

**Titel der Drucksache:**

**Komplexobjekt Martin-Andersen-Nexö-Straße -  
 Bestätigung der Entwurfsplanung**

**Drucksache**

**0304/24**

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

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	21.10.2024	nicht öffentlich	Vorberatung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	21.11.2024	öffentlich	Entscheidung

**Beschlussvorschlag**

Die vorliegende Entwurfsplanung für das Vorhaben Komplexobjekt Martin-Andersen-Nexö-Straße - Bestätigung der Entwurfsplanung (Anlage 1-14) wird im Sinne des §10 Abs. 3 ThürGemHV beschlossen und bildet damit die Grundlage für die weiteren Planungsphasen sowie die Ausschreibung der Bauleistungen.

21.10.2024, gez. A. Horn

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>8.341.000 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	EUR	1.000.000 EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	327.000 EUR	1.907.000 EUR	3.296.000 EUR	2.811.000 EUR
<input type="checkbox"/> <b>Deckung siehe Entscheidungsvorschlag</b>				

**Fristwahrung**

Ja  Nein

**Anlagenverzeichnis**

- Anlage 1 Übersichtsplan
- Anlage 2 Erläuterungsbericht
- Anlage 3 Lageplan
- Anlage 3.1 Koordinierter Leitungsplan
- Anlage 4 Straßenquerschnitt 1
- Anlage 5 Straßenquerschnitt 2
- Anlage 6 Straßenquerschnitt 3
- Anlage 7 Straßenquerschnitt 4
- Anlage 8 Straßenquerschnitt 5
- Anlage 9 Straßenquerschnitt 6
- Anlage 10 Kostenzusammenstellung IB
- Anlage 11 Gesamtkostenschätzung
- Anlage 12 Folgekostenberechnung
- Anlage 13 Bauablaufplan
- Anlage 14 Baumgutachten

**Sachverhalt**

Am 28. November 2018 wurde durch den Stadtrat die Drucksache 0671/18 beschlossen. Diese Vorlage umfasst die Vorplanung für die Südliche Stadteinfahrt mit den Straßen Arnstädter Chaussee/Martin-Andersen-Nexö-Straße/Arndtstraße sowie Arnstädter Straße (heute Carl-Spier-Straße). Die Arndtstraße befindet sich aktuell noch im Bau, wird aber im Frühjahr 2025 fertig

gestellt und wieder befahrbar sein, die Carl-Spier-Straße ist seit Ende 2020 grundhaft neu gebaut. Bestandteil der Maßnahme waren auch die Verlegung aller Versorgungsanlagen für die Entwicklung des Lingelquartiers.

Der vorhandene Querschnitt der Martin-Andersen-Nexö-Straße (M.-A.-N.-Straße) soll optimiert werden. Aktuelle Regelwerke, so auch die in der E-Klima 2022 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen) erwähnten Richtlinien zur Erreichung von Klimaschutzzielen, finden in den vorliegenden Planungsunterlagen Berücksichtigung. Die Fahrstreifen für den Radverkehr werden auf 2,25 m vergrößert, zulasten der Belange des fließenden Kfz-Verkehrs, aber unter Berücksichtigung des ÖPNV. Der Beirat Radverkehr wurde in seiner Sitzung am 6. Dezember 2023 über den Planungsstand unterrichtet. Hinweise wurden geprüft und fanden im Weiteren Berücksichtigung. Der aktuelle Planungsstand bzgl. der Anregungen des Beirats wurden in der Sitzung am 13.06.2024 vorgestellt und von den Mitgliedern des Beirats positiv aufgenommen. Daraus resultierend werden vermehrt Querungshilfen angeboten um auch den Fußgänger- und Radverkehr sicherer zu gestalten (Höhe Grimmstraße und Höhe Simrockstraße).

