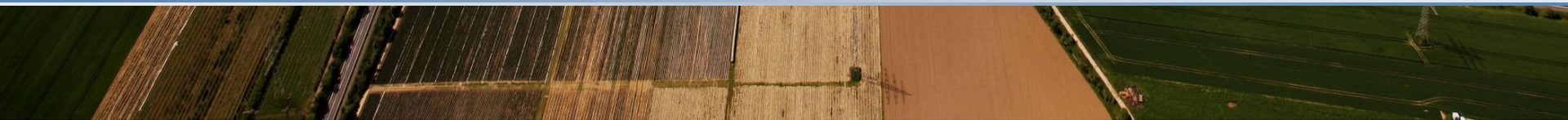




Stadt Rheinbach
Fachbereich Stadtentwicklung, Infrastruktur, Bauen

Bürgerinformation „Erneuerung der Turmstraße“

11. September 2017



Straßenfläche

Schadensbilder

- Vielzahl Unebenheiten und Setzungen,
- Risse und Ausbrüche im Asphalt,
- immer wieder Hohlstellen im Fahrbahnbereich



Ursache

Mangelhafter Oberbau

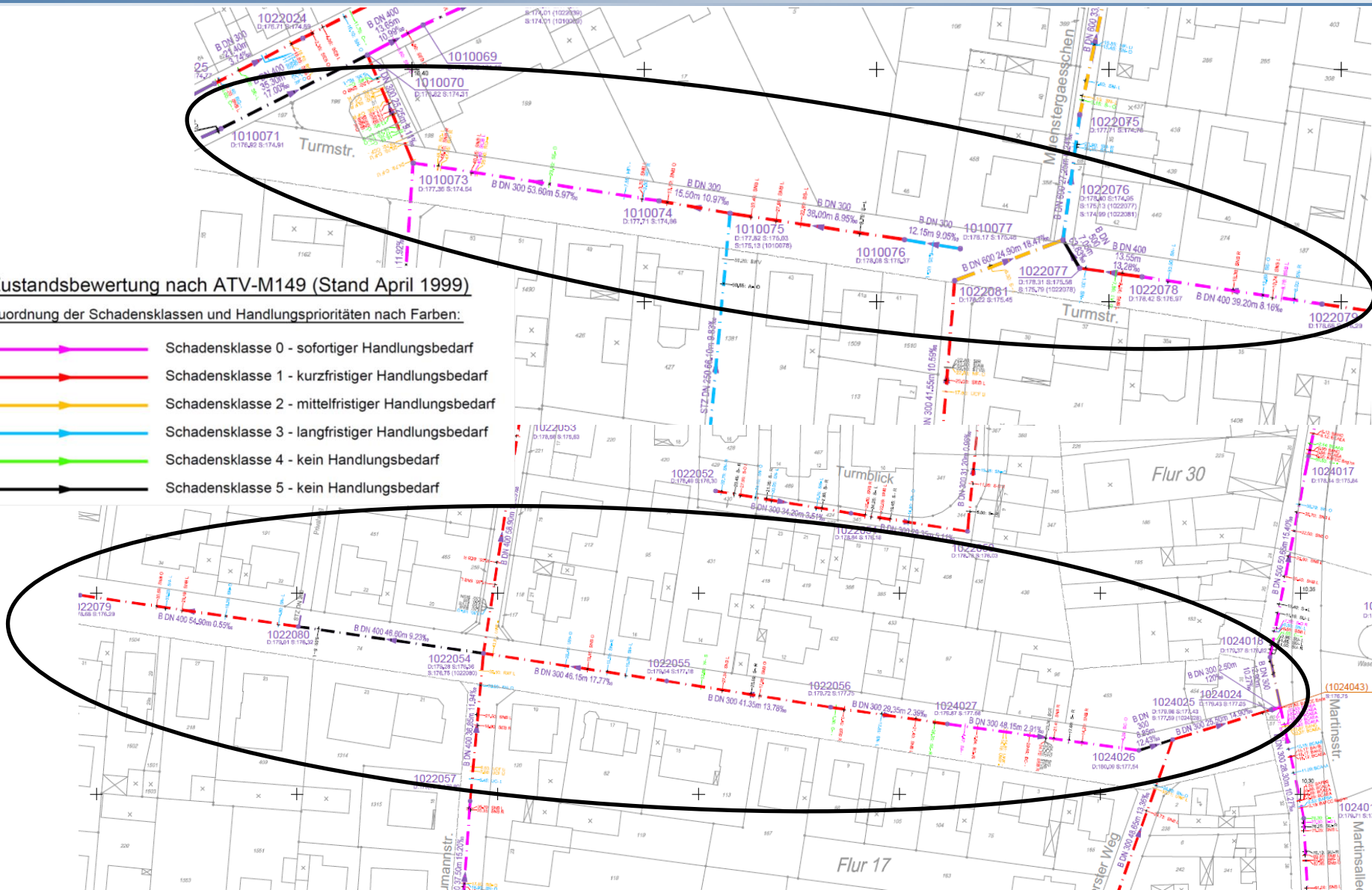
- großes, nicht druckfestes Gesteinsmaterial
- zermahlenes Material sickert nach unten, oder durch die baulich desolaten Kontrollschächte in den Kanal



