

Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt . Der Oberbürgermeister . 99111 Erfurt

Fraktion Mehrwertstadt Erfurt
Herr Perdelwitz
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

Drucksache 1504/21; Anfrage nach § 9 Abs. 2 GeschO; Verkehrssicherheit im Umfeld von besonders schutzbedürftigen Einrichtungen; öffentlich Journal-Nr.:

Sehr geehrter Herr Perdelwitz,

Erfurt,

grundsätzlich begrüßt es die Stadtverwaltung ausdrücklich, dass Sie, als Stadtrat, an einer zeitnahen Umsetzung der Maßnahmen aus dem Handlungsprogramm der Erfurter Nachhaltigkeitsstrategie interessiert sind. Die Nachhaltigkeitsstrategie wurde durch den Stadtrat in seiner Sitzung am 21.07.2021 vor der Sommerpause beschlossen. Der Zeitraum zwischen Beschluss und den Nachfragen zum Stand der Umsetzung erscheint zu kurz, um bereits jetzt substanzielle Umsetzungen der Nachhaltigkeitsstrategie zu erwarten. Ihre Anfragen beziehen sich hauptsächlich auf Maßnahmen der Kategorie 1 (bereits umgesetzte bzw. schon begonnene Maßnahmen) und 2 (Maßnahmen, die ohne zusätzliche finanzielle Mittel aus dem Haushalt der Stadtverwaltung durchgeführt werden können). Das heißt, einige dieser Maßnahmen werden bereits durchgeführt bzw. sind in der Planung. Gleichwohl ist eine Evaluierung des Handlungsprogrammes aus meiner Sicht erst für das Jahresende 2022 sinnvoll. Haben Sie bitte deshalb dafür Verständnis, dass wir bei der Beantwortung Ihrer Anfragen jeweils nur einen Zwischenstand der Umsetzung der Maßnahmen dokumentieren.

Ihre Anfrage beantworte ich wie folgt:

1. Was ist zur Verkehrssicherheit im Umfeld besonderer schutzbedürftiger Einrichtungen in der Planung?

Die Stadtverwaltung hat zur Thematik der Verkehrssicherheit besonders schutzbedürftiger Einrichtungen, wie z. B. Schulen und Kindergärten im Rahmen der Behandlung der DS 2662/18 "Verkehrssicherheit auf Schulwegen und im direkten Umfeld von Kindertageseinrichtungen" ausführlich Stellung genommen. Dabei wurde dargelegt, dass die Verkehrssituation im Bereich von Schulen und Kindertagesstätten aus vielerlei Gründen bekanntermaßen schwierig ist.

Erfahrungsgemäß kommt es gerade in der Frühspitze zu einer starken zeitlichen Konzentration des Bringeverkehrs der Kinder vor (Grund-)Schulen und Kindergärten. Im Zusammenhang mit der Abschaffung oder wesentlichen

Seite 1 von 4

Ausweitung der Einzugsbereiche für Grundschulen, welche im Rahmen der Schulnetzplanung 2019 bis 2024 vorgenommen wurde, ist zu erwarten, dass dieses Problem noch zunehmen wird. Je weiter die gewählte Schule vom Wohnort entfernt ist, umso mehr werden die Kinder – insbesondere im Primarbereich – nicht mehr zu Fuß in die Schule gehen. Wenn die Eltern Nähe und Angebot des ÖPNV akzeptabel finden und finanzieren können/wollen, werden sie sich ggf. s. für den ÖPNV entscheiden. Wenn der Weg zur nächsten Haltestelle jedoch zu lang ist, unsicher erscheint, die Taktfrequenz mehr als 10 Minuten beträgt, noch umgestiegen werden muss, wenn das Kind diesen Weg nicht meistern kann, Sorge vor Verkehrsunfällen oder Belästigungen überwiegt, Zeitdruck, Bequemlichkeit oder ganz privates Mobilitätsmanagement eine Rolle spielen, liegt die Nutzung des Pkw auf der Hand. Die Gründe, warum Kinder nicht mehr in die Schule oder gemeinsam mit den Eltern zum Kindergarten laufen, sind vielfältig. Der fußläufige Schul- und Kindergartenweg wird schlimmstenfalls zum "Auslaufmodell".

