

**Titel der Drucksache:**

**Komplexobjekt Grüne Clara - Bestätigung der Vorplanung**

**Drucksache**

**0309/24**

**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 zum Komplexprojekt „Grüne Clara“ werden bestätigt.

02

Die Variante (gemäß Anlagen 2, 5, 8 und 12) wird als Vorzugsvariante im Sinne von § 10 Abs. 2 ThürGemHV beschlossen und bildet die Grundlage der weiteren Planungsphasen.

25.03.2025, 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 type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja →	<b>Nutzen/Einsparung</b> <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> Ja	<b>Gesamtkosten</b> <b>23.726.250 EUR</b>			
↓				
	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	Siehe EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	Anlage 12 EUR	EUR	EUR	EUR
<input type="checkbox"/> <b>Deckung siehe Entscheidungsvorschlag</b>				

#### Fristwahrung

Ja  Nein

#### Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 –Erläuterungsbericht
- Anlage 2 - Lageplan Var. 1 (Vorzugsvariante)
- Anlage 3 - Lageplan Var. 3
- Anlage 4 - Lageplan Var. 4.2
- Anlage 5 - Kostenschätzung Var. 1
- Anlage 6 - Kostenschätzung Var. 3
- Anlage 7 - Kostenschätzung Var. 4.2
- Anlage 8 - Straßenquerschnitt Var. 1
- Anlage 9 - Straßenquerschnitt Var. 3
- Anlage 10 - Straßenquerschnitt Var. 4.2
- Anlage 11 - Zusammenfassung Öffentlichkeitsarbeit
- Anlage 12 – Finanzierungsmodell Var. 1

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

#### Sachverhalt

##### Veranlassung

Die Clara-Zetkin-Straße ist bereits seit mehr als 30 Jahren auf Grund ihrer immensen stadträumlichen und stadtklimatischen Defizite ebenso wie der erheblichen Verkehrslärmbelastung der Anwohner Gegenstand von zahlreichen Stadtratsanfragen und Haushaltsbegleitanträgen. Der Umbau der Straße wurde zudem seit 2008 in allen Stufen der

Lärmaktionsplanung als Maßnahme vorgeschlagen. Durch die Verwaltung wurden in dieser Zeit verschiedene Verkehrsuntersuchungen und Konzepte erarbeitet, die alle das Ziel hatten, die Aufenthalts- und Lebensqualität in diesem stark belasteten Straßenraum deutlich zu verbessern. Eine Umsetzung all dieser Konzepte wurde aus unterschiedlichen Gründen jedoch nicht erreicht.

Mit der Bewerbung der Landeshauptstadt Erfurt beim Bundesprogramm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“ für einen möglichen „grünen Umbau“ der Clara-Zetkin-Straße (DS 0815/21) besteht neben der Bereitstellung von Fördermitteln nun auch die große Chance, den Umbau in einer völlig neuen Qualität unter dem besonderen Fokus einer umfassenden stadtklimatischen Aufwertung zu gestalten.

In einer ersten Vorstudie wurden dazu grundsätzliche Möglichkeiten zur Einordnung von Grünstrukturen unter Berücksichtigung des sehr komplexen unterirdischen Bauraumes nachgewiesen.

In einem zweiten Schritt wurden mit einem Verkehrsversuch zwischen September 2021 und März 2022 zunächst die Auswirkungen eines Rückbaus von 4 Kfz-Fahrspuren auf 2 Fahrspuren auf Verkehrsqualität, Sicherheit und möglichen Verlagerungen des Verkehrs in andere sensible Straßenräume untersucht. Der Verkehrsversuch wurde mit einer sehr intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung und Verkehrserhebungen aktiv begleitet und beobachtet. Im Ergebnis des Versuches konnten keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen festgestellt werden. In Verbindung mit den überwiegend positiven Voten aus der Öffentlichkeitsbeteiligung konnte die Verwaltung einen Umbau von 4 auf 2 Fahrspuren empfehlen. Dieser Empfehlung folgte der Stadtrat mit dem Beschluss 0511/22 vom 01.06.2022.

Als nächster Schritt wurde über ein europaweites Vergabeverfahren ein Planungsbüro ausgewählt und gemäß Beschluss 1974/22 zur fachlichen Planung der Gesamtmaßnahme nach HOAI gebunden.

