

	Vorlagen-Nr.	
	0102-BR/2024	

Stadtverwaltung Eisenach

Berichtsvorlage

Fachbereich	Fachdienst	Aktenzeichen
Fachbereich 3	32	

Betreff
Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches -Tempo-20-Zone- im Innenstadtbereich als Verkehrsversuch

Beratungsfolge	Status	Sitzungstermin	
Ausschuss für Infrastruktur, Stadtentwicklung, Klima und Verkehr	Ö	28.10.2024	
Stadtrat der Stadt Eisenach	Ö	06.11.2024	

Finanzielle Auswirkungen			
☒ keine haushaltsmäßige Berührung ☐ Einnahmen Haushaltsstelle: ☐ Ausgaben Haushaltsstelle:			
HH-Mittel	Lt. HH / NTHH d. lfd. Jahres (aktueller Stand) -EUR-	Haushaltausgabereist -EUR-	Insgesamt -EUR-
Ansatz Haushalt / Jahresrechnung			
+ über-/außerplanmäßige Ausgaben + Deckungsmittel			
Summe Haushaltsmittel			
./. gesperrte Mittel			
./. bereits verausgabte Mittel			
./. gebundene Mittel			
verfügbare Mittel			
./. erforderliche Mittel lt. Beschluss			
zusätzlich erforderliche Mittel / noch zur Verfügung stehende Mittel			

frühere Vorlagen:

Sachverhalt:

1. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Klima, Verkehr und Sport (SKV) hat -unter Maßgabe der Aufnahme der Protokolle des Ausschusses vom 17.05. und 07.06.2021- die 1. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2035 (VEP 2035) als Maßnahmenplan für den Bereich der verkehrlichen Mobilität empfohlen. Hierbei sollte das 2018 beschlossene Leitbild (1172-StR/2018) mit 10 Teilzielstellungen bei allen verkehrlichen Belangen berücksichtigt werden.

In dem verkehrlichen Leitbild, Anlage 1 zum VEP 2035, mit seinen Zielen wird u. a. definiert:

- „In einigen sensiblen Stadtbereichen bestehen Konflikte aufgrund hoher Verkehrsmengen hinsichtlich Lärm, Luftqualität, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Dies betrifft insbesondere die Altstadt, in der zahlreiche Straßen derzeit sowohl eine hohe verkehrliche Bedeutung als auch eine intensive Seitenraumnutzung ausweisen.
- Der Schutz und die Unterstützung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer – besonders der Fußgänger und Radfahrer sowie Älterer, Mobilitätseingeschränkter, Kinder und Jugendlicher – ist Voraussetzung für ein funktionierendes Gemeinwesen. Die demografischen Entwicklungen gebieten es in besonderem Maße, attraktiv für nicht motorisierte Kinder und Jugendliche sowie für Senioren und hoch Betagte zu sein. Dafür ist Verkehrssicherheit ein maßgeblicher Faktor.
- Große Verkehrsmengen sollten auf leistungsstarken Achsen gebündelt werden, bei denen eine größtmöglich verträgliche Abwicklung des Verkehrs gewährleistet ist. Straßen abseits dieses Kernnetzes sollen weitestgehend von Durchgangsverkehren befreit werden. Auf die weitgehende Vermeidung von Durchgangsverkehren in sensiblen Bereichen, wie z. B. der Altstadt ist hierbei ein besonderes Augenmerk zu richten“.

