

Vorlage Nr.: 106/2022 1. Ergänzung

Bestätigung der Trassenführung für den Ausbau der B 85/ B 88
im Bereich OD Rudolstadt Saaldamm

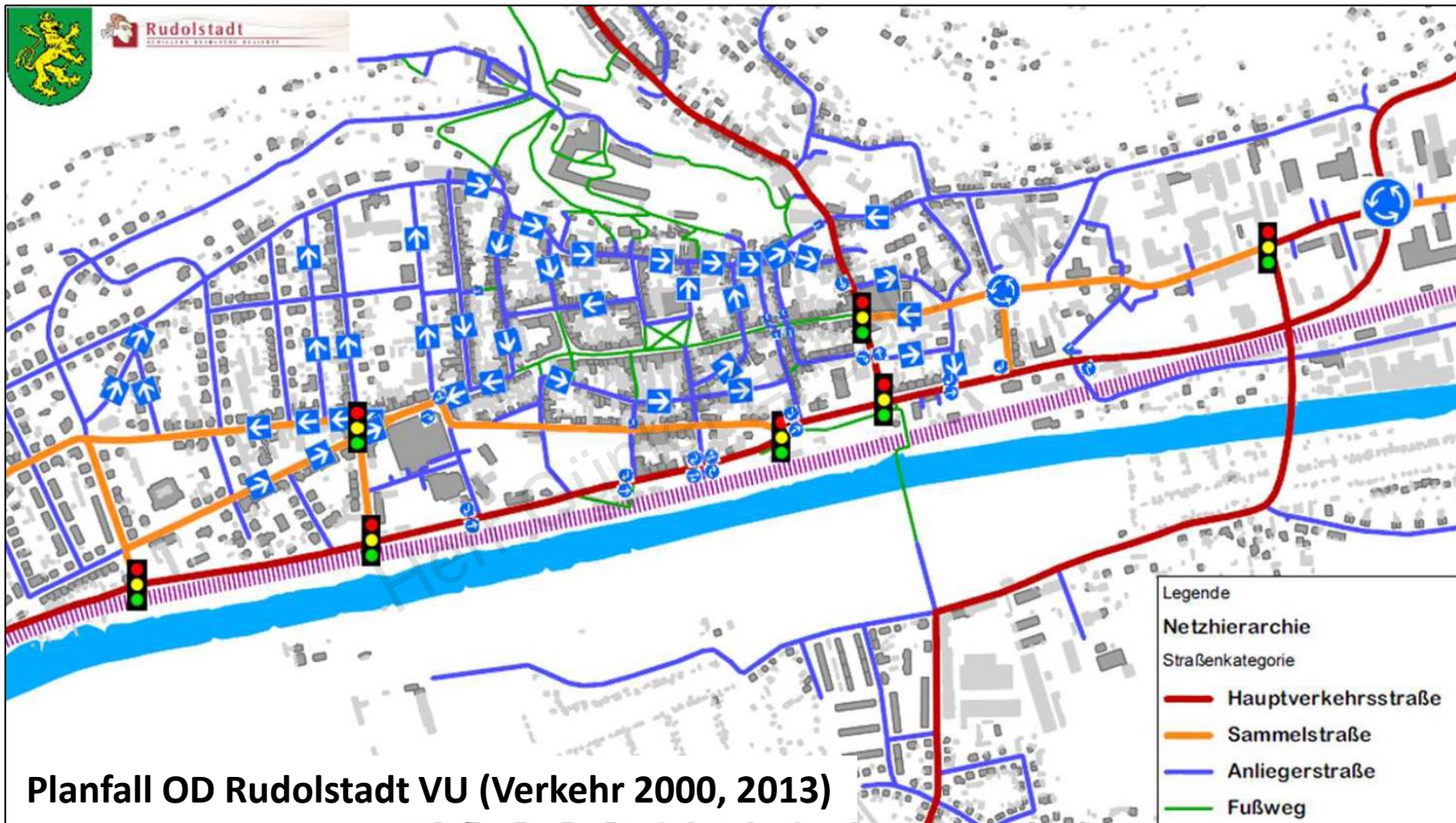
Vorbemerkungen/ Chronologie der Verkehrsuntersuchungen in Rudolstadt

- 2002f. Planfeststellungsverfahren Ausbau Ankerwerksknoten (1. TA)
(Grundlage: Prognose Prof. Kurzak München 1998) → Überlastung 2010
- 04/2004 Beschluss BVerwG Leipzig: Überprüfung Planfeststellungsbeschluss
→ Aktualisierung Prognose, Reduzierung Planung, Rahmenbedingungen
- seit 2006 Verkehrsuntersuchung B 85/ B 88 Rudolstadt durch Verkehr 2000
Ahner + Münch Weimar: Grundlage der Planfeststellung B 85/ B 88 Rudolstadt
Nord und Ost und weiterer Planungen (ZOB, Lärmaktionsplanung etc.)
- seit 2019 Wechsel der Zuständigkeit für Neubau von Bundesstraßen → TLBV
- 2019f. TLBV beauftragt das Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme
(IVAS) Dresden mit einer neuen Verkehrsuntersuchung (Stand 04/2021)

