

Vorlage Nr.: 106/2022 1. Ergänzung

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

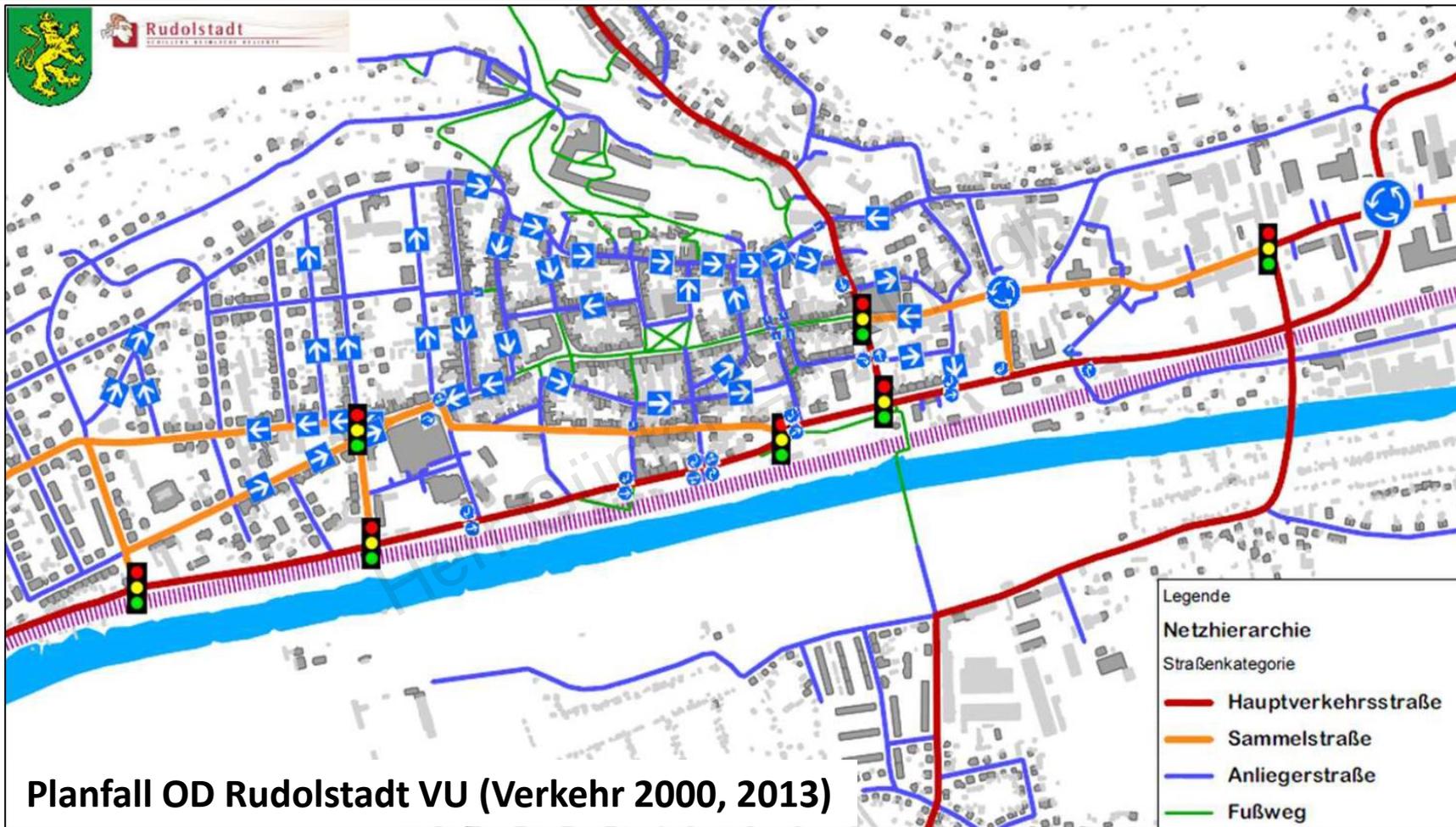
Vorbemerkungen/ Chronologie der Verkehrsuntersuchungen in Rudolstadt

