

Beschlussvorlage

Technische Leitung 61/66

Aktenzeichen:

Vorlage Nr.: BV/0776/2016

Vorlage für die Sitzung			
Ausschuss für Stadtentwicklung: Umwelt, Planung und Verkehr	Entscheidung	30.08.2016	öffentlich

Beratungsgegenstand: **Erneuerung der Turmstraße; Umgestaltung der Straße im Zuge der Bauarbeiten**

Anmerkungen zu Belangen von Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Behinderungen:
Die Belange hinsichtlich Barrierefreiheit werden in der Planung berücksichtigt

Haushaltsmäßige Auswirkungen/Hinweis zur vorläufigen Haushaltsführung:
keine

1. Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt die Varianten 2 und 3 zur Umgestaltung der Turmstraße im Rahmen einer Bürgerbeteiligung zu erörtern und dem Ausschuss das Ergebnis mit dem Ausbauvorschlag zur Beschlussfassung vorzulegen.

2. Sachverhalt/Rechtliche Würdigung:

Innörtliche Bedeutung der Straße

Die Turmstraße liegt zwischen den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen „Martinstraße“ (L113) und „Münstereifeler Straße“ (ehem. L 493, wurde im Zuge der Ortsumgehung zur Gemeindestraße abgestuft), welche die Quell- und Zielverkehre zwischen der Eifel und dem Bonner Raum tragen und gleichzeitig den Verkehr Richtung Innenstadt tragen.

Verkehrszählungen belegen immer wieder, dass

- die Ortsumgehungsstraße (B 266) nicht in dem gewünschten Umfang genutzt wird,
- der Stadtkern leider immer noch eher durchquert als umfahren wird,
- die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen gerade in den Morgen-, Mittags- und Abendstunden stark belastet sind und
- sich der Schleichverkehr bereits in der Vergangenheit auf die Turmstraße verlagert hat.

Gleichzeitig ist die „Turmstraße“ Hauptschulweg für die Schulen im Bereich der Innenstadt sowie der unmittelbar anliegenden Grundschule „Sürster Weg“. Besonders der südliche Bürgersteig hat eine wesentliche Bedeutung für alle Fußgänger, da Fußgängerampeln im Bereich der „Martinstraße“ und „Münstereifeler Straße“ auf diesen führen.

Außerdem wird die Feuerwache über die Turmstraße erschlossen.

Aufgrund dieser maßgeblichen Verbindungsfunktion, fasste der Ausschuss für Stadtentwicklung: Planung, Umwelt und Verkehr in seiner Sitzung vom 5.07.2011 den Beschluss, die Turmstraße als „verkehrswichtige Straße“ zu klassifizieren.

Die wichtige Bedeutung der „Turmstraße“ wird mit der nächsten Änderung des Flächennutzungsplanes dort entsprechend dargestellt.

Baulicher Zustand der Verkehrsflächen

Der mangelhafte Oberbau der Straße (großförmiges, nicht ausreichend Druckfestes Gesteinsmaterial, teilweise Schaumlava, kein abgestuftes Korn; siehe Foto 1) führt dazu, dass diese ungebundene Tragschicht durch die Verkehrslasten zermahlen wird, nach unten wegsickert oder auch durch baulich desolaten

Kanalkontrollschächte (Foto 2) in den Abwasserkanal rieselt. Hierdurch entstehen immer wieder Hohlräume zwischen Asphalttragschicht und ungebundener Tragschicht. Setzungen und Risse sind typische Schadensbilder.

Neben der verschlissenen Fahrbahn, weisen auch die Bürgersteige in Teilbereichen erheblichen Sanierungsbedarf auf.