Zielstellung des Bundesstraßenausbaus B 85/ B 88

- Betrifft den Abschnitt zwischen Knotenpunkt „Ankerwerk“ (B 85 88/ L 1048/ Breitscheidstraße) und Knotenpunkt B 85/ B 88 (Anton-Sommer-Straße/ Ludwigstraße/ Gartenstraße)
- Verlegung der Bundesstraße auf eine durchgehende Trasse mit zwei Fahrstreifen unter dem Gesichtspunkt der Reduzierung von Knotenpunkten (an der B 85/ B 88)
- Entlastung der Ortslage Rudolstadt von regionalen und überregionalen Verkehrsströmen (Verkehrsbündelung)

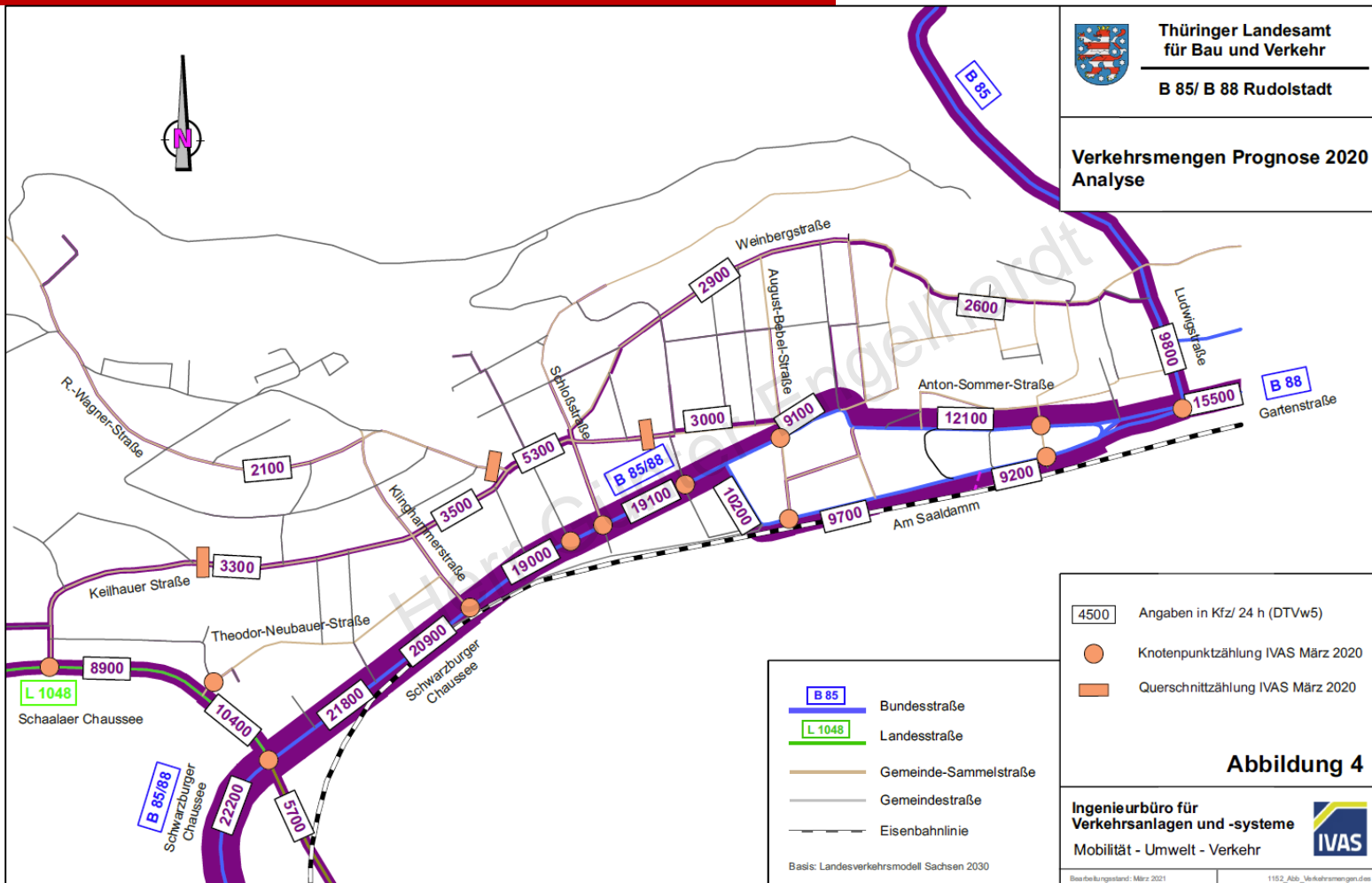
Ziel der Maßnahme: Verbesserung der Verkehrsqualität, Bündelung von Verkehrsströmen zur Entlastung der Ortslage, Steigerung Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs

