

Titel der Drucksache:

**Detailplanung zur Einordnung von
Radverkehrsanlagen am Südknoten
Schmidtstedter Brücke**

Drucksache

2303/19

**Ausschuss für
Stadtentwicklung,
Bau, Umwelt,
Klimaschutz und
Verkehr**

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	18.05.2020	nicht öffentlich	Vorberatung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	09.06.2020	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

01

Die Detailplanung zur Einordnung von Radverkehrsanlagen am Südknoten Schmidtstedter Brücke wird als Grundlage für die Einordnung regelkonformer Radverkehrsanlagen im Zuge notwendiger Straßensanierungen mit dem Ziel einer zeitnahen Umsetzung bestätigt.

02

Die Kombination aus den Varianten 1.1 in der Ost-West Relation und 2a in der West-Ost Relation wird gemäß Anlage 8 als Vorzugsvariante bestätigt.

03

Eine Realisierung kann in funktionsfähigen Teilabschnitten erfolgen. Oberste Priorität zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur besitzt dabei die Umsetzung der Anlagen an der Nordseite des Knotens für die Fahrtrichtung von Ost nach West.

18.05.2020 gez. A. Bausewein

Datum, Unterschrift

Nachhaltigkeitscontrolling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	Demografisches Controlling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage			
Finanzielle Auswirkungen <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja →	Nutzen/Einsparung <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Sachverhalt			
↓	Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
Deckung im Haushalt <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	Gesamtkosten EUR			
↓				
	2019	2020	2021	2022
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
<input type="checkbox"/> Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung

Ja Nein

Anlagenverzeichnis

- Anlage 0 Erläuterungsbericht
- Anlage 1 Variante 1 Ost-West Nordseite
- Anlage 2 Variante 1.1 Ost-West Nordseite
- Anlage 3 Variante 2 Ost-West Nordseite
- Anlage 4 Variante 1 West-Ost Südseite
- Anlage 5 Variante 2a West-Ost Südseite
- Anlage 6 Variante 2b West-Ost Südseite
- Anlage 7 Variante 3 West-Ost Südseite
- Anlage 8 Vorzugsvariante Markierungs- und Beschilderungsplan
- Anlage 9.1 Protokoll AK Radverkehr am 02.10.2019 (nicht öffentlich)
- Anlage 9.2 Protokoll AK Radverkehr am 27.11.2019 (nicht öffentlich)

Die Anlagen liegen im Bereich OB und den Fraktionen zur Einsichtnahme aus.

Sachverhalt

Beschlusslage

Entsprechend Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Erfurt, Teilkonzept Radverkehr (Stadtratsbeschluss 1509/14 vom 26.11.2014) werden am Südknoten Schmidtstedter Brücke als Kreuzung von Weimarer Straße, Stauffenbergallee/ Stadtring und Clara-Zetkin-Straße drei geplante städtische Haupttrouten des Radverkehrs verknüpft. Der Knoten ist als einer der Maßnahmenswerpunkte, mit verstärktem Handlungsbedarf definiert.

Begründung

Die westliche Röhre des Straßentunnels unter der Eisenbahnüberführung am Schmidtstedter Knoten ist eine wichtige Alternative zum Bahnhofstunnel, der für den Radverkehr gesperrt ist. Diese Trasse bedarf dringend der funktionalen und gestalterischen Aufwertung.

Gegenwärtig wird der Radverkehr mit teilweise großen Umwegen und Barrieren über den Südknoten Schmidtstedter Brücke geführt. Die lückenhaft vorhandenen Radverkehrsanlagen weisen eine mangelnde Führungskontinuität, unzureichende Breiten und mangelhafte bauliche Zustände auf. Angebote für direkte Querungen an Nord- und Ostseite fehlen gänzlich.

Die Führung des Fuß- und Radverkehrs am Knoten entspricht somit nicht den heutigen Qualitätsanforderungen und Bedürfnissen.

Das Planungsgebiet umfasst von Ost nach West den Bereich von der Wilhelm-Busch-Straße bis zur Windthorststraße und von Nord nach Süd den Bereich von der Südseite der Eisenbahnüberführung bis zum Nonnenrain.

Die Zielstellung besteht darin, Radfahrer und Fußgänger durch die Einordnung und Ergänzung regelkonformer Verkehrsanlagen für alle Verkehrsbeziehungen barrierefrei, direkt und begreifbar über den Knoten zu führen sowie die Anlagen lückenlos in das bestehende Netz zu integrieren. Die notwendigen Maßnahmen sollen sich am Bestand orientieren und kostengünstig zu realisieren sein.

Im Ergebnis intensiver Abstimmungen wurden auf der Grundlage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 durch das Planungsbüro INVER Erfurt Planungsvarianten richtungsbezogen erarbeitet und nach Überlagerung und Wichtung der einzelnen Nutzungsqualitäten eine Vorzugslösung für den Gesamtknoten entwickelt.