Zustandsbewertung nach ATV-M149 (Stand April 1999)

Zuordnung der Schadensklassen und Handlungsprioritäten nach Farben:

-  Schadensklasse 0 - sofortiger Handlungsbedarf
-  Schadensklasse 1 - kurzfristiger Handlungsbedarf
-  Schadensklasse 2 - mittelfristiger Handlungsbedarf
-  Schadensklasse 3 - langfristiger Handlungsbedarf
-  Schadensklasse 4 - kein Handlungsbedarf
-  Schadensklasse 5 - kein Handlungsbedarf



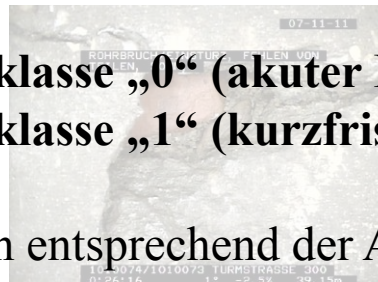
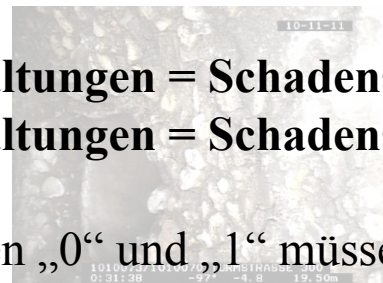
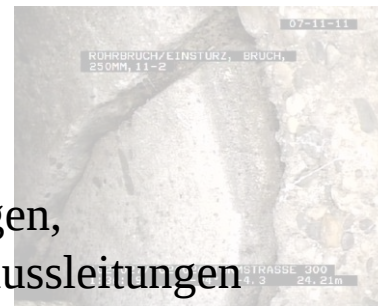
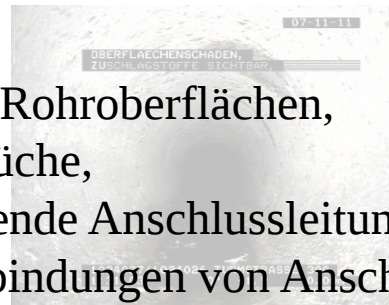
Abwasserkanal

Schadensbilder

- ausgewaschene Rohroberflächen,
- Risse bis Ausbrüche,
- ins Rohr einragende Anschlussleitungen,
- Schadhafte Einbindungen von Anschlussleitungen

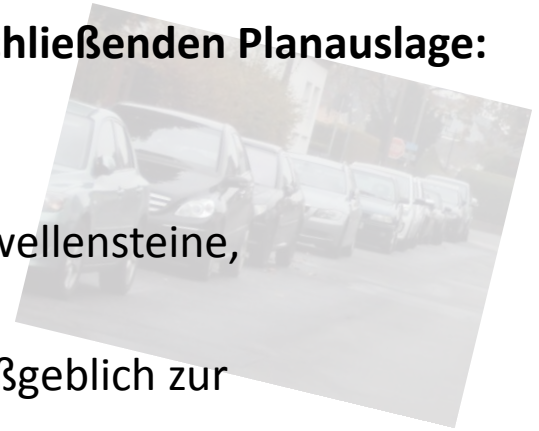
28 % der Kanalhaltungen = Schadensklasse „0“ (akuter Handlungsbedarf)
53 % der Kanalhaltungen = Schadensklasse „1“ (kurzfristiger Handlungsbedarf)

