

**Titel der Drucksache:**

**Aufhebung des Stadtratsbeschlusses Nr. 0684/10 vom 27.10.2010 (Südliche Stadteinfahrt Martin-Andersen-Nexö-Straße/Arndtstraße/Arnstädter Straße - Bestätigung der Vorplanung) & Neuplanung des Areals**

**Drucksache**

**0791/15**

**Stadtrat**

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	18.06.2015	nicht öffentlich	Vorberatung
Bau- und Verkehrsausschuss	30.06.2015	nicht öffentlich	Vorberatung
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	30.06.2015	nicht öffentlich	Vorberatung
Stadtrat	08.07.2015	öffentlich	Entscheidung

**Beschlussvorschlag**

01 - Der Beschlusspunkt 2 des Stadtratsbeschlusses 0684/10 - Südliche Stadteinfahrt Martin-Andersen-Nexö-Straße / Arndtstraße / Arnstädter Straße wird aufgehoben.

02 – Der Oberbürgermeister wird beauftragt eine neue realisierbare Variante zur südlichen Stadteinfahrt vorzulegen. An der Erarbeitung sind Interessenvertreter und Bürger zu beteiligen.

18.06.2015, gez. i.V. T. Thierbach

Datum, Unterschrift

<b>Nachhaltigkeitscontrolling</b> <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	<b>Demografisches Controlling</b> <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage			
<b>Finanzielle Auswirkungen</b> <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja → ↓	<b>Nutzen/Einsparung</b> <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Sachverhalt Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
<b>Deckung im Haushalt</b> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	<b>Gesamtkosten</b> <b>EUR</b>			
↓				
	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	200.000 EUR
<input type="checkbox"/> <b>Deckung siehe Entscheidungsvorschlag</b>				

#### Fristwahrung

Ja  Nein

#### Anlagenverzeichnis

Anlage 1 - Erfassung von Fledermausvorkommen

Anlage 2 - Gutachten Brutvögel, Herpetofauna

Anlage 3 - Lageplan Problemdarstellungen

Anlage 4 - Beschluss 0684-10

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

#### Sachverhalt

Die Drucksache 0684/10 - Südliche Stadteinfahrt Martin-Andersen-Nexö-Straße/Arndtstraße/Arnstädter Straße; Bestätigung der Vorplanung - stellte die Varianten 1.1, Variante 1.2, Variante 2.1 Kreisel, Variante 2.1 LSA und Variante 3 gegenüber.

Die Vorplanung entstand unter Beteiligung aller relevanten Fachämter der Stadtverwaltung in einer umfangreichen Abstimmung. Darüber hinaus ist mit dem Erfurter Sportbetrieb und dem Tennisverein Rot-Weiß hierüber ausführlich diskutiert und anschließend die DS bestätigt worden.

Grundlage der Vorplanung waren umfangreiche verkehrstechnische Untersuchungen zu Ausbaugrad und Anbindebeziehungen, die auch weiterhin uneingeschränkte Gültigkeit besitzen. In die Vorplanung wurde ein landschaftsplanerischer und grünordnerischer Fachbeitrag integriert. In der Aufgabenstellung zur Vorplanung wurden allgemeine Randbedingungen formuliert. Diese betrafen insbesondere die Anpassung der Trassenlage an zu berücksichtigende Umweltaspekte. Hierbei sollten als Schwerpunkte die Minimierung der Emissionsbelastung für die Anwohner (Lärm, Abgase, Staub), die Schonung des Steigers, des Baumbestandes und der geschützten Arten

gelten.

Ferner wurden der weitgehende Erhalt der Tennisplätze und die Minimierung des Flächeneingriffs in die Lingelfläche benannt. Dabei war das Erschließungssystem für die Gagfah-Siedlung in seinen Grundsätzen zu erhalten, um einer neuerlichen Belastung des Wohngebietes (etwa durch Schleichverkehre) entgegen zu wirken. In der Planung mussten die Führung und die Haltestellen des ÖPNV beachtet und von der unveränderten Beibehaltung der Gleisschleife Thüringenhalle ausgegangen werden.

Die Belange aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger und Radfahrer waren zu berücksichtigen. Als Zielstellung wurde darüber hinaus eine verbesserte Erreichbarkeit des Naherholungsgebietes Steigerwald für diese Verkehrsarten formuliert.

Bei der Planung des Straßenraumes galt es, den unterirdischen Bauraum angemessen zu berücksichtigen.

Die Vorplanung sollte die Anforderungen zur Öffnung des Schindleichsgrabens ebenso berücksichtigen wie eine städtebaulich verträgliche Einordnung der Trasse.

Die Wahl der Vorzugsvariante erfolgte im Rahmen der Gesamtabwägung der Ziele verkehrlicher, städtebaulicher sowie umwelt- und naturschutzfachlicher Fragestellungen. In der Bewertung der Zielerreichung der untersuchten Varianten konnten mit dem damaligen Kenntnisstand keinerlei Ausschlusskriterien herausgearbeitet werden.

