

Titel der Drucksache:
**Grundhafter Ausbau Geratalstraße zwischen
Hochheim und Bischleben – Bestätigung der
Vorplanung**

Drucksache

2938/25

Ausschuss für
Stadtentwicklung,
Bau, Umwelt,
Klimaschutz und
Verkehr

Entscheidungsvorlagen

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	06.08.2026	nicht öffentlich	Vorberatung
Ortsteilrat Bischleben-Stedten	17.08.2026	öffentlich	Anhörung
Ortsteilrat Hochheim	17.08.2026	öffentlich	Anhörung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	03.09.2026	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

Die Vorplanung zum grundhaften Ausbau der Geratalstraße zwischen den Ortslagen Hochheim und Bischleben wird mit der ermittelten Vorzugsvariante C/Untervariante C1 einschließlich der begleitenden Maßnahmen zur Umleitung des ÖPNVs, Rettungsdienstes und der Stadtwirtschaft (Anlagen 1-20) im Sinne des §10 Abs. 2 ThürGemHV beschlossen und bildet die Grundlage der weiteren Planungsphasen.

06.08.2026, gez. A. Horn

Datum, Unterschrift

Nachhaltigkeitscontrolling ☒ Nein ☐ Ja, siehe Anlage	Demografisches Controlling ☒ Nein ☐ Ja, siehe Anlage			
Finanzielle Auswirkungen ☐ Nein ☒ Ja → ↓	Nutzen/Einsparung ☒ Nein ☐ Ja, siehe Sachverhalt Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
Deckung im Haushalt ☐ Nein ☒ Ja	Gesamtkosten 26.076.000 EUR			
↓				
	2026 und Vorjahren	2027	2028	2029 ff
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	796.000 EUR	2.100.000 EUR	1.100.000 EUR	22.080.000 EUR
☐ Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung
☒ Ja ☐ Nein

Anlagenverzeichnis
Anlage 1 - Erläuterungsbericht
Anlage 2 – Lageplan Variante C Süd
Anlage 3 – Lageplan Variante C Mitte
Anlage 4 – Lageplan Variante C Mitte - Nord
Anlage 5 – Lageplan Variante C1 Nord
Anlage 6 - Hangsicherungen
Anlage 7 – Böschungssicherungen Mühlgraben Variante A
Anlage 8 – Böschungssicherungen Mühlgraben Variante C
Anlage 9 – Bauwerksplan BW 108
Anlage 10 – Bauwerksplan BW 109
Anlage 11 – Bauwerksplan BW 191
Anlage 12 – Bauwerksskizzen BW 121n_Varianten Überbau
Anlage 13 – Bauwerksskizzen BW 121n_Varianten Unterbau
Anlage 14 – Bauwerksskizzen BW 121n_Geländervarianten
Anlage 15 – Auswertematrix BW 121n16 zur DS
Anlage 16 – Lageplan 1 Bachstelzenweg Süd
Anlage 17 – Lageplan 2 Bachstelzenweg Süd
Anlage 18 – UVP Textteil
Anlage 19 – UVP Lagepläne Geratalstraße Variante C
Anlage 20 – UVP Lageplan Bachstelzenweg Süd
Anlage 21 – Kostenschätzung (nicht öffentlich – zur Information Ausschuss)
Anlage 22 – Kostenzusammenstellung (nicht öffentlich – zur Information Ausschuss)
Anlage 23 – Erläuterungsbericht Studie Umleitungsführung
Anlage 24 – Übersichtskarte Studie Umleitungsführung

Sachverhalt

Ausgangslage

Der Entwässerungsbetrieb beabsichtigt im Rahmen seiner Abwasserbeseitigungskonzeption erstmalig einen Schmutzwasserkanal in der Geratalstraße und Bischlebener Straße zwischen Hochheim und Bischleben zu verlegen, um die nördlich gelegenen Grundstücke sowie Grundstücke der Straße Am Roten Hof an das Abwassernetz anzuschließen. Die vorhandenen Sammelgruben und Kleinkläranlagen sollen abgelöst werden.

