

Rat der Stadt Duderstadt

Herrn Bürgermeister

Thorsten Feike

per E-Mail: ratsbuero@duderstadt.de

Duderstadt, den 8. November 2023

Anfrage

101 + X Fragen zur öffentlich debattierten Öffnung der Marktstraße für den fließenden Verkehr

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Feike,

ich bitte Sie um die Beantwortung folgender Fragen schriftlich sowie mündlich in der kommenden Sitzung des Rates der Stadt. Ich bitte zudem darum die Antworten in den elektronischen Sitzungsdienst bzw. das Bürger*inneninformationssystem einzustellen.

1. In welcher Form wäre eine Öffnung der Marktstraße realisierbar?
Hier insbesondere:
 - a. Wäre eine Einbahnstraßenregelung möglich?
 - b. Falls ja, in welche möglichen Verkehrsflussrichtungen gibt es?
 - c. Wäre es möglich eine Einbahnstraße mit nur einer Zu- und einer Ausfahrt zu errichten?
 - d. Falls ja, wie würde hier mit den Seitenstraßen verfahren?
 - e. Wie verhält es sich im Falle einer Öffnung mit den Seitenstraßen der Marktstraße, wären diese auch alle zu öffnen?
 - f. Falls ja, wie würde sich hier die Verkehrsregelung ergeben?

2. Kann eine Öffnung auch nur zu gewissen Zeiten erfolgen?
 - a. Falls ja, wie kann die Einhaltung dieser Zeiten kontrolliert werden?
 - b. Können hier Sonderregelungen für Wochen-, Jahrmärkte und verkaufsoffene Sonntage geschaffen werden?
 - c. Falls ja, wie müssen diese kommuniziert werden?



Die PARTEI

im Rat der Stadt

Duderstadt

- d. Würden im Falle eines Umzuges oder einer Demonstration auf der Marktstraße, welche die Sperrung dieser zur Folge hat, Mehrkosten für die Stadtverwaltung anfallen können?
 - i. Falls ja, durch wen wären diese Kosten zu tragen?
3. Welche Schritte müssen in Vorbereitung einer Öffnung der Marktstraße für den fließenden Verkehr getroffen werden?

Hierzu insbesondere:

 - a. Ist die Fahrbahnoberfläche der Marktstraße für die deutlich schwereren modernen Kraftfahrzeuge im Vergleich zur Errichtung dieser ausgelegt?
 - b. Müssen im Vorfeld einer Öffnung für den fließenden Verkehr Sanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn vorgenommen werden?
 - c. Falls ja, sind die Kosten hierfür durch die den städtischen Haushalt zu tragen, oder können / müssen die Kosten anteilig auf die Anlieger*innen umgelegt werden?
 - d. Ist absehbar, ob kurzfristig (bis 3 Jahre) nach einer Öffnung für den fließenden Verkehr Sanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn vorgenommen werden müssen?
 - e. Falls ja, sind die Kosten hierfür durch die den städtischen Haushalt zu tragen, oder können / müssen die Kosten anteilig auf die Anlieger*innen umgelegt werden?
 - f. Ist absehbar, ob mittelfristig (bis 10 Jahre) nach Öffnung der Fahrbahn für den fließenden Verkehr Sanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn vorgenommen werden müssen?
 - g. Falls ja, sind die Kosten hierfür durch die den städtischen Haushalt zu tragen, oder können / müssen die Kosten anteilig auf die Anlieger*innen umgelegt werden?
 - h. Welche Sanierungsmaßnahmen werden im Falle einer Öffnung für den fließenden Verkehr langfristig (über 10 Jahre) vorgenommen werden müssen?
 - i. Sind die Kosten hierfür durch die den städtischen Haushalt zu tragen, oder können / müssen die Kosten anteilig auf die Anlieger*innen umgelegt werden?
4. Welche Möglichkeiten einer Geschwindigkeitsregulierung gibt es für die Marktstraße?
 - a. Kann diese auf der gesamten Länge als verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) ausgewiesen werden, oder müssen hierfür besondere Voraussetzungen vorliegen?
 - b. Eine Ausweisung als 10-km/h-Zone ist nach einem Urteil des OVG Berlin-Brandenburg (Az. OVG 1 B 16.17) nicht möglich, da ein entsprechendes Verkehrszeichen nicht existiert. Wäre daher die Ausweisung als 20-km/h-Zone möglich?
 - c. Gibt es hierfür Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen?
 - d. Wäre eine Ausweisung als 30-km/h-Zone möglich?
5. Bereits jetzt halten sich viele Verkehrsteilnehmer*innen nicht an die in der Fußgängerzone vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit, sondern durchfahren diese mit bis zu 30 km/h und mehr. Wie kann eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Marktstraße effektiv durchgesetzt werden?

