

DVR-Beispielsammlung

Gute Straßen in Stadt und Dorf



Funktion Gestaltung Sicherheit | Die Kunst des Entwerfens führt nicht zwangsläufig zu funktional gelungenen, gut gestalteten und verkehrssicheren Straßen und Plätzen. Gegebene Straßenraumbreiten und Gebäudepositionen lassen oft nicht die Querschnittsaufteilung zu, die wünschenswert wäre. Gleichzeitig sind Planende und Entscheidende häufig zu stark ins „Tagesgeschäft“ eingebunden, um selbst nach gut gestalteten Straßen zu suchen. Daher hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat das vorliegende Format geschaffen.

Zielgruppen | Die Beispielsammlung richtet sich an alle, die sich mit Straßenentwurf befassen: Planende, Straßenverkehrsbehörden, Polizei, fachlich und politisch Entscheidende, Bildungsfachleute in technischen Schulen und Hochschulen und nicht zuletzt interessierte Laien.

Der Link zur Sammlung: www.dvr.de/gutestrassen

Johannesstraße | Erfurt

Hauptverkehrsstraße mit angehobener Fahrbahn an einer Stadtbahnhaltestelle



Bild 1 | Die Johannesstraße nach dem Umbau: Gliederung des Fahrbahnquerschnitts, Umgestaltung der Straßenbahnhaltestelle, mehr Raum für Zufußgehen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Projektdaten

- Großstadt mit rd. 206.000 Einwohnern in Thüringen
- Ca. 360 m langer Straßenzug
- Verkehrsstärken werktags:
 - Rd. 11.500 Kfz/24h
 - Rd. 1.600 Radfahrende/24h
 - Rd. 400 Stadtbahnen/24h (2 Linien, jeweils 10 min-Takt im Tagesverkehr)
- Planung: Straßen- und Tiefbauprojekt GmbH, Erfurt
- Baukosten ca. 2,5 Mio. €
- Verkehrsfreigabe Juni 2015

**Erstfassung 11/2016
Update 11/2022**

Die genannten Verkehrsstärken wurden bezogen auf die Erstveröffentlichung im Jahr 2015 ermittelt. Sie gelten nach Auskunft der zuständigen Verwaltung (siehe „Kontakt“ im Impressum) 2022 unverändert.

Lage und städtebauliches Umfeld

Die Johannesstraße verbindet als radiale Hauptverkehrsstraße die nördlichen Stadtteile mit der Erfurter Innenstadt (Bild 2) und hat eine entsprechend große Bedeutung für alle Verkehrsarten.

Die Umgestaltung betrifft den unmittelbar nördlich an die Innenstadt angrenzenden Streckenabschnitt zwischen Stauffenbergallee und Juri-Gagarin-Ring. Der Kfz-Verkehr wird anschließend auf den Innenstadtring abgeleitet, während Stadtbahn und Radverkehr gradlinig in die Innenstadt weitergeführt werden. Die angrenzende Bebauung ist überwiegend 4-geschossig. Sie weist im Erdgeschoss Geschäftsnutzungen, Dienstleistungen und Kleingewerbe auf. In den höheren Geschossen dominiert Wohnnutzung.