Die ThüWa ThüringenWasser GmbH beabsichtigt, den Hartwasserzubringer DN 500 GG (Baujahr 1957) sowie eine vorhandene Versorgungsleitung DN 350 GG (Baujahr 1875) zu erneuern. Die SWE Netz (Gas) wird die vorhandene Gashochdruckleitung DN 200 erneuern sowie voraussichtlich auch die vorhandene Gasniederdruckleitung. Die SWE Netz (Strom) will ebenfalls ihre Anlagen im Baubereich ersetzen.

Ebenso sollen die im Baubereich vorhandenen 3 Brücken aus dem 19. Jahrhundert, die teilweise in den 1970er Jahren saniert wurden, auf Grund ihrer Schäden durch einen Neubau ersetzt werden.

Die Komplexität der Tiefbaumaßnahmen erfordert einen grundhaften Straßenausbau, in der die teilweise ungenügenden Fahrbahnbreiten an die straßenbautechnischen Richtlinien angepasst, fehlende Gehweganbindungen hergestellt und die vorhandenen Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden sollen.

Die Komplexmaßnahme kann auf Grund des beengten Verkehrsraums, bedingt durch die Lage in einer sehr bewegten Topografie zwischen Hangbereich und dem Gewässer Gera, nur unter Vollsperrung realisiert werden. Zur Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs (Buslinie 51), insbesondere aber des Schülerverkehrs zwischen den Ortslagen Bischleben und Hochheim, sowie zur Sicherstellung des Rettungsdienstes in den gesetzlich vorgeschriebenen Zeitfenstern ist eine baustellennahe Umleitung erforderlich.

Das Planungsbüro Poch und Zänker GmbH ist im Rahmen eines VgV-Verfahrens mit der Planung der Komplexmaßnahme einschließlich der Umleitungsmaßnahmen beauftragt worden (Beschluss FLRV 1970/23).

Vorplanung Geratalstraße/Bischlebener Straße

Es wurden insgesamt 3 Varianten untersucht.

Variante A orientiert sich wesentlich am Bestand. Die bituminös befestigte Breite beträgt 6,50 m. Mit einem beidseitig 0,25 m markierten Randstreifen beträgt die nutzbare Fahrbahnbreite 6,00 m. Die Parameter der Achs- und Gradientenausbildung sowie der Querschnittsbreiten aus der für die Planung von Landstraßen geltenden Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) werden nicht erfüllt. Es sind eine Reihe von Schutzplanken wegen Unterschreitung der Kurvenradien und unzureichender Querschnittsbreiten erforderlich. Gehwegverbindungen werden wie im Bestand zwischen den Bushaltestellen und den Wohnbebauungen hergestellt. In der Ortslage Hochheim

sind gegenüber dem Mühlgraben aufwändige Hangsicherungsmaßnahmen (z.B. in Form von Gabionen, Quadermauerwerken, Winkelstützwänden oder bewehrter Erde) in einer Länge von ca. 350 m erforderlich, s. Anlage 6. Die Kosten variieren je nach Variante zwischen 1 und 2 Mio. EUR. Für die sehr steile Böschung des Mühlgrabens sind ebenfalls aufwändige Stützkonstruktionen in einer Länge von ca. 350 m erforderlich (z. B. mittels Bohrpfählen, bewehrter Erde, Stützwand, s. Anlage 7). Die im Baubereich der Stützkonstruktion liegenden und die Stadt Erfurt versorgenden Trinkwasserleitungen DN 400 müssen während dieser Bauarbeiten umverlegt werden. Die Kosten für die Stützkonstruktion liegen je nach Variante zwischen 1 und 3 Mio. EUR.

