
5.2	Verlagerungspotential der 2. Anbindung	24
6	Zweite Anbindung Güterverkehrszentrum	29
6.1	Gründe für eine zweite Anbindung des Güterverkehrszentrums	29
6.2	Anforderungen und Lage der 2. Anbindung an das GVZ	31
7	Begleitende Maßnahmen der 2. Anbindung des GVZ	36
7.1	Maßnahmen im öffentlichen Straßennetz	36
7.2	ÖPNV	39
8	Zusammenfassung	40

1 Aufgabenstellung

Für das Güterverkehrszentrum (GVZ) Erfurt besteht aktuell nur eine Straßen-Verkehrs-anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Über diese Anbindung, die eine hohe Leistungsfähigkeit aufweist, werden der gesamte Berufspendlerverkehr, der Güterverkehr und der Versorgungsverkehr abgewickelt.

Einschränkungen der Nutzbarkeit bzw. eine Vollsperrung der Verkehrs-anbindung zum übergeordneten Straßennetz, z. B. durch einen Verkehrsunfall, führen für die anliegenden Firmen zu Logistikproblemen mit überregionaler Wirkung.

Eine verbesserte Erschließung des GVZ ist durch eine 2. Anbindung im Verlauf der L 1056 vorgesehen. Im Ergebnis der Prüfung der Machbarkeit, darunter unter Beachtung der bisherigen Festlegungen im B-Plan und der Freihaltung der Retentionsflächen nördlich des Regenrückhaltebeckens, wurde ein geeigneter Standort für die konkrete Lage einer solchen Straßenanbindung für das GVZ ermittelt.

Mit dieser Untersuchung sind die verkehrlichen Auswirkungen der zusätzlichen Anbindung des GVZ Erfurt an die Landesstraße L 1056 herauszuarbeiten und zu bewerten.

Dazu sind auch die Verkehrsbeziehungen der im GVZ ansässigen Firmen zu untersuchen.

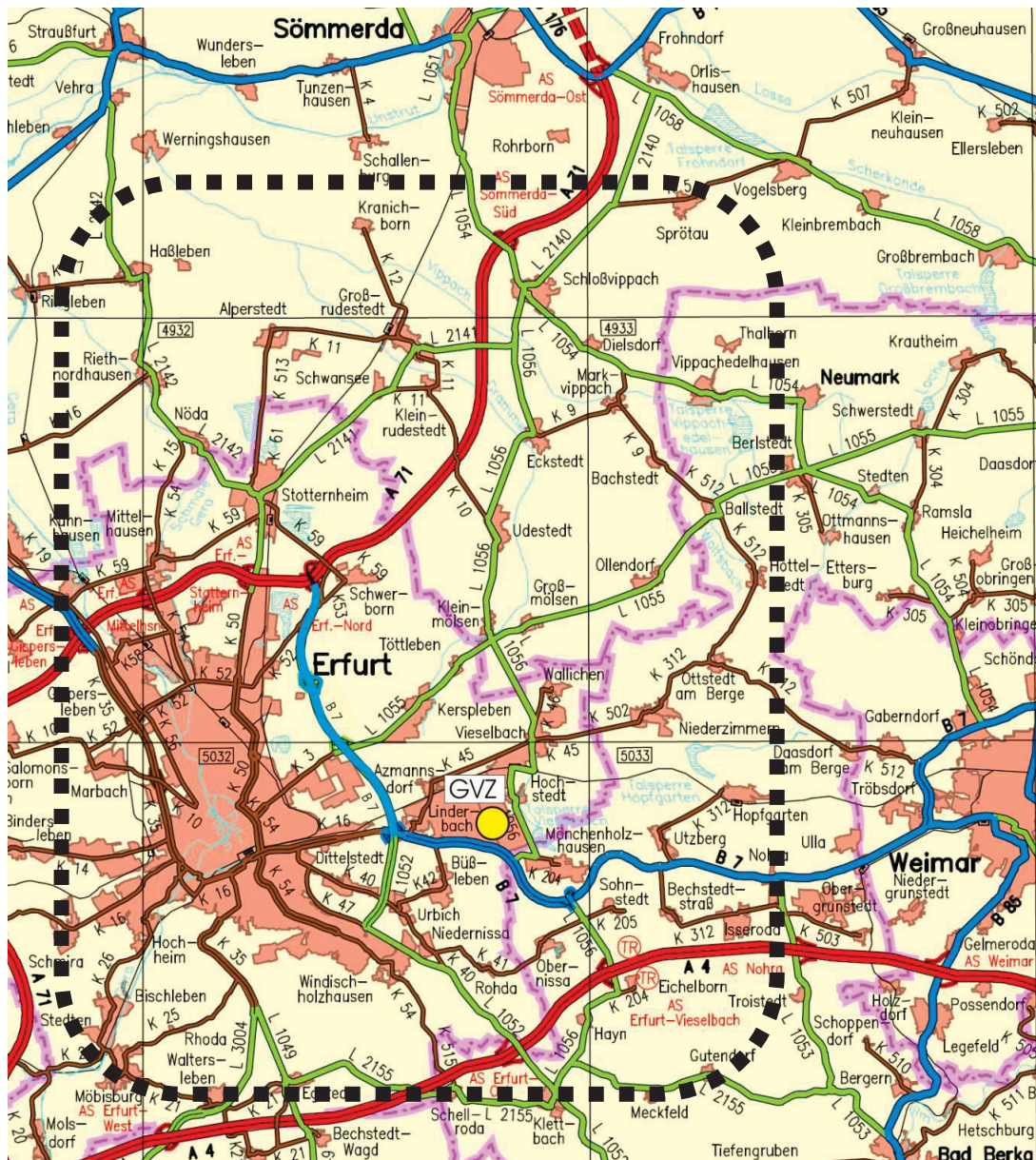
2 Aktuelle Verkehrsanbindung des Güterverkehrszentrums

2.1 Lage des Güterverkehrszentrums - Untersuchungsbereich

Das Güterverkehrszentrum liegt im Osten von Erfurt, in den Ortsteilen Linderbach, Hochstedt und Azmannsdorf. Es hat eine Nettofläche von 208 ha (SV Erfurt, Internet). Aktuell sind ca. 60 Firmen ansässig.

Ein leistungsfähiges Straßennetz im Nahbereich des GVZ sichert den Firmen bundes- und europaweit schnelle Verbindungen in alle Richtungen.

Die Untersuchung zur 2. Straßenanbindung an das GVZ bezieht im Wesentlichen folgenden Bereich ein:



Der Untersuchungsbereich umfasst neben dem Territorium der Stadt Erfurt auch Gebiete, für die seitens der Stadt Erfurt keine kommunalrechtliche Zuständigkeit bestehen. Bei Erfordernis sind im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung die betreffenden Kommunen zu konsultieren.

2.2 Straßenanbindung – Stärken / Schwächen

Das GVZ Erfurt ist durch eine ca. 400 Meter lange Zufahrtsstraße niveaufrei an die Bundesstraße B 7 angebunden. Die 4 möglichen Fahrtrichtungen, jeweils nach bzw. aus Richtung Erfurt / Weimar, sind im Rahmen eines planfreien Knotenpunktes mit der B 7 verbunden.



Karte: Auszug Stadtplan Stadt Erfurt (Internetangebot)

Die Zufahrtsstraße ist 4-spurig und ermöglicht eine problemlose und flüssige Einordnung der Kraftfahrzeuge in die jeweiligen Fahrspuren.

Im GVZ mündet bzw. beginnt die Zufahrtsstraße an einem einspurigen Kreisverkehr. Ab diesem Kreisverkehr erfolgt die Verteilung des einfließenden Verkehrs auf 3 unterschiedlichen Verkehrsrichtungen innerhalb des GVZ (siehe auch Punkt 3.2).

Vom GVZ abfließender Verkehr wird am Kreisverkehrsplatz konzentriert, um dann über 2 Fahrspuren der Zufahrtsstraße zur B 7 in Richtung Erfurt oder Weimar geführt zu werden.



Die B 7 sichert für die Anlieger des GVZ eine kurze Straßenverbindung zu den überregionalen Verkehrsstrassen.

In Richtung Weimar besteht südlich von Mönchenholzhausen über die L 1056 eine Verbindung mit der Bundesautobahn A 4, die nach rd. 5,3 km erreicht ist. Alternativ kann in Richtung Weimar auch die B 7, die parallel zur A 4 verläuft, genutzt werden.

In Richtung Erfurt besteht in einer Entfernung von knapp 2,0 km die Anschlussstelle Linderbach an der B 7 (Nord) / L 1052 (Süd), die als Ostumfahrung Erfurt fungiert. Über diese 4-spurige Straße ist in Richtung Norden über die B 7 (bisher ebenfalls L 1052) nach einer Fahrt von etwa 7,3 km die A 71, Anschlussstelle Erfurt-Nord, in Richtung Sangerhausen erreichbar. Die komplette Fertigstellung der A 71 bis zum Anschluss an die A 38 bei Sangerhausen, ist bis zum Jahre 2014 vorgesehen.

Die genannten Straßen sichern den Anliegern des GVZ Erfurt in alle Verkehrsrichtungen leistungsfähige Straßenverbindungen und kurze Fahrzeiten zu den Autobahnen.

Über die B 7 (Richtung Weimar) besteht ab dem KP Erfurt-Möchenholzhausen über die L 1056 eine Verbindung in Richtung Norden zur A 71. Bis zur AS Sömmerda-Süd sind auf einer Strecke von 18,9 km u. a. 6 Ortsdurchfahrten zu passieren. Diese sind zur Zeit im Landkreis Sömmerda für LKW auf „Höchstgeschwindigkeit 30 km/h“ begrenzt.

In den Erfurter Ortsteilen Hochstedt und Vieselbach besteht auf längeren Strecken für alle Verkehrsteilnehmer eine Begrenzung auf 30 km/h.

Ab dem KP der L 1056 am Möbelhaus in Mönchenholzhausen besteht in Richtung Hochstedt ein Nachtfahrverbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t (Z 253, siehe Foto). Dieses Fahrverbot ist jedoch nur eine Probeanordnung bis Ende 2012. Die Entscheidung zum Fortbestand oder zur Aufhebung des Fahrverbots ist noch offen.



Die durchgeführten Verkehrserhebungen in der Ortslage Vieselbach in den Jahren 2011 und 2012 verdeutlichen, dass durch das Nachtverbot keine grundsätzliche Veränderung beim Umfang der Nutzung der L 1056 durch LKW zwischen 22:00 und 06:00 Uhr erfolgte (siehe Punkt 3.3).

Eine zweite Straßenverbindung des GVZ zum umliegenden Straßennetz ist in Form des baulichen Provisoriums an der Straße Im Mittelfelde vorhanden. Für diese Behelfsanbindung besteht kein Baurecht. Diese Straße mündet südlich von Hochstedt auf die L 1056. Sie ist für die Nutzung durch Anlieger des GVZ gesperrt.



Einmündung L 1056



Straßensperre
(im Hintergrund Neubau Zalando)

Die Zufahrt aus Richtung L 1056 ist nur bis zum Solarpark freigegeben und die Straße als Sackgasse (Z 357) beschildert.

Im Bereich des Bahnhofes Vieselbach endet im GVZ die August-Borsig-Straße. Eine schmale Fortführung (Breite ca. 3,00 m) ist mit Poller abgesperrt. Die Wegenutzung ist auf DBAG und Feuerwehr begrenzt.

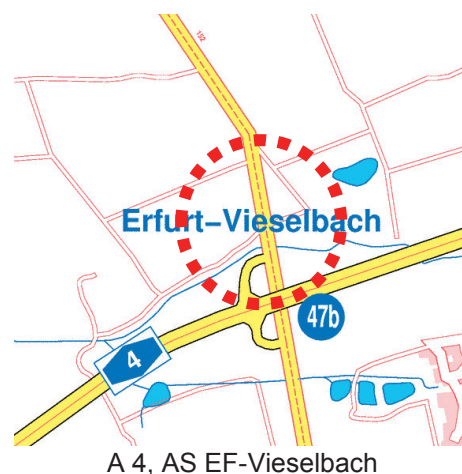
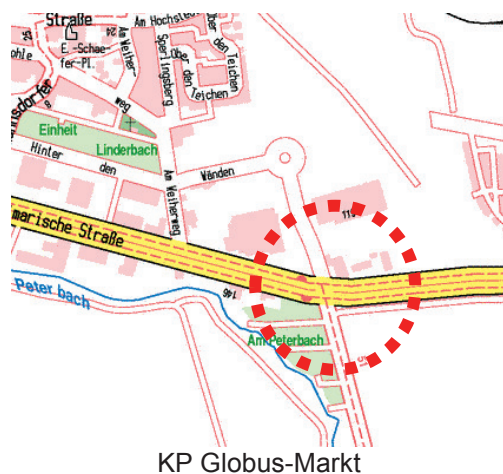
Ortskundige nutzen einen Feldweg als Verbindung zwischen August-Borsig-Straße und L 1056.

Insgesamt besteht für das GVZ eine sehr leistungsfähige Straßenanbindung mit kurzen Verbindungen zu den überregionalen Verkehrswegen.

Leistungsfähig sind auch der Kreisverkehr im GVZ, die Zufahrtstraße, die Rampen am Knotenpunkt (KP) mit der B 7 und die Trassen in Richtung der Autobahnen. Damit kann auch ein steigendes Verkehrsaufkommen abgesichert werden.

Einschränkungen der Leistungsfähigkeit bestehen jedoch bei einigen KP, die sich zwischen dem GVZ und den Autobahnen befinden.

Das betrifft u. a. den KP an der Zufahrt zum Globus-Markt und den KP an der Anschlussstelle der A 4 Erfurt-Vieselbach. An beiden bestehen aktuell in den Verkehrsspitzenzeiten Rückstaus.



Auch die Anschlussstelle Linderbach an der L 1052 ist zeitweilig überlastet.