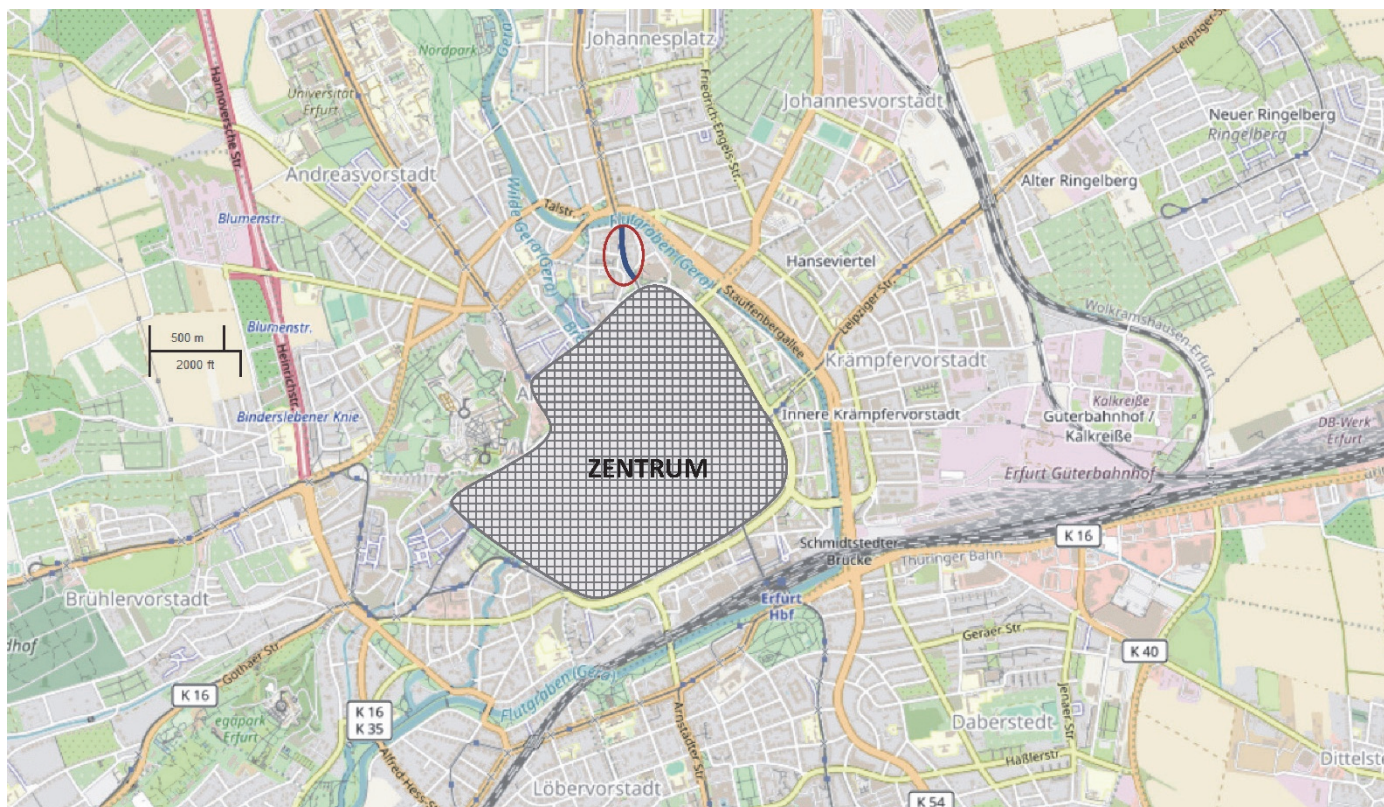


Bild 2 | Lage im Straßennetz: radiale Hauptverkehrsstraße mit Haltestelle zweier Stadtbahnlinien, die die nördlichen Stadtteile von Erfurt mit dem Stadtzentrum verbinden sowie wichtiger Achsenfunktion im Radverkehr (Kartengrundlage: © OpenStreetMap contributors | www.openstreetmap.org)

Planerische Rahmensetzungen

Die grundlegende Verkehrsbedeutung des Straßenabschnitts ergibt sich aus dem geltenden Verkehrsentwicklungsplan. Dieser weist der Johannesstraße als Bestandteil des Straßenhauptnetzes zudem eine besondere Achsenfunktion im ÖPNV – hier Stadtbahn – und im Radverkehr zu.

Der südliche, in der Innenstadt gelegene Abschnitt der Johannesstraße war vom Innenstadtring (Am Hügel/Juri-Gagarin-Ring) bis zum zentralen Kreuzungspunkt der zentralen Fußgängerzonen am Anger bereits umgestaltet worden (Bild 3). Die Stadtbahn wird hier in der Fahrbahn geführt, die für den motorisierten Individualverkehr lediglich quartierserschließende Funktion aufweist. Auch für den Radverkehr konnten aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten hier keine separaten Anlagen angeboten werden.



Bild 3 | Johannesstraße innerhalb der Innenstadt (im Winter): Mischverkehr auf der Fahrbahn, Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr

Problemdimensionen

Die inzwischen überholten Verkehrskonzepte der 1970er Jahre hinterließen im Bereich des Knotenpunktes Juri-Gagarin-Ring/Am Hügel/Johannesstraße (Huttenplatz) eine großflächige Verkehrsanlage, die den nördlichen Abschnitt der Johannesstraße städtebaulich und funktional deutlich von der Innenstadt abhängte (Bild 4). Dies wurde als mitursächlich betrachtet für deutliche Sanierungsrückstände mit überdurchschnittlich hohen Leerständen im Wohnungs- und Geschäftsbesatz.



Bild 4 | Vorher-Situation: Überdimensionierte Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr im Knotenpunkt und auf der Strecke

Eine Verringerung der überdimensionierten Verkehrsfläche auf das erforderliche Maß wurde gleichzeitig als Potenzial für eine teilweise Wiederbebauung zurückgenommener Flächen betrachtet. Derzeit wird ein Bebauungsplan erstellt, der dieses städtebauliche Ziel langfristig sichern soll.

