

Titel der Drucksache:

**Umbau der Rudolstädter Straße mit
Radverkehrsanlagen im Abschnitt Am
Herrenberg/Cäciliastraße - Bestätigung der
Vorplanung**

Drucksache

1921/22

Ausschuss für
Stadtentwicklung,
Bau, Umwelt,
Klimaschutz und
Verkehr

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	23.01.2023	nicht öffentlich	Vorberatung
Ortsteilrat Dittelstedt	20.02.2023	öffentlich	Anhörung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	14.03.2023	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

01

Die Ergebnisse der Vorplanung für den Umbau der Rudolstädter Straße mit Radverkehrsanlagen im Abschnitt Am Herrenberg / Cäciliastraße werden zur Kenntnis genommen.

02

Die im beigefügten Lageplan (Anlage 2.1) dargestellte Variante E wird als Vorzugslösung bestätigt.

03

Auf Grundlage der Vorzugsvariante E ist eine Entwurfsplanung für einen komplexen Straßenausbau zu erarbeiten. Diese ist mit einer auf mehrere Jahresscheiben verteilten Kostenaufstellung dem Ausschuss zur Bestätigung vorzulegen.

23.01.2023, gez. i.V. Linnert

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 checked="" type="checkbox"/> Nein <input 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 EUR			
	2022	2023	2024	2025
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"/> Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung

Ja Nein

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Erläuterungsbericht

Anlage 2 Vorzugsvariante - Variante E

2.1 Lageplan

2.2 Bushaltestelle in Anlehnung an Regelbauweisen

2.3 Kostenschätzung

2.4 Regelquerschnitt

Anlage 3 weitere Varianten:

3.1 Lageplan Variante B – Radfahrstreifen

3.2 Lageplan Variante C - gemeinsamer Rad-/Gehweg

3.3 Lageplan Variante D – getrennter Rad-/Gehweg

3.4 Lageplan Variante F – asymmetrischer Querschnitt Gesamtbereich

3.5 Bushaltestelle mit aufgelöstem Radweg (Mischfläche)

3.6 Bushaltestelle mit Mittelinsel und unterbrochenem Radweg

3.7 Bushaltestelle mit Mittelinsel und Radweg

3.8 Knoten Am Herrenberg

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

Sachverhalt

1. Veranlassung:

Die angestrebte Verkehrswende mit der Zielstellung einer nachhaltigen Mobilität erfordert attraktive Rad- und Gehwegnetze nicht nur in der Kernstadt, sondern auch in die / den Erfurter

Ortsteile(n).

Die Rudolstädter Straße als Verkehrsachse zur Erschließung der südöstlichen Ortsteile ist im Verkehrsentwicklungsplan gleichzeitig als Hauptroute des Radverkehrs ausgewiesen. Hierfür bestehen derzeit nur Anlagen zwischen dem Erfurter Zentrum und der Straße Am Herrenberg sowie in der Ortslage Dittelstedt. Ein weiterer Ausbau mit Vervollständigung der Radverkehrsanlagen ist dringend notwendig. Hierfür gibt es folgenden Arbeitsstand:

- Abschnitt Am Herrenberg – Cäciliastraße (Ortseingang Dittelstedt): Vorplanung wird hiermit vorgelegt. Eine Umsetzung soll nach weiteren Planungsschritten in Verantwortung des Tiefbau- und Verkehrsamtes schrittweise ab 2025 erfolgen.
- Für den Abschnitt Stadtrain (Ortsausgang Dittelstedt) – Ostumfahrung wurde eine Vorplanung beauftragt.
- Für die Ortslage Urbich besteht ab Ostumfahrung eine Planung für eine Umgestaltung der Verkehrsanlagen mit attraktiven Rad- und Gehweganlagen im Rahmen der Abwasserkanalverlegung.

Dringender Handlungsbedarf besteht für den westlichen Abschnitt der Rudolstädter Straße zwischen dem Knoten Straße Am Herrenberg und der Ortslage Dittelstedt, in dem keine Radverkehrsanlagen und nur schmale, teilweise einseitige Gehwege im schlechten Zustand vorhanden sind. Auch die Fahrbahn ist verschlissen und uneben, weshalb hier grundsätzlich ebenfalls Erneuerungsbedarf besteht. Deshalb umfasst die durch das Ingenieurbüro Katzung aus Weimar bearbeitete Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI) die komplexe Erneuerung und Umgestaltung der Rudolstädter Straße mit Radverkehrsanlagen im Abschnitt Am Herrenberg bis Cäciliastraße.

