

Inhalt :

- I. Aufgabenstellung
- II. Lösungsprinzip
- III. Lösungsvorschlag
 1. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen
 - 1.1. Ringführung im Altstadtbereich
 - 1.2. Erläuterung der Ringführung
 - 1.3. Verkehrsberuhigung
 - 1.4. Erläuterung der Einfahrtmöglichkeiten in die Verkehrszellen
 - 1.4.1. Freie Zufahrten
 - 1.4.2. Zufahrten für Verkehr mit Sondergenehmigungen
 2. Verkehrsadministrative Maßnahmen
 3. Verkehrsbauliche Maßnahmen
 4. Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
 5. Einbeziehung von Großbetrieben bei der Lösung des Innerstädtischen Verkehrsproblems
 6. Fahrradverkehr
 7. Fußgängerverkehr
 8. Anhang
 - 8.1. Stadtplan Erfurt (Ausschnitt)
 - 8.2. Bisher geplante Verkehrsorganisation nach GVP 85
 - 8.3. Leitbild der Verkehrsorganisation unter Einbeziehung des gesamten Denkmalschutzgebietes

I. Aufgabenstellung

1. Berücksichtigung des gesamten gesetzlich festgelegten Denkmalschutzgebietes zur größtmöglichen Erhaltung und Erlebbarkeit der historischen Stadtstruktur
2. Ausschluß jeglichen Durchgangsverkehrs durch das Altstadtgebiet
3. Verkehrsberuhigung durch Verkehrszellen
4. Einschränkung des individuellen Personennahverkehrs (IPNV) auf ein Minimum
5. Gute Erschließbarkeit der Altstadt durch den Öffentlichen personennahverkehr (ÖPNV), speziell Straßenbahn
6. Berücksichtigung der wichtigen Versorgungseinrichtungen und Betriebe
7. Problemlösung des ruhenden Verkehrs
8. Einführung einer Fahrradverkehrsregelung
9. Wortung des Fußgängerverkehrs

6. Fahrradverkehr

Gegenwärtig existiert in Erfurt kein Fahrradverkehrsnetz. Es sind lediglich einige Strecken außerhalb des Stadtzentrum markiert, was aber für eine sinnvolle Nutzung mit dem Fahrrad nicht ausreichend ist. Ein Großteil der vorhandenen Radwege ist in ungenügendem Zustand (desolater Belag, Verkehrsschilder mitten auf dem Weg, Bordsteine nicht abgesenkt, keine Fahrradampeln). Dadurch ist die Attraktivität für den Radfahrer so stark herabgesetzt, daß viele Bürger von der Benutzung des Fahrrades absehen. Das kann aber nicht im Sinne der effektiven Nutzung aller Möglichkeiten für eine praktische Gesamtverkehrsleitung stehen.

Es werden daher folgende Vorschläge für die Verbesserung des Fahrradverkehrs in Erfurt gemacht:

1. Nicht nur Radwege zum Zentrum, sondern Wegenetz im Zentrum
2. Markierung von Radwegen auf der Straße
3. Bei Neukonzeptionen von vorn herein Radspuren berücksichtigen
4. An Knotenpunkten Radwege markieren und Ampeln einrichten (z.B. Windhorststraße / Spielbergtor, Kranichfelderstraße Melchendorferstraße, Puschkinstraße / Karl-Marx-Platz, Löhberwallgraben / Schillerstraße)
5. Radverkehr vom Gothaer Platz in Richtung Rudolphstraße ermöglichen
6. Befahren von Einbahnstraßen in entgegengesetzter Richtung ermöglichen (wie Beispiel Auenstraße)
7. Befahren der Fußgängerzonen Montag - Freitag 19,00 Uhr bis 5.00 Uhr und Samstag 14.00 Uhr bis Montag 5.00 Uhr zulassen
8. Aufstellen von Fahrradständern

Insgesamt muß der Radverkehr in besonderer Weise im Stadtzentrum auf der Grundlage von § 1 der STVO funktionieren.

7. Fußgängerverkehr und Kraftfahrzeugverkehr

Eine nach ihrer Struktur mittelalterliche Altstadt, wie Erfurt ist am besten zu Fuß zu erschließen. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Die Wege und Gassen wurden zwar früher von Wagen befahren, doch ist dieser "Verkehr" nicht mit heute vergleichbar. Es ist also auch rein strukturbedingt anzustreben, den jetzigen Verkehr wieder so weit als möglich aus der Altstadt herauszuziehen, da das auf gesetzliche Grundlage gestellte Ziel besteht, diese Altstadt als Denkmalschutzgebiet zu erhalten. Das man auf diesem Wege nicht völlig zurück gehen kann, versteht sich von selbst. Da aber bereits die Belegung mit Fahrzeugen von Bewohnern an die Grenze des für die Altstadt verkraftbaren reichen wird, ist ein äußerstes Minimum anzustreben. Dieses Minimum kann nur bestehen aus Fahrzeugen der Bewohner, Lieferfahrzeugen, öffentlichen Verkehrsmitteln und Sonderfahrzeugen. In sofern sind vermutlich schon Fahrzeuge von Betriebsangehörigen auszuschließen bzw. auf eine bestimmte Höchstzahl zu begrenzen. Das wäre lokal zu entscheiden.

