STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2448/2021

10. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sachantragsnr.	Unfallhäufungsstelle KP Rothschwaigerstr./Schöngeisinger Str. - Ergebnisse der vertiefenden Verkehrsuntersuchung und Entscheidung zur Lösungsvariante			
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich	
AZ:		Erstelldatum	21.05.2021	
Verfasser	Miramontes, Montserrat Sieghart, Peter	Zuständiges Amt	Amt 4 Amt 3	
Sachgebiet	41 Stadtplanung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung	Abzeichnung OB:		
Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Entscheidung	15.07.2021	Ö

Anlagen:	1. Auszug der Niederschrift UVA-Sitzung am 03.02.2021 2. Variante 5 des Verkehrsforums vom 31.01.2021 3. Anfrage Herr STR Brückner – Optimierungsvorschläge vom 05.03.2021 4. Ergänzende Untersuchung IB Vössing vom 09.06.2021

<u>Beschlussvorschlag:</u>

1. Um die Verkehrssicherheit an der Kreuzung Rothschwaiger Straße / Fürstenfelder Straße / Schöngeisinger Straße zu verbessern, wird die Verwaltung beauftragt, zuerst die Lösungsvariante 2, wie in der Verkehrsuntersuchung dargestellt, umzusetzen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die entsprechend notwendigen Haushaltsmittel zu beantragen.
3. Die Lösungsvariante 3 soll mittelfristig weiterhin betrachtet werden.

Referent/in		Pötzsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	

Klimarelevanz		gering		
Umweltauswirkungen		gering		
Finanzielle Auswirkungen		Ja		
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung		Nein		€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme		netto ohne Pla-nung	121.000 €	
Folgekosten			€	

Sachvortrag:

In der Sitzung des UVA am 03.02.2021 wurde durch das Ingenieurbüro Vössing die in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung zu einer Unfallhäufungsstelle an dem KP Rothschwaigerstraße / Schöngeisingerstraße vorgestellt. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden die Unfallursachen am Knotenpunkt analysiert und vier Planvarianten zur Verbesserung der Verkehrssituation hinsichtlich Verkehrssicherheit und –qualität untersucht. Die Variante 3 wurde seitens der Verwaltung in Abstimmung mit dem Ingenieurbüro als geeignete Lösung dem Gremium vorgeschlagen. (s. Auszug der Niederschrift - Anlage 1).

In der o.g. Sitzung wurde seitens Herrn STR Brückner eine fünfte Variante seitens des Verkehrsforums vorgestellt (s. Anlage 2). Diese Variante wurde unter dem Gremium teilweise positiv bewertet und teilweise nicht. Andere Stadträte plädierten für eine einfachere und günstigere Lösung, nämlich eine Lichtsignaländerung, wie die bereits vorgestellte Variante 1. Hierfür wurde eine genauere Kostenschätzung gefordert, um die Entscheidung besser abwägen zu können. Herr STR Droth möchte eine erweiterte Variante 4 b (Kreisverkehr) prüfen lassen, obwohl das Ingenieurbüro Vössing diese als für nicht praktikabel bewertet hat, da die Sicherheit für den Radverkehr nicht mehr gegeben wäre. Für weitere Details über die Sitzung siehe Auszug der Niederschrift (s. Anlage 1).

Am 05.03.2021 hat Herr STR Brückner eine E-Mail an Herrn OB Raff, die UVT-Ausschussmitglieder und die Verwaltung geschickt, mit der Bitte, Optimierungsvorschläge der Variante 5 in die Prüfung einfließen zu lassen (s. Anlage 3)

Nach näherer Betrachtung der Optimierungsvorschläge hat sich aber herausgestellt, dass diese eigentlich eine neue Variante darstellen und deren Prüfung weitere Kosten verursacht:

- Bei dieser Variante (ab hier Variante 5b) werden weitere Abbiegespuren (links und rechts) eingeplant und die Zwischensignalisierung entfällt. Diese Änderungen im Entwurf verursachen wesentliche Änderungen der Zwischenzeiten bzw. welche Ströme zueinander nicht verträglich sind und damit auch in der Phaseneinteilung der LSA und den Grünzeitverteilungen in den Signalprogrammen (Siehe Anlage 4, Seiten 12 ff).

