

Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt . Der Oberbürgermeister . 99111 Erfurt

Fraktion CDU
Herrn Kordon
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

**Drucksache 0364/21; Anfrage nach § 9 Abs. 2 GeschO; Geplanter Rückbau/
Fahrbahnverengung mehrspuriger Straßen in Erfurt; öffentlich**

Journal-Nr.:

Sehr geehrter Herr Kordon,

Erfurt,

zunächst möchte ich ausführen, dass die – natürlich wünschenswerte – Verkehrswende nicht geplant oder von der Stadtverwaltung verordnet werden kann. Die Verwaltung kann lediglich auf der Grundlage der vom Erfurter Stadtrat getroffenen politischen Zielsetzungen sowie unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen Rahmenbedingungen schaffen.

Hierbei stellen alle Bemühungen und Aktivitäten zur Verbesserung der Bedingungen für den ÖPNV, für Rad Fahrende und für zu Fuß Gehende eine elementare Voraussetzung zur Beförderung der Verkehrswende im Stadtgebiet von Erfurt dar.

Alle seit der politischen Wende realisierten Verkehrsbauvorhaben basieren dabei auf formalen Abstimmungsverfahren auf der Grundlage eines umfangreichen und aufwändigen Planungsprozesses unter Einbeziehung von Politik, Bürgerschaft und Verwaltung. Vor der Einrichtung entsprechender verkehrlicher Maßnahmen müssen auch zukünftig zwingend die unterschiedlichen physischen und verkehrlichen Bedingungen wie verfügbarer Straßenraum, Verkehrsaufkommen, Siedlungsdichte usw. untersucht und die unterschiedlichen Interessenslagen gegeneinander abgewogen werden. Jedes Planungsergebnis und jede verkehrsorganisatorische Regelung stellt somit auch einen Kompromiss dar.

Diese Vorgehensweise führt nach Ansicht der Stadtverwaltung zu nachhaltigen, allen Verkehrsarten und auch städtebaulichen Belangen gerecht werden den Verkehrsanlagen, die von der Mehrzahl der Nutzenden anerkannt und dauerhaft akzeptiert werden. Nur wenn eine überwiegende Mehrheit der am Verkehr Teilnehmenden die Maßnahmen positiv begleitet und ihre Mobilitätsgewohnheiten insgesamt umstellt, wird eine tatsächlich nachhaltige Verbesserung der Umwelt- und Klimasituation erreichbar sein. Die Maßnahmenumsetzung an sich, ohne eine erhebliche Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung, führt als Folge von zusätzlichen Rückstauerscheinungen und Haltevorgängen zu einer Verschlechterung der Ausgangssituation. Diese Tatsache muss bei der Bewertung jeder einzelnen Änderung der Verkehrsorganisation Berücksichtigung finden.

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

Vor diesem Hintergrund beantworte ich Ihre Anfragen wie folgt:

1. Welche mehrspurigen Straßen in Erfurt wären von einem eventuellen Rückbau/ Fahrbahnverengungen betroffen und welches Konzept der Stadt Erfurt bildet die Grundlage für diese Maßnahmen?

Es besteht seitens der Stadtverwaltung kein eigenständiges Konzept, welches einen gezielten Rückbau mehrstreifiger Straßen zum Inhalt hat. Mit dem "Verkehrsentwicklungsplan Erfurt – Teilkonzept Radverkehr" (VEP Radverkehr), der im November 2014 vom Erfurter Stadtrat beschlossen wurde, wurden insbesondere an den städtischen Haupttrouten kostengünstige Vorschläge als Konzeptstudie erarbeitet, die in den überwiegenden Fällen durch die Reduzierung von Kfz-Spurbreiten die Einordnung von regelkonformen Radverkehrsanlagen ermöglichen können. Zu nennen sind hier u. a. Magdeburger Allee, Moritzwallstraße, Teile des Juri-Gagarin-Ringes, der Schmidtstedter Knoten Süd und der Bereich zwischen Liebknechtstraße und Talknoten. Weiterhin existieren Konzeptstudien zu dieser Thematik für den Bereich Am Schwemmbach/ Kranichfelder Straße sowie für die nördliche Nordhäuser Straße. In den allermeisten Fällen ist die Umsetzung dieser Maßnahmen jedoch mit baulichem Aufwand verbunden, weil der bestehende Straßenzustand entsprechende Änderungen der Markierungen nicht erlaubt bzw. Änderungen der Bordführungen notwendig sind.

