

Titel der Drucksache:

**Südliche Stadteinfahrt/Martin-Andersen-
 Nexö-Straße/Arndtstraße - Sachstandsbericht
 und Empfehlung zu weiteren
 Planungsschritten**

Drucksache

0468/16

Stadtrat

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	17.11.2016	nicht öffentlich	Vorberatung
Bau- und Verkehrsausschuss	01.12.2016	nicht öffentlich	Vorberatung
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	06.12.2016	nicht öffentlich	Vorberatung
Stadtrat	14.12.2016	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

Der Stadtrat beschließt, die Südzufahrt als qualifizierten Ausbau des Status Quo (Bestandslösung) weiter zu planen.

17.11.2016 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 type="checkbox"/> Nein <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	Gesamtkosten 4.030.000 EUR			
↓				
	2016	2017	2018	2019
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	425.000 EUR	1.815.000 EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	50.000 EUR	100.000 EUR	850.000 EUR	3.030.000 EUR
Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung

Ja Nein

Anlagenverzeichnis

Sachverhalt

Sachverhalt

1. Bisherige Arbeitsschritte

Seit Anfang der 90-er Jahre verfolgt die Bürgerinitiative "Südeinfahrt und Verkehrsberuhigung M.-A.-Nexö-Str." das Ziel zur Umgestaltung der Südzufahrt. Zur weitest möglichen Entlastung von den durch den Verkehr erzeugten Emissionen wie Lärm und Feinstaub fordern die Anlieger die vollständige Verlagerung des Straßenverkehrs in die Arndtstraße und den Rückbau der M.-A.-N.-Straße zur Anliegerstraße. Neben diesen Belangen der Anlieger sind bei der Planung u. a. auch die Interessen des Tennisclub Rot-Weiß e.V. und die der Entwicklungsgesellschaft Erfurt-Süd Am Steiger mbH sowie aufgrund der jüngsten Erkenntnisse in besonderem Maße die naturschutzrechtlichen Belange zu berücksichtigen. Nachfolgend aufgeführte Planungs- und Abstimmungsschritte wurden dazu in den letzten Jahren von der Stadtverwaltung veranlasst:

- Bereits seit 1991 wurden durch die Verwaltung Planungen in unterschiedlichen Detailierungsgraden für eine verbesserte verkehrstechnische und bauliche Lösung der südlichen Stadteinfahrt erarbeitet und den politischen Gremien vorgestellt. Wichtiger Meilenstein war dabei im Ergebnis zahlreicher Voruntersuchungen die Beauftragung einer Vorplanung im Jahr 2009. Ziel dieser Planung war es, eine konsensfähige verkehrliche

Lösung für die Südeinfahrt unabhängig von den seinerzeit nicht gesicherten städtebaulichen Entwicklungen auf der Lingelfläche zu erarbeiten

- Mit dem Stadtratsbeschluss 0684/10 konnte die Vorplanung "Südliche Stadteinfahrt-MAN-Straße-Arndtstraße" bestätigt und die darin herausgestellte Vorzugsvariante 2.1(Kreisel) zur Grundlage der weiteren Planungen bestimmt werden.
- Mit der DS 0759/13 wurde nach erfolgreich absolviertem VOF-Verfahren der Beschluss gefasst, den Auftrag zur Planung des komplexen Bauvorhabens an das aus dem Wettbewerb hervorgegangene Büro zu erteilen.
- Anfang 2014 erfolgte die Beauftragung der Untersuchung zu den Artenschutzbelangen. Im November 2014 lagen die Ergebnisse vor, die der interessierten Öffentlichkeit am 12.05.2015 vorgestellt und erläutert wurden:
 - ⇒ Der Gutachter rät von einem 3-4 spurigen Ausbau der Arndtstraße ab, um den erforderlichen Schutz der nachgewiesenen Fledermausarten zu gewährleisten. Ein Ausbau der Arndtstraße ist nur mit der Errichtung von Kollisionsschutzwänden und Querungsbauwerken möglich.
- Am 15.06.2015 fand mit der Bürgerinitiative, dem Erfurter Tennisclub Rot-Weiß e.V., dem Investor des Lingel-Quartiers sowie den Ämtern der Stadt eine weitere Veranstaltung zur Fledermausthematik statt.
- Da die Umsetzung der Vorzugsvariante eine nicht zulässige Gefährdung für die geschützten Fledermausarten darstellen würde, hat der Stadtrat am 08.07.2015 (DS 0791/15) den Beschlusspunkt, der die Variante 2.1 zur Vorzugsvariante bestimmte, folgerichtig aufgehoben. Gleichzeitig wurde der OB beauftragt, eine neue, realisierbare Variante vorzulegen. An der Erarbeitung sind Interessenvertreter und Bürger zu beteiligen.
- Am 14. Juli, 7. September, 19. Oktober und 23. November 2015 wurden unter Leitung des Tiefbau- und Verkehrsamtes Workshops mit allen Beteiligten durchgeführt, um eine einvernehmliche Lösung zu finden.