Rückstau an der AS Erfurt-Vieselbach der A 4

Problem: fehlende Abbiegespur Ri. Frankfurt

In der Ortslage Erfurt-Linderbach bestehen im Verlauf der B 7 mehrere Knotenpunkte mit LSA-Regelung. Durch die bestehende „Grünen Welle“ kann der Bereich aber in der Regel ohne größere Verzögerung durchfahren werden. Geringe Wartezeiten bestehen zeitweilig am Knotenpunkt „Globus“ auf der Zufahrt aus Richtung Ost da dort ein freier Zufluss des Verkehrs erfolgt

Ein Schwachpunkt der Straßenanbindung des GVZ ist, dass nur ein Straßenanschluss besteht. Ist dieser durch bestimmte Ereignisse nicht oder nur begrenzt nutzbar, besteht für zahlreiche Anlieger des GVZ das Risiko, nicht mehr ausreichend leistungs- oder funktionsfähig zu sein. Besonders betroffen wären die Logistik-Unternehmen.

Gefahrereignisse sind neben Verkehrsunfällen oder Fahrzeughavarien besonders Witterungseinflüsse (Verwehungen, Glatteis).

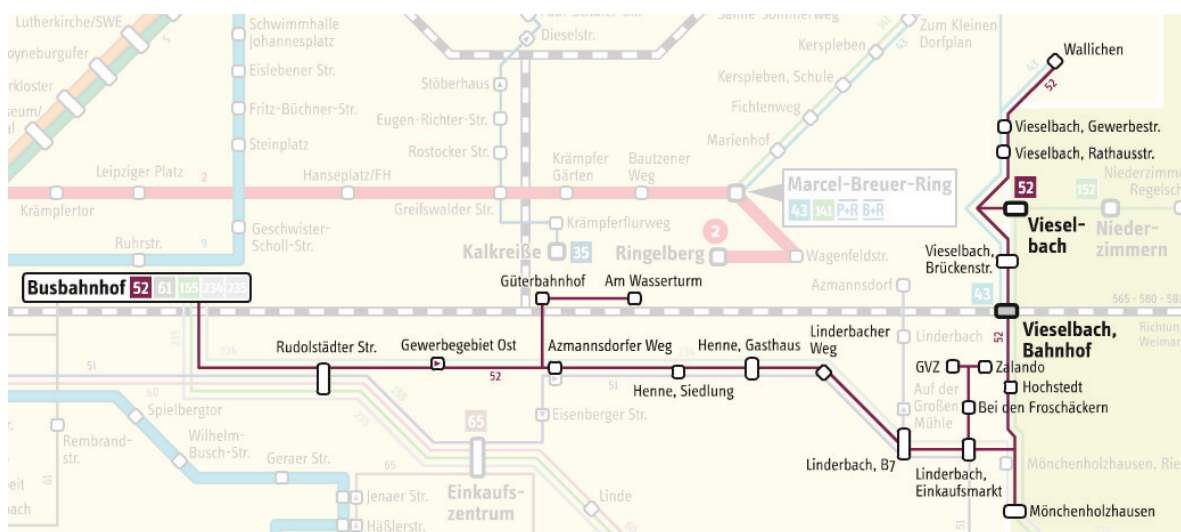
Die Problematik besteht auch bei Sperrung der einzelnen Verbindungsrampen des KP zur B 7 in Folge verschiedener Ereignisse. In diesen Fällen können zwar Alternativstrecken genutzt werden, die jedoch mit längeren Fahrstrecken und daraus resultierendem zusätzlichem Zeitaufwand verbunden sind. Darüber hinaus werden dann die Knotenpunkte im Verlauf der B 7 über die Leistungsfähigkeit belastet.

2.3 Anbindung ÖPNV

Das GVZ ist über die Stadtbus-Linie 52 mit dem Stadtzentrum Erfurt verbunden. Diese Linie verläuft zwischen dem Busbahnhof im Zentrum von Erfurt und dem Erfurter Ortsteil Wallichen. Dabei wird auch der Ortsteil Vieselbach und der dortige Bahnhof erfasst.

Ein eigenständiger Pendelverkehr zwischen dem Bahnhof Vieselbach und dem GVZ ist konzeptionel vorbereitet. Die Aktivierung ist aber noch offen.

Insgesamt wurden die Linienfahrten zum GVZ in den vergangenen Jahren nur wenig genutzt¹. Die Aussteigerzahlen lagen je Fahrt unter 10 Personen. Durchschnittlich nutzten 76 Fahrgäste / Tag (Mo-Fr) das ÖPNV-Angebot.



Karte: Auszug aus dem interaktiven Netzplan der EVAG

Im Zusammenhang mit der Ansiedlung von Zalando wurde eine zusätzliche Haltestelle im GVZ eingeordnet (siehe Karte). Gleichzeitig wurde durch die Erfurter Verkehrsbetriebe das Verkehrsangebot in Richtung GVZ erweitert. Buslinien zwischen Erfurt Busbahnhof und Weimar Hauptbahnhof bedienen jetzt ebenfalls das GVZ.

Bus-Verbindungen zwischen dem GVZ und dem Landkreis Sömmerda bestehen noch nicht. Die Bedienung entsprechender Linien steht im Zusammenhang mit der Bedarfsentwicklung und der Finanzierung.

Nach Aussage einiger Firmen bestehen noch Reserven bei der Gewinnung weiterer Fahrgäste (siehe Punkt 4). Als Hauptproblem wird dabei die noch ungenügende Konformität zwischen Schichtzeiten der Firmen und den Fahrplanzeiten bewertet. Im Ergebnissen von Untersuchungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, die auch das GVZ erfassen, werden positive Akzente zum Ausbau und zur verstärkten Nutzung des ÖPNV erwartet.

¹ Alle Daten zum ÖPNV aus der Zuarbeit der Erfurter Verkehrsbetriebe vom 27.06.2012

Veränderungen bei der Anbindung des GVZ an den ÖPNV sind durch eine 2. Anbindung des GVZ möglich. Wesentliche positive Effekte wären dann besonders durch den Wegfall der aktuell erforderlichen Stichfahrten möglich. An der markierten Verbindung (Strichlinie) befindet sich bereits die Haltestelle Zalando.



2.4 Verkehrssicherheit

Im Bereich GVZ und auf den Verbindungsstraßen zu den Autobahnen bestand ein sehr differenziertes Verkehrsunfallgeschehen. Für die einzelnen Straßen bzw. Abschnitte zeigt sich für 2011 folgendes Bild:

Straße / Bereich	Anzahl Unfälle
Zufahrt GVZ/ KP B 7	2
KP B 7 / KP L 1056	5
OL Erfurt-Linderbach	10
OL Erfurt-Hochstedt	0
OL Erfurt-Vieselbach	24
L 1056, Gesamtverlauf im LK Sömmerda	24



Die hohe Anzahl der Unfälle in Vieselbach ist ein Hinweis auf Sicherheitsdefizite in diesem Erfurter Ortsteil, obwohl dort weitestgehend ein gerader Straßenverlauf besteht und keine Engstellen vorhanden sind.

Durch einen kurvigen und z. T. schlecht übersehbaren Straßenverlauf ist die L 1056 im Ortsteil Hochstedt gekennzeichnet. Die dort bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung und deren Einhaltung durch die Verkehrsteilnehmer beeinflusst das Verkehrsunfallgeschehen positiv.

Beim Ortsteil Linderbach fördert das hohe Verkehrsaufkommen das Unfallrisiko. Darüber hinaus besteht durch den 4-spurigen Ausbau und die vielen Zufahrten nicht immer eine ausreichende Verkehrsübersicht.

Im Landkreis Sömmerda bilden zwischen Kleinmölsen und der AS Sömmerda-Süd der A 71 Wildunfälle den Schwerpunkt.

Standorte mit Unfallpotential sind die meisten innerörtlichen Knotenpunkte, besonders in Kleinmölsen (L 1056 / L 1055), sowie der außerortsliegende KP L 1056 / L 2141 (Ri. Großrudstedt)

Der umfangreiche landwirtschaftliche Verkehr mit langsam fahrender Technik bildet einen ständigen Gefahrenpunkt, da im Zusammenhang damit wiederholt riskante Überholmanöver erfolgen. Ein erhöhtes Schwerverkehrsaufkommen, z. B. durch das GVZ, würde diesen Prozess verstärken.

3 Verkehrsbelastung

3.1 Methodik der Erfassung

Zur Bewertung der Verkehrsbelastung des GVZ wurden durchgeführt (siehe Anlage 1):

- Querschnitts-Radarmessungen: 1 x 24 h
 - Zufahrtsstraße GVZ
 - L 1056, südlich Hochstedt
 - L 1056, nördlich Hochstedt
- KP-Zählung:
 - 1 x 8 h (06:00 bis 10:00 und 15:00 bis 19:00 Uhr)
 - KP Zufahrtsstraße GVZ / B 7 (Zu- und Abfahrten GVZ)

Im Rahmen der Knotenpunktzählung wurden die 4 KP-Ströme (2 x Zufluss, 2 x Abfluss) getrennt nach 7 Fahrzeugarten erfasst.

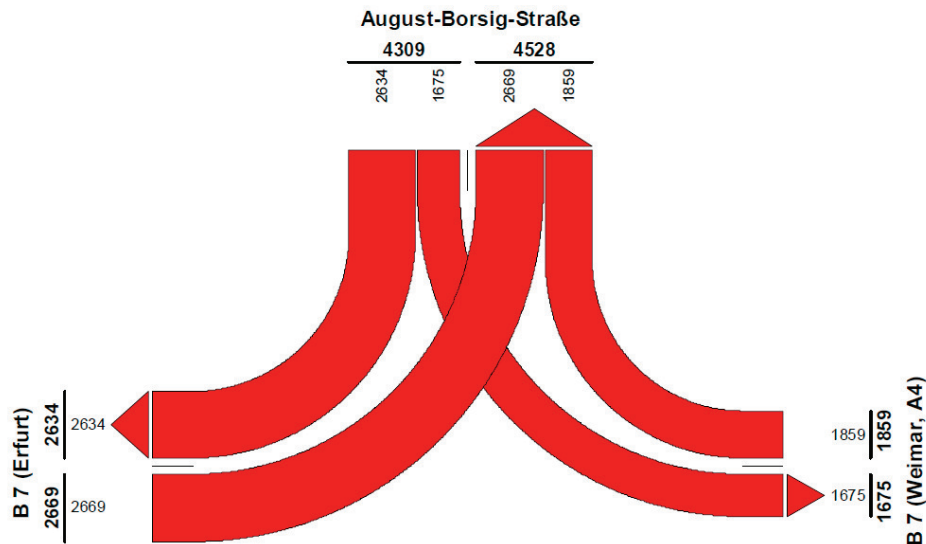
Die Verkehrserhebung erfolgte am Dienstag den 19.06.2012. Es bestanden keine verkehrlichen oder witterungsseitigen Ereignisse, die den Verkehrsablauf und seinen Umfang beeinflussten.

Für die Darstellung und Bewertung der Verkehrssituation im Umfeld des GVZ wurden ergänzend die Zählergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 (SVZ 2010) genutzt (TLBV, Internetangebot).

3.2 Verkehrsbelastung Güterverkehrszentrum

Im Bereich der Zufahrtsstraße GVZ besteht an einem durchschnittlichen Werktag (Die – Do) eine Verkehrsbelastung² von ca. 8.840 Kfz/24 h, darunter rund 2.320 Schwerververkehrs-Kfz (26,2 %). Zu- und Abfluss sind im Wesentlichen gleich.

Verkehrsstärke [KFZ/24h]



Bestimmende Verkehrsrichtung ist die Beziehung Erfurt / GVZ mit einem Anteil von 60,0 % am Gesamtverkehr. Beim Leichtverkehr beträgt der Anteil sogar 64,4 %.

Beim Schwerverkehr ist dem gegenüber die Verkehrsbeziehung A 4-Weimar / GVZ mit 52,4 % stärker belastet. Das zeigen auch die unterschiedlichen Schwerververkehrsanteile der beiden Richtungen (Durchschnitt von Zu- und Abfluss):

Richtung Erfurt	20,8 %
Richtung A 4 / Weimar	34,5 %

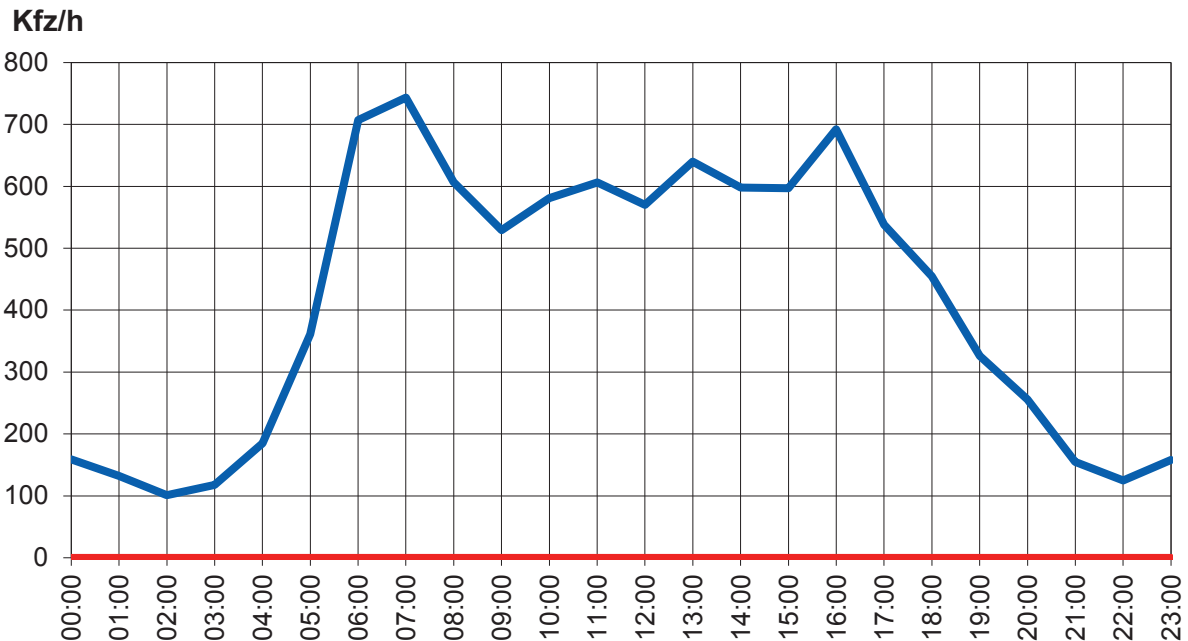
Die unterschiedlichen Anteile verdeutlichen zum einen, dass die Stadt Erfurt die wichtigste Quelle für Beschäftigte des GVZ bildet, woraus für die Richtung Erfurt ein erheblicher Berufspendler-Verkehr mit PKW resultiert. Zum anderen zeigen die hohen Schwerververkehrsanteile der Fahrtrichtung A 4 / Weimar vor allem die Bedeutung der A 4 für die Firmen des GVZ. Die Firmenbefragung (siehe Punkt 4.2) bestätigt das.