Die Vorzugsvariante 2.1 - dreistreifiger Ausbau der Arndtstraße und Rückbau der M.-A.-N.-Straße zur Anliegerstraße, die mit der DS 0684/10 am 27.10.2010 im Stadtrat bestätigt wurde, zeichnete sich durch folgende Umweltaspekte besonders aus:

- a) Minimierung der Emissionsbelastung für die Anwohner (Lärm, Abgase, Staub)
- b) Schonung des Steigers, des Baumbestandes und der geschützten Arten
- c) weitgehender Erhalt der Tennisplätze und die Minimierung des Flächeneingriffes in die Lingelfläche.

**Die aktuelle Situation stellt sich jedoch wie folgt dar:-**

#### **zu a) Minimierung der Emissionsbelastung für die Anwohner**

Mit der nahezu vollständigen Verkehrsverlagerung in die Arndtstraße und dem Rückbau der M.-A.-N.-Straße zur Anliegerstraße wird diese Prämisse erfüllt. Ob darüber hinaus noch Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich sind, wurde in der Vorplanung nicht weiter vertieft, da erst mit der exakten Festlegung der Straßengradiente in Lage und Höhe eine weitere Betrachtung der Lärmproblematik sinnvoll ist. Für die weitere Bearbeitung wird bereits an dieser Stelle auf die Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt Erfurt verwiesen.

#### **zu b) Schonung des Steigers, des Baumbestandes und der geschützten Arten**

Die vorhabenspezifischen Ergebnisse, unter anderem auf die Artengruppe Fledermäuse, sind im Gutachten vom Oktober 2014 dargestellt. Darin wird festgestellt: "...In Anbetracht der Bedeutung

des Untersuchungsgebietes für die Kleine Hufeisennase und die Mopsfledermaus als FFH-Anhang-2-Art, aber auch für andere strukturegebundene Arten, die den Steiger als Nahrungshabitat nutzen, ihr Quartier im Siedlungsbereich besitzen und somit einem erhöhten Gefährdungsrisiko mit dem Straßenbau ausgesetzt werden, ist aus Sicht des Schutzes der lokalen Fledermausarten von einem 3--4 spurigen Ausbau der Arndtstraße als leistungsstarke Stadteinfahrt abzuraten."

In Anlage 3 o. g. Gutachtens sind die Flugrouten der Fledermäuse, der Baumbestand, der nicht beeinträchtigt werden darf und die Linie des angrenzend verlaufenden Schluchtenwaldes dargestellt. Bauwerke oder bauliche Schutzmaßnahmen für die Fledermäuse dürfen grundsätzlich nur nördlich des Steigerwaldrandes eingeordnet werden, mit einem Mindestabstandsmaß von 20 Metern. Das bedeutet, dass durch die Straße und die notwendigen Maßnahmen für den Schutz der Fledermäuse eine bedeutende Flächeninanspruchnahme der Tennisplätze und der Lingelfläche zu verzeichnen wäre.

Soll die Arndtstraße entsprechend der Vorplanung mit drei Fahrspuren ausgebaut werden, sind dabei zwingend folgende Prämissen zu beachten:

Zu keinem Zeitpunkt dürfen die Orientierungsstrukturen (Bäume oder ersatzweise neue Strukturen) fehlen! Dies bedeutet theoretisch, dass zunächst vollkommen neue Überflughilfen errichtet werden müssen, bevor die vorhandenen Strukturen entnommen werden dürfen. Die Lage der neu ausgebauten Arndtstraße muss mindestens 20 Meter von der Nordkante des Steigerrandes abrücken, da die Verbreiterung der Arndtstraße es grundsätzlich erforderlich macht, die Überflugstrukturen für die Fledermäuse vollständig neu anzulegen. Dies beinhaltet auch, dass Fledermäuse, die am Fußpunkt des Steigers starten, zuerst kontrolliert angelegte Leit- und danach Überflugstrukturen vorfinden müssen, um Kollisionen mit dem Fahrverkehr definitiv ausschließen zu können. Dazu ist die zukünftige Arndtstraße beidseitig mit einem fünf Meter hohen Kollisionsschutzzaun einzufassen und innerhalb dieser Begrenzungen müssen Überflughilfen vorhanden sein. Ungeachtet der bisher ungelösten baulichen Ausprägung derartiger durchgängiger Überflugstrukturen, ist deren betriebliche und bauliche Unterhaltung völlig ungeklärt.

Darüber hinaus müssen alle jetzt vorhandenen Überflugstrukturen bis zum Ende der Baumaßnahme erhalten bleiben oder vorher ersetzt werden.