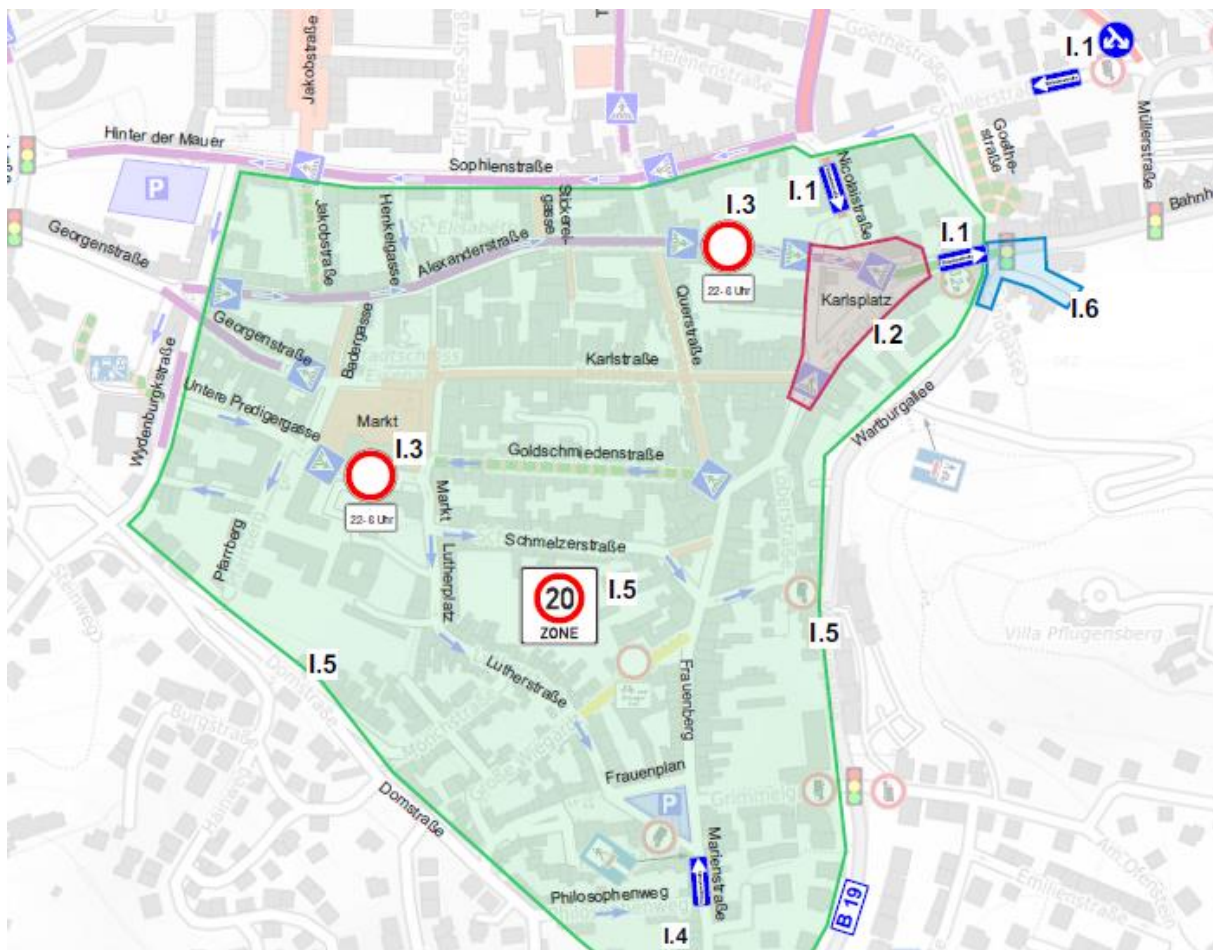
Im zusammenfassenden Maßnahmenplan (Anlage 4, Seite 1) zum VEP 2035 wird in den Maßnahmennummern folgendes beschrieben:

- i 2: Umgestaltung des Karlsplatzes mit Verringerung der Frequentierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der südlichen Platzhälfte,
 - Umgestaltung des südlichen Karlsplatzes mit dem Ziel einer deutlichen Verkehrsberuhigung,
 - Konzentration von Durchgangsverkehren auf der Wartburgallee und Entlastung Altstadt und
 - Erhalt Erreichbarkeit auch für Kfz.

Als Maßnahmen für die Zielerreichung wurden u. a. folgende Maßnahmen vorgeschlagen (S. 35):

-
- Tempo 20 Zone Altstadt
-

Folgende Tempo 20 Zone wurde im VEP 2035 ausgewiesen (grün umrandet)



Der SKV-Ausschuss hat in seiner Sitzung vom 17.05.2021 die T-20 in der Altstadt abgelehnt, sich aber für eine Einzelfallprüfung offen gezeigt. (Anlage zum VEP, S. 43)

2. T-20-Zone Innenstadt Zielstellungen:

Unter der Maßgabe des SKV-Beschlusses konnte die Einrichtung einer T-20-Zone nochmals geprüft und folgende Zielstellungen erreicht werden:

- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus durch die T-20-Regelung,
- Erhöhung der **Verkehrssicherheit** für Fußgänger, Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer insbesondere bei Quervergängen,
- Reduzierung des Durchgangs-„Abkürzungs“-verkehrs, somit **Verkehrsberuhigung**,
- Verbesserung der **Aufenthaltsqualität**. Schaffung einer angenehmeren und attraktiveren, lebendigen und lebenswerten Umgebung für Menschen durch die Reduzierung von Verkehrslärm und Abgasen.,
- rechtssichere Verkehrsregelung in der Goldschmiedenstraße und
- deutliche Reduzierung der verkehrsrechtlichen Beschilderung.