Variante B wurde mit der gleichen Fahrbahnbreite und den Planungsansätzen wie Variante A geplant. Sie beinhaltet zusätzlich einen zwischen den beiden Ortslagen durchgängigen 3,00 m breiten direkt an der Fahrbahn angeordneten Geh-/Radweg auf der Hangseite. Gegenüber Variante A ergeben sich bautechnisch und kostenseitig höhere Anforderungen und Aufwand (Hangsicherungsmaßnahmen, Abtrag von Teilen des Hanges usw.). Weitere Kosten entstehen auf Grund von fast durchgängig erforderlichen Fahrzeugrückhaltesystemen und Beleuchtung entlang der Strecke. Die zu erwartende geringe Frequentierung durch Fußgänger und Radfahrer rechtfertigen weder den Kostenaufwand noch die weiter reichenden Eingriffe in Natur und Landschaftsbild.

Variante C entspricht im Wesentlichen den Planungsgrundsätzen der RAL. Die für die Verbindungsstraße anzusetzende Entwurfsklasse 3 lässt auf Grund der Schwerverkehrsstärke von < 300 Fzg./24h eine Fahrbahnbreite von 6,50 m zu, zzgl. beidseitig 0,50 m breiter Randstreifen und 1,50 m breiter Bankette. Die Kurvenradien, Kuppen- und Wannenhalmmesser als technische Gestaltungselemente der Lage- und Höhenplanung der Straße wurden im Rahmen der zulässigen Parameter umgesetzt. Ausnahmen ergaben sich aus gewässerschutzrechtlichen (Gewässer I. Ordnung „Gera“), technischen Rahmenbedingungen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Ein fahrbahnbegleitender Geh-/Radweg war zur Fahrbahn mit einem 1,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen abzusetzen.

Um die Hangseite in seiner Bewaldung und Standsicherheit nicht zu beeinträchtigen, wird der vergrößerte Querschnitt hauptsächlich in Richtung Talseite verbreitert. Die für die Verbreiterung und Geländeanpassung (Böschungen) benötigten Flächen erfordern Grunderwerb privater Grundstückseigentümer. Das Angebot für Fußgänger wird wegen des dafür erforderlichen enormen Flächenverbrauchs und weiterer Versiegelung auf das notwendige Maß reduziert. Es erfolgt die Anordnung eines 3,00 m breiten von der Fahrbahn abgesetzten Geh-/Radwegs auf der Talseite vom Ortsausgang Bischleben bis zur Einmündung Am Roten Hof. Diese Wegebeziehung erschließt gleichzeitig auch die Grundstücke des Wasserwegs. Für Fußgänger und Radfahrer zwischen den Ortslagen Bischleben und Hochheim steht ansonsten der Bachstelzenweg als Teil des Geraradwegs wie bisher zur Verfügung.

Die in den Varianten A und B vorgesehene 350 m lange Konstruktion zur Sicherung der Böschung zum Mühlgraben ist wegen des geänderten Straßenquerschnitts technisch nicht mehr machbar, da ein 4 m hoher geschalter Kopfbalken notwendig würde, der statisch deutlich ungünstiger ist. Dadurch wiederum ist eine Herstellung der Bohrpfähle vom Straßenraum her nicht möglich. Der notwendige Bauraum zur Herstellung der Stützkonstruktion muss auf der Mühlgrabenböschung geschaffen werden und führt zu einer großflächigen Rodung des Baumbestandes in den betroffenen Bereichen.

Es sind weitere Böschungssicherungsmaßnahmen wie bewehrte Erde, Winkelstützwand, Schwergewichtswand untersucht worden, s. Anlage 8. Die Kosten der einzelnen Varianten schwanken zwischen 3 und 8 Mio. EUR.