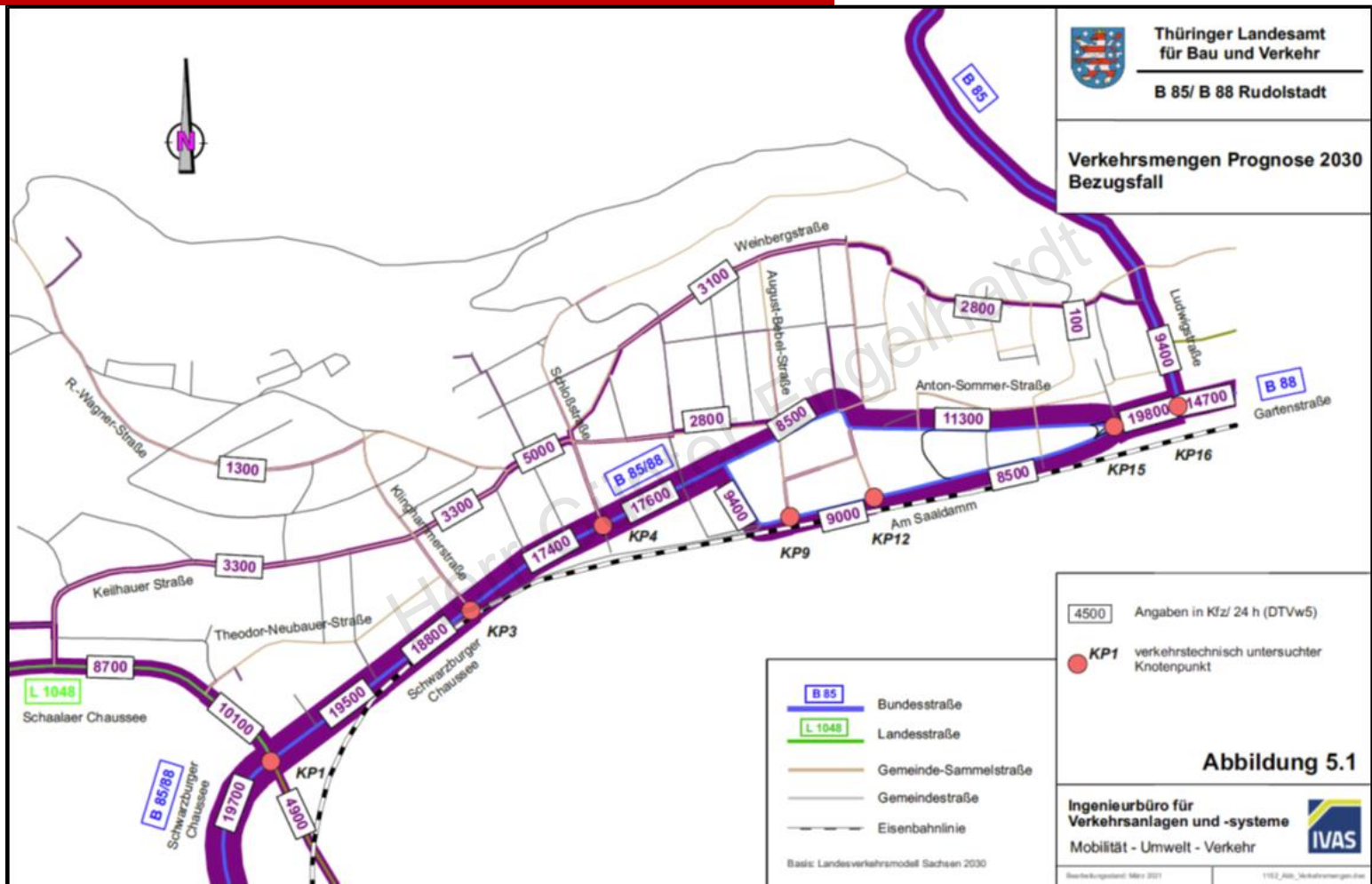


Planfall OD Rudolstadt VU (Verkehr 2000, 2013)

Bisherige Aussagen der Verkehrsuntersuchung Rudolstadt für den Bereich Am Saaldamm

- B 85/ B 88 als Neutrasse nördlich des Saaldamms
- LSA-Knotenpunkte: (Anton-Sommer-Straße), August-Bebel-Straße und Schlossstraße
- LSA-Doppelknoten vor der ehem. Post, Anton-Sommer-Straße und Marktstraße tw. im Gegenverkehr
- Schwarzbürger Chaussee Sackgasse, tw. Einbahnstraße von West nach Ost parallel zur Caspar-Schulte-Straße
- Einmündung der Nebenstraßen möglich
- ungelöst: Durchgängigkeit Fuß-/Radwegverbindung auf dem Saaldamm, Querung im Abschnitt Albert-Lindner-Straße - Saalgasse

