KDS Drucksache 0871/23
- Anlage 3_Erläuterungsbericht

Emch+Berger GmbH
Ingenieure und Planer
Weimar

Stadtverwaltung Erfurt
Tiefbau- und Verkehrsamt
Steinplatz 1
99085 Erfurt

Fernbushalt
Schmidtstedter Brücke

TVA-Objekt-Nr.: 100066

Erläuterungsbericht

April 2023

Impressum

Erstelldatum:	02.03.2023
letzte Änderung:	19.04.2023
Autor:	Marcus Heiland
Auftragsnummer:	7120024
Datei:	
Seitenzahl:	

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Darstellung des Vorhabens 1

1.1 Planerische Beschreibung 1

1.2 Straßenbauliche Beschreibung 1

1.3 Streckengestaltung 2

2 Begründung des Vorhabens 2

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren 2

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung 2

2.3 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens 2

2.3.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung 2

2.3.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse 2

2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit 2

2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen 3

2.5 Zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses 3

3 Varianten und Variantenvergleich 3

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme 3

4.1 Ausbaustandard 3

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale 3

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität 3

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit 3

4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes 3

4.3 Linienführung 4

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufes 4

4.3.2 Zwangspunkte 4

4.3.3 Linienführung im Lageplan 4

4.3.4 Linienführung im Höhenplan 4

4.4 Querschnittsgestaltung 4

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung 4
4.4.2 Befestigung der Fahrbahn 5

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten 7
4.5.1 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte 7
4.5.2 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz 7

4.6 Öffentliche Verkehrsanlagen 8

4.7 Leitungen 8

4.8 Entwässerung 8

4.9 Straßenausstattung 8

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen 8

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit 8
5.1.1 Bestand 8
5.1.2 Umweltauswirkungen 9

5.2 Naturhaushalt 9
5.2.1 Umweltauswirkungen 9

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen 9

6.1 Landschaftspflegerische Maßnahmen 9

7 Kosten 10

8 Verfahren 10

9 Durchführung der Baumaßnahme 10

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Das vorliegende Bauvorhaben hat den Neubau eines Fernbushalts zwischen Promenadendeck und der nördlichen Zufahrt in die Weströhre der DBAG- Überführung über die Stauffenbergallee – Schmidtstedter Knoten zum Ziel.

Für den Fernbusverkehr sind die zentrale Lage an einer der Hauptverkehrsachsen, eine einheitliche Anfahrt, hohe Sicherheitsbedingungen, kurze Ein- und Aussteigzeiten und ein ansprechendes Ambiente wesentliche Standortkriterien.

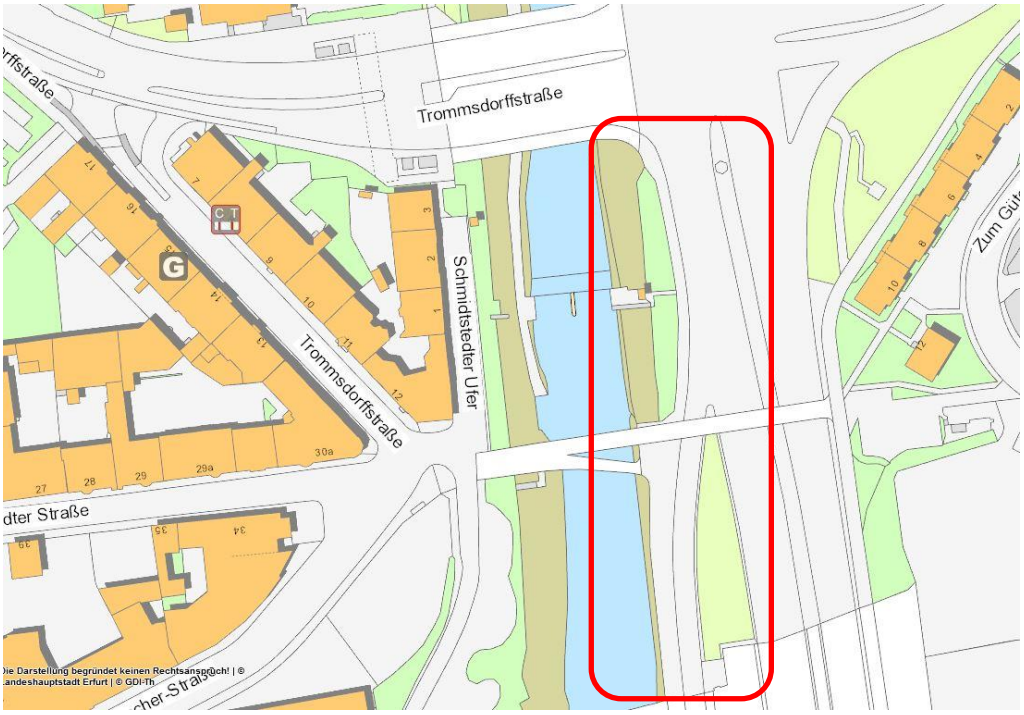
Für Fahrgäste machen kurze Entfernungen bzw. gute Verbindungen zum ÖPNV und damit einhergehend den zentralen Stadt-, Linien- und Straßenbahnhaltestellen am Willy-Brandt-Platz und zum Hauptbahnhof die Lage des Fernbushalts attraktiv.

