

Titel der Drucksache:

**Knotenpunkt Jenaer Str. / Häßlerstr. –
 Bestätigung der Vorplanung**

Drucksache

0459/24

Hauptausschuss

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	25.07.2024	nicht öffentlich	Vorberatung
Hauptausschuss	08.08.2024	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

01

Die Vorplanung zum Umbau des Knotenpunktes Jenaer Straße/Häßlerstraße (Anlage 1-4), wird im Sinne des § 10 Abs. 2 ThürGemHV beschlossen.

02

Die Knotenform kleiner Kreisverkehr (Variante 2.2 der Vorplanung) wird im Ergebnis der Abwägung der Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten Grundlage der weiteren Planungsphasen.

25.07.2024, gez. A. Horn

Datum, Unterschrift

Nachhaltigkeitscontrolling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	Demografisches Controlling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage			
Finanzielle Auswirkungen <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja →	Nutzen/Einsparung <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Sachverhalt			
↓	Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
Deckung im Haushalt <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Gesamtkosten 4.387.320,00 EUR			
↓				
	2025	2026	2027	2028
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	1.998.600 EUR	1.061.900 EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	200.000 EUR	200.000 EUR	2.054.810 EUR	1.932.510 EUR
<input type="checkbox"/> Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung

Ja Nein

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 - Vorplanung
- Anlage 2 - Vergleich der Grundvarianten
- Anlage 3 - Lageplan
- Anlage 4 - Kostenermittlung

Die Anlagen liegen im Bereich OB und den Fraktionen zur Einsichtnahme aus.

Sachverhalt

Im Rahmen der Arbeit der Unfallkommission wurde der Knotenpunkt Jenaer Straße/Häblerstraße als Unfallschwerpunkt benannt. Die Unfälle sind meist bedingt durch die fehlende Übersichtlichkeit des Knotenpunktes, die durch die bestehenden geometrischen Verhältnisse (Versatz in den zuführenden Knotenarmen) hervorgerufen wird. Zwar ist ein Fußgängerüberweg angeordnet, dieser ist aber relativ vom eigentlichen Knoten abgelegt und durch die restriktive Vorfahrtregelung (STOP-Beschilderung) nur schwer zu erfassen.

Das Handlungserfordernis wird noch durch die Tatsache verschärft, dass für die in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene „John-F.-Kennedy-Gemeinschaftsschule“ zukünftig zunehmende Schülerzahlen zu erwarten sind. Hierauf beruhen auch die Forderungen nach einer weiteren Verbesserung der Bedingungen für den Fußgängerverkehr im Untersuchungsgebiet.

Als Ergebnis der Diskussionen möglicher verbessernder Maßnahmen hat sich der Umbau des gesamten Knotenpunktes als die Maßnahme herausgestellt, die die Verkehrssicherheit am

nachhaltigsten verbessern kann.

Im Rahmen einer Vorplanung wurden folgende Varianten untersucht:

Variante 1: (Ausrüstung des Knotens mit Lichtsignalanlage (LSA))

- Variante 1.1 LSA im Bestand
- Variante 1.2 LSA mit Änderung Knotengeometrie

Variante 2: Umbau zu Kreisverkehrsplatz

- Variante 2.1 Minikreisverkehr
- Variante 2.2 kleiner Kreisverkehr.

Neben den Korrekturen im Knotenpunkt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Begreifbarkeit des Knotenpunktes unter Beachtung aller anzutreffender Verkehrsarten galt es auch eventuell notwendigen Grunderwerb zu begrenzen bzw. zu vermeiden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass beide Grundvarianten baulich bzw. verkehrsorganisatorisch fast ausschließlich im zur Verfügung stehenden Verkehrsraum eingeordnet werden können. Für den kleinen Kreisverkehr (Variante 2.2) ist auf der nordöstlichen Seite ein geringfügiger Grunderwerb im Bereich einer Grünfläche erforderlich. Alle erarbeiteten Gestaltungsvorschläge sind ausreichend leistungsfähig.

Die LSA-Variante 1.2 sowie beide Kreisverkehrsvarianten basieren auf einer nördlichen Verschwenkung im Knotenarm Häbelerstraße Ost. Aufgrund der damit verbundenen deutlich verbesserten Sichtbeziehungen und Fahrlinien am Knoten an sich wird dies, unabhängig von der generellen Lösungsvariante, zur Realisierung empfohlen.

In Zusammenhang mit der favorisierten Umgestaltung im Knotenarm Häbelerstraße Ost wird für die weiteren Planungsphasen empfohlen, den gesamten südöstlichen Eckbereich einschließlich der vorhandenen Parkplatzfläche stadtplanerisch neu zu betrachten.

In Bezug auf eine endgültige Entscheidungsfindung zur Vorzugsvariante waren in der Diskussion mit den zuständigen Ämtern und weiteren Beteiligten die Vor- und Nachteile der beiden Grundvarianten zu wichten bzw. abzuwägen. Die Vor- und Nachteile sind in der Anlage 2 gegenübergestellt.

In einer weiteren Abstimmungsrunde wurden diese Punkte mit Vertretern der Polizei, der EVAG und der Schule diskutiert. Als Ergebnisse dieser Abstimmungen ist aufzuführen:

- Seitens der EVAG wird eine Befahrung von Kreisverkehren mit Linienbussen generell als „unzumutbar“ eingeschätzt. Begründet wird dies mit dem mehrfachen Richtungswechsel innerhalb eines kurzen Straßenabschnittes bei Ein-, Durch- und Ausfahrt aus dem Kreisverkehr.

