

Titel der Drucksache:

**Rad- und Gehweg Friedrich-Ebert-Straße
 entlang des Südparks - Bestätigung der
 Vorplanung**

Drucksache

2723/23

**Ausschuss für
 Stadtentwicklung,
 Bau, Umwelt,
 Klimaschutz und
 Verkehr**

Entscheidungsvorlage
 öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	25.03.2024	nicht öffentlich	Vorberatung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	09.04.2024	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

01

Die Ergebnisse der Vorplanung für den Rad- und Gehweg Friedrich-Ebert-Straße entlang des Südparks werden bestätigt.

02

Die in der Anlage 2 dargestellte Variante 1 für das Investitionsvorhaben " Rad- und Gehweg Friedrich-Ebert-Straße entlang des Südparks "wird im Sinn des §10. Abs.2 ThürGemHV als Vorzugsvariante beschlossen und bildet die Grundlage für die weiteren Planungsphasen.

03

Die im zugehörigen Baumschutzkonzept (Anlagen 8.1 und 8.2) dargelegten Maßnahmen sind in den weiteren Planungsphasen zu berücksichtigen und umzusetzen.

25.03.2024, 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 checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Sachverhalt Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
Deckung im Haushalt <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Gesamtkosten 1.194.165 EUR			
↓				
	2023	2024	2025	2026
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	832.500 EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	4.165 EUR	70.000 EUR	1.120.000 EUR	EUR
<input type="checkbox"/> Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung

Ja Nein

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 - Erläuterungsbericht

Anlage 2 - LP Variante 1

Anlage 3 - LP Variante 2

Anlage 4 - LP Variante 3

Anlage 5 - LP Variante 4

Anlage 6 - QS B-B, Varianten 1-4

Anlage 7 - Kostenermittlung

Anlage 8.1. - Baumschutzkonzept Text

Anlage 8.2. - Baumschutzkonzept Lagepläne

Anlage 9 - Protokollauszug Beirat Radverkehr am 18.10.23

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

Sachverhalt

Die Friedrich-Ebert-Straße ist im Verkehrsentwicklungsplan, Teilkonzept Radverkehr, vom 26.11.2014 (Stadtratsbeschluss 1509/14) als Neben- und Freizeitroute ausgewiesen.

In der aktuellen Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für den Teilraum Südost (Drucksache 1696/23) erfolgt eine Aufwertung der Straße zu einer temporären Hauptroute bis zur

Fertigstellung der geplanten Hauptroute 7 über die Clara-Zetkin-Straße/ Straße am Schwemmbach.

Mit dem Ausbau regelkonformer Anlagen für den Rad- und Fußverkehr stadtauswärts zwischen Tschalkowskistraße und Abzweig Stadtbahn erfährt diese Route eine deutliche qualitative Aufwertung. Stadteinwärts wird der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Ein erster, 185m langer Teilabschnitt zwischen Tschalkowskistraße und Südpark stadtauswärts wurde im Jahr 2022 fertiggestellt. Er ist als fahrbahnbegleitender getrennter Rad- und Gehweg in einer Gesamtbreite von 4,10m (2,00m Radweg, 2,10m Gehweg einschließlich Blindenleitstreifen) hinter einer Baumreihe ausgebaut.

Die südlich anschließende bestehende Wegeverbindung zwischen längs parkenden Pkw und den Grünflächen des Südparks ist als benutzungspflichtiger Radweg ausgewiesen, weist jedoch bezüglich Breite, Oberfläche und fehlendem Sicherheitstrennstreifen zum Parken keinerlei Regelkonformität auf. Die umwegige, durch den Südpark abgeleitete Fußverkehrsführung wird nicht akzeptiert und führt zu einer Mitnutzung des Radweges durch Fußgänger, welche für beide Verkehrsarten als konfliktträchtig einzuschätzen ist. Insgesamt mangelt es der bestehenden Verkehrsanlage an Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr.

Für diesen ca. 400m langen Abschnitt in Fortsetzung des fertiggestellten Rad- und Gehweges bis zum Abzweig Stadtbahn wurde eine Vorplanung mit insgesamt vier Trassierungsvarianten erarbeitet.

