

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Busbeschleunigung Dürener Straße

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	05.03.2018
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	12.03.2018
Verkehrsausschuss	17.04.2018

Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt mit der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) Gespräche zur Minimierung von Beeinträchtigungen der geplanten Verlängerung der Buslinie 136 durch Güterzugverkehre in den Spitzenverkehrszeiten zu führen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt die Ausführungs- und Genehmigungsplanung für
 - a) die Verbreiterung der Fahrbahn der Dürener Straße zwischen Stüttgenhof und Militärringstraße zur Anlage einer separaten Busspur in Fahrtrichtung stadteinwärts (Variante S 2)und für
 - b) den Umbau des Knotenpunktes Dürener Straße/Militärringstraße zur Herstellung eines zweispurigen Abflusses in Fahrtrichtung Innenstadt (Variante K2)zu erstellen.

Alternative:

1. Die Verwaltung wird beauftragt mit der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) Gespräche zur Minimierung von Beeinträchtigungen der geplanten Verlängerung der Buslinie 136 durch Güterzugverkehre in den Spitzenverkehrszeiten zu führen. Auf straßenplanerische und bauliche Maßnahmen wird verzichtet.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die Bezirksvertretung Lindenthal ohne Änderungen zustimmt.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	716.450,00	€
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	_____	€
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____	€
b) Sachaufwendungen etc.	_____	€
c) bilanzielle Abschreibungen	_____	€

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge	_____	€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____	€

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____	€
b) Sachaufwendungen etc.	_____	€

Beginn, Dauer _____

Begründung:

Die KVB AG beabsichtigt die Buslinie 136 (Neumarkt – Hohenlind), die im westlichen Linienweg die Dürener Straße befährt, über die derzeitige Endhaltstelle Hohenlind (beim Krankenhaus) hinaus nach Westen über die Stadtwaldsiedlung, Junkersdorf bis Weiden zu verlängern. Die Linie 136 würde über die Dürener Straße (den Militärring querend) und den Salzburger Weg geführt. Neben der allgemeinen Belastungssituation der genannten Straßenzüge ist die Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt Dürener Straße/Militärringstraße stark durch die hier in den südlichen Seitenraum querende Stadtbahnlinie 7 (Zündorf – Innenstadt – Frechen – Benzelrath) und die, die Kreuzung diagonal querende, HGK-Güterbahntrasse beeinflusst. Dürener Straße und Militärringstraße werden bei querenden HGK-Güterzügen und bei Stadtbahnfahrten gesperrt. Stadt- und Güterbahn haben in der Abwicklung Vorrang und sind signaltechnisch und durch Schrankenanlagen gesichert. Die Absicherung der Querungen von Militärringstraße und Dürener Straße unterliegen der Eisenbahn-Bau und-Betriebs-Ordnung (EBO) und sind als Bahnübergangssteuerungsanlagen (BüStra-Anlagen) ausgestaltet.

Bei den von der KVB AG zur Vorbereitung des Bus-Linienbetriebes durchgeführten Testfahrten zeigten sich am Knotenpunkt mit der Militärringstraße in beiden Fahrtrichtungen zu allen Tageszeiten mehr oder minder hohe Verlustzeiten an der Lichtsignalanlage (LSA), die aus dem ganztags hohen Verkehrsaufkommen in diesem Netzbereich resultieren, aber auch auf die Sperrzeiten zugunsten der Stadt- und Güterbahnquerungen zurückzuführen sind.

Für einen fahrplanstabilen Betrieb einer Buslinie auf der Dürener Straße, sind mehrere Maßnahmen untersucht, dargestellt und bewertet worden.

Im Einzelnen sind dies:

- drei Varianten zur Stabilisierung des Busbetriebes auf der Strecke (S 1a, S 1b und S 2),
- zwei Varianten zur Stabilisierung des Busbetriebes am Knotenpunkt Dürener Straße/Militärringstraße (K 1 und K 2) sowie
- eine Variante zur Änderung der Betriebsabwicklung der HGK-Güterbahn (B 1).

Kurzbeschreibung der Varianten:

1. Maßnahmen auf der Dürener Straße:

Die Varianten S 1a und S 1b bewegen sich ausschließlich im derzeit vorhandenen Straßenquerschnitt.

Variante S 1a: Die ‚unechte Zweispurigkeit‘ endet vor der heutigen Fußgängerquerungshilfe (ca. 150 m vor der Haltelinie der LSA an der Militärringstraße).

Variante S 1b: Die ‚unechte Zweispurigkeit‘ endet beim Aufstellraum vor der LSA an der Militärringstraße. Hier ist eine signaltechnische Absicherung an der heute unsignalisierten Fußgängerquerung erforderlich, da die Fußgängerquerung dann über drei Fahrspuren erfolgen würde.

Variante S 2: Bei Variante S 2 erfolgt ein dreispuriger Ausbau der Fahrbahn nach Norden auf Kosten des heutigen Fußweges. Die hierdurch realisierbare durchgehende Busspur endet auf Höhe der heutigen Fußgängerquerung mit einer signalisierten Busschleuse. Die Fußgängerquerung wird in die Signalisierung integriert.

