

adfc Weimar · Kippergasse 20 · 99425 Weimar

Stadt Weimar  
Stadtplanungsamt  
Schwanseestraße 17  
99423 Weimar

Weimar, 08.November 2013

## **Bebauungsplan Bauhaus Museum, Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplanes**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gern nehmen wir als verkehrspolitischer Verein die Gelegenheit wahr, um zu dem vorliegenden Entwurf Stellung zu nehmen, ihn in die Verkehrs- und Umweltrealität einzuordnen und auf Defizite und Möglichkeiten hinzuweisen.

Die vorliegende Planung wurde auf dem Mitgliedertreffen des ADFC Kreisverbands Weimar am 6. Nov. 2013 intensiv erörtert.

### **Zum Verfahren:**

1. Es ist bedauerlich, dass die Unterlagen nicht in elektronischer Form im Netz zur Verfügung gestellt wurden. Dies ist Stand der Technik und hätte uns die Arbeit und Diskussion im Verein drastisch erleichtert, um Ihnen konstruktive Hinweise für die weitere Planung geben zu können. Wir bitten die Verwaltung der Stadt Weimar, die Unterlagen bei Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung in elektronischer Form auf [www.weimar.de](http://www.weimar.de) zur Verfügung zu stellen.
2. Es ist bedauerlich, dass wir als Verband im Vorfeld nicht in die B-Planung eingebunden wurden, obwohl dies einen erheblichen Eingriff in die innerstädtische Verkehrsinfrastruktur bedeutet und Hauptrouten des Rad- und Fußverkehrs betroffen sind. Wir möchten betonen, dass der ADFC nicht nur mit Wünschen und Begehrlichkeiten zur Förderung einer zukunftsfähigen Mobilität auf Basis des Rad- und Fußverkehrs beitragen kann, sondern auch kompetente Erfahrungen zu Stadt- und Verkehrsplanung sowie Verkehrssicherheit und verkehrsrechtlichen Regelungen hat. Von daher bitten wir die Stadt Weimar, uns bei verkehrsrelevanten Planungs- und Bauvorhaben frühzeitig einzubinden.

## Zur Planung:

1. Das Verkehrsgutachten ist unvollständig und damit ungenügend. Es wurden weder die Verkehrsmengen und -bedeutung des erheblichen Rad- und Fußverkehrs<sup>1</sup> noch wurden die Auswirkungen auf Weglängen und Nutzungsqualitäten der Hauptrouten für Radfahrer und Fußgänger zwischen dem Bahnhofsviertel und der Innenstadt/Universität angemessen berücksichtigt. In dem Verkehrsgutachten wird fast ausschließlich der motorisierte Individualverkehr (Kfz) betrachtet.

Die Aussagen zu Fußgängern und Radfahrern ebenso wie zum Busverkehr (alles Teile des Umweltverbundes) sind demgegenüber marginal und bleiben weitgehend ohne entsprechende zahlenmäßige Untersetzung.

Aus Sicht des ADFC sind damit bereits bei der Grundlagenermittlung sowie der darauf aufbauenden planerischen Konzeption wesentliche Auswirkungen der Planung überhaupt nicht behandelt worden. Dies stellt sich im Verhältnis zu der angestrebten Änderung der jetzigen Situation als schwerwiegender Mangel dar.