3. Gesetzesgrundlage und Voraussetzungen und Entwurf für eine T-20-Zone:

Gem. § 45 Abs. 1d StVO kann in „städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion“ eine Zonen-Geschwindigkeitsregelung von weniger als 30 km/h angeordnet werden.

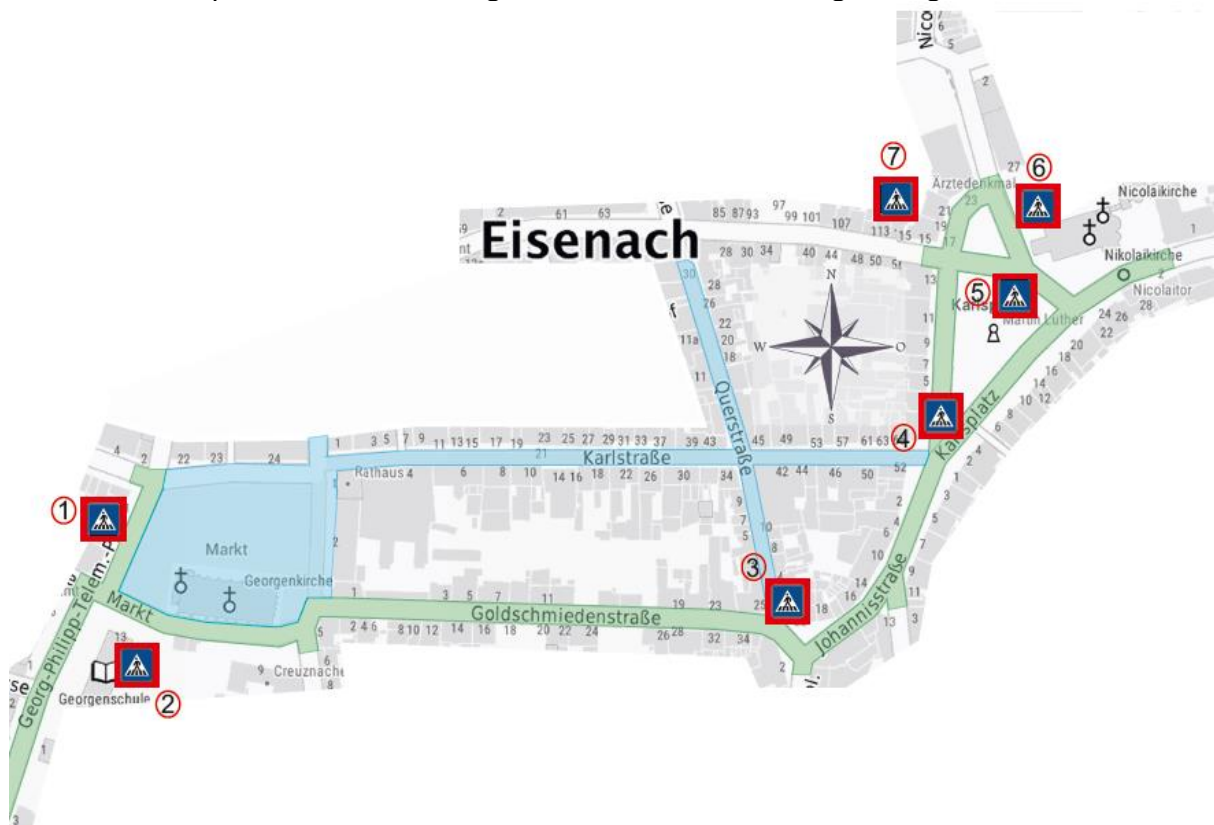
Fußgängerüberwege (FGÜ= Zebrastreifen) sind in der Regel entbehrlich, Lichtsignalanlagen usw. sind in T-20-Zonen nicht vorgesehen, da der Sinn des Bereiches u. a. darin besteht, dass der Fußverkehr im gesamten Bereich die Fahrbahn queren kann.

Rechtlich handelt es sich ausschließlich um eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den Fahrzeugverkehr. Die Fahrbahn bleibt Fahrbahn und wird in der Regel von zwei Gehwegen eingerahmt. Für den Fußverkehr gelten die normalen Vorschriften des § 25 StVO (Gehwegnutzung). Bei entsprechender Gestaltung kann sich ein Verkehrsverhalten einstellen, dass der Fußverkehr einen Vorrang vor den Fahrzeugen einfordert bzw. ihn von diesen oft gewährt bekommt.