2. Ergebnisse der Workshops

Trotz großer Anstrengungen von allen Beteiligten, war es nicht möglich im Rahmen der Workshops einen Konsens zu finden. Die Standpunkte der unterschiedlichen Interessengruppen und die Anforderungen an eine genehmigungsfähige Planungsvariante für den Ausbau der Arndtstraße zur neuen Südzufahrt liegen zu weit auseinander.

Bürgerinitiative "Südeinfahrt und Verkehrsberuhigung M.-A.-Nexö-Str.":

Die Bürgerinitiative (BI) sieht sich seit mehr als 25 Jahren durch den Verkehr in der M.-A.-N.-Straße stark belastet. Sie beklagt die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe infolge des Verkehrs und fürchtet deren weitere Zunahme infolge der Inbetriebnahme der Multifunktionsarena. Die BI fordert daher die Verkehrsberuhigung der M.-A.-N.-Straße und den entsprechenden Ausbau der Arndtstraße. Dazu hat die BI auch einen eigenen Ausbauvorschlag als Planungsskizze vorgelegt.

Die BI vertritt dabei die Auffassung, dass die Stadtverwaltung den Natur- und Tierschutz über den Schutz der Anwohner vor Feinstaub und Lärm stellt und denkt darüber nach, eine EU-Klage anzustreben. Im offenen Brief der BI vom 28.01.2016 wird die Neubewertung der Untersuchungsergebnisse zur Fledermausthematik gefordert.

Entwicklungsgesellschaft Erfurt-Süd Am Steiger mbH:

Die Entwicklungsgesellschaft möchte schnellstmöglich eine Bebauung der Fläche vornehmen. Sie

kann sich nicht vorstellen, weitere (über die Grenzen der Vorplanung für den 3-streifigen Ausbau hinausgehend) Flächen zur Verfügung zu stellen, um den Ausbau der Arndtstraße unter Beachtung der notwendigen Maßnahmen für den Fledermausschutz sicher zu stellen.

Erfurter Tennisclub Rot-Weiß e.V.:

Der Erfurter Tennisclub Rot-Weiß e.V. ist ein Verein mit 100-jähriger Erfolgsgeschichte, der mit dem Standort im Dreieck zwischen den Straßen M.-A.-N.-Straße, Lingelfläche und Arndtstraße traditionell verbunden ist. Wachsende Mitgliederzahlen weckten das Interesse auch die Fläche "Mutter Blum" einzubeziehen. Der Zustand des Vereinshauses ist ein großes Manko, die Sanierung ist ein Schwerpunkt für den Verein, der zeitnah in Angriff zu nehmen ist. Entsprechend ist der Verein an einer zeitnahen und verbindlichen Lösung interessiert, die möglichst geringe Einschränkungen der Nutzung und Flächenverfügbarkeit zur Folge hat. Der Ausbau der Arndtstraße wäre mit erheblichen Eingriffen in die bestehenden Anlagen sowie mit weiteren Ersatzflächenbedarfen und Kosten verbunden.

Stadtverwaltung Erfurt:

