

Niederschrift der Sondersitzung des Ortsteilrates Ermstedt am 16.06.2016

Sitzungsort:	Bürgerhaus, Amtmann-Wincopp-Straße 1, 99092 Erfurt-Ermstedt
Beginn:	18:30 Uhr
Ende:	19:45 Uhr
Anwesende Mitglieder des Ortsteilrates:	Siehe Anwesenheitsliste
Abwesende Mitglieder des Ortsteilrates:	Siehe Anwesenheitsliste
Sitzungsleiter/in:	Herr Götze
Schriftführer/in:	Herr Neubauer

Tagesordnung:

I.	Öffentlicher Teil	Drucksachen- Nummer
1.	Eröffnung durch den Ortsteilbürgermeister	
2.	Änderungen zur Tagesordnung	
3.	Einwohnerfragestunde	
4.	Behandlung von dringlichen Entscheidungsvorlagen OR	
5.	Ortsteilbezogene Themen - Auswertung Testphase Verkehrsberuhigung auf der Gamstädter Landstraße	
6.	Informationen	
7.	Genehmigung der Niederschrift aus der Sitzung vom 02.06.2016	

I. **Öffentlicher Teil**

**Drucksachen-
Nummer**

1. **Eröffnung durch den Ortsteilbürgermeister**

Der Ortsteilbürgermeister eröffnet die Sitzung und stellt die ordnungs- und fristgemäße Ladung der Ortsteilratsmitglieder sowie die Beschlussfähigkeit fest.

2. **Änderungen zur Tagesordnung**

Es liegen keine Änderungsanträge vor, somit wird nach der vorliegenden Tagesordnung verfahren.

3. **Einwohnerfragestunde**

Es wurden keine Fragen gestellt.

4. **Behandlung von dringlichen Entscheidungsvorlagen OR**

Es liegen keine dringlichen Entscheidungsvorlagen des Ortsteilrates vor.

5. Ortsteilbezogene Themen - Auswertung Testphase Verkehrsberuhigung auf der Gamstädter Landstraße

Der Ortsteilbürgermeister fasst für die Anwesenden nochmal den Verlauf bis zur Testphase (Aufbau von Leitschienen) zusammen:

Nach einer Verkehrsbegehung wurde der Fußgängerüberweg sowie das 30 km/h –Schild entfernt. Auf Grund der vielen Beschwerden der Bürger suchten Ortsteilrat, das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung und das Tiefbau- und Verkehrsamt nach einer Lösung. Bei einer Vor-Ort-Besichtigung wurde dann die Möglichkeit der Fahrbahneinengung besprochen und ab dem 25.11.2015 in einer Testphase für 6 Monate umgesetzt. Für die Auswertung der Testphase übergibt der Ortsteilbürgermeister dem Fachamt das Wort.

Der Vertreter des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung berichtet den Anwesenden, dass die Leitschienen in der Testphase grundsätzlich eine geringfügige Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten bewirkten. Allerdings lassen sich die Fahrbahnverengungen mit unverminderter Geschwindigkeit durchfahren, sobald kein Gegenverkehr auftritt.

Im Rahmen der Bachelorarbeit eines Studenten der FH Erfurt wurde eine Anwohnerbefragung (28 Anwohner, keinen wissenschaftlichen Wert, eher subjektives Stimmungsbild) durchgeführt:

- Reaktion eher verhalten bis überwiegend negativ
- kein verstärktes Sicherheitsempfinden beim Überqueren der Fahrbahn als Fußgänger, ggf. wegen Anfahr- und Beschleunigungsvorgängen der Fahrzeuge
- verstärkte Unsicherheit beim Durchfahren der Hindernisse

Dieses Stimmungsbild weicht erheblich von der gemessenen geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung ab.

Im Testzeitraum wurden keine Unfälle gemeldet.