In den Steigerrand sind keinerlei bauliche Eingriffe möglich. Damit verbleibt in Summe lediglich das Abrücken der Arndtstraße um ca. 20 Meter in Richtung Norden bei beidseitiger Errichtung eines fünf Meter hohen Kollisionsschutzzaunes und vielleicht vollständiger Einhausung zur Schaffung von Überflughilfen über den sehr breiten Straßenraum der neuen 3-spurigen Arndtstraße.

### **zu c) weitgehender Erhalt der Tennisplätze und die Minimierung des Flächeneingriffes in die Lingelfläche.**

Da als einzig rechtssichere Trasse nur das Abrücken vom Steigerrand um 20 Meter verbleibt, würde die bauliche Umsetzung die Tennisplätze und die Lingelfläche völlig zerschneiden. Eine andere Trassenführung, die weniger in diese Bereiche eingreift, ist, nach derzeitigem Kenntnisstand, nicht genehmigungsfähig. Die Forderungen aus dem Artenschutz können nicht mehr erfüllt

werden. (Ausnahme: die jetzige Arndtstraße wird nur erneuert und in ihrer Ausprägung nicht artenschutzrelevant verändert).

Die vorgesehene Öffnung des Schindleichsgrabens sollte auf Grund einer neuen Sachlage nochmals geprüft und überdacht werden:

Die Forderungen zur Offenlegung des Gewässers waren das Ergebnis der Prüfung zur Anwendung der Richtlinie 2000/60/EG (Wasserrahmenrichtlinie) bzw. des Wasserhaushaltsgesetzes. Es musste davon ausgegangen werden, dass die Arndtstraße grundhaft neu gestaltet wird und somit das Gewässer wieder in einen naturnahen Zustand zurück zu versetzen ist. Die bestehende Vorplanung ordnet also den dann offenen Gewässerverlauf parallel zur M.-A.-N.-Straße an. Auf Grund der Gefälleverhältnisse der M.-A.-N.-Straße und der Tatsache, dass der Graben wieder in das verrohrte Gewässer in der Arnstädter Straße einmünden muss, ist das Erfordernis der Schaffung von Retentionsvolumen erforderlich. Die Flächenverfügbarkeit im öffentlichen Bereich ist dafür allerdings nicht gegeben. Ein Ausweichen auf die Lingelfläche bietet aus hiesiger Sicht keine Lösung.

Insbesondere bei Starkregenereignissen folgte regelmäßig das Übertreten des Schindleichsgrabens. Daher müssten besondere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen werden.

Die naturnahe Gestaltung des Schindleichsgrabens wird um einen weiteren Umstand erschwert, denn die Arnstädter Chaussee liegt in einem Trinkwasserschutzgebiet und ist zwingend in den nächsten Jahren entsprechend den RiStWag (Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten) umzubauen. Das bedeutet, das gesamte Niederschlagswasser zu fassen und nach erfolgter Vorreinigung in einer Absetzanlage mit Leichtstoffrückgewinnung in den Schindleichsgraben abzuführen. Auch hierfür werden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erforderlich. Bei Starkregenereignissen überflutet der Schindleichsgraben regelmäßig die M.-A.-N.-Straße und die Wassermengen können dann nur vom Mischwasserkanal wieder aufgenommen werden. Genauere Ergebnisse zu eventuell erforderlichen Staukanälen können aber erst im weiteren Planungsverlauf erzielt werden.

Die Öffnung des Schindleichsgrabens kann entfallen, wenn die Straße im Bestand erneuert wird (§30 Abs. 1 WHG - Wasserhaushaltsgesetz). Damit entfällt auch der Platzbedarf für das naturnah auszubauende Gewässer. Auf die Anwendung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie kann rechtssicher verzichtet werden, wenn die Verkehrsanlage nicht umgestaltet wird.

In der DS 0684/10 wird weiterhin ausgeführt: "Die Beibehaltung eines Status quo wurde als Erschließungsvariante mit betrachtet. Dieser Zustand wurde als grundsätzlich leistungsfähig und damit auch anwendbar eingeschätzt. "Jedoch " zu berücksichtigen war weiterhin, dass auf Grund der gestalterischen und funktionalen Nutzungsansprüche an die südliche Stadteinfahrt eine Beibehaltung der gegenwärtigen Situation nicht akzeptabel erscheint und selbst der Status quo sowohl hinsichtlich der Verkehrsanlagen als auch der Nutzung qualifiziert werden muss."

Das Tiefbau- und Verkehrsamt organisiert und moderiert den Prozess zur Beteiligung der Anwohner und Interessenvertreter dieses Areals. Unter der Zielstellung einer optimierten und gestalterisch aufgewerteten Status-quo-Lösung sollen gegenseitige Standpunkte diskutiert und lösungsorientiert zusammengeführt werden. Im Ergebnis soll ein Planungsentwurf als gestalterische Grundsatzlösung, unter Beachtung des finanziellen Handlungsspielraumes, dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt werden.