Die Stadtverwaltung erkennt grundsätzlich an, dass der von der BI geforderte Ausbau der Arndtstraße die subjektiv bestmögliche Lösung für die Anwohner der MAN-Straße darstellt. Im Hinblick auf naturschutzfachliche Belange und eine in angemessener Zeit realisierbare und wirtschaftlich tragfähige Lösung ist die jedoch nicht der Fall. Auf Grund der Erkenntnisse aus der Fledermaus-Erhebung, ist es nicht möglich den ursprünglich angedachten 3-spurigen Ausbau der Arndtstraße im ursprünglich geplanten Ausbaugrad umzusetzen. Dieser Ausbau würde bestehende Flugrouten zerschneiden und das Risiko von Kollisionen mit Fahrzeugen erhöhen. Dies ist naturschutzrechtlich bei den vorgefundenen geschützten Arten nicht zulässig. Nur durch Kollisionsschutzwände und Überflughilfen oder eine Tunnellösung könnte hier Abhilfe geschaffen werden. Bei den Schutzwänden wären jedoch große Abstände zum Waldrand und ein entsprechend umfangreicher Flächenverlust auf der Lingelfläche unumgänglich. Dies ist für die Nutzung der privaten Flächen aus Sicht der Stadtverwaltung nicht akzeptabel. Die Tunnellösung ist wirtschaftlich nicht darstellbar. Die Kosten hierfür lassen sich ohne Planung auch nur schwer abschätzen. Legt man Baukosten bestehender Tunnelanlagen, eine lichte Breite von 9,00m, eine Tunnellänge von 350m bis 450m, die erforderlichen Sicherheitseinrichtungen, den Straßenbau und die Erdandeckung einer Schätzung zugrunde, liegen die Kosten zwischen 15,2 Mio. EUR und 19,3 Mio. EUR. Bei dieser Schätzung bleibt allerdings die Erschließung der Tennisplätze, der Lingelfläche und der Schützenstraße unberücksichtigt und die ggf. erforderliche Tieferlegung der Verrohrung des Schindleischgrabens. Insofern bilden diese Zahlen lediglich das Mindestmaß der hierfür erforderlichen zusätzlichen Investitionen.

Auf Grund der naturschutzrechtlichen Vorgaben und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte sieht die Verwaltung die ursprünglich angedachte Lösung als nicht mehr umsetzbar an. Eine weitere Untersuchung zu den Fledermäusen, wie sie von der BI gefordert wird, würde an der grundsätzlichen naturschutzrechtlichen Problematik nichts ändern, da das Vorkommen zu schützender Arten bereits nachgewiesen ist. Jedoch hat die Stadtverwaltung mit mehreren Planungsbüros Kontakt aufgenommen, um die grundsätzlichen Erfolgsaussichten einer neuen Planung zu erörtern. Dies wurde von allen angefragten Fachplanern deutlich hinterfragt. Zudem würden weitere Untersuchungen mindestens ein Jahr Zeit in Anspruch nehmen, weitere Kosten verursachen und die Erkenntnistiefe zum Flugverhalten, den Wohn- und Jagdhabitaten und daraus resultierenden baulichen Lösungsmöglichkeiten nur unwesentlich verbessern.

Eine aktuelle Stellungnahme des Umwelt- und Naturschutzamtes (UNA) besagt, dass ungesunde

Wohnbedingungen auf Grund der Verkehrslärmbelastung in der M.-A.-N.-Straße nicht bestehen und durch den Betrieb der Multifunktionsarena auch nicht zu erwarten sind. Das UNA weist auch darauf hin, dass im Rahmen des Luftreinhalteplans des Landes auf der Datenbasis von 2009 Berechnungen durchgeführt wurden. Dabei wurde ermittelt, dass die Konzentration für Stickstoffdioxid unter dem zulässigen Grenzwert liegt. Auch für die Feinstaubkonzentration war der berechnete Wert weit unter dem zulässigen Wert. Die Berechnungen haben eindeutig ergeben, dass die M.-A.-N.-Straße nicht zu den Belastungsschwerpunkten in der Landeshauptstadt Erfurt zählt. Auf Grund der guten Ausbreitungsverhältnisse in der M.-A.-N.-Straße und dem Frischluftzufluss aus dem Steiger wäre auch bei zunehmenden Verkehrsbelegungen nicht mit hohen Luftschadstoffwerten zu rechnen. Dazu kommt, dass in den letzten Jahren die Fahrzeugflotten erheblich schadstoffärmer geworden sind, so dass selbst an dem Belastungsschwerpunkt Bergstraße die Grenzwerte seit 2012 eingehalten werden. Weder beim Verkehrslärm noch bei den Luftschadstoffen besteht somit aus formalem Gesichtspunkt Handlungsbedarf in der M.-A.-N.-Straße.

Der Gesetzgeber stellt hinsichtlich der schutzgebietsrechtlichen Genehmigungsfähigkeit von vergleichbaren Projekten innerhalb von oder in unmittelbarer Nähe zu FFH-Gebieten (hier: FFH-Gebiet "Steiger-Willrodaer Forst-Werningslebener Wald") in BNatSchG § 34 Abs. 2 folgendes klar:"

" Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es unzulässig."

Im Umkehrschluss heißt das natürlich auch, dass eine Genehmigungsfähigkeit bestände, wenn keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Abweichend davon (gemeint ist hier bei festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen) kann gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 1, 2 BNatSchG eine Genehmigung erfolgen, wenn das Projekt "[...] aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind".