Schäden der Klassen „0“ und „1“ müssen entsprechend der Aufforderung durch die Bezirksregierung Köln im gesamten Stadtgebiet innerhalb von 5 Jahren beseitigt sein.



Wünsche der Bürgerversammlung vom 16.11.2016 und anschließenden Planauslage:

- Erhaltung des kompletten Parkraumangebotes,
- wirksame verkehrsberuhigende Elemente, aber ohne Schwellensteine,
- keine Vorfahrtstraße,
- Rechts-vor-Links-Regelung soll erhalten bleiben, da es maßgeblich zur Verkehrsberuhigung beiträgt,
- bevorzugt Tempo 30,
- keine Bäume (nehmen nur Raum für den ruhenden Verkehr weg und werfen im Herbst Laub ab) und
- bezüglich der Verkehrsraumaufteilung soll am liebsten alles so bleiben wie es ist.



Rechtliche Aspekte:

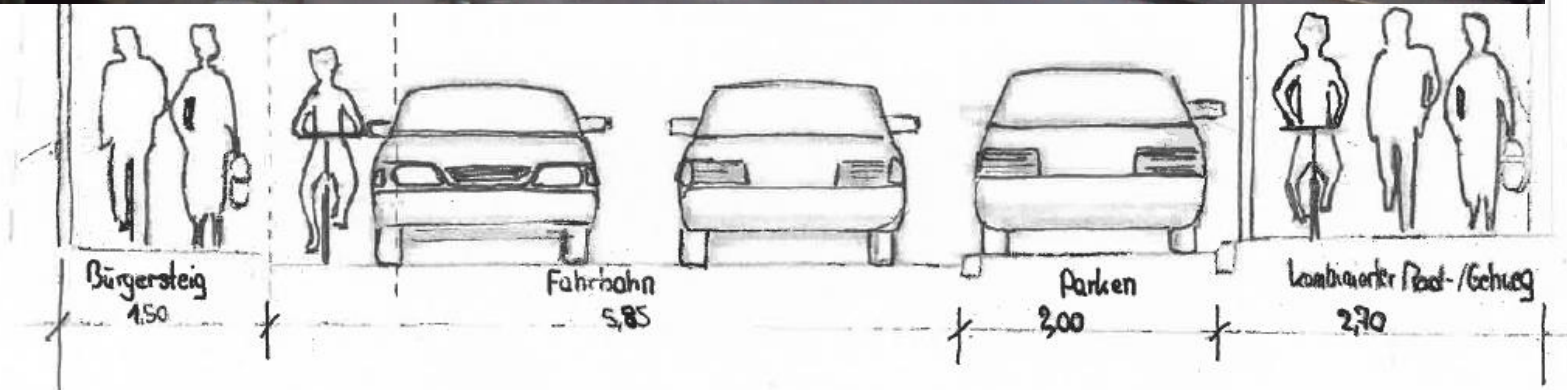
Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen **RASt 06**

- R1 Richtlinie
- spiegelt den Stand der Technik wieder
- ist Grundlage für den Gesetzgeber im Rechtstreit
- somit für die Stadt Rheinbach verpflichtend

Durch eine Umgestaltung/ grundlegende Erneuerung wird der Bestand verlassen; somit sind die Regelungen der RASSt 06 als Planungsgrundlage anzuwenden



0 – Variante oder „*et blieb* nahezu *wie et es*“



Südlicher Bürgersteig (entlang der Grundstücke mit der ungeraden Hausnummern)

Grundmaße für die Verkehrsräume des Fußgängerverkehrs lassen sich aus der Grundbreite und der Höhe von Fußgängern sowie den mindestens erforderlichen Bewegungsspielräumen zusammensetzen (Bild 20).