2. Untersuchte Varianten:

Es wurden für den untersuchten Abschnitt der Rudolstädter Straße folgende 6 mögliche Varianten zur Einordnung von Radverkehrsanlagen untersucht (siehe Anlagen mit Erläuterungsbericht, Querschnitten, Lageplänen):

- Variante A: Radführung in einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn
→ Lösung wird in Regelwerken für Neubauten aus Sicherheitsgründen nicht mehr empfohlen, keine Zwangspunkte zur Anwendung einer solchen Lösung
→ deshalb keine Detailuntersuchungen, Variante wurde ausgeschlossen
- Variante B: Radführung in einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
- Variante C: Radführung beidseits Bord oben – Gemeinsamer Rad-/ Gehweg
- Variante D: Radführung beidseits Bord oben in einem getrennten Rad- und Gehweg
- Variante E: Weiterentwicklung der Variante D, im starken Gefällebereich ab Cäciliastraße auf ca. 85m asymmetrischer Querschnitt mit Radfahrstreifen stadteinwärts
- Variante F: asymmetrische Querschnitt im gesamten Bereich,
- stadtauswärts Radführung Bord oben mit getrenntem Rad- und Gehweg
- stadteinwärts wegen Gefälle Radfahrstreifen

Für die weiter untersuchten Varianten B bis F wurden Kostenschätzungen (Stand Mitte 2022) vorgenommen, die sich auf Grund der notwendigen komplexen Straßenraumumgestaltung in einem Bereich von 4,11 Mio. € Brutto (Variante C) bis 4,51 Mio. € Brutto (Variante B) bewegen (Übersicht siehe Anlage1 und im Detail für Variante E siehe Anlage 2.3)

3. Durchgeführte Abstimmungen:

Über Ämterabstimmungen waren das Tiefbau- und Verkehrsamt, das Umwelt- und Naturschutzamt, das Garten- und Friedhofsamt sowie der Radverkehrsbeauftragte und die EVAG in den Bearbeitungsprozess eingebunden.

Am 28.03.22 wurden der aktuelle Planungsstand im Ortsteilrat Dittelstedt vorgestellt und Anregungen für die weitere Planung entgegengenommen.

Im Arbeitskreis bzw. Beirat Radverkehr erfolgte eine Vorstellung und Diskussion des jeweiligen Planungsstandes am 19.01.22 und am 07.09.22. Die Ergebnisse sind ebenfalls in die Planung eingeflossen.

4. Vorzugsvariante und Detaillösungen:

Aus den Abstimmungen hat sich die Variante E (siehe Anlage 2) mit getrennten Rad-/Gehwegen und einem im starken Gefällebereich liegenden ca. 85m langen asymmetrischen Querschnitt (Radfahrstreifen stadteinwärts / Rad-/ Gehweg stadtauswärts) als Vorzugsvariante herauskristallisiert. Mit dieser wird die höchste Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht. Neben einer attraktiven Radverkehrslösung können dabei durchgehende Anlagen für Fußgänger sowie über die gesamte Strecke eine Baumreihe auf der Südseite eingeordnet werden. Insgesamt erhält der Straßenraum dadurch eine deutliche optische Aufwertung.

In der Bearbeitung wurden an folgenden zwei Stellen Detailuntersuchungen erforderlich:

- Haltestelle Linde (am Campingpark) (siehe Anlage 2.2 und Anlage 3.5 – 3.7)
 - Keine Eingriffe in den Wurzelbereich der großkronigen Linde und Beachtung des "Napoleonsteins" möglich
 - Untersuchung zur Ausbildung einer sicheren Radverkehrslösung an barrierefreien Bushaltestellen
 - Einordnung einer Mittelinsel als Querungshilfe und zur Geschwindigkeitsreduzierung

Im Ergebnis musste festgestellt werden, dass bei der Vorzugslösung E mit getrennten Rad-/Gehweg eine Mittelinsel in den vorhandenen öffentlichen Straßenraum nicht ohne Grunderwerb eingeordnet werden kann und deshalb ausscheidet. Varianten mit Unterbrechung des Radweges und zwischenzeitlicher Fahrbahnführung konnten vom Sicherheitsaspekt her nicht überzeugen. Der Ortsteilrat Dittelstedt hatte sich außerdem gegen eine solche Mittelinsellösung ausgesprochen und stattdessen eine "schlafende" Fußgänger-LSA zur Sicherung der Querungsstelle gefordert.