Da die Breite des vorhandenen Gehweges auf zukünftig 2,50 m reduziert wird, wurde ein Baumgutachten (siehe Anlage 14) in Auftrag gegeben, welches die Auswirkungen der Tiefbauarbeiten auf den vorhandenen Baumbestand zu überprüfen hatte, mit der Zielstellung zum Erhalt des Baumbestandes (ca. 54 Stück). Das Ergebnis war leider die Empfehlung der vollständigen Entnahme der Bäume, da diese durch die Arbeiten in der Straße und in den Nebenanlagen komplett freigelegt, die Wurzeln beschädigt und damit nicht mehr standsicher verbleiben würden (siehe unter Titel: Straßenbegleitgrün). Deshalb werden, unter besonderer Berücksichtigung des Artenschutzes, Neupflanzungen von ca. 66 Stück angestrebt.

Die Belange des Artenschutzes werden durch die behutsame, abschnittsweise Entnahme der Bäume (je Baubereich und möglichst erst, wenn technologisch vertretbar sowie kurz vor Beginn der Arbeiten in der Nebenanlage) und zügigem Ersatz durch Neupflanzungen erfüllt (siehe Ausführungen in Anlage 14). Es kommen Baumarten zum Einsatz, die den Anforderungen der Klimaveränderungen gerecht werden in einer Pflanzstärke, die unter den gegebenen Randbedingungen optimal gewählt werden.

Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplan LOV688 "Quartier Lingel am Steigerwald" entsteht vor der Bebauung entlang der M.-A.-N.-Straße ein ca. 3,5 m breiter Grünstreifen mit Bäumen, die nach Fertigstellung der Komplexmaßnahme gepflanzt werden um ein einheitliches Bild zu erhalten.

### **Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten**

Im Planungsbereich der MAN Straße befinden sich folgende Knotenpunkte und Zufahrten:

Fritz-Reuter-Weg

Mörikestraße

Simrockstraße

Grimmstraße

Zufahrt Nord Lingelquartier

Ausfahrt Nord Lingelquartier (nur für Müllfahrzeuge)

## Straßenbegleitgrün

Die M.-A.-N.-Straße ist als südliche Stadteinfahrt von besonderer infrastruktureller und stadtgestalterischer Bedeutung. Der nahezu einseitige Baumbestand, aus vorwiegend Krim- und Sommerlinden, ist durch die standörtliche und verkehrliche Belastung vorgeschädigt und in seiner Vitalität eingeschränkt. Die Baumstandorte sind durch einen zu geringen Lebensraum, Verdichtungen und Versiegelungen im Wurzelbereich sowie Tausalzbelastungen gekennzeichnet. Die Bäume verfügen weder über einen Wasser- noch einen Nährstoffkreislauf und sind den verkehrlichen Immissionen sowie dem zunehmenden Hitze- und Trockenstress ausgeliefert. Totholzbildungen, Astungswunden und -fäulen, Stammschäden und Wipfeldürre sind nur einige sichtbare Symptome der mangelhaften Lebensbedingungen.

Oberflächennahe Wurzelverläufe mit Plattenhebungen zeigen die Problematik des zu geringen Lebensraumes und stellen ein Hindernis im fachgerechten Ausbau dar. Mit den komplexen Straßen- und Tiefbaumaßnahmen sind bauliche Eingriffe im direkten Schutzbereich der Bäume unvermeidlich. Durch die enge Abfolge der Grundstückszufahrten sind Abgrabungen direkt an den Wurzelanläufen nicht zu verhindern. Zudem bedeuten der Einbau der Bordanlagen und Tragschichten sowie Leitungsverlegungen Schädigungen der statisch wirksamen Halte- und Stützwurzeln. Abgrabungen an 4 Seiten des Baumes im unmittelbaren Schutzbereich lassen sich auch mit schonenden Bauverfahren nicht kompensieren und würden zu irreversiblen Schädigungen verbunden mit hohen Folgekosten für die Verkehrssicherung führen. Eine mittelfristige Regeneration der Bäume wird an den ungenügenden Standortbedingungen scheitern. In Folge dessen steigt die Anfälligkeit für Krankheiten und Schädlinge. Die Funktion des Straßenbegleitgrünes wird dauerhaft geschwächt, verbunden mit Auswirkungen auf die Fledermäuse.