Durch die Verlegung des derzeitigen Fernbushalts von der Kurt-Schumacher-Straße in die Stauffenbergallee können sowohl die Interessen der Betreiber, als auch die der zukünftigen Fahrgäste gewahrt werden. Durch die Trennung des Rad-/Gehwegs von den wartenden Fahrgästen und die Tatsache, dass ausschließlich Busverkehr am neuen Standort verkehrt, wird die Sicherheit im gesamten Haltestellenbereich erheblich verbessert.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Das Planungsgebiet erstreckt sich von der Kreuzung Stauffenbergallee/Trommsdorffstraße/Thälmannstraße in südlicher Richtung bis in den Eingangsbereich der DBAG-Unterführung und umfasst dabei Teilbereiche der Fahrbahn, die Zufahrt zur Weströhre und die Nebenanlagen. Die Fahrbahn in Richtung Nord bleibt von der Maßnahme unberührt.

Die Stauffenbergalle wird in diesem Bereich als angebaute Hauptstraße der Kategorie HS III klassifiziert.



1.3 Streckengestaltung

Hinsichtlich der Streckengestaltung liegt das Hauptmerkmal der Maßnahme auf der Umfunktionierung der Weströhre der Unterführung. Nach dem Entzug der Fahrbahn für Kfz, wird die Verkehrsfläche für Fernbusse im 1-Richtungsverkehr in entgegengesetzter Fahrtrichtung freigegeben. Die Busse fahren demnach die neuen Haltestellen von Süden kommend an und setzen ihre Fahrt durch ein Einbiegemanöver auf die Stauffenbergallee fort.

Die Wartebereiche der Fahrgäste befinden sich räumlich getrennt von den Geh- und Radverkehrsanlagen.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Ausgehend von der vertiefenden, planerischen Studie für einen einseitigen Fernbushalt durch das Planungsbüro Poch+Zänker GmbH im Auftrag des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung, erfolgte eine Variantenuntersuchung verschiedener Fernbushaltmöglichkeiten. Auf Grundlage der Erkenntnisse des Variantenvergleichs und unter Anpassung an die geänderten Randbedingungen, wurde die vorliegende Planung erarbeitet.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Der Neubau eines Fernbushalts im Bereich des Promenadendecks stellt laut Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), im näheren nach § 3a Feststellung der UVP-Pflicht und Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“, **kein** UVP-pflichtiges Vorhaben dar.

2.3 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.3.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Durch die Neuanlage des Fernbushalts sind keine Änderungen beabsichtigt.

2.3.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

An Fernbushaltestellen werden hinsichtlich ihrer Lage teils widersprüchliche Anforderungen gestellt. Während einerseits eine möglichst zentrale Lage mit Anbindung an den ÖPNV gefordert wird, sollen die Haltestellen andererseits möglichst in der Nähe überregionaler Straßenverbindungen liegen, um Fahrzeitverluste zu minimieren.

Durch die Anlage des Fernbushalts im Umfeld der Stauffenbergallee als bedeutende Nord-Süd-Route können diese Anforderungen erfüllt werden und die Verkehrsqualität erfährt im Hinblick auf den Fernbusverkehr eine grundlegende Verbesserung.

2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Trennung des durchgehenden Rad- und Fußverkehrs von den wartenden Fahrgästen und die ausschließliche Nutzung der Fahrbahn durch den Fernbusverkehr, trägt zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit bei.