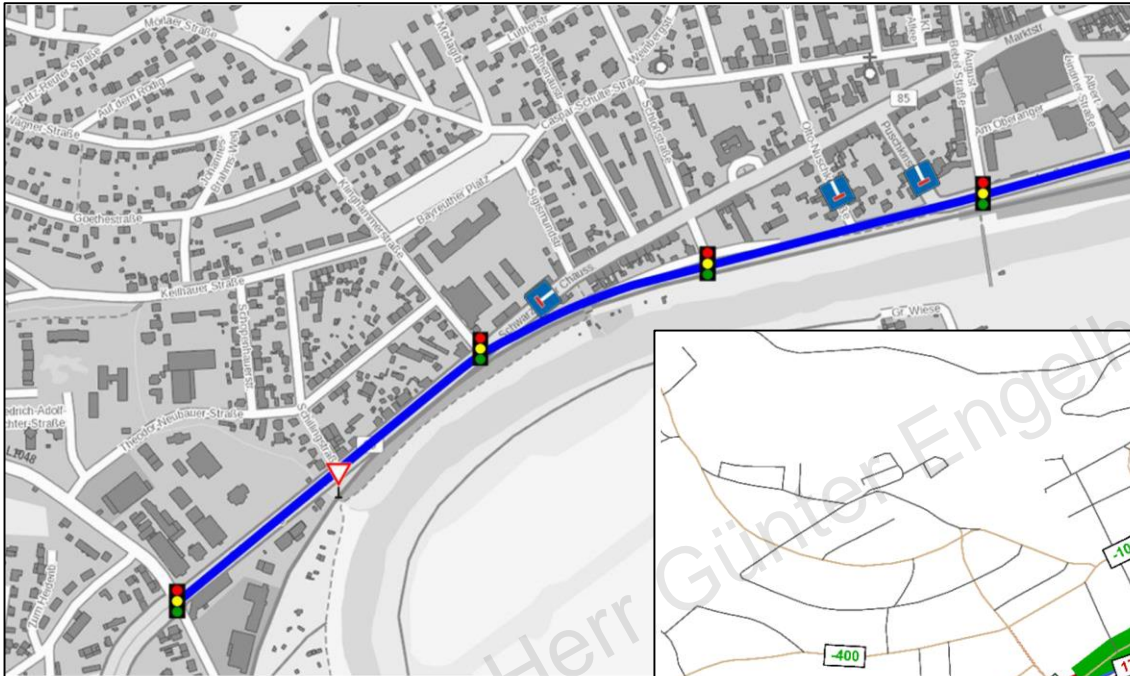




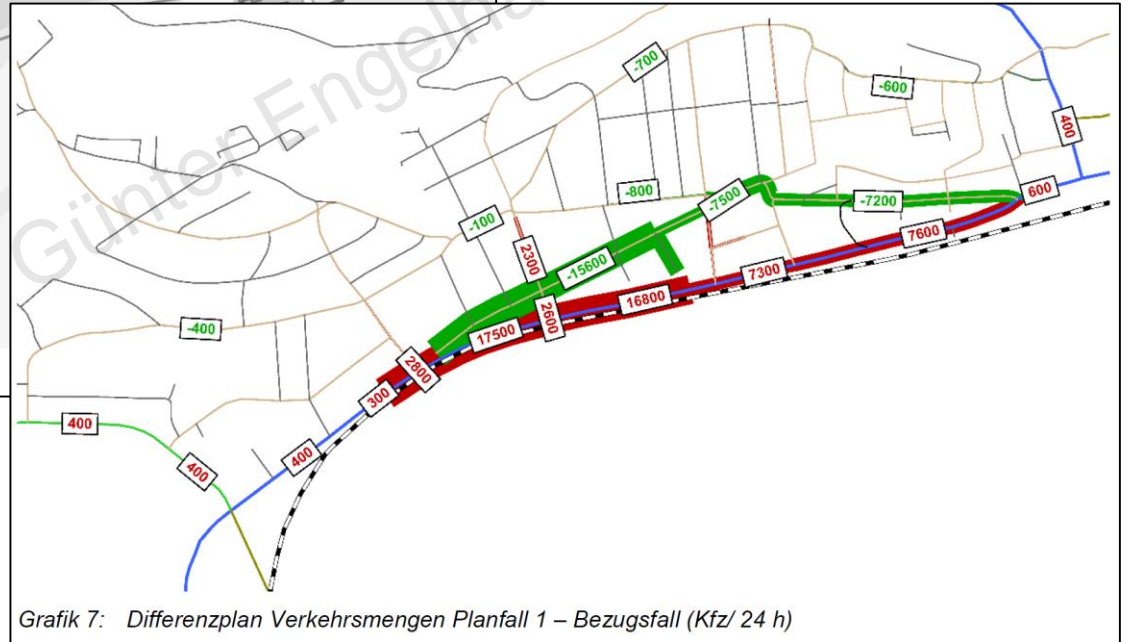
Verkehrsuntersuchung Rudolstadt 2021 Am Saaldamm: Planfälle

- Planfall 1: Neutrassierung mit bahnnaher Führung
Verknüpfung mit Klinghammerstraße, Schloßstraße und August-Bebel-Straße
- Planfall 2: Neutrassierung mit bahnnaher Führung und reduzierter
Knotenpunktzahl
Verknüpfung mit August-Bebel-Straße
- Planfall 3: Neutrassierung mit bahnnaher Führung
Verknüpfung mit Klinghammerstraße und August-Bebel-Straße

Planfall IVAS 1



Grafik 6: Planfall 1: Trassenlage und Knotenpunkte



Grafik 7: Differenzplan Verkehrsmengen Planfall 1 – Bezugsfall (Kfz/ 24 h)