Die Ergebnisse der Vorplanung liegen nun vor. Die grundsätzliche Zielstellung der Planung bestand in der Gestaltung einer „grünen Clara“ mit einem möglichst hohen Maß an Entsiegelung bisheriger Verkehrsflächen zur Schaffung neuer Pflanzflächen, bei gleichzeitiger Beachtung der notwendigen verkehrlichen Funktionen und dem daraus abzuleitenden Flächenbedarf. Weiterhin wurden wesentliche Anforderungen aus der ersten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt.

### **Variantenuntersuchung**

Für die ca. 1.100 m Planungsstrecke vom Schmidtstedter Knoten bis zur Häßlerstraße wurden zunächst 7 verschiedene Planungsvarianten entwickelt, die ein breites Spektrum möglicher Straßenquerschnitte abdecken.

Die Varianten sehen unterschiedliche Führungsmöglichkeiten des Rad- und Fußverkehrs und daraus resultierend unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeiten für Nebenflächen und Begrünung vor. Die Varianten 1, 3 und 4.2 wurden nach einer ersten Variantenbewertung vertieft ausgearbeitet.

Variante 1 – mit beidseitigem Radfahrstreifen (Vorzugsvariante)

Variante 2 – mit beidseitigem Schutzstreifen

Variante 3 – mit beidseitigem gemeinsamen Geh- und Radweg

Variante 4.1 – mit einseitigem Radfahrstreifen (stadtauswärts) und einseitigem gemeinsamen Geh- und Radweg (stadteinwärts)

Variante 4.2 – mit einseitigem Radfahrstreifen (stadteinwärts) und einseitigem Radweg

### (stadtauswärts)

- Variante 5 – ohne Radverkehrsführung (nur als Referenz für Beurteilung einer maximalen Begrünung erarbeitet)
- Variante 6 – mit beidseitigem getrennten Geh- und Radweg

In allen Varianten bleiben die Anzahl der Knotenpunkte innerhalb der Planungsstrecke erhalten. Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und Reduzierung der städtebaulichen Trennwirkung durch die Verkehrsstrasse sind in allen Varianten zwischen den bestehenden LSA-Anlagen zusätzliche Querungshilfen für den nichtmotorisierten Verkehr in der Fahrbahn vorgesehen.

Die zusätzlichen Querungsstellen werden in Höhe der Böcklinstraße und in Höhe der Damaschkestraße als bauliche Mittelinseln mit einer Breite von 3,00 m und einer Länge von 10,00 m angelegt.

Die vorhandenen lichtsignalgesteuerten Fußgängerquerungen bleiben bestehen.

Bei allen Varianten ist die Anordnung von ca. 50 Parkstellflächen in den Seitenbereichen möglich. Die Parkstellflächen werden als Längsparkplätze beidseitig der Fahrbahn der Clara-Zetkin-Straße und im Wechsel mit den Grünstreifen angeordnet.

Die im Planungsbereich der Clara-Zetkin-Straße befindlichen Bushaltestellen für die Buslinie 61 bzw. Bedarfshaltestellen für den Schienenersatzverkehr werden als Haltestelle auf der Fahrbahn barrierefrei, aber mit einem verminderten Ausbaustandard ausgebildet.

### Variante 1 (Vorzugsvariante)

Die geplante 6,00 m breite Fahrbahn für den Kfz-Verkehr besteht aus 2 Fahrstreifen zu je 3,0 m Breite. Neben den Mittelinseln werden die Fahrstreifen infolge des Linienverkehrs auf eine Fahrstreifenbreite von 3,25 m verbreitert. Beidseitig der Fahrbahn sind 2,00 m breite Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau vorgesehen. An die Radfahrstreifen grenzen in Richtung der Bebauung immer 0,75 m breite Sicherheitstrennstreifen an, die jedoch unterschiedlich ausgebildet werden.

Wenn neben dem Radfahrstreifen ein Parkstreifen vorgesehen ist, befindet sich die Bordanlage auf der dem Parkstreifen zugewandten Seite. Somit wird ein zusätzlicher Abstand zwischen Radfahrern und sich eventuell plötzlich öffnenden Autotüren sichergestellt.

Der Gehweg ist in einer Mindestbreite von 2,00 m neben der Bebauung vorgesehen.

### Variante 2

Die geplante 6,50 m breite Fahrbahn für den Kfz-Verkehr besteht aus 2 Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,25 m. Beidseitig der Fahrbahn sind 1,50 m breite Schutzstreifen für den Radverkehr vorgesehen. An die Schutzstreifen grenzen in Richtung der Bebauung immer 0,75 m breite Sicherheitstrennstreifen an, die jedoch unterschiedlich ausgebildet werden.