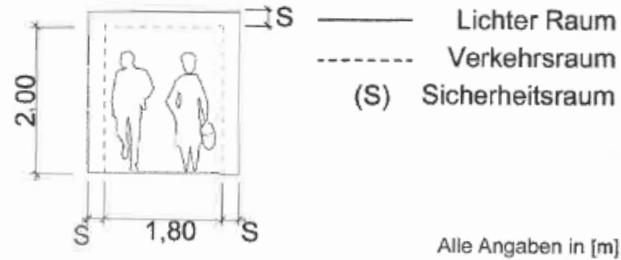
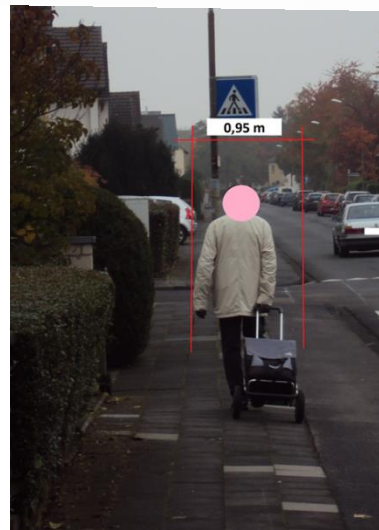
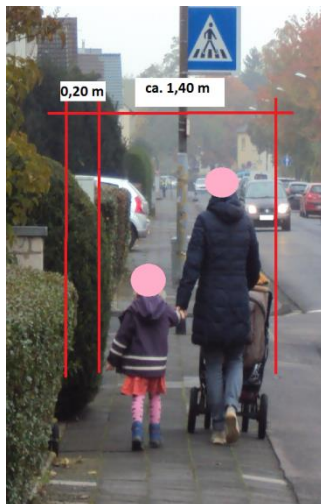


Bild 20: Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume des Fußgängerverkehrs



Nördliche Seite „kombiniertes Rad-/ Gehweg Angebot“ (entlang der Grundstücke mit der geraden Hausnummern)

Das Bild 19 zeigt notwendige Breiten zur Abwicklung von Radverkehr.

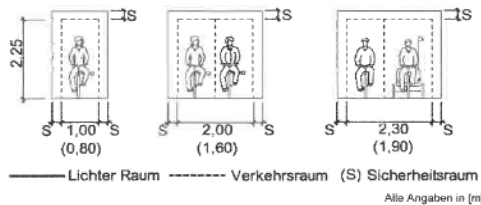
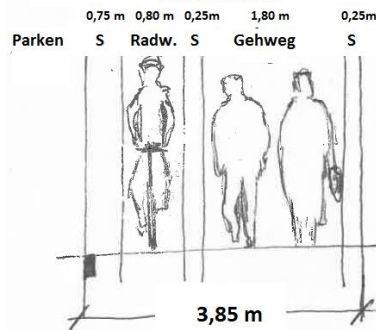


Bild 19: Grundmaße für die Verkehrsräume und lichten Räume des Radverkehrs
(Klammerwerte bei beengten Verhältnissen)

Tabelle 3: Zusätzliche Sicherheitsräume bei Radverkehrsanlagen

Abstand	Sicherheitsraum
vom Fahrbahnrand	0,50 m
von parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung	0,75 m
von parkenden Fahrzeugen in Schräg- oder Senkrechtaufstellung	0,25 m
von Verkehrsräumen des Fußgängerverkehrs	0,25 m
von Gebäuden, Einfriedungen, Baumscheiben, Verkehrseinrichtungen und sonstigen Einbauten	0,25 m

Soll Minimal



ohne Flächenzuordnung nicht zulässig:

- bei überdurchschnittlicher Nutzung durch Schutzbedürftige Fußgänger,
- wenn es sich um eine Hauptverbindung des Radverkehrs handelt,
- bei Überschreitung der Einsatzgrenze (das heißt bei 2,70 m vorh. Breite max. 70 Verkehrsteilnehmer **i.d. Spitzenstunde**, davon max. 1/3 Fahrradfahrer, tatsächlich ca. 120 Verkehrsteilnehmer **i.d. Spitzenstunde** und ein Verhältnis von 80 Fußgängern zu 40 Fahrradfahrern)