Im Abschnitt existierten keine durchgehenden Radverkehrsanlagen. Die vorhandene Stadtbahnhaltestelle „Boyneburgufer“, werktags von rd. 200 Niederflurfahrzeugen pro Richtung bedient, war nicht barrierefrei. Die Gehwege waren zu schmal, insbesondere auch weil sie von vielen Radfahrenden entgegen geltender Regelungen mitgenutzt wurden (Bilder 5 und 6).

Die Fahrbahn war in sanierungsbedürftigem Zustand. Im Übergang zum bereits fertiggestellten südlichen Abschnitt der Johannesstraße sollte zudem die Gleisgeometrie verbessert werden.

Im Unfallgeschehen waren zu einem hohen Anteil Unfälle im Längsverkehr zu verzeichnen, die den gesamten Streckenabschnitt betrafen. Häufiger fanden darüber hinaus Einbiegen-, Kreuzen- und Abbiege-Unfälle im Bereich des Hauptknotenpunktes statt. Verletzt wurden überwiegend Radfahrende.



Bilder 5 bis 6 | Vorher-Situation: kein barrierefreier Zugang zu den Niederflurfahrzeugen der Stadtbahn in der Haltestelle, keine durchgehenden Radverkehrsanlagen

Gestaltungsziele im Überblick

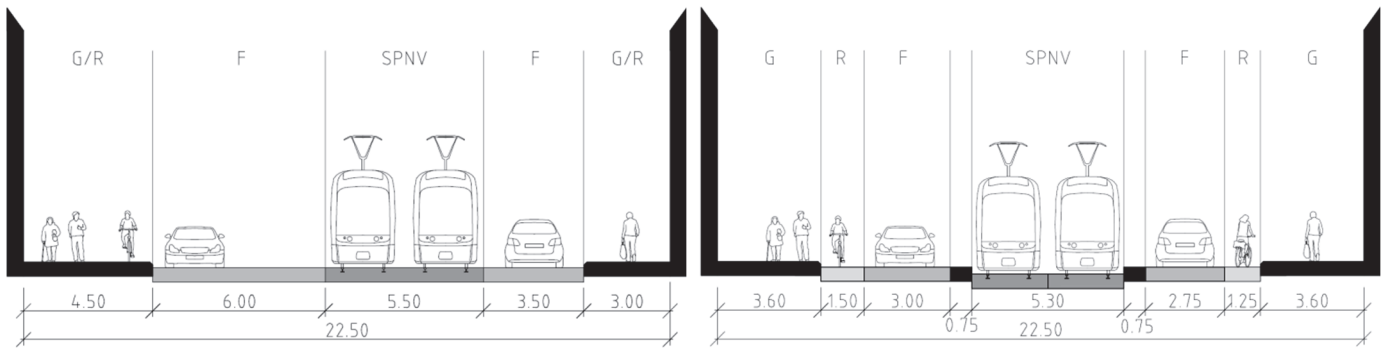
Aus der Problemanalyse ergaben sich folgende grundlegenden Ziele für die Umgestaltungsplanung:

- Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen im Bereich des Knotenpunktes Juri-Gagarin-Ring/Am Hügel/Johannesstraße (Huttenplatz)
- Beibehaltung der Bevorrechtigung der Stadtbahn
- Barrierefreie Gestaltung der von Niederflurfahrzeugen angefahrenen Stadtbahnhaltestelle „Boyneburgufer“ mit Verbesserung der Bedingungen für Wartende und Sicherung des Fahrgastwechsels
- Herstellung von durchlaufenden Radverkehrsanlagen mit besonderer Sicherung des Radverkehrs aus und in Richtung der unteren Johannesstraße (Innenstadt)
- Verbesserung der Bedingungen im Fußverkehr
- Erhöhung der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität im Seitenraum

Entwurfskonzept

Im Rahmen einer Vorplanung wurden zunächst verschiedene Varianten für die Gestaltung des Querschnitts und des Hauptknotenpunktes (Huttenplatz) entwickelt und bewertet. Der endgültige Entwurf (Bilder 7 bis 9) basiert auf folgenden Elementen:

- weitgehend symmetrischer Querschnittsaufbau
- Führung der Stadtbahn auf besonderem Bahnkörper in Mittellage, im Haltestellenbereich ergänzt um 0,75 m breite „Auftritte“ zum Ein- und Ausstieg
- Anhebung der MIV-Fahstreifen im Haltestellenbereich auf Gehwegniveau zur Herstellung eines barrierefreien Zugangs
- Signaltechnische Bevorrechtigung der Stadtbahn und Sicherung des Ein- und Ausstiegs („Zeitinsel“)
- Führung des Radverkehrs auf Radfahstreifen, die im Haltestellenbereich in Schutzstreifen übergehen
- Verringerung der Fahstreifenbreiten und Verkehrsflächen auf das funktional Notwendige.