Die weitere Ausbildung ähnelt Variante 1.

Variante 2 wurde nicht weiterverfolgt, weil die Führungsform des Radverkehrs aus Sicherheits- und Komfortgründen im gegebenen Belastungsbereich (Verkehrsmenge, Geschwindigkeit) nicht geeignet ist.

### Variante 3

Die geplante 6,50 m breite Fahrbahn für den Kfz-Verkehr besteht aus 2 Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,25 m. Beidseitig der Fahrbahn grenzen entweder Parkstreifen oder Grünstreifen an. Wenn neben dem Fahrstreifen ein Parkstreifen vorgesehen ist, erfolgt die Abtrennung zum Fahrstreifen mit einer Bordanlage mit Anschlag 3 cm und zur Bebauung mit Anschlag 10 cm.

An den Parkstreifen grenzt ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen an und im Anschluss daran der gemeinsame Geh- und Radweg in einer Breite von mindestens 2,50 m.

#### Variante 4.1

Details siehe Variante 4.2 (Richtung der Radverkehrsanlagen genau umgekehrt)

#### Variante 4.2

Die geplante 6,50 m breite Fahrbahn für den Kfz-Verkehr besteht aus 2 Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,25 m. Neben dem in Richtung stadteinwärts führenden Fahrstreifen (nach Norden) ist ein 2,00 m breiter Radfahrstreifen geplant.

Wenn neben dem Radfahrstreifen ein Parkstreifen vorgesehen ist, wird zwischen Radfahrstreifen und Parkstreifen ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen angeordnet. Der Gehweg ist in einer Mindestbreite von 2,00 m neben der Bebauung vorgesehen.

Auf der dem ruhenden Verkehr (Parkstellflächen) zugewandten Seite wird ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen angeordnet.

Neben dem Fahrstreifen in Richtung stadtauswärts (nach Süden) beginnt der Grünstreifen. Durch die schwankende Breite zwischen Fahrbahn und Bebauung schwankt die Breite des Grünstreifens ebenfalls, jedoch soll dieser in einer Breite von mindestens 2,75 m ausgeführt werden.

Zwischen Grünstreifen und Bebauung wird ein 4,30 m breiter getrennter Geh- und Radweg angeordnet. Der Radweg wird mit der für einen Einrichtungsradweg erforderlichen Breite von 2,00 m ausgebildet. Es ergibt sich für den Gehweg eine Mindestbreite von 2,30 m einschl. eines taktilen Trennstreifens zum Radweg.

#### Variante 5

Diese Variante wurde nur als Referenzvariante betrachtet, um den maximalen Begrünungs- bzw. Entsiegelungsgrad zu ermitteln. Sie wurde nicht weiterverfolgt, weil durch den konsequenten Verzicht von Radverkehrsanlagen verkehrliche Zielstellungen nicht erfüllt werden und somit für den Fuß- und Radverkehr erhebliche Benachteiligungen und Sicherheitsrisiken entstehen.

#### Variante 6

Die geplante 6,50 m breite Fahrbahn für den Kfz-Verkehr besteht aus 2 Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,25 m. Beidseitig der Fahrbahn grenzen entweder Parkstreifen oder Grünstreifen an. An den Parkstreifen grenzt ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen an und im Anschluss daran der getrennte Geh- und Radweg in einer Breite von 4,30 m.

Der Radweg wird mit der für einen Einrichtungsradweg erforderlichen Breite von 2,00 m ausgebildet. Die Breite des Gehweges beträgt mindestens 2,30 m.

Es ist zu beachten, dass Parkstreifen und Grünstreifen im Trassenverlauf, je nach Flächenverfügbarkeit, entweder auf der linken oder auf der rechten Straßenseite angeordnet werden.

Diese Variante wurde nicht weiterverfolgt, weil sie den höchsten Versiegelungsgrad durch den erforderlichen Flächenbedarf für Verkehrsanlagen und somit auch das geringste Potential zur Begrünung aufweist. Zudem reicht der verfügbare öffentliche Straßenraum nicht aus, um im gesamten Straßenzug durchgängig Radverkehrsanlagen einzuordnen.

#### **Variantenvergleich**

Alle untersuchten Varianten wurden einem umfassenden Variantenvergleich (siehe Anlage 1 Erläuterungsbericht) unterzogen, bei dem neben verkehrlichen und sicherheitstechnischen

Beurteilungen auch aus dem vorliegenden Planungsstand ableitbare Flächenbilanzierungen, Versiegelungsgrade und die Anzahl möglicher Baumstandorte einbezogen wurden.