- Ob sich bei Variante 5b die Leistungsfähigkeit des KPs gegenüber der 1. Variante (ab hier Variante 5a) verbessert oder verschlechtert, kann ohne eine detaillierte Betrachtung und Prüfung der Phaseneinteilung bis zur entwurfsmäßigen Erstellung der Signalprogramme nicht beurteilt werden.

- Von der Phaseneinteilung hängt auch ab, in welcher Variante (5a oder 5b) die Qualität für den Fuß- und Radverkehr insgesamt besser ist.

Nach Rücksprache mit Herrn OB Raff wurde am 22.03.2021 entschieden, die Untersuchung der neuen Variante (5b) von Herrn STR Brückner zu beauftragen. Dabei wurde die Ingenieurgesellschaft Vössing gebeten, folgende Punkte zu behandeln:

- Kostenermittlung für Variante 1 und 2
- Leistungsfähigkeitsberechnung für einen Kreisverkehr mit zusätzlichem Bypass von Nord nach Ost und Grobkostenschätzung (Variante 4c)
- Simulation von zwei Knotenpunktvarianten (Kreisverkehr mit Teilsignalisierung) zur Bestimmung der Leistungsfähigkeit und Grobkostenschätzung

- Variante 5a (wie in der Sitzung am 03.02.2021 seitens Herrn StR Brückner vorgestellt)
- Variante 5b (wie am 05.03.2021 nachträglich von Herrn StR Brückner gefordert)

Die Ergebnisse der ergänzenden Untersuchung sind in einem Bericht im Detail dargestellt (s. Anlage 4). Hier wird eine Zusammenfassung der Ergebnisse präsentiert.

Kostenbestimmung der Varianten 1 und 2.

Die Realisierungskosten für Variante 1 wurden mit ca. 27.500 € (netto) bestimmt.
Die Kostenbestimmung für den Umbau der LSA für die Variante geht von den folgenden Prämissen aus:

- Der Steuergeräte-Einsatz soll ausgetauscht werden, um einen weiteren Ausbau der LSA zu ermöglichen.
- Ein Austausch oder eine Neuverlegung von Signalkabeln ist nach näherer Prüfung nicht notwendig.
- Neben den neu erforderlichen Signalgebern werden diejenigen Signalgeber, die für die Variante 1 mit einem Symbol auszustatten sind, mit entsprechenden Schablonen ausgerüstet.
- Die Detektionsfelder der Videokameras in den beiden Hauptrichtungen sollen neu ausgerichtet werden.
- Die verkehrstechnische Programmierung ist aufgrund der Änderungen im Signalisierungskonzept neu zu erstellen.

Die Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für Demontagen, Lieferungen und Montagen sowie für die notwendigen Geräte und Fahrzeuge.

Durch die umfangreichere Hardwareausstattung und erforderliche Neuverkabelung werden die Kosten für Variante 2 auf ca. 121.000 € (netto) geschätzt.

Neben den bereits bei der Variante 1 aufgestellten Prämissen ergeben sich für die Kostenschätzung der Variante 2 die folgenden zusätzlichen Punkte:

- Aufgrund der eigensignalisierten Rechtsabbieger müssen im Steuergerät mehr Signalgruppen hard- und softwaretechnisch installiert werden.
- Da das vorhandene Leerrohrsystem voraussichtlich zur Demontage und Neuverkabelung der Masten nicht ausreicht, werden für die Kostenschätzung Tiefbauarbeiten für eine Erdverlegung der Kabel berücksichtigt.

Prüfung der Variante 4c (Kreisverkehr mit drei Bypässen)

Wie von der Politik beauftragt, wurde die Verkehrsqualität für einen Kreisverkehr mit drei Bypässen überprüft. Dabei konnte kein wesentlicher Effekt auf die Verkehrsqualität festgestellt werden.

Die Kreisverkehrsvariante 4c ist, wie in der UVT-Sitzung am 14.05.2021 angesprochen, der Variante 4b sehr ähnlich, nachteilig ist jedoch der größere Flächenverbrauch durch den zusätzlichen Bypass. Dies gilt auch für die Erhö-

hung des Kreisringdurchmessers. Eine Vergrößerung verbessert nicht die Verkehrsqualität, führt jedoch aufgrund des größeren Flächenverbrauchs zu größeren Realisierungskosten (ca. 600.000 EUR). Darüber hinaus bedeutet diese Variante längere Wege für den Fuß- und Radverkehr.