Bilder 7 und 8 | Straßenquerschnitte in Höhe der Stadtbahnhaltestelle vor (links) und nach der Umgestaltung (rechts): Im schmalsten Teil der Johannesstraße sind die Flächen für die einzelnen Verkehrsarten nun nahezu symmetrisch aufgeteilt und regelwerkskonform dimensioniert

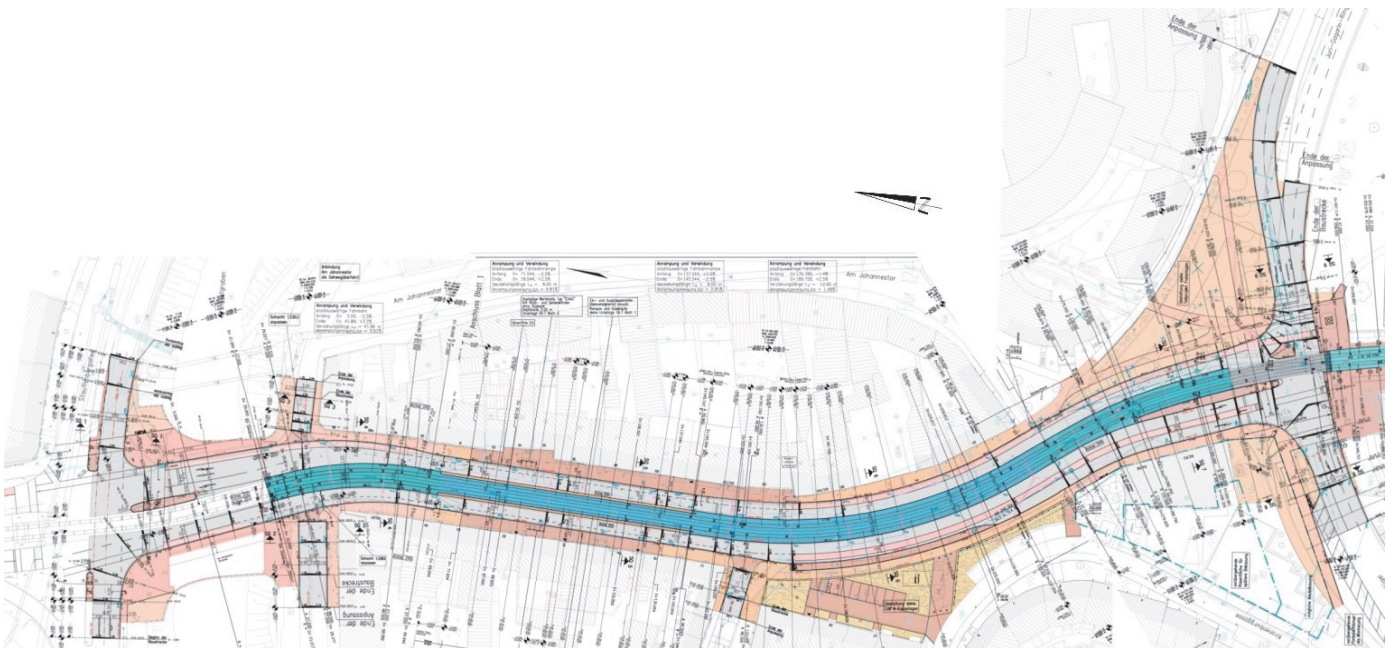


Bild 9 | Lageplan der neu gestalteten Johannesstraße: deutlich verringerte Verkehrsflächen im Knotenpunkt mit dem Stadtring und einstreifige Fahrbahnen mit Radfahrstreifen auf der Strecke, im Bereich der Stadtbahnhaltestelle auf einen Schutzstreifen reduziert

Wichtige Gestaltungselemente

■ Stadtbahnhaltestelle

Die barrierefrei umgestaltete Stadtbahnhaltestelle „Boyneburgufer“ befindet sich in Mittellage und hat eine Gesamtlänge von rd. 60 m. 0,75 m breite Haltestellenborde unterstützen den stufenlosen Zugang zu den hier verkehrenden Niederflurfahrzeugen. Sie bestehen aus Betonfertigteilen, die 1,3 % zur nebenliegenden Fahrbahn hin geneigt und aufgrund ihrer hellen Einfärbung deutlich von dieser abgesetzt sind. Die vordere Position des haltenden Fahrzeugs wird durch Blindenleitstreifen im Seitenraum und quer über die Richtungsfahrbahn hinweg durch Prägung im Asphalt und helle Einfärbung gekennzeichnet (Bilder 10 bis 12).

Fahrgastwechsel werden – wie schon vor der Umgestaltung – durch eine „Zeitinsel“ signaltechnisch gesichert. Die Sperrzeit (Rot) wird per Zusatzsignal am Signalmast zusätzlich auch dem Radverkehr angezeigt.