- 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

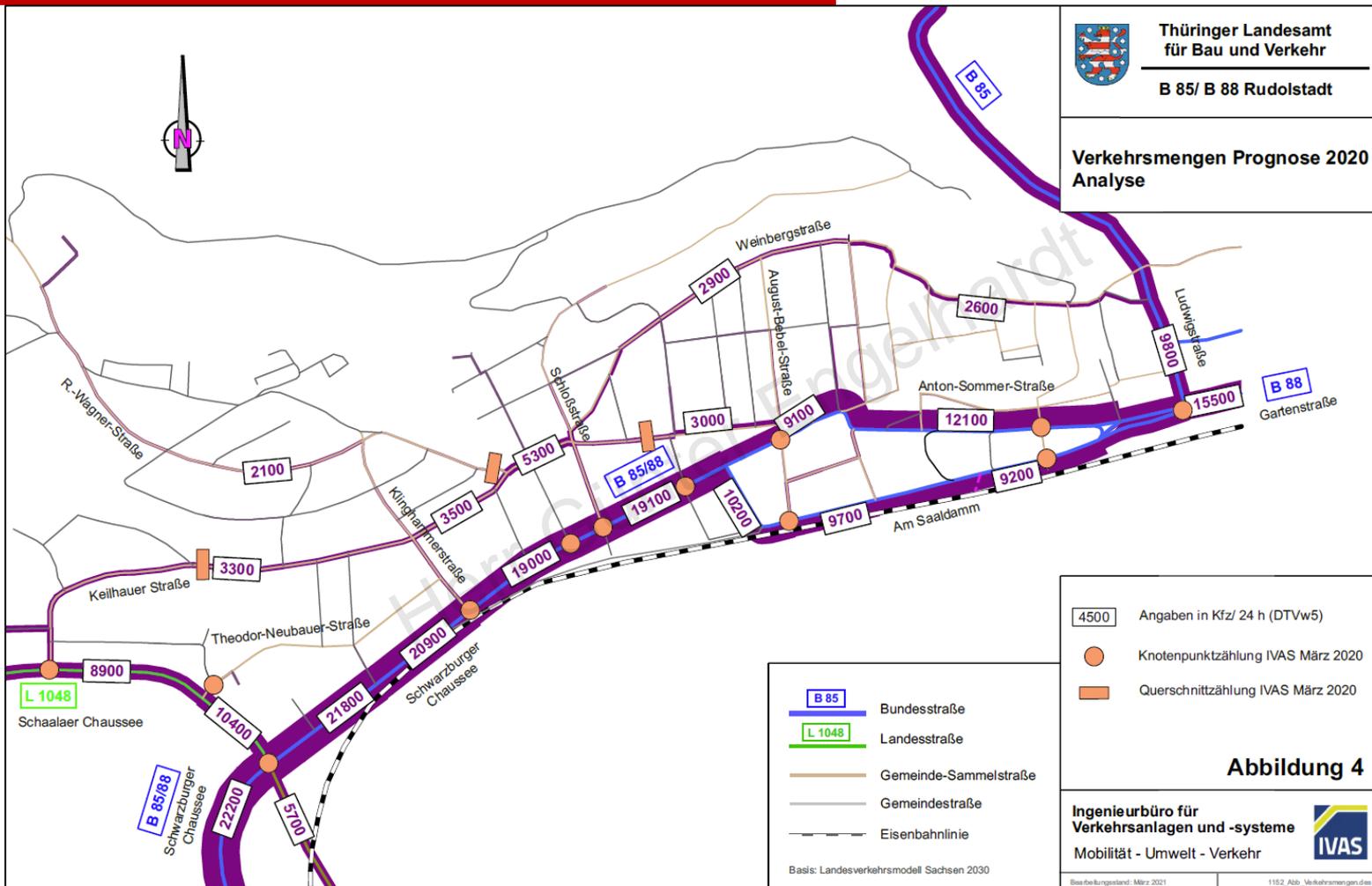
- Betrifft den Abschnitt zwischen Knotenpunkt „Ankerwerk“ (B 85 88/ L 1048/ Breitscheidstraße) und Knotenpunkt B 85/ B 88 (Anton-Sommer-Straße/ Ludwigstraße/ Gartenstraße)
- Verlegung der Bundesstraße auf eine durchgehende Trasse mit zwei Fahrstreifen unter dem Gesichtspunkt der Reduzierung von Knotenpunkten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