² Ergebnisse in Anlage 2 und 3

Auffällig beim Gesamtverkehr in / aus Richtung (Querschnitt) GVZ ist,

- dass zwischen 06:00 und 16:00 Uhr insgesamt eine relativ gleich hohe Verkehrsstärke besteht, mit Früh- und Abendspitze, die sich deutlich aber nur gering gegenüber den anderen Stunden hervorhebt und
- dass in den Nachtstunden der Verkehr nicht gegen Null tendiert, da in den Logistik-Firmen zum Teil rund um die Uhr gearbeitet wird.

Die nachfolgende Tagesganglinie verdeutlicht die Aussagen.



Die Früh- und Abendspitze sind durch den ein- bzw. ausfließende Berufsverkehr bestimmend.

Der gesamte zu- und abfließende Verkehr muss den Kreisverkehrsplatz im GVZ passieren. Zusätzlich wird dieser durch Verkehr innerhalb des GVZ belastet. Für die Spitzenstunde ergibt sich daraus eine Gesamtbelastung (Zufahrt alle 4 Arme) von etwa 1.060 Kfz/h.

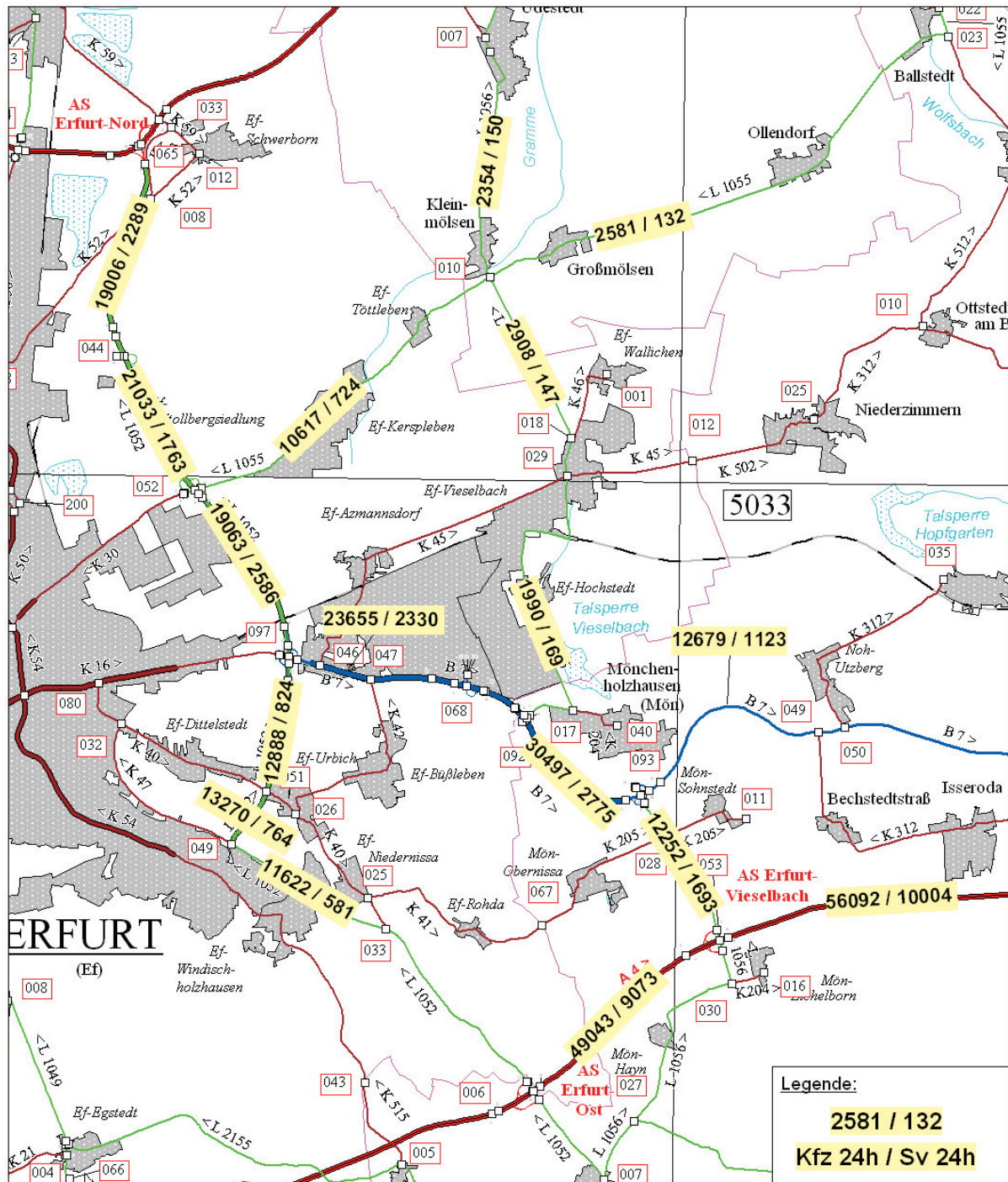
Die Berechnung mit dem Programm LISA+ bestätigt aber, dass trotz dieser Belastung die Qualitätsstufe A, die höchste Stufe, besteht.

Bei Zunahme des Verkehrs durch die Neuansiedlungen bleibt eine Leistungsreserve für eine ausreichende Verkehrsqualität bestehen.

Erst ab einer Prognose-Verkehrsstärke, die mindestens 70 % höher liegt als die Analysewerte (entspricht einer Gesamtzufahrtsstärke von rund 1.810 Kfz/h), wird am Kreisel die Qualitätsstufe D erreicht. Der Verkehrszustand ist dann noch stabil. Mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs über dieses Maß hinaus würde der Kreisverkehrsplatz aber seine Kapazitätsgrenze erreichen.

3.3 Verkehrsbelastung Umfeld

Im Umfeld des GVZ wurde nachfolgend dargestellte Verkehrsbelastung auf den Bundes- und Landesstraßen im Rahmen der SVZ 2010 (DTV) ermittelt³:



Quelle: TLBV, Verkehrsstärkenkarte SBA MTh, SVZ 2010 (Internetangebot)

Die B 7 ist die Hauptverkehrsachse. Ab dem KP GVZ in Richtung Erfurt-Mitte beträgt die Verkehrsbelastung rund 23.660 Kfz/24 h. In Richtung Weimar / A 4 ist die Verkehrsstärke mit 30.500 Kfz/24 h um fast 30 % höher.

³ SVZ 2010: mit Berücksichtigung von Ferien- und Sonntagswerten

Während beim Gesamtverkehr die B 7 in Fortführung in Richtung Weimar und die L 1056 in Richtung der AS Erfurt-Vieselbach an der A 4 jeweils etwa gleich belastet sind, ist die L 1056 in Richtung A 4 beim Schwerverkehr bestimmend. Das resultiert u. a. aus dem starken Güterverkehrsaufkommen des GVZ.

Für die L 1056 ist im Ergebnis der SVZ 2010 für den Abschnitt zwischen Mönchenholzhausen und Vieselbach eine Verkehrsstärke von knapp 2.000 Kfz/24 h und etwa 170 SV/Kfz/24 h (8,5 %) ermittelt worden. Das ist für den Gesamtbereich zwischen den Autobahnen A 4 (AS Erfurt-Vieselbach) und A 71 (AS Sömmerda-Süd) der geringste Wert.

Im Einzelnen sind die dort bestehenden Straßenabschnitte wie folgt belastet (DTV):

Abschnitt	Kfz/24 h	SV/24 h	SV in %
L 1056: AS Vieselbach A 4 / B 7	12.252	1.693	13,8
L 1056: B 7 / Hochstedt /Vieselbach⁴	1.990	169	8,5
L 1056: Vieselbach / Kleinmölsen	2.908	147	5,1
L 1056: Kleinmölsen / Udestedt	2.354	150	6,4
L 1056: Udestedt / Eckstedt	2.403	131	5,5
L 1056: Eckstedt / Schloßvippach	3.066	245	8,0
L 1054: Schloßvippach / AS A 71	4.463	227	5,1

Aus diesen Werten kann man ableiten, dass der Umfang des Verkehrs auf der L 1056 zwischen der B 7 im Bereich Mönchenholzhausen und der AS Sömmerda-Süd an der A 71 nicht allein durch das GVZ bestimmt ist. Wesentlich sind die Verkehre, die sich aus den einzelnen Siedlungsbereichen ableiten.

Beim Verlauf der L 1056 im Landkreis Sömmerda, ist die Zunahme des Verkehrs ab Udestedt durch die Beziehung zur Kreisstadt erkennbar.

Eine allgemeine Zunahme des Verkehrs auf der L 1056 ist nach Gesamtfertigstellung der A 71 und deren Anbindung an die A 38 bei Sangerhausen zu erwarten.

Mit den Radarmessungen am 19.06.2012 wurden für 2 Straßenabschnitte der L 1056 zwischen Mönchenholzhausen und Vieselbach, nördlich und südlich von Hochstedt (außerorts), werktägliche Verkehrswerte ermittelt (Anlage 4):

Bereich	Kfz/24 h	SV/24 h	Anteil SV in %
Nördlich Hochstedt	2.138	242	11,3
Südlich Hochstedt	2.348	261	11,1

⁴ Wert gilt für den Gesamtabschnitt, Zählstandort offiziell zwischen Hochstedt und Vieselbach

Die Messergebnisse (werktäglicher Verkehr) entsprechen im Grundsatz den Daten der SVZ 2010. Die Werte bestätigen, dass im Verlauf der L 1056 zwischen A 4 und der A 71 (siehe Tabelle oben), der Abschnitt im Bereich des GVZ (Sömmerdaer Straße) die geringste Verkehrsstärke aufweist.

Zusätzliche Verkehrswerte für den Untersuchungsraum liegen im Ergebnis städtischer Erhebungen mit Messplatten im Ortsteil Vieselbach vor.



Messbereich Vieselbach, Karl-Marx-Straße

Es wurden folgende Verkehrsstärken ermittelt:

	Messung 2011	Messung 2012
Kfz gesamt/24 h	3.633	3.502
Schwerverkehr/24 h (LKW > 6,4 m)	287	246
Anteil SV (LKW > 6,4 m)	7,9 %	7,0 %
Umfang SV 22-06 Uhr (LKW > 6,4 m)	18	20
Schwerverkehr/24 h (LKW > 5,2 m)	538	486
Anteil SV (LKW > 5,2 m)	14,9	14,0
Umfang SV 22-06 Uhr (LKW > 5,2 m)	31	36

Die mit den Messplatten ermittelten Verkehrsstärken liegen um ca. 500 bis 600 Kfz/24 h über den außerorts durchgeführten Zählungen der SVZ 2010.

Da die Plattenmessungen keine DTV-Werte sind, können sie aber nicht direkt mit den Ergebnissen der SVZ 2010 verglichen werden.

Bei der Messung im Jahre 2011 bestand auf der L 1056 zwischen dem Knotenpunkt Mönchenholzhausen und Kleinmölsen noch kein Nachtfahrverbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t. Der Messvergleich zeigt insgesamt einen Rückgang beim Schwerverkehr. Gleichzeitig ist erkennbar, dass in den Nachtstunden keine Reduzierung des Schwerverkehrsumfangs erfolgte, sondern ein leichter Anstieg.

Eine Nichtwirksamkeit des Nachtfahrverbots kann von den beiden Tagesmessungen nicht abgeleitet werden. Der insgesamt geringe Umfang des Schwerverkehrs in den Nachtstunden spricht für die Beibehaltung des Verbots.

4 Ergebnisse der Firmenbefragung

4.1 Methodik der Firmenbefragung

Zur Einbeziehung der im GVZ ansässigen Firmen und Filialen in die Problematik „2. Anbindung GVZ“ erfolgte eine Firmenbefragung der Anlieger des GVZ (Grundlage: Information der SV Erfurt).

Für die Befragung wurde ein Fragebogen erarbeitet (Anlage 6), der insgesamt an 60 Firmen geschickt wurde. Da 5 Firmen nicht mehr im GVZ aktiv waren, kamen 55 Firmen für die Rücksendung des Fragebogens in Betracht.

Die Fragen waren so definiert, dass grundsätzliche Aussagen getroffen werden konnten. Detaillierte betriebswirtschaftliche Informationen wurden nicht angefordert. Die erfassten Prozentaussagen oder die Zuordnung zu Quantitätsgruppen gewährleisteten ausreichende Erkenntnisse für die Arbeit im Rahmen des Projektes.

Neben den bereits ansässigen Firmen wurden auch die Unternehmen in die Befragung einbezogen, die nach Fertigstellung ihrer Objekte erst im Laufe des Jahres 2012 am Standort GVZ aktiv werden.