Die Richtungsfahrbahnen sind im gesamten Haltestellenbereich auf Seitenraumniveau angehoben und in eine Kernfahrbahn mit nebenliegendem Schutzstreifen untergliedert. Die Maße sind unterschiedlich: stadteinwärts 3,00 m plus 1,50 m, stadtauswärts 2,75 m plus 1,25 m (siehe Bilder 8 und 9). Die Breiten der

„Kernfahrstreifen“ neben den Schutzstreifen entsprechen dabei nicht den Vorgaben der RAST zum Einsatz von Schutzstreifen, vielmehr ist damit auch ein Vorbeifahren von breiteren Kraftfahrzeugen als Pkw an Radfahrenden bei angepasster Geschwindigkeit möglich.



Bilder 10 bis 12 | Niederflergerecht und barrierefrei gestaltete Stadtbahnhaltestelle: breite, farblich deutlich wahrnehmbare Haltestellenborde als Ein- und Ausstiegshilfe neben angehobener Richtungsfahrbahn mit Schutzstreifen für Radfahrende sowie Leitindikatoren für sehbeeinträchtigte Fahrgäste (Prägung im Asphalt und helle Einfärbung) quer über die Fahrbahn hinweg

Die Wartebereiche im Seitenraum sind durch eine andere Verlegform des Natursteinpflasters von den dahinterliegenden Gehflächen abgesetzt. Die Witterungsunterstände sind komplett transparent gehalten und berücksichtigen damit soziale Sicherheitsaspekte (Bild 13).



Bild 13 | Wartefläche im Seitenraum: dezente Differenzierung von Geh- und Wartefläche durch unterschiedliche Verlegart des Natursteinpflasters sowie transparenter Unterstand, der als attraktives Gestaltungselement zugleich mehr soziale Sicherheit für wartende Fahrgäste bietet

■ Gliederung der Verkehrsflächen

Der Querschnitt weist auch außerhalb der Haltestelle eine klare Gliederung auf (Bilder 14 und 15) und bietet damit den am Verkehr Teilnehmenden eine eindeutige Führung. Dies wird durch Markierungen wirksam unterstützt.



Bilder 14 und 15 | Verkehrsflächenaufteilung: deutliche Kennzeichnung und Eingrenzung der verschiedenen Verkehrsflächen für Stadtbahn, Kraftfahrzeugverkehr, Radverkehr und Fußverkehr durch Markierungen, Borde und unterschiedlichen Oberflächenbelag – in den Knotenpunkten zusätzlich unterstützt durch Fahrbahnteiler

Die 3,00 bis 3,25 m breiten MIV-Fahrstreifen sind vom besonderen Bahnkörper lediglich durch einen Rundbordstein mit geringem Anschlag abgetrennt. Langgestreckte Fahrbahnteiler und eine Dreiecksinsel unterstützen in den beiden Hauptknotenpunkten die Orientierung. Verstärkt wird dies durch die Form und Platzierung der Oberleitungsmaste auf den Fahrbahnteilern.

■ Gehflächen

Gehbereiche von 2,50 bis 4,00 m Breite sind hochwertig und differenziert gestaltet mit:

- Betonplattenbänder, die Gehbahnen definieren,
- daneben in Natursteinpflaster ausgeführt eine Oberbahn zu den Hauskanten und eine Unterbahn als Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn hin (Bild 16),
- Unterbrechung der Gehbahnen durch flächige Pflasterbeläge im Bereich der Stadtbahnhaltestelle und in Grundstückszufahrten, um hier die überlagerte Nutzung zu betonen,
- einheitliche Pflasterflächen in Abschnitten, wo der Gehweg zur Fahrbahn hin durch Beete abgesetzt ist (Bild 17) sowie
- farblich an das Natursteinpflaster angepasste Leiteinrichtungen für Sehbeeinträchtigte im Zugang zu den Furten (siehe Bild 15).



Bild 16 | Differenzierung des Seitenraums: Ober- und Unterbahn aus Natursteinpflaster sowie Gehbahn aus Betonplatten definieren Gehweg, Aufenthalts- und Sicherheitsstreifen



Bild 17 | Seitenraumgestaltung am Huttenplatz: Pflanzbeete dienen als Abgrenzung zur Fahrbahn und betonen gemeinsam mit dem einheitlich gepflasterten Gehbereich ohne Gehbahn die Platzfunktion

■ Radverkehrsführung

Außerhalb des Haltestellenbereichs wird der Radverkehr auf Radfahrstreifen geführt, die eine Regelbreite von 1,85 m aufweisen und auch im Bereich der Knotenpunkte durchgehend rot eingefärbt sind. Dadurch ergibt sich aus der Perspektive der Radfahrenden eine klare Orientierung (Bild 18).