2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Schutzgut Mensch:

Eine Verringerung der bestehenden Umweltbeeinträchtigungen liegt nicht im Charakter des Vorhabens.

2.5 Zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses

Der Fernbuslinienverkehr hat sich seit seiner Liberalisierung 2013 mit großer Dynamik entwickelt. Er bietet insbesondere für Privatpersonen eine preiswerte und emissionsarme Alternative zum Auto.

Ein öffentliches Interesse am Ausbau der vorhandenen Infrastruktur ist daher anzunehmen.

3 Varianten und Variantenvergleich

Im Vorfeld wurden aufbauend auf die Studie des Planungsbüros Poch+Zenker GmbH einige Varianten untersucht. Alle diese Varianten hatten die Fällung der drei noch vorhandenen Bäume vor der Weströhre zur Folge. Da mit einem zukünftigen Ausbau des Straßenbahnnetzes (Linie 9) auch der Fernbushalt in Höhe und Lage erneut angepasst werden muss, hat man sich Seitens des Stadtplanungsamtes für einen provisorischen Umbau entschieden der den Erhalt der Bäume bis zum finalen Umbau der Stadtbahn ermöglicht. Weiter werden durch den Rückbau der Rechtsabbiegerspur die versiegelten Flächen des Bussteiges durch errichten einer neuen Grünfläche zu 100 % vor Ort kompensiert.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Dem Neubau des Fernbushalts liegen die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt06), die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA“ (FGSV 2010), sowie die „Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ (RStO 12) zugrunde.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die allgemeine Verkehrsqualität wird durch das Vorhaben nicht wesentlich beeinträchtigt. Die Haltestellenausfahrt der Fernbusse in die Stauffenbergallee ist nur bei Verkehrsfreiheit aller nach Süden führender Fahrspuren möglich. Das erfordert Anpassungen am Ampelschaltregime im Knoten Stauffenbergallee/Thälmannstraße/Trommsdorffstraße.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit wird durch die Umgestaltung nicht beeinträchtigt.

4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes

Es sind keine Änderungen im umliegenden Straßennetzt vorgesehen.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufes

Die Trassierung erfolgt bestandsnah. In Teilen werden Bordverläufe geändert.

4.3.2 Zwangspunkte

Aus der umliegenden Bestandsbebauung ergeben sich folgende Lagezwangspunkte:

- Nord: Fussgängerbrücke Promenadendeck
- Ost: Fahrbahn(-rand) Stauffenbergallee
- Süd: Schmidtstädter Brücke (DBAG)

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Die Anlage des Fernbushalts erfolgt durch den vollständigen Entzug der Verkehrsflächen der ehemaligen Rechtsabbiegespur zwischen Stauffenbergallee und Schillerstraße für Kfz zu Gunsten der Befahrung der Tunnelröhre im 1-Richtungsverkehr. Der verbleibende Teil der Rechtsabbiegespur zwischen Stauffenbergallee und neuem Haltestellenbereich wird zurück gebaut.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Der Ausbau erfolgt bestandsnah.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die Stauffenbergallee verläuft außerhalb der Knotenpunkte zweibahnig mit vier Fahrstreifen. Die Fahrbahnbreite beträgt i. M. 7,50 m je Richtungsfahrbahn.

Durch den Einzug des Rechtsabbiegefahrstreifens in südlicher Richtung durch die Weströhre, verringert sich die Anzahl der Fahrstreifen zwischen Kreuzung Stauffenbergallee/Trommsdorfstraße/Thälmannstraße und ehemaliger Zufahrt zur Weströhre.

Die Fahrtrichtung Süd-Nord östlich des Fahrbahnteilers ist von der Maßnahme nicht betroffen und bleibt bei der Querschnittsbetrachtung unberücksichtigt.