Mit der Fertigstellung des Papiermühlenwehrs und der daraus zu erwartenden hydraulischen Überrechnung des Einzugsgebiets durch das TLUBN ist die wasserwirtschaftliche Bedeutung des Mühlgrabens zu hinterfragen. Eine ausführliche Begründung zu dieser Fragestellung ist im Erläuterungsbericht (Anlage 1) Abschnitt 3.2.5 enthalten. Da der Erhalt des Mühlgrabens enorme Kosten für die Bauwerke auf der sowohl gegenüberliegenden Hangseite als auch auf der Gewässerseite verursacht, ist in der Variante C folgende *Untervariante C1* untersucht worden:

Die im betrachteten Abschnitt enthaltende, bestandsnahe kurvige Trassenführung wird begradigt. Die Fahrbahn rückt von der Hangseite in Richtung Mühlgraben. Der Mühlgraben zwischen Gera und Elsterbergraben wird verfüllt. Der Baumbestand am Mühlgraben, der bei keiner der untersuchten Varianten haltbar ist, wird beseitigt. Der hangaufwärts vorhandene Baumbestand kann weitestgehend erhalten bleiben. Die Auffüllungsfläche wird mit Neupflanzungen versehen, die wegen des ebenen Geländes künftig besser zu pflegen sind. Es entfallen bei dieser Variante weiterhin die kosten- und unterhaltungsintensiven talseitigen Hangsicherungen sowie das Betreiben / die Rekonstruktion der wasserwirtschaftlichen Anlage an der Gera und die Wiederherstellung der Haltebucht an der Geratalstraße für Betriebsfahrzeuge.

Die Variante C1 erfordert die wasserrechtliche Einziehung des Mühlgrabens. Die erfolgten Vorabstimmungen mit der unteren Wasserbehörde lassen auf eine wasserrechtliche Genehmigungsfähigkeit des Gewässereinzugs schließen.

Die Variante C mit der Untervariante C1 wird als Vorzugsvariante empfohlen.

Am Roten Hof

Die Fahrbahn wird in einer Breite von 3 m bituminös als Mischverkehrsfläche ausgebaut. Eventueller Gegenverkehr wird über 2 m breite Ausweichstellen gewährleistet. Die Einmündung wird umgestaltet, um bessere Sichtverhältnisse auf den Kfz-Verkehr herzustellen, Ein- und Ausfahrt für PKW konfliktarm zu gestalten und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Bushaltestellen

Die in der Geratalstraße/Bischleber Straße vorhandenen Bushaltestellen werden barrierefrei ausgebaut.

Brückenbauwerke Geratalstraße/Bischleber Straße

Im Zuge der Geratalstraße/Bischleber Straße sind 3 Ingenieurbauwerke zu erneuern. Alle Bauwerke werden für die sichere Ableitung eines HQ100-Hochwassers dimensioniert.

Bauwerk 108 – Roter Hofgraben

Das aus dem Jahr 1890 stammende Bauwerk dient der Ableitung des Gewässers Roter Hofgraben, der Wasser aus dem Gebiet des Windenbergs führt und in die Gera ableitet. Es erfolgt ein Ersatzneubau in Form eines Stahlbetonvollrahmens in Fertigteilbauweise. Die lichte Weite des Durchlasses beträgt 1,90 m.

Bauwerk 109 – Grabenentwässerung

Das ebenfalls aus dem Jahr 1890 stammende Bauwerk dient der Entwässerung des Gebiets Zum Kalkhügel und der Straßenentwässerung. Da sich das ursprüngliche Einzugsgebiet durch den Bau der ICE-Trasse verkleinert hat, wird der Durchlass in geringeren Abmessungen geplant. Es ist ein Fertigteilrohr DN 800 vorgesehen, das überschüttet wird.

Bauwerk 191 – Am Roten Hof

Der Rote Hofgraben führt westlich der Geratalstraße in Richtung Windenberg. Die über den Graben zu erschließenden Grundstücke Nr. 5 und 6 führen über den zu erneuernden Durchlass. Es ist ein Stahlbetonrohr DN 1800 vorgesehen.

Umleitung

Bei Realisierung des Abschnitts zwischen den Einmündungen Am Roten Hof und Wasserweg wird nach erfolgter Ertüchtigung der Wasserweg für den stadteinwärtigen Individualverkehr und für ÖPNV, Rettungsdienst, Stadtwirtschaft im Zweirichtungsverkehr freigegeben.

