

Innörtliche Bedeutung der Straße

Die Turmstraße liegt zwischen den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen „Martinstraße“ (L113) und „Münstereifeler Straße“, welche die Quell- und Zielverkehre zwischen der Eifel und dem Bonner Raum tragen, gleichzeitig den Zielverkehr zur Innenstadt aufnehmen und Route für den Linien- und Schulbusverkehr.

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

Außerdem werden wichtige infrastrukturelle Einrichtungen der Kernstadt, wie die Feuerwache und Grundschule Sürster Weg, über die Turmstraße angefahren.

Natürlich hat die Turmstraße auch eine Erschließungsfunktion für die angrenzende Wohnbebauung.

Aufgrund dieser maßgeblichen Verbindungsfunktion, fasste der Ausschuss für Stadtentwicklung, Planung, Umwelt und Verkehr in seiner Sitzung vom 05.07.2011 den einstimmigen Beschluss, die Turmstraße als „verkehrswichtige Straße“ zu klassifizieren.

Ziel dieses Beschlusses war gleichzeitig, Fördermittel bei der Bezirksregierung für die Erneuerung einer „verkehrswichtigen Straße“ zu generieren.

Baulicher Zustand der Infrastruktur

Der mangelhafte Oberbau der Straße (Seite 2 der beigefügten Präsentation) führt dazu, dass dies ungebundene Tragschicht durch die Verkehrslasten zermahlen wird, nach unten wegrieselt oder auch durch baulich desolate Kanalkontrollschächte in den Abwasserkanal rieselt. Hierdurch entstehen immer wieder Hohlräume unter der Asphalttragschicht. Setzungen und Risse sind typische Schadensbilder.

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

Vor allem der Abwasserkanal weist dringendsten Handlungsbedarf auf. 28 % der Haltungen entsprechen der Schadensklasse 0 (akuter Handlungsbedarf) und 53 % der Schadensklasse 1 (kurzfristiger Handlungsbedarf). Insbesondere die Schachtauwerke in der Turmstraße sind in der Substanz beeinträchtigt, so dass hier schon kurzfristige Reparaturen zum Erhalt der Standsicherheit notwendig wurden (Seiten 3-4 der beigefügten Präsentation).

Gleichzeitig muss aufgrund des Alters und des baulichen Zustandes das Rohrnetz der öffentlichen Trinkwasserversorgung erneuert werden.

Die weiteren Versorgungsträger, wie z.B. „e-regio“, „Westnetz“ und die Kommunikationskabelbetreiber, 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.

Planungsgrundlage:

Durch die grundhafte Erneuerung der Turmstraße wird der Bestand verlassen und es sind die Regelungen der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“, die RAS 06, als Planungsgrundlage anzuwenden.

Die vorgenannte Richtlinie ist eine R1 Richtlinie, die den heutigen Stand der Technik darstellt und für den Gesetzgeber Grundlage in einem Rechtstreit darstellt. Die Berücksichtigung der Anforderungsprofile an die unterschiedlichen Flächen ist somit für die Stadt Rheinbach verpflichtend.

Bürgerbeteiligung

Dem Beschluss des SUPV vom 05.07.2011 folgend, entwickelte die Verwaltung in Abstimmung mit Trägern öffentlicher Belange (Polizei, Ordnungs-/ Straßenverkehrsbehörde, Feuerwehr, ÖPNV, Schulamt, ADFC und dem Gewerbeverein) drei Varianten, welche den Anliegern und interessierten Bürgern am 16.11.2016 in Form einer Bürgerinformation vorgestellt wurden.

Die Varianten basierten auf dem Anforderungsprofil der Förderrichtlinie an eine „verkehrswichtige Straße“, die eine Hauptverkehrsstraße, Vorfahrtstraße, sein muss.

Die Varianten unterschieden sich in den unterschiedlichen Breiten der Bürgersteige, mit oder ohne Schutzstreifen für Fahrradfahrer, vor allem aber auch im Umfang des anschließend zur Verfügung stehenden Parkraums (Seite 5 der beigefügten Präsentation).

Die in der Bürgerinformation, der anschließenden Planauslage, mit schriftlichen Rückmeldungen und in persönlichen Gesprächen formulierten Wünsche waren

- Erhaltung des kompletten Parkraumangebotes,
- wirksame verkehrsberuhigende Elemente (keine Schwellensteine),
- die Rechts-vor-Links-Regelung soll erhalten bleiben,
- bevorzugt Tempo 30,
- keine Bäume und
- am liebsten solle alles bleiben wie es ist.

Da der heutige Zustand der Turmstraße bereits den Anforderungen in den Hauptverkehrszeiten, vor allem in den Morgen- und Mittagstunden, vor Ort nicht gerecht wird, die heutigen Normansprüche weit unterschritten sind, kann dieser Zustand nicht wiederhergestellt werden (Seiten 8-11 der beigefügten Präsentation).

Unter Berücksichtigung der sich aus der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ ergebenden Anforderungen, der Verkehrsverhältnisse (vorherrschende Verkehrsarten sind auf der Turmstraße mit 42 % der Kraftverkehr und mit 38 % die Fußgänger; siehe hierzu auch Seite 13 der beigefügten Präsentation) und Anregungen/ Wünsche der Anlieger und Bürger wurde die am 30.08.2016 im SUPV und am 16.11.2016 zur Bürgerinformation vorgestellte Variante 3 deutlich optimiert.

Die „optimierte Variante 3“ unterscheidet sich von der damaligen Variante 3 durch beidseitig angemessene Bürgersteige, zwei zusätzliche Fußgängerüberwege, die Rechts-vor-Links-Regelung und weniger Versätze, damit das komplette Parkraumangebot erhalten bleibt.