→ Im Ergebnis wurde die im Lageplan Anlage 2.2 im Detail dargestellte und an die Regelbauweisen angelehnte barrierefreie Haltestellenlösung ohne Mittelinsel als Vorzugslösung ausgewählt. Sie wurde im Lageplan der Vorzugsvariante E dargestellt (siehe Anlage 2.1).

Von der Belegung weisen Rudolstädter Straße und die Haltestelle derzeit keine so hohen Werte auf, die einen Einsatz einer Fußgänger-LSA rechtfertigen. Deshalb soll mit der Bauausführung eine Leerverrohrung für eine ggf. spätere LSA hergestellt werden.

- Anbindung des stadteinwärtigen Radweges an den Bestand am Knoten Am Herrenberg
 - Untersuchung von zwei Grundsatzlösungen, die die vorhandene Verkehrssituation mit freiem Rechtsabbieger besonders berücksichtigt
 - an den Bestand angelehnte Lösung (siehe Anlage 3.8), bei dem der Radverkehr auf dem Radweg parallel zum freien Rechtsabbieger verbleibt und diesen etwa mittig der vorhandenen Dreiecksinsel quert

- direkte Führung des Radverkehrs auf die Dreiecksinsel, Rechtsabbieger muss Radspur queren, zur Verdeutlichung soll Radstreifen vor und im Kreuzungsbereich rot eingefärbt werden
- Im Ergebnis wurde die Variante mit der direkten Führung auf die Dreiecksinsel, auch nach Diskussion im Arbeitskreis Radverkehr, als Vorzugslösung bestätigt. Die Lösung wurde in den Lageplan der Vorzugslösung Variante E (Anlage 2.1) dargestellt.

Nachträglich hat der Beirat Radverkehr darum gebeten, eine Einbeziehung des freien Rechtsabbiegers in die Signalisierung zu prüfen. Hierzu sollen dann im Rahmen der Entwurfsplanung Varianten untersucht und abgestimmt werden.

5. Ergebnis der Vorplanung:

Mit der in Anlage 2 dargestellten Variante E liegt eine abgestimmte Lösung mit attraktiven Radverkehrsanlagen, beidseitig durchgehenden Gehwegen in angemessener Breite, barrierefreiem Ausbau der Bushaltestelle, für Busverkehr ausreichend breiten Kfz-Spuren sowie einer gestalterischen Aufwertung durch eine durchgehende Baumreihe auf der Südseite vor. Diese Lösung wird für den weiteren Planungsprozess und zur Umsetzung empfohlen.

6. Abschnittsweise Umsetzung:

Für alle bearbeiteten Varianten liegen die Kosten für die komplexe Straßenraumgestaltung über 4 Millionen Euro. Diese Summe ist auf Grund der zahlreichen dringlichen Straßenbaumaßnahmen im Stadtgebiet im Haushalt des Tiefbau- und Verkehrsamtes derzeit nicht darstellbar. Die Schaffung sicherer Radverkehrsanlagen besitzt jedoch eine hohe Priorität und ist auf dieser südöstlichen Hauptradachse dringend erforderlich, ebenso die Schaffung zeitgerechter Gehwege.

Aus diesem Grund soll die Lösung nach Variante E abschnittsweise umgesetzt werden.

Hierfür wird das Tiefbau- und Verkehrsamt dem Ausschuss eine entsprechende Entwurfsplanung mit Kostenaufstellung und einem Vorschlag zur auf mehrere Jahresscheiben verteilten Einordnung in den städtischen Haushalt zur Bestätigung vorlegen. Eine Bearbeitung kann nur in Abhängigkeit von personellen Kapazitäten erfolgen.

Hierfür wird das Tiefbau- und Verkehrsamt dem Ausschuss eine entsprechende Entwurfsplanung mit Kostenaufstellung zur Bestätigung vorlegen. Danach ist dann die konkrete Einordnung in den Haushalt des Tiefbau- und Verkehrsamtes vorgesehen.