



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 1392/2011

Der Oberbürgermeister

V/66-660-sch

Dezernat/Fachbereich/AZ

03.01.12

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bau- und Planungsausschuss	23.01.2012	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	31.01.2012	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Busspur Rennbaumstraße von Elsbachstraße bis Kreisverkehr

Beschlussentwurf:

1. Die Prüfungsergebnisse für die Einrichtung einer Busspur auf der Rennbaumstraße werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Einrichtung einer Busspur auf der Rennbaumstraße zwischen den Einmündungen Am Ehrenfriedhof und Elsbachstraße wird nicht befürwortet.

gezeichnet:

Mues

**Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen der Vorlage Nr. 1392/2011
Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunal-
aufsicht vom 26.07.2010**

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon: Herr Schmitz / 66 / 6610

Kurzbeschreibung der Maßnahme und Angaben, ob die Maßnahme durch die Rahmenvorgaben des Leitfadens des Innenministers zum Nothaushaltsrecht abgedeckt ist.

(Angaben zu § 82 GO NRW, Einordnung investiver Maßnahmen in Prioritätenliste etc.)

Beschlussvorschlag, die vorhandene Querschnittsaufteilung der Rennbaumstraße beizubehalten und den Vorschlag zur Einrichtung einer Busspur nicht zu empfehlen.

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Keine Etatisierung

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

(z. B. Personalkosten, Abschreibungen, Zinswirkungen, Sachkosten etc.)

keine

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:

(überschlägige Darstellung pro Jahr)

keine

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss)

keine

Begründung:

Einleitung

In der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses vom 21.03.2011 wurde der Antrag der OP-Fraktion vom 03.03.2011, Nr. 0943/2011, beschlossen und somit die Verwaltung beauftragt, die Einrichtung einer Busspur auf der Rennbaumstraße von der Einmündung Elsbachstraße bis Einmündung Am Ehrenfriedhof zu prüfen.

Vorhandene Verkehrssituation

Die Rennbaumstraße ist Bestandteil der L 291 (ehem. B 232) und im städtischen Straßennetz als Hauptverkehrsstraße eingestuft. Sie dient zudem als Umleitungsstrecke der A 1. Die Verkehrsbelastung beträgt gemäß einer Zählung von 2008 ca. 16.000 Fahrzeuge/Tag bei einem Lkw-Anteil von ca. 6 %. Die Rennbaumstraße wird von mehreren Buslinien befahren.

In der morgendlichen Spitzenstunde von 08:00 Uhr bis 09:00 Uhr bildet sich aufgrund des hoch belasteten und nur provisorisch ausgebauten Kreisverkehrs Stauffenbergstraße auf der Rennbaumstraße ein Verkehrsstau, der vom Kreisverkehr zeitweise bis zur Einmündung Am Plattenbusch reicht.

Vorhandener Straßenquerschnitt

Im Bereich zwischen Elsbachstraße und Am Ehrenfriedhof besitzt die Rennbaumstraße einen Straßenquerschnitt von ca. 11 m, der sich in 2 Parkstreifen von je ca. 2,25 m und einer Fahrbahn von 6,50 m Breite aufteilt. Daran schließen beidseitig Gehwege von ca. 1,80 m Breite an, die sich lediglich in einem kleinen Bereich zwischen Am Ehrenfriedhof und Obere Straße etwas verbreitern. Im Bereich der Brücke über die ehemalige Bahnlinie befinden sich eine Überquerungshilfe und eine Linksabbiegspur in die Elsbachstraße.