Hierzu insbesondere:

 - a. Wäre die Installation einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage (Blitzer) möglich?

- b. Falls ja, mit welchen Kosten wäre für die Einrichtung einer solchen Anlage zu rechnen?
 - c. Falls ja, kann dieser durch die Stadt Duderstadt betrieben werden, oder würde dieser in der Verantwortung des Landkreises liegen?
 - d. Sofern ein Betrieb durch die Stadt Duderstadt möglich ist, verfügt die Stadt über entsprechend qualifizierte Mitarbeiter*innen?
 - i. Falls nein, mit welchen Kosten wäre für eine Weiterbildung oder Anwerbung von entsprechend qualifizierten Mitarbeiter*innen zu rechnen?
 - e. Falls nein, welche anderen Möglichkeiten zur Überwachung und Durchsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen zur Verfügung?
 - i. Mit welchen Kosten wären diese verbunden?
6. Neben Verstößen gegen die Geschwindigkeitsbegrenzung ist durch eine Öffnung für den fließenden Verkehr mit einer erhöhten Lärmbelastung durch für die Anwohnerinnen zu rechnen.
- a. Kann bereits jetzt abgeschätzt werden, wie sich die Lärmbelastung bei einer fließenden Befahrung der Marktstraße mit ...
 - i. Schrittgeschwindigkeit entwickeln wird?
 - ii. 20 km/h entwickeln wird?
 - iii. 30 km/h entwickeln wird?
 - b. Welchen Einfluss hat die Fahrbahnoberfläche der Marktstraße auf die Lärmentwicklung, sowohl insgesamt als auch bei den unter 4.1.1 – 4.1.3 genannten Geschwindigkeiten?
 - c. Können hier Lärmbelastungsgrenzen für die Anwohner*innen überschritten werden?
 - i. Falls ja, welche Maßnahmen könnten dagegen ergriffen werden?
 - ii. Kann eine dieser Maßnahmen ein Wechsel der Fahrbahnoberfläche auf eine leisere (Asphalt etc.) sein?
 - iii. Sind die Kosten für diese Maßnahmen durch den städtischen Haushalt zu tragen oder können / müssen diese auf die Anlieger*innen umgelegt werden?
7. Welche Auswirkung hätte die Öffnung der Marktstraße auf den Denkmalschutz?
Zunächst allgemein und sodann hierzu insbesondere:
- a. Kann bemessen werden, wie die zusätzlich ausgestoßenen Abgase und Feinstaubemissionen (durch Reifenabrieb etc.) die historische Baumasse belasten?
 - b. Kann durch den zusätzlichen Verkehr und die zwischenzeitlich deutlich schwereren Kraftfahrzeuge eine zusätzliche Beschädigung an der historischen Baumasse entstehen?
 - c. Um der erhöhten Lärmbelastung entgegenzuwirken, wären für die Anwohner*innen die Installation von Lärmschutzfenstern eine Möglichkeit. Ist dies im Rahmen der denkmalschutzrechtlichen Vorgaben möglich?
 - d. Falls ja, gibt es bestehende Förderprogramme für derartige Maßnahmen?
 - e. Falls nein, können derartige Maßnahmen aus Mitteln der Stadt unterstützt werden?
8. Eine reine Öffnung der Marktstraße für den fliegenden Verkehr wird das von den Befürwortern der Öffnung angeführte Ziel einer Vermehrfachung des Kundenverkehrs

allein nicht erreichen können, da auf der Marktstraße derzeit keine Parkplätze ausgewiesen sind.