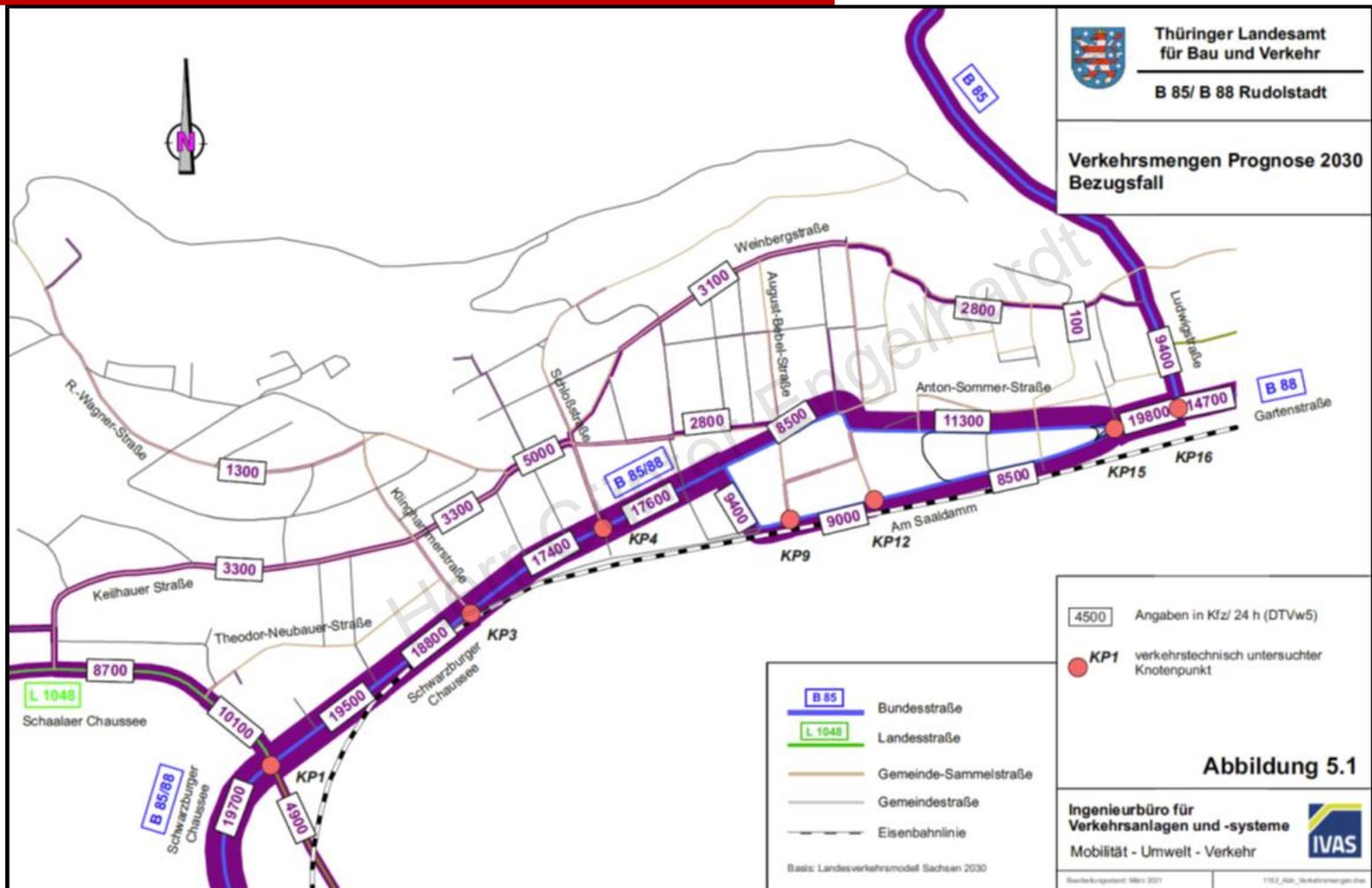
Ziel der Maßnahme: Verbesserung der Verkehrsqualität, Bündelung von Verkehrsströmen zur Entlastung der Ortslage, Steigerung Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs



Bisherige Aussagen der Verkehrsuntersuchung Rudolstadt für den Bereich Am Saaldamm

- B 85/ B 88 als Neutrassse 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
- Schwarzburger 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

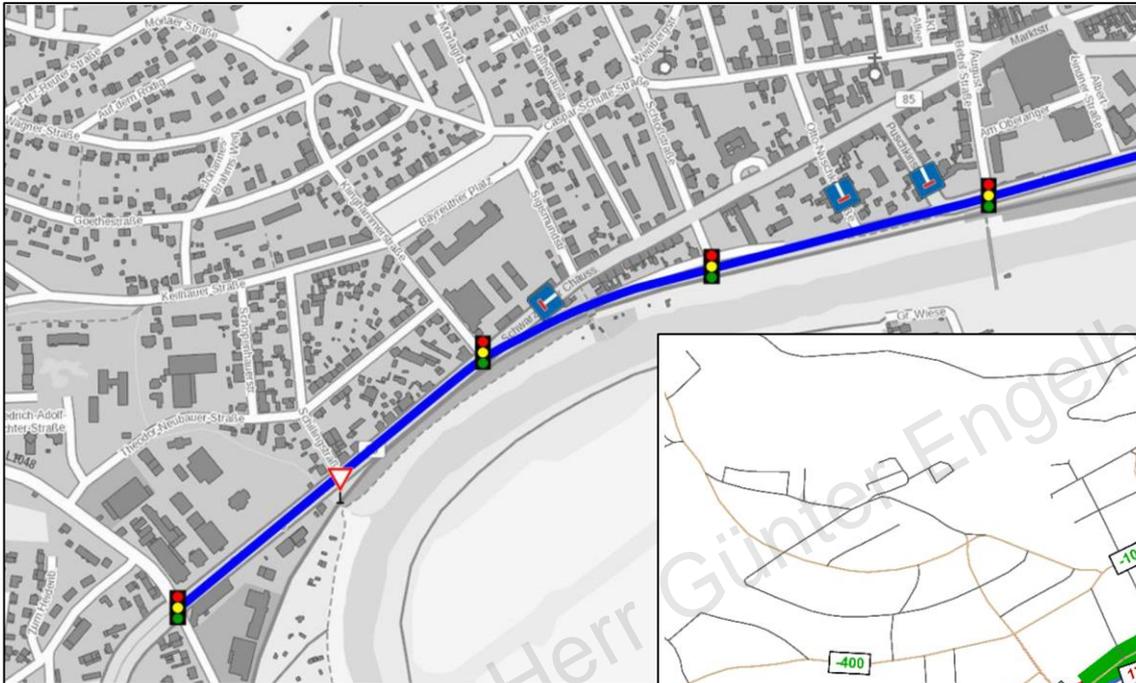




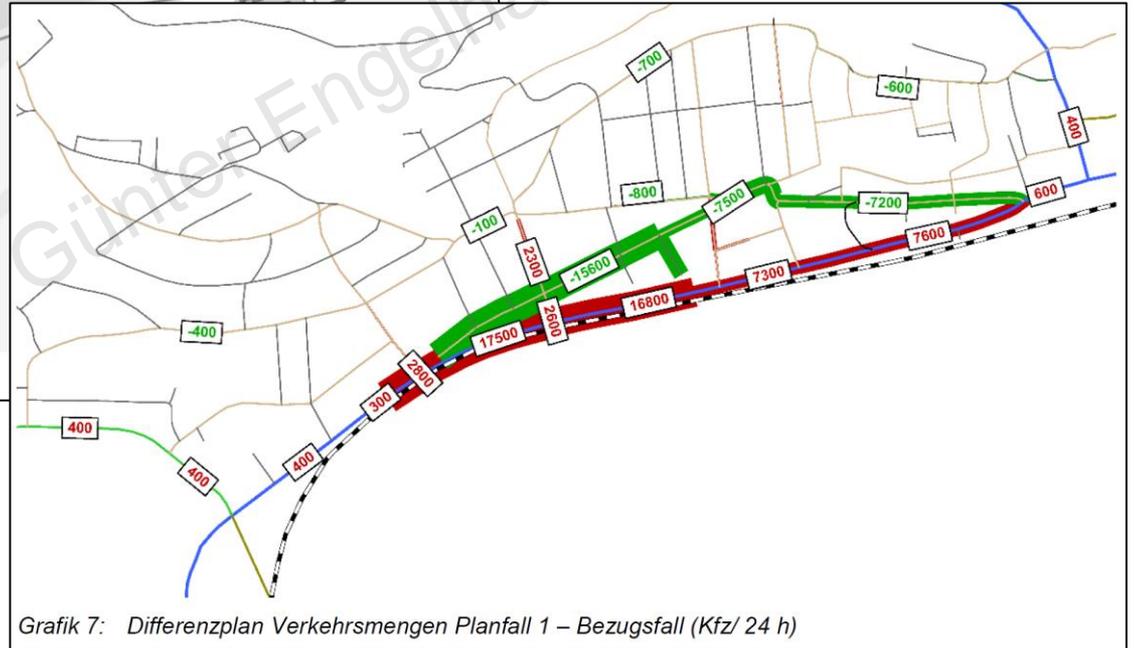
Verkehrsuntersuchung Rudolstadt 2021 Am Saaldamm: Planfälle