Bei turnusmäßigen Markierungsarbeiten im Hauptstraßennetz wird die Notwendigkeit bestehender Fahrstreifenbreiten im Zusammenhang mit der Einordnung oder Verbesserung bestehender Radverkehrsanlagen grundsätzlich überprüft. Dabei werden immer auch die Bedingungen für Rettungs- und Lieferverkehre, für den ÖPNV aber auch für zu Fuß Gehende und den ruhenden Verkehr angemessen berücksichtigt. Eine Umsetzung derartiger Maßnahmen erscheint allerdings nur dort sinnvoll, wo im Ergebnis netzwirksame Abschnitte für den Radverkehr entstehen können.

Als aktuelle Planungen, bei denen gezielt Fahrstreifenbreiten reduziert werden, um Flächen für den Radverkehr zu schaffen, sind u. a. Bereiche der Magdeburger Allee, der Gutenbergstraße, der Johann-Sebastian-Bach-Straße und der Schmidtstedter Knoten Süd zu nennen.

Zudem ist auf den derzeit laufenden Verkehrsversuch in der Talstraße hinzuweisen. Dieser auf 6 Monate angelegte Versuch gemäß § 45 Abs. 1 Satz 6 StVO untersucht, wie Kraftfahrzeuge sicher anstelle auf zwei Fahrstreifen auf einem sogenannten „überbreiten Fahrstreifen“ geführt werden können. Der dadurch gewonnene Platz kommt Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden zugute. Die Bauhaus-Universität Weimar begleitet den Verkehrsversuch wissenschaftlich. Sie führt eine Vorher-Nachher-Untersuchung durch und begutachtet die Auswirkungen für alle Beteiligten einschließlich der Anwohner der Talstraße.

Und nicht zuletzt strebt die Landeshauptstadt Erfurt mit der Transformation der Clara-Zetkin-Straße die Anpassung eines urbanen Raumes an den Klimawandel an. Hierbei soll der Straßenraum dieser innerstädtischen Hauptverkehrsader so neu geordnet werden, dass die klimatische Resilienz sowie die Aufenthaltsqualität signifikant verbessert werden, ohne die auch zukünftig erforderlichen verkehrlichen Funktionen vollends außer Acht zu lassen.

2. Liegen der Verwaltung nunmehr erste Erkenntnisse für die Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes hierzu vor sowie ist die Beteiligung der Öffentlichkeit und des Stadtrates geplant?

Erste Ergebnisse bisher umgesetzter Maßnahmen wie etwa in der nördlichen Johannesstraße, der Thälmannstraße und der Gothaer Straße zeigen, dass bei der Berücksichtigung der Bedingungen für die übrigen Verkehrsarten eine breite Akzeptanz zu erreichen ist. Für die Übertragbarkeit des Verkehrsversuches in der Talstraße, der weitreichendere Einschränkung für den Kfz-Verkehr vor-

sieht, liegen bislang noch keine belastbaren Ergebnisse vor. Über Ergebnisse und eine mögliche Übertragbarkeit wird die Stadtverwaltung informieren.

3. Für welchen Zeitraum sind solche Maßnahmen der Stadt Erfurt geplant bzw. in welchem Zeitraum sollen diese umgesetzt werden und mit welchen Kosten hierfür wäre zu rechnen?

Entsprechend der Beantwortung zu Frage 1 erfolgt eine Umsetzung einzelner Maßnahmen entsprechend der finanziellen Möglichkeiten des städtischen Haushaltes. Die Kosten sind jeweils maßnahmenkonkret zu bewerten.

Grundsätzlich ist aber davon auszugehen, dass (trotz notwendiger baulicher Ergänzungen) Maßnahmen zur Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraumes, eine kostengünstige Variante zur schnellen Herstellung von Radverkehrsanlagen an Hauptnetzstraßen darstellen können, sofern die konkreten örtlichen Bedingungen dies zulassen. Bei allen denkbaren Vorhaben sind die Fragen der Verkehrssicherheit und der Akzeptanz solcher umgestalteten Anlagen vollständig zu beantworten und mit einem hohen Stellenwert zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

A. Bausewein