Es muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass ein Kreisverkehr ein vollwertiger, den Richtlinien entsprechend anwendbare Knotenform ist. Bei einer den Anforderungen an den Linienverkehr entsprechenden Gestaltung der Ein- und Ausfahrten sowie des Abschlussbordes für den Kreisinnenring lassen sich Komforteinbußen minimieren. Es ist auch zu

berücksichtigen, dass bereits heute Kreisverkehre in den Linienwegen des von der EVAG bedienten Netzes liegen (z.B. Zoopark und ILZ/Linie 30, Salomonsborn/Linie 90 und Gebesee/Linie 111).

- Seitens der Polizei werden einerseits die generellen Vorteile von Kreisverkehren wie geringe Durchfahrtsgeschwindigkeiten, Übersichtlichkeit des Knotens, bessere Anpassung an unterschiedlichen Verkehrsbelastungen im Tagesgang, geringere Unfallschwere bestätigt. Andererseits ist eine Sicherung des Fußverkehrs durch eine Signalanlage zu bevorzugen. Vorliegend wird allerdings der Fußverkehr immer im Durchsatz mit abbiegenden Fahrzeugen (aufgrund der Platzverhältnisse sind keine Abbiegespuren herstellbar) zu führen sein, der die Sicherheitsansprüche nicht vollständig erfüllen kann.
- Die Schule befürwortet im Ergebnis der Auswertung der in Anlage 2 dargestellten Gegenüberstellung den Ausbau mit kleinem Kreisverkehr (Variante 2.2).

Da die **Variante 2.2** deutliche Vorteile im Verkehrsablauf und hinsichtlich der Sicherheit für Fußgängerquerungen als nahezu gleichwertig eingeschätzt wird, wird diese im Ergebnis der Untersuchung als **Vorzugsvariante** benannt.

Durch den vorgesehenen Umbau wird in vorhandene Straßenaufbauten eingegriffen werden, die eine Anpassung an den Bestand erfordern. In diesem Zusammenhang wurde bereits grob der vorhandene Straßenzustand bzw. Defizite im näheren Umfeld der Planung kostenseitig insofern mit erfasst, dass der Umbau der Bushaltestelle, die Anpassungen an den Bestand in der Jenaer- und Häßlerstraße West und der Ausbau Häßlerstraße Ost bis zur Straße Am Herrenberg mit berücksichtigt wurden. Darüber hinaus erfolgte eine Anpassung der Kostenschätzung Vorplanung auf Kostenansätze des Jahres 2024.

Das TVA-Projekt 100061 soll über die HH-Stelle 63000.95611 finanziert werden. Diese HH-Stelle ist nach Maßgabe des Haushaltes ab 2025 zu eröffnen und die Gesamtkosten sind erstmalig zu veranschlagen. In den Gesamtkosten enthalten sind 3.482.000,00 EUR Baukosten, 522.300,00 EUR Planungskosten, 348.200,00 EUR Baunebenkosten und 34.820,00 EUR Qualitätskosten. Eine vorübergehende Deckung der zwischenzeitlich anfallenden Planungskosten ist über die HH-Stelle 63000.95022 gesichert.

Für das Vorhaben können Fördermittel gemäß Richtlinie kommunaler Verkehrsinfrastruktur (RL-KVI) i. H. v. 2.413.500,00 € angemeldet werden. Der Zuwendungsbetrag würde sich wie folgt auf die Jahresscheiben aufteilen:

2027: 1.351.600,00 €

2028: 1.061.900,00 €.

Mit dem Wegfall der Straßenausbaubeiträge zum 01.01.2019 besteht nunmehr die Möglichkeit, Ausgleichsleistungen nach ThürSABAusglVO für Straßenausbaumaßnahmen beim Land Thüringen zu beantragen. Vorliegend wird das aufgrund der Erneuerung und Verbesserung für die Anlagen Häßlerstraße und Jenaer Straße erfolgen.

Häßlerstraße:

Unter der Voraussetzung, dass die jetzige Kreisstraße (Häßlerstraße = K33) zur Gemeindestraße abgestuft wird, können die berücksichtigungsfähigen Investitionskosten je nach Teileinrichtung zwischen 25 % und 55 % (Hauptverkehrsstraße) über Ausgleichsleistungen refinanziert werden. Sollte keine Abstufung erfolgen, ist eine Refinanzierung der Kosten für die Teileinrichtung

Fahrbahn gem. § 8 (2) ThürSABAusglVO nicht möglich. Abrechnungsfähig sind dann lediglich die Teileinrichtungen Gehbahn, Straßenbegleitgrün, Parkflächen, Radweg, Beleuchtung und Oberflächenentwässerung. In diesem Fall können schätzungsweise 354.000 EUR an Ausgleichsleistungen vereinnahmt werden.

Jenaer Straße:

Als Haupterschließungsstraße können die berücksichtigungsfähigen Investitionskosten je nach Teileinrichtung zwischen 45 % und 60 % über Ausgleichsleistungen in Höhe von ca. 940.000 EUR refinanziert werden.

Eine Abrechnung der Kosten für den Kreisverkehr ist nach der ThürSABAusglVO grundsätzlich nicht möglich.

Die Ausgleichsleistungen von insgesamt 1.294.000 EUR werden auf der HH-Stelle 63000.36199 vereinnahmt und in den Jahren 2027 und 2030 zu jeweils 50% (entspricht jeweils 647.000 EUR) kassenwirksam.

Zusammenfassend lassen sich die Einnahmen wie folgt darstellen:

Jahr	Fördermittel KVI	Ausgleichs- leistungen ThürSABAusglVO	gesamt
2027	1.351.600,00	647.000,00	1.998.600,00
2028	1.061.900,00	0,00	1.061.900,00
2030	0,00	647.000,00	647.000,00
gesamt	2.413.500,00	1.294.000,00	3.707.500,00