Bei der Seitenradarmessung (ca. 2 volle Tage) wurde folgende spürbare verkehrsberuhigende Wirkung gemessen:

- Richtung Norden Minderung um 6 km/h
- Richtung Süden Minderung um 9 km/h
- 85% der Fahrzeuge fahren langsamer als die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h
- folglich Verbesserte Überquerbarkeit der Fahrbahn

Seitens des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung sind folgende Aspekte als Contra zu bewerten:

- teilweise Behinderungen durch widerrechtlich parkende Fahrzeuge
- Anfahr – und Bremsgeräusche vor und hinter den Fahrbahnverengungen

Da sich laut dem Fachamt die Wirksamkeit der Fahrbahnverengung für den Begegnungsfall bereits bei einer Fahrbahnverengung ergibt, empfiehlt sich auf die nördlich gelegene Fahrbahnverengung (auf der Fahrbahn in Richtung Süden bzw. Gamstädt) zu verzichten. Zur

Bestätigung der Wirksamkeit wird eine erneute kurze Testphase mit einseitigem Aufbau einer Leitschiene vorgeschlagen. Zudem wird angeregt mit der Straßensanierung die verbleibende Fahrbahnverengung als Querungshilfe für Fußgänger auszugestalten. Sie läge dann an der Stelle des früheren Fußgängerüberweges in Höhe der Straßeneinmündung "Am Mittelgraben". Diese Verkürzung der Querungslänge trägt zur Sicherheit der querenden Fußgänger bei. den Fußgängerüberweg "Am Mittelgraben" in die Straße rein zu bauen, damit eine kurze Strecke und damit sichere Überquerung für Fußgänger möglich sei.

Bürgerin 1 wohnt direkt an den Leitschienen bemängelt die für sie erschwerte Aus- und Einfahrt auf ihr Grundstück bei erhöhtem Verkehrsaufkommen. Ebenso werden die Anfahrt – und Bremsgeräusche kritisiert.

Bürger 2 schließt sich Bürgerin 1 an, kritisiert den Wegfall der 30km/h-Begrenzung und fragt an, warum diese nicht wieder eingeführt werden kann.

Der Vertreter des Tiefbau- und Verkehrsamtes beantwortet die Frage wie folgt:

Auf Straßen mit überörtlichem Straßenverkehr ist die Begrenzung auf 30 km/h bundesweit gesetzlich nicht erlaubt.

Die Alternative, eine Strecke "30 km/h" einzurichten, ist in Ermstedt nicht realisierbar, da hierfür eine Gefahrenlage (z. B. Unfallschwerpunkt) vorliegen muss. Im Herbst 2016 soll zwar die StVo dahingehend geändert werden, allerdings ist nur eine Lockerung für Bereiche wie Kindergärten oder Krankenhäuser vorgesehen.

Eine weitere Möglichkeit für die Errichtung einer 30iger Zone besteht aus einer Lärmwertüberschreitung. Eine Messung kann beim Umwelt- und Naturschutzamt durch die Bürger beantragt werden, allerdings sei eine Lärmwertüberschreitung bei ca. 2000 Fahrzeugen unwahrscheinlich.

Bürger 3 schließt sich den Ausführungen von Bürgerin 1 und 2 an.

Die Bürger 4 und 5 wohnen an dem Übergang von asphaltiertem zu unsaniertem Straßenabschnitt. Beide berichten, dass die Lärmbelastigungen für sie tagsüber weniger geworden sind und die Schränke samt Inhalt nicht mehr wackeln würden. Hinsichtlich der Bausubstanz und des Lärms wird die Maßnahme positiv bewertet und eine bauliche Umsetzung der Fahrbahnverengung gebeten.

Auf Nachfrage eines Bürgers erläutert der Vertreter des Tiefbau- und Verkehrsamtes, dass der Fußgängerüberweg auf Grund zu geringer gemessener Zahlen laut Richtlinie zurückgebaut werden musste. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass eine Überquerung einer eingeeengten Straße aus fachlicher Sicht sicherer ist als die Überquerung auf einem Fußgängerüberweg.