Schwerpunkte der Befragung bildeten

- die Anzahl der Beschäftigten,
- der Umfang des Güterverkehrs und
- die Fahrbeziehungen.

An der Befragung haben insgesamt 33 Firmen (60 %) teilgenommen, darunter fast alle Firmen, die das Verkehrsgeschehen im Bereich GVZ bestimmen und maßgebend sind bei der Entscheidung für eine 2. Anbindung des Güterverkehrszentrums.

Die meisten Firmen die sich nicht beteiligten, nutzen im GVZ nur ein Büro, haben wenige Beschäftigte, führen keine Transporte durch oder sind nur Anlieger im Rahmen der Musterhaussiedlung.

Die Informationen der an der Firmenbefragung beteiligten Anlieger sichern wesentliche Aussagen zum Verkehrsumfang des GVZ, zum ÖPNV und zur Thematik „2. Anbindung GVZ“.

Die nachfolgend dargestellten Daten zum Verkehrsgeschehen, zum Umfang und zu den Richtungen der Transporte, basieren auf den Befragungsergebnissen. Da keine Detailaussagen erfolgten, sind die Zuarbeiten der Firmen zum Teil stark gerundet.

4.2 Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Firmenbefragung

Die im GVZ bestimmende Branche sind die Logistik und der Handel. Rund zwei Drittel der Firmen arbeiten auf diesen Gebieten. Bezogen auf die Beschäftigten und auf das Verkehrsgeschehen betreffen über 90 % Logistik und Handel. Damit entspricht die Ansiedlung voll dem Charakter eines „Güterverkehrszentrums“.

Aktuell arbeiten knapp 2.000 Beschäftigte im GVZ Erfurt. Diese Zahl wird sich unter Einbeziehung der im Jahr 2012 in Betrieb gehenden Firmen auf etwa 3.500 Beschäftigte erhöhen. Eine weitere Zunahme ist abhängig von der jeweiligen Geschäftsentwicklung. Die Erweiterung bei Zalando von 3 auf 5 Lagerhallen bildet dafür ein positives Signal.

Mit dieser Entwicklung der Beschäftigten am Standort wird sich zeitgleich der fließende und ruhende Verkehr erhöhen.

Obwohl der Leichtverkehr (Kraftfahrzeuge bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) im Umfang bestimmend ist, wird das GVZ durch einen umfangreichen Schwerverkehr charakterisiert. Das verdeutlichen die fast 2.000 SV-Kfz-Fahrten (Zufluss und Abfluss) der an der Befragung beteiligten Firmen. Mit den Neueröffnungen 2012 werden zusätzlich pro Tag bis zu 200 SV-Kfz zum GVZ fahren und dieses wieder verlassen. Das entspricht einer Erhöhung um bis zu 25 %.

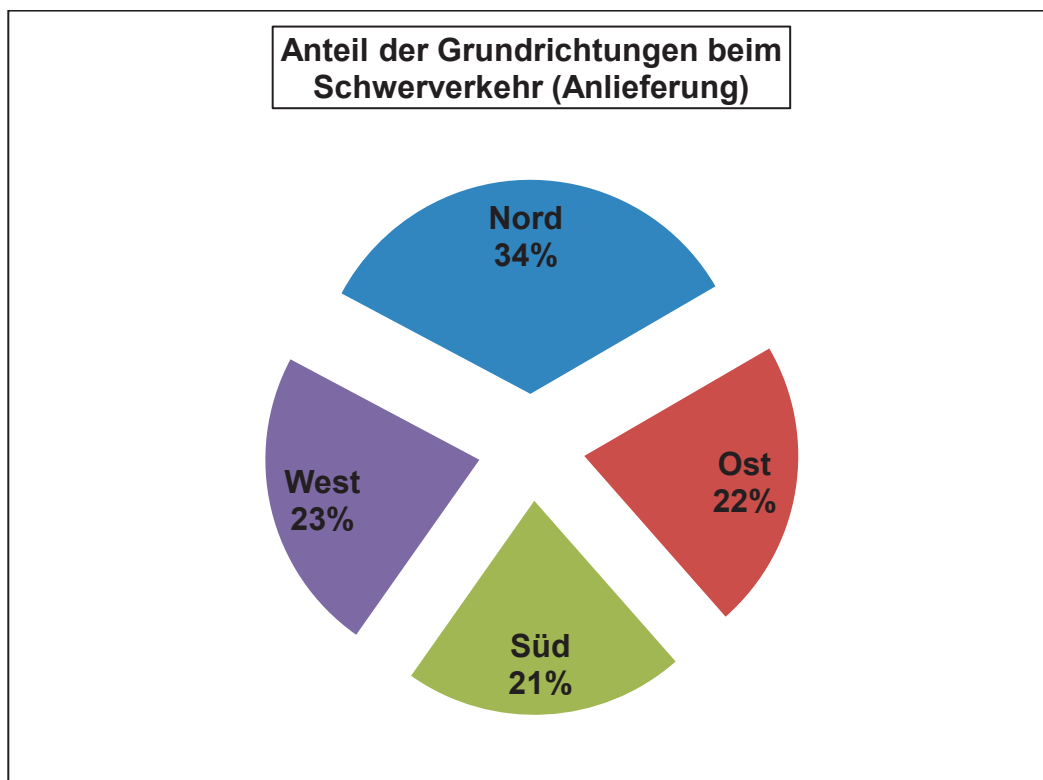
Der größte Anteil der Transporte ist auf den Zeitraum zwischen 05:00 und 17:00 Uhr konzentriert. Bei etwa $\frac{1}{4}$ der Firma bestehen aber auch größere Umfänge an Transporten in der Nacht, in der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr. Kennzeichen dafür sind zwischen 250 und 300 SV-Kfz, die in dieser Zeit das GVZ anfahren. In ähnlicher Größenordnung erfolgen Fahrten vom GVZ auf das übergeordnete Straßennetz.

Ergänzend zum Verkehr der Berufspendler und zum Güter-Schwerverkehr ist das GVZ durch eine Vielzahl an Fahrten von Kleintransportern verkehrlich belastet. Diese sind Teil der vielgestaltigen Logistikprozesse oder sie sind erforderlich für die Versorgung und Entsorgung des GVZ bzw. für Bau- und Reparaturtätigkeiten. Konkrete Zahlen von den Firmen liegen dazu aber nicht vor. Gesamtzahlen sind der Verkehrserhebung zu entnehmen.

Ausgehend von der zentralen Lage Erfurts innerhalb der Bundesrepublik ist von Interesse, woher die Transporte aus den unterschiedlichen Richtungen nach Erfurt kommen bzw. welche Anteile die Grundrichtungen bei den Lieferprozessen haben.

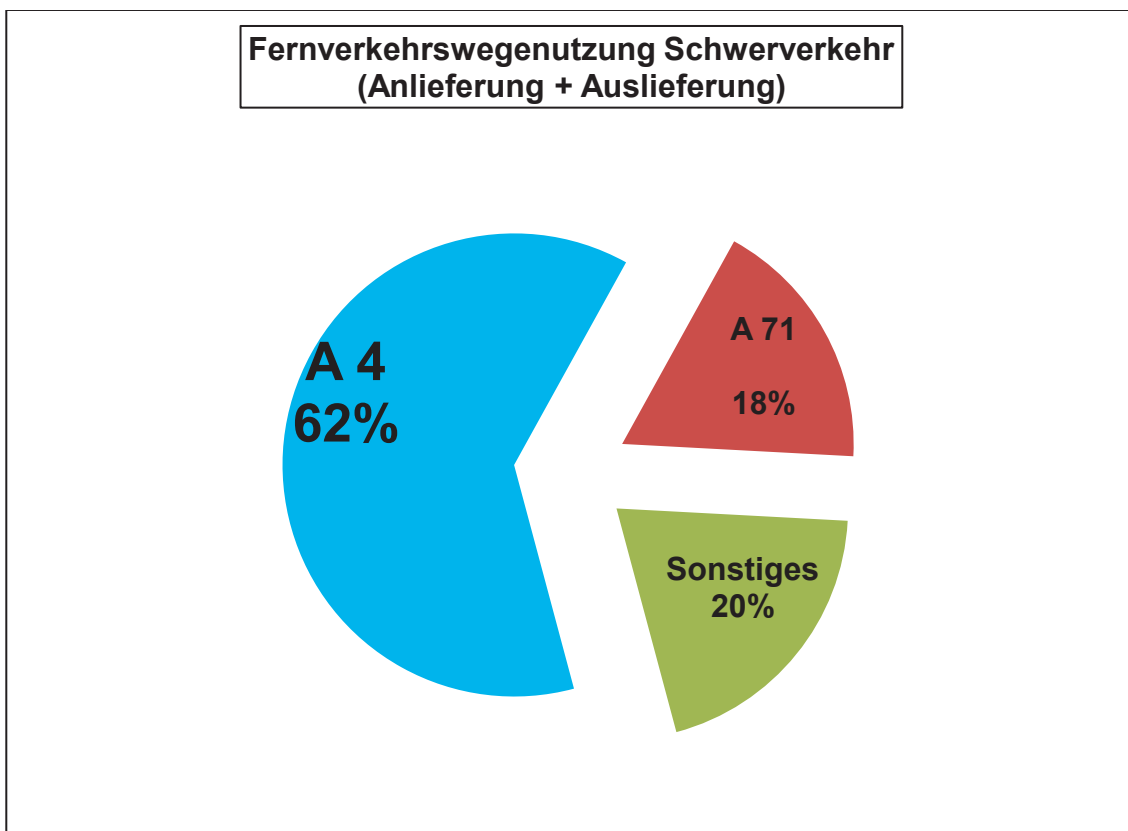
Die Firmenbefragung bestätigte, dass Erfurt seine geographische Position im Zentrum Deutschlands auch im Transportgeschäft bestätigt. Das verdeutlicht die schematische Darstellung der Verkehrsrichtungen nach Himmelsrichtungen.

Neben der führenden Position des Nordens bestehen bei den übrigen Richtungen im Wesentlichen gleiche Anteile.



Die oben dargestellte Verteilung bei der Anlieferung besteht im Grundsatz auch bei der Auslieferung.

Bezogen auf die Nutzung der konkreten Fernverkehrsstraßen als Verbindung zu den überregionalen Standorten wird die überragende Bedeutung der A 4 für das GVZ sichtbar.



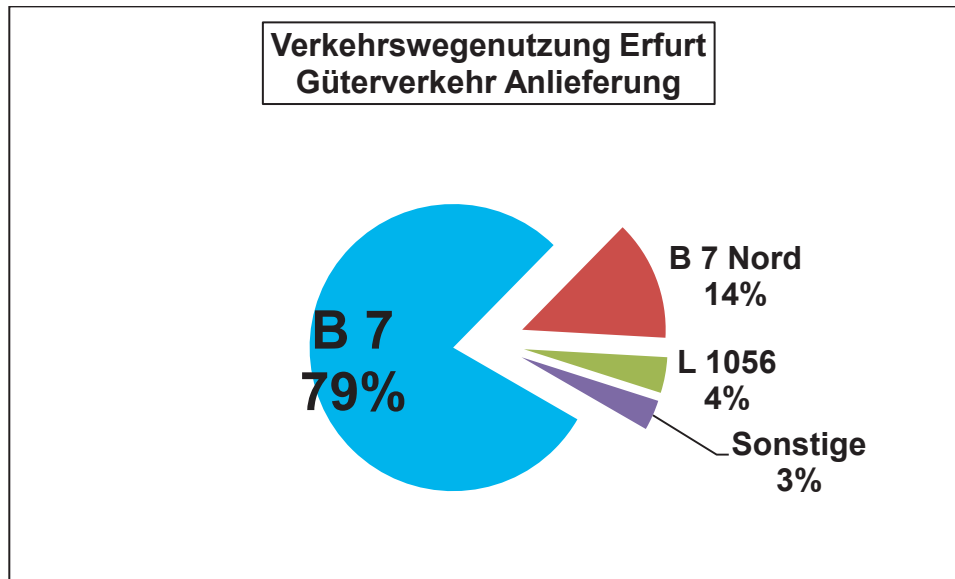
Der Rolle der A 4 relativiert die Bedeutung der Verkehrsrichtung „Norden“ (siehe oben). Der sehr hohe Anteil dieser Autobahn zeigt, dass ein Großteil der Transportabläufe zunächst auf der A 4 erfolgt. Daraus resultiert eine Ost-West-Verteilung zur A 9 bzw. A 7 und erst dann die Fahrt Richtung Norden. Bei Zulieferungen zum GVZ erfolgt dieser Prozess umgekehrt.

Zwischen 50 und 100 % beträgt der Anteil der Fahrten bei den einzelnen Firmen, bei denen von der A 4 kommend das GVZ angesteuert bzw. bei denen vom GVZ auf die A 4 gefahren wird. Die A 4 sichert den Anliegern nicht nur bundesweit in Richtung Osten und Westen eine leistungsfähige Straßenverbindung, sondern auch nach kurzen Fahrten den Anschluss an die A 71 bzw. die A 9 und damit die Verbindungen in Richtung Norden und Süden.

Die in der Grafik dargestellte Nutzung der Gesamtnutzung der Autobahnen besteht sowohl bei den Fahrten zum GVZ als auch bei den Fahrten ab GVZ jeweils etwa in der gleiche Größenordnung.

Mit der durchgängigen Verkehrsfreigabe der A 71 im Jahre 2014 werden verstärkt Fahrten über diese Autobahn zur A 38 (Göttingen – Leipzig) erfolgen. Dafür bildet die B 7 als Ostumfahrung von Erfurt die erforderliche Leistungsfähigkeit.

Die große Bedeutung der B 7 im Raum Erfurt für das GVZ wird bei Darstellung der Anteile der innerstädtischen Straßen von Erfurt beim Schwerverkehr sichtbar.