Vor- und Nachteile Planfall 1

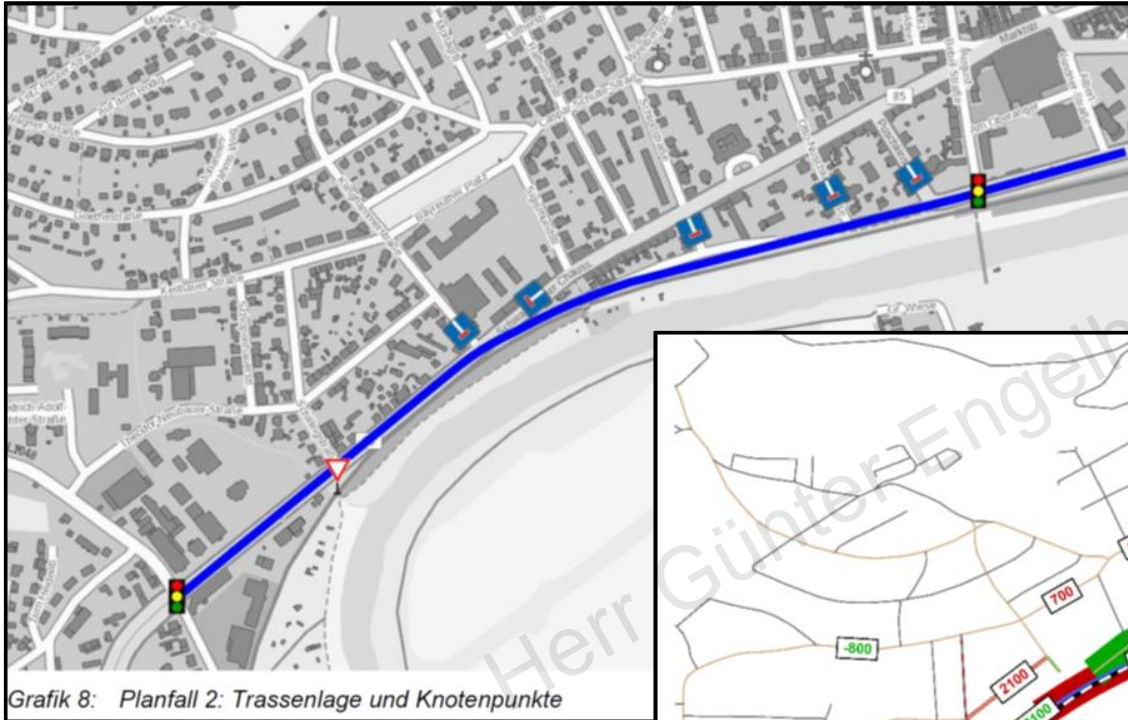
Vorteile

- Deutliche Reduzierung der Verkehrsstärke in A.-Sommer-Straße – Schwarzbürger Chaussee (-8.000 Kfz/24 h ggü. Bezugsfall)
- Viele Verknüpfungspunkte, hierdurch Variante mit größtmöglicher Erschließung des Stadtgebiets

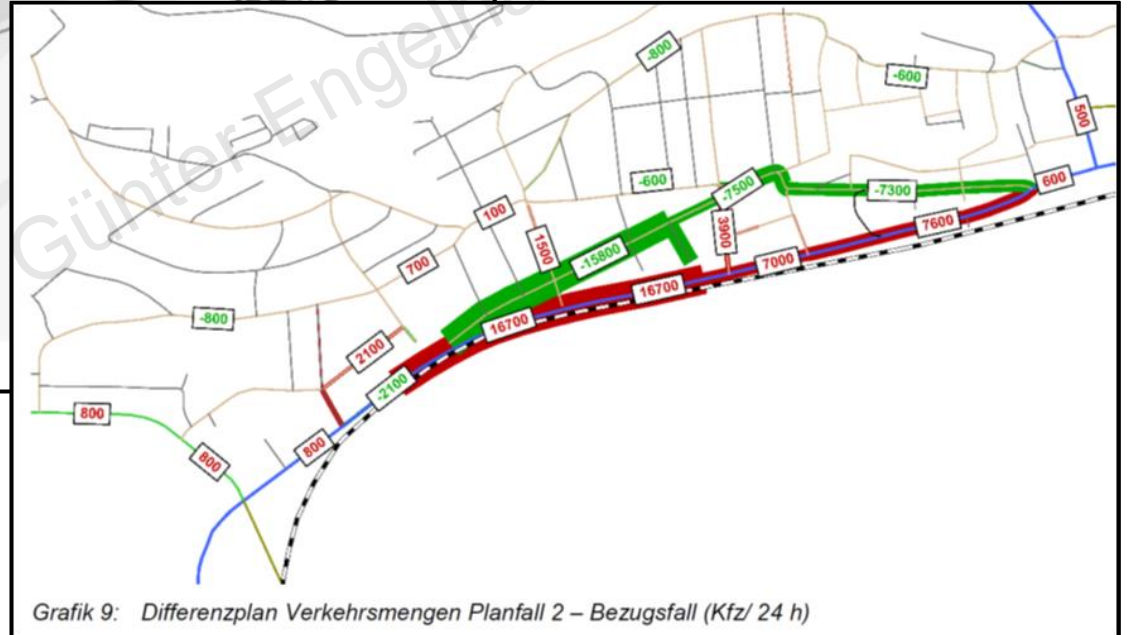
Nachteile

- Deutliche Erhöhung der Verkehrsstärke auf der Straße Am Saaldamm (+6.500 Kfz/24 h ggü. Bezugsfall)
- Höhere Reisezeit ggü. den Planfällen 2 und 3 (allerdings annähernd gleichbleibend im Vergleich zum Bezugsfall 2030)