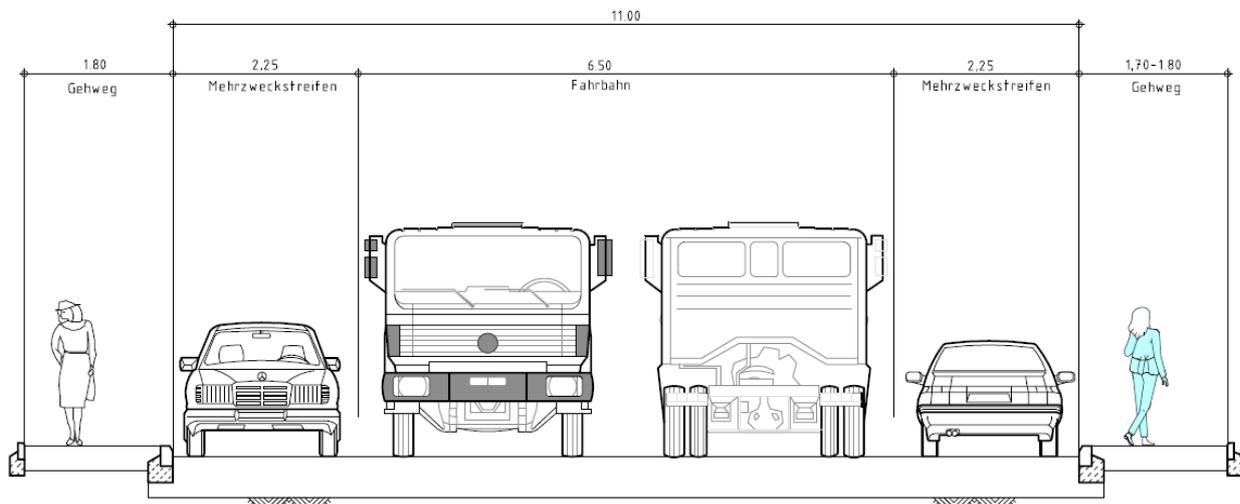


Abb. 1: Vorhandener Straßenquerschnitt

Die Parkstreifen sind hauptsächlich im Bereich zwischen Am Ehrenfriedhof und Heckenweg tagsüber von ca. 15 – 20 Fahrzeugen und abends von ca. 30 – 40 Fahrzeugen belegt.

Ermittlung der notwendigen und zulässigen Fahrbahnbreiten

Maßgebend für die Gestaltung und den Entwurf von Stadtstraßen ist die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006, die so genannte RASSt 06. Ausgehend von der Einteilung in Straßenkategorien werden Straßenquerschnitte und somit die Fahrbahnbreiten vorgegeben.

a) Richtungsfahrbahn

Gemäß Bild 1, Seite 13 der RASSt 06 handelt es sich bei der Rennbaumstraße um eine angebaute Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktionsstufe mit der Bezeichnung HS III und besitzt demnach gemäß Tab. 1, Seite 17 die Entwurfssituation einer Verbindungsstraße. Für diesen Straßentyp werden gemäß Bild 37 auf Seite 59 Fahrbahnbreiten von 6,50 m vorgegeben. Diese Breiten ergeben sich aus der vorhandenen Verkehrsbelastung, den Grundmaßen und den Bewegungsspielräumen der maßgeblichen Fahrzeuge im Begegnungsfall (hier: Begegnungsfall LKW-LKW).

Im Einzelfall können die Bewegungsspielräume reduziert werden, so dass Fahrbahnbreiten von 6,25 m möglich sind. Auf der Rennbaumstraße ist diese Reduzierung aus folgenden Gründen nicht zu vertreten:

- hohe Verkehrsbelastung
- hoher Lkw- und Busanteil
- Radverkehr auf der Fahrbahn
- starkes Fahrbahnlängsgefälle in Richtung Kreisverkehr
- Umleitungsstrecke der A 1
- Bildung von Spurrillen bei eingeeengten Querschnitt

Fazit: Die bereits vorhandene Fahrbahnbreite von 6,50 m ist bei der weiteren Betrachtung zu Grunde zu legen und sollte nicht vermindert werden.

b) Busspur

Gemäß Tabelle 40, Seite 96 der RASSt 06 ergibt sich für eine separate Busspur grundsätzlich eine Breite von 3,50 m. Diese kann bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit auf 3,25 m reduziert werden.

Fazit: Bei der Planung der Busspur wird eine eingeschränkte Breite von 3,25 m angesetzt.

c) Parkstreifen

Gemäß Tabelle 22, Seite 78 der RAS 06 beträgt die Breite eines Längsparkstreifens 2,00 m.

Querschnittsaufteilung mit Berücksichtigung einer Busspur (siehe auch Anlage 1)

