

Titel der Drucksache:

Konzeptstudie zur Querung der  
Stauffenbergallee für Fuß- Radverkehr im Zuge  
der Iderhoff-/Meyfartstraße

Drucksache

**0065/21**

Ausschuss für  
Stadtentwicklung,  
Bau, Umwelt,  
Klimaschutz und  
Verkehr

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	19.08.2021	nicht öffentlich	Vorberatung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	21.09.2021	öffentlich	Entscheidung

#### Beschlussvorschlag

01

Die Konzeptstudie zur Querung der Stauffenbergallee für Fuß- und Radverkehr im Zuge der Iderhoff-/Meyfartstraße (Anlage 00 – 06) wird beschlossen.

02

Die dargestellte Vorzugsvariante 5 bildet die Grundlage für die weitere Planung. Die Umsetzung kann in funktionsfähigen Teilabschnitten erfolgen. Voraussetzung bildet die Herstellung der Querung Stauffenbergallee.

19.08.2021 gez. A. Bausewein

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 checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja → ↓	<b>Nutzen/Einsparung</b> <input 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>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
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"/> <b>Deckung siehe Entscheidungsvorschlag</b>				

#### Fristwahrung

Ja  Nein

#### Anlagenverzeichnis

- 00 Erläuterungsbericht
- 01 Bestand
- 02 Variante 1
- 03 Variante 2
- 04 Variante 3
- 05 Variante 4
- 06 Variante 5\_Vorzug
- 07 Fotodokumentation
- 08 Thüringer Städtekette alt – neu

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 die Achse Iderhoffstraße/ Meyfartstraße eine innerstädtische Nebenroute für den Radverkehr aus, die am Juri-Gagarin-Ring und an der Thälmannstraße mit zwei Hauptrouten (Stadtnetz) verknüpft ist.

Das im Januar 2016 durch den Stadtrat beschlossene "Integrierte städtebaulichen Rahmenkonzept Äußere Oststadt" sieht als eine wesentliche Zielstellung eine bessere Verknüpfung des Innenstadtgebietes mit den benachbarten Stadtteilen vor. Dazu ist ein attraktives Netz für Fußgänger und Radfahrer anzubieten, um ein nachhaltiges Verkehrsverhalten zu fördern.

Für die Hauptroute Thälmannstraße liegt mit der Drucksache 1397/18 bereits eine bestätigte Konzeptstudie zur Einordnung von Radverkehrsanlagen in der Thälmannstraße/Liebknechtstraße vor.

### **Begründung**

Die innere Oststadt hat sich in den letzten Jahren zu einem beliebten Wohnstandort entwickelt und erwartet mit dem Entwicklungsquartier äußere Oststadt langfristige einen Zuwachs um bis zu 5500 Einwohner. Bei Entfernungen von max. 1200m bis zum Anger ist eine direkte Innenstadtanbindung für den Fuß- und Radverkehr unverzichtbar.

Eine zentrale städtebauliche Achse bildet hierfür die Iderhoff-/ Meyfahrtstraße, deren alter Fußgängertunnel durch seine Barrierewirkung und beeinträchtigte soziale Sicherheit eine nicht mehr zeitgemäße Verkehrsanlage darstellt.

Der Radfernweg Thüringer Städtekette verläuft aus Richtung Osten von der Geschwister-Scholl-Straße in einer wenig attraktiven Führung über den Leipziger Platz, die insbesondere aus Sicht der Verkehrssicherheit Defizite aufweist. Für eine notwendige qualitative Aufwertung dieser Radroute besteht die Zielstellung einer Verlegung auf die Trasse Kalkreißer – Iderhoffstraße – Meyfahrtstraße. Die wichtigste Voraussetzung dafür bildet eine attraktive niveaugleiche Querung der Stauffenbergallee.

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen einer verkehrsplanerischen Konzeptstudie die Querung der Stauffenbergallee für den Fuß- und Radverkehr zur Anbindung der Oststadt an die Innenstadt im Bereich zwischen Thälmannstraße und Juri-Gagarin-Ring untersucht. Das Ziel der eher technisch geprägten Studie bestand im Nachweis der grundsätzlichen Machbarkeit einer solchen Lösung sowie der notwendigen Anpassung der unmittelbar angrenzenden Straßenräume für eine attraktive Fuß- und Radwegführung.

Aufbauend auf die Ergebnisse dieser Studie sind weiterführende Planungen in einem größeren städtebaulichen Kontext anzustreben, in die alle stadträumlichen Belange einzubeziehen sind. Die Querung stellt dazu ein entscheidendes Basiselement dar.

Die fünf erarbeiteten Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen in der Gestaltung der Knotenpunkte. Für die Brücke sind zwei alternative Varianten gegenüber der heutigen Situation dargestellt.