Planfall IVAS 2



Grafik 8: Planfall 2: Trassenlage und Knotenpunkte



Grafik 9: Differenzplan Verkehrsmengen Planfall 2 – Bezugsfall (Kfz/ 24 h)

Vor- und Nachteile Planfall 2

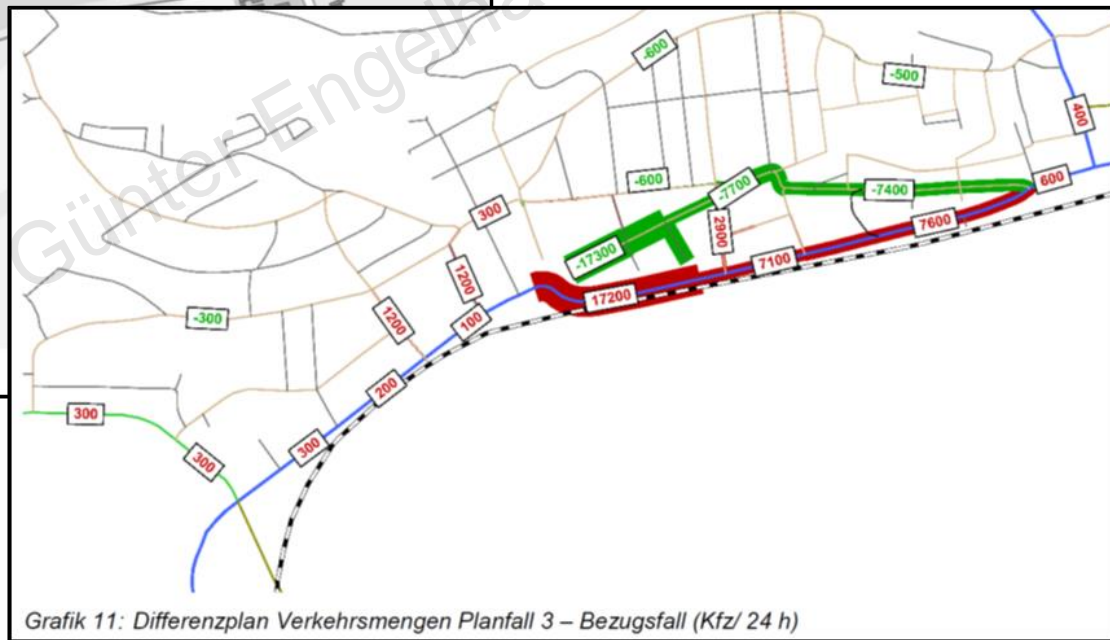
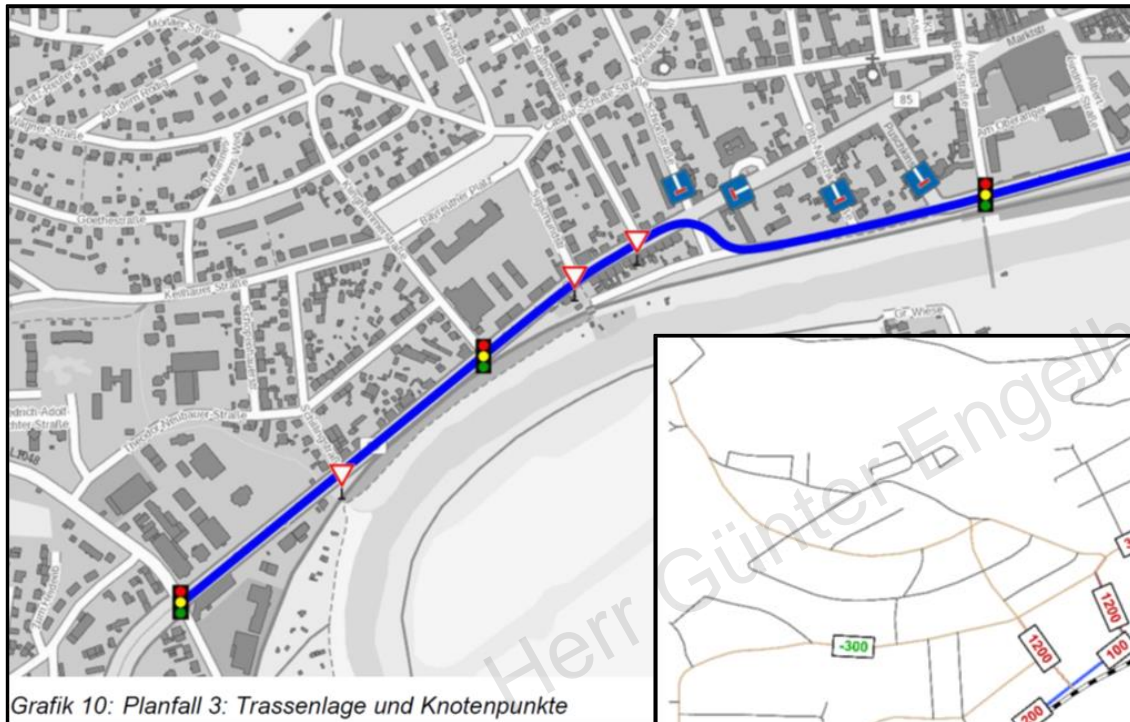
Vorteile

