

# Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt . Der Oberbürgermeister . 99111 Erfurt

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Herr Maicher

Fischmarkt 1

99084 Erfurt

**Drucksache 1820/24; Anfrage nach § 9 Abs. 2 GeschO; Verkehrssituation im Bereich Gemeinschaftsschule 3; öffentlich**

Journal-Nr.:

Sehr geehrter Herr Maicher,

Erfurt,

Ihre Anfrage beantworte ich wie folgt:

**1. Warum wurde der abgesenkte Bordstein an der Überquerung zur GEM 3 bzw. Richtung Innenstadt nicht breiter gefasst?**

Die Ausführung der Querungsstelle erfolgte auf der Grundlage der vom Stadtrat bestätigten Planung (siehe DS 0267/18 (BUGA Erfurt 2021 – Bestätigung der Aktualisierung der Entwurfsplanung zum Vorentwurf (DS 0761/17)) sowie entsprechend den „Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen“ (zuletzt angepasst mit DS 0278/22).

**2. Wurde vonseiten der Verwaltung bereits darüber nachgedacht, dort einen Fußgängerüberweg einzurichten?**

Der Sachverhalt Ihrer Anfrage betrifft eine Angelegenheit nach § 2 Abs. 3 der Thüringer Verordnung zur Übertragung von Ermächtigungen und über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts i. V. m §§ 44, 45 StVO, die dem übertragenen Wirkungskreis angehört.

Nach § 29 Absatz 2 Nr. 2 in Verbindung mit § 3 der Thüringer Kommunalordnung erledige ich solche Angelegenheiten in eigener Zuständigkeit.

Wie dem § 22 Abs. 3 ThürKO zu entnehmen ist, beschränkt sich die Überwachungsbefugnis des Stadtrats auf die Ausführung seiner Beschlüsse. Der Stadtrat hat keine Überwachungsbefugnisse hinsichtlich der durch § 29 ThürKO dem Oberbürgermeister zur Erledigung in eigener Zuständigkeit zugewiesenen laufenden Angelegenheiten des eigenen Wirkungskreises oder Aufgaben des übertragenen Wirkungskreises.

Aus diesem Grund bestehen keine Informationsrechte für Stadtratsmitglieder in diesem speziellen Aufgabenbereich. Ich möchte Sie daher bitten, bei zukünftigen Anfragen diesen Umstand zu berücksichtigen.

*Seite 1 von 3*

Ungeachtet dessen beantworte ich Ihre Anfrage wie folgt, auch wenn ich dazu rechtlich nicht verpflichtet bin:

Grundsätzlich ist die Stadtverwaltung verpflichtet, gemäß den gesetzlichen Rahmenbedingungen zu handeln. Die rechtlichen Grundlagen für Fußgängerüberwege (FGÜ) bilden die Straßenverkehrsordnung (StVO) mit der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO). Die Einrichtung von FGÜ unterliegt der VwV-StVO zu § 26 StVO, wonach FGÜ in der Regel nur dort angelegt werden sollten, "wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht." Konkretisierungen dazu enthalten die "Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)", welche per Erlass in Thüringen verbindlich anzuwenden sind. Die R-FGÜ enthalten konkrete Vorgaben zu örtlichen und verkehrlichen Voraussetzung, unter denen FGÜ eingerichtet werden dürfen. Außerhalb dieser Vorgaben dürfen FGÜ nur in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden, da Überwege, die abweichend von diesen Einsatzkriterien eingerichtet werden, sogar eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit nach sich ziehen können, u. a. weil sie eine Scheinsicherheit suggerieren. Untersuchungen u. a. der Unfallforschung der Versicherer verweisen für das Jahr 2013 auf 4.940 an FGÜ verunglückte Fußgänger, 21 davon tödlich. In diesen Untersuchungen, welche verschiedene Überwege betrachtet haben, wird darauf verwiesen, dass FGÜ nur dann sicher sind, wenn sie der Norm entsprechen. Nur in begründeten Ausnahmefällen (z. B. bei aufgetretenen Unfällen) kann davon abgewichen werden.

Die Querungsstelle über die Gert-Schramm-Straße im Bereich der Karlsbrücke wurde bereits mehrfach hinsichtlich der Einrichtung eines FGÜ geprüft. Allerdings liegt diese im Verlauf eines gemeinsamen Geh-/Radweges (Geraradweg). Im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Verkehrszeichen Z 240 StVO) darf gemäß R-FGÜ kein FGÜ eingerichtet werden (Ausschlusskriterium). Die Querungsstelle befindet sich darüber hinaus in einer Tempo 30-Zone, in denen FGÜ laut R-FGÜ in der Regel entbehrlich sind. Die genannte Regelung der R-FGÜ impliziert zwar kein unmittelbares Verbot eines FGÜ bei Tempo 30, beinhaltet aber auch kein Recht darauf. Wenn bereits Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bestehen, so kann auf weitere Aktivitäten verzichtet werden.

Die Unfallstatistik der Polizei weist für die betreffende Stelle seit dem 01.01.2019 keinerlei amtlich erfasste Unfälle auf.

### **3. Gibt es im Allgemeinen in der Stadtverwaltung Konzepte, „Elterntaxis“ zu minimieren und somit die Gefahren für Schulkinder am Morgen zu reduzieren?**

Die Situation des Parkens im Bereich von Schulen und Kindertagesstätten ist aus vielerlei Gründen bekanntermaßen schwierig.

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 im Rahmen der Schulnetzplanung 2019 – 2024 erfolgten Abschaffung der Einzugsbereiche für Grundschulen hat dieses Problem nochmals zugenommen. 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. 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 und Pendler), 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 durch Maßnahmen der Verkehrsorganisation nicht gelöst werden kann.

Weiterhin muss vermieden werden, dass durch die Regelungen andere Betroffene, wie z. B. Bewohner des Umfeldes schlechter gestellt werden. Soweit die Einrichtungen an Straßen liegen, die im Eigentum von Wohnungsunternehmungen sind, sind diese in die Meinungsbildung einzubeziehen.

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 Anwohnenden wieder rückgebaut wurden (z. B. Kindergärten in der Wendenstraße).

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, den Verkehr 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 Bringzonen 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 kann das Parkproblem häufig nur durch alternative Bringmöglichkeiten reduziert werden. Dies setzt neben einer entsprechenden Infrastruktur für das Radfahren oder die ÖPNV-Anbindung auch eine Bereitschaft der Eltern zum Umstieg vom Auto voraus – und diese ist oftmals nicht vorhanden.

Mit freundlichen Grüßen

A. Horn