- 2 Im Umweltgutachten wird festgestellt das die Lärmbelastigungen im betroffenen Bereich schon jetzt über den zulässigen Grenzwerten liegt. Neben der Feinstaubbelastung und der CO2 Problematik ist dies ein weiterer, lokaler, Grund den motorisierten Individualverkehr (mIV) einzugrenzen und zu vermeiden. Dieses notwendige und wünschenswerte Ziel wurde im B-Plan augenscheinlich überhaupt nicht verfolgt und die Prognosen lassen eher das Gegenteil als Ergebnis erwarten.
3. Die prognostizierten Auswirkungen der Verkehrsmengenänderung des mIV und der Änderung der Wegebeziehungen erfordern ein Einbeziehen des Bereiches Weimarplatz, des Knotens am Neuen Museum und der Verbindung zur Ernst-Thälmann-Str. nördlich des Landesverwaltungsamtes. Dies ist im Verkehrsgutachten erwähnt, es wurde aber versäumt dies in die Festlegung der B-Planung zu übernehmen.
4. Es fehlt der eindeutige Hinweis darauf, dass die Fußgängerwegeverbindung zwischen Friedensstraße und Asbachstraße so gestaltet werden, dass eine verkehrsrechtliche Freigabe für den Radverkehr ohne Sicherheitseinbußen des Fußverkehrs möglich ist. Dies gilt auch für die Wegeverbindung von der Ernst-Thälmann-Str. parallel zur geplanten Tiefgaragenzufahrt hin zur Neuen Weimarahalle / Milchbar.

---

<sup>1</sup> Zahlen liegen uns leider nicht vor. Eine kurze Zählung zur Schätzung der Größenordnung am herbstlichen Donnerstag ergibt die Größenordnung 4000 Radfahrer und 7500 Fußgänger pro Tag auf der Verbindung Weimarplatz. Auch für die Erfolgskontrolle der Verkehrspolitik ist es notwendig die Verkehrsmengen von Radfahrern und Fußgängern in Weimar repräsentativ zu erfassen und darzustellen.

5. Während in der Begründung bzw. dem Verkehrsgutachten auf verschiedene mögliche spezifische Verkehrsanlagen Bezug genommen wird (z.B. Fahrspur für Bus und Radverkehr in Richtung Karl-Liebnecht-Straße), fehlt hierzu eine entsprechende zeichnerische Darstellung der vorgesehenen Maßnahmen. Diese muss sicherlich nicht in der Qualität einer Entwurfsplanung vorliegen. Jedoch bleibt ohne jegliche zeichnerische Darstellung unklar, ob nicht ggf. weitere Flächen für notwendige Verkehrsanlagen in Anspruch genommen werden müssen.
6. Die Entwicklung der angestrebten Fußgängerverbindung zwischen dem Neuen Museum (Rathenauplatz) und dem Bauhausmuseum wird in keiner Weise dargestellt. So bleibt unklar, wie die Fußgänger bei einer prognostizierten Verkehrsbelegung von über 10.000 Kfz/Tag sicher und qualitativ die beiden Museen besuchen können.
7. Als wesentlicher Mangel stellt sich aus unserer Sicht die Abgrenzung des Plangebietes dar. Für den Bereich östlich des Landesverwaltungsamtes (Haus 2) wird eine wesentliche Änderung des Verkehrsaufkommens eintreten. So wird die bisher für den Kfz-Verkehr gesperrte Nord-Süd-Richtung nunmehr freigegeben. Hierdurch wird es erstmals möglich, auch von Norden aus kommend in die Tiefgarage Atrium einzubiegen.

Dies wird unweigerlich dazu führen, dass der Kfz-Verkehr aus Richtung Goetheplatz bzw. Friedensstraße bei Abbiegevorgängen, insbesondere bei dem hohen Fußgängeraufkommen auf dem östlichen Gehweg erheblich eingeschränkt wird. Für den geradeaus fahrenden Radverkehr kommt es infolgedessen zu einer weiteren Einschränkung der zügigen Durchfahrbarkeit. Während bisher bei Abbiegevorgängen in die Tiefgarage der Radverkehr auf die Gegenspur ausweichen konnte, wird dies dann durch die Öffnung für den Kfz-Verkehr auf der Westseite nicht mehr möglich sein. Wenn es tatsächlich vorgesehen ist, für den einbiegenden Linksabbieger in die Tiefgarage hier eine Aufstellspur vorzusehen, ist als Ausgleich auf der Seite des Landesverwaltungsamtes ein ausreichender Platz zur Verfügung zu stellen.

