

Vorlage Nr.: 2026/0417

Verantwortlich: **Dez. 6**
Dienststelle: **Tiefbauamt**

Umbau der Kreuzung Kriegs-/Brauer-/Reinhold-Frank-Straße Vorstellung der Verkehrsuntersuchung

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Planungsausschuss	09.07.2026	2	Ö	Kenntnisnahme

Kurzfassung

Der Planungsausschuss wird über das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung informiert und nimmt dieses zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

Erläuterungen

In der Stellungnahme zum Antrag der GRÜNEN-Fraktion vom 25.11.2025 (Session 2025/0938/1) wurde eine Rückmeldung zum März 2026 zugesagt, was aus unterschiedlichen Gründen nicht erfolgen konnte. Nicht zuletzt die Haushaltssituation war ein Grund der Verzögerung. Zwischenzeitlich liegt die Verkehrsuntersuchung nun vor.

Die durch mikroskopische Simulationen, die auf Basis von umsetzbaren verkehrstechnischen Planungen erstellt wurden, gewonnenen Ergebnisse stellen fest, dass der Knotenpunkt Kriegsstraße/Brauerstraße/Reinhold-Frank-Straße auch in der von der Stadtverwaltung vorgeschlagenen Markierungsvariante (V0) an der Leistungsfähigkeitsgrenze betrieben würde, allerdings nicht darüber und somit ohne größere und längere Rückstausituationen. Gründe für die im Vergleich zur bisherigen Situation verringerte Kapazität sind zum einen der Entfall von zwei Fahrstreifen entlang der Kriegsstraße und zum anderen die Signalisierung der rechtsab- und -einbiegenden Verkehre (mit Ausnahme des Verkehrs von Norden nach Westen), was zu längeren Fußgängerfurten über drei Zufahrten führt und damit zu längeren Mindestgrün- und Räumzeiten für den Fußverkehr. Die Einbeziehung des rechtsab- und -einbiegenden Verkehrs in die Signalisierung war Ziel der Umbauten, um die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs zu erhöhen und nicht zuletzt auch eine barrierefreie Führung für sehgeschwache und blinde Menschen zu ermöglichen.

Die Simulation der im Antrag vorgesehenen Markierungsvariante (V1) mit Radfahrstreifen jeweils rechts neben den Rechtsab- beziehungsweise -einbiegefahrstreifen des Kfz-Verkehrs in drei Zufahrten (Westen, Osten, Süden) zeigt, dass der Knotenpunkt Kriegsstraße/Brauerstraße/Reinhold-Frank-Straße nicht mehr ausreichend leistungsfähig wäre und bei Umsetzung Rückstausituationen insbesondere in Richtung Süden (Brauerstraße) und Osten (Karoline-Luise-Tunnel) zu erwarten sind. Zudem wäre eine Koordinierung mit dem südlich gelegenen Knotenpunkt Brauerstraße/Gartenstraße nur in verringerter Qualität möglich. Eine möglichst gute verkehrstechnische Koordinierung der beiden Knotenpunkte ist jedoch für die Verkehrsabläufe essentiell, da der Abstand der Knotenpunkte nur sehr begrenzte Stauräume bietet und die Anzahl der Halte zu reduzieren ist, um Emissionen (Lärm, Schadstoffe) möglichst niedrig zu halten.

Auch eine Variante mit nur einem Teil der Radfahrstreifen in Seitenlage (V2, bei der der Radfahrstreifen von Süden zwischen Rechtsabbiegefahrstreifen und Geradeausfahrstreifen verbleibt) bietet gemäß der Verkehrsuntersuchung keine ausreichende Leistungsfähigkeit und eine ähnliche Verkehrsqualität beider Knotenpunkte wie die Variante V1.

Die Markierungsvarianten V1 und V2 ermöglichen somit keine Umlaufzeitreduzierung, die für eine Reduzierung der Wartezeiten insbesondere des Fuß- und Radverkehrs als wartezeitempfindliche Verkehrsarten erforderlich wäre. Diese ist nach Aussage des Gutachters perspektivisch nur mit der Markierung gemäß Variante V0 möglich, sodass statt einer Umlaufzeit von 100 Sekunden der Knotenpunkt in den Hauptverkehrszeiten auch mit einer Umlaufzeit von 90 Sekunden und somit mit um 10 Sekunden reduzierten Wartezeiten betrieben werden kann.

Maßgebend für die Bewertung der Verkehrsqualität des Fuß- und Radverkehrs ist gemäß des zugrunde zu legenden Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) die jeweilige maximale Wartezeit. Da diese in der vorliegenden Untersuchung durch eine mikroskopische Simulation ermittelt wurden, sind für Radfahrstreifen mit Mischverkehr (rechtsabbiegend und geradeausfahrend) unterschiedliche maximale Wartezeiten für die auf ihnen vorgesehenen Verkehrsbeziehungen ausgewiesen, auch wenn die Verkehrsströme synchron signalisiert werden.

In Anbetracht der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung empfiehlt die Stadtverwaltung eine Markierungslösung, wie in den Ausbauplänen vorgestellt.

Antrag an den Planungsausschuss

Der Planungsausschuss wird über das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung informiert und nimmt dieses zur Kenntnis.