Dies scheidet aber im vorliegenden Fall aus, da die zwingende Begründung des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Art nicht gelingen kann, und mit dem bestandsnahen Ausbau auch eine zumutbare Alternative vorliegt, die wie beschrieben nur geringe Beeinträchtigungen erwarten lässt.

Bei der von der BI geforderten Realisierung der Verkehrsberuhigung in der M.-A.-N.-Straße und Ausbau der neuen Südzufahrt in der Arndtstraße sind in vorliegendem Projekt prioritäre natürliche Lebensraumtypen und prioritäre Arten betroffen. Als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gelten dann nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder die maßgeblich günstigen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt. Weder beim Verkehrslärm noch bei den Luftschadstoffen in der M.-A.-N.-Straße kann dieser Nachweis gelingen. Bei sonstigen Gründen (dies wäre hier der Fall) müsste die Genehmigungsbehörde eine Stellungnahme der Europäischen Kommission einholen. Dafür gibt es den Dienstweg über das Thüringer Landesverwaltungsamt, das Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz und schließlich über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (vgl. § 34 Abs. 4 BNatSchG).

3. Lösungsmöglichkeiten

Die bisherige Vorzugsvariante hat sich auf Grund des Fledermausvorkommens als nicht umsetzbar erwiesen. Der zwingend zu gewährleistende Schutz der Tiere wäre theoretisch nur durch aufwendige und kostenintensive Lösungen zu erreichen. Alternative Lösungsvarianten sind daher erforderlich. Dabei sind neben den Vorgaben des Artenschutzes, die verkehrstechnischen Belange, wirtschaftliche und bauliche Aspekte sowie nicht zuletzt auch die Interessen der von der Maßnahme betroffenen Anlieger in die Überlegungen einzubeziehen.

3.1 Aufgewertete Bestandslösung: Qualifizierter Ausbau des Status Quo

Aus Sicht der Verwaltung bietet sich eine Variante an, die bereits im Rahmen der Vorplanung betrachtet wurde (DS 0684/10-Bestätigung der Vorplanung). Es handelt sich dabei um einen qualifizierten Ausbau der M.-A.-N.-Straße und der Arndtstraße entsprechend des Status Quo (aufgewertete Bestandslösung). In dieser Variante wird die bestehende Verkehrsorganisation beibehalten und die Verkehrsflächen werden entsprechend der heutigen Ausbaustandards hergestellt. Diese Variante beinhaltet u. a.:

- Grundhafter Ausbau der M.-A.-N.-Straße als zweistreifige Fahrbahn mit Mittelgrünstreifen
- Erneuerung der Arndtstraße als 1-streifige Fahrbahn
- Ausbau des Schützenplatzes als Kreisverkehr
- Ausbau der Knotenpunkte Rankestraße/Waldkasino mit Anschluss an die Arnstädter Chaussee
- Anbindung der Lingelfläche an die Arnstädter Str. bzw. M.-A.-N.-Straße

Die Baukosten belaufen sich nach den vorliegenden Planungen auf geschätzt ca. 3,195 Mio. EUR. Zuzüglich der Planungskosten ergibt sich ein Gesamtfinanzierungsbedarf von 4,030 Mio EUR. In den Varianten der Vorplanung wurde bereits eine Status-Quo-Lösung untersucht (DS 0684/10 Variante 1.1), deren Kostenschätzung damals 6,3 Mio EUR umfasste. Im Unterschied zu den Überlegungen in 2010 soll zukünftig der bauliche Aufwand für die Südzufahrt deutlich geringer ausfallen. Dies umfasst im Wesentlichen die Eingriffe in die M.-A.-N.-Straße und in die Arndtstraße. Darüber hinaus war die Kostenschätzung des Ingenieurbüros mehr als auskömmlich bemessen. Die heutige Status-Quo-Lösung ist zwar abschließend noch nicht definiert. Fest steht jedoch, dass sie in ihrem Umfang hinter der damaligen Variante zurück bleiben wird. Erst mit der Vertiefung der Planung können die Schätzungen zu den Baukosten verfestigt werden.

