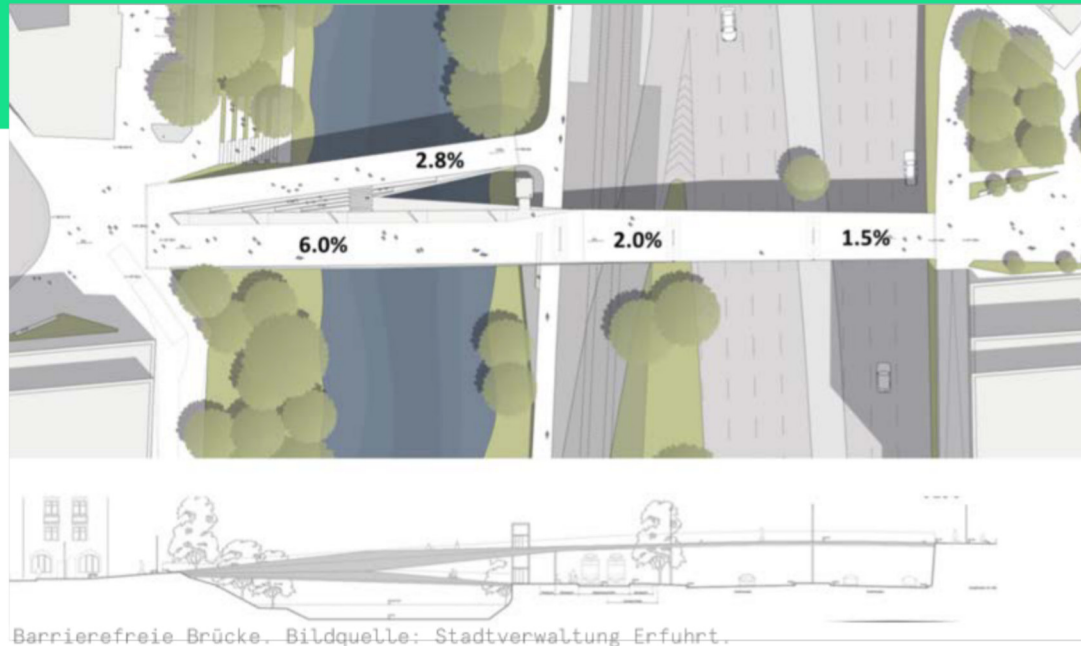


Umgestaltung des Erfurter Südknottes

Landeshauptstadt Erfurt



Anlass und Ziel

Das Komplexprojekt Südknotten entstammt dem Generalverkehrsplan 1968. Es kreuzen sich die Bundesstraßen 4 und 7, welche zwei Autobahnen verknüpfen. Die Ziele der Verkehrsplanung richteten sich auf einen störungsfreien und leistungsstarken Kraftverkehr aus. Daraus entstand eine Führung für den Fuß- und Radverkehr, welche mit Hinblick auf die Barrierefreiheit und den steigenden Radverkehrsanteil keinen heutigen Normen und Zielen entspricht. Die Maßnahme gliedert sich in zwei Bauvorhaben. Den Neubau einer nicht-barrierefreien Brücke (Maßnahme 1) und die Umgestaltung des Knotens (Maßnahme 2) mit der Einrichtung von Radinfrastruktur. Die Umgestaltung soll den barrierefreien Fuß- und Radverkehr fördern und einer zukünftigen neuen Stadtbahnlinie Platz einräumen.

Ablauf

Für die Brückenmaßnahme wurde 2016 eine Bürger*innenbeteiligung durchgeführt und die Planungsleistung gemäß der Vergabeverordnung mit 2017 einem europaweit ausgelobten und durchgeführten Planungswettbewerb 2018 vergeben. Die Ausschreibung der Bauleistung erfolgte vom 4. Quartal 2019 bis zum 1. Quartal 2020.

Baubeginn war 08/2020. Bauende ist 12/2022.

Der Maßnahme 2 ging eine Studie im August 2019 voraus. Das Ziel der Studie war, inwieweit sich Anlagen für den Radverkehr gemäß ERA 2010 in die vorhandene Verkehrsanlage mit teilweise vier Spuren pro Fahrtrichtung ergänzen lassen. Die Weiterentwicklung der Studie wurde bis zur Ausführungsplanung im Frühjahr 2022 fortgeführt. Die Umsetzung begann im Juli 2022 und wird voraussichtlich im Oktober beendet werden.

Zeitraum:

09/2016 - 12/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Infrastruktur; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Bildung und Trainings; Services; Multimodalität und Nahmobilität; Verkehrsberuhigung

Akteur*innen:

Neben der Stadtgesellschaft sind die Akteur*innen:

- Brückenbaumaßnahme
 - o 23 Bewerbungen auf Planungsleistung
 - o Planung: Schlaich Bergermann Stuttgart & DKFS Architects London
 - o Emch+Berger Weimar IGS Ingenieure Weimar
 - o Bau: ARGE STRABAG AG und SEH Engineering Hannover

- Radwegebau Südknotten
 - o Studie: INVER Erfurt
 - o Beteiligung Arbeitskreis Radverkehr
 - o Planung: Emch+Berger Weimar
 - o Bau: Thomas Bau Weimar

Adressat*innen /

Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Personen mit körperlichen Einschränkungen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.)