2. Maßnahmen am Knotenpunkt Dürener Straße/Militärringstraße:

Bei den Maßnahmen am Knotenpunkt wird davon ausgegangen, dass die Gleisanlagen und die Art der signaltechnischen Absicherung des HGK-Güterbahn- und des KVB-Stadtbahnverkehrs nicht verändert werden sollen.

Variante K 1: Am Knotenpunkt ist die Änderung (Ummarkierung) der Spuraufteilung in den beiden Knotenpunktzufahrten der Dürener Straße vorgesehen.

Variante K 2: Am Knotenpunkt sind sowohl markierungstechnische als auch bauliche Maßnahmen zur Änderung der Spuraufteilung in der Knotenpunktzufahrt Dürener Straße stadteinwärts zugunsten einer zweispurigen Zufahrt und Abfahrt am Knotenpunkt vorgesehen.

3. Maßnahme in der Betriebsabwicklung des HGK-Güterverkehrs:

Variante B 1: Diese Variante sieht eine Änderung der Betriebsabwicklung des HGK-Güterverkehrs vor.

Können mit der HGK-Betriebsleitung Vereinbarungen dahingehend getroffen werden, dass in den Spitzenverkehrszeiten, z. B. von 7 – 9 Uhr und von 16 – 19 Uhr, keine Güterzüge die Strecken zwischen Braunsfeld und Frechen befahren, verblieben ausschließlich die deutlich kürzeren Sperrzeiten zugunsten der querenden Stadtbahn am LSA-Knotenpunkt. Dies würde zu deutlich geringerem Rückstau auf der Dürener Straße und der Militärringstraße führen.

Bewertung der Varianten:

Maßnahmen in der Strecke Dürener Straße

	Nullvariante: keine Maßnahmen in der Strecke.	Variante S 1a: stadteinwärts un- echte Zweispurigkeit bis zur FG- Querungshilfe.	Variante S 1b: stadteinwärts unech- te Zweispurigkeit bis zur LSA.	Variante S 2: Verbreiterung für dritte Spur als Bus- spur.	
Maßnahmen am Knotenpunkt Dürener Straße/Militärstr.	Nullvariante: keine Maßnahmen an LSA Dürener Straße/Militärstr.	Keine Beschleunigung für den Bus: Es ist kein sicherer Fahrplan- betrieb möglich.	keine signifikanten Vorteile für den Bus, da einspurige Eng- stelle bei der Fußgänger- querung bleibt.	geringe Vorteile für den Bus. Nur allge- meine Verkürzung des Rückstaus, aber kein höherer Durchsatz an der LSA.	große Vorteile für den Bus. Durch die Busschleuse ist der Bus erstes Fahrzeug an der LSA. Abwick- lung an der LSA bleibt aber unverän- dert störungsanfällig.
	Variante K 1: Markierungstechn. Änderung der Spur- aufteilung in den Zufahrten.	keine Busprio, aber geringerer Rück- stau, evtl. Leis- tungsminderung stadtauswärts.	FG-Querung bleibt, Engstelle für Bus und MIV. Keine signifikante Bus- beschleunigung.	höherer Durchsatz, Bus fließt nur im MIV mit. LSA an FG- Querungsstelle erforderlich.	zusätzliche Vorteile durch Busprio in der Strecke und hohen Durchsatz am Kno- tenpunkt.
	Variante K 2: Verbreiterung des Querschnittes aus Richtung Osten für zweispurigen Abfluss.	keine Busprio, aber geringerer Rück- stau.	dito, aber höherer Kostenaufwand Umbau. Keine Leistungs- minderung an der LSA stadtauswärts.	dito, aber höherer Aufwand für Umbau. Keine Leistungsmin- derung an der LSA stadtauswärts.	dito, aber höherer Aufwand. Keine Leistungsmin- derung an der LSA stad- tauswärts.
	Variante B 1: Änderung der Betriebsabwicklung der HGK: keine Fahrten in Spitzen- verkehrszeiten.	größerer Durchsatz aber keine weiteren Vorteile für Bus.	größerer Durchsatz aber keine weiteren Vorteile für Bus.	größerer Durchsatz aber keine weiteren Vorteile für Bus.	keine langen Sperr- zeiten, Bus durch Busspur erstes Fahrzeug an LSA: größtmögliche Buspriorisierung.

Kostenschätzung für die einzelnen Maßnahmenvarianten:

Variante S 1a (unechte Zweispurigkeit bis FG-Querung): 23.000,00 €

Variante S 1b (unechte Zweispurigkeit, lang): 92.000,00 €

Variante S 2 (Busspur bauen): 655.500,00 €

Variante K 1 (Spurführung ändern): 2.300,00 €

Variante K 2 (Knotenpunkt verbreitern): 60.950,00 €

Variante B 1 (Betriebsabwicklung HGK): keine

Finanzierung:

Die erforderlichen investiven und/oder konsumtiven Auszahlungsermächtigungen zur Finanzierung der Maßnahme werden im Teilplan 1201, Straßen, Wege, Plätze im Rahmen des Hpl. Aufstellungsverfahrens 2019 budgetneutral berücksichtigt.

Anlagen:

1. Text – Maßnahmenkonzept
2. Plan – Variante S1 und K1
3. Plan – Variante S2 und K2