Beschreibung der Vorzugslösung :

Der Radverkehr in Fahrtrichtung von Ost nach West erreicht den Knoten auf dem bestehenden gemeinsamen Rad-Gehweg an der Nordseite der Weimarischen Straße. Über eine neue lichtsignal-geregelte Radfurt kreuzt er die Stauffenbergallee in drei Abschnitten über zwei Mittelinseln. In Fortsetzung Richtung Westen erfolgt die Führung über eine Rampe auf den gemeinsamen Rad-Gehweg an der Nordseite der Straße Spielbergtor, auf dem der Radverkehr in beiden Richtungen abgewickelt wird.

Die gemeinsamen Rad-Gehwege entlang der Stauffenbergallee werden in der bestehenden Verkehrsorganisation aufrechterhalten.

Weiterhin wird der Knoten in der westlichen Zufahrt (Spielbergtor) um eine neue barrierefreie oberirdische Fußgänger-Querung mit angrenzender Radfurt in Nord-Süd-Relation ergänzt.

Die Neuanlage einer Radfurt in der östlichen Zufahrt (Weimarische Straße) ermöglicht zukünftig eine richtungsbezogene Radführung über den Knoten.

Die neuen, direkten Fahrrelationen Ost-West und Süd-Nord bewirken eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsqualität im Radverkehr. Durch den Phasenablauf ist die Querung des Knotens von Ost nach West allerdings nicht in einem Zuge möglich.

Der Radverkehr in Fahrtrichtung von West nach Ost wird östlich der Windthorststraße auf einen Radfahrstreifen geführt, der auf der Fahrbahn der Straße Spielbergtor zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen eingeordnet ist. Der in Richtung Süden (Clara-Zetkin-Straße) orientierte Radfahrer nutzt die Fahrbahn (Rechtsabbiegestreifen) im Mischverkehr, optisch unterstützt durch Piktogramme.

Die Kreuzung der Clara-Zetkin-Straße und die Weiterführung in der Weimarischen Straße erfolgt über einen Radfahrstreifen, der westlich der Einmündung Wilhelm-Busch-Straße über eine Rampe auf den bestehenden gemeinsamen Rad-Gehweg geführt wird.

Die Verkehrsqualität des Radverkehrs erfährt eine grundlegende Verbesserung: Für die Fahrtrelation von Ost nach West entstehen keine Wartezeiten auf der Mittelinsel; von Süd nach Nord wird eine neue, direkte Querung geschaffen.

Die geringfügig notwendigen Eingriffe in Grünbereiche der Mittelinseln sowie der Rückbau einer kleinen Grüninsel im nordöstlichen Seitenraum wurden mit dem zuständigen Fachamt abgestimmt. Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand erfolgen nicht.

Zwischen den parallelen Planungen zur Einordnung einer Fernbushaltestelle im Bereich Schillerstraße (DS0449/20) und der vorliegenden Radverkehrsplanung bestehen unmittelbare Abhängigkeiten. Bei Entscheidung für die empfohlene Vorzugsvariante für den Fernbushalt im Bereich der westlichen Tunnelröhre wäre nur eine geringfügige Anpassung der Radverkehrsplanung notwendig.

Die vorliegende Planungsstudie dient als verkehrsplanerische Grundlage für die Einordnung regelkonformer Radverkehrsanlagen im Zuge notwendiger straßenbaulicher Einzel- oder Komplexmaßnahmen am Knoten Schmidtstedter Brücke Süd. Dabei sind auch funktionsfähige Teilabschnitte realisierbar. Bauliche Mindestvoraussetzung für eine Neumarkierung bildet die Sanierung der Fahrbahndecke.

Im Arbeitskreis Radverkehr wurde die Detailplanung auf Grund der vielschichtigen Thematik in zwei Sitzungen, am 02.10. und am 27.11.2019, vorgestellt und diskutiert.

Der Arbeitskreis stimmt der Vorzugsvariante mit folgenden Ergänzungen/Hinweisen zu:

1. Bevorrechtigung der Radführung parallel der Hauptstraßenführung (ggf. mit rot markierten Radfurten)
2. An der Weimarischen Straße zwischen Wilhelm-Busch-Straße und Südknoten Prüfung einer möglichen Umnutzung einer Fahrspur (ehemalige Busspur) für Radführung (nördliche Rechtsabbiegespur, Reduzierung von 3 auf 2 Abbiegespuren).
3. Verbesserung der Anbindung/Einbindung der Radführung vom Südknoten entlang Clara-Zetkin-Straße Ri. Südost (ggf. mit roter Radfurt)

Die durch den AK Radverkehr gegebenen Hinweise betreffen nicht unmittelbar die Ergebnisse der Planungsstudie, sondern werden in den notwendigen weiterführenden Planungen berücksichtigt bzw. geprüft.