Kontakt:

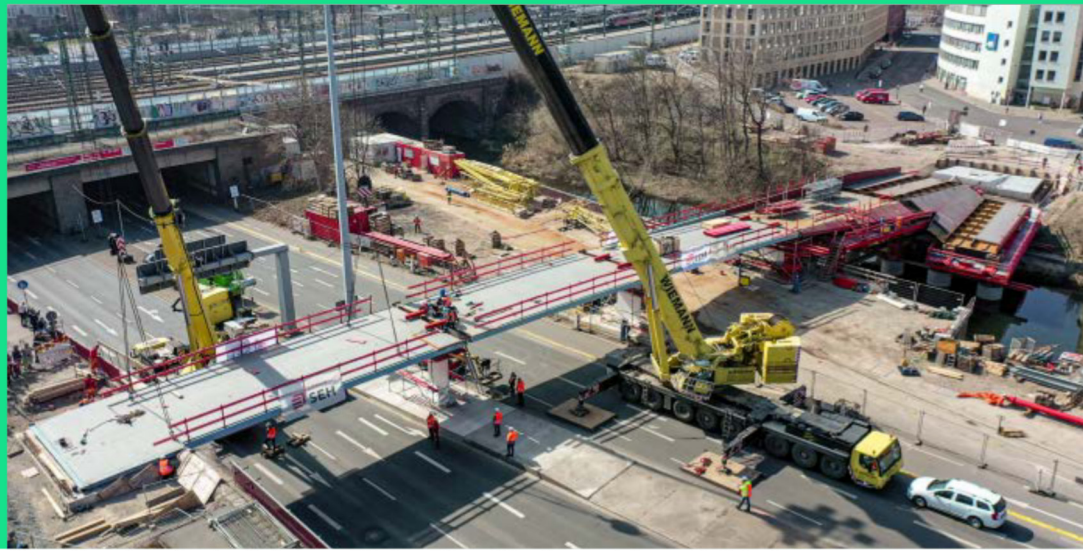
Dirk Büschke
dirk.bueschke@erfurt.de

Links:

<https://www.erfurt.de/ef/de/leben/planen/efre/staedtebauliche-aufwertung/132780.html>

<https://www.erfurt.de/ef/de/leben/planen/stadtplanung/wettbewerbe/pd/index.html>

<https://www.erfurt.de/ef/de/leben/planen/projekte/strassen-wegeplaetze/141285.html>



Bau, Barrierefreie Brücke. Bildquelle: Stadtverwaltung Erfurt.

Herausforderungen

Für die Maßnahme 1 waren die Anbindung an drei verschiedene Höhenpunkte, die Beachtung der lichten Höhe für den Hochwasserschutz, den Schwerlastverkehr und eine spätere Straßenbahntrasse mit Haltestelle und dazu eine barrierefreie Wegeführung planerisch, technisch und technologisch aufwendig.

Beide Maßnahmen sind durch umfangreiche Eingriffe in den Verkehrsablauf und das aufwendige Umrüsten der Baustellen- und Umleitungseinrichtungen geprägt.

Beteiligungsprozess

Der Maßnahme 1 lagen ein Stadtratsbeschluss eine Bürger- und mehrere Gremienbeteiligungen zu Grunde.

Im Rahmen der Planung für die Maßnahme 2 wurde vor allem der Arbeitskreis Radverkehr eingebunden. Dieser Arbeitskreis setzt sich aus Vertretern des ADFC VCD Polizei Stadtratsfraktionen und der Verwaltung zusammen und spricht Empfehlungen für Radverkehrsplanungen aus.

Ergebnis

Die Maßnahmen sind Teil die Anpassungen einer 1972-76 autogerecht um- und neugebauten, großen Verkehrsschleuse um die Führung von Fuß- und Radverkehrs mit breiteren und barrierefreien Wegen zu verbessern und zukünftige Erweiterungen des Fuß-, Rad- und ÖPNV-Netzes vorzuhalten. So können Radfahrende den Knoten zukünftig auf breiteren und barrierefreien Wegen und ohne absteigen queren. Es wurde erfolgreich ein Update ins 21. Jahrhundert der Verkehrsplanung der 70er Jahre auferlegt.

Evaluation:

Die verkehrliche Situation wird an diesem Knotenpunkt seit der Errichtung beobachtet, z. B. durch Verkehrszählungen, Studien oder Beobachtungen. Diese Studien führten bereits in der Vergangenheit zu kleineren Umbaumaßnahmen und werden auch in Zukunft z. B. mittels Verwendung KI-gestützter Kameratechnik betrieben.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Die Maßnahmen sind Teil der Stadtentwicklungsplanung zur Nachnutzung von vormaligen Bahnbetriebsflächen und dazu Teil eines EFRE-Programms.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Maßnahme 1 ist mit ca. 137 Mio. € verpreist und wird mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert.

Für die Maßnahme 2 wurden Fördermittel beantragt (KVI). Ein Bescheid steht noch aus, einem vorzeitigen Maßnahmenbeginn wurde aber bereits zugestimmt. Der Umbau des Knotens ist mit 230.000 € geplant, welche abzüglich der Fördermittel aus Eigenmitteln der Stadt bezahlt werden.

Förderquote: Brücke: 80% der zuwendungsfähigen Kosten
 Personeller Aufwand: Für beide Maßnahmen sind jeweils zwei Ingenieure durchgehend mit den Projekten beschäftigt. Eine Stundenerfassung wird nicht durchgeführt. Daher kann der personelle Aufwand nicht abgeschätzt werden, wird aber insgesamt mit hoch eingeschätzt.

Kostenschätzung:

Maßnahme 1: ca. 13,7 Mio. Euro
 Maßnahme 2: ca. 0,25 Mio. Euro