Die Hauptvorteile dieser Variante sind:

- Kostengünstigste Variante (aus der Vorplanung, Stand 2010)
- Keine neuen Beeinträchtigungen vorhandener Lebensräume geschützter Arten
- Bau ohne Planfeststellungsverfahren möglich
- Es liegen bereits alle erforderlichen verkehrstechnischen Untersuchungen als Grundlage für die weitere Entwurfsplanung vor
- Keine bzw. nur geringfügige Flächeneingriffe in die bestehende Tennisnutzung sowie auf der Lingelfläche
- Möglichkeit eines stufenweisen Ausbaus, der unter Beachtung der tatsächlichen

Ausbaulemente auch zu Kostenreduzierungen führen kann (z.B. späterer Ausbau Kreisverkehr)

Die wichtigsten Nachteile sind:

- Zwei getrennte Verkehrsstrassen
- Die Lärmsituation der Anwohner kann nur durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen, z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, bzw. passive Lärmschutzvorkehrungen verbessert werden.

Diese Variante erfüllt weitestgehend die Vorgaben des Artenschutzes, verkehrstechnische Belange sowie wirtschaftliche und bauliche Aspekte. Hinsichtlich der von der BI angegebenen Beeinträchtigungen für die Anwohner in der MAN-Straße wird in dieser Variante lediglich eine, wenn auch deutliche, Aufwertung der bestehenden Verkehrsanlagen erzielt.

3.2 Vorschlag der BI: 2-streifiger Ausbau der Arndtstraße

Von der BI wurden zum Workshop am 14.07.2015 Vorschläge für eine Trasseneinordnung der neuen Verkehrsanlage im Zuge der Arndtstraße übergeben. Der Vorschlag geht davon aus, dass ein durchgängig 2-streifiger Ausbau der Arndtstraße aus Sicht der BI als ausreichend erachtet wird. Die notwendige größere Fahrbahnbreite des 2-streifigen Querschnitts soll durch eine Fahrbahnabsenkung und die Einordnung von Stützwänden erreicht werden. So sollen die im Zuge der Weiterbearbeitung der ehemaligen Vorzugsvariante der Vorplanung aufgetretenen Probleme (Vermeidung Eingriffe in Großgrünstrukturen zur Sicherung der Flugrouten der Fledermäuse, Vermeidung größerer Eingriffe in die Tennisanlage) vermieden werden.

Im Workshop am 07.09.2015 nahm die Verwaltung zu den Vorschlägen Stellung, erläuterte ausführlich die verkehrlichen Anforderungen an die Südeinfahrt und ging detailliert auf die Vorschläge der BI und die sich daraus ergebenden Probleme ein. Folgende Problempunkte beinhaltet der Lösungsvorschlag der BI:

- Die von der BI zugrunde gelegte Fahrbahnbreite von 7,5 m reicht im Havariefall nicht aus. Eine Rettungsgasse zwischen den Stützwänden erfordert einen quasi 3-streifigen Querschnitt (Feuerwehrfahrzeug muss zwischen 2 LKW fahren können). Die benötigte Breite beträgt mind. 8,65 m.
- Falls die eingetragenen Lärmschutz- bzw. Stützwände durch eine passive Schutzeinrichtung (Leitplanke) geschützt werden müssen, wird eine größere Breite erforderlich.
- Es muss geprüft werden, ob der notwendige grundlegende Ausbau der Fahrbahn mit partiell notwendiger Verbreiterung allein nicht schon dazu führt, dass Eingriffe in den Baumbestand (Eingriffe im Wurzelbereich) entlang der Arndtstraße erfolgen würden.
- Die Fahrbahnabsenkung verbunden mit einem ausreichend tragfähigen Straßenunterbau macht die Verlegung des verrohrten Schindleichsgrabens erforderlich. Dies macht ein wasserrechtliches Planfeststellungs- / Plangenehmigungsverfahren erforderlich. Damit sind umfangreiche Planungen, die Verlegung und voraussichtlich die Öffnung des Schindleichsgrabens verbunden.

Der Ansatz für eine verkehrliche Neuordnung einer Verkehrsanlage wie der Südzufahrt ist immer, die Verkehrsverhältnisse zu verbessern bzw. auf gleichem Niveau zu halten und keinesfalls jedoch zu verschlechtern. Dieser Ansatz ist auch Konsens mit den Förderbedingungen, die für den

Straßenbau gewährt werden. Diese Anforderung wird aus Sicht der Verwaltung von der Variante der BI nicht erfüllt.