Mit dem neuen Straßenquerschnitt und den 3 m und bis 6 m breiten Grünstreifen besteht die Chance eine nachhaltig grüne Stadteinfahrt in der M.-A.-N.-Straße zu gestalten. Im Konsens mit den Fachämtern und den Versorgungsunternehmen wird der unterirdische Bauraum geordnet und den Bäumen die bestmöglichen Lebensbedingungen geboten. Verbundene Wurzelgräben erhöhen das Volumen der Pflanzgruben um ein Vielfaches. Unterpflanzungen und blühreiche Ansaaten und Staudenpflanzungen sind nicht nur eine optische Aufwertung, sondern dienen auch der Wasser- und Nährstoffspeicherung sowie Beschattung.

Die Verwendung standortangepasster Gehölze, die eine verbesserte Toleranz gegenüber Hitze- und Trockenstress aufweisen, sowie der Einbau strukturstabiler Substrate, Bodenhilfsstoffe und Bewässerungs- und Belüftungseinrichtungen sind Maßnahmen, die die Wachstumsbedingungen verbessern und die Überlebenschancen für die nächsten Jahrzehnte erhöhen.

Im Realisierungsbereich befinden sich nachgewiesene Querungsstellen für Fledermausarten, welche auf den vorhandenen Baumbestand an den entsprechenden Stellen als Orientierungshilfe angewiesen sind. Der zwingende Erhalt von Querungs-Leitstrukturen ist als zusätzliche Planungsvoraussetzung zu beachten. Aus diesem Grund wurden sowohl die Untere Naturschutzbehörde, als auch Frau Inken Karst, Fledermausbeauftragte der Stadt Erfurt und Kuratoriumsvorsitzende der Stiftung Fledermaus, von Beginn an eng in den Planungs- und Abstimmungsprozess eingebunden und werden diesen bis in die Bauphase begleiten.

Da unter Vollsperrung gebaut werden soll und eine behutsame, abschnittsweise Entnahme der vorhandenen Bäume vorgesehen ist, wird den besonderen Forderungen des Artenschutzes (Fledermäuse) entsprochen und die Kontinuität der Funktion der Verbundstrukturen (hop-over) gewährleistet. Weiterhin konnte sich die Fledermausbeauftragte davon überzeugen, dass auch die

Einordnung und die Höhe der neuen Maste für die Straßenbeleuchtung den besonderen Anforderungen an den Fledermausschutz entsprechen.

In enger Abstimmung mit dem Erfurter Sportbetrieb werden alle auf dem Terrain vorgesehenen Maßnahmen, die auch der Verschönerung der Südeinfahrt dienen, in die technologische Abwicklung der Umsetzung der M.-A.-N.-Straße integriert. Somit wird die Chance genutzt, eine gestalterisch hochwertige südliche Stadteinfahrt mit dem grundhaften Ausbau der M.-A.-N.-Straße zu entwickeln, die zukunftsfähig ist und eine attraktive Verkehrsanlage darstellen wird.

### **Arnstädter Chaussee**

Die Baustrecke beginnt an der Arnstädter Chaussee, ca. 150 m südlich vor dem Knoten Arnstädter Chaussee/Am Waldkasino/Rankestraße, in Höhe der Forstwegeinmündung bei Bau-km 0+003. An der im Bestand vorhandenen Fahrstreifenanzahl der Arnstädter Chaussee (jeweils zwei Fahrstreifen Richtung stadtaus- und stadteinwärts) sind keine Änderungen vorgesehen. Ebenso bleibt der Rechtsabbiegestreifen Richtung Arndtstraße bestehen. Dennoch sind Lageanpassungen der Fahrstreifen erforderlich, weil neben dem östlichsten Fahrstreifen der Arnstädter Chaussee ein gemeinsamer Rad-/Gehweg in einer Breite von 2,50 m mit 0,75 m Sicherheitsstreifen angeordnet wird und unmittelbar neben diesem Weg die Grenze zum FFH-Gebiet „Steiger“ verläuft. Auf der nördlichen Seite stadtauswärts erfolgt ebenfalls die Anordnung eines gemeinsamen Rad-/Gehwegs mit einer Breite von 2,50 m mit 0,75 m Sicherheitsstreifen. Durch die Lageanpassungen der Fahrstreifen können Eingriffe in das Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) östlich der Arnstädter Chaussee vermieden werden.