- Deutliche Reduzierung der Verkehrsstärke in A.-Sommer-Straße – Schwarzbürger Chaussee (-7.300-7.500 Kfz/24 h ggü. Bezugsfall)
- Reduzierung der Reisezeit um 14 % ggü. dem Bezugsfall bei Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h zwischen den Knotenpunkten Ankerwerk und August-Bebel-Straße

Nachteile

- Deutliche Erhöhung der Verkehrsstärke auf der Straße Am Saaldamm (+7.600 Kfz/24 h ggü. Bezugsfall)
- Deutlich reduzierte Erschließung des Stadtgebiets
- Erhöhung der Verkehrsstärke in A.-Sommer-Straße ggü. Bezugsfall (ca. 300 Kfz/24 h = 10 – 12 %) aufgrund Ziel-/Quellverkehr Innenstadt

Planfall IVAS 3



Vor- und Nachteile Planfall 3

Vorteile

- Geringerer Eingriff in die vorhandene Bebauung (Schwarzburger Chaussee 35 -53) ggü. den Planfällen 1 und 2
- Deutliche Reduzierung der Verkehrsstärke in A.-Sommer-Straße – Schwarzburger Chaussee (-7.700 Kfz/24 h ggü. Bezugsfall)
- Reduzierung der Reisezeit um 8 % ggü. dem Bezugsfall
- Erschließung des Stadtgebiets gegeben

Nachteile

- Deutliche Erhöhung der Verkehrsstärke auf der Straße Am Saaldamm (+7.600 Kfz/24 h ggü. Bezugsfall)
- Gering höhere Reisezeit ggü. Planfall 2
- Gering reduzierte Erschließung des Stadtgebiets ggü. Planfall 1

Knotenpunkt	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)			
	Bezugsfall	Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3
KP1: Ankerwerksknoten (B85_B88/ L1048/ Breitscheidstraße)	C	C	C	C
KP3: B85_B88/ Klinghammerstraße	B	C	-	B
KP4: B85_B88/ Schloßstraße	D	C	-	-
KP9: B85_B88/ August-Bebel-Straße	A	D	C	C
KP12: B85_B88/ Albert-Lindner-Straße	A	A	A	A
KP15: B85_B88/ Anton-Sommer-Straße	D	C	C	C
KP16: Anton-Sommer-Straße/ Gartenstraße/ Ludwigstraße	D	C	C	C

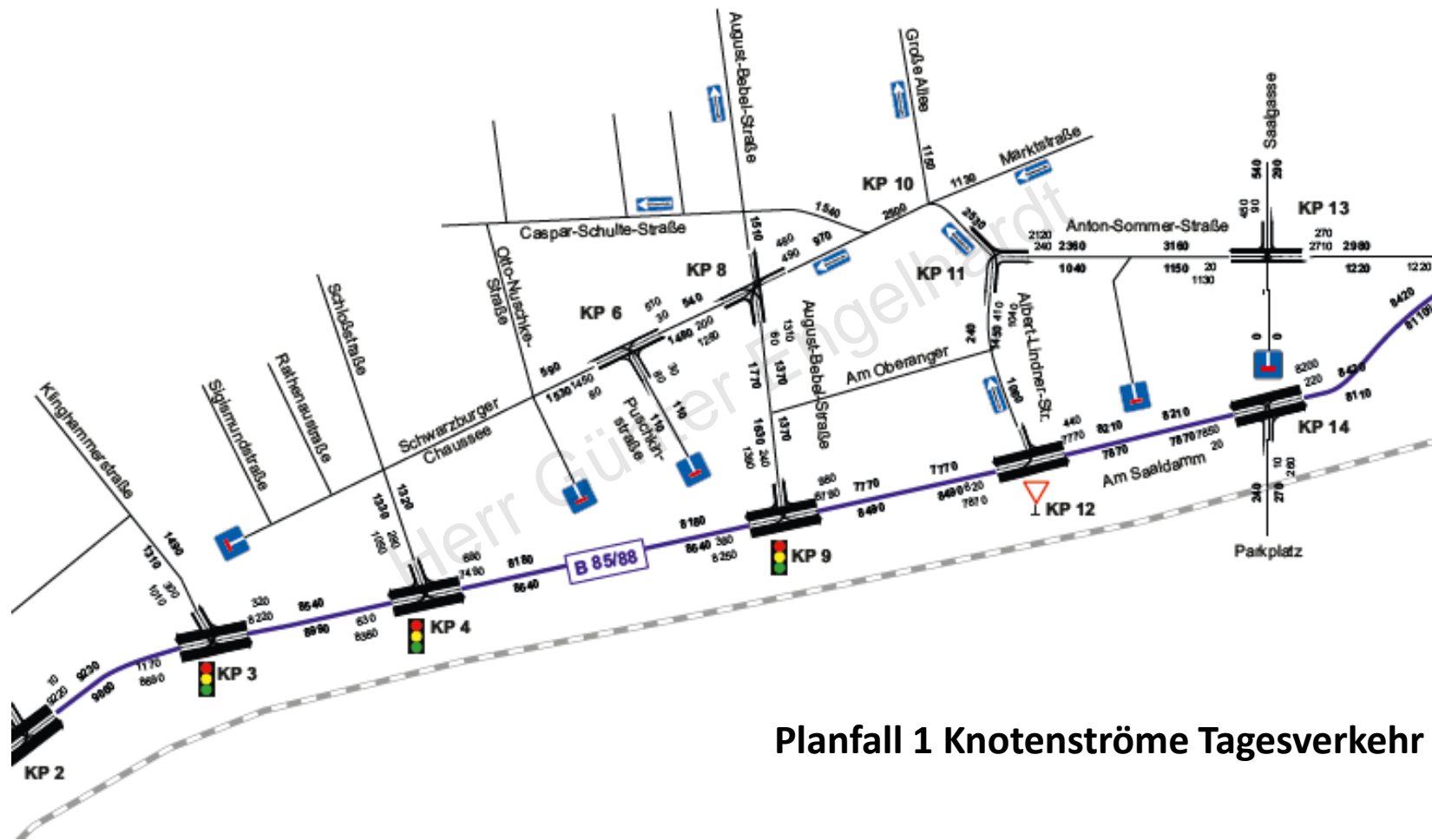
Tab. 1: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im Bezugsfall und in den Planfällen