Foto 1



Foto 2

Zustand der unterirdischen Infrastruktur

Die Kanalisation in der „Turmstraße“ weist starke Schäden auf. Von den hier verlaufenden ca. 500 m Kanalleitungen weisen 28 % der Haltungen Schäden der Schadensklasse 0 (akuter Handlungsbedarf) und 53 % der Schadensklasse 1 (kurzfristiger Handlungsbedarf) auf. Insbesondere die Schachtbauwerke in der Turmstraße sind in der Substanz beeinträchtigt, so dass hier schon kurzfristige Reparaturen zum Erhalt der Standsicherheit notwendig werden.

Aufgrund des Alters und des baulichen Zustandes wird auch das Rohrnetz der öffentlichen Trinkwasserversorgung in diesem Zuge ausgetauscht.

Die weiteren Versorgungsträger, wie z.B. E-Regio oder Westnetz, werden im Zuge der Planung über die anstehenden Baumaßnahmen informiert und gebeten zu prüfen ob auch ihrerseits Sanierungsbedarf an den Versorgungsnetzen besteht um diese Maßnahmen dann möglichst im Zusammenhang auszuführen.

Derzeitige Straßenquerschnittsgestaltung sowie die damit verbundenen Probleme

Wie auf dem nebenstehenden Foto erkennbar, wurden für die unterschiedlichen Verkehre in der „Turmstraße“ bereits in der Vergangenheit separate Flächen angeboten. Da die Straße in den 60er Jahren gebaut wurde, werden die Bemessungen der einzelnen Querschnittselemente, wie auch der Gesamtbreite, heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht.



Die Turmstraße nahezu ohne Verkehr (um die unterschiedlichen Verkehrsräume aufzuzeigen)

Der auf dem Foto augenscheinliche beidseitige Radweg, darf aufgrund seiner geringen Breite nicht mehr als solcher beschildert sein und dient heute nur als Angebot für Radfahrer (dieser Sachverhalt führte bereits dazu, dass eine Umgestaltung der Radwegflächen Bestandteil des Schulwegsicherungskonzeptes ist).

Die Fahrbahn, mit einer Breite von insgesamt 6,55 m ist auf der nördlichen Fahrbahnseite fast durchgängig durch parkende Fahrzeuge belegt, sodass hier lediglich eine durchgängige Restbreite von etwa 4,50 m verbleibt, was gerade einen Begegnungsverkehr Pkw/ Pkw ermöglicht.

Sobald Schwerlastverkehr, Schulbusse oder Einsatzfahrzeuge der angrenzenden Feuerwache diese Straße befahren, wird die Fahrradspur des südlichen „kombinierten Rad-/ Gehweges“ häufig durch den Kfz-Verkehr mit in Anspruch genommen.

Aufgrund der vorgenannten Sachverhalte ist es dringend erforderlich, die „Turmstraße“ baulich zu sanieren und an die heutigen Verkehrsbelange anzupassen.

Förderung der Baumaßnahme durch die Bezirksregierung Köln im Rahmen der Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-Stra)

Bei der Bezirksregierung Köln wurde die Maßnahme bereits 2010 angemeldet. Damit die „Turmstraße“ im Rahmen o.g. Richtlinie gefördert werden kann, müssen vor allem nachfolgende Kriterien erfüllt sein

- es muss sich um eine „verkehrswichtige Straße“ handeln,
- die Verkehrsstraße muss eine Vorfahrtstraße sein,
- die Straße hat eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf ≤ 50 km/h und kann nur in Teilstücken auf ≤ 30 km/h reduziert werden,
- es müssen Normen, Regelwerke und Empfehlungen, soweit entsprechender Verkehrsraum zur Verfügung steht berücksichtigt werden.

Die Förderung bezieht sich ausschließlich auf den Kostenanteil der Stadt, nach Abzug von Anliegerbeiträgen und sonstigen Leistungen Dritter. Die Förderquote liegt bei 60 % der zuwendungsfähigen Baukosten.

Mit Festlegung einer Ausbauvariante kann eine belastbare Entwurfsplanung mit Kostenschätzung erstellt und ein Antrag auf Gewährung einer Förderung gestellt werden.

