

Titel der Drucksache:

Knotenpunkt Haarbergstraße/Am Urbicher Kreuz – Bestätigung der Vorzugsvariante aus der Verkehrstechnischen Untersuchung

Drucksache

0460/24

**Ausschuss für
 Stadtentwicklung,
 Bau, Umwelt,
 Klimaschutz und
 Verkehr**

Entscheidungsvorlage
 öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	07.11.2024	nicht öffentlich	Vorberatung
Ortsteilrat Melchendorf	13.11.2024	öffentlich	Anhörung
Ortsteilrat Windischholzhausen	25.11.2024	öffentlich	Anhörung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	28.11.2024	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

01

Die Verkehrstechnische Untersuchung zum Knotenpunkt Haarbergstraße/Am Urbicher Kreuz (Anlage 1-3) in Verbindung mit den Ergebnissen der nachfolgenden Abstimmungen der Fachabteilungen mit der Polizei und der EVAG (Anlage 4) werden als Entscheidungsgrundlage im Sinne des § 10 Abs. 2 ThürGemHV beschlossen.

02

Der Umbau des Knotenpunktes zum Kreisverkehr (Anlage 4) wird im Ergebnis der Variantenuntersuchung zur Vorzugsvariante als Grundlage für die weiteren Planungen bestimmt.

07.11.2024, 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 2.770.796,00 EUR			
↓				
	2024	2025	2026	2027
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	80.000 EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	EUR	176.120 EUR	1.379.448 EUR	1.215.228 EUR
<input type="checkbox"/> Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung

Ja Nein

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 - Lageplan Baubereich
 Anlage 2- Verkehrsuntersuchung
 Anlage 3 – Kostenermittlung
 Anlage 4 – Vorzugsvariante Kreisverkehr

Sachverhalt

Seit vielen Jahren stellt der Knotenpunkt Am Urbicher Kreuz/Haarbergstraße eine Unfallhäufungsstelle dar. Die Unfallkommission hat sich deshalb mit Maßnahmen beschäftigt, die eine Minderung der Anzahl und der Schwere der Unfälle bewirken könnte. Die Querung der sich in Seitenlage befindenden Stadtbahngleise wurde bereits mit einer Lichtsignalanlage (LSA) gesichert. Auf dem Knotenpunkt selbst häufen sich Vorfahrtunfälle beim Einbiegen/Kreuzen. In diesem Zusammenhang wurde eine Verkehrstechnische Untersuchung für den Knotenpunkt durchgeführt.

In der als Anlage 2 beigefügten Untersuchung wurden die Knotenpunktformen lichtsignalisierter Knotenpunkt (Variante 1) und Kreisverkehrsplatz (Variante 2) berücksichtigt. Die Untervarianten unterscheiden sich in ihrer verkehrsrechtlichen Anordnung („Stop“ oder „Andreaskreuz“) an der eigentlichen Überfahrt der Stadtbahngleise. Auf den grundsätzlichen Knotenausbau hat dieser Aspekt wenig Einfluss.

Zur Veranschaulichung der Verkehrsabläufe wurden Verkehrssimulationen durchgeführt. Anhand der Simulationen kann nachgewiesen werden, dass grundsätzlich mit beiden betrachteten

Grundvarianten das vorhandene Verkehrsaufkommen ohne Rückstau bewältigt werden kann.

Mit der Lösung als **Knotenpunkt-LSA (Variante 1)** wird ein sicherer Verkehrsablauf beobachtet. Dabei können während einer Stadtbahndurchfahrt zeitweise in den Zufahrten Haarbergstraße längere Wartezeiten entstehen. Es bilden sich aber keine längeren Rückstaus über mehrere Umläufe hinweg.