- 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

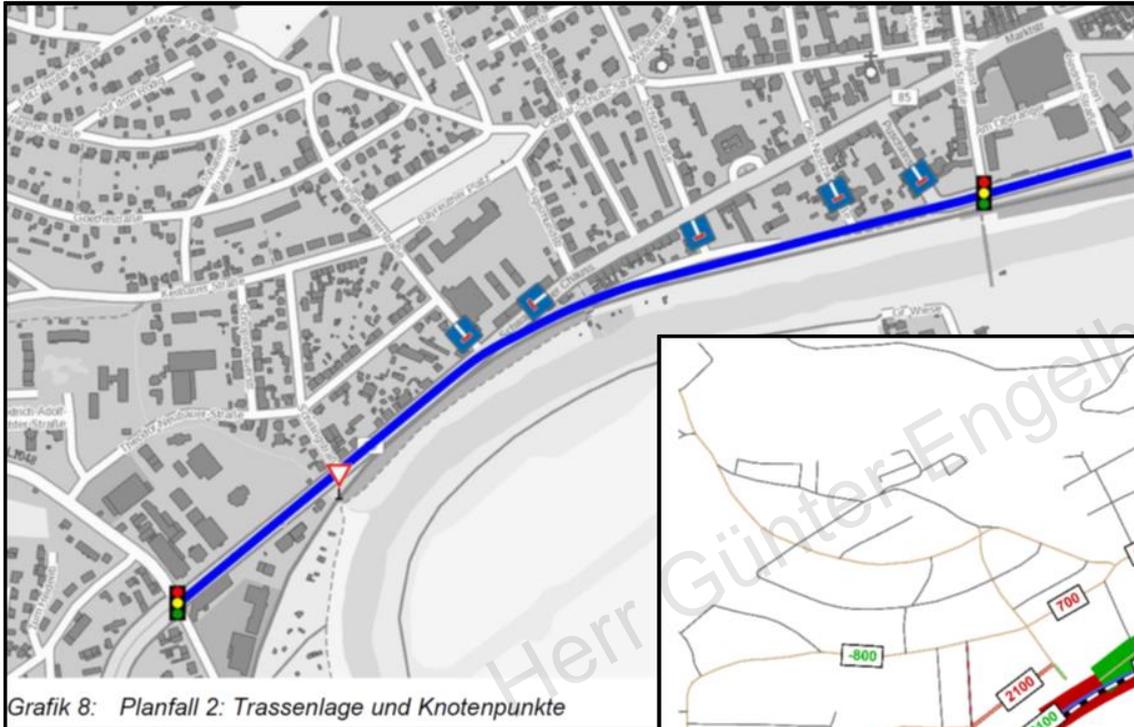
Vorteile

- 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