Da Fördergelder über das Entflechtungsgesetz nur bis 2019 zur Verfügung stehen, die vorhandenen Mittel nahezu verplant sind und zum heutigen Zeitpunkt nicht abgesehen werden kann, ob ab 2019 Fördermöglichkeiten bestehen, könnte das Ergebnis im ungünstigsten Falle bedeuten, dass keine Fördermittel zur Verfügung stehen und die Kosten (förderfähige Baukosten, ohne Beiträge Dritter) durch die Stadt Rheinbach zu tragen sind oder der Antrag abgelehnt wird.

Um unter den derzeitigen Gegebenheiten – ungeklärte zukünftige Förderung von GVFG-Maßnahmen – ein zeitnahes Ergebnis zu erzielen, wird empfohlen, sobald eine tragfähige Variante mit den TÖB und den Bürgern erarbeitet ist, und für diese Variante Baurecht besteht (Ausbaubeschluss) einen entsprechenden Förderantrag, verbunden mit dem Antrag auf förderunschädlichen vorzeitigen Baubeginn, zu stellen.

Neue Querschnittsgestaltung

Um eine verkehrliche Verbesserung für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern zu erzielen und diesen sichere, akzeptable Räume zuzuordnen soll der Verkehrsraum neu geordnet werden. Hierzu wurden im Rahmen von Gruppengesprächen mit den unterschiedlichen Trägern öffentlicher Belange (Polizei, Ordnungs-/ Straßenverkehrsbehörde, Feuerwehr, ÖPNV, Schulamt, ADFC und dem Gewerbeverein) deren Bedürfnisse und Notwendigkeiten abgestimmt.

Es wurden drei Varianten erarbeitet, welche den verschiedenen Ansprüchen in unterschiedlichem Umfang Rechnung tragen. Die Varianten sind nachfolgend kurz beschrieben und werden in der Ausschusssitzung präsentiert und deren Stärken und Schwächen detailliert erläutert.

- Variante 1, Kurzbeschreibung: schmale Bürgersteige (nördl. Bürgersteig mit einer tatsächlichen Breite von 95 cm), Fahrbahn inkl. Schutzstreifen für den Radverkehr, Verkehrsberuhigung durch alternierendes Parken, ca. 20 Pkw-Parkplätze
- Variante 2, Kurzbeschreibung: breite Bürgersteige (beidseitig 2,50 m), Fahrbahn inkl. Schutzstreifen für den Radverkehr, fast gradlinige, weit einsichtige Fahrbahnführung (trägt schlechter zu einer Verkehrsberuhigung bei), Verzicht auf Parkplätze
- Variante 3, Kurzbeschreibung: breiter Bürgersteig auf der südl. Seite, akzeptabler Bürgersteig auf der nördl. Seite, Fahrbahn mit Schutzstreifen für den Radverkehr (in Engstellen nicht markiert), Verkehrsberuhigung durch alternierendes Parken, ca. 10 Pkw-Parkplätze

Bedürfnisse/ Notwendigkeiten

Fahrbahn

Als verkehrswichtige Straße, muss die „Turmstraße“ eine Vorfahrtstraße sein, auf welcher eine Geschwindigkeitsbegrenzung ≤ 50 km/h anzuordnen ist. Als Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme werden Fahrbahnversätze vorgesehen. Durch alternierend angeordnete Parkstreifen mit Baumbeeten, kann das Sichtfeld begrenzt werden und somit zu einer natürlichen Verkehrsberuhigung führen. Zusätzlich soll die Geschwindigkeit im Bereich des Fußgängerüberweges (Höhe „Schumannstraße“) sowie dem Einmündungsbereich „Beethovenstraße“ (Ausfahrt Feuerwehr) auf ≤ 30 km/h reduziert werden.

Die Fahrbahnbreite soll bei 6,00 m, liegen, damit ein Begegnungsverkehr Bus/ Lkw, unter Berücksichtigung beeengter Verhältnisse, möglich ist.