8. Die Annahme im Verkehrsgutachten, dass sich der Fußgängerverkehr zwischen Goetheplatz und Bahnhof künftig hauptsächlich auf der westlichen Straßenseite abwickeln würde, ist aus unserer Sicht nicht schlüssig. Die Hauptfußwegeverbindung verläuft vom Goetheplatz (Ostseite mit Pressehaus, Graben, Mon ami) auf der östlichen Seite. Es ist nicht anzunehmen, dass die Fußgänger in Richtung Bahnhof die Straße zweimal queren, nur um auf der Seite des Bauhausmuseums entlang laufen zu können. Hier ist es einfacher, auf der Seite zu bleiben und wie bisher nur einmal die Friedensstraße zu queren<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> An der erheblichen Menge von Fußgängern, die den Rathenauplatz in der Flucht östlicher Gehweg Museum - westlicher Gehweg Carl-August-Allee queren, wird deutlich wie wichtig der Aspekt kurzer, direkter Wege für die Wegebeziehung Bahnhof- Goetheplatz ist.

9. Aus der Nichtberücksichtigung der Fußgängerströme im Verkehrsgutachten folgt, dass die Knotenpunktqualitäten im Bereich Weimarplatz zu positiv eingeschätzt sind. Dies gilt insbesondere für die Zu- und Abfahrten Atrium, die schon jetzt maßgeblich von den Fußgängerströmen bestimmt sind.
10. Die Empfehlung, aus Lärmschutz- und Umweltgründen einen Minikreisel am Knoten Ernst-Thälmann-Str. zu bauen, statt eine Lichtsignalanlage zu errichten, unterstützen wir.
11. Eine Linksabbiegemöglichkeit von der Ernst-Thälmann-Str in die Carl-August-Allee zu schaffen, sehen wir als kritisch an. Es fehlt die Aufstellmöglichkeit für die Linksabbieger. Durch deren Vorrang wird der erhebliche Radverkehr aus der Carl-August-Allee am Einfahren in den Weimarplatz gehindert.

Verkehrsorganisatorisch wird die Verbindung zur B7, Buttelstedter Str. zu sehr als Durchgang aufgewertet. Dies zieht unnötigen Kraftverkehr an und wurde im Verkehrsgutachten als Grund der prognostizierten Verkehrssteigerungen angesehen. Eine Linksabbiegemöglichkeit für den Kraftverkehr in die Carl-August-Allee ist nicht notwendig, da über die Ernst-Thälmann-Str. eine bessere Verbindung zum Bahnhof und zu den nördlichen Stadtgebieten besteht.

Für Radfahrer kann ein eigener Abzweig am Minikreisel Ernst-Thälmann-Str. angebunden werden, der über das Ende der Ernst-Kohl-Straße in den Rathenauplatz führt und dann weiter in die Carl-August-Allee einbindet.

12. Die Linksabbiegemöglichkeit vom Weimarplatz in die Tiefgarage Atrium ist nicht zwingend notwendig, da über die Schwanseestraße und Karl-Liebknecht-Str. eine äquivalente Möglichkeit besteht, rechtsabbiegend in die Tiefgarage zu gelangen.
13. Die prognostizierte Kfz Verkehrsmengenänderung in der Carl-August-Allee entwertet diese stark in Ihrer Qualität als Fußgänger- und Radfahrerverbindung und beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität der angrenzenden Lokalitäten. Hier sehen wir Handlungsnotwendigkeiten.

Diesbezüglich fehlen im B-Plan Vorgaben zur Unterbindung dieser abkürzenden Verbindung, z.B. ein Durchfahrtsverbot für Kfz, ausgenommen Linienbusse und Taxis auf dem Rathenauplatz.

14. Im Bereich Weimarplatz fehlt es für das geplante Museum an einer Bushaltestelle. Auch hierfür ist eine ausreichende Verkehrsfläche vorzusehen.
15. Wir wünschen uns eine Linksabbiegemöglichkeit mit Aufstellfläche aus der Karl-Liebknecht-Straße kommend Richtung Bauhausmuseum / Asbachstraße.