### **Ergebnisse**

Die vorgelegte Untersuchung erfolgte in Planungsabschnitten, für die jeweils unterschiedliche Lösungen entwickelt wurden.

Die folgende Erläuterung (von Ost nach West) bezieht sich auf die favorisierte Gesamtvariante.

### **Knoten Iderhoff-/ Thälmannstraße**

In der östlichen Iderhoffstraße wird die Fahrbahn im Knotenpunktbereich zur Einordnung eines

Schutzstreifens (1,50m Regelbreite) um 1,00m nach Norden in einen schmalen Grünstreifen verbreitert, um die Addition von Mindestbreiten auszuschließen. Der Schutzstreifen führt zu einem Radaufstellstreifen vor dem Knoten. Der Gehweg an der Nordseite bleibt unberührt.

An der Westseite erfolgt die Radverkehrsführung zunächst auf der Fahrbahn im Mischverkehr. Unmittelbar vor dem Knoten (in stadtauswärtiger Richtung) beginnt ein 1,50m breiter Schutzstreifen, der analog der Ostseite in einen Radaufstellstreifen vor dem Knoten mündet.

Das Linksabbiegen für Radfahrer von der Thälmannstraße aus beiden Fahrtrichtungen wird durch die Anordnung von Aufstellbereichen ermöglicht.

### **Iderhoffstraße zwischen Thälmannstraße und Stauffenbergallee**

An ihrem westlichen Ende wird die Iderhoffstraße für den Kfz-Verkehr (mit Ausnahme von Rettungsfahrzeugen) von der Stauffenbergallee abgebunden und mit einer Wendemöglichkeit ausgestattet. Dies wird zu einer erheblichen Verkehrsberuhigung in diesem Straßenraum führen. Durch diese Lösung entfallen max. vier Längsstellplätze.

In Anbetracht der sehr geringen Kfz Verkehrsbelegung wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.

Angesichts der Nutzungsansprüche aus der Führung des Radfernweges muss die Fahrbahnaufteilung in der Iderhoffstraße verändert werden. Die im Bestand zwischen dem Längsparken verbleibende Fahrgassenbreite von 4,00m erlaubt zwar das Begegnen und Nebeneinanderfahren Pkw/Rad, berücksichtigt hingegen nicht den notwendigen Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen („Dooring-Distanz“).

Vor dem Hintergrund verfügbarer Flächenreserven wird der südliche Fahrbahnrand um 1,00m verschoben, um eine Fahrgassenbreite von 5,00m zwischen den Längsparkstreifen zu erzeugen. Damit verbleibt an der Südseite eine Gehwegbreite von 2,50m. Zur Vermeidung baulicher Eingriffe kann alternativ das Parken halbhoch angeordnet werden.

### **Querung der Stauffenbergallee**

Im Mittelpunkt der Planung steht die bauliche und verkehrstechnische Einordnung einer neuen Fuß-Rad-Querung der Stauffenbergallee.

Im Zuge der Iderhoffstraße und der Meyfartstraße wird der Radverkehr aus beiden Fahrtrichtungen im Mischverkehr an die Querung Stauffenbergallee herangeführt. Es schließt sich eine 6,00m breite gemeinsame Fuß - Radfurt über die Stauffenbergallee in Achse Iderhoff-/Meyfartstraße an. Hierzu muss ein Baum gefällt und der Mittelstreifen befestigt werden.

Die Querung wird mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet, die in die Programme der benachbarten Lichtsignalknoten eingebunden ist. Im Rahmen der Studie wurden Signalprogramme mit unterschiedlichen Eingriffen in die bestehende Koordinierung der Stauffenbergallee erarbeitet und die Machbarkeit einer derartigen Lösung nachgewiesen.

Mit der Fertigstellung dieser Lösung kann der alte Fußgängertunnel geschlossen oder zurückgebaut werden. Mit dem Rückbau können die gewonnenen Flächen für eine gestalterische

Aufwertung des Straßenraumes genutzt werden.

### **Radowitzbrücke (Flutgrabenbrücke im Zuge der Meyfartstraße)**

Auf der Radowitzbrücke befinden sich aktuell ca. 12 - 13 Stellplätze in Schrägaufstellung. Die dahinter liegende Fahrgasse von ca. 2,50m genügt nicht den Anforderungen an einen Rad(fern)weg im Zweirichtungsverkehr.

Eine Verlagerung des Parkens an die Nordseite zum Erhalt der Stellplätze würde kostenintensive Umbaumaßnahmen (Leitungsumverlegungen, Bordveränderungen, Verbesserung der Tragfähigkeit) erfordern und widerspräche dem Charakter der historischen, 1996 sanierten Brücke.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit einer vollständigen Unterbindung des Parkens auf der Brücke verbunden mit einer gestalterischen Aufwertung, etwa durch eine geeignete Stadtmöblierung. Eine solche Lösung wäre fraglos auch aus der Perspektive der Verkehrssicherheit vorteilhaft.