Die beidseitig angeordneten gemeinsamen Rad-/Gehwege (Rad in Richtung stadteinwärts) verbinden zukünftig den aus Richtung Süden ankommenden und parallel zur Arnstädter Chaussee im Bestand verlaufenden Radweg mit der geplanten Radführung entlang der Martin-Andersen-Nexö-Straße. Zur sicheren Querung der Arnstädter Chaussee werden am Bau-km 0,035,00 und Bau-km 0+190,000 Querungsstellen mit jeweils einer Bedarfs-LSA angeordnet. In den Querungsbereichen befinden sich bereits eine vorhandene Querung des Schindleischgrabens mit Anbindung an das Wegenetz Steiger.

Der derzeit unsignalisierte Knoten Arnstädter Chaussee/Am Waldkasino/Rankestraße weist aktuell eine problematische Verkehrsabwicklung auf. Diese Situation soll zukünftig durch Verkleinerung des Knotenbereichs (z. B. durch Wegfall einer Fahrspur Stadtauswärts) entschärft werden. Der derzeit teilweise nur 0,95 m breite Mittelstreifen wird auf eine Breite von 1,60 m verbreitert, um so auch die geplanten Beschilderungen aufzunehmen.

Der Einmündungsbereich der Straße Am Waldkasino wird auf eine Breite von 6,00 m aufgeweitet, um den Begegnungsfall Lkw/Lkw im Bereich unmittelbar an der Haltelinie (20 m-Bereich hinter der Haltelinie) zu ermöglichen. Die Gehwegbestandsbreite wird mit 1,60 m beibehalten.

Die Bushaltestelle Waldkasino (stadtauswärts, Haltestelle auf der Fahrbahn) wird nach dem Knoten auf der beginnenden zweiten Fahrspur, in Höhe Bau-km 0+130,000 angeordnet. Die zugehörige Wartefläche (Breite 2,0 m) wird hinter dem parallel zur Arnstädter Chaussee verlaufenden gem. Rad-/Gehweg angeordnet. Der gem. Rad-/Gehweg endet an der neuen Querungsstelle in Höhe Bau-km 0+035,000 und schließt mit einem weiterführenden Gehweg an die vorh. Treppenanlage Wanderweg (weitere Verbindungsfunktion) an.

Die Bushaltestelle (stadteinwärts, Haltestelle auf der Fahrbahn) wird hinter der Querungshilfe am Bau-km 0+195,00 angeordnet. Der Wartebereich wird hinter der Mischverkehrsfläche angelegt. Somit konnte auch hier ein Eingriff in das FFH-Gebiet vermieden werden.

Die Ausbaustrecke der Arnstädter Chaussee beginnt bei Bau-km 0+003,00 und endet nach ca. 260 m an der Martin-Andersen-Nexö-Straße bei Bau-km 260,000.

### **Martin-Andersen-Nexö-Straße**

In Weiterführung der Arnstädter Chaussee wird die M.-A.-N.-Straße von Bau-km 260,000 bis 0+840,000 auf einer Länge von ca. 580 m ausgebaut. Die Fahrstreifenbreite beträgt stadteinwärts 3,10 m und stadtauswärts 3,35 m. Neben jedem Fahrstreifen wird ein Radfahrstreifen (Breite 2,25 m inkl. Markierung) angeordnet.

Damit steht stadtauswärts eine befahrbare ausreichende Straßenbreite von 5,60 m (LKW/LKW) und stadteinwärts 5,35 m (LKW/PKW) für den Havariefall zur Verfügung.

Am nördlichen Radfahrstreifen grenzen ein 5,00 m breiter Grünstreifen und dann ein Gehweg mit einer Breite von 2,50 m an. Mit dem Entfall der Bestandsbäume im Bereich des Grünstreifens erfolgt eine neue Baumpflanzung in Koordinierung/Optimierung mit den vorhandenen Grundstückszufahrten und der neuen Beleuchtungsanlage.