- a. In welchem Umfang könnten auf der Marktstraße Parkplätze errichtet werden?
 - b. Welche Kosten wären voraussichtlich mit der Errichtung der Parkplätze verbunden?
 - c. Welche Einnahmen könnten diese Parkplätze generieren?
 - d. Wie würde sich die Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen auf die Einnahmen der anderen Parkbereiche der Stadt auswirken?
 - e. Können Parkplätze im Bereich der Marktstraße gleichmäßig ausgewiesen werden?
 - f. Sind die Kosten für die Errichtung von Parkplätzen durch den städtischen Haushalt zu tragen oder können / müssen diese auf die Anlieger*innen umgelegt werden?
 - g. Erachtet die Stadtverwaltung die Errichtung von Parkplätzen direkt auf der Marktstraße im Falle einer Öffnung für sinnvoll?
 - h. Sofern im Falle einer Öffnung keine Parkplätze errichtet werden (können), wie kann gegen wildes Parken vorgegangen werden?
 - i. Würde hierfür weiteres Personal benötigt werden, oder kann dies mit dem bestehenden Personal abgedeckt werden?
 - i. Falls nein, welche Mehrkosten würden entstehen?
 - j. Im Bereich der Marktstraße gibt es eine nicht mehr in Betrieb befindliche Parkhausanlage.
 - i. Hat die Stadtverwaltung die Möglichkeit geprüft diese zu akquirieren und wieder in Betrieb zu nehmen, um die Parksituation zu verbessern?
 - ii. Könnte eine Reaktivierung dieser Anlage ggf. dazu beitragen die Besucherfrequenz der Marktstraße weiter zu verbessern, ohne das hierfür eine Öffnung für den fließenden Verkehr möglich ist?
 - iii. Wäre die Stadtverwaltung bereit Gespräche mit dem Eigentümer zu suchen, um hier eine Lösung für eine Reaktivierung zu finden?
9. Wie werden sich die Belastungen der Zuwegungen zur Marktstraße im Rahmen einer Öffnung verändern?
- a. Wären hier ggf. Sanierungsarbeiten an den Fahrbahnen nötig?
 - b. Falls ja, sind die Kosten hierfür durch die den städtischen Haushalt zu tragen, oder können / müssen die Kosten anteilig auf die Anlieger*innen umgelegt werden?
10. Im oberen Bereich der Fußgängerzone, oberhalb des historischen Rathauses, sind zahlreiche Spielgeräte installiert.
- a. Wie kann hier im Falle einer Öffnung für den fließenden Verkehr die Sicherheit der spielenden Kinder gewährleistet werden?
 - b. Wie stellt sich die Haftungsfrage dar, wenn die Sicherheit nicht adäquat gewährleistet werden kann und es zu Unfällen kommt?
 - c. Besteht die Möglichkeit, dass im Falle einer Öffnung der Marktstraße ein Rückbau dieser Spielgeräte notwendig werden wird?
 - i. Falls ja, welche Kosten würden für diesen Rückbau voraussichtlich anfallen?