Bild 18 | Radverkehrsführung im Knotenpunkt: durchgängig rot eingefärbte Radfahrstreifen schaffen Sicherheit und Orientierung für Radfahrenden und eine gute Sichtbarkeit der Anlage für Kraftfahrende

Für den Kraftfahrzeugverkehr sind die Radverkehrsanlagen schon von weitem gut wahrnehmbar. Abschnitte mit unterbrochenem Breitstrich verdeutlichen zudem, wo in den Knotenpunktzufahrten der Fahrstreifen gewechselt werden kann (siehe Bild 14).

Neben Parkstreifen ist durch eine zweite, innenliegende Markierung in Breitstrich zusätzlich ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m vorhanden, der Kollisionen von Radfahrenden mit aufschlagenden Autotüren verhindern soll (Bild 19).



Bild 19 | Radverkehrsführung neben Parkstreifen: rot eingefärbter Radfahrstreifen mit ausreichend breiten Sicherheitsstreifen zu den parkenden Fahrzeugen hin

■ Besonderheit: Testphase im Vorlauf

Im Jahr 2012 wurden wesentliche Elemente der geplanten Umgestaltung durch provisorische Maßnahmen vorweggenommen. Dies sollte nicht zuletzt zur kurzfristigen Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich des überdimensionierten Knotenpunktes Am Hügel/Johannesstraße/Juri-Gagarin-Ring dienen. Damit war den Verkehrsteilnehmenden, der Öffentlichkeit und den politisch Entscheidenden gleichzeitig die Möglichkeit gegeben, erwartete Wirkungen der Umgestaltung frühzeitig erleben und entsprechend beurteilen zu können.

Solche Verkehrsversuche gemäß §45 StVO können zu einer Erhöhung der Akzeptanz neuer oder örtlich bisher nicht angewendeter Gestaltungs- und Verkehrsführungselemente im Vorfeld der Entscheidungsfindung und Beschlussfassung maßgeblich beitragen. So war es auch im vorliegenden Fall.



Bilder 18 und 19 | Provisorische Umgestaltung: Sperrflächenmarkierungen, Fahrstreifen mit Fahrradsymbol etc. ermöglichen vorwegnehmende Erfahrungen mit neuen Gestaltungs- und Führungselementen

Abstimmung und Beteiligung

Die Planung wurde durch ein Beteiligungsverfahren begleitet, wie es in den meisten vergleichbaren Fällen mittlerweile üblich ist: Zu mehreren Zeitschnitten im Projektverlauf erfolgte eine Information der Öffentlichkeit durch Veranstaltungen für Anrainende und Interessierte, Pressemitteilungen und Online-Beiträge auf der Internetseite der Stadt Erfurt. Das Ratsinformationssystem der Stadt Erfurt bot darüber hinaus vertiefende Unterlagen und Informationen für besonders Interessierte.

Wirkungen

■ Verkehrssicherheit

Für eine belastbare Beurteilung der Verkehrssicherheitswirkung der Umgestaltung stand bei Erstabfassung der Beispieldokumentation im Jahr 2016 noch kein ausreichender Nachher-Zeitraum zur Verfügung. Der erste Eindruck, basierend auf den polizeilichen Unfalldaten aus dem zweiten Halbjahr 2015, legte allerdings nahe, dass die Verkehrssicherheit sich deutlich verbessert hatte: Unfälle mit verletzten Radfahrenden, vorher ein Schwerpunkt im Unfallgeschehen, fanden in diesem Zeitraum nicht statt. Mit drei polizeilich registrierten Unfällen, bei denen eine (alkoholisierte) Person leicht verletzt wurde, war das Unfallgeschehen insgesamt sehr gering.

Der Kartenausschnitt in Bild 20 zeigt das Unfallgeschehen über die sechs nachträglich untersuchten Kalenderjahre von 2016 bis 2021. Die Auswertung der Unfalldaten bestätigt den positiven Eindruck von 2015: Insgesamt wurden innerhalb von sechs Jahren 19 Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen, das sind durchschnittlich jährlich drei Unfällen bzw. 0,2 Unfälle mit Personenschaden pro 100 m Straßenlänge. Das Unfallgeschehen bleibt damit im umgestalteten Abschnitt trotz des hohen Verkehrsaufkommens anhaltend sehr gering.

Bezogen auf den betrachteten 6-Jahres-Zeitraum waren zu verzeichnen:

- 14 Unfälle mit Sachschaden,
- 5 Unfälle mit jeweils einer leichtverletzten Person,
- 4 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden (3 Leichtverletzte),
- 2 Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden (2 Leichtverletzte) und
- 3 Unfälle mit Beteiligung der Straßenbahn (ohne Personenschaden).