Suboptimales Angebot für Fahrradfahrer, aufgrund der vielen Grundstückszufahrten und abgehenden Straßen und dem Umstand, dass die Fahrradfahrer durch den ruhenden Verkehr verdeckt sind

Fahrbahn und „ruhender Verkehr“

Bei der zur Verfügung stehenden Straßenbreite von Ø 12,05 m verbleiben nach Abzug der Maße von

- 1,50 m für den zu schmalen Bürgersteig auf der südlichen Seite
- 2,70 m für das nicht zulässige „Rad-/ Gehweg-Angebot“ auf der nördlichen Seite und
- 2,00 m für Raum des „Ruhenden Verkehrs“

noch insgesamt **5,85 m Breite für die Fahrbahn.**

Die Breiten für einen Begegnungsfall Bus/ Lkw oder Lkw/ Lkw werden nicht erreicht, das Markieren eines Schutzstreifens (1,25 m Breite) entlang des südlichen Bürgersteiges (Fahrtrichtung Innenstadt) ist nicht möglich.

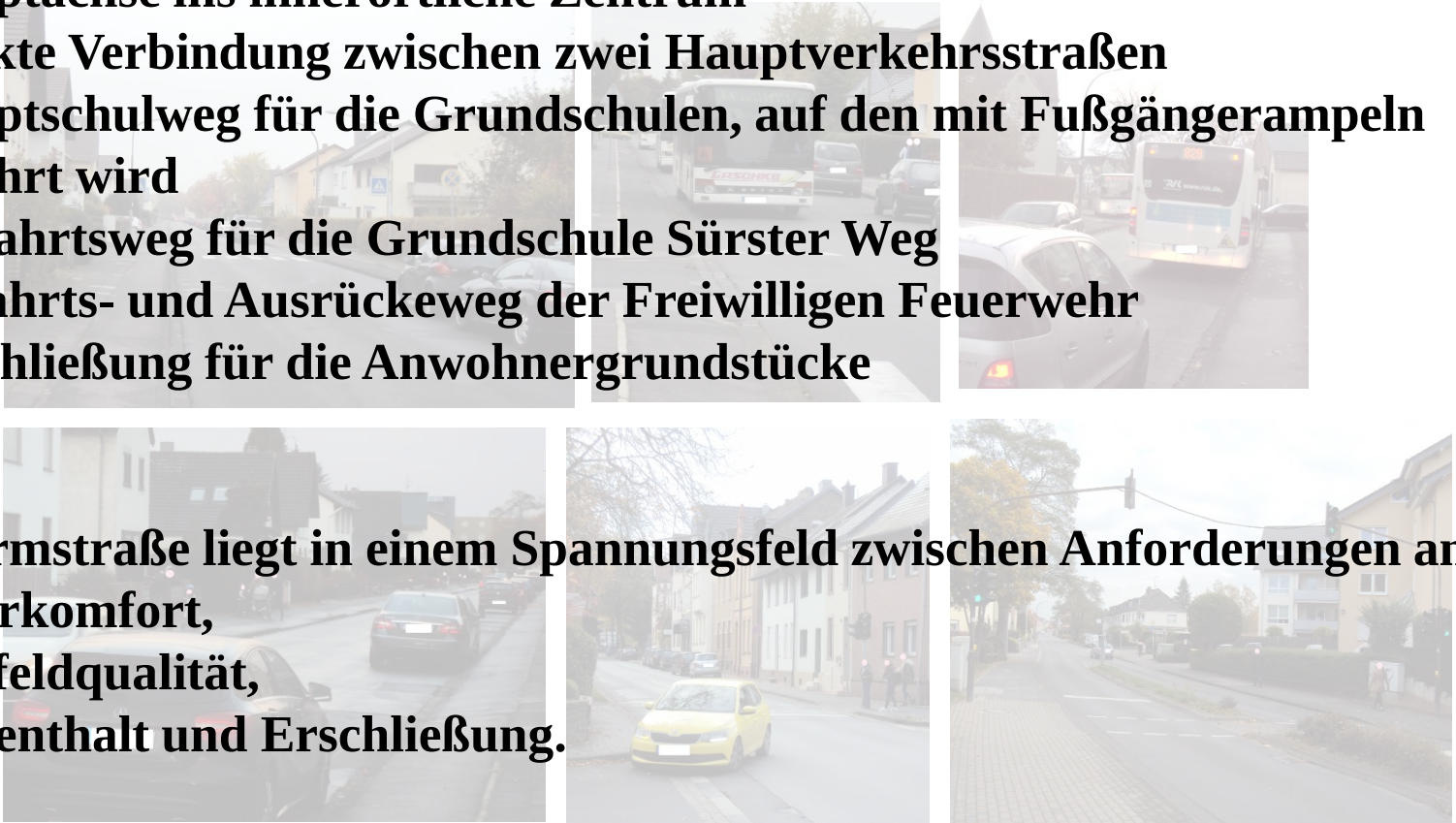


Turmstraße

- **Hauptachse ins innerörtliche Zentrum**
- **direkte Verbindung zwischen zwei Hauptverkehrsstraßen**
- **Hauptschulweg für die Grundschulen, auf den mit Fußgängerampeln geführt wird**
- **Anfahrtsweg für die Grundschule Sürster Weg**
- **Anfahrts- und Ausrückeweg der Freiwilligen Feuerwehr**
- **Erschließung für die Anwohnergrundstücke**