Dabei wurde nach dem jetzigen Bearbeitungsstand eine Differenzierung in vollversiegelte Flächen (Straße, Radfahrstreifen), teilversiegelte Flächen (Gehwege, Parkplätze) und unversiegelte Flächen (Grünanlagen) vorgenommen. Es zeigt sich, dass das Maß möglicher Entsiegelung in einer Bandbreite von 5.055 m<sup>2</sup> (Variante 1) bis zu maximal 6.350 m<sup>2</sup> (Referenzvariante 5) liegt. Für die vertieft untersuchten Varianten ergibt sich damit ein Entsiegelungsgrad zwischen 16% und 19% im Vergleich zum heutigen Straßenraum. Ein höherer Anteil entsiegelter Flächen ist u.a. durch die Respektierung der hohen Anzahl bestehender Grundstückszufahrten, Knotenpunkte und Einmündungen nicht erreichbar. Ebenso zeigt die erreichbare Anzahl möglicher potentieller neuer Baumstandorte mit 169 bis 193 Standorten in den einzelnen vertieft untersuchten Varianten nur geringe Unterschiede.

Deutlichere Unterschiede zeigen sich in der Bewertung von verkehrlichen Kriterien und Fragen von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. Durch die beiden Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau lassen sich die Belange der Feuerwehr hinsichtlich Anleitern und maximalem Abstand zu Gebäuden von allen Varianten am besten bei Variante 1 abbilden.

Insbesondere in der Problematik der Radverkehrsführung zeigt die Variante 1 nicht nur die direkteste und an den Knotenpunkten sicherste Führung, sondern durch eine konsequente Trennung vom Fußgängerverkehr wird mit dieser Variante auch ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität sowie Attraktivität und Sicherheit für den Fußverkehr erreicht. Diese Variante wird auch am besten den Zielen des vorliegenden Radverkehrskonzeptes Südost für eine direkte und attraktive Anbindung der südöstlichen Stadtteile an die Innenstadt gerecht.

Die Variante 3 weist durch ihr Grundkonzept mit gemeinsamen Geh- und Radwegen zwar ein höheres Maß an Entsiegelung auf, zeigt aber erhebliche Defizite für beide Nutzergruppen und wird von deren Interessenvertretern grundsätzlich abgelehnt. Insbesondere eine barrierefreie Gestaltung entsprechend der Regelbauweisen wird in der Umsetzung als sehr konflikträchtig eingeschätzt. Als problematisch sind auch eine dichte Folge von unmittelbar an den gemeinsamen Geh- und Radweg angrenzende Hauseingänge sowie die zahlreichen untergeordneten Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten zu bewerten.

Die Variante 4.2 stellt mit einem kombinierten einseitigen Radfahrstreifen in Richtung stadteinwärts (bergab) mit einem getrennten Geh- und Radweg in Richtung stadtauswärts (bergauf) eine Kompromissvariante dar, die Vorteile der anderen Varianten vereinen kann. Das mögliche Entsiegelungspotential ist geringfügig größer als in der Variante 1, Sicherheit und Attraktivität für Fußgänger ist gegenüber der Variante 3 zunächst deutlich verbessert. Eine barrierefreie Gestaltung ist grundsätzlich mit dieser Variante umsetzbar. In Detailfragen zeigt die Variante vor allem durch eine unstetige Radwegführung (Richtung stadtauswärts) mit zahlreichen Verschwenkungen und Überschneidungen mit dem Fußweg bzw. bei Aufstellbereichen an Querungsstellen Sicherheitsdefizite. Wie auch bei der Variante 3 können sich auch hier für den Radweg zusätzliche Konfliktsituationen wegen der untergeordneten Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten ergeben. Ebenso wird hier die Gefahr des sog. „Geisterradelns“ gesehen.

Bei der Findung der Vorzugsvariante spielen die Baukosten nur eine untergeordnete Rolle, da die Kosten sich nur geringfügig unterscheiden:

Var. 1	– 18,9 Mio. EUR
Var. 3	– 19,5 Mio. EUR
Var. 4.2	– 18,3 Mio. EUR

Im Ergebnis eines interdisziplinären Planungsprozesses und einer darauf aufbauenden Bewertung erreicht die Variante 1 in der Summe aller betrachteten Bewertungskriterien (siehe Anlage 1, Erläuterungsbericht) die beste Bewertung gegenüber den anderen Varianten.