Bei der **Kreisverkehrslösung (Variante 2)** sind in den einzelnen Zufahrten kaum längere Kfz-Rückstaus zu verzeichnen. Der Kreisverkehr an sich stellt für den Knoten eine praktikable Lösung dar. Die während einer Stadtbahndurchfahrt entstehende Kfz-Sperrzeit von etwa 30 Sekunden führt zu keinen wesentlichen Behinderungen. Die während dieser Zeit durchschnittlich ankommenden 2-3 Kfz je Fahrtrichtung können sofort nach erfolgter Freigabe die Kreisbahn verlassen. Aufgrund der generell geringen Wartezeiten / Rückstaulängen konnten während der Simulation keine Behinderungen für die Stadtbahn durch die auf den Gleisen wartenden Kfz in der Kreiszufahrt Haarbergstraße West beobachtet werden.

Beim direkten visuellen Vergleich erscheint die Kreisverkehrslösung aufgrund des flüssigeren Verkehrsablaufs mit geringeren Wartezeiten für KFZ-, Fuß- und Radverkehr als die Vorzugslösung. Bei einer Knotenpunkt-Vollsignalisierung ist ein deutlich trägeres Verhalten zu beobachten, dessen Auswirkungen insbesondere in Schwachlastzeiten als nachteilig zu bewerten sind. Die Gefahr von Rotlichtverstößen insbesondere bei Fußgängern nimmt bei langen Wartezeiten deutlich zu.

Als generell kritisch bzgl. der Verkehrssicherheit und Begreifbarkeit ist der sehr geringe Abstand vom eigentlichen Knotenpunkt zu der in Seitenlage verkehrenden Stadtbahn zu bewerten. Dieser Zustand erscheint insbesondere für die Kreisverkehrslösung aufgrund der ungünstigen Sichtbeziehungen und zu geringen Aufstellflächen im Zwischenbereich als nachteilig.

Der Kreisverkehrsplatz als Variante 2 ist für sich gesehen beim direkten Vergleich der Unfallrisiken die verkehrssicherste Lösung mit den geringeren Wartezeiten für alle Ströme und Verkehrsarten. Insbesondere die Hauptproblematik der Geschwindigkeitsreduzierung beim Befahren des Knotenpunktes kann mit einer Kreisverkehrslösung deutlich besser gelöst werden. Für einen Kreisverkehr spricht zudem die bessere Begreifbarkeit des Knotenpunktes auch in Zeiträumen ohne LSA -Betrieb.

Im Nachgang der Bearbeitung der Verkehrstechnischen Untersuchung erfolgten Abstimmungen mit der Polizei und der EVAG hinsichtlich zusätzlicher weiterer Maßnahmen mit denen die in der Untersuchung identifizierten Defizite ausgeräumt werden können. Für die Kreisverkehrslösung wurde deshalb festgelegt, dass es in der Zufahrt „Am Urbicher Kreuz“ ein Vorsignal gibt, dass bei entsprechender Anforderung durch die Stadtbahn den einfahrenden Verkehr zurückhält (Anlage 4).

Diese wurde in der Verkehrsuntersuchung aufgrund der unmittelbar benachbarten Querung der Stadtbahngleise als kritisch hinsichtlich der Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit dargestellt. Der zusätzliche Signalquerschnitt hätte dann 2 Funktionen. Einerseits ist insbesondere das Signal auf der Mittelinsel so ausgerichtet, dass es optimal im Blickfeld der Zufahrt Am Urbicher Kreuz liegt und eine Vorinformation erzeugt. Andererseits hält diese Signalisierung den Verkehr im Kreis generell auf und ermöglicht so Fahrzeugen, die ggf. (da am Kreis untergeordnet) in den Gleisbereich zurück stauen (und das Signal am Andreaskreuz nicht mehr sehen können), ein zügiges Räumen. Mit dem als Anlage 4 beigefügten dahingehend überarbeiteten Entwurf wurde entscheidend auf die kritischen Anmerkungen in der Verkehrsuntersuchung eingegangen und die in der Untersuchung noch geäußerten Bedenken des Planverfassers ausgeräumt.

Eine gesicherte und barrierefreie Fußgängerquerung, die aufgrund der unmittelbaren Nähe von Gleistrasse und westlicher Knotenzufahrt nicht direkt am Knoten möglich ist, wurde ca. 50 m vor der Stadtbahnquerung als neu einzuordnende bauliche Querungshilfe vorgesehen. Sie liegt damit günstig in der Schwereachse zur fußläufigen Erreichbarkeit des Katholischen Krankenhauses. (Anlage 4)

Der Ausbau als Kreisverkehrsplatz wird unter Einbeziehung der oben genannten Regelung in der Zufahrt Nord seitens der Polizei und der EVAG als Vorzugsvariante mitgetragen.