Das Parken in diesem Bereich wird/ist gesondert zu regeln, sh. hierzu Pkt. 4.

Die Tempo-20-Zone wird sich auf den Bereich und die umliegenden Straßen auswirken. Der „Echtbetrieb“ wird die tatsächlichen Auswirkungen zeigen, insoweit wird empfohlen, die Tempo 20-Zone im Rahmen eines Verkehrsversuches (§ 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO) für 24 Monate zu erproben.

Für die Tempo-20 Zone wird der grün markierte Bereich vorgeschlagen:



Begleitend hierzu

- werden die Fußgängerüberwege (gekennzeichnet mit Nr. 2 – 6) Georgenkirche, Johannisstr./Querstr., Karlsplatz (3x) entfernt,
- die Querungshilfe im Bereich des FGÜ Karlsplatz/Karlstr. verbleibt,
- verbleiben die Fußgängerüberwege (Nr. 1 + 7), Alexanderstr. und Georgenstr. noch, da sich diese direkt am Anfang, der T-20-Zone befinden,
- werden Beschilderungen entfernt.

Da es sich um einen Verkehrsversuch handelt, werden zunächst nur die auf die FGÜ hinweisenden Verkehrszeichen entfernt, die Masten verbleiben bis nach dem Verkehrsversuch.

Sh. hierzu auch Zahlenerhebung/Zustand der bestehenden FGÜe.

Um die Akzeptanz des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen, werden

- im Bereich Markt- und Karlsplatz sog. Dialogdisplays (Geschwindigkeitsanzeigetafeln) aufgestellt,
- bei der Polizei Anträge zur Herstellung des Einvernehmens zur mobilen Geschwindigkeitsmessung gestellt (Geschwindigkeitskontrollen),
- ergänzend könnte ergänzend die Aufbringung von Piktogrammen „20“ auf die Fahrbahn vor Beginn der T-20-Zone geprüft werden.

Ebenso sind im Vorfeld der Einrichtung der Tempo-20-Zone entsprechende Pressemitteilungen herauszugeben.

4. Ergänzende Maßnahmen:

Zielführend ist in diesem Zusammenhang eine Reduzierung des Parkverkehrs im Bereich des Karlsplatzes - zur Eindämmung des Parksucherverkehrs - zu erreichen. Mit den Parkhäusern „Tor zur Stadt“ und „Uferstr.“ ist die Innenstadt fußläufig bequem in wenigen Gehminuten zu erreichen.

Die **Parkflächen** im Bereich des **Karlsplatzes** Nr. 2 – 22 könnten **neu geordnet** werden. Vorgeschlagen wird z. B.

- die Erhöhung der Anzahl der Parkplätze für Behinderte,
- die Ausweisung von Lade- und Lieferzonen,
- Schaffung einer Fahrradinfrastruktur in diesem Bereich z. B. durch Ladestationen für E-Bikes, Fahrradbügel sowie die Aufbringung von Fahrradbügeln, Bikesharing,
- begleitend könnte im Gesamtbereich der T-20-Zone die Aufenthaltsqualität durch ansprechendes Stadtmobiliar erhöht werden.

5. Beteiligungs-/Kommunikationskonzept:

Das Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (VUW), die Landespolizeiinspektion Gotha sowie der Fachbereich Infrastruktur wurden um Stellungnahme zur T-20-Zone gebeten bzw. angehört.

Das VUW hat keine Bedenken geäußert.

Die Polizei stimmt grundsätzlich zu, vertritt aber die Auffassung, dass der Verkehrsversuch für ein Jahr erfolgen sollte und alle Fußgängerüberwege ausnahmslos entfernt werden sollen.

Bedingt durch viele Baumaßnahmen im innerstädtischen Bereich und der damit einhergehenden verkehrlichen Umleitungen ist die Erreichung der Zielstellungen (2) nur auf Grundlage von weiteren Verkehrszählungen überprüfbar und diese sollten diesbezüglich aussagekräftig sein.

Deshalb wird am städtischen Vorschlag, den Verkehrsversuch auf 24 Monate zu befristen, festgehalten, zumal dieser ggf. auch vorzeitig beendet werden könnte.