Zwischen den beiden Fahrstreifen wird ein befestigter Mittelstreifen mit einer Breite von 0,65 m vorgesehen. Der Mittelstreifen beginnt bei Bau-km 0+318,00 und endet bei Bau-km 652,000, um so für stadteinwärts fahrende Fahrzeuge das widerrechtliche Linksabbiegen in das westliche Wohngebiet baulich zu verhindern.

Neben dem stadteinwärts führenden Radfahrstreifen erfolgt die Angleichung an den Bestand bzw. an die Flurstücksgrenze/Ausbaugrenze. Lediglich im Bereich des Tennisclubs und dem „Quartier Lingel am Steigerwald“ erfolgt die Planung eines Grünstreifens mit Bäumen, Beleuchtung usw.

Im Bereich der Einmündung Simrockstraße und Grimmstraße/Lingelquartier erfolgt die Anordnung von 2,50 m breiten Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer.

Die Bestandshaltestelle in Höhe Bau-km 0+870 entfällt ersatzlos. Sie wurde bisher ausschließlich von Überlandlinien (keine Stadtbuslinien) genutzt. Diese Linien fahren zukünftig stadteinwärts über die Arndtstraße die Haltestelle „Thüringenhalle“ in der Carl-Spier-Straße an.

Für den geplanten Radfahrstreifen stadtauswärts ist der Anschluss an den Bestandsradweg (getrennte Geh-/Radweg-Führung auf Nebenanlagen) aus Richtung Norden kommend (Humboldtstraße) vorgesehen. Die erforderliche Rampe wird bei Bau-km 0+785,000 nach dem Knoten mit der Carl-Spier-Straße angelegt.

Der geplante Radfahrstreifen stadteinwärts wird bei Bau-km 0+785,000 auf die Nebenanlagen geführt. Hier erfolgt die weitere Führung in Richtung Carl-Spier-Straße mit Einbindung über eine Rampe auf den vorhandenen weiterführenden Radfahrstreifen.

Die weitere Führung stadteinwärts erfolgt über eine Querungshilfe und weiter über einen Zweirichtungsradweg in einer Breite von 2,50 m bis zur vorhandenen Haltestelle der Straßenbahn. Die Erreichbarkeit des hinter den Gleisen gelegenen nach Norden (stadteinwärts) führenden Radweges wird über eine neu angelegte Querungsstelle (Mischfläche Geh-/Radweg) realisiert. Parallel zu dem Radweg erfolgt die Anordnung eines 2,50 m breiten Gehweges. Von der Querung Carl-Spier-Straße erfolgt die Anordnung eines 2,35 m breiten Gehweges (inkl. 0,50 m Sicherheitsstreifens) bis zur Zufahrt zum Stadion.

Der Knoten M.-A.-N.-Straße wird auch zukünftig mit einer Lichtsignalanlage gesteuert.

## Entwässerung

In der Arnstädter Chaussee/ M.-A.-N.-Straße erfolgt die Entwässerung der Verkehrsflächen (Fahrstreifen und Radfahrstreifen) über das entsprechende Längs- und Quergefälle in die Straßenabläufe. Von dort wird das Oberflächenwasser über neu zu bauende Kanalanlagen in den Vorfluter Schindleichsgraben abgeführt.

Vor Einleitung des Oberflächenwassers erfolgt die Anordnung von zwei Rückhalteanlagen (Bau-km 0+470 bis 0+540 und 0+785 bis 0+825) und einer Reinigungsanlage (Bau-km 0+825). Der nördliche Gehweg vor den Privatgrundstücken entwässert in den Grünstreifen.