Die wesentliche Ursache für die sehr problematischen Umstände vor Schulen und Kindergärten, die der Verwaltung von einer Vielzahl von Einrichtungen seit Jahren bekannt sind, ist, dass die existierende Straßenstruktur und die vorhandene Bebauung natürlich nicht auf den heutigen Fahrzeugbestand ausgerichtet sind und damit strukturell ein erhebliches Defizit an Stellplätzen besteht. Es ist hinlänglich bekannt, dass ruhender Verkehr (Anwohner/-innen und Pendler/-innen), Lieferverkehr, Fußgängerverkehr, Radverkehr und ÖPNV um die knapp bemessenen Straßenverkehrsflächen konkurrieren.

Insofern hat die Verwaltung bereits in der Vergangenheit mehrfach mitgeteilt, dass die Schaffung von Kurzzeitparkplätzen in ausreichender Zahl nur im Einzelfall möglich ist. Die mangelnde Bereitschaft der Eltern zu selbst geringfügigen Umwegen ist ebenso ein Problem, was nicht durch Maßnahmen der Verkehrsorganisation gelöst werden kann.

Weiterhin muss vermieden werden, dass durch die Regelungen andere Betroffene, wie z. B. Bewohner/-innen des Umfeldes, schlechter gestellt werden.

Im Ergebnis der Festlegung der DS 0022/10 hat die Verwaltung bereits im Jahre 2011 mit hohem personellem Aufwand eine umfangreiche Untersuchung zur "Schaffung von Kurzzeitstellplätzen vor Kindergärten" durchgeführt. Über die Ergebnisse wurde der Bau- und Verkehrsausschuss mit DS 2102/11 ausführlich informiert.

Dabei wurde eine Befragung aller damals 98 Kindergärten zur Parkplatzsituation vor ihren Objekten durchgeführt, an der sich 74% der Kindergärten beteiligt haben. Aus den Rückläufen wurden 9 Schwerpunkte mit größeren Parkproblemen identifiziert. Für diese Einrichtungen wurden Maßnahmen ergriffen, die allerdings teilweise aufgrund mangelnder Akzeptanz durch die Eltern verbunden mit erheblichen Beschwerden der Anwohner/-innen mittlerweile wieder rückgebaut wurden (z. B. Kindergärten in der Wendenstraße ("Johannesplatzkäfer" sowie "Fuchs und Elster")). Für die (Grund-)Schulen können im Wesentlichen selbige Feststellungen getroffen werden. Der Stadtverwaltung sind die Probleme jedes Standortes weitestgehend bekannt und die Maßnahmen, welche rechtlich und organisatorisch durchführbar sind, wurden realisiert. Es bestehen kaum weitere Spielräume für die Verwaltung, die Verkehrsabläufe vor Schulen oder Kindergärten durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu entlasten. Bei jeglichen Neubauvorhaben für derartige Einrichtungen wird daher seitens der Verwaltung im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren immer Wert auf die Einrichtung von Kurzzeitstellplätzen und Fahrradabstellmöglichkeiten außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes (auf dem Gelände der Schule oder des Kindergartens) gelegt. Die propagierten Hol- und Bringezonen in einer gewissen Entfernung vom jeweiligen Objekt verschieben die Problematik nur an eine andere Stelle im Straßenraum; zudem ist leider die Bereitschaft der Eltern, selbst kurze Wege in Kauf zu nehmen, sehr begrenzt.