Die Turmstraße liegt in einem Spannungsfeld zwischen Anforderungen an

- **Fahrkomfort,**
- **Umfeldqualität,**
- **Aufenthalt und Erschließung.**



Optimierte Variante 3

unter Berücksichtigung der RAST 06, der heutigen Verkehrsverhältnisse sowie der Argumente und Wünsche der Anlieger und Bürger

Verkehrszählungen:					
Straße:	Turmstraße				
Ort der Zählung:	Einmündung Martinstraße	Einmündung Münstereifeler Straße	zw. Schumann- und Beethovenstraße		
Datum:	13.09.2012		06.09.2016		
Verkehrsart:	Kraftverkehr:	Kraftverkehr:	Kraftverkehr:	Radfahrer:	Fußgänger:
06:00-10:00 Uhr:	589	407			
07:00-08:00 Uhr			292	144	288
07:15-08:15 Uhr	248	207			
08:00-09:00 Uhr			159	63	81
12:00-13:00 Uhr			174	68	127
13:00-14:00 Uhr			180	108	233
15:00-19:00 Uhr:	747	668			
17:00-18:00 Uhr	212	214			
Spitz i.M.:	230	211	201	96	182
Durchschn. i. M.:	167	134			

- der am 6.09.2016 gezählte Kfz-Verkehr ist nahezu unverändert zur Verkehrszählung vom 13.09.2012
- der südliche Bürgersteig wird häufiger genutzt als der nördliche Bürgersteig
- Anteil nach Verkehrsart:
 - Kfz-Verkehr **42 %**
 - Fußgänger **38 %**
 - Fahrradfahrer **20 %**