Durch diese Fahrbahnbreite ergeben sich Verbesserungen für den Kfz-, ÖPNV- und Schwerlastverkehr (nicht zuletzt für Einsatzfahrzeuge) und ein Überfahren von Nebenanlagen wird nicht mehr notwendig sein.

Bürgersteige

Heutige Planungs-Regelwerke sehen Bürgersteigbreiten von minimal 2,50 m vor. Diese Breiten lassen sich in der „Turmstraße“ nur unter Verzicht auf den ruhenden Verkehr erreichen. Dies bedeutet gleichzeitig eine gradlinigere, weit einsehbare Fahrbahnführung, was zu erhöhten Fahrgeschwindigkeiten führen kann.

Nach Rücksprache mit den o.g. Interessenträgern, ergibt sich aufgrund der beeengten Verhältnisse ein Kompromiss dahingehend, dass der südliche Bürgersteig, auf den die Fußgänger und Schüler im Bereich der „Martinstraße“ und „Münstereifeler Straße“ mittels Fußgängerampeln geführt werden, die Kriterien von 2,50 m Breite erfüllen soll. Der in deutlich geringerem Umfang genutzte nördliche Bürgersteig soll eine Breite von 1,50 m aufweisen. Damit werden die Ansprüche an die Barrierefreiheit zwar nicht eingehalten. Mobilitätsbehinderte mit Rollstuhl oder Personen mit einer Begleitperson, können diese Fläche gut benutzen, kommen Fußgänger entgegen, wird es eng.

Radfahrverkehr

Derzeit gibt es auf der Turmstraße beidseitig ein Radfahrangebot, welches aufgrund der geringen Breite nicht als benutzungspflichtig Beschildert werden darf.

Unfallstatistiken, die Fachliteratur und Empfehlungen weisen darauf hin, dass Fahrradfahrer im Bereich von Straßen mit vielen Einmündungen und Grundstückszufahrten sicherer auf der Fahrbahn geführt werden.

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) raten zu unterschiedlichen Maßnahmen in Abhängigkeit von dem Verkehrsaufkommen.

Bei einer erlaubten Fahrgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h und einem Verkehrsaufkommen bis etwa 400 Kfz/ h empfiehlt o.g. Richtlinie das Führen des Radfahrverkehrs auf der Fahrbahn, im Mischverkehr. Das heißt, ohne zusätzliche Maßnahmen wie Schutzstreifen. Auch benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen.

Bei einer Verkehrsuntersuchung im Jahr 2012 wurde im Bereich der Einmündungen „Martinstraße“ und „Münstereifeler Straße“ das Verkehrsaufkommen in den Früh- (6-10 Uhr), Nachmittags-/ frühe Abendstunden (15-19 Uhr) gezählt. Zu den Spitzenzeiten (7:15 -8:15 Uhr) wurden nachfolgende Ergebnisse erfasst:

	Knotenpunkt Martinstraße/ Turmstraße			Knotenpunkt Münstereifeler Straße/ Turmstraße		
Zeitraum:	6-10 Uhr	7:15 - 18:15 Uhr	17-18 Uhr	6-10 Uhr	7:15 - 18:15 Uhr	15-19 Uhr
Stunden:	4	1	1	4	1	4
in die Turmstraße einmündend	201	74	91	350	52	207
aus der Turmstraße ausmündend	388	174	121	80	42	146

Diese Erhebungsergebnisse liegen weit unter den Erfordernissen für einen markierten Schutzstreifen. Der Platzbedarf für Schutzstreifen liegt bei 1,25 m in der Breite, entlang von seitlichen Parkstreifen mindestens 1,50 m. Zwischen den Schutzstreifen muss die Fahrbahnbreite mindestens 4,50 m betragen. Das bedeutet, dass die Fahrbahn eine Breite von minimal 7,00 m benötigt und kein Raum für ruhenden Verkehr übrig bleibt. Parkraum und Fahrradschutzstreifen stehen hier in direkter Konkurrenz. Einen Kompromiss bildet hier die Variante 3, die kurze Fahrbahneinengungen mit Parkplätzen schafft (das Parkraumangebot verringert sich jedoch gegenüber dem heutigen Zustand drastisch).