Unfallkategorien	Unfalltypen	Unfallumstände
Unfall mit Getöteten	1 - Fahr Unfall (F)	Fußgänger
Unfall mit Schwerverletzten	2 - Abbiegeunfall (AB)	Radfahrer
Unfall mit Leichtverletzten	3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	Krafttrad
Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)	Baumunfall
Unfall mit Sachschaden	5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	Alkohol oder Drogen
	6 - Unfall im Längsverkehr (LV)	Überholunfall
	7 - Sonstiger Unfall (SO)	Wildunfall

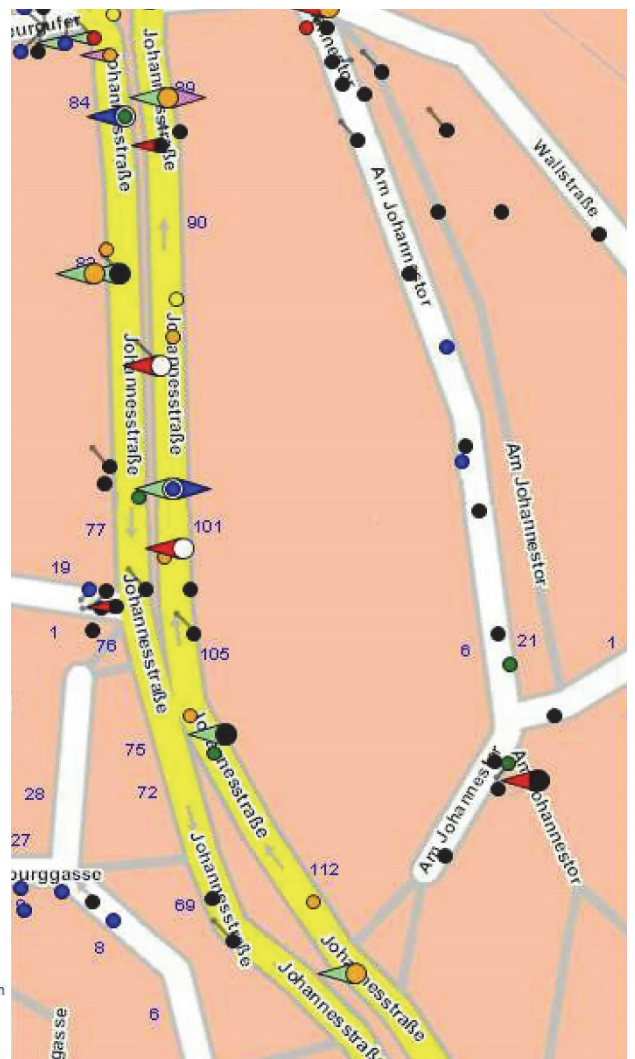


Bild 20 | Unfalltypenkarte zum umgestalteten Abschnitt der Johannesstraße: Die sich bereits im 2. Halbjahr 2015 andeutende deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber vorher hält auch sechs Jahre nach Verkehrsfreigabe an – in den Kalenderjahren 2016 bis 2021 wurden insgesamt 19 Unfälle polizeilich registriert (siehe EUSKa-Auszug), davon fünf Unfälle mit leicht verletzten Personen, die drei Radfahrende und zwei Zufußgehende betrafen.

Aus den Detailinformationen der Unfallaufnahme ergeben sich folgende Sachverhalte:

- Zwei der drei Unfälle mit Zufußgehenden folgen einem gleichen Muster: Die Zufußgehenden kollidierten mit einer Straßenbahn bei sehr geringer Fahrgeschwindigkeit, während sie beim Überqueren der Gleise per Headset telefonierten bzw. Musik hörten; beide wurden leicht verletzt.
- Der dritte Unfall mit Zufußgehenden kam im Zuge einer beabsichtigten Gleisüberquerung zustande: Die beiden Zufußgehenden drehten für den herannahenden Pkw unerwartet am inneren Bordstein um, dies führte zu einer „Berührung“ zwischen einem Zufußgehenden und dem Pkw, jedoch ohne Verletzung.
- Eine radfahrende Person kam ohne Fremdeinwirkung durch Berühren der Bordsteinkante im Zuge des Schutzstreifens zu Fall und verletzte sich dabei leicht.
- Eine zweite radfahrende Person wurde im Zuge des Schutzstreifens von einem rechts überholenden Elektrorollstuhlfahrenden zu Fall gebracht und verletzte sich dabei leicht.
- Die dritte radfahrende Person beschädigte unter Alkoholeinfluss den Außenspiegel eines haltenden Pkw.
- Die vierte radfahrende Person blieb beim Überholmanöver durch einen Pkw-Fahrenden unverletzt.
- Die fünfte radfahrende Person wurde im Zuge eines Pkw-Wendemanövers angefahren und beim Sturz leicht verletzt.