Für alle weiteren Bauabschnitte wird der Individualverkehr großräumig über Möbisburg / Rhoda / Hubertus umgeleitet.

Für den Abschnitt Wasserweg – Am Elsterberg steht keine unmittelbare Umleitungstrasse zur Verfügung. Im Rahmen einer Studie wurde für ÖPNV, Rettungsdienst und Stadtwirtschaft eine separate Umleitungskonzeption erarbeitet.

ÖPNV

Die Verbindung der Ortslagen Molsdorf, Möbisburg und Bischleben mit dem Stadtzentrum Erfurt erfolgt über die Buslinie 51 mit ca. 35 Hin- und Rückfahrten je Kalendertag. Besondere Bedeutung hat die Verbindung Bischleben – Hochheim für die Einzugsgebiete der Schule „Freie Walddorfschule Erfurt e.V.“ in Bischleben sowie der Gemeinschaftsschule „Steigerblick“ in Hochheim mit ca. 120 Schülern.

Rettungsdienst

Im Havariefall sind die Ortslagen Bischleben, Möbisburg, Molsdorf entweder über die A71 oder prinzipiell gemäß Rettungswegekonzeption über die Geratalstraße im gesetzlich vorgeschriebenen Zeitfenster < 15 Minuten abzusichern. Gleichzeitig ist die Bereitstellung mit bis zu 6 Löschzügen für die ICE-Strecke sicher zu stellen.

Entsorgung

Für die Stadtwirtschaft ist zur Sicherung der Entsorgung von Müll- und Wertstoffgefäße, von Sperrmüll, Fäkalabfuhr eine kurze und sichere Verbindung herzustellen.

Für die Umleitungsführung sind 3 Varianten untersucht worden (Anlagen 23 und 24):

Variante A (schwarz) führt von der Einmündung Zum Kalkhügel über Feldwege Bischlebener Berg nach Schmira. Die Feldwege müssen bauzeitlich bituminös ertüchtigt werden. Aus naturschutzrechtlichen Gründen ist die Versiegelung am Ende der Baumaßnahme wieder zu beseitigen. Für den ÖPNV ergibt sich eine Mehrlänge von insgesamt 5 km, was eine Fahrzeitverlängerung von 20 Minuten und einen Betriebskostenmehraufwand für die EVAG von 600.000 EUR (gerechnet für 9 Monate) verursacht. Für die Feuerwehr besteht die Anfahrtsmöglichkeit aus der Ortslage Schmira. Es bestehen erhebliche Bedenken hinsichtlich der Erreichbarkeit der Umleitungstrasse, insbesondere für Fremdfirewehren aufgrund der in den Navigationsgeräten enthaltenden Routenvorschläge. Kritisch werden die durch geringe Fahrgeschwindigkeit und Auffindbarkeit der Trasse zu erwartenden Mehrzeiten des ohnehin im zeitlichen Grenzbereich gelegenen Einsatzorts Bischleben gesehen. Die Baukosten belaufen sich auf 1,1 Mio. EUR, was einen Gesamtkostenaufwand von 1,7 Mio. EUR (einschl. Betriebskostenmehraufwand der EVAG) ergibt. Wegen des erforderlichen Rückbaus der Baustraße

sind diese Mittel „verloren“.

Variante B (blau) führt vom Zum Kalkhügel wie Variante A, allerdings weiter bis zur A71 entweder westlich oder östlich der Autobahn und abbiegend auf den Jacobsweg via Regia nach Schmira. Die Trasse führt auf teilweise befestigten und ausreichend breiten Feldwegen und muss nur in Teilen ertüchtigt werden. Für den ÖPNV verlängert sich die Fahrstrecke auf ca. 10 km; wegen zahlreicher Kurven ist streckenweise auf Schrittgeschwindigkeit abzubremesen. Die Betriebskosten für die EVAG erhöhen sich um 850.000 EUR. Für die Feuerwehr verlängern sich die Fahrzeiten ebenfalls gegenüber Variante A. Die Baukosten belaufen sich auf 550.000 EUR, was einen Gesamtaufwand von 1,4 Mio. EUR (einschl. Betriebskostenmehraufwand der EVAG) ergibt. Für den Rückbau der Baustraße in Bereichen der Feldwege fallen 400.000 EUR an; 150.000 EUR können als Aufwand im Kornweg verbleiben. Somit sind etwa 1.25 Mio. EUR „verloren“.