Grundstücksentwässerung – gemeinschaftlich genutzte Abwasserbeseitigungsanlagen auf privaten Grundstücken

In den letzten beiden Jahren sieht sich der Entwässerungsbetrieb zunehmend mit Fragestellungen zu gemeinschaftlich genutzten Grundstücksentwässerungsanlagen konfrontiert und arbeitet gemeinsam mit den Grundstückseigentümern an Lösungen. Konkret geht es um Reihenhausanlagen, die heute 100 Jahre oder älter sind und deren Abwasserkanal immer parallel vor oder hinter dem Haus zunächst alle Abwässer sammelt und dann an nur einem Punkt an das städtische Kanalnetz anschließt. Bei diesen gemeinschaftlich genutzten Anlagen, stellt sich immer auch die Frage, ob es sich um private oder öffentliche Anlagen handelt. Diese Frage wird aktuell vom Entwässerungsbetrieb für die Grundstücksentwässerungsanlagen in der M.-A.-N.-Straße auch vor dem Hintergrund der laufenden Abstimmungen mit den Grundstückseigentümern überprüft.

Unabhängig von dieser Zuständigkeitsfrage liegen die gemeinschaftlichen Grundstücksentwässerungsanlagen ohne dingliche Sicherung auf privaten Grundstücken. Die Anlagen können vom Entwässerungsbetrieb zudem technisch nicht unterhalten, betrieben oder erneuert werden. Sie sind nicht zugänglich, teilweise überbaut und in Teilbereichen unmittelbar am Gebäude verlegt. Der Entwässerungsbetrieb hat deshalb entschieden, an jedes Grundstück einen separaten Mischwasseranschluss zu verlegen, der aus dem Hauptkanal heraus in der Grundstückszufahrt liegen wird und an der Grundstücksgrenze zum privaten Grundstück endet. Damit hat jeder Grundstückseigentümer die Möglichkeit sein Grundstück direkt an die öffentlichen Abwasseranlagen anzuschließen.

Die konkreten Anschlussmöglichkeiten und -bedingungen werden vom Entwässerungsbetrieb mit jedem Grundstückseigentümer besprochen und festgelegt. Dabei wird auch die Möglichkeit geprüft, ob die bestehende gemeinschaftliche Grundstücksentwässerungsanlage weiterhin als ausschließlich private Anlage genutzt werden kann bzw. soll. Sofern der Zustand der Altanlagen dies zulässt und die erforderliche privatrechtliche Sicherung der Anlagen erfolgt, wäre eine entsprechende Vereinbarung aller Betroffenen Eigentümer mit dem Entwässerungsbetrieb denkbar.

Der Entwässerungsbetrieb ist verpflichtet dafür Sorge zu tragen, dass die öffentlichen und privaten Abwasseranlagen die technischen und rechtlichen Anforderungen erfüllen. Dabei werden die Belange der Anschlussnehmer im Rahmen der technischen und rechtlichen Möglichkeiten berücksichtigt.

## Lärmschutzmaßnahmen

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sind die §§ 41 bis 43 des

Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 14.5.1990 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen "Sechszehnten Rechtsverordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes" (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.6.1990. Nach § 41(1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsrgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41(2) jedoch nicht, wenn die Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Bei der Straßenplanung handelt es sich im Bereich der geplanten Baumaßnahme um einen erheblichen baulichen Eingriff, aufgrund der Anordnung zusätzlicher Fahrstreifen für den Radverkehr und der geplanten Signalisierung (Fußgängerquerung-Bedarfs LSA) des Knotens Arnstädter Chaussee/Am Waldkasino/Rankestraße.

Im Rahmen der Vorplanung wurden die Schallimmissionen an verschiedenen kritischen Stellen nach Tabellenwert vor und nach der Baumaßnahme mit der Prognosebelastung ermittelt. Dabei konnte festgestellt werden, dass die Kriterien der 16. BImSchV (z. B. Erhöhung des Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht) nicht greifen.

Flächennutzungsplanung, Bauleitplanung sowie Lärminderungsplanung verweisen auf den Einsatz eines lärmindernden Belages. Gemäß RLS-19 werden diesbezüglich Beläge vorgeschlagen. Das Fachamt wird einen SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3 zum Einsatz bringen, um dieser Anforderung gerecht zu werden.