Die Straßenquerschnitte in den einzelnen Abschnitten gestalten sich folgendermaßen:

<u>Stauffenbergallee, Fahrtrichtung Nord-Süd, Westseite zwischen KP mit Trommsdorfstraße / Thälmannstraße und Einmündungsbereich der Fernbusse</u>

3 Fahrsteifen:	*je 3,50 m breit*
Angrenzender Geh-/ Radweg:	*3,50 m breit*

Stauffenbergallee, Fahrtrichtung Nord-Süd, Westseite nach Einmündungsbereich der Fernbusse

3 – 4 Fahrsteifen: *je bis 3,50 m breit (Aufweitung Abbiegespur)*

Fahrbahn Fernbusse

1 Fahrsteifen:	*3,80 m – 7,30 m breit*
Angrenzender Geh-/ Radweg:	*3,50 m breit*
Gehweg, Wartebereich:	*2,50 m breit*

4.4.2 Befestigung der Fahrbahn

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Aufbaues gemäß RStO 12

Der Planung liegt die Einordnung der Fahrbahnen in Belastungsklassen gemäß RStO 12 zugrunde. Als Kriterium für den frostsicheren Straßenoberbau gilt durchgängig der Bemessungsansatz von F3-Böden. Ausgehend von den Richtwerten nach Tab. 6 der RStO 12 wurde unter Berücksichtigung der entsprechend der Örtlichkeit anzusetzenden Mehr- oder Minderdicken, die Dicke des frostsicheren Straßenoberbaues wie folgt ermittelt:

Fahrbahn Stauffenbergallee, Bk 10

Richtwerte nach Tabelle 6 → F3, Bk 10	65 cm
Mehr- und Minderdicken nach Tabelle 7	
A→ Frosteinwirkungszone II	+ 5 cm
B→ kleinräumige Klimaunterschiede	± 0 cm
C→ Wasserverhältnisse im Untergrund	± 0 cm
D→ Lage der Gradiente (Geländehöhe bis Damm ≤ 2,0 m)	± 0 cm
E→ Entwässerung der Fahrbahn, Ausführung der Randbereiche	- 5 cm
Dicke des frostsicheren Straßenaufbaus	**65 cm**

Gewählter Oberbau nach RStO 12, **Belastungsklasse 10,** Tafel 1, Zeile 1

4	cm	Asphaltdeckschicht	
8	cm	Asphaltbinderschicht	
14	cm	Asphalttragschicht	
39	cm	Frostschutzschicht	E_{V2}≥120 MPa
65	**cm**	**konstruktiv erforderlicher Aufbau nach RStO 12**	E_{V2}≥ 45 MPa

Fahrbahn Fernbushalt, Bk 1,8

Richtwerte nach Tabelle 6 → F3, Bk 1,8	60 cm
Mehr- und Minderdicken nach Tabelle 7	
A→ Frosteinwirkungszone II	+ 5 cm
B→ kleinräumige Klimaunterschiede	± 0 cm
C→ Wasserverhältnisse im Untergrund	± 0 cm
D→ Lage der Gradiente (Geländehöhe bis Damm ≤ 2,0 m)	± 0 cm
E→ Entwässerung der Fahrbahn, Ausführung der Randbereiche	- 5 cm
Dicke des frostsicheren Straßenaufbaus	**60 cm**

Gewählter Oberbau nach RStO 12, **Belastungsklasse 1,8,** Tafel 1, Zeile 1

4	cm	Asphaltdeckschicht	
16	cm	Asphalttragschicht	
40	cm	Frostschutzschicht	E_{v2}≥120 MPa
60	**cm**	**konstruktiv erforderlicher Aufbau nach RStO 12**	E_{v2}≥ 45 MPa

Geh-/Radweg in Asphaltbauweise, Bk 0,3

Richtwerte nach Tabelle 6 → F3, Bk 0,3	50 cm
Mehr- und Minderdicken nach Tabelle 7	
A→ Frosteinwirkungszone II	+ 5 cm
B→ kleinräumige Klimaunterschiede	± 0 cm
C→ Wasserverhältnisse im Untergrund	± 0 cm
D→ Lage der Gradiente (Geländehöhe bis Damm ≤ 2,0 m)	± 0 cm
E→ Entwässerung der Fahrbahn, Ausführung der Randbereiche	- 5 cm
Dicke des frostsicheren Straßenaufbaus	**50 cm**

Gewählter Oberbau nach RStO 12, **Belastungsklasse 0,3,** Tafel 1, Zeile 1

4	cm	Asphaltdeckschicht	
10	cm	Asphalttragschicht	
36	cm	Frostschutzschicht	E_{v2}≥ 100 MPa
50	**cm**	**konstruktiv erforderlicher Aufbau nach RStO 12**	E_{v2}≥ 45 MPa