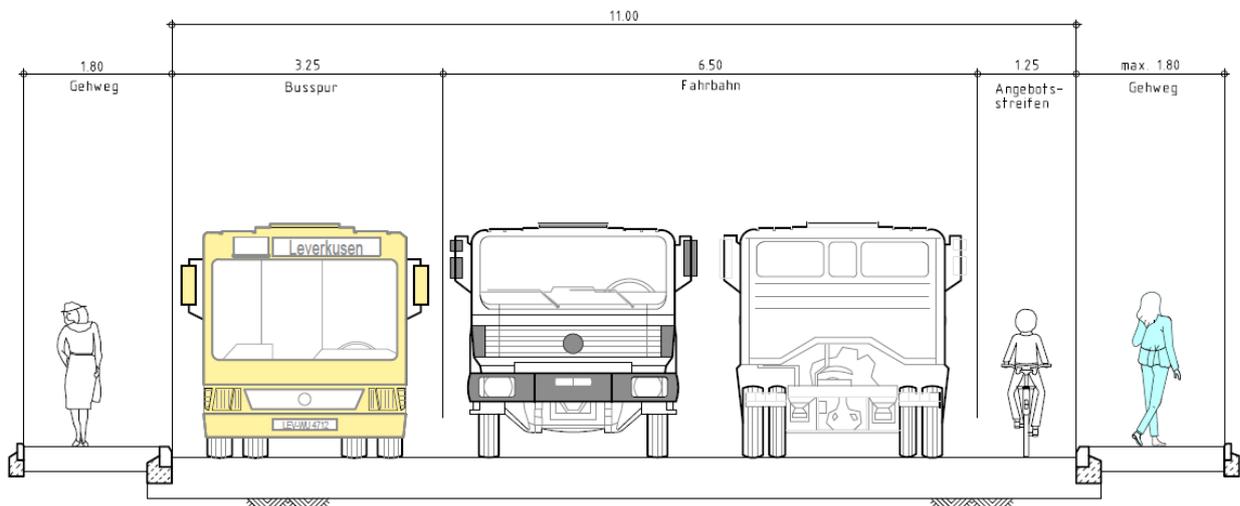


Abb. 2: Straßenquerschnitt mit bereits reduzierter Busspurweite von 3,25 m

Abb. 2 zeigt die Querschnittsaufteilung, die aus den oben aufgeführten Punkten und Begründungen resultiert. Von den vorhandenen 11,00 m benötigt die reduzierte Busspur und die Fahrbahn bereits eine Breite von 9,75 m, so dass lediglich eine Restbreite von 1,25 m verbleibt. Dies bedeutet, dass die vorhandenen durchgehenden Parkstreifen, die eine Breite von je 2,00 m benötigen, nicht mehr im Querschnitt untergebracht werden können und somit grundsätzlich entfallen müssen. Die Restbreite von 1,25 m kann für einen Angebotsstreifen für Radfahrer genutzt werden.

Auf der südlichen Fahrbahnseite weist der Gehweg im Bereich der Grundstücke 33, 34, 488 und 714 einen breiteren Querschnitt auf. Hier könnten insgesamt 8 Stellplätze halbseitig auf dem Gehweg eingerichtet werden. In den übrigen Bereichen würde dieses halbseitige Parken die nutzbare Gehwegbreite auf 1,00 m verringern und kann somit nicht empfohlen werden. Zudem müsste grundsätzlich ein 13 cm hoher Bordstein überfahren werden, der das Einparken deutlich verzögert und ggf. Verkehrsbehinderungen verursacht.

Auf der nördlichen Fahrbahnseite gibt es im Bereich der Grundstücke 529 und 526 einen etwa 10 m langen Bereich, der eine Gehwegbreite von ca. 3,30 m aufweist. Hier ergibt sich optisch eine weitere Fläche die zum Parken genutzt werden kann. Jedoch kann hier direkt neben der angrenzenden Busspur nur ein vollständiges Gehwegparken eingerichtet werden, das aber die dann noch nutzbare Gehwegbreite auf ca. 1,30 m einschränkt, was so ebenfalls nicht empfohlen werden kann.

Fazit: Durch das Einrichten einer Busspur müssen die vorhandenen beidseitigen Parkstreifen auf der gesamten Prüflänge entfallen; es können lediglich partiell nur noch 8 Stellplätze auf der Südseite eingerichtet werden. Das deckt bei weitem nicht den Bedarf von ca. 30 – 40 Stellplätzen. Die Folge wird ein erhöhter Parkdruck in den angrenzenden Straßen sein.

Kosten für die Einrichtung einer Busspur

Die Kosten für die Einrichtung der Busspur und den verbleibenden Stellplätzen entstehen durch Demarkieren der vorhandenen Markierung und dem Neumarkieren der neuen Querschnittsaufteilung. Die Summe dafür beläuft sich allerdings auf ca. 25.000 Euro.

Gesamtfazit

Der vorhandene Straßenquerschnitt von 11,00 m reicht nicht aus, um die Nutzungen des fließenden Verkehrs, des ruhenden Verkehrs und einer separaten Busspur unterzubringen. Die Integration einer Busspur führt vielmehr dazu, dass mit Ausnahme einiger weniger Stellplätze das Parken im Abschnitt zwischen Am Ehrenfriedhof und Elsbachstraße nicht mehr im öffentlichen Straßenraum der Rennbaumstraße möglich wäre. Zudem müssten die vorhandene Überquerungshilfe und die Linksabbiegespur entfallen.

In Abwägung zwischen den unbestrittenen Vorteilen einer Busspur und den Nachteilen für die Anwohner durch den Wegfall der Parkplätze, der Überquerungshilfe und der Linksabbiegespur wird von Seiten der Verwaltung auch vor dem Hintergrund der Kosten die Beibehaltung des vorhandenen Straßenquerschnitts befürwortet, zumal sich die Behinderungen des ÖPNV alleine in der morgendliche Spitzenstunde ergeben..

Nach derzeitigem Sachstand ist der Ausbau des provisorischen Kreisverkehrs in einen leistungsstarken zweispurigen Kreisverkehr für das Jahr 2015 vorgesehen. Durch diesen Ausbau wird auch die Leistungsfähigkeit der Zufahrt Rennbaumstraße in den Kreisverkehr verbessert werden, so dass sich die morgendlichen Staus und somit die Behinderungen des ÖPNV reduziert werden können.

Anlage/n:

Lageplan 1:250