### **Landschaftspflegerische Maßnahmen**

Die Ausbaumaßnahme grenzt an das Landschaftsschutzgebiet (LSG) Steigerwald, das FFH-Gebiet Steiger - Willroder Forst- Werningslebener Wald, das Vogelschutzgebiet sowie Muschelkalkgebiet südöstlich von Erfurt. Die sich hieraus ergebenden Schutzbedürfnisse wurden im Jahr 2014 durch artenspezifische Fachgutachten unterstrichen.

Die vorliegende Planung ist, unter Einbeziehung oben genannter Vorbedingungen und Voraussetzungen in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde und der Fledermaus-Gutachterin der Stadt Erfurt erstellt worden. Die gewonnenen Erkenntnisse und Abstimmungsergebnisse sind in die Planung eingeflossen.

Zudem wurde im Auftrag des Maßnahmenträgers für das Gesamtvorhaben "Komplexobjekt Südeinfahrt Erfurt" im Jahr 2020 eine FFH-Vorprüfung durchgeführt.

Dieser FFH-Vorprüfung lagen durch die Naturschutzbehörde definierte Erhaltungsziele zu Grunde. Diese sind:

- Erhalt (ggf. Stärkung) der Flugrouten der Fledermäuse, insbesondere der hop-over-Strukturen
- Erhalt (ggf. Stärkung) der Bestandsquartiere Fledermäuse
- Erhalt der Bestandsquartiere Vögel

Um diese Ziele zu erreichen, wurde im Rahmen der Planung genau darauf geachtet, die erforderlichen Eingriffe zu minimieren bzw. umfassend und funktionsgerecht zu kompensieren. Es wurden zwingend zu schützende Bäume (im Lageplan gekennzeichnet) definiert und neu zu pflanzende ortstypische Bäume, mit exakten Baumstandorten (im Lageplan dargestellt), festgelegt.

Im Bereich des Tennisvereins erfolgt nach Rückbau der Bretterwand die Fortsetzung der

vorhandenen Baumreihe.

Die Baumaßnahme soll Mitte 2025 beginnen, unter Vollsperrung realisiert und Ende 2027 fertiggestellt sein.

Es ist beabsichtigt, im November eine Informationsveranstaltung für alle interessierten Bürger stattfinden zu lassen. Diese Veranstaltung wird gemeinsam mit dem Umwelt- und Naturschutzamt, dem Garten- und Friedhofsamt sowie der Pressestelle, federführend durch das Tiefbau- und Verkehrsamt, vorbereitet. Geplant ist im Moment, diese Veranstaltung im Foyer der Leichtathletikhalle am 12.11.24 durchzuführen.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt über die Haushaltstelle 63000.95039. Dafür wird in Abstimmung mit der Kämmerei in einem gesonderten Verfahren Konsens hergestellt, um die Planansätze nach Maßgabe des Haushaltes entsprechend zu veranschlagen.

Auf der Grundlage der Thüringer Straßenausbaubeitragsausgleichsverordnung (ThürSABAusglVO) kann nach einer ersten Kostenschätzung mit Ausgleichsleistungen in Höhe von ca. 2.000.000 EUR gerechnet werden (Kassenwirksamkeit der Einnahmen je zur Hälfte in 2025 und 2029).

Gemäß RL-KVI wurden Fördermittel angemeldet. Das Vorhaben wurde jedoch nicht in den Programmrahmen 2025 aufgenommen.

Zusammenfassend lassen sich die Einnahmen und Ausgaben wie folgt darstellen.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verwaltungshaushalt Einnahmen						
Verwaltungshaushalt Ausgaben						
Vermögenshaushalt Einnahmen:		1.000.000				1.000.000
- Ausgleichsleistungen		1.000.000				1.000.000
- Fördermittel KVI						
Vermögenshaushalt Ausgaben:	327.000	1.907.000	3.296.000	2.811.000		
- Baukosten		1.370.000	2.700.000	2.500.000		
- Planungskosten	327.000	371.500	287.000			
- Baunebenkosten		150.500	285.000	285.000		
- Qualität		15.000	24.000	26.000		
<b>Eigenanteil (Einnahmen - Ausgaben)</b>	<b>327.000</b>	<b>907.000</b>	<b>3.296.000</b>	<b>2.811.000</b>		<b>-1.000.000</b>