Die BI möchte einen Ausbau der Arndtstraße erreichen, um die Verkehrsbelastung und damit die Belastungen für die anliegenden Grundstücke in der M.-A.-N.-Straße und der Hinterlieger zu verringern. Für diesen Ansatz stellt theoretisch eine Tunnellösung eine Möglichkeit dar, den Schutz der Fledermäuse beim Überflug einer neu ausgebauten Arndtstraße zu gewährleisten. Diese Tunnellösung würde die Gefährdung sicher ausschließen, ist jedoch hinsichtlich der Kosten als extrem teuer und damit unwirtschaftlich einzuschätzen.

Die BI ist der Auffassung, dass es neben der Tunnellösung weitere Alternativen gibt, die den Schutz der Fledermäuse bei einem von Ihnen gewünschten Ausbau der Arndtstraße gewährleisten können. Diese Alternativen müssten lediglich entsprechend untersucht werden.

Die BI schlägt daher vor, weitere skizzenhafte Planungen in Auftrag zu geben. Es sollen alternative Lösungen unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen erarbeitet werden. Die Idee dabei ist es, eine Lösung als skizzenhafte Planung zu finden, die von den Naturschutzbehörden mitgetragen, entsprechend weiter geplant und umgesetzt werden kann. Gespräche mit potentiellen Auftragnehmern hat die BI bereits geführt.

3.3 Empfehlung

Für den Ausbau der südlichen Stadteinfahrt wurden in Umsetzung des StR-Beschluss 0684/10 artenschutzrechtliche und verkehrstechnische Untersuchungen, Baugrunduntersuchungen und Vermessungsleistungen durchgeführt. Insgesamt wurden von der Stadt seit 2012 bislang rund 117.000 EUR investiert. Diese Planungstiefe mit den entsprechenden Untersuchungen war erforderlich, um die vorliegende technische und artenschutzrechtliche Einschätzung zu ermöglichen. Diese Einschätzung besagt, dass die ursprüngliche Vorzugsvariante mit dem 3-spurigen Ausbau der Arndtstraße aus artenschutzrechtlichen Gründen aus Sicht der Gutachter und der Verwaltung nicht umgesetzt werden kann.

Für die Variante der BI, wie auch alle anderen theoretisch denkbaren Lösungsansätze, liegen bisher keine Fachplanungen vor. Hierfür müssten erst entsprechende Untersuchungen und Planungen durchgeführt werden, um eine Vergleichbarkeit mit der Bestandlösung zu erzielen.

Das Tiefbau- und Verkehrsamt hat die von der BI benannten Planungsbüros zu ihren möglichen Ergänzungen der bisherigen Planungen der Stadtverwaltung befragt. Alle drei Büros haben in der Vergangenheit oder aktuell Planungen mit baulichen Lösungen erarbeitet oder realisiert, die auch der Stadtverwaltung und deren Planungsbüro vom Lösungsansatz her bekannt sind. Spontan kamen hier keine prinzipiell neuen Ideen zum Vorschein. Dabei stellt der Sächsische Leitfaden, den die BI immer wieder als besonders geeignet proklamiert, wenn es um die bauliche Umsetzung von Straßenbauprojekten unter Berücksichtigung von Fledermausvorkommen geht, für alle Büros und auch für die Stadtverwaltung das Basiswissen für Straßenbauplanungen bei derartigen Aufgabenstellungen dar. Auch hier findet sich kein Lösungsansatz für die Herausforderungen an der Südzufahrt der Landeshauptstadt Erfurt.

Schlussendlich haben alle drei Büros bestätigt, dass es vor Beginn der Planung, von bisher noch nicht vorstellbaren Lösungsansätzen, einer substantiierten Anspruchsbegründung zum Eingriff in

artenschutz- oder schutzgebietsrechtliche Belange bedarf. Da aber die vorliegenden Untersuchungen des UNA zeigen, dass weder beim Verkehrslärm noch bei den Luftschadstoffen zulässige Grenzwerte überschritten werden, kann die Begründung zum Eingriff in artenschutz- oder schutzgebietsrechtliche Belange nicht gelingen. Insofern sind weitere Untersuchungen oder auch nur skizzenhafte Planungen zu neuen Lösungsansätzen obsolet und wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen

Die Stadtverwaltung empfiehlt daher die weitere Planung und die Umsetzung der Bestandlösung. Dadurch werden der Schutz der Fledermäuse und die Belange des Artenschutzes nach derzeitiger Einschätzung nicht verschlechtert und die Umgestaltung der MAN-Straße einer finalen Bearbeitung zugeführt.

Die Finanzmittel für die Umsetzung des Bauvorhabens sind im Vermögenhaushalt des Tiefbau- und Verkehrsamtes unter der Haushaltsstelle 63000.95041 angemeldet.