

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/175/2014

Busspur Drausnickstraße - Übergang in den Dauerbetrieb

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.02.2014	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

32, 66, ESTW

I. Antrag

Die Busspur in der östlichen Drausnickstraße wird aufgrund positiver Erfahrungen während des einjährigen Probetriebs dauerhaft eingeführt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit der Beschlussvorlage Nr. 613/107/2012 wurde im Juli 2012 die Einführung einer Busspur auf der Drausnickstraße in stadteinwärtiger Richtung beschlossen. Diese Busspur hat eine Länge von etwa 500 Metern, befindet sich vollständig im Stadtgebiet und wurde für ein Jahr auf Probe eingeführt. Durch diese Maßnahme sollte vor allem eine Verbesserung der verkehrlichen Situation im morgendlichen Berufsverkehr erreicht werden.

Nach Ablauf eines Jahres kann nun die tatsächliche Wirkung der Busspur beurteilt werden. Die ESTW sprechen sich ausdrücklich für einen Übergang vom Probe- in den Dauerbetrieb aus. Bei einem Vergleich der Fahrzeiten der Linie 285 vor der LSA Markuskirche in stadteinwärtiger Richtung kann eine deutliche Verbesserung seit Einführung der Busspur festgestellt werden. Hierfür ist allerdings nicht nur die neu eingeführte Busspur verantwortlich, sondern auch eine verbesserte Steuerung der LSA Markuskirche. Auch die Busse des OVF profitieren von der Busspur.

Für den MIV entstehen durch diese Maßnahme keine verlängerten Wartezeiten an der LSA Markuskirche. Die morgendliche Staulänge hat zwar zugenommen, durch die optimierte Steuerung der LSA Markuskirche konnte jedoch eine Verbesserung bei der individuellen Wartezeit der einzelnen Verkehrsteilnehmer aller Verkehrsarten erreicht werden.

Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass durch die eindeutige Verteilung der Verkehrsströme auf die einzelnen Fahrspuren eine Verkehrsberuhigung stattfindet. Dadurch, dass erst unmittelbar vor der Kreuzung die Busspur als zweiter Fahrstreifen für PKW's freigegeben wird, können die früher oft zu beobachtenden, störenden Fahrstreifenwechsel unterbunden werden.

Insgesamt konnte durch die Einführung der Busspur somit eine Verbesserung der verkehrlichen Situation erreicht werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Die Busspur wird nach einjährigem Probetrieb nun in den Dauerbetrieb übergehen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Bei der Prüfung der Rechtsvorgaben für die Aufstellung des Verkehrszeichens 245 StVO "Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse" wurde festgestellt, dass eine Überkopfbeschilderung nicht mehr zwingend erforderlich ist. Aus Sicht der Verwaltung gibt es keine fachlichen Gründe, welche für die Forderung einer Überkopfbeschilderung sprechen. Aus diesem Grund ist die derzeit bereits vorhandene Beschilderung am Fahrbahnrand für den Dauerbetrieb ausreichend und es sind keine weiteren baulichen Maßnahmen notwendig. Dementsprechend fallen keine Kosten beim Übergang in den Dauerbetrieb an.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 - Vergleich der Fahrzeiten der Busse an der LSA Markuskirche

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang