

# Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt. Der Oberbürgermeister. 99111 Erfurt

Fraktion CDU  
Herrn Goldstein  
Fischmarkt 1  
99084 Erfurt

**DS 1171/0, Anfrage nach § 9 Abs. 2 GeschO, Rettungsgasse ermöglichen  
öffentlich**

Journal-Nr.:

Sehr geehrte Herr Goldstein,

Erfurt,

Ihre Anfrage zur Verkehrssituation bei der Bildung einer Rettungsgasse an den Brücken in der Talstraße im Falle eines Rettungseinsatzes beantworte ich wie folgt:

*1. Ist dieses Problem auch an anderen Stellen in der Stadt bekannt?*

Im Stadtgebiet Erfurt gibt es generell zu verkehrsstarken Tageszeiten bei eingeschränkten Ausweichmöglichkeiten des motorisierten Verkehrs Behinderungen für die im Einsatz befindlichen Rettungskräfte. Außer in der von Ihnen bereits genannten Talstraße sind besondere Häufungen dieser Situationen oder Schwerpunkte nicht bekannt. In der Regel können diese besonderen Situationen mit entsprechender Umsicht der Verkehrsteilnehmer vergleichsweise schnell aufgelöst werden.

In der Talstraße liegen allerdings mehrere Umstände vor (zwei Brücken im kurzen Abstand, hohe Straßenborde, parkende Fahrzeuge), welche die sonst üblichen Maßnahmen zur Beräumung des Fahrweges der Einsatzfahrzeuge erschweren und somit zu der von Ihnen geschilderten Situation führen können.

*2. Können die Bordsteine im Sinne der öffentlichen Sicherheit gesenkt werden und welchen Kosten würden entstehen?*

Brückenbauwerke unterliegen besonderen baulichen Vorschriften. Diese tragen den Aspekten Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit durch spezielle Festlegungen Rechnung und ermöglichen somit ein hohes Sicherheitsniveau. Die Stadt Erfurt orientiert sich bei den Regelwerken an den Vorgaben der entsprechenden Bundes- und Landesbehörde.

Ein wichtiger Teil der Brückenkonstruktion sind die Schutzeinrichtungen, um unter verschiedensten Umständen allen Verkehrsteilnehmern eine sichere Nutzung zu gewährleisten. Zu den Schutzeinrichtungen gehören Geländer, Schutzplanken und der sogenannte Schrammbord an den seitlich angeordneten Geh- und Radwegen.

Seite 1 von 2

In dem gültigen Regelwerk ist festgelegt, dass die volle Schutzwirkung nur bei einer Bordsteinhöhe von 15 cm erreicht wird. Von diesem Maß wird nur nach unten abgewichen, wenn eine Schutzplanke angeordnet wird.

Gerade bei der Flutgrabenbrücke Talstraße hat sich in der ca. 25-jährigen Standzeit diese Sicherheitskonzeption mehr als bezahlt gemacht, denn mehrmals sind Fahrzeuge aufgrund überhöhter Geschwindigkeit im Kurvenbereich ausgebrochen und haben große Sachschäden an der Brückenkonstruktion und den Fahrzeugen selbst verursacht. Glücklicherweise sind dabei bislang keine Personen ernsthaft zu Schaden gekommen.

Würde der Bordanschlag verringert, so kann prognostiziert werden, dass verunfallte Fahrzeuge aufgrund der verringerten Schutzwirkung das Gelände durchbrechen und in den Flutgraben stürzen könnten.

Darüber hinaus stellt sich mit Abweichung von den anerkannten Regeln der Technik die Haftungsfrage gegenüber der Stadtverwaltung bei Sach- und Personenschäden.

Insofern muss, trotz der zeitweisen Einschränkungen für die ungehinderte Durchfahrt der Rettungsfahrzeuge, eine Änderung an den Brückenborden abgelehnt werden.

Baulich wären Veränderungen mit größeren Umbauarbeiten verbunden, denn es müsste die Betonkappe der Brücke teilabgebrochen werden. Mit einer Verringerung der Bordhöhe würde sich zudem das Quergefälle der Gehbahn erhöhen ( $\geq 3\%$  nicht barrierefrei) und die Platzverhältnisse für die in der Betonkappe überführten Versorgungsleitungen deutlich verschlechtern. Neben dem hohen Kostenaufwand würde dies ggf. weitere Arbeiten für die Schaffung alternativer Verlegungstrassen nach sich ziehen.

Im Fazit ist eine bauliche Veränderung an der Brückenbordsteinen leider nicht möglich.

### *3. Kann der Haltepunkt im Falle einer rot geschalteten Ampel im Bereich vor der Brücke in der Talstraße auf Höhe des Flutgrabens verlagert werden? (vgl. Verkehrszeichen 1012-35)*

Die Verlagerung des Haltepunktes ist verkehrsrechtlich mittels Verkehrszeichen nicht möglich. Der Abstand vom Signalquerschnitt der Ampelanlage Talstraße/Geraradweg beträgt mehr als 120 Meter. Somit besteht kein Bezug eines Zeichens Z1012-35 zum Signalquerschnitt. Darüber hinaus wäre eine solche Verschiebung auch technisch mit der aktuellen Signalsteuerung nicht realisierbar. Es wäre ein neuer, eigener Signalquerschnitt erforderlich.

Unabhängig davon ist jedoch eine Verlagerung des Signalquerschnittes auch inhaltlich nicht zielführend und sinnvoll. Bereits heute treten in Berufsverkehrszeiten Rückstauerscheinungen auf, die teilweise bis über den Knotenpunkt Magdeburger Allee/Stauffenbergallee/Johannesstraße/Schlüterstraße hinausreichen und sich daher durchaus problematisch hinsichtlich der Verkehrssicherheit darstellen. Die Wahrscheinlichkeit solcher Rückstauerscheinungen würde durch eine Verschiebung des Signalquerschnittes deutlich erhöht – dies stellt ein relevantes Verkehrssicherheitsrisiko dar.

In der Vergangenheit wurde vereinzelt über eine Beeinflussung der Ampelanlagen Talstraße/Geraradweg und Nordhäuser Straße/Bergstraße diskutiert. Hierbei würde sich ein Rettungsfahrzeug per Funk an den Ampelanlagen anmelden, die daraufhin einen "Grünen Korridor" für das Rettungsfahrzeug freischalten und dieses aufgestaute Fahrzeuge "vor sich herschiebt". Dies bedingt jedoch eine Umrüstung der Ampelanlagen sowie eine Ausrüstung aller Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge, was sowohl zeit- als auch kostenintensiv ist.

Mit freundlichen Grüßen

A. Bausewein