79 % aller Fahrten zum GVZ erfolgen über die B 7⁵. Bei der Auslieferung ab GVZ beträgt der Nutzungsanteil der B 7 über 77 %.

Zu den Fahrten auf der B 7 zählen

- in / aus Richtung A 4,
- in / aus Richtung Weimar und
- Fahrten, bei denen das Stadtgebiet Erfurt im Verlauf der ehemaligen B 7 (jetzt K 16) in / aus Richtung Gotha durchquert wird.

Die Fahrten auf der B 7 Nord beziehen sich auf die Nutzer der Ostumfahrung Erfurt. Diese haben die Anbindung an die A 71 Richtung Sömmerda aber auch zur B 4 und B 176.

Unter 5 % liegt der Anteil der L 1056 aus Richtung Sömmerda (AS A 71 Sömmerda-Süd).

Auch hier zeigt sich für die Gegenrichtung ein ähnliches Bild.

Eine Zuordnung des Leichtverkehrs (PKW, Krad, Kleintransporter) zu den unterschiedlichen Straßennutzungen ist im Ergebnis der Firmenbefragung nicht möglich. Die am KP der GVZ-Zufahrt mit der B 7 ermittelte Herkunfts- und Zielverteilung (Punkt 3.2) verdeutlicht aber die Grundzuordnung des Verkehrs im Verlauf der B 7, getrennt nach Ost und West. Dabei ist die Stadt Erfurt bestimmend als Quelle und Ziel.

Zur konkreten Nutzung der L 1056 sind im Punkt 3.3 Daten genannt.

⁵ betrifft nicht den Abschnitt der B 7 zwischen Linderbach und der L 1056

Unabhängig von der nachgewiesenen geringen Nutzung der L 1056, Sömmerdaer Straße, durch den Güterverkehr des GVZ, befürworten von den 33 beteiligten Firmen 27 Anlieger des GVZ eine zweite Anbindung an diese Straße (Frage: Haben Sie Bedarf an einer Anbindung des GVZ an die Sömmerdaer Straße?).

Keinen Bedarf an dieser zusätzlichen Verbindung ins übergeordnete Straßennetz nannten 3 Firmen. Weiteren 3 Firmen bleiben neutral.

Die mit der Befragung genannten Begründungen für die zweite Anbindung sind unabhängig der Größe und der Art der Firmen deckungsgleich:

- Sicherung einer 2. Zufahrt / Ausfahrt bei Störungen an der bestehenden Zufahrtsstrecke
- Kürzere Fahrstrecke in Richtung A 71
- Kürzere Fahrstrecken für die Berufspendler
- Kürzere Fahrzeit zu den Kunden im Einzugsbereich der L 1056
- Bessere Möglichkeiten für den ÖPNV

Besonders von Zalando wird auf die zweite Anbindung des GVZ orientiert. Dabei werden die zu erwartende Zunahme des Berufsverkehr und die dabei wachsende Bedeutung des Bahnhofes Vieselbach vordergründig als Begründung genannt.

Die genannten Begründungen für eine Befürwortung der 2. Anbindung waren in allen Fällen allgemein gehalten und nicht quantifiziert.

Eine Bewertung der daraus resultierenden Zunahme des Verkehrs auf der L 1056 kann nicht abgeleitet werden.

Bezogen auf den Berufsverkehr und den ÖPNV bestätigt die Firmenbefragung die relativ geringe Nutzung der Buslinie 52 mit einem Tageswert von unter 100 Fahrgästen, die im GVZ aus- oder einsteigen.

Allein durch die Ansiedlung von redcoon kann dieser Wert zukünftig verdoppelt werden.

Der künftige Bedarf im Zusammenhang mit der geplanten Mitarbeiteranzahl von Zalando wird noch wesentlich darüber liegen. Konkrete Zahlen liegen zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht vor, ebenso nicht die Herkünfte der zukünftigen Beschäftigten der genannten Firmen.

Bei der Sicherung des prognostisch zunehmenden ÖPNV-Bedarfs wird zu beachten sein, dass rund die Hälfte aller Firmen, darunter die beschäftigungsintensiven, eine 6 Tage-Arbeitswoche praktizieren.

5 Verkehrsentwicklung

5.1 Verkehrsaufkommen GVZ

Eine Berechnung des Prognoseverkehrs des GVZ Erfurt auf der Grundlage des Thüringen-Modells war nicht Gegenstand der Aufgabenstellung. Darüber hinaus ist die zur Verfügung stehende Datenbasis dafür nicht ausreichend. Die Beschäftigtenzahlen und der sich daraus ableitende Umfang der Nutzung des ÖV-Angebotes sind noch in der Entwicklung.

Aussagen zur Entwicklung des Verkehrs des GVZ, für die „2. Anbindung GVZ“ sowie deren Bewertung sind aber aus den vorliegenden Daten möglich. Genutzt werden dabei u. a. die Angaben der Anlieger zur geplanten Entwicklung der Beschäftigtenanzahl am Standort GVZ.

Die nachfolgende Berechnung des Prognoseverkehrs 2013 des GVZ erfolgt auf der Grundlage der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2006, und des „Handbuchs für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 53/1 – 2006.

Verkehrsart	Ist 05/2012	Prognose 2013
Beschäftigtenverkehr		
Beschäftigte	2.000	3.500
Wege/Beschäftigter	2 Wege/24 h	2 Wege/24 h
MIV-Anteil	90 %	90 %
Besetzungsgrad	1,1	1,1
Pkw-Fahrten Beschäftigte	3.300 Pkw/24 h	5.700 Pkw/24 h
		173 %
Kunden- / Besucherverkehr		
Kundenwege/Beschäftigte	0,5 Wege/24 h	0,5 Wege/24 h
MIV-Anteil	90 %	90 %
Besetzungsgrad	1,1	1,1
Pkw-Fahrten Kunden / Besucher	800 Pkw/24 h	1400 Pkw/24 h
		175 %
Lieferverkehr	2.500 Kfz/24 h	3.000 Kfz/24 h
		120 %
Schwerverkehr lt. Erhebung	2.500 Kfz/24 h	2.900 Kfz/24 h
		116 %
Gesamtverkehr	9.100 Kfz/24 h	13.000 Kfz/24 h
	100,0 %	143 %

5.2 Verlagerungspotential der 2. Anbindung

Das Verlagerungspotential in Richtung einer 2. Anbindung des GVZ rekrutiert sich aus allen Verkehrsbeziehungen des GVZ, jedoch mit unterschiedlichem Umfang. Entscheidend ist dabei, welche Einsparungen bei der Länge der Fahrstrecke und bei der Fahrzeit möglich sind. Diese sind aber auch davon abhängig, welche flankierenden Maßnahmen mit der 2. Anbindung erfolgen. Das betrifft Straßenausbaumaßnahmen und verkehrsrechtliche Festlegungen (u. a. zulässige Geschwindigkeiten, Vorfahrtsregelungen, Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen).

Die Reduzierung der Fahrstrecken ist besonders bei den Verkehrsbeziehungen des GVZ in Richtung A 71 (Nord) und zum nordöstlichen Einzugsgebiet durch die 2. Anbindung gegeben (siehe Anlage 8). Für alle Fahrten der genannten Relationen verkürzt sich die Strecke um rund 2,7 km. Unter Beachtung der Lage der einzelnen Firmen im GVZ variiert dieser Wert gering. Besonders für Berufspendler mit PKW aus dem nordöstlichen Einzugsbereich können sich daraus zeitliche Vorteile ergeben.

Bei Fahrten in / aus Richtung A 71 (Anschlussstelle Sömmerda-Süd) reduziert sich die Fahrstrecke auf der L 1056 bei Nutzung der 2. Anbindung um rund 3,5 km gegenüber der Nutzung der B 7. Dieser Vorteil wird aber durch die 6 Ortsdurchfahrten und die Maßnahmen zur Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgebaut bzw. aufgehoben.

Das verdeutlichen die Fahrzeiten für die Strecke zwischen dem GVZ und der AS Sömmerda-Süd (Grundlage: Testfahrten mit PKW, Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten):

	Nutzung B 7	Nutzung L 1056	Differenz
ohne 2. Anbindung	18 Minuten	27 Minuten	9 Minuten
mit 2. Anbindung	18 Minuten	24 Minuten	6 Minuten

Trotz kürzerer Strecke sind bei Nutzung der 2. Anbindung und der L 1056 längere Fahrzeiten gegenüber der Nutzung der B 7 und der Ostumfahrung von Erfurt erforderlich.

Sollte perspektivisch die B 7 zwischen dem KP Weimarische Straße und der AS Erfurt-Nord an der A 71 mautpflichtig werden, könnten die daraus resultierenden erhöhten Kosten bei der Routenwahl gegenüber der kürzeren Fahrzeit in den Vordergrund rücken.

Für die Verkehrsbeziehungen des GVZ in Richtung Stadtgebiet Erfurt, zur A 4 und in Richtung Weimar bringt die Nutzung der 2. Anbindung nur geringe oder keine zeitlichen Vorteile. Eine Nutzung dieser ist vor allem vom Abfahrts- bzw. Zielort im GVZ abhängig. Da sich Zalando im Nahbereich der möglichen 2. Anbindung befindet, können sich für diese Firma und ihre Beschäftigten Vorteile bei der Länge der Fahrstrecken ableiten.

Für Lastzüge in Richtung A 4 und Weimar bildet bei Nutzung der 2. Anbindung der KP der B 7 / L 1056 einen Schwachpunkt



Die bestehenden Bedingungen, darunter die rechtwinkliche Abbiegespur, beeinträchtigen den Verkehrsfluss negativ und fördern die maximale Nutzung der Hauptanbindung des GVZ.

Unter Beachtung aller Randbedingungen und der Ergebnisse der Firmenbefragung werden folgende anteiligen Verkehrsverlagerungen für die unterschiedlichen Verkehrsbeziehungen durch die 2. Anbindung angenommen (ohne Berücksichtigung möglicher Nachfahrverbote):

Verkehrsart	Aktuelle Verkehrsbeziehung	Entlastung zu Gunsten	Anteil der Verlagerung
Leichtverkehr	GVZ in / aus Richtung A 71 (Nord)	B 7 Nord	25 %
Schwerverkehr	GVZ in / aus Richtung A 71 (Nord)	B 7 Nord	5 %
Leichtverkehr	GVZ / nordöstliches Einzugsgebiet	B 7	75 %
Schwerverkehr	GVZ / nordöstliches Einzugsgebiet	B 7	75 %
Leichtverkehr	GVZ / östliches Einzugsgebiet	B 7	15 %
Schwerverkehr	GVZ / östliches Einzugsgebiet	B 7	5 %
Leichtverkehr	GVZ / A 4	B 7	15 %
Schwerverkehr	GVZ / A 4	B 7	2 %

Die in der Tabelle enthaltenen Verlagerungswerte beziehen sich jeweils nur auf den Anteil des Verkehrs im Rahmen der genannten Verkehrsbeziehung.

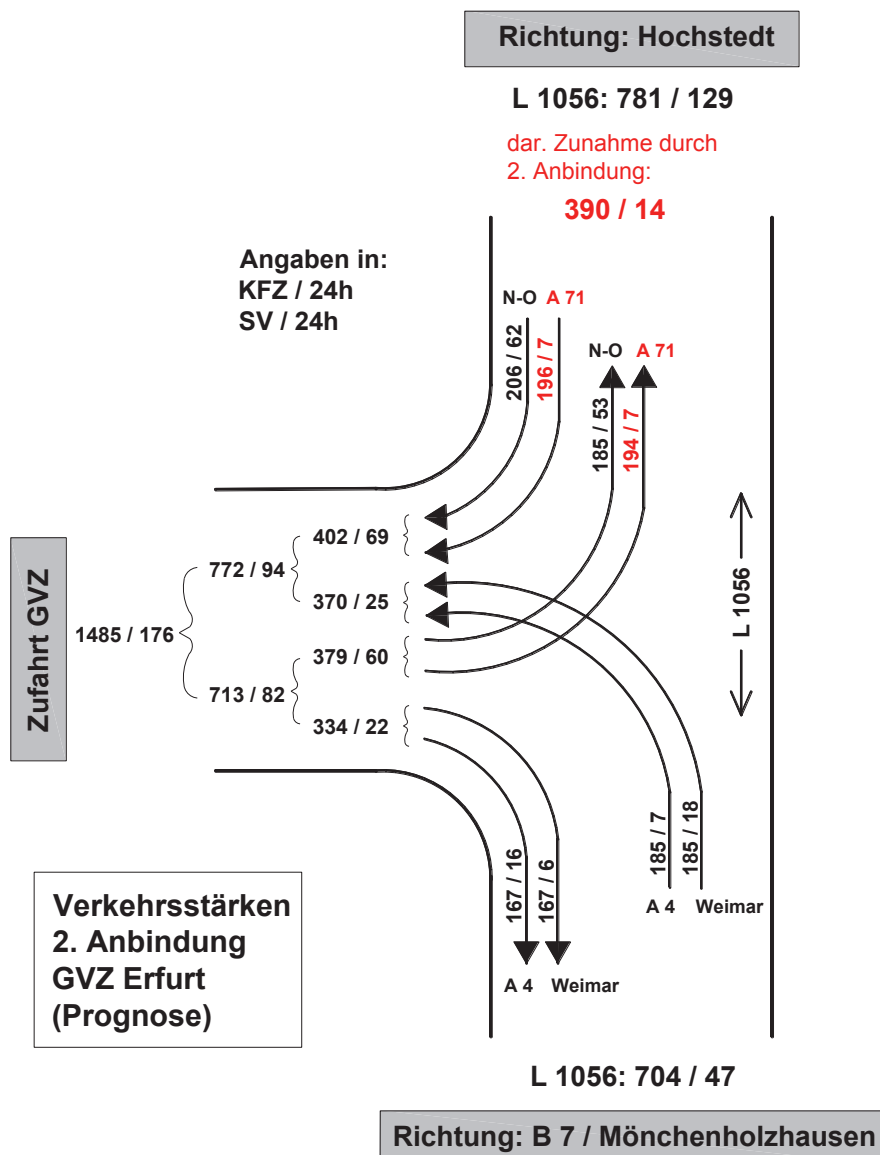
Herausragend ist der mögliche Verlagerungseffekt in Richtung des nordöstlichen Einzugsgebietes. Für Fahrten in bzw. aus diesem Bereich ist die Einsparung durch den kürzeren Weg anteilig am Höchsten. Im Umfang betsehen aber in dieser Verkehrsbeziehung die geringsten Fahrten.