Variante C (violett) sieht die Anordnung einer parallel zur Geratalstraße liegenden Trassenverbindung im Geratal südlich der ICE-Trasse unter Nutzung des Bachstelzenwegs vor. Sie führt beginnend von der Poststraße in Hochheim, über das Krautland, parallel der KGA Am Bachstelzenweg, über die Geh-/Radwegbrücke über die Gera, Bachstelzenweg, Hamburger Berg und Auf der Gebind nach Bischleben. Um eine Nutzung dieser Strecke durch den ÖPNV und Rettungsdienst gewährleisten zu können, müssen folgende Baumaßnahmen vor dem Ausbau der Geratalstraße umgesetzt werden:

Fahrbahnanpassung Bereich ICE-Brücke Krautland

Die Fahrbahn unter der ICE-Brücke muss dauerhaft der Fahrgeometrie des Busses angepasst werden. Die bestehende Wannenausbildung unter der Brücke ist für einen 12m bzw. 18m Linienbus nicht benutzbar. Der Nachweis erfolgte im Rahmen einer Testfahrt.

Bachstelzenweg Nord

Im Rahmen des Projekts Ökologische Hochwasserschutzmaßnahmen ist entlang der KGA ein naturnaher Wander- und Wartungsweg durch das TLUBN entstanden. Dieser wird im Hocheinbau bituminös ertüchtigt und nach Fertigstellung der Geratalstraße wieder in seinen Ursprungszustand zurückversetzt.

Bauwerk 121N – Rad/Gehwegbrücke über die Gera

Die vorhandene Brücke wird zurückgebaut, da sie weder in der Breite noch in der Brückenklasse den notwendigen Anforderungen für eine Befahrbarkeit des ÖPNVs, Rettungsdiensts und Stadtwirtschaft ausgelegt ist. Das neue Bauwerk erhält eine Gesamtbreite von 5,00 m mit jeweils 0,50m breiten Schrammborden für eine 30 t- Gesamtlast. Der Standort der neuen Brücke verbleibt wie bisher.

Es wurden insgesamt 3 Varianten untersucht.

Bei *Variante 1* handelt es sich um eine Brücke aus Stahlwalzträgern mit Kantholzbelag und Holzschrammborden analog Bestand. Bei der *Untervariante 1a* wurde ein Fahrbahnbelag aus GFK gewählt.

Variante 2 ist ein Stahlwalzträger mit Stahlbetonhalbfertigteilen und Ortbetonergänzung. Als *Untervariante 2a* wurde statt der Stahlträger ein Stahlbetonhohlkasten mit einer Ortbetonfahrbahnplatte untersucht.

Variante 3 stellt einen Spannbeton-Plattenbalken dar.

Die Varianten sind in einer Matrix s. Anlage 15, ausgewertet worden. Hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Bauzeit, Bautechnologie und Unterhaltungskosten ist die Variante 2 – Stahlwalzträger mit Stahlbetonhalbfertigplatten und Ortbetongergänzung – als Vorzugsvariante gewählt worden.

Bachstelzenweg Süd

Der vorhandene Bachstelzenweg zwischen der Geh-/Radwegbrücke über die Gera und der Ortslage Bischleben bleibt während der Bauzeit für den touristischen Radverkehr erhalten. Es wird parallel auf der bestehenden Schmutzwassertrasse im Ackerbereich ein neuer Bachstelzenweg im Ersatzneubau errichtet. Nach der Nutzung als Umleitungsstrecke wird der Radverkehr umgeschwenkt und der alte Bachstelzenweg zurückgebaut und renaturiert.

