

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/104/2016

Lichtsignalanlage Drausnickstraße / Kurt-Schumacher-Straße - Änderung der Spuraufteilung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	18.10.2016	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	18.10.2016	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 32, Amt 66

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt, zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit an der Lichtsignalanlage Drausnickstraße / Kurt-Schumacher-Straße aus Richtung Süden den Linksabbieger von der Kurt-Schumacher-Straße in die Drausnickstraße probeweise für 1 Jahr zu sperren.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Durch die derzeitige Spuraufteilung in der Kurt-Schumacher-Straße müssen sich die zwei hoch belasteten Verkehrsströme geradeaus und rechts aus Richtung Süden eine gemeinsame Spur teilen. Bei GRÜN an der Lichtsignalanlage behindern die Rechtsabbieger (welche noch den Vorrang der parallelen Fußgängerfurt beachten müssen) den Geradeausverkehr. Der nachmittägliche Rückstau in der Kurt-Schumacher-Straße beläuft sich somit regelmäßig auf ca. 1 Kilometer - bis über die Lichtsignalanlage an der Allee am Röthelheimpark und über den OBI-Kreisel hinweg. Somit wird auch der bereits öfter im Fokus liegende Schleichverkehr durch die Buckenhofer Siedlung gefördert.

Der mögliche Anbau der notwendigen separaten Rechtsabbiegerspur ist aufgrund des notwendigen Flächenbedarfes trotz bereits vorhandener Vorkaufrechte nicht absehbar.

Durch die angestrebte Sperrung des Linksabbiegers von der Kurt-Schumacher-Straße in die Drausnickstraße wird eine Änderung der Spuraufteilung möglich. Für die zwei hoch belasteten Verkehrsströme geradeaus und rechts können jeweils separate Spuren markiert werden. Bei GRÜN an der Lichtsignalanlage können beide Ströme gleichzeitig fahren. Die Leistungsfähigkeit erhöht sich damit um ca. 50 %. Der nachmittägliche Rückstau in der Kurt-Schumacher-Straße wird sich deutlich verringern. Der Schleichverkehr durch die Buckenhofer Siedlung wird noch weiter entschärft. Insbesondere die zum Fahrplanwechsel 2017/2018 vorgesehene Verlagerung der Buslinie 280 vom Uni-Südgelände über die Kurt-Schumacher-Straße zum Busbahnhof Spardorf könnte von dieser Maßnahme profitieren.

Die Sperrung des Linksabbiegers wird aufgrund der geringen Belastung (vormittags 2 Fahrzeuge je Umlauf, nachmittags 1 Fahrzeug je Umlauf) als vertretbar angesehen. Es sind Aus-

weichmöglichkeiten über die Allee am Röthelheimpark sowie die Artilleriestraße vorhanden. Eine gemeinsame Geradeaus- und Linksspur ist trotz der geringen Menge an Linksabbiegern nicht möglich, da bereits der 1. Linksabbieger in jedem Umlauf die gesamte gemeinsame Spur zustellen würde.

Der Busverkehr (vorwiegend Schülerverkehr aus der Artilleriestraße) kann weiterhin links abbiegen, da ein Eingriff in das derzeitige System zu große Linienänderungen sowie Haltestellenverlegungen mit sich bringen würde. In der relevanten Hauptverkehrszeit fahren zudem keine Schulbusse mehr, sodass eine Behinderung durch links abbiegende Busse aus der Geradeausspur als vertretbar angesehen wird.

Um evtl. negative Auswirkungen der Änderung abschätzen zu können (z.B. durch den Verschwenk des Geradeausverkehrs im Knotenpunkt, evtl. Konflikt mit dem im Knoten wartenden Linksabbieger von Norden, Abwicklung der linksabbiegenden Busse) soll die Maßnahme als Probetrieb eingerichtet werden. Wenn keine Auffälligkeiten zu beobachten sind, wird die Maßnahme automatisch in den Dauerbetrieb übergehen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zur Änderung der Spuraufteilung und Kenntlichmachung für die Verkehrsteilnehmer sind entsprechend dem Lageplan in Anlage 1 folgende Arbeiten auszuführen:

- Um die Änderung der Spuraufteilung rechtzeitig anzukündigen ist eine Spurtafel aufzustellen.
- Am Auslegermast ist das Zeichen „vorgeschriebene Fahrtrichtung gerade/rechts“ zu montieren.
- Um dem Busverkehr weiterhin das Linksabbiegen zu erlauben ist darunter das Zusatzzeichen „Bus frei“ anzubringen.
- Die Pfeilmarkierungen der beiden Spuren sind anzupassen.
- Die Leitlinien zwischen den beiden Spuren sind als Breitstrich auszuführen.
- Um den Verschwenk der Geradeausspur zu verdeutlichen, sind Leitlinien im Knotenpunkt aufzubringen.
- Um die die längere Räumzeit der Radfahrer aus der neuen Geradeausspur zu berücksichtigen sind die Zwischenzeiten anzupassen.

Die Verwaltung hat geprüft, ob dem nun separaten Rechtsabbieger eine zusätzliche Grünzeit in Form eines zweifeldigen Signales angezeigt werden kann. Dies ist aufgrund der Signalprogrammstruktur nicht sinnvoll umsetzbar.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Auf Basis des vorliegenden Lageplanes wurden die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme (Markierung, Beschilderung, Software) auf ca. 4.000,- € geschätzt

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	Software € 2.500,-	bei Sachkonto: 543222
	Markierung/Beschilderung:	bei Sachkonto: 522102
	€ 1.500,-	
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

- | | | |
|-------------------------------------|--|------------------------|
| <input type="checkbox"/> | werden nicht benötigt | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
für Software: | 613090/51100061/543222 |
| | für Markierung/Beschilderung: | 660290/54125210/522102 |
| <input type="checkbox"/> | sind nicht vorhanden | |

Anlagen: Anlage 1 - Lageplan

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang