04 Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Erfurt
LANDESHAUPTSTADT
THÜRINGEN
Der Oberbürgermeister

Titel der Drucksache:

Konzeptstudie zur Einordnung von Radverkehrsanlagen in der Thälmannstraße/ Liebknechtstraße

Drucksache	1397/18
Bau- und Verkehrsausschuss	Entscheidungsvorlage öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	29.10.2018	nicht öffentlich	Vorberatung
Bau- und Verkehrsausschuss	15.11.2018	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

01 Die Konzeptstudie zur Einordnung von Radverkehrsanlagen in der Thälmannstraße und in der Liebknechtstraße wird beschlossen. Die in den Anlagen 2 und 3 beschriebene Variante 1 wird favorisiert.

02 Die Konzeptstudie bildet die Grundlage für die Einordnung regelkonformer Radverkehrsanlagen im Zuge notwendiger Straßensanierungen mit dem Ziel einer zeitnahen Umsetzung. Dabei sind auch funktionsfähige Teilabschnitte realisierbar.

03 Zur Untersuchung der Wirksamkeit einer Piktogrammkette auf der Liebknechtstraße im Abschnitt zwischen Steinplatz und Fritz-Büchner-Straße wird eine Testphase durchgeführt.

29.10.2018 gez. A. Bausewein
Datum, Unterschrift

© Stadt Erfurt

Nachhaltigkeitscontrolling	[x] Nein	[ ] Ja, siehe Anlage	**Demografisches Controlling**	[x] Nein	[ ] Ja, siehe Anlage
Finanzielle Auswirkungen	[x] Nein	[ ] Ja →	**Nutzen/Einsparung**	[ ] Nein	[ ] Ja, siehe Sachverhalt
↓			Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)		
Deckung im Haushalt	[ ] Nein	[ ] Ja	**Gesamtkosten**		EUR
↓					

	2018	2019	2020	2021
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR

[ ] **Deckung siehe Entscheidungsvorschlag**

Fristwahrung

[X] Ja [ ] Nein

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 - Konzeptstudie - Erläuterungsbericht
Anlage 2 - Variante 1 - Lageplan 1
Anlage 3 - Variante 1 - Lageplan 2
Anlage 4 - Variante 2 - Lageplan 1
Anlage 5 - Variante 2 - Lageplan 2
Anlage 6 – Protokoll Arbeitskreis Radverkehr vom 25.04.2018 (nicht öffentlich)

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

Sachverhalt

Beschlusslage

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Erfurt/ Teilkonzept Radverkehr (Stadtratsbeschluss 1509/14 vom 26.11.2014) weist für den Straßenzug Thälmannstraße/Liebknechtstraße eine innerstädtische Hauptroute für den Radverkehr aus. Der Handlungsbedarf für diesen Abschnitt wird mit der höchsten Priorität 1 bewertet.

Der betroffene Streckenabschnitt ist entsprechend vorgenanntem Konzept Bestandteil des äußeren Stadtringes für den Radverkehr. Er ist vernetzt mit der Hauptroute Magdeburger Allee über Fritz-Büchner-Straße/Stauffenbergallee, mit der Hauptroute Francke-/ Schlachthofstraße am Steinplatz sowie mit der Hauptroute Leipziger Straße/ Krämpferstraße am Leipziger Platz.
An der Einmündung Zum Güterbahnhof sieht das Konzept eine Aufteilung auf die Hauptroute

© Stadt Erfurt

Trommsdorffstraße und die weiterführende Hauptroute in Richtung Südknoten Schmidtstedter Brücke vor.

Weiterhin erfolgt eine Anbindung der Nebenrouten Eugen-Richter-Straße, östliche Schlachthofstraße sowie Iderhoffstraße und Raiffeisenstraße.

Begründung:

Die lückenhaft vorhandenen Radverkehrsanlagen auf der Thälmann- und der Liebknechtstraße befinden sich in keinem regelkonformen Zustand. Sie sind gekennzeichnet durch mangelnde Führungskontinuität, unzureichende Breiten und fehlende Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz. Weiterhin ist die Radwegeführung geprägt von teilweise schlechten Fahrbahnzuständen und zum Teil schwer begreifbaren Abbiegebeziehungen in Knotenpunktbereichen bzw. Übergängen zu anderen Hauptrouten. (z.B. am Leipziger Platz).
Zur Erfüllung grundlegender und zeitgemäßer Qualitätsanforderungen an eine Radverkehrs-Hauptroute hinsichtlich Attraktivität und Verkehrssicherheit besteht daher dringender Handlungsbedarf.

Im Radverkehrskonzept wird hierfür die Erneuerung bzw. Neuanlage von Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zum Parken sowie das Aufbringen von Piktogrammen vorgeschlagen.

Durch INVER - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen – wurde dazu in den Jahren 2017/ 2018 eine vertiefende Konzeptstudie erarbeitet, die als Handlungsleitfaden im Zuge der notwendigen Sanierung des gesamten Straßenzuges die Einordnung regelkonformer und attraktiver Radverkehrsanlagen befördern soll.

Der Untersuchungsbereich umfasst den Straßenzug Thälmannstraße/ Liebknechtstraße von der Einmündung Zum Güterbahnhof bis zur Fritz-Büchner-Straße/ Einmündung Stauffenbergallee.