Geh-/Radweg mit Pflasterdecke, Bk 0,3

Richtwerte nach Tabelle 6 → F3, Bk 0,3	50 cm
Mehr- und Minderdicken nach Tabelle 7	
A→ Frosteinwirkungszone II	+ 5 cm
B→ kleinräumige Klimaunterschiede	± 0 cm
C→ Wasserverhältnisse im Untergrund	± 0 cm
D→ Lage der Gradiente (Geländehöhe bis Damm ≤ 2,0 m)	± 0 cm
E→ Entwässerung der Fahrbahn, Ausführung der Randbereiche	- 5 cm
Dicke des frostsicheren Straßenaufbaus	**50 cm**

Gewählter Oberbau nach RStO 12, **Belastungsklasse 0,3,** Tafel 3, Zeile 1

8	cm	Pflaster	
4	cm	Bettung	
15	cm	Schottertragschicht	E_{V2}≥120 MPa
23	cm	Frostschutzschicht	E_{V2}≥100 MPa
50	**cm**	**konstruktiv erforderlicher Aufbau nach RStO 12**	E_{V2}≥ 45 MPa

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Das Radverkehrskonzept im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Erfurt beschreibt bereits das Potenzial der westlichen Tunnelröhre am Schmidtstedter Knoten für die Anbindung des Radverkehres aus den südlichen Stadtteilen an die Innenstadt. Mit dem Bau des Promenadendecks, der Neugestaltung der Radverkehrsführung am Südknoten im Sommer 2022 und der vorliegenden Planung für den Fernbushalt und den Anschluss an das Promenadendeck, wird die direkte Verbindung von äußerem und innerem Stadtring vereinfacht und begreifbar.

Der Aufenthaltsbereich am Promenadendeck wird mit Sitzgelegenheiten, Abfallbehältern und Radanlehnbügeln nutzerfreundlich gestaltet.

4.5.2 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Neben dem Entzug der Fahrbahn zwischen Strauffenbergallee und Schillerstraße für Kfz zu Gunsten der Befahrung der Tunnelröhre im 1-Richtungsverkehr durch Fernbusse, sind keine Änderungen am bestehenden Wegenetz vorgesehen.

In vorgeschalteten Baumaßnahmen wurden die Bordverläufe im Bereich des Schmidtstedter Knotens angepasst und so die Busabbiegespur für die südliche Einfahrt in die Weströhre aufgeweitet und der Anschluss an das fertiggestellte Promenadendeck hergestellt.

4.6 Öffentliche Verkehrsanlagen

Der Planungsbereich wird zukünftig von Fahrzeugen des ÖPNV befahren und als Haltepunkt genutzt.

4.7 Leitungen

Auf Grund der teilweise geänderten Bordverläufe müssen die in diesem Bereich vorhandenen Straßenabläufe in der Lage verschoben und erneuert werden. Hierbei werden die Anschlussleitungen entsprechend in Lage und Länge angepasst.

Es werden keine weiteren Leitungen im Straßenraum tangiert.

4.8 Entwässerung

Es werden keine grundlegenden Veränderungen an der bestehenden Straßenentwässerung vorgenommen.

In Teilen wird durch Verschiebungen der Bordanlagen die Lage der bestehenden Straßenabläufe angepasst und im Bereich der Fernbushaltausfahrt ein neuer Straßenablauf gesetzt.

Der 2,5 m – 4 m breite Bussteig wird in die daran angrenzende Grünfläche entwässert.

4.9 Straßenausstattung

Die Ausfahrt der Busse in die Stauffenbergallee ist nur dann möglich, wenn alle nach Süden führenden Fahrspuren frei sind. Neben den Anpassungen am Ampelregime im Knoten Stauffenbergallee/Thälmannstraße/Trommsdorffstraße, erfordert dies außerdem Anpassungen an der Fahrbahnmarkierung und zusätzliche Lichtsignalanlagen. Auf der nach Süden verlaufenden Fahrbahn der Stauffenbergallee werden vor dem Ausfahrbereich der Fernbusse ein LSA-Auslegermast und ein LSA Standmast angeordnet. Die Freigabe der Fernbusse zur Einfahrt auf die Stauffenbergallee erfolgt durch eine LSA nach dem Haltestellenbereich. Die in diesem Kontext erforderlichen Haltelinien werden neu markiert.

Im Zuge der Neuanlage des Fernbushalts und der Gestaltung von Rad/Gehweg und Aufenthaltsflächen im Bereich des Promenadendecks, werden fünf neue Straßenbeleuchtungsstandorte entsprechend Darstellung im Lageplan etabliert.