Insgesamt (siehe Anlage 5) leitet sich aus den im Punkt 5.1 genannten Analyse-Verkehrswerten und den Verlagerungsanteilen ein Gesamtverlagerungspotential in Höhe von 1.025 Kfz/24 h, darunter 140 SV-Kfz/24 h (14,0 %) ab.

Unter Einbeziehung des Verkehrsaufkommens der aktuellen Neuinvestitionen im GVZ ergibt sich für das Prognosejahr 2013 ein Verlagerungspotential von 1.485 Kfz/24 h, darunter knapp 180 SV-Kfz/24 h.

In diesem Umfang würde eine Nutzung der 2. Anbindung des GVZ erfolgen. In der genannten Größenordnung wird sich durch die Verkehrsverlagerung die Verkehrsbelastung an der bestehenden Anschlussstraße zur B 7 reduzieren.

Die Zusammensetzung der Verkehrsströme an der 2. Anbindung zeigt nachfolgende Grafik. Dargestellt sind die Prognosewerte 2013 des Gesamtverkehrs und des Schwerververkehrs.



Mit insgesamt 781 Kfz/24 h, beträgt der Anteil der Fahrzeuge die auf der L 1056 in / aus Richtung Hochstedt fahren 52,6 %. Beim Schwerverkehr (129 SV-Kfz/24 h von insgesamt 176 SV-Kfz/24 h) beträgt deren Anteil sogar 73,3 %. Beide Werte verdeutlichen, dass die 2. Anbindung vorrangig für den Verkehr in Richtung A 71 und in das nordöstliche Einzugsgebiet von Bedeutung ist. Die Verkehrswerte in Richtung Weimar und A 4 sind zwar insgesamt nicht wesentlich geringer, jedoch anteilmäßig ist die 2. Anbindung für diesen Verkehr nur nachgeordnet.

Die knapp 1.500 Kfz/24 h, die die 2. Anbindung nutzen würden, wirken sich unterschiedlich auf die zukünftige Verkehrsstärke auf der L 1056 aus.

Die aus der 2. Anbindung resultierende Verkehrsbelastung in / aus Richtung Hochstedt von rund 780 Kfz/24 h setzt sich zusammen aus

- (1) Verlagerungs-Verkehr, der bisher über die Ostumfahrung Erfurt in /aus Richtung Norden zur A 71 / Sömmerda fuhr, und
- (2) Verkehr, der bisher bereits die L 1054 nutzte, jedoch in / aus Richtung der bestehenden Zufahrt an der B 7.

Der im ersten Punkt genannte Verkehr belastet die L 1056 in / aus Richtung Nord neu. Er umfasst im Querschnitt etwa 390 Kfz./24 h insgesamt, darunter 14 SV-Kfz/24 h, und bildet eine zusätzliche Belastung für die anliegenden Ortschaften.

Der im zweiten Punkt genannte Verkehr umfasst ebenfalls etwa 390 Kfz/24 h, darunter 115 SV-Kfz/24 h. Dieser Verkehr des GVZ besteht unabhängig der 2. Anbindung. Ist eine solche nicht vorhanden, würden die betreffenden Fahrzeuge den längeren Fahrweg über die B 7 nutzen und bei Mönchenholzhausen auf die L 1056 auffahren.

Für die Verkehrsstärke auf der L 1056 in / aus Richtung Norden (Hochstedt) ergibt sich aus den 2. Anbindung des GVZ folgende Entwicklung:

- **Analyse 2012: (Radarmessung südl. Hochstedt)** **2.350 Kfz/24 h**

Zusatzbelastung:

Verlagerung von der B 7 (Ri. A 71) ca. 390 Kfz/24 h

Zusatz durch Neuansiedlung ca. 120 Kfz/24 h

- **Prognose 2013:** **2.860 Kfz/24 h**



Beim Schwerverkehr wird sich die Zunahme des Verkehrs auf der L 1056 durch die 2. Anbindung nur in einer Größenordnung von etwa 15 Kfz/24 bewegen, die von der B 7 (Richtung Nord) verlagert werden. Mit den Neuinvestitionen erfolgt gegenüber der Analyse eine Erhöhung um knapp 25 SV-Kfz/24 h in Richtung des nordöstlichen Umlands.

Damit ergibt sich gegenüber der Radarmessung (Analyse) im Jahr 2012 folgende Veränderung (werktäglicher Verkehr):

Analyse: 261 SV-Kfz/24 h

Prognose: 300 SV-Kfz/24 h

Darin nicht einbezogen ist die Zunahme des Busverkehrs durch die geplante verbesserte ÖV-Anbindung des GVZ.

Ein höherer Zuwachs beim Schwerverkehr ist dann nicht auszuschließen, wenn die aktuell bestehenden Einschränkungen (begrenzte Tonnage, reduzierte Geschwindigkeit für SV) aufgehoben werden.

Die Zunahme des Verkehrs auf der L 1056 wird sich fortführend in der genannten Größenordnung auch im Landkreis Sömmerda bis Schloßvippach und weiter über die L 1054 bis zur AS Sömmerda-Süd an der A 71 vollziehen. Für die betreffenden Ortsdurchfahrten erfolgt damit eine Erhöhung der Verkehrsbelastung insgesamt um 10 bis 20 %. Beim Schwerverkehr werden je Teilabschnitt etwa 30 bis 40 zusätzliche SV-Kfz die L 1056 nutzen.

Für den Teilabschnitt der L 1056 zwischen der zukünftigen 2. Anbindung und der B 7 im Bereich Mönchenholzhausen erhöht sich durch die Verkehrsverlagerung die Verkehrsbelastung.

Zu einem wird der Straßenabschnitt durch den Wegfall eines Großteils der Fahrten in den nordöstlichen Einzugsbereich des GVZ entlastet, da die betreffen Fahrzeuge erst ab der 2. Anbindung die L 1056 nutzen. Zum anderen erfolgt eine Zunahme des Verkehrs durch Fahrzeuge, die die 2. Anbindung nutzen und dann auf der L 1056 in Richtung Süden (B 7, Weimar) fahren bzw. von dort kommen.

Einer Entlastung in Höhe von ca. 390 Kfz/24 h, darunter 115 SV-Kfz, steht eine Zunahme in Höhe von rund 700 Kfz/24 h, darunter knapp 50 SV-Kfz/24 h gegenüber. Daraus resultiert eine Zunahme des Verkehrs um insgesamt 310 Kfz/24 h. Beim Schwerverkehr erfolgt jedoch eine Reduzierung um 65 SV-Kfz/24.

Bei Nutzung der Ortsumgehung Mönchenholzhausen durch die betreffenden Fahrzeuge, ergibt sich daraus keine erhöhte Belastung für diese Ortslage.

6 Zweite Anbindung Güterverkehrszentrum

6.1 Gründe für eine zweite Anbindung des Güterverkehrszentrums

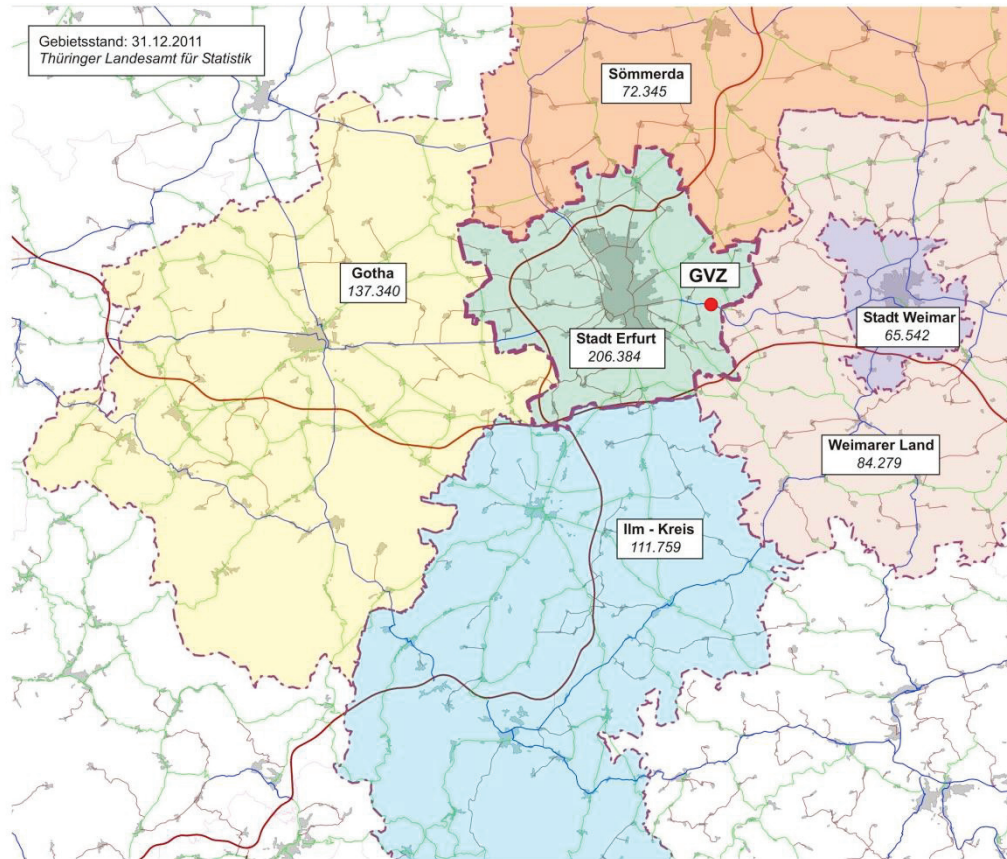
Eine 2. straßenseitige Anbindung des GVZ Erfurt ist seit Jahren in der Diskussion. Trotz der bestehenden Straße Im Mittelfelde bis zur Sömmerdaer Straße (L 1056) wurde bisher keine verbindliche Entscheidung zu Gunsten einer 2. Anbindung getroffen.

Mit der Ansiedlung von Zalando und Redcoon steht die Thematik wieder akut im Mittelpunkt, wie die Firmenbefragung verdeutlicht.

Der Bedarf für eine 2. Verkehrsanbindung des GVZ resultiert aus folgenden Sachlagen:

- Bei Unfällen, Havarien und sonstigen Ereignissen, die zu einer eingeschränkten Nutzung bzw. Vollsperrung der bestehenden Verbindungsstraße zur B 7 führen, fehlt eine Alternative zur Sicherung der umfangreichen Verkehrsprozesse zwischen dem GVZ und dem umliegenden Straßennetz.
- Ein Großteil der GVZ-Anlieger ist in seiner Funktion an eine nutzbare Straßenverbindung rund um die Uhr gebunden. Störungen, auch kurzzeitiger Art, führen zu Störungen bzw. Unterbrechungen der Logistik-Prozesse am Standort.
- Das GVZ Erfurt ist Teilstück eines überregional agierenden Logistik-Systems. Verbindungen zu Produzenten und Konsumenten sowie die Umschlag- und Transportprozesse sind bundesweit und zum Teil international verknüpft. Störungen am Standort Erfurt können somit Probleme in anderen Regionen oder an anderen Standorten beeinflussen.
- Die Bundesstraße B 7 weist in Höhe des GVZ eine Verkehrsstärke von etwa 30.000 Kfz/24 auf. Im Bereich Linderbach sind es noch etwa 23.500 Kfz/24 h. Damit ist die B 7 die am stärksten belastete Zufahrt der Stadt Erfurt. Durch Verkehrsstörungen im Zufahrtsbereich des GVZ, z. B. in Folge eines Verkehrsunfalls an den Zufahrtsrampen, sind Rückstaus auf die B 7 möglich, die den Verkehrsablauf auf der B 7 insgesamt beeinflussen. Dadurch kann die Leistungsfähigkeit der B 7 eingeschränkt werden.
- Der gesamte ein- und ausfließende Verkehr des GVZ muss den Kreisverkehrsplatz in der August-Borsig-Straße passieren. Wird durch Unfälle, Havarien oder andere Störungen die optimale Nutzung des Kreisverkehrsplatzes eingeschränkt bzw. ist der Kreisverkehrsplatz voll gesperrt, folgen die gleichen negativen Auswirkungen wie in den vorigen Punkten genannt. Durch die 2. Anbindung wird der Kreisverkehrsplatz bei kritischen Situationen entlastet. Mögliche Probleme können minimiert werden.

- Über die L 1056 kann ein Teil der aktuell bzw. zukünftig Beschäftigten aus Richtung Vieselbach das GVZ erreichen. Diese Berufspendler wohnen im Landkreis Sömmerda, im nördlichen Teil des Landkreises Weimarer Land oder in den nördlichen Stadtteilen von Erfurt.



Zur Erreichung ihrer Arbeitsplätze müssen sie eine Schleife über Mönchenholzhausen und die B 7 bis zum Kreisverkehrsplatz im GVZ fahren. Neben einem täglichen Mehrweg von mindestens 5 km für die Betroffenen und der daraus resultierenden längeren Fahrzeit, ist die bestehende Zufahrt des GVZ, einschließlich Kreisverkehrsplatz, durch Verkehr belegt, der mit einer 2. Zufahrtsstraße für das GVZ diese Bereiche entlasten kann.