Die Variante 1 stellt damit den besten Kompromiss aus stadtklimatischen, funktionalen, technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten dar. Die Varianten 3 und 4.2 bieten zwar die Möglichkeit eines etwas höheren Entsiegelungs- und Begrünungsanteils, jedoch kann dieser Vorteil nicht die funktionalen Defizite ausgleichen.

Die Vorzugsvariante 1 gibt eine Grundsatzlösung vor, die auf verschiedenen Ebenen planerisch vertieft und weiterentwickelt werden muss.

In einem Termin am 08.12.2023 mit dem TMIL und dem Fördermittelgeber BBSR zum Projekt „Grüne Clara“ wurden der aktuelle Planungsstand einschließlich der Erreichung klimatischer Ziele wie Begrünungspotentiale und Entsiegelungsbilanz der entwickelten Planungsvarianten vorgestellt. Durch den Fördermittelgeber BBSR wurde hier ausdrücklich erklärt, **dass die vorgestellten Planungen den Anwendungszweck und die Förderziele erreichen und die Lösungen vollständig akzeptiert und unterstützt werden**. Auch wurde die Einbindung regelkonformer Radverkehrsanlagen in den Straßenquerschnitt unter Wahrung intensiver Grünstrukturen durch den Fördermittelgeber ausdrücklich begrüßt bzw. gefordert. Eine Verlängerung des Bewilligungszeitraumes wurde ebenfalls in Aussicht gestellt. Da diese erst in dem Jahr verlängert werden kann, in welchem der Bewilligungszeitraum endet, wird dies entsprechend zeitlich eingeordnet und erledigt.

### **Konzeption für Nebenanlagen und Begrünung**

Mit der vorliegenden Vorplanung werden erste Ideen und Grundsätze entwickelt, die in den weiteren Planungsphasen geprüft, konkretisiert und weiterentwickelt werden müssen. Das bedarf neben den vielfältig zu beachtenden Randbedingungen für die Umsetzung bestimmter Elemente auch der privaten Mitwirkung, wie z.B. bei der Markierung von Hauseingängen durch Rankpflanzen und Spaliere.

Wo immer möglich sollen Pflanzflächen errichtet werden, die einen klimatischen Beitrag leisten und Gehwege von der Fahrbahn abschirmen, Pufferzonen zu angrenzenden Gebäuden schaffen und den Straßenzug abwechslungsreich gestalten.

Als Kernelement der Begrünung werden lockere Baumreihen beidseits der Straße angeordnet, dabei werden die vorhandenen und zu erhaltenden Bäume integriert. Die Baumreihen werden in Bereichen abgehängter Anliegerstraßen, die auf die Clara-Zetkin-Straße stoßen, als platzartige Erweiterung mit Baumquartieren gestaltet. Diese Bereiche sollen zu Aufenthaltsbereichen mit Sitzgelegenheiten entwickelt werden.

Es sollen überwiegend Bäume gepflanzt werden, die für eine möglichst starke Verschattung des Bodens und der Fassaden sorgen, diese schirm- und herzförmigen Kronenformen werden standortbedingt mit anderen Baumformen ergänzt. Die Auswahl der Baumarten erfolgt nach der Eignung als Straßenbaum und dem Anpassungspotential an den Klimawandel.

In den Nebenflächen sollen Platten- und Pflasterbeläge zum Einsatz kommen, die einen möglichst hohen Grad an Versickerung gewährleisten. Zur Sicherung einer guten Benutzbarkeit und Barrierefreiheit wird auf Laufflächen und Bewegungszonen ein Belagsmaterial mit geringerem Fuganteil und einer geringeren Versickerungsfähigkeit zum Einsatz kommen.

### **Öffentlichkeitsarbeit**

Aus den positiven Erfahrungen der Öffentlichkeitsbeteiligung während des Verkehrsversuches wurden auch begleitend zum Planungsprozess bereits frühzeitig geeignete Beteiligungsformate

unter Einbeziehung eines externen Kommunikationsberaters entwickelt und durchgeführt. Eine auf [www.erfurt.de](http://www.erfurt.de) bereits vor dem Verkehrsversuch angelegte Projektwebsite wurde dazu aktualisiert und mit allen wichtigen und aktuellen Projektinformationen ausgestattet.

Kernelemente der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit waren eine Online-Umfrage, mit der ein Stimmungsbild und Erfahrungen mit dem aktuellen temporären Zustand aber auch wichtige Hinweise zur Planung der Clara-Zetkin-Straße abgefragt wurden. Im ca. 2-monatigen Umfragezeitraum vom 17.11.2023 bis 21.01.2024 wurden insgesamt 3.737 Fragebögen vollständig ausgefüllt eingereicht, was das sehr hohe Interesse der Bevölkerung an diesem Projekt eindrucksvoll bestätigt.