Diese unterscheiden sich im Wesentlichen in der Führung des Fußverkehrs und dem Umgang mit den Kfz-Stellplätzen. Der Erhalt der Straßenbaumreihe und die Minimierung der Eingriffe in den angrenzenden Südpark war eine Prämisse für alle Planungsvarianten.

Variante 1 sieht die direkte Fortsetzung des fertiggestellten Querschnitts in südliche Richtung mit Erhalt eines Teils der Stellplätze zwischen den Bäumen vor. Die Stellplätze werden unter Beachtung der Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023) auf Grund der gegebenen Flächenverfügbarkeit 2,15 m breit und 5,70m lang bemessen und mit einem 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen zum Radweg zur Verhinderung von Radunfällen durch sich öffnende Autotüren versehen.

Am südlichen Bauende wird der Radverkehr über eine Verziehung vom Seitenraum auf die Fahrbahn in den Mischverkehr überführt. Fuß- und Radverkehr erhalten getrennte Querungsanlagen im Bereich des bestehenden Fußgängerüberweges von und zur Haltestelle Stadion Ost.

Bei **Variante 2** erfolgt eine Trennung von Rad- und Fußverkehr: Die Radfahrer werden wie bei Variante 1 direkt entlang der Fahrbahn hinter der Baumreihe geführt. Fußgänger werden auf ca. 2/3 der Strecke mit einem Umweg von etwa 40m auf dem vorhandenen Wegesystem durch den Südpark geleitet.

Variante 3 sieht die Parallelführung des Rad- und Fußverkehrs analog Variante 1 mit einer partiellen Verschwenkung in Richtung Park auf ca. 1/5 der Strecke zum Erhalt einer Baumgruppe im südlichen Abschnitt vor, durch die ein Umweg von ca. 15m entsteht.

Variante 4 entspricht Variante 1 unter Wegfall der Kfz-Stellplätze auf ca. 2/3 der Planungsstrecke.

Gemäß der Ziele und des Geltungsbereiches der Selbstverpflichtungserklärung der Stadt Erfurt zum Baumschutz wurde mit der vorliegenden Planung erstmals begleitend zu einer Vorplanung ein umfassendes **Baumschutzkonzept** erarbeitet (Anlagen 8.1 und 8.2). Damit sollen ein vorbildlicher Baumschutz sowie weitestgehender Erhalt und Förderung des Baumbestandes gewährleistet werden.

Variantenvergleich

Der Radverkehr wird in den Varianten 1, 2 und 4 direkt und auf kürzestem Weg geführt. Der Umweg bei Variante 3 lässt sich vernachlässigen.

Gehwegverlauf und -länge sind bei Varianten 1 und 4 gleich, bei Variante 3 ergibt sich wie beim Radweg ein Umweg von 15m.

Durch die Führung des Gehweges über die vorhandenen Parkwege entsteht in Variante 2 ein Umweg von 40m, der erfahrungsgemäß keine Akzeptanz finden wird. In der Konsequenz ist eine Fehlnutzung des Radweges durch Fußverkehr zu erwarten. Zudem sind 12 Parkstellflächen fußläufig nicht angebunden.

Bei allen vier Varianten können die vorhandenen am Straßenrand stehenden Bäume vollständig erhalten und deren Standortbedingungen durch die Vergrößerung der Baumscheiben bzw. Zusammenführung in einem "Baumgraben" spürbar verbessert werden.

Die stellplatzreduzierte Variante 4 weist gegenüber Variante 1 keine Vorteile bezüglich der Standortqualität der Straßenbäume auf, da der Abstand der Bäume zur befestigten Fläche geringer ausfällt.

Der Vergleich der sonstigen zu fällenden Bäume zeigt, dass in den Varianten 2 - 4 nur drei, in Variante 1 hingegen sieben Bäume gefällt werden müssen. Die Trassenführungen der Varianten 2 bis 4 mit Verschwenkungen und Teilungen ergeben aber eine größere Betroffenheit des Kronen- und Wurzelbereiches angrenzender Bäume als bei Variante 1. Damit verbunden ist ein deutlich erhöhtes potentiell Verlustrisiko.