Für ÖPNV und Feuerwehr ergibt sich bei der Umleitungsvariante C eine Mehrlänge von 3,6 km; der Betriebskostenmehraufwand beträgt für die EVAG 140.000 EUR. Die Baukosten belaufen sich auf 3,4 Mio. EUR, so dass ein Gesamtaufwand von 3,54 Mio. EUR entsteht. Als Rückbaukosten fallen für den Bachstelzenweg Nord 400.000 EUR an, so dass einschließlich des Betriebskostenmehraufwandes der EVAG bei dieser Variante von „verlorenen Investition“ in Höhe von 540.000 EUR ausgegangen werden kann.

Die Variante C stellt damit die Variante mit dem größten Kostenumfang dar. Sie ist von allen Varianten aber diejenige mit dem höchsten Nachhaltigkeitsfaktor und kann bei künftigen Bedarfsfällen kurzfristig wieder genutzt werden. Sie geht einher mit der Erneuerung einer künftig sowieso zu erneuernden Radwegbrücke und eines in Teilen bereits heute verschlissenen Radwegs. Die ÖPNV-Verbindung zwischen Hochheim und Bischleben ist mit nur geringfügigen Fahrzeitverlusten akzeptabel. Die EVAG hat zu dieser Variante ihre Zustimmung bereits signalisiert.

Unter diesen Voraussetzungen wird die Variante C der Umleitungsführung zur Umsetzung empfohlen.

Naturschutz

Für das Vorhaben ist gemäß des Thüringer Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur UVP-Pflicht vorgenommen worden (Anlagen 18 bis 20). Die Unterlage wird mit dem Thüringer Landesverwaltungsamt hinsichtlich der UVP-Pflicht und eventuellen Planfeststellungspflicht abgestimmt.

Kosten

Die Gesamtkosten des Projektes Geratalstraße zwischen Hochheim und Bischleben (Roter Hof) (Projekt-Nr.: 100132) belaufen sich auf Grundlage der aktuellen Gesamtkostenkalkulation auf insgesamt 26.076.000 EUR.

Diese gliedern sich wie folgt auf:

Baukosten	22.610.000 EUR
Planungskosten	1.595.000 EUR
Baunebenkosten + Qualität	1.870.000 EUR

Das Projekt wird im Haushalt über die HH-Stelle 63020.95030 finanziert.

Die Finanzierung erfolgt nach Maßgabe des Haushaltes und wird in kommenden Haushaltsplanungen entsprechend berücksichtigt.

Im Wirtschaftsplan 2026/2027 des EBE sind für die Maßnahme Planungskosten enthalten. Aktuell geht der EBE davon aus, dass die Umleitungsstrecke in den Jahren 2027/2028 hergestellt wird und der Kanalbau in 2029 beginnen wird. Die Baukosten werden im durch den Eigenbetrieb im Wirtschaftsplan 2028/2029 berücksichtigt. Die Vorgehensweise ist mit dem Tiefbau- und Verkehrsamt abgestimmt.

Fördermittel

Für das Vorhaben werden Fördermittel gemäß RL-KVI (Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen) angemeldet. Über eine Aufnahme in den Förderprogrammrahmen wird bis zum 15.08.2026 durch das für Infrastruktur zuständige Ministerium entschieden. Ein voraussichtlicher Zuwendungsbetrag i. H. v. 22.556.500,00 € würde sich wie folgt auf die Jahresscheiben aufteilen:

2027: 2.030.100,00 €

2028: 3.609.000,00 €

2029: 2.255.700,00 €

2030: 2.030.100,00 €

2031: 3.609.000,00 €

2032: 2.255.700,00 €

2033: 3.609.000,00 €

2034: 3.157.900,00 €

Ausgleichsleistungen

Die im Baubereich befindliche Strecke der Geratalstraße, Bischleber Straße und der Straße Am Roten Hof befindet sich im Außenbereich, ebenso die anliegenden Grundstücke. Da die Anlagen nicht zum Anbau bestimmt sind, können keine Ausgleichsleistungen beantragt werden.