Zur Entfernung aller FGÜe führt die LPI Gotha aus, dass eine Bündelung von Fußgängerströmen an FGÜen gerade in T-20-Zonen kontraproduktiv ist, da ein Fahrzeugführer in der gesamten T-20-Zone mit Querungen von Fußgängern rechnen muss. Darüber hinaus würden Fahrzeuge aus einer T-30-Zone kommen, somit würde sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit um lediglich 10 km/h verringern.

Diese Argumentation ist nachvollziehbar, gleichwohl sollen die Fußgängerüberwege im Bereich der Georgenstr./Markt und in der Alexanderstr./Karlsplatz zunächst nicht entfernt werden. Beide FGÜe befinden sich unmittelbar am Beginn der T-20-Zone. Der FGÜ Georgenstr./Markt wird häufig als Schulweg genutzt, beim FGÜ in der Alexanderstr./Karlsplatz können zügig laufenden Fußgänger aus dem Bereich Karlsplatz erst spät von Fahrzeugführern auf der Alexanderstr. wahrgenommen werden. Überdies sind vor beiden FGÜen die Straßen verhältnismäßig lange gerade und verleiten Fahrzeugführer, die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht einzuhalten.

Soweit durch die begleitenden Maßnahmen die Akzeptanz der Fahrzeugführer erreicht wird, ist der Verbleib der FGÜe erneut zu prüfen.

Anwohner, Gewerbetreibende werden über die T-20-Zone durch Pressemitteilungen informiert. Gewerbetreibende in der Goldschmiedenstr. werden insbesondere zu den Be- und Entladevorgängen persönlich informiert. Diesen kann auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung für das Be- und Entladen ausgestellt werden.

6. Zahlenerhebung/Zustand der bestehenden sieben FGÜe:

Die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ-2001) legt Einsatzbereiche für die Anlage von FGÜen fest.

Die in dem Bereich bestehenden FGÜe entsprechen nicht (mehr) annähernd der erforderlichen Ausstattung im Hinblick auf Markierung, Beleuchtung und Beschilderung.

Entsprechend der StVO (in der Regel Entbehrlichkeit von FGÜ in Tempo-Zonen) könnten hier im Rahmen der Verkehrsberuhigung aber auch vor dem Hintergrund einer erforderlichen Instandsetzung einzelner FGÜ zielführende Synergieeffekte erzielt werden. Die Anordnung eines FGÜ kommt in Betracht, wenn entsprechende Fußgängerverkehrsstärken (zur Spitzenstunde) des Querungsverkehrs vorliegen. Damit einhergehend muss zur gleichen Stunde die Kraftfahrzeugverkehrsstärke der jeweils stärker belasteten Fahrtrichtung ermittelt werden.

Im Februar/März 2024 wurden die Durchfahrtsszahlen der Kfz an den sieben Fußgängerüberwegen ermittelt. Parallel dazu wurden Verkehrszählungen des motorisierten Verkehrs durchgeführt, sh. Anlage (detaillierte Zahlenerhebung).

Zum Ende des Verkehrsversuches sind diese erneut zu ermitteln, unter Berücksichtigung der Zielerreichung zu evaluieren und über eine dauerhafte Einrichtung zu entscheiden.

Die ermittelten Zahlen des motorisierten Verkehrs und des Fußgängerverkehrs wurden entsprechend der Richtlinie R-FGÜ-2001 in die nachstehende Tabelle eingefügt.

Den FGÜen wurden hierbei folgende Zuordnungszahlen gegeben:

Nr. 1 = Markt/Badergasse

Nr. 2 = Georgenkirche

Nr. 3 = Johannisstr./Querstr. „Lucky Luke“

Nr. 4 = Karlsplatz aus Richtung Karlstr.

Nr. 5 = Karlsplatz ggü. Lutherdenkmal

Nr. 6 = Karlsplatz/Nicolaistr. zum Bahnhof

Nr. 7 = Alexanderstr.

Einsatzbereiche FGÜ gem. Richtlinie

Kfz/h	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	über 750
Fg/h						
0-50		2	5			
50-100	7	FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100-150	3	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150		FGÜ möglich 1, 6	4			

Außerhalb des für FGÜ möglich/empfohlenen Einsatzbereiches können FGÜ in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden.

Sollte daraus der Verbleib oder die Wiedereinrichtung von FGÜen erforderlich sein, sind diese entsprechend der Richtlinie vollumfänglich auszustatten.

gez. Christoph Ihling
Oberbürgermeister

Anlagenverzeichnis

Zählung Fußgänger/Fahrzeuge in T-20-Zone