11. Die Öffnung der Marktstraße wird derzeit im Rahmen einer Erprobungsphase debattiert.
- a. Welche Möglichkeiten einer Bewertung des Erfolges oder Misserfolges dieser Öffnung gibt es?
 - b. Kann eine solche Bewertung durch die Stadtverwaltung selbst getroffen, oder entsprechende Informationen und ausgewertet werden?
 - i. Falls ja, wäre hier dennoch eine wissenschaftliche Begleitung angezeigt?
 - ii. Falls nein, kann dies durch einen externen Dienstleister übernommen werden?
 - iii. Welche Kosten wären hiermit verbunden?
 - c. Kann die Stadt die notwendigen Informationen aus eigenen Quellen selbst erheben?
 - i. Falls ja, welche können diese Informationen auch den Mitgliedern des Rates zur Verfügung gestellt werden, oder würden diese mithin aufgrund bspw. des Steuergeheimnisses nicht weitergegeben werden?
 - ii. Falls nein, wäre die Stadtverwaltung auf die freiwillige Mitwirkung von Geschäftsinhaber*innen etc. angewiesen oder können hier Informationen auch verpflichtend erhoben werden?
 - iii. Wie können freiwillig erhobene Informationen auf Richtigkeit geprüft werden, um Missbrauch zu vermeiden?
 - d. Welchen Zeitraum würde die Stadtverwaltung für eine Erprobung für sinnvoll erachten?
 - e. Können in eine solche Auswertung auch externe Anspruchsgruppen wie Tourist*innen integriert werden?
 - f. Eine Studie aus Aachen hat kürzlich ergeben, dass Parkplätze vor der Ladentür schlecht für das Geschäft sind. Kann sichergestellt werden, dass im Rahmen einer Erprobungsphase auch dies überprüft werden kann?
 - g. Neben den Auswirkungen auf Geschäftstreibende hat eine Öffnung für den fließenden Verkehr auch Auswirkungen auf die Anwohnerinnen. Wie sollen diese innerhalb einer Erprobungsphase erfasst werden?
12. Die Fußgängerzone macht einen nicht zu unterschätzenden Teil der Attraktivität der Stadt Duderstadt für Tourist*innen aus.
- a. Wie hat sich die Zahl der Tourist*innen in Duderstadt seit Schaffung der Fußgängerzone verändert?
 - b. Welchen Anteil hat der Tourismus an den Einnahmen der Stadt Duderstadt?
 - c. Wie hat sich dieser Anteil seit der Schaffung der Fußgängerzone entwickelt?
 - d. Gibt es bereits jetzt Feedback von Tourist*innen zur Fußgängerzone?
 - i. Falls ja, ist dieses eher positiv oder eher negativ.
 - e. Kann eine Öffnung einen negativen Einfluss auf die Entwicklung des Tourismus in Duderstadt haben?
 - f. Falls ja, kann abgeschätzt werden, welchen Einfluss dieser auf die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Duderstadt hätte?
13. Das Eichsfelder Tageblatt hat zuletzt in seiner Berichterstattung festgestellt, dass der Leerstand an Geschäften im Innenstandbereich außerhalb der Fußgängerzone deutlich größer ist als auf der Fußgängerzone.
- a. Liegen der Stadtverwaltung Zahlen dazu vor, wie viele Geschäfte seit Schaffung der Fußgängerzone