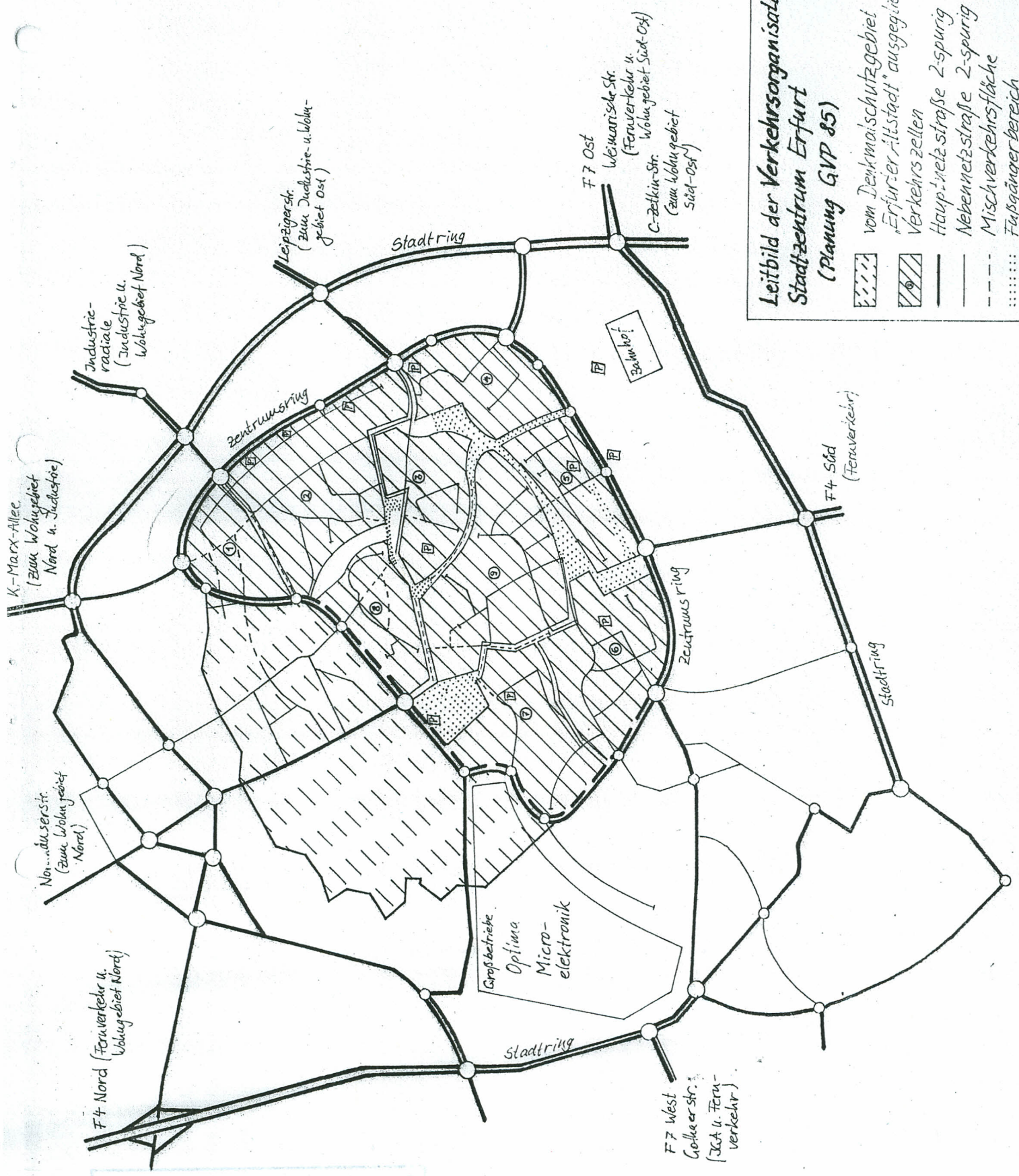
Nur durch diese Konsequenz ist die Altstadt wirklich sinnvoll und gesund nutzbar.

Es ergibt sich daraus, daß ein Großteil der Straßen hauptsächlich als Fußgängerbereich erlebbar wird und der andere Teil im Sinne von Mischverkehrsflächen bzw. wie bisher zu nutzen ist. Für die Fußgänger müssen alle Bereiche reserviert werden, die für ihn besonders wichtig sind:








Einkaufsstraßen, Straßen und Plätze, die besonders sehenswert sind sowie Bereiche mit hohem Erholungswert.

Zulieferwege und Wohngebietsstraßen sollten als Mischverkehrsflächen betrachtet und im Sinne des § 1 der STVO benutzt werden.

Alle übrigen Straßen, die im vorliegenden Lösungsvorschlag als freie Zufahrten dienen, werden auf die bisher übliche Art von allen Verkehrsteilnehmern genutzt (siehe Anhang 8.3.).



**Leitbild der Verkehrsorganisation
Stadtzentrum Erfurt
(Planung GVP 85)**

-  vom Denkmalschutzgebiet
-  „Erfurter Altstadt“ ausgegliedert
-  Verkehrszellen
-  Hauptverkehrsstraße 2-spurig
-  Nebenverkehrsstraße 2-spurig
-  Mischverkehrsfläche
-  Fußgängerbereich

Reproduktion und Veröffentlichung
 nur mit Genehmigung des Stadt-
 archives Erfurt zulässig