

Sehr geehrter Herr Mittelstädt, herzlichen Dank für Ihre Anfrage.

Der eigentlichen Beantwortung vorangestellt, möchte ich darauf verweisen, dass es in Bezug auf die Nutzung der Infrastruktur rechtliche Grundlagen durch verschiedene Bundes- und Landesgesetze gibt, an die das Verwaltungshandeln gebunden ist. Insofern ist eine generelle Benachteiligung des Autoverkehrs, mit dem Ziel die Attraktivität des ÖPNV und des Radverkehrs zu erhöhen, rechtlich nicht gedeckt. (vgl. § 45 (9) StVO).

Ihre Fragen im Zusammenhang mit aktuellen Diskussionen zu möglichen verkehrsorganisatorischen Veränderungen in der Clara-Zetkin-Straße möchte ich wie folgt beantworten:

1. Einzelfrage: Inwieweit kann sich die Verwaltung der Aussage anschließen, dass die Maßnahmen in der DDR-Zeit in Sachen Verkehrsentwicklung hin zu einer autogerechten Stadt einer Korrektur bedürfen?

In dieser stark verallgemeinerten Form kann die Aussage von der Verwaltung so nicht mitgetragen werden. Zum einen müssen die verkehrsplanerischen Maßnahmen der 1960er und 1970er Jahre bundes- und europaweit in einem spezifischen historischen Kontext zu Fragen der Stadt- und Verkehrsentwicklung gesehen werden. Die damaligen fortschrittsgläubigen Leitbilder der "autogerechten Stadt" sind heute ebenso überwunden wie die Vorstellung, dass das Auto in Kürze nur noch als eine überwundene Episode in der Geschichte der Städte anzusehen sei.

Unabhängig davon trifft es zu, dass weiterhin einige teils gravierende verkehrsplanerische Eingriffe der damaligen Zeit in die vorhandene Stadtstruktur heute keinesfalls mehr so geplant oder realisiert werden würden. Aufgrund der dennoch gegebenen verkehrlichen Leistungsfähigkeit vieler dieser Anlagen ist es in Anbetracht massiv gestiegener Verkehrsbelastungen leider nicht mehr möglich, diese Eingriffe einfach wieder rückgängig zu machen. Die Suche nach umwelt- und wohnumfeldverträglichen Ersatzlösungen ist aufwändig und in vielen Fällen in der Umsetzung sehr kostenintensiv. In diesem Sinne wird die Verwaltung im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Mittel weiterhin versuchen, entsprechende Korrekturen vorzunehmen. Die seit 1990 beschlossenen Verkehrsentwicklungspläne wie auch umgesetzte Maßnahmen zeigen nach Auffassung der Verwaltung sehr deutlich, dass Fragen der Verbesserung der Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen bei einer gleichzeitigen Sicherung der notwendigen Mobilität zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit die verkehrspolitische Strategie in der Landeshauptstadt Erfurt bestimmen.

2. Einzelfrage: Neben der Verengung der Clara-Zetkin-Straße gab es in den vergangenen Jahren auch immer wieder Ideen zur Verengung der nachfolgenden Stauffenbergallee. Auch Ideen bzgl. Radwegen entlang des Flutgrabens wurden diskutiert. Das Erfurter Radwegkonzept klammert die Stauffenbergallee und den Flutgraben aus. Welche Konzepte und Ideen zur Umgestaltung / Verengung der Stauffenbergallee gibt es derzeit in der Verwaltung?

Eine Reduzierung der Verkehrsflächen der Stauffenbergallee ist auf Grund der funktionalen Bedeutung dieser Straße im innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz kein aktuelles Ziel der

Verkehrsplanung. In der Vergangenheit wurden verschiedene Konzepte und Studien erarbeitet, die insbesondere eine stadtverträglichere Einordnung der Straße in den umgebenden Stadtraum, mögliche funktionale Änderungen und eine Minderung von Immissionsbelastungen auf die angrenzende Wohnbebauung zum Inhalt hatten. Konkrete umsetzbare Planungen liegen dazu aktuell nicht vor. Unabhängig von dem im Verkehrsentwicklungsplan – Teil Radverkehr – entwickelten Radverkehrsnetz, das im Bereich der Stauffenbergallee keine Anlagen vorsieht, wurde im Auftrag der Verwaltung eine Machbarkeitsstudie für einen möglichen Fuß- und Radweg auf der Flutgrabenberme erarbeitet. Dieser Weg könnte eine hochattraktive zusätzliche Radwegeverbindung mit gesamtstädtischer Bedeutung ermöglichen. Die Ergebnisse dieser Studie müssen zunächst vom Stadtrat bestätigt und dann die Baumaßnahme finanziell untersetzt werden.

- 3. Einzelfrage: Aufenthaltsqualität spielt bei den Ideen zur Verengung der Clara -Zetkin Straße eine Rolle. Aufenthaltsqualität ist auch eine Triebfeder der Erfurter Begegnungszone. Leider konzentriert sich die Aufenthaltsqualität in Erfurt konzeptionell auf die Innenstadt und damit auf den Bereich Einkauf und Tourismus. Inwieweit arbeitet die Verwaltung an Konzepten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den direkten Wohnquartieren. Ist es der Verwaltung möglich dem Stadtrat die teilweise Ausweitung der Begegnungszone auf die Erfurter Gründerzeitviertel vorzuschlagen?**

Die vom Stadtrat beschlossene Begegnungszone Innenstadt basiert auf dem Prinzip der Fernhaltung von gebietsfremdem Parksuchverkehr aus der Kernzone sowie als Ausgleich dazu dem Prinzip einer Doppelnutzung von kernstadtnahen Anwohnerstellplätzen mit gebührenpflichtigen Besucherstellplätzen. Dieses Element erscheint auch auf Grund der differenzierten stadtstrukturellen Voraussetzungen (Vorrang für Fußgängerverkehr, Parkdruck durch Innenstadtbesucher) jedoch wenig geeignet, unverändert auf angrenzende Gründerzeitquartiere übertragen zu werden. Außerhalb des eigentlichen Projektes der Begegnungszone erscheinen andere Möglichkeiten geeigneter, die Aufenthaltsqualität in diesen Gebieten nachhaltig zu verbessern. Ein wesentlicher Unterschied besteht auch darin, dass die Innenstadt ein weitaus höheres Stellplatzangebot als andere Stadtbereiche vorhält. Die gründerzeitlichen Wohnquartiere sind hingegen die Stadtteile mit dem höchsten Parkierungsdruck, und zwar bereits aus der eigenen Wohnnutzung heraus. Zählungen haben bestätigt, dass der höchste Stellplatzdruck hier in den sehr frühen Morgenstunden besteht, wenn ein Fremdparken durch Einpendler erfolgt.

In der jüngeren Vergangenheit sind mit Projekten wie Urban, Soziale Stadt und der Ausweisung des Sanierungsgebietes Auenstraße in der Andreasvorstadt durch bauliche Maßnahmen bereits beachtliche Gewinne in der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume erreicht worden, die auch der Typologie dieser Gebiete besser entsprechen.