## **Ergebnis:**

Im Ergebnis ist aus unserer Sicht festzustellen, dass die mit der Errichtung des Bauhausmuseums abzusehenden Änderungen der Verkehrsinfrastruktur wie auch der Verkehrsorganisation zu wesentlichen Verschlechterungen für den Rad- und Fußgängerverkehr führen werden. Wir halten eine Überarbeitung der Verkehrsplanung wie auch der Verkehrsorganisation für dringend geboten. Die Entscheidung zum Neubau des Bauhausmuseums an dem vorgesehenen Standort bleibt von dieser Forderung ausdrücklich unberührt.

Als Ergebnis dieser Hinweise erlauben wir uns, nachfolgend einen Vorschlag im Hinblick auf die weiteren Planungen zu unterbreiten. Dieser wäre aus unserer Sicht geeignet, eine vernünftige, finanziell weniger aufwändige und zukunftsfähige Raumgestaltung für den öffentlichen Verkehrsraum zu erreichen. Das Prinzip

## **Shared Space oder: Gemeinschaftsstraße**

bietet sich für den Bereich nördlich des LvwA bis zur Friedensstraße und perspektivisch bis zur Heinrich Heine Straße an.

Wir haben eine 'Museums- und Kulturmeile' beginnend in der Carl-August-Allee bis zum Sophienstiftsplatz / DNT mit einem erheblichen Fußgängerverkehr in der Größe des herrschenden Kraftverkehrs. Diese Strecke wird derzeit allerdings baulich und Verkehrsorganisatorisch durch den Kfz und die Lichtsignalanlagen bestimmt. Es gibt einen erheblichen querenden Fußgängerverkehr und querende Radverkehrsströme im Bereich Goetheplatz mit der Universität / Coudraystraße, der Stadtverwaltung auf der einen und der Innenstadt auf der anderen Seite, sowie den Museen, Ämtern und dem Atrium im Bereich Liebknecht Straße Gauforum.

Strikte Trennungen nach Verkehrsarten führen nur dann zu einem Komfortgewinn, wenn diese kreuzungsarm ausgeführt werden können und die Knotenpunktregelungen nur zu geringen Verzögerungen führen. Der Raumbedarf ist bei der klassischen Separation nach Art der Verkehrsteilnahme erheblich, weil der Raum nicht flexibel genutzt werden 'darf'<sup>3</sup>. Die klassische Separation schürt Konflikte und provoziert gefährdendes Verhalten, indem aggressiv auf das Vorrecht in dem zugewiesenen Territorium gepocht wird und andere in 'Ihre' Territorien verwiesen werden.

Um diese Konfliktentstehung zu unterbinden und den Verkehrsraum flexibel nutzbar zu machen, wurde das Konzept Shared Space, die historische Organisationsform des öffentlichen Raumes vor der Priorisierung auf die Belange von Autofahrern, erfolgreich wiederentdeckt.

---

<sup>3</sup> Trotz der entgegenstehenden Verkehrsregeln wird der Raum gleichwohl in der Praxis flexibel genutzt, was z.B. das Queren von Fußgängern angeht, das Gehwegfahren von Radfahrern und das wilde Parken im Halteverbot sowie auf Geh- und Radwegen von Kraftfahrern.

In dem skizzierten Bereich, in dem der verkehrsorganisatorische Einflussbereich des B-Plans Bauhaus-Museum ein Teil ist, sind viele Bedingungen erfüllt, die es ermöglichen würden, das Konzept Shared Space erfolgreich anzuwenden. Vielfältige querende und behindernde Wegebeziehungen, verwinkelter Verkehrsraum der ohnehin nur geringe Geschwindigkeiten erlaubt und viel Rad- und Fußverkehr.

Das Konzept ist dabei mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 20 oder 30 zu kombinieren.

Ein erster Bauabschnitt wäre der Weimarplatz/Rathenauplatz.

Mit freundlichen Grüßen,

Ervin Peters und Philipp Heinrichs

Ervin Peters,  
für den Vorstand des ADFC Weimar/Weimarer Land

info@adfc-weimar.de  
+49 3643 808888