Die Radverkehrsanschlüsse an den Knoten Schmidtstedter Brücke Nord und Fritz-Büchner-Straße/ Stauffenbergallee werden aktuell im Rahmen separater Planungen zur Verkehrserschließung ICE-City Ost bzw. zum Bau eines Regenrückhaltebeckens untersucht.

Die Zielstellung der Studie besteht in der Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr durch die Einordnung regelkonformer Radverkehrsanlagen. Dies soll mit bestandsorientierten und kostengünstigen Maßnahmen (Ummarkierungen) bei weitgehender Erhaltung der Bordführung unter Einbindung in das bestehende Radverkehrsnetz erreicht werden.

Die Haltestellen und Beschleunigungsmaßnahmen der wichtigsten Stadtbuslinie 9 werden beibehalten und die Leistungsfähigkeit des fließenden Verkehrs an den Lichtsignalanlagen gewährleistet. Angesichts der angespannten Parkraumsituation in der Oststadt wird das Stellplatzangebot erhalten.

Im Rahmen der Planung wurden im Ergebnis intensiver Abstimmungen zwei Varianten erarbeitet. Da unter den gegebenen Randbedingungen auf den Streckenabschnitten keine Spielräume bestehen, reduziert sich der Variantenvergleich auf die Radverkehrsführung an den Knotenpunkten Zum Güterbahnhof, Leipziger Platz und Steinplatz. Variante 1 sieht das indirekte Linksabbiegen des Radverkehrs vor; Variante 2 ermöglicht das direkte Linksabbiegen auf

© Stadt Erfurt

Schutzstreifen, die in die Abbiegestreifen des Kfz-Verkehrs integriert werden.

Im Ergebnis der Variantenuntersuchung, ausgehend von den straßenräumlichen und verkehrlichen Gegebenheiten in Abgleich mit dem Regelwerk, wird folgende Lösung favorisiert:

Entsprechend Empfehlung des Radverkehrskonzeptes erfolgt im Abschnitt zwischen Zum Güterbahnhof und Steinplatz in beiden Richtungen die Einordnung von 1,40 m breiten Schutzstreifen für den Radverkehr, die durch 0,50 m breite Sicherheitstrennstreifen von den Parkstreifen abgetrennt sind. Die Regelbreite der Fahrbahn wird hierzu auf das notwendige Maß von 6,20 m reduziert, welches zwei Linienbussen das ungehinderte Begegnen erlaubt.

Im sich nördlich anschließenden Abschnitt vom Steinplatz bis zur Fritz-Büchner-Straße wird der Radverkehr auf Grund des reduzierten Straßenquerschnitts, des verminderten Verkehrsaufkommens und der Erhaltung des notwendigen Parkraumes entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Diese ist mit 6,10m bemessen. Der vorhandene Straßenraum lässt die Einordnung von Schutzstreifen nicht zu. Auch die Anlage eines Schutzstreifens in nur einer Richtung wurde nach gründlicher Abwägung verworfen.
Zur Unterstützung des subjektiven Sicherheitsempfindens und der Präsenz des Radverkehrs auf der Fahrbahn sowie zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme ist das Aufbringen einer Kette aus Radfahrer-Piktogrammen nach dem Vorbild eines aktuell laufenden Modellprojektes in Mainz vorgesehen, zu dem erste positive Erfahrungen vorliegen.
Da innerhalb des Planungsprozesses teilweise die fehlende verkehrsrechtliche Verbindlichkeit einer solchen Piktogrammkette kritisiert wurde, wird zu Überprüfung der Praxistauglichkeit einer solchen Maßnahme die Durchführung einer Testphase im betreffenden Abschnitt vorgeschlagen.

Ausgehend von der verfügbaren Fahrbahnbreite wird an den Knotenpunkten unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf Variante 1 mit indirektem Linksabbiegen des Radverkehrs gewählt. Diese erlaubt sicheren Radfahrern alternativ auch das direkte Linksabbiegen durch das Einordnen in die Kfz-Abbiegespur.
Zur Vermeidung von Abbiegeunfällen und Verbesserung ihrer Sichtbarkeit für den Kfz-Verkehr erhalten die Radfahrer an den Knotenpunkten vorgezogene Aufstellbereiche.

Mit der Umgestaltung des Straßenraumes sind keine Eingriffe in den Baumbestand vorgesehen.

Eine Neumarkierung ist erst nach Sanierung der Fahrbahndecke möglich.

Vor der Umsetzung ist eine detaillierte Markierungs- und Beschilderungsplanung mit entsprechendem zeitlichem Vorlauf notwendig.

Ausgehend von einer Deckensanierung im Vorfeld belaufen sich die geschätzten Kosten für dauerhafte Markierung, Beschilderung, verkehrstechnische Anpassung und Verkehrssicherung auf 43.000€ brutto. (ohne Deckensanierung)

Mit einer zusätzlichen baulichen Verlängerung der Mittelinsel südlich des Steinplatzes, Ergänzungen von LSA für Radfahrer mit entsprechenden Anpassungsleistungen sowie Roteinfärbungen des Schutzstreifens entstehen Gesamtkosten von 220.000€ brutto. (ohne Deckensanierung)

Die Konzeptstudie wurde am 25.04.2018 im Arbeitskreis Radverkehr vorgestellt und diskutiert. Seine Stellungnahme wurde geprüft, abgewogen und teilweise in die Planung eingearbeitet.

© Stadt Erfurt