Alle dargestellten notwendigen Fällungen von Parkbäumen können standortnah durch Neupflanzungen ausgeglichen werden. Auch die notwendigen Umpflanzungen jüngerer Bäume sind standortnah möglich.

Deckungsgleich in allen Varianten sind laut Baumschutzkonzept Wurzelsuchschachtungen an ausgewählten Bäumen notwendig.

Im Bestand wurden 37 am Fahrbahnrand zwischen Bäumen und Masten parkende Pkw erfasst, deren Stellflächen und Sicherheitsabstände nicht dem aktuellen Regelwerk entsprechen.

Mit dem Ausbau des getrennten Rad- und Gehweges können nach Maßgabe der aktuellen Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023) in allen Varianten Stellplätze geschaffen werden. Hierbei liegen die Varianten 1, 2 und 3 mit 19, 18 und 15 Plätzen nahe beieinander. Dazu abweichend erfolgt bei Variante 4 eine Reduzierung auf 6 Stellplätze.

Das Vergrößern der Stellflächen und Einfügen eines Sicherheitstrennstreifens zum Radweg bewirkt einen Sicherheitsgewinn für den Radverkehr, eine Vergrößerung der Baumscheiben sowie mehr Komfort beim Ein- und Ausparken für die Pkw.

In der aktuellen Schätzung der Baukosten liegt Variante 4 durch Reduzierung der Stellflächen am niedrigsten (ca. 912.000€), Variante 2 durch Mehrlängen und zusätzliche Beleuchtung mit ca.1.260.000 € am höchsten. Die Varianten 1 und 3 liegen mit knapp über 1.000.000€ relativ dicht beieinander (Anlage 7). Insgesamt bestehen keine gravierenden Kostenunterschiede zwischen den Varianten.

Im Ergebnis des Vergleichs wird die Variante 1 als Vorzugsvariante gesehen.

Mit dem direkten und geradlinigen Verlauf von Rad- und Gehweg in der Fortsetzung des nördlich angrenzenden Querschnitts wird die größte Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer erreicht. Ein bewusstes Fehlverhalten ist nicht zu erwarten. Das ergibt im Vergleich die höchste Verkehrssicherheit und Attraktivität der Verkehrsanlage.

Mit dem Erhalt von 19 Parkstellflächen wird den Nutzungsansprüchen des MIV aus dem Wohnumfeld ausgewogen Rechnung getragen.

Die geschätzten Baukosten betragen ca. 1.024.000€. Des Weiteren werden geschätzte Planungs- und Baunebenkosten in Höhe von 170.165 € veranschlagt, sodass die Summe der geschätzten Kosten 1.194.165 € beträgt.

Nach Vorstellung im Beirat Radverkehr am 18.10.2023 empfiehlt dieser die Weiterverfolgung der Varianten 1, 3 oder 4. Variante 2 wird abgelehnt (Protokollauszug in Anlage 9).

Bereits in der Vorplanung wird auf die komplizierte spätere Bauausführung hingewiesen. Hintergrund sind die beengten Platzverhältnisse im Ausbaubereich, bedingt durch den Baumbestand und die Lage des benachbarten Stadtbahngleises. In diesem Zusammenhang fand am 30.11.2023 ein Ortstermin unter Teilnahme von Verwaltung und Planern statt, bei der sinnvolle Leistungen und Prüfungen im Vorfeld der Baumaßnahme erörtert wurden.

Auf Grund der vielfältigen Probleme in der Bauausführung sind in jedem Fall höhere Kosten als die in der Vorplanung ermittelten zu erwarten.

Finanzielle Auswirkungen

Die Maßnahme wurde in der Haushaltsplanung des Tiefbau- und Verkehrsamtes unter der Haushaltsstelle 63300.95340 für die weitere Planung und die Umsetzung in den Jahren 2024/2025 eingeordnet und ist somit finanziell gesichert.

Für das Vorhaben werden Fördermittel gemäß Richtlinie KVI i. H. v. 832.500,00 € für 2025 angemeldet. Die Anmeldung erfolgt bis zum 31.03.2024.