Letztlich können die Verkehrsprobleme vor Schulen und Kindergärten häufig nur durch alternative Bringemöglichkeiten reduziert werden. Dies setzt neben einer entsprechenden Infrastruktur

für das Radfahren oder die ÖPNV-Anbindung auch eine Bereitschaft der Eltern zum Umstieg weg vom Auto voraus. Darüber hinaus ist die Einhaltung der geltenden Verkehrsregelung auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung (StVO) durch alle am Verkehr Teilnehmenden auch im Umfeld von Schulen und Kindergärten obligatorisch und steht nicht zur Diskussion. Die Überwachungstätigkeit ist Aufgabe der Ordnungsbehörden (Polizei und Bürgeramt), die jedoch ausschließlich im Rahmen der tatsächlichen und personellen Möglichkeiten imstande sind, Verstöße zu ermitteln und zu ahnden. Auch hier kann eine Verkehrsorganisation keine weiteren Beiträge leisten. Was die StVO aber bereits geregelt hat, wird und kann die Stadtverwaltung nicht wiederholen. Die Regelungen der StVO sind eindeutig und unterliegen nicht der öffentlichen Diskussion.

Die Abteilung Verkehr des Tiefbau- und Verkehrsamtes steht im permanentem Austausch mit allen Kindergärten und (Grund-)Schulen und ist fortlaufend bestrebt, die Verkehrssituation vor diesen Einrichtungen zu verbessern.

2. Welche Einrichtungen genießen Priorität?

Grundsätzlich führt die Stadtverwaltung keine Prioritäten hinsichtlich der Behandlung verkehrlicher Probleme vor schutzwürdigen Einrichtungen.

Bereits im Jahre 2017 wurden jedoch gemäß der damaligen StVO-Novelle (BGBl. I S. 2938 vom 16.12.2016) insgesamt 104 Kindereinrichtungen, 72 Schulen, 33 Senioren- und Pflegeeinrichtungen sowie 2 Krankenhäuser hinsichtlich der bestehenden Geschwindigkeitsregelungen sowie dem Erfordernis einer Anpassung überprüft. In mehreren Beratungen des Tiefbau- und Verkehrsamtes einschließlich der unteren Straßenverkehrsbehörde sowie auch dem Dezernat Bau, Verkehr und Sport wurde das Analysematerial zu den o. g. Einrichtungen gesichtet und diskutiert. Von den 211 betrachteten Einrichtungen hatten zum damaligen Zeitpunkt 178 ihre Anschrift oder ihren Zugang an Straßen, auf denen bereits eine Geschwindigkeitsreduktion galt – dies waren knapp 85% aller Einrichtungen. Nur an 33 Einrichtungen lag die Geschwindigkeit bei 50 km/h.

Im Ergebnis der getroffenen Abstimmungen wurde für 9 dieser Einrichtungen die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h angeordnet und umgesetzt. Für die verbleibenden 24 Einrichtungen sind die Gründe für den Verzicht auf eine Geschwindigkeitsreduktion diskutiert worden.

Die Gründe beziehen sich dabei auf die Ausnahmegründe gemäß VwV zu § 45 StVO. Insbesondere das Vorhandensein von Querungshilfen wie Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen oder Fahrbahnteilern, aber auch Umstände, wie die Lage der Zugänge in Sackgassen oder weit abseits der Fahrbahn, wurden als ausreichende Gründe für die Aufrechterhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gewertet. Vereinzelt spielten auch die Auswirkungen auf den ÖPNV bzw. die drohende Verkehrsverlagerung ins Nebennetz eine Rolle. Darüber hinaus ist anzumerken, dass die praktisch fahrbaren Geschwindigkeiten in diesen Fällen deutlich unter 50 km/h liegen.

3. Wo wurden in der Vergangenheit besonders häufig Gefahrenstellen aufgezeigt?

Der Stadtverwaltung sind die Probleme jedes Standortes weitestgehend bekannt und die Maßnahmen, welche rechtlich und organisatorisch durchführbar sind, wurden realisiert. Generell ist festzuhalten, dass die Verkehrssicherheit im Umfeld von schutzwürdigen Einrichtungen, objektiv betrachtet, sehr hoch ist. Explizite Unfallhäufungsstellen oder Gefahrenpunkte sind in Erfurt nicht existent.

Mit freundlichen Grüßen

A. Bausewein