Prüfung der Varianten 5

Die Grundidee der im Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau vorgestellten Knotenpunktvariante ist, dass die dominierenden Verkehrsströme der Übereck-Beziehung Süd ↔ Ost auf eine neue Hauptrichtungsbeziehung gelegt werden und daran ein Kreisverkehr angeschlossen wird, der den nördlichen und westlichen Knotenpunktarm einbindet.

Die Varianten 5a und 5b wurden mit Hilfe der mikroskopischen Simulation auf Leistungsfähigkeit geprüft.

Es wurde konstatiert, dass die Geometrie nicht leistungsfähig das Verkehrsaufkommen abwickeln kann. Die Ursache liegt in der Überlagerung von Verkehrsströmen in der Kreisfahrbahn und zu kurzen Aufstellbereichen. Es kommt zu Blockadesituationen, die sich nicht mehr auflösen. Kleinteilige Optimierungen des Entwurfs können diese Probleme nicht lösen.

Die detaillierten Ergebnisse sind aus dem Bericht (s. Anlage 4), Seiten 7-14 zu entnehmen.

Die beiden Varianten 5a und 5b besitzen einen innovativen Ansatz zur Umgestaltung des Knotenpunkts, jedoch führt die fehlende verkehrliche Leistungsfähigkeit und die zu erwartenden hohen Realisierungskosten zu einer schlechten Gesamtbeurteilung.

Gesamtbewertung

Mit der ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurden für die Unfallhäufungsstelle insgesamt sieben Lösungsvarianten untersucht und bewertet.

Für die Bewertung wurden Vor- und Nachteile herausgearbeitet und folgende Kriterien bewertet (Skala: +2 sehr gut, +1 gut, 0 neutral, -1 schlecht, -2 sehr schlecht):

- Verkehrssicherheit Linksabbieger
- Verkehrssicherheit Rechtsabbieger
- Verkehrssicherheit Fußgänger
- Verkehrsqualität MIV
- Verkehrsqualität Rad
- Verkehrsqualität Fuß
- Investitionskosten / Realisierungsaufwand

Für die Gesamtbeurteilung wurde der Mittelwert der Einzelkriterien herangezogen. Tabelle 5 auf Seite 17 in dem Bericht (Anlage 4) zeigt die Bewertung der sieben Varianten.

Mit den Varianten 1 (kurzfristig realisierbar) und 3 (Vorzugsvariante) stehen in der Gesamtschau gut beurteilte Standardlösungen bereit, die ein hohes Maß an Akzeptanz und Verkehrssicherheit erwarten lassen.

Stellungnahme der Verwaltung:

- Aufgrund der fehlenden Leistungsfähigkeit, der hohen Baukosten und des Flächenverbrauchs sollen die Varianten 5a und 5b nicht weiter verfolgt werden.
- Aufgrund der langen Wege für Fußgänger und Radfahrer, der hohen Baukosten und des Flächenverbrauchs sollen die Varianten mit Kreisverkehr (4a, 4b und 4c) nicht weiterverfolgt werden.
- Variante 3 hat laut der Verkehrsuntersuchung die beste Gesamtbewertung. Allerdings ist die Umsetzung dieser Variante aufgrund der hohen Kosten und des Gesamtaufwands zeitnah nicht realistisch.
- Variante 1 hat die beste Bewertung nach Variante 3. Aufgrund der niedrigen Kosten und schnellen Umsetzbarkeit wäre dies eine gute kurzfristige Lösung. Allerdings kann hierdurch nur eine Unfallursache (Konflikt Linksabbieger) behoben werden.
- Variante 2 bietet die beste Option hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Beide Unfallursachen (Konflikt Links- und Rechtsabbieger) können beseitigt werden. Aufgrund der Erhöhung der Umlaufzeit hat sie aber gleichzeitig die schlechteste Gesamtbewertung hinsichtlich der Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer. Aus Sicht der Polizei und der Verwaltung sollte die Verkehrssicherheit jedoch an 1. Stelle stehen.

Seitens der Verwaltung wird aus den o. g. Gründen empfohlen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zuerst die Lösungsvariante 2 (Kosten: ca. 121.000 € netto, ohne Planungskosten) umzusetzen. Die Lösungsvariante 3 (Kosten: ca. 550.000 € netto, ohne Planungskosten) sollte jedoch mittelfristig weiterhin betrachtet werden.

Abschließend kommt das Stadtbauamt zu dem auf Seite 1 formulierten Beschlussvorschlag.