Als zweiter wesentlicher Baustein des Beteiligungsprozesses wurde ein „Infomarkt“ zur Planung des Umbaus der Clara-Zetkin-Straße durchgeführt. Der Infomarkt fand über 4 Stunden am 3. Februar 2024 im Förderzentrum am Südpark statt.

Die über 220 Teilnehmer, überwiegend Anwohner der Clara-Zetkin-Straße oder unmittelbar angrenzender Straßen, konnten sich umfassend über den aktuellen Stand der Planungen und den groben Zeitplan bis zur Umsetzung informieren. Ebenso bestand die Möglichkeit durch aktive Beteiligung an 5 thematischen Stationen die eigene Sichtweise und Präferenzen zu den vorgestellten 3 Planungsvarianten abzugeben. Die Variante 1 wurde dabei von den Teilnehmern am häufigsten als ihre Vorzugsvariante genannt.

Für alle interessierenden Fragestellungen standen Fachleute der Stadtverwaltung und Planer zum Gespräch bereit. Dabei herrschte eine überwiegend konstruktive Atmosphäre, die einen Dialog auf Augenhöhe ermöglichte.

Das Feedback der Teilnehmer war überwiegend sehr positiv, auch zum gewählten Beteiligungsformat „Infomarkt“.

Wichtige Ergebnisse aus der Online-Umfrage und dem Stimmungsbild des Infomarktes sind als Anlage 11 (Zusammenfassung Öffentlichkeitsarbeit) dargestellt.

### **Durchgeführte Gremienbeteiligung Radverkehr und Barrierefreiheit**

Im **Beirat Radverkehr** wurden die Varianten der Vorplanung in der Sitzung am 31.01.2024 vorgestellt. Das Gremium hat sich grundsätzlich dafür ausgesprochen, Variante 1 mit beidseitigen Radfahrstreifen in 2,0 m Breite als Vorzugsvariante umzusetzen. Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr werden abgelehnt.

Die umfangreiche Vorstellung der 3 Varianten in der **AG Barrierefreies Erfurt** erfolgte in der Sitzung am 29. Februar 2024. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe haben sich aufgrund der getrennten Führung des Fuß- und Radverkehrs mit großer Mehrheit für die hier beigefügte Vorzugsvariante Var 1 (11 Stimmen) ausgesprochen. Die Variante 3 erhielt 1 Stimme, Variante 4.2 keine.

Die Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen sollen angewendet werden.

### **Ver- und Entsorgungsunternehmen**

Durch die Versorgungsunternehmen (z. B. Strom, Wasser, Gas, Abwasser, Telekommunikation) sind z.T. umfangreiche Mitwirkungsleistungen geplant und notwendig, welche im Rahmen der weiteren Planungsphasen konkretisiert werden. Speziell durch die Schaffung der Baumquartiere müssen Veränderungen im unterirdischen Bauraum erfolgen.

### **Förderung / Finanzierung**

Die geschätzten Gesamtkosten der Maßnahme (Vorzugsvariante) belaufen sich auf ca. 23,73 Mio.



EUR (siehe Finanzierungsmodell Anlage 12) und setzen sich aus 18,9 Mio EUR Baukosten (vgl. Anlage 1 und Anlage 5) zuzüglich 4,83 Mio. EUR für Planungs- und Baunebenkosten zusammen. Eine Umsetzung der Maßnahme ist nach aktuellem Stand ab Ende 2025 in mehreren Abschnitten geplant. Der 1. Bauabschnitt, der gegenwärtig vom Schmidtstedter Knoten bis zur Holbeinstraße geplant ist, wird durch den Bund (BBSR) in Höhe von ca. 5,0 Mio. EUR gefördert. Der 2. Bauabschnitt zwischen Holbeinstraße und Häßlerstraße ist im Rahmen der EFRE-Förderung vom TMIL bestätigt. Die Antragsstellung ist mit der Entwurfsplanung in 2024 geplant.

Die Finanzierung erfolgt über die HH-Stellen 63000.95622 und 63510.95141. Einnahmen erfolgen aus den HH-Stellen: 63000.36022 und 63510.36141 sowie 63000.36199.

Mit der nächsten HH-Planung werden die Ansätze im städtischen Haushalt entsprechend angepasst.