- i. im Bereich der Marktstraße aufgegeben wurden?
 - ii. im Bereich der weiteren Kernstadt (innerhalb des Stadtwalls) aufgegeben wurden?
 - b. Falls ja, wie viele jeweils?
 - c. Wie haben sich die Steuereinnahmen im Bereich der Innenstadt in den Jahren seit Schaffung der Fußgängerzone
 - d. im Bereich der Marktstraße prozentual entwickelt?
 - e. im Bereich der restlichen Kernstadt (innerhalb des Stadtwalls) entwickelt?
 - f. Wie steht diese Entwicklung im Verhältnis zur Entwicklung im gesamten Stadtgebiet?
14. Gaststätten, Eisdielen und Cafés gehören fest zum Bild der Marktstraße und sind wichtige Anlaufpunkte für Duderstädter*innen und auswärtige Gäste.
- a. Wie kann sichergestellt werden, dass die Außenbereiche der Gaststätten auch im Falle einer Öffnung für den fließenden Verkehr ausreichend geschützt sind?
 - b. Wer hätte die Kosten für zusätzliche Schutzmaßnahmen zu tragen?
 - c. Niemand hat gerne den Geruch von Verbrenner-Motoren oder Feinstaub in der Nase, wie kann sichergestellt werden, dass die zusätzliche Belastung der Luft durch den fließenden Verkehr sich nicht negativ auf die Gastronomiebetriebe auswirkt?
 - d. Könnte es passieren, dass die Außenbereiche der Gastronomiebetriebe im Falle einer Öffnung verkleinert werden müssen?
 - e. Könnte es passieren, dass Außenbereiche den Gastronomiebetrieben nicht mehr zur Verfügung gestellt werden können, weil diese in Parkflächen umgewandelt oder illegal als Parkfläche genutzt werden?
 - f. Wie verhält es sich mit Außenbereichen, die auf der dann gegenüberliegenden Fahrbahnseite befindlich sind?
 - g. Wäre hier zur einfacheren Querung der Fahrbahn eine gesonderte Überwegung einzurichten?
 - h. Gibt es Interesse der Duderstädter Gastronom*innen, die bestehenden Außenflächen zu vergrößern?
15. Mit einer erhöhten Anzahl an Fahrzeugen im Bereich der Marktstraße geht auch eine höhere Verschmutzung einher.
- a. Ist absehbar, wie sich hier die Kosten der Straßenreinigung verändern würden?
 - b. Sind diese zusätzlichen Kosten von den Anlieger*innen zu tragen?
16. Bereits jetzt hält regelmäßig Lieferverkehr auf der Marktstraße. Im Wege einer Öffnung könnte sich dies schwieriger gestalten.
- a. Wäre die Einrichtung von Ladezonen notwendig?
 - b. Falls ja, sind die Kosten hierfür durch die den städtischen Haushalt zu tragen, oder können / müssen die Kosten anteilig auf die Anlieger*innen umgelegt werden?
17. In den Debatten um die Öffnung wird gerne der Vergleich mit der Stadt Bad Lauterberg gezogen.
- a. Ist die Stadt Duderstadt ein staatlich anerkannter Kurort?
 - b. Wie viele Kurgäste besuchen Duderstadt jährlich?
 - c. Wie viele Kureinrichtungen gibt es in Duderstadt?

- d. Liegen der Stadt Duderstadt Vergleichszahlen zur touristischen Attraktivität der Stadt Duderstadt im Vergleich zur Stadt Bad Lauterberg vor?

18. Der Rückgang an Kund*innen im stationären Einzelhandel ist auch eine Generationenfrage.

- a. Wie stellt sich die demografische Entwicklung der Stadt Duderstadt seit Schaffung der Fußgängerzone dar?
- b. Welches Durchschnittsalter hat die Stadt Duderstadt aktuell?
- c. Wie liegt das Durchschnittsalter der einzelnen Ortsteile?
- d. Wie stellt sich die prozentuale Verteilung der Duderstädter*innen in den Altersgruppen unter 20, 20 bis unter 40, 40 bis unter 60, 60 bis unter 80, 80 bis unter 100, sowie 100 und älter dar?
- e. Wie hat sich diese Verteilung seit Schaffung der Fußgängerzone verändert?
- f. Kann statistisch ermittelt werden, in welchem Altersbereich die meisten Wegzüge angesiedelt sind?
- g. Falls ja, wie viele Menschen im Alter zwischen
 - a. 18 bis unter 30,
 - b. 30 bis unter 40,
 - c. 40 bis unter 50,
 - d. 50 bis unter 60
 - e. 60 bis unter 80
 - f. über 80
 - g. die Stadt seit Schaffung der Fußgängerzone verlassen haben?
- h. Gibt es hier hervorzuhebende statistischen Auffälligkeiten?
- i. Wie stellt sich die Situation der Stadt Duderstadt hier im Vergleich zum Landes- und Bundestrend dar?