- Für eine Reihe der Logistikunternehmen am Standort GVZ befinden sich die Quellen bzw. die Ziele der Fahrten im Einzugsbereich der L 1056 bzw. können die betreffenden Standorte durch Nutzung der Sömmerdaer Straße mit geringerem Zeitaufwand erreicht werden. Das betrifft besonders die Unternehmen, die mit Kleintransportern aktiv sind. Eine direkte Anbindung des GVZ an die L 1056 sichert den möglichen Zeiteffekt und wirkt kostenreduzierend. Eine zusätzliche Belastung für die Ortsdurchfahrten erfolgt dadurch nicht, da dieser Verkehr unabhängig einer 2. Anbindung erfolgt.

- Durch den Stichstraßen-Charakter ist die Bedienung des GVZ durch den ÖPNV ungünstig für den gesamten Linienverlauf und die Fahrzeiten auf der Linie 52 (Bus). Die Anbindung an die L 1056 sichert eine Durchfahrt des GVZ und ermöglicht nutzerfreundliche Linienverläufe. Ein Pendelverkehr zwischen dem Bahnhof Vieselbach und dem GVZ wäre attraktiv, ebenso Buslinien in die Nachbarkreise. Insgesamt könnte die Anzahl der Nutzer des ÖPNV erhöht werden und damit der Anteil der Pendler, die nicht mit dem PKW zur Arbeit fahren.
- Durch einen attraktiveren ÖPNV und die daraus resultierende geringere Nutzung von PKW durch die Berufspendler, verringert sich der Bedarf an Stellplätzen für den ruhenden Verkehr im Bereich des GVZ.

6.2 Anforderungen und Lage der 2. Anbindung an das GVZ

Eine 2. Straßenanbindung des GVZ muss sichern:

- Nutzungsmöglichkeit durch alle Anlieger des GVZ
- Alternativnutzung gegenüber der Anbindung an die B 7
- Einbindung in das GVZ-interne Straßennetz
- Entlastung des innergebietlichen Kreisverkehrs
- Leistungsfähiger Knotenpunkt bei der Anbindung an das Landesstraßennetz
- Kurze und leistungsfähige Verbindung zu den überregionalen Straßen

Diese Anforderungen kann die L 1056 im Bereich der Sömmerdaer Straße sichern.

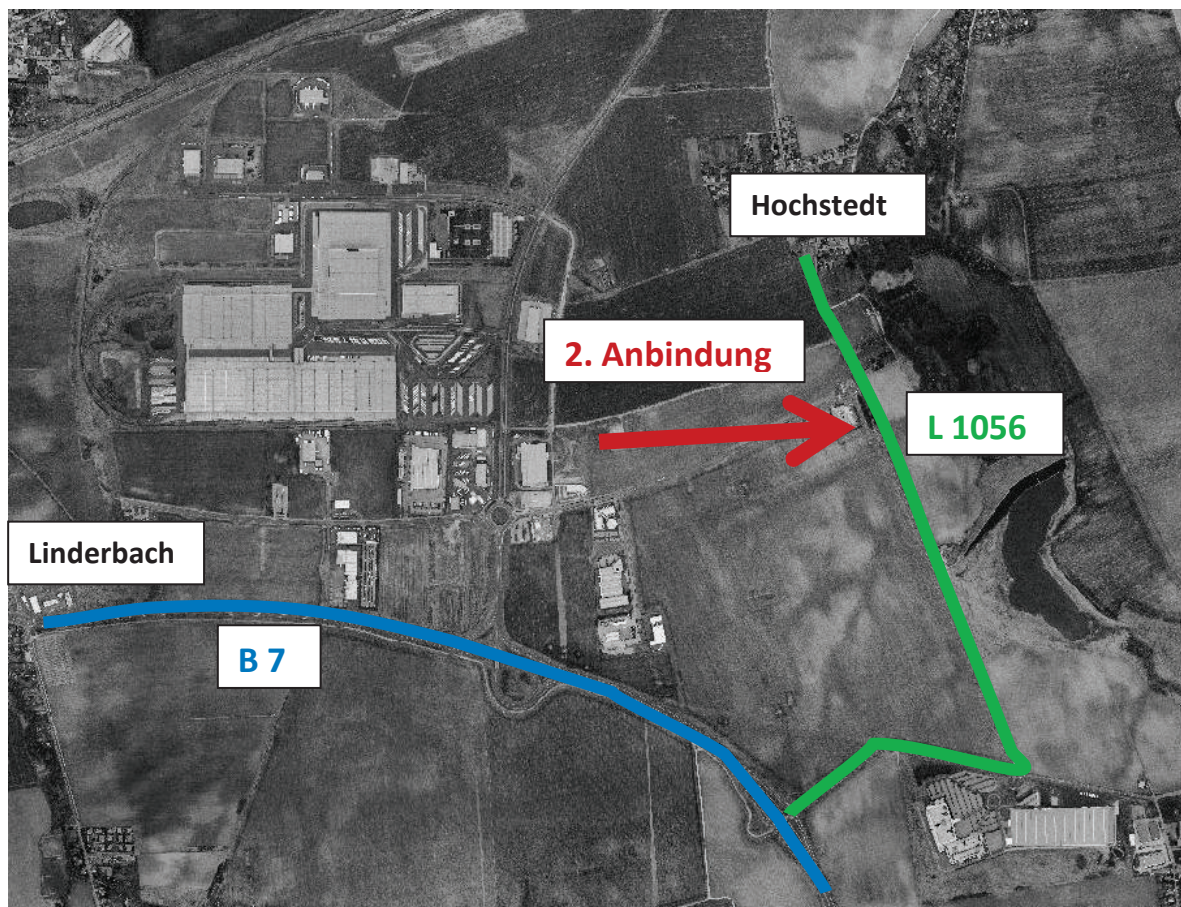
Eine zusätzliche Ostumfahrung von Erfurt ist damit jedoch nicht verbunden.

Alternative zur L 1056 für eine weitere Anbindung des GVZ wäre die B 7 im Bereich Linderbach. Der betreffende Bereich der B 7 ist aber aktuell bereits mit fast 24.000 Kfz/24 h (SVZ 2010) stark belastet. Ein zusätzlicher Knotenpunkt erfordert deshalb erhebliche Aufwendungen.

Die zweite Alternative im Norden des GVZ befindet sich auf Bahngelände und ist planfestgestellter Bereich (KV-Terminal). Dort fehlen Anschlüsse zu den Straßenferntassen.

Die straßenseitige Öffnung des GVZ an seiner Nordgrenze und ein Anschluss an die L 1056 zwischen Hochstedt und Vieselbach würde nur dem Verkehr in Richtung A 71 nutzen. Keine Effekte leiten sich dagegen für die Hauptverkehrsbeziehung in Richtung A 4 ab.

Die Schaffung einer Anbindung an die L 1956 stellt sich wie folgt dar:



Karte: Geoproxy Thüringen, Internetangebot TMBLV

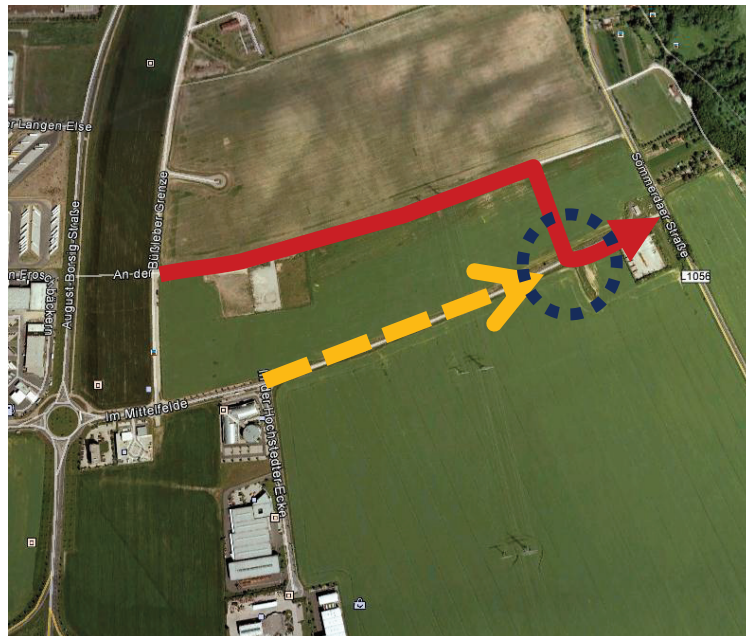
Durch die Anbindung an die L 1056 besteht sowohl in Richtung Süden (A 4), als auch in Richtung Norden (A 71) eine Verbindungsmöglichkeit zu den Autobahnen. Inwieweit diese durch die Anlieger des GVZ genutzt wird, ist aber abhängig vom Ausbauniveau der L 1056 und dem der Anbindungspunkte.

Die bestehende Straße Im Mittelfelde (siehe Punkt 2.1) bildet für die 2. Anbindung die Vorzugsvariante. Sie sichert eine direkte geradlinige Verbindung vom zentralen Kreisverkehrsplatz des GVZ.

Der Komplex Zalando wäre über diese Straße direkt angebunden.

Für den Gesamtverlauf der Straße ist ein Teilausbau bis zur Anbindung an die L 1056 erforderlich.

Durch die Erweiterung von Zalando und die damit verbundene Nutzung weiterer Flächen kann die Straße Im Mittelfelde jedoch zukünftig nicht mehr für eine öffentliche Durchfahrt genutzt werden. Es ist in einem Teilabschnitt eine nördlicher verlaufene Trasse erforderlich.



Ein Nachteil dieser ist die nicht mehr bestehende zentrale Führung des Verkehrs ab dem Kreisverkehrsplatz. Für die potentiellen Nutzer resultieren daraus längere Wege.

Darüber hinaus sind für den dargestellten Straßenverlauf (siehe nachfolgende Fotos) Neu-Investitionen erforderlich. Die neuzubauenden Straßen haben eine Länge von ca. 800 m.



Blick vom KP An der Büßleber Grenze /
Sonnentor in Richtung L 1056



Blick von Im Mittelfelde Richtung Nord

Durch die beiden rechtwinklichen Kurven und dem daraus erforderlichen langsamen Fahren, wird der Verkehrsfluss ungünstig beeinträchtigt.

Für den umfangreichen Schwerverkehr sind ausreichende Schleppkurven zu sichern.

Da Zalando-Fahrzeuge die bereits bestehende Straße Im Mittelfelde nutzen werden, ist beim Verknüpfungspunkt dieser Straße mit der Neubautrasse ein leistungsfähiger KP erforderlich.

Unabhängig des noch festzulegenden Mikrostandortes für den Anbindungspunktes an die L 1056 ist zu sichern, dass die betreffende Einmündung als leistungsfähiger Knotenpunkt auszubauen ist.



L 1056 in Richtung Mönchenholzhausen: provisorische Zufahrt Im Mittelfelde (06/2012)

Der aktuelle Zustand des KP Im Mittelfelde / L 1056 ist baulich nur bedingt für die Zu- und Ausfahrt von Lastzügen, die zu erwartenden zahlreichen Berufspendler-KFZ und für Fahrzeuge des ÖPNV geeignet.

Berechnungen haben ergeben, dass ausgehend von den vorhandenen Verkehrsstärken alle Knotenpunktformen leistungsfähig sind. Maßstab für den erforderlichen Ausbau der Einmündung sind deshalb die Verkehrssicherheit, eine Nutzung durch Busse und Lastzüge sowie der erforderliche Investitionsrahmen.

Mit dem Ausbau sind u. a. zu sichern

- eine Linksabbiegespur auf der L 1056 aus Richtung Mönchenholzhausen (RAS-K-1 Seite 33: „an KP ohne LSA mit 20 m Länge“)
- eine Eckausrundung $R_2 = 12$ aus Richtung Hochstedt und
- ausreichende Sichtfelder bei der Ausfahrt aus Richtung Im Mittelfelde.

Es sollten bei der Planung die Kriterien der neuen RAL⁶ (Richtlinien für die Anlage von Landesstraßen) umgesetzt werden.

Unter dem Maßstab des heutigen Verkehrsaufkommens plus des Zuwachses durch die 2. Anbindung, ist ein KP-Ausbau als Einmündung, bei Sicherung der o. g. Ausbaurkriterien, leistungsfähig. Es kann die Qualitätsstufe A gesichert werden. Auch wenn in einem längeren Prognosezeitraum mehr als eine Verdopplung des Gesamtverkehrs erfolgen sollte, kann eine ausreichende Verkehrsqualität gesichert werden.

⁶ Einführung steht bevor

Die Aussagen zur Qualitätssicherung einer 2. Anbindung bestehen unabhängig der Lage des Mikrostandortes der Anbindung.

Ergänzend zum Ausbau des neuen KP an der L 1056 wird empfohlen, für den Bereich der Landesstraße, in dem sich die 2. Anbindung des GVZ befindet, eine begrenzte Höchstgeschwindigkeit festzulegen.

Da nur ein geringer Anstieg des Schwerverkehrs auf der L 1056 in Richtung Norden durch die 2. Anbindung des GVZ zu erwarten ist, sind in diese Richtung keine zusätzlichen Beschränkungen erforderlich.

Das aktuelle Nachfahrverbot für Fahrzeuge über 2, 8 t Gesamtgewicht, zurzeit zwischen dem KP Mönchenholzhausen (siehe Punkt 2.1) und Kleinmölsen, sollte aber beibehalten werden. Es ist aber zukünftig erst ab der 2. Anbindung in Richtung Norden geltend zu machen.

Entscheidendes Argumente für eine Fortführung des Nachfahrverbotes auf der L 1056 ab der 2. Anbindung ist die Vermeidung einer höheren Belastung der Ortsdurchfahrten durch Verkehrslärm. Das betrifft nicht nur die Engstellen, darunter im Ortsteil Höchststedt, sondern alle innerörtlichen Straßenabschnitte.