Keiner dieser Unfälle kann damit auf die Gestaltung des dokumentierten Straßenabschnitts zurückgeführt werden. Vielmehr geschahen sie durchweg in Situationen, die durch individuelles Fehlverhalten der beteiligten Hauptverursachenden geprägt waren. Dies gilt gleichermaßen für die übrigen Verkehrsunfälle, die mit einer Ausnahme nur leichte Sachschäden nach sich zogen.

Bei den hohen Aufkommen im Kfz-Verkehr und der erheblichen Nutzungsdichte im Straßenraum mit häufigem Queren der Fahrbahn zu Fuß erscheint dies eine unauffällige Quote und ein zufriedenstellendes Maß an Verkehrssicherheit.

■ Nutzungsaspekte

Zusammenfassend kann auf Basis der Erkenntnisse aus rund sieben Jahren nach Verkehrsfreigabe festgestellt werden, dass Radfahrende und Zufußgehende nach der Umgestaltung gute funktionale Bedingungen vorfinden. Die Gestaltung wirkt insgesamt „wie aus einem Guss“ und gibt allen am Verkehr Teilnehmenden eine gute Verhaltensorientierung.

Über die Erkenntnisse aus dem Unfallgeschehen hinaus zeigen auch Beobachtungen im Bereich der Stadtbahnhaltestelle, dass im Zusammenhang mit haltenden Straßenbahnen häufiger die Gleisanlagen frei überquert und die schmalen Haltestellenborde als „Hilfsgehwege“ genutzt werden (Bilder 21 und 22). Haltestellennahe gesicherte Überquerungsstellen wären hier wünschenswert gewesen. Gute Sichtverhältnisse und ein angepasstes Fahrverhalten verhindern aber offenbar Schlimmeres.



Bilder 21 und 22 | Verhalten an der Stadtbahnhaltestelle: Auch mit guter Gestaltung ist offenbar nicht jedes problematische Verhalten – hier das freie Überqueren der Stadtbahntrasse – wirksam zu verhindern, wenn anderenfalls weite Umwege notwendig wären

Bewertung der Umgestaltung aus behördlicher Sicht

Aus einer schriftlichen Befragung im Sommer 2022 ergeben sich folgende Aussagen zur Bewertung der Umgestaltung rund sieben Jahre nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe Mitte 2015:

- Die Abteilung Verkehrsplanung im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung und die Straßenverkehrsbehörde im Amt für Tiefbau und Verkehr der Stadt Erfurt bewerten die Umgestaltung aus ihrer spezifischen fachlichen Sicht „weiterhin sehr positiv“. Dementsprechend wurden nach Verkehrsfreigabe keine ergänzenden verkehrsplanerischen, verkehrstechnischen oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen im umgestalteten Straßenabschnitt umgesetzt und solche sind auch nicht geplant.
- Die Landespolizeiinspektion Erfurt bewertet die Umgestaltung „überwiegend positiv“ und das Verkehrsunfallgeschehen „eher positiv“. Auch hier wurden nach Verkehrsfreigabe zusätzliche Maßnahmen weder umgesetzt noch sind solche geplant.

Quellenhinweise

Fotos zur Situation vorher und während der provisorischen Umgestaltung sowie überwiegende Planungsunterlagen wurden von der Stadt Erfurt, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Abteilung Verkehrsplanung, die Ausführungsplanung von der Straßen- und Tiefbauprojekt GmbH und die Unfalldaten sowie EUSKa-Auszüge (Bild 20) von der Landespolizeiinspektion Erfurt, Sachbereich 3 – Verkehrsaufgaben zur Verfügung gestellt. Nachher-Fotos: Karl Heinz Schäfer, TH Köln (Bild 3), alle übrigen: Walter Braun, verkehrskonzept, Aachen. Die Urheberrechte liegen jeweils bei den Genannten. Kartenbasis von Bild 2: © OpenStreetMap contributors, www.openstreetmap.org.

Kontakt

Landeshauptstadt Erfurt, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Abteilung Verkehrsplanung, Löberstraße 34, 99096 Erfurt; www.erfurt.de
(Kontakt-E-Mail: Verkehrsplanung@Erfurt.de)

Impressum

Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Jägerstraße 67-69 | 10117 Berlin

T +49 (0)30 2266771-0 | F +49 (0)30 2266771-29 | E info@dvr.de | www.dvr.de

Bearbeitung: Prof. Karl Heinz Schäfer | Isabelle Dembach M. Eng.

Technische Hochschule Köln | Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik | www.th-koeln.de

Berlin/ Köln 11/2022