Andererseits ermöglicht die traditionelle Aufteilung des Straßenquerschnitts auf der Brücke mit bedarfsgerechten baulich abgegrenzten Gehwegen bereits eine attraktive Fußgängerführung.

Durch die Verwaltung wird daher zunächst mit der Vorzugsvariante eine Kompromisslösung vorgeschlagen, die auch die angespannte Stellplatzsituation in diesem Raum berücksichtigt.

Durch Änderung des Parkregimes von Schräg- auf Längsaufstellung und die Anordnung einer Wendestelle am östlichen Ende der Brücke lässt sich die Fahrgasse auf 5,00m (analog westliche Iderhoffstraße) verbreitern. Mit dieser Lösung können 5 - 6 Stellplätze erhalten und gleichzeitig eine akzeptable Qualität für Fußgänger und Radfahrer geschaffen bzw. beibehalten werden (Variante 4).

### **Meyfartstraße zwischen Radowitzbrücke und Juri-Gagarin-Ring**

In Anbetracht der vorhandenen geringen Verkehrsbelegung wird der Radverkehr in der Meyfartstraße auch künftig im Mischverkehr geführt.

### **Knoten Meyfartstraße/Juri-Gagarin-Ring**

In der östlichen Meyfartstraße wird für stadteinwärts fahrende Radfahrer ein Schutzstreifen (b= 1,50m) mit Radaufstellstreifen im bestehenden Fahrbahnquerschnitt angelegt.

In der westlichen Meyfartstraße verkehren die Radfahrer im Mischverkehr.

In dieser Knotenzufahrt wurde die Einordnung eines Schutzstreifens mit Radaufstellstreifen neben überbreitem Kfz-Fahrstreifen für stadtauswärts fahrende Radfahrer untersucht.

Im Ergebnis zeigen sich folgende Nachteile:

Durch notwendiges Zurückverlegen der Haltelinie zum Einbiegen größerer Fahrzeuge und Reduzierung von zwei auf einen Kfz-Fahrstreifen ergeben sich erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsablauf des Kfz-Verkehrs (erhebliche Einbußen in der Leistungsfähigkeit am Knoten und in der Parkhausausfahrt Anger 1). Die daraus resultierenden Stauerscheinungen würden auch den Radverkehr durch Befahrung des Schutzstreifens als Zufahrt zum Radaufstellstreifen massiv

beeinträchtigen.

In Abwägung der Vor- und Nachteile in dieser stark frequentierten Zufahrt wurde diese Variante daher verworfen.

In der nördlichen und südlichen Zufahrt des Juri-Gagarin-Ringes werden für das Linksabbiegen Radfahrer Aufstellbereiche markiert.

Linksabbiegende Radfahrer erhalten eine eigene Signalisierung mit Vorlauf vor dem Kfz-Verkehr.

Somit steht dem Radverkehr stadtauswärts eine gesicherte Führung vom Krämpfertor über den Juri-Gagarin-Ring (bestehende Radverkehrsanlagen) in die Meyfartstraße Ost zur Verfügung.

### **Kosten**

Für die Umsetzung der Vorzugsvariante entstehen geschätzte Investitionskosten i.H. von 231 TEUR brutto. Enthalten sind Umbauarbeiten einschl. Baustelleneinrichtung, Veränderungen an den Lichtsignalanlagen sowie Markierung und Beschilderung.

Die Kosten für den Rückbau des Tunnels und die Umgestaltung der Brücke sind nicht enthalten.

### **Arbeitskreis Radverkehr**

Bereits mehrfach war die problematische Führung der Thüringer Städtekette am Leipziger Platz und der Vorschlag zur Umverlegung auf die Trasse Kalkreißer Thema im Arbeitskreis Radverkehr.

Die Konzeptstudie wurde in der Sitzung am 27.11.2019 in Lösungsansätzen vorgestellt und am 25.03.2021 final bestätigt.

Die Anregung das Parken auf der Radowitzbrücke gänzlich zu unterbinden wurde durch den vorgenannten Kompromissvorschlag teilweise einbezogen. Das Bestreben nach komfortabler Querung der Stauffenbergallee durch den Radverkehr wird im Zuge der weiteren verkehrstechnischen Planung berücksichtigt.

### **Umverlegung der Thüringer Städtekette**

Die neue Führung des Radfernweges Thüringer Städtekette im Abschnitt Kalkreißer/ östliche Iderhoffstraße ist Gegenstand einer gesonderten Untersuchung.

### **Förderung**

Mit der Aufnahme in das Förderprogramm Radnetz Deutschland 2020-2023 im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung bietet sich die Chance große Teile der Finanzierung der Gesamtmaßnahme zu sichern. Eine entsprechende Fördermittelanmeldung wird termingerecht 2021 erfolgen.