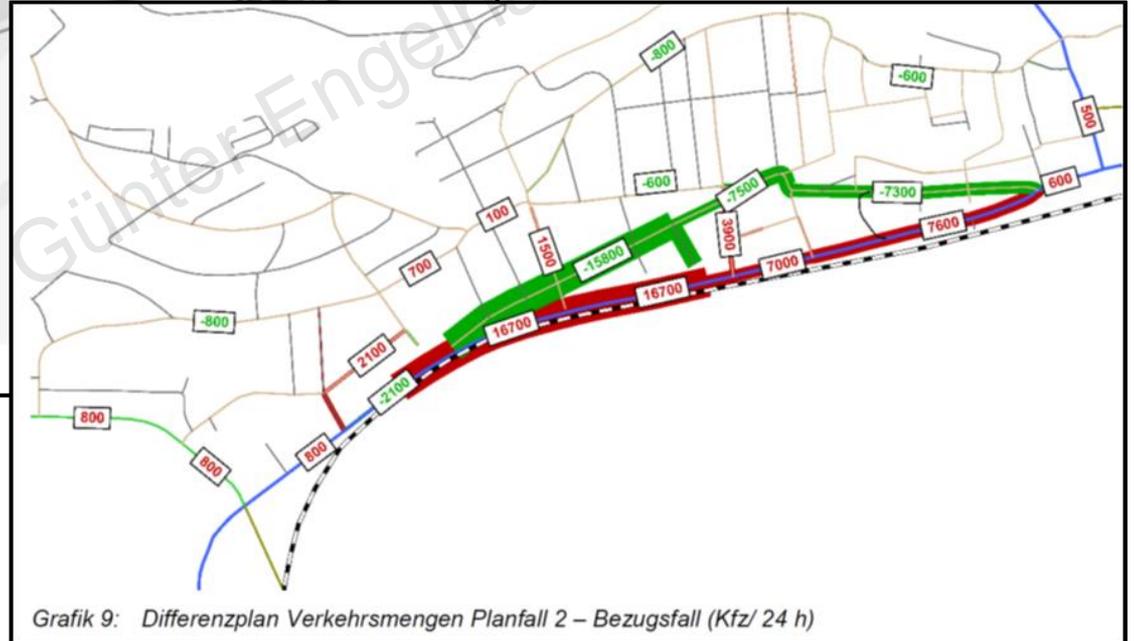
Nachteile

- 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

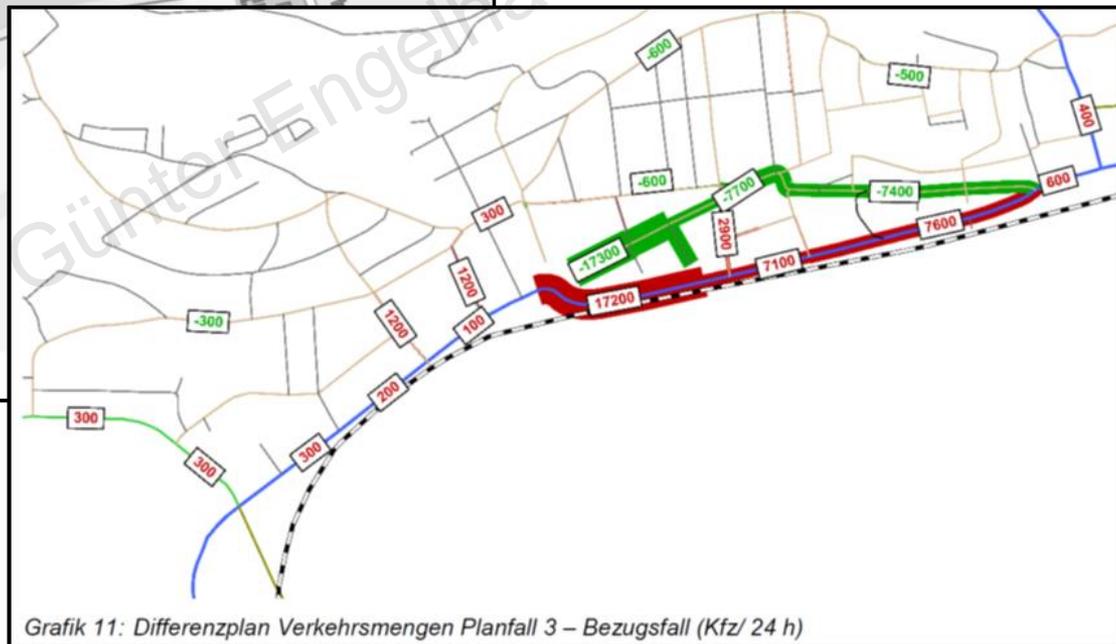
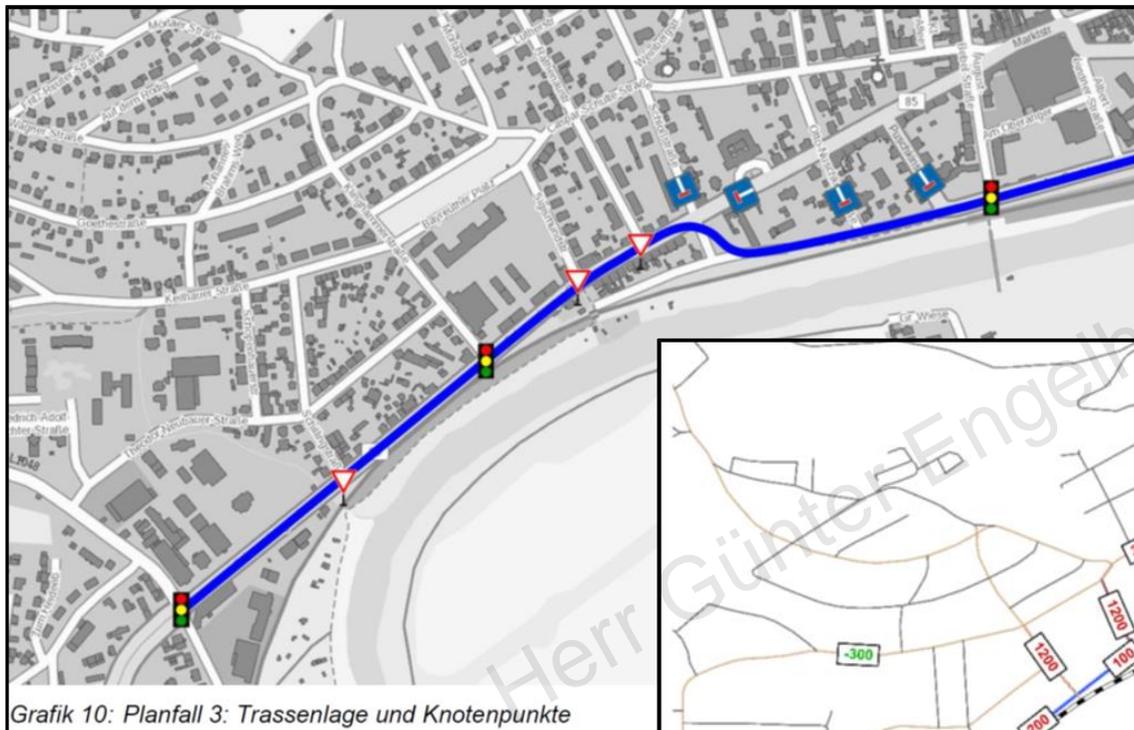
Vorteile

- Deutliche Reduzierung der Verkehrsstärke in A.-Sommer-Straße – Schwarzburger 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)

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