Der Umbau zum Kreisverkehrsplatz kann weitestgehend auf städtischen Grundstücken erfolgen. Im südwestlichen Quadranten ist ein Eingriff in das Grundstück des KKH erforderlich. Dieser Eingriff wie auch die Planung selbst ist mit Vertretern des KKH abgestimmt. Planungsrechtlich wird die Grundstücksinanspruchnahme im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan MEL704 ermöglicht.

Aufgrund der Sensibilität der Nutzung auf den benachbarten Grundstücken wird es (auch auf Wunsch des KKH) zu weiteren Abstimmungen hinsichtlich der Absicherung der Gleisquerung (in Hauptverantwortung der EVAG) als auch hinsichtlich der herzustellenden Gehwegbreite kommen.

In der Darstellung der finanziellen Auswirkungen wurde mit der Drucksache bereits der Umgriff der Planung berücksichtigt. Das betrifft u.a. den Bau der Querungshilfe in der Haarbergstr. westlich des Kreisverkehrs, das Verziehen auf den Bestand unter Berücksichtigung des jeweiligen baulichen Zustandes der Verkehrsanlagen und der Deckensanierung im Teil der Haarbergstr. östlich des Knotenpunktes bis zur Schellrodaer Str. aufgrund des Fahrbahnzustandes und im Nachgang der Leitungslegung der Thüwa. Darüber hinaus erfolgte eine Anpassung der Kosten aus der Verkehrstechnischen Untersuchung auf Kostenansätze des Jahres 2024.

Da dieser Sanierungsumfang auch für die in der verkehrstechnischen Untersuchung betrachtete Variante „Knotenpunkt-LSA“ anzusetzen ist, bestehen im Vergleich der Varianten keine großen Kostenunterschiede (siehe Anlage 3). Die Kreisverkehrslösung stellt sich unter Beachtung von Bau und Betrieb als die insgesamt wirtschaftlichere Lösung dar.

Im Rahmen der weiterführenden Entwurfsplanung sind Verbesserungen der Radverkehrsführung insbesondere im Bereich der östlichen Haarbergstraße gemäß der Vorschläge des VEP Radverkehrsteilraum Südost innerhalb des Planungsbereiches zu berücksichtigen.

Das TVA-Projekt 100230 wird im Haushalt über die HH-Stelle 63000.95624 finanziert.

Hier sind gegenwärtig die Planungskosten i. H. v. je 75.000 EUR in 2024 und 2025 veranschlagt. Eine Deckung der zwischenzeitlich darüber hinaus anfallenden Planungskosten ist über die HH-Stelle 63000.95022 gesichert.

Die Gesamtkosten werden fortgeschrieben und sind im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2026 neu zu veranschlagen. Der Grunderwerb i. H. v. 11.900,00 EUR wird über die HH-Stelle 63000.93200 finanziert.

Für das Vorhaben können im Jahr 2025 Fördermittel gemäß Richtlinie kommunaler Verkehrsinfrastruktur (RL-KVI) i. H. v. 1.711.800,00 € angemeldet werden. Bei Aufnahme ins Förderprogramm 2026 werden die Fördermittel unter der HH-Stelle 63000.36124 in den 5en 2026 und 2027 vereinnahmt.

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 Anlage Haarbergstraße erfolgen. **Unter der Voraussetzung, dass die jetzige Kreisstraße (Haarbergstraße = K54) 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 160.000 EUR an Ausgleichsleistungen vereinnahmt werden. Eine Abrechnung der Kosten für den Kreisverkehr ist nach der ThürSABAusglVO grundsätzlich nicht möglich. Die Ausgleichsleistungen werden auf der HH-Stelle 63000.36199 vereinnahmt und in den Jahren 2026 und 2029 zu jeweils 50% (entspricht jeweils 80.000 EUR) kassenwirksam.