Für den Schwerverkehr besteht auch in den Nachtstunden über die B 7 eine leistungsfähige Straßenverbindung zur A 71 in Richtung Sangerhausen.

Für die zukünftige Beschilderung (Vorwegweisung) sind unterschiedliche Lösungen möglich. Die Grundbeschilderung „Güterverkehrszentrum“ sollte für den Fernverkehr im aktuellen Umfang und an den Standorten an der B 7 verbleiben.

Eine Wegweisung zum GVZ ab der Anschlussstelle Sömmerda-Süd der A 71 über das Landesstraßennetz ist nicht zu installieren.

Als Variante ist zu entscheiden, ob eine firmenkonkrete Führung (z. B. „Zalando“) über die 2. Anbindung erfolgt. Diese Entscheidung ist abhängig vom Mikrostandort der 2. Anbindung und der daraus resultierenden Verkehrsführung innerhalb des GVZ.

Werden die Zufahrten namentlich definiert (z. B. „Zufahrt Süd“ und „Zufahrt Ost“) ist, je nach Standort der einzelnen Firmen im GVZ, eine entsprechende Wegweisung möglich. Einen Nutzen daraus leitet sich aber nur ab, wenn die Firmen in ihrer Präsentation die für sie günstigste Zufahrt bewerben.

Der Aufbau einer Havarie-Beschilderung auf der B 7, die bei einer Vollsperrung der Hauptzufahrt des GVZ aktiviert wird und den Verkehr zur 2. Zufahrt leitet, ist zu prüfen.

7 Begleitende Maßnahmen der 2. Anbindung des GVZ

7.1 Maßnahmen im öffentlichen Straßennetz

Für eine umfassende Nutzung der 2. Anbindung GVZ sind im öffentlichen Straßennetz eine Reihe von flankierenden Maßnahmen zu sichern.

- Da ein Großteil des Verkehrs von der L 1054 in Richtung Mönchenholzhausen und dann weiter zur A 4 bzw. in Richtung Weimar fahren wird, hat der KP L 1056 / Zufahrt Mönchenholzhausen / Zufahrt Möbelhaus eine zunehmende Bedeutung.



Als Teil einer ehemaligen Bundesstraße ist er insgesamt gut ausgebaut. Der Ausbau erfolgte aber für Verkehrsstärken, die weit über denen lagen, die heute bestehen. Es besteht eine Überdimensionierung. Dadurch sind die Übersichtlichkeit für die einzelnen Verkehrsströme und die Vorfahrtsregelung nicht immer eindeutig.

Unter Beachtung des zunehmenden Verkehrs in / aus Richtung 2. Anbindung, ist ein Umbau oder eine Umgestaltung des KP zu prüfen. Das betrifft besonders die Verbesserung der Schleppkurve für den Verkehr, der von der B 7 kommend in die L 1056 fährt, durch Minimierung der bestehenden Mittelinsel.



Kurvenverlauf aus Richtung B 7 (schematisch)

- Die Veränderung am KP L 1056 / Möbelhaus sollte auch den KP-Arm Mönchenholzhausen betreffen. Dieser hat noch den Ausbauzustand einer Bundesstraße. Eine Zunahme des PKW-Verkehrs in der Ortslage Mönchenholzhausen, besonders durch Berufspendler aus Richtung Weimar, die durch Nutzung der Ortslage die Fahrstrecke um bis zu 2 km abkürzen können, ist nicht auszuschließen.



Die bestehende Beschilderung mit dem Zeichen 357 (Sackgasse) ist nicht ausreichend.

Parallel dazu sind auch Entscheidungen zur Vermeidung der verstärkten Nutzung des Weges bis zur Einmündung am Napoleon-Denkmal (alte B 7) zu treffen.

Ein Rückbau der ehemaligen B 7 bzw. eine Möblierung werden empfohlen.

- Die Ortslagen der Ortsteile Hochstedt und Vieselbach können den zunehmenden Verkehr des GVZ absichern. Die bestehenden Begrenzungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind aber in jedem Fall beizubehalten. Das betrifft besonders Hochstedt.
- In Vieselbach sind eine Verlängerung des 30 km-Bereiches, zumindest für den Schwerverkehr, und eine zusätzliche Querungshilfe für Fußgänger im Bereich des KP Brückenstraße / Rathausstraße / Erfurter Alle zu prüfen. Maßstab dafür bildet das hohe Verkehrsunfallgeschehen innerhalb der Ortslage.
- In den Ortsdurchfahrten der L 1056 der Gemeinden des Landkreises Sömmerda haben die Festlegungen „Höchstgeschwindigkeit 30 km/h“ für den Schwerverkehr das Unfallrisiko gesenkt. Unter Beachtung der Verkehrszunahme im Zusammenhang mit der 2. Zufahrt GVZ sind diese Festlegungen auch nach Abschluss der ICE-Baumaßnahmen (das war Anlass der Festlegungen) beizubehalten.
Für Teilabschnitte, z. B. in der OL Schloßvippach, wird eine Erweiterung der Geschwindigkeitsreduzierung auf den Leichtverkehr empfohlen.
Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung sinkt die Attraktivität der L 1056 als Alternativverbindung zwischen GVZ und A 71.

- Maßnahmen für den Lärmschutz leiten sich aus der Zunahme des Verkehrs für die einzelnen Ortslagen nicht ab. Die Kriterien einer wesentlichen Änderung werden nicht erfüllt. Für Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung werden die betreffenden Immissionsgrenzwerte wahrscheinlich nicht überschritten (Überschlagsrechnung durchgeführt). Bei einzelnen Gebäuden, darunter in Hochstedt, besteht aber im Grundsatz eine erhebliche Belastung durch die Nähe zur Fahrbahn. Eine konkrete schalltechnische Untersuchung (Lärmsanierung) wird deshalb empfohlen.



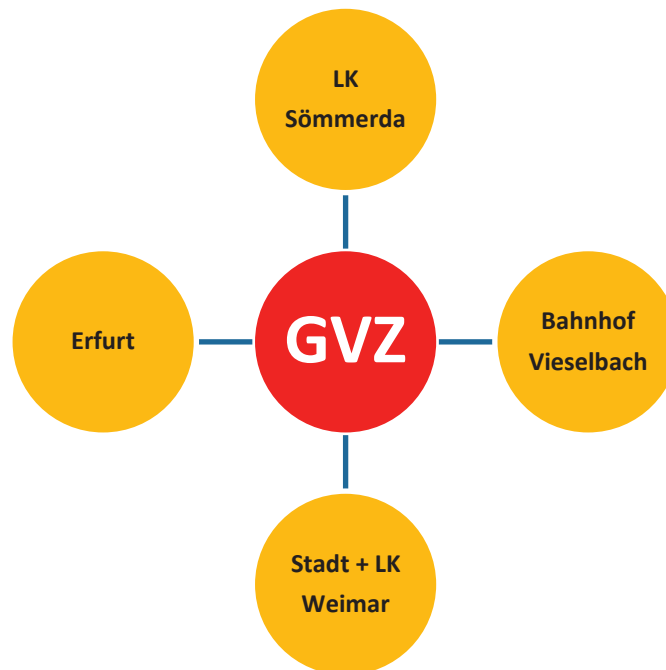
OD Hochstedt

- Der unfallträchtige KP L 1056 / L 2141 (siehe Punkt 2.4) ist auszubauen. Besonders die Einordnung einer Linksabbiegespur ist erforderlich. Diese Entscheidung ist sowohl unter dem Aspekt des GVZ wichtig, aber auch im Zusammenhang mit möglichen Störungen auf der A 71 zwischen Sömmerda und Erfurt-Stotternheim. Dann bildet der genannte KP einen Teil der Bedarfs-Umleitungsstrecke.

Da alle in diesem Punkt genannten Maßnahmen Straßenabschnitte betreffen, die nicht im Stadtgebiet Erfurt liegen und sich nicht in der Baulastträgerschaft der Stadt Erfurt befinden, sind dazu Abstimmungen mit den zuständigen Gebietskörperschaften bzw. Straßenbaulastträgern erforderlich.

7.2 ÖPNV

Die geplante Entwicklung der Beschäftigtenzahlen am Standort GVZ ist eine Basis für einen umfangreichen ÖPNV. Dieser sollte territorial folgende Schwerpunkte umfassen:



Im Detail werden unter Beachtung der Entwicklung bei den Beschäftigtenzahlen und der Herkunft der Pendler folgende Maßnahmen zur Prüfung vorgeschlagen:

- Präzisierung des Linienvverlaufs der Linie 52 unter Berücksichtigung der 2. Zufahrt GVZ
- Erweiterung der Linientakte zwischen dem Busbahnhof Erfurt und dem Bahnhof Vieselbach unter Beachtung der Schichtzeiten der Anlieger des GVZ
- Aufbau eines Pendelverkehrs zwischen dem Bahnhof Vieselbach und dem GVZ in Abhängigkeit des Fahrplans der Deutschen Bahn
- Linienverbindung im Verlauf der B 7 zwischen Weimar und dem GVZ
- Linienverbindung im Verlauf der L 1054 / L 1056 zwischen Sömmerda und dem GVZ
- Koordinierung fahrplanmäßiger Verbindungen zur Sicherung von Anschlussverbindungen in / aus Richtung GVZ, u. a. an den Standorten Busbahnhof Erfurt, EKZ Linderbach, Bahnhof Vieselbach
- Aufbau einer Direkt-Buslinie von den nördlichen Stadt- und Ortsteilen Erfurts über die B 7 (Ostumfahrung Erfurt) bzw. über die L 1056 zum GVZ

Zwischen den Erfurter Verkehrsbetrieben und den Anliegern im GVZ sind die begonnenen Verhandlungen zum Abschluss von Vereinbarungen über die Ausgabe von Job-Tickets zu erweitern und zur Unterzeichnung zu führen.

Die Machbarkeit und die konkrete Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sind nach den Prinzipien der Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit im Rahmen einer eigenständigen Untersuchung zu prüfen und zu entscheiden.

Wesentlich sind dabei konkrete Aussagen seitens der Firmen im GVZ zu den Beschäftigtenzahlen und zu den Arbeitszeiten bzw. Schichtzyklen.

8 Zusammenfassung

- Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Erfurt ist ein leistungsfähiges Logistikzentrum. Ein Großteil der im GVZ angesiedelten Firmen ist Bindeglied von überregionalen Handels- und Produktionsprozessen. Daraus leiten sich hohe Anforderungen an eine ständige Erreichbarkeit und stabile Verkehrsprozesse ab. Mit der Ansiedlung weiterer Firmen mit erheblichem Verkehrspotential verstärkt sich diese Notwendigkeit.
- Die aktuell bestehende alleinige Verkehrsanbindung des GVZ ist leistungsfähig. Wird diese Verkehrsanbindung teilweise behindert oder komplett unterbrochen, folgen daraus erhebliche Störungen für die Betriebsabläufe im GVZ als auch für die Liefer- und Belieferfirmen bundesweit.
- Eine 2. straßenseitige Anbindung qualifiziert die Infrastruktur des GVZ Erfurt. Störungen des Verkehrsablaufs an der Haupterschließungsstraße können durch Nutzung der 2. Anbindung zum Teil ausgeglichen werden.
- Für die ansässigen Firmen sind Optimierungen ihrer Logistikprozesse möglich. Diese sind aber unter Beachtung der Ziele und Herkünfte bei den Transportprozesse nicht bestimmend.
- Die Einbindung des GVZ in den ÖPNV kann erweitert werden. Im Rahmen des Stadtliniennetzes und im Verbund mit regionalen Linien der ungrenzenden Landkreise, können mit der verbesserten Straßenanbindung durch eine 2. Anbindung des GVZ erweiterte Beförderungsangebote geprüft und entschieden werden.

- Die Anbindung des GVZ an die L 1056 südlich von Hochstedt ist verkehrstechnisch praktikabel. Mikrostandörtlich bestehen Varianten, die alle die Ziele einer 2. Anbindung sichern können. Es ist nur eine Anbindung umzusetzen. Vorzug bildet dabei der Bereich Im Mittelfelde. Unabhängig der Entscheidung zum konkreten Anbindepunkt, sind darüber hinaus Investitionen für die Erweiterung der Erschließungsstraßen im GVZ und für leistungsfähige sowie verkehrssichere Knotenpunkte erforderlich.
- Die zusätzliche Verkehrsbelastung der L 1056 in Richtung Hochstedt und Vieselbach durch die 2. Anbindung umfasst im Wesentlichen nur Verlagerungsverkehr von der B 7 (Ostumfahrung Erfurt). Diese Verkehrszunahme besteht in einer Größenordnung, die mit dem bestehenden Ausbau der Landesstraße kapazitiv beherrschbar ist. Ein Bedarf an mikrostandörtlichen Straßenbaumaßnahmen, darunter an Knotenpunkten und in Kurvenbereichen, besteht aber unabhängig der Verkehrsentwicklung durch eine 2. Anbindung des GVZ im Gesamtverlauf der L 1056 / L 1054 zwischen der B 7 bei Mönchenholzhausen und der A 71, Anschlussstelle Sömmerda-Süd.
- Der aktuelle Verkehr auf der L 1056 bildet für die Bewohner in den anliegenden Orten eine Belastung, besonders an den Engstellen, wie in Hochstedt, und an den Knotenpunkten. Die mögliche Zunahme des Verkehrs durch eine 2. Anbindung des GVZ erhöht die Belastung. Eine Verbesserung der Gesamtsituation kann durch verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzung, Nachtverbot für Schwerverkehr u. a.) oder durch Straßenbauprojekte (z. B. Rückbau und Möbelierung) in den Ortslagen erfolgen. Damit kann besonders auf eine begrenzte Nutzung der L 1056 durch Schwerverkehr und die Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten Einfluss genommen werden. Gleichzeitig ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit möglich.