Für den Anschluss der neuen LSA und der Beleuchtung wird die Stauffenbergallee an zwei Stellen mittels Pilotrohrvortrieb durchörtert und die entsprechenden Leitungen verlegt.

Der Haltestellenbereich wird mit zwei Fahrgastunterständen mit Gründach ausgerüstet.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

Die Stauffenbergallee sowie die Gleisanlagen des Schienenverkehres generieren durch ihre verkehrliche Belastung negative Auswirkungen in Form von Staub- und Lärmemissionen.

5.1.2 Umweltauswirkungen

Während der Bauzeit ist vorrübergehend mit einer erhöhten Belastung durch Lärm und Schmutz zu rechnen. Eine Verringerung der Auswirkungen liegt nicht im Charakter des Vorhabens.

5.2 Naturhaushalt

5.2.1 Umweltauswirkungen

Die geringfügig notwendigen Eingriffe in Grünbereiche zwischen Tunnelröhre und Promenadendeck wurden mit dem zuständigen Fachamt abgestimmt. In diesem Bereich werden im Zuge der Bautätigkeit ca. 110 m² Grünfläche zusätzlich versiegelt. Im Gegenzug werden durch den Rückbau des Gehweges zwischen Trommsdorffstraße und Zuwegung Promenadendeck ca. 150 m² entsiegelt und stehen so als Grünfläche zur Verfügung.

Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand sollen weitestgehend vermieden werden. Die zu erhaltenen Bäume und deren Wurzelraum sind während der Bauphase vor Beeinträchtigungen durch geeignete Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 zu sichern.

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

6.1 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Die Baumaßnahme wird während der Ausführung dendrologisch begleitet. Grundsätzlich gelten jedoch folgende Festlegungen.

Die zu erhaltenden Bäume und deren Wurzelraum sind während der Bauphase vor Beeinträchtigungen durch geeignete Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 zu sichern.

Der Wurzelbereich der Bäume ist mit einem festen Zaun zu schützen, um Bodenverdichtung durch Ablagerungen und Befahren zu verhindern und den Stamm vor Verletzungen zu schützen.

Die Fläche zwischen den Bäumen darf nicht als Baustelleneinrichtung oder sonstige Arbeitsfläche genutzt werden.

Erdarbeiten im Wurzelbereich sind dringend zu vermeiden. Besteht jedoch die unbedingte Notwendigkeit, sind diese per Such- und Handschachtung durchzuführen. Nach der vorsichtigen Wurzelfreilegung (Such- und Handschachtung) und bei evtl. Wurzelverletzungen ist das Garten- und Friedhofsamt sofort zu kontaktieren, um noch im laufenden Baugeschehen über das weitere Vorgehen entscheiden zu können.

Eventuell erforderliche Pflegeschnitte der Baumkronen sind fachgerecht durchzuführen, die RAS-LP 4 sowie die ZTV Baumpflege sind anzuwenden.

Die Begrünung der Fläche im Haltestellenbereich erfolgt gemäß Regiosaatgutmischung 8.1.3, 70% Gräser / 30 % Kräuter und Leguminosen in einer Ansaatstärke von 5 g/m². Der Bereich des rückzubauenden Gehweges wird mit einer Gräser- und Kräutermischung gemäß der Artenzusammensetzung der westlich angrenzenden Fläche im Zuge des Projektes BW 183n – FGB Promenadendeck über den Flutgraben und die Stauffenbergallee begrünt. Die Begrünung des Böschungsbereiches erfolgt ebenfalls gemäß Ausführung zum Projekt BW 183n – FGB Promenadendeck über den Flutgraben und die Stauffenbergallee.

7 Kosten

Die Kosten für den Straßenbau betragen brutto 0,503 Mio. €

Kostenträger ist die Stadt Erfurt.

Baukosten	0,503 Mio. €
Grunderwerbskosten	0 Mio. €
Gesamtkosten	0,503 Mio. €

8 Verfahren

Vorlage beim Bauausschuss der Stadt Erfurt.

9 Durchführung der Baumaßnahme

Das Vorhaben soll im Jahr 2023/24 zur Ausführung kommen. Erforderliche Umleitungen werden nach Festlegung der zuständigen Verkehrsbehörde eingerichtet.