Ein Ortsteilratsmitglied, der ebenfalls an der Teststrecke wohnt, findet die Anfahrt- und Bremsgeräusche ebenfalls störend. Zudem werden seiner Meinung nach Fahrradfahrer ignoriert. Auch wird bei Stau vor den Leitschienen eine Abkürzung durch die Straße "Am Mittelgraben" genommen, welche an anderer Stelle ebenfalls für Lärmbelastigungen sorgen. Als weiteres Contra wird die Fahrbahnbreite bemängelt, wodurch landwirtschaftliche Fahrzeuge teilweise nur schwer durch die verengte Stelle kommen.

Laut dem Vertreter des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung beträgt die allgemeine Straßenbreite vor Ort etwas weniger als 6,50 m und die Durchfahrtsbreite im Bereich der Leitschienen ca. 4,00 m. Bei einer einseitigen Einengung würde sich die Durchfahrtslänge verkürzen, weshalb breite landwirtschaftliche Fahrzeuge besser passieren könnten. Für eine Begegnung Fahrrad/Pkw ist die Durchfahrtsbreite für gefahrenloses Durchfahren laut Fachamt ausreichend.

Auf Nachfrage einer Bürgerin, ob nach der Straßensanierung das Aufstellen eines Blitzgerätes möglich sei, wird von Fachamtsseite berichtet, dass der Betrieb dieser Blitzanlagen durch Fremdfirmen erfolgt und im Allgemeinen dort aufgestellt werden, wo ein geringer Satz der Regelbefolgung festgestellt wird.

Bürger 6 stören ebenfalls die Anfahrt – und Bremsgeräusche und die gefährlichere Überquerung für Fußgänger.

Für Bürger 7 ist keine Verkehrsberuhigung bemerkbar geworden.

Alle anwesenden Bürger (auch die, die das Wort nicht ergriffen haben; ca. 30) werden gefragt, ob die Einengung der Straße nach dem Straßenausbau weiterverfolgt werden soll. 2 Bürger stimmen für "Ja", wenige enthalten sich und die Mehrheit stimmt dagegen.

Als Folge werden die Leitschienen zeitnah vom Tiefbau- und Verkehrsamt abgebaut und nach dem Straßenausbau keine baulichen Maßnahmen ergriffen, um eine Reduzierung der Geschwindigkeit herbeizuführen.

Die vom Ortsteilrat gewünschte Anordnung der Bushaltestellen auf gleicher Höhe gegenüber liegend wird laut dem Vertreter des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung nach Abstimmung mit der EVAG nicht realisiert werden. Durch die langen Standzeiten der EVAG-Busse von bis zu 10 min würden sich daraus Einschränkungen in der Fahrplanflexibilität ergeben.

Allerdings besteht seitens der Stadtverwaltung die Absicht im Zusammenhang mit einem neuen Stadtwerbevertrag an der westlich gelegenen Haltestelle in Fahrtrichtung Süden einen Fahrgastunterstand aufzustellen.

Sofern die Busse der EVAG zukünftig an der westlichen Haltestelle in Fahrtrichtung Süden halten, würden alle Busse mit Fahrtziel Erfurt an der gleichen Haltestelle abfahren und die Kunden der EVAG könnten den geplanten Fahrgastunterstand ohne Fahrbahnquerung nutzen. Dafür ist eine Veränderung der Linienführung in der Ortslage notwendig, wobei folgende Varianten zur Auswahl stehen:

Variante 1:

Buswende über Amtmann-Wincopp-Straße – Gamstädter Landstraße – Am Mittelgraben – Amtmann-Wincopp-Straße

Variante 2:

Buswende in umgekehrter Richtung im Vergleich zur aktuellen Linienführung über Amtmann-Wincopp-Straße – Gamstädter Landstraße – Nessegrund – landwirtschaftlicher Weg

östlich des Sportplatzes – Nottlebener Straße – Gamstädter Landstraße – Amtmann-Wincopp-Straße

Der Ortsteilrat stimmt dem Vorschlag zu, die Varianten bei der EVAG zur Prüfung vorzulegen.

6. Informationen

Es liegen keine Informationen vor.

7. Genehmigung der Niederschrift aus der Sitzung vom 02.06.2016

bestätigt Ja 5 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Beschluss:

Die Niederschrift wird bestätigt.

gez. Götze
Ortsteilbürgermeister/in

gez. Neubauer
Schriftführer/in