Optimierte Variante 3

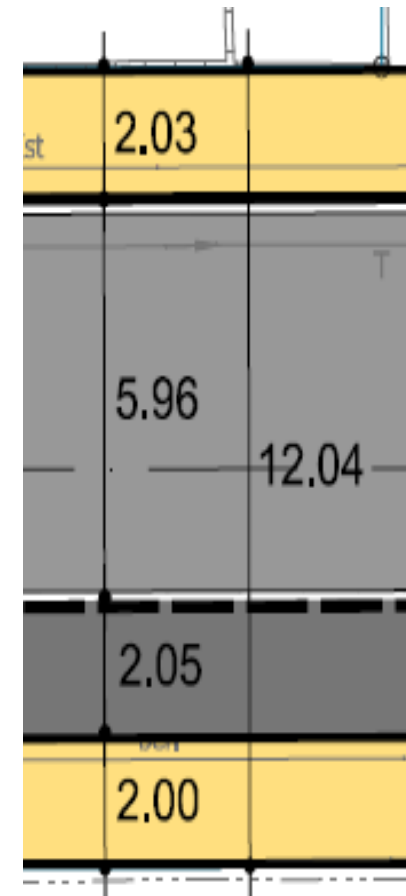


unterscheidet sich von der Variante 3 durch

- beidseitig angemessene Bürgersteige
- zwei zusätzliche Fußgängerüberwege
- Rechts-vor-Links-Regelung bleibt bestehen
- weniger Versätze, dadurch
- Erhalt des kompletten Parkraumangebotes

Optimierte Variante 3

- **beidseitig ca. 2,00 m breite Bürgersteige**
 - erlauben es auch bis 10 jährigen Kindern den Bürgersteig mit dem Fahrrad und einer Erwachsenen Begleitperson zu benutzen (StVO, § 2, Abs. 5)
- **der Fahrradfahrer fließt im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit**, wo er durch den Kraftfahrer auch besser gesehen wird
- **für den „ruhenden Verkehr“ werden 2,05 m breite Parkstreifen angelegt**
 - durch einen Rundbordstein von der Fahrbahn getrennt,
 - in Betonstein-Pflasterbauweise (beispielweise Zufahrten Farbe „grau“, Parkflächen Farbe „anthrazit“),
 - keine Unterteilung, um das maximale Angebot zu erhalten.
- **Fahrbahnbreite 5,96 m Breite**
 - gutes Platzangebot für den Rad- und Kraftfahrverkehr
 - ermöglichen einen Begegnungsfall Bus/ Lkw oder Lkw/ Lkw



Optimierte Variante 3

Zur Verkehrsberuhigung tragen bei:

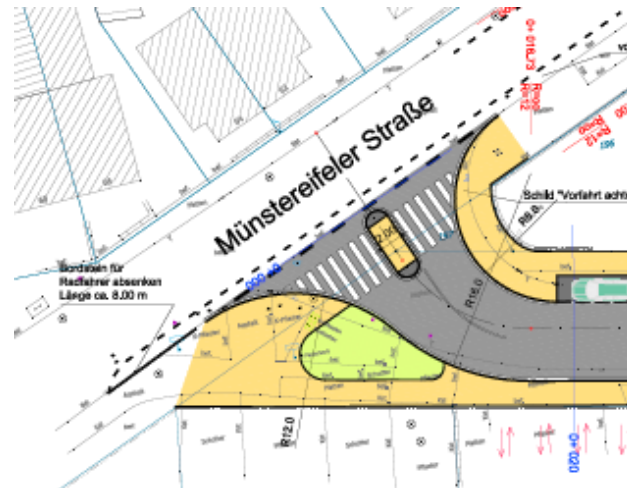
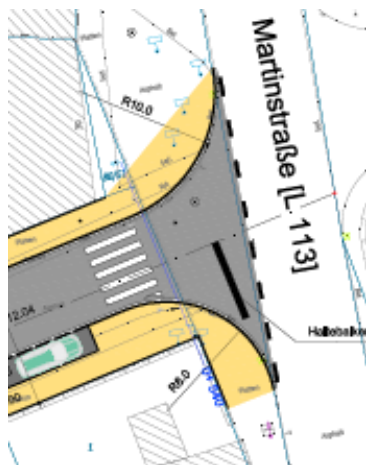
- Rechts-vor-Links-Regelung
- Fahrbahnversatz
- Anordnung Tempo ≤ 30 km/h im Kreuzungsbereich „Schumannstraße“ (FGÜ) und Einmündungsbereich Beethovenstraße



Optimierte Variante 3

Optimierung für den Fußgänger- und Fahrradfahrer:

- zusätzliche Fußgängerüberwege in den Einmündungsbereichen der „Martinstraße“ und „Münstereifeler Straße“



Weiterhin könnte eine optische Einengung des Sichtfeldes durch eine beidseitig versetzt angeordnete, dekorative Beleuchtung und Einzelbäume erreicht werden