Seitens der Polizei (Direktion Verkehr/ Führungsstelle, Örtliche VU-Auswertung/ Verkehrslenkung) wird darauf hingewiesen, dass im Bereich der Einengungen, aufgrund der zu geringen Fahrbahnrestbreite, auf eine Markierung der Schutzstreifen verzichtet werden sollte. Auch eine einseitige Markierung des Schutzstreifens sei nicht sinnvoll, da durch die Markierung auf einer Seite der Kfz-Verkehr auf die andere Seite gedrängt wird.

Durch den ADFC wurde angeregt, die Asphaltflächen der Schutzstreifen „rot“ einzufärben und im Bereich der Baumscheiben Fahrrad-Anlehnbügel vorzusehen, damit Fahrräder sicher abgestellt und angeschlossen werden können.

Bezüglich „rot“ markierter Schutzstreifen muss darauf hingewiesen werden, dass Aufbrüche im Asphalt, nicht zu verhindern sind und leider ein Stück weit auch das Erscheinungsbild unserer Straßen prägen. Da die „roten“ Asphaltoberflächen nach Bauarbeiten/ Punktaufbrüchen (zum Beispiel für die Störungsbeseitigung vorhandener Anschlüsse oder Herstellung neuer Anschlüsse) nicht in den Zustand zurückversetzt werden wie vor Beginn dieser Bauarbeiten, sollte man sich bewusst machen. Die Unterhaltung dieser Flächen ist eher unterhaltungsunfreundlich.

Ruhender Verkehr

Über Tag parken im Bereich der Turmstraße, i.d. Regel auf der nördlichen Seite (Fahrtrichtung „Münstereifeler Straße“), ca. 30 – 40 Kraftfahrzeuge. Der Parkdruck nimmt von der „Martinstraße“ aus kommend, Richtung „Münstereifeler Straße“, ab.

Der Parkdruck in den Seitenstraßen ist bereits heute sehr hoch. Die angrenzenden Straßen, besonders der Schumannstraße (zwischen Münstereifeler Straße und Turmstraße), sind bereits ausgelastet.

Im Nahbereich stehen alternativ nur die bewirtschafteten Parkplätze auf der Wallanlage zur Verfügung. Wie bereits zuvor erwähnt konkurrieren die Interessen des ruhenden Verkehrs mit den Wünschen des Radverkehrs.

Fließt der Fahrradverkehr ohne Schutzstreifen im Verkehr mit, können durch alternierend angeordnete Parkstreifen, etwa 50 % des heutigen Parkangebotes erhalten bleiben.

Bei der Variante 3, mit Schutzstreifen und Parkraumangebot in den räumlich begrenzten Einengungen, verringert sich das Parkraumangebot auf ca. 25% des heutigen Bedarfes.

Seitens der Verwaltung werden unter Berücksichtigung der Aspekte Hauptschulweg, Nahmobilität, Klimafreundlichkeit, Fahrradnutzung, verbesserte Verkehrsverhältnisse für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Fahrradfahrer), die Varianten 2 und 3 favorisiert.

Die Variante 2 vernachlässigt den ruhenden Verkehr (Parkstreifen) völlig, die Variante 3 versucht einen Kompromiss zu bilden.

Die Verwaltung wird beauftragt die Varianten 2 und 3 zur Umgestaltung der Turmstraße im Rahmen einer Bürgerbeteiligung zu erörtern und dem Ausschuss das Ergebnis mit dem Ausbauvorschlag zur Beschlussfassung vorzulegen.

Rheinbach, den 11.08.2016

gez.
Stefan Raetz
Bürgermeister

gez.
Margit Thünker-Jansen
Fachbereichsleiterin