Tab. 2: Grenzwerte der mittleren Wartezeiten für die Qualitätsstufen nach HBS 2015

QSV	Knotenpunkte ohne LSA Kreisverkehr	Knotenpunkte mit LSA
A	≤ 10 sec	≤ 20 sec
B	≤ 20 sec	≤ 35 sec
C	≤ 30 sec	≤ 50 sec
D	≤ 45 sec	≤ 70 sec
E	> 45 sec	> 70 sec
F	Nachfrage > Kapazität	Nachfrage > Kapazität

Relation	Beschreibung	Reisezeiten [sek]			
		Bezugsfall	Planfall 1	Planfall 2	Planfall 3
1a	B 88 Ost -> B 85/B 88 West	271	281	235	238
1b	B 85/B 88 West -> B 88 Ost	265	244	204	234
2a	B 85 -> B 85/B 88 West	265	254	267	269
2b	B 85/B 88 West -> B 85	310	263	217	260
3a	B 88 Ost -> L 1048	269	282	241	238
3b	L 1048 -> B 88 Ost	250	265	235	249
	Summe 1 bis 6	1.630 (100 %)	1.589 (98 %)	1.398 (86 %)	1.487 (92 %)

Tab. 3: Auswertung der Reisezeiten (Zusammenfassung)



Planfall 1 Knotenströme Tagesverkehr

Aussagen der Verkehrsuntersuchung Rudolstadt 2021 für den Bereich Am Saaldamm

- B 85/ B 88 als Neutrassse nördlich des Saaldamms – drei Planfälle, geringe Verkehrsmengenreduzierung bis 2030
- LSA-Knotenpunkte Planfall 1: (Klinghammerstraße), Schloßstraße und August-Bebel-Straße
- Planfälle 2 und 3 tw. erhebliche Einschränkung der innerstädtischen Erschließung (Einbahnstraße Marktstraße, Anton-Sommer-Straße von Ost nach West; Einmündung der Nebenstraßen weitgehend ausgeschlossen) und Belastung von Nebenstraßen
- ungelöst: Durchgängigkeit Fuß-/Radwegverbindung auf dem Saaldamm, Querung im Abschnitt Albert-Lindner-Straße – Saalgasse; ÖPNV
- ganzheitliche Betrachtung der Variante

Offene Fragen/ Probleme ...

- alle Planfälle mit teils erheblichen Nachteilen (LSA-Betrieb 24h, Wartezeiten in den Nebenstraßen etc.)
- viele Sackgassen; tw. problematische Führung des ÖPNV
- Erschließung des Fußgänger- und Radverkehrs im Bereich Saaldamm ungeklärt
- Querung Fußgängerverkehr im Bereich ZOB/ Bahnhof und Saalgasse nicht gelöst – weitere Bedarfs-LSA schränken Verkehrsqualität ein
- Stadtgestaltung (Lärmschutzwände, ...)
- Umwelt/ Klimaschutz (zusätzliche Versiegelung und Verlust wertvoller Grünräume)
- Planungsalternativen (Verknüpfung und Optimierung bestehender LSA in der OD, ...)

Ergebnisse der bisherigen Abstimmung

- keine Bestätigung einer der Planfälle aus der Voruntersuchung als Vorzugsvariante
- Grundsätzliche Befürwortung der weiteren Untersuchung einer Trassenführung entlang des Saaldamms > hierzu Vorplanung
- Vorplanung als nächster Planungsschritt mit dem Zweck der Verständigung offener Zielstellungen:
 - Gestaltung nachgeordnete Verkehrsnetze
 - Gestaltung erforderlicher Übergänge zur Innenstadt außerhalb der Knotenpunkte
 - Ersatz der Ost-West-Achse für Fußgänger- und Radverkehr
 - Umwelt- und stadtgerechte Einbindung der Trasse