Diese Planung wurde den Anliegern und interessierten Bürgern in Form einer Bürgerinformation am 11.09.2017 vorgestellt.

Die Planung wurde sachlich, grundsätzlich positiv aufgenommen. Es gab Anregungen bezüglich der heute schlecht einsehbaren Einmündungsbereiche Schumannstraße und Münsterergäßchen (die in der Planung aber bereits berücksichtigt waren), Nachfragen über die Absicht zur Bewirtschaftung des Parkraumes, einem Anwohnerparken oder zur Gestaltung des Parkstreifens, sodass dieser gegebenenfalls als Fahrbahn abgerechnet werden könne (geringerer Abrechnungssatz bei den Anliegerbeiträgen).

Sonstige Diskussionspunkte beschäftigten sich mit den Versorgungsleitungen, dem Zeitplan für die Bauarbeiten und natürlich den Gesamtkosten und deren Abrechnung.

Beschreibung der „Optimierten Variante 3“;

Seiten 14-17 der beigefügten Präsentation sowie die beigefügt die Lagepläne und der Regelquerschnitt

Die Planung berücksichtigt beidseitig ca. 2,00 m breite Bürgersteige, die einen Begegnungsverkehr von Fußgängern ermöglichen, Raum schaffen für mobilitätseingeschränkte Personen mit Begleitperson und es zusätzlich erlauben, dass bis 10 Jahre alte Kinder, auch mit Begleitung einer Erwachsenen Person, diese Fläche als Radfahrer zu benutzen.

Der Fahrradfahrer bewegt sich im Mischverkehr auf der Fahrbahn, wo er vom Kraftverkehr auch gesehen wird (sich nicht auf einer Nebenfläche bewegt, die durch den ruhenden Verkehr teilweise verdeckt ist und bei Rechts-Abbiegevorgängen schnell durch den Kraftverkehr übersehen werden kann).

Für den ruhenden Verkehr ist ein Parkstreifen vorgesehen, der durch einen Flachbordstein baulich von der Fahrbahn getrennt wird. Es empfiehlt sich, den Parkstreifen mit Betonsteinpflaster, in Grundstückszufahrten beispielsweise „grau“ und in Stellflächen „anthrazit“, zu befestigen, und keine Unterteilung in Einzelstellflächen vorzunehmen, um das maximale Parkangebot zu erhalten.

Die Fahrbahn bietet mit knapp unter 6,00 m ein gutes Raumangebot für den Rad- und Kraftfahrer und ermöglicht darüber hinaus auch die Möglichkeit, dass sich beispielsweise ein Bus und ein Lkw begegnen, aneinander vorbeifahren, ohne andere Nebenflächen nutzen zu müssen.

Zur Verkehrsberuhigung tragen die Rechts-vor-Links-Regelung, ein Fahrbahnversatz (etwa mittig des Verlaufs der Turmstraße, zwischen der Kreuzung Schumannstraße und Einmündung Beethovenstraße) sowie zwei Geschwindigkeitsbegrenzungen auf ≤ 30 km/h (Höhe Kreuzungsbereich Turmstraße/ Schumannstraße sowie Einmündung Beethovenstraße) bei (siehe Seite 16 der beigefügten Präsentation). Durch den Verzicht auf zusätzliche Versätze oder Einengungen, kann das komplette Parkraumangebot erhalten werden.

Zur Optimierung des Fußgängerangebotes soll auf der Turmstraße, nahe dem Einmündungsbereich zur Martinstraße, ein Fußgängerüberweg (oft auch Zebrastreifen genannt) angelegt werden, der die Wegebeziehung zwischen Fußgängerampel und Innenstadt ergänzt, sowie ein weiterer Fußgängerüberweg im Einmündungsbereich zur Münstereifeler Straße, welcher zusätzlich mit einer Mittelinsel versehen wird um die Situation für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern (den räumlich riesigen Einmündungsbereich einzuengen, Verweilmöglichkeit für den Fußgänger zu schaffen, den Verkehr in dem Bereich fließen zu lassen, den der Fußgänger bereits gequert hat).

Weiterhin wird der Schutzstreifen für Fahrradfahrer auf der Münstereifeler Straße, Richtung Innenstadt, entlang der Turmstraße ergänzt und an den bestehende Rad-/ Gehweg oberhalb der Turmstraße angebunden.

Da viele Grundstücke über angelegte Vorgärten mit Baumbestand verfügen, sind Straßenbäume seitens der Anwohner nicht gewünscht, vereinzelte Grünbeete sollen mit nicht sichtbeeinträchtigenden, niedrig wachsenden Sträuchern und Bodendeckern bepflanzt werden.

Durch die Änderung der heute technischen Straßenbeleuchtung (7,50 m hohe Beton-Auslegermaste und Erdkabel aus dem Jahr 1962, technische Leuchten aus dem Jahr 2005) in eine beidseitig, versetzt angeordnete dekorative Straßenbeleuchtung (4,50 m hoher, konisch runder, pulverbeschichteter Mast mit einer Zylinderleuchte), wird das weite Sichtfeld optisch etwas eingeengt und der Wohncharakter dieser Straße hervorgehoben (Beispiel Seite 17 der beigefügten Präsentation).

Abstimmung der „optimierten Variante 3“ mit den Trägern öffentlicher Belange

Die „optimierte Variante 3“ berücksichtigt natürlich auch die im Mai/ Juni 2016 in Gruppengesprächen mit den unterschiedlichen Trägern öffentlicher Belange (Polizei, Ordnungs-/ Straßenverkehrsbehörde, Feuerwehr, ÖPNV, Schulamt und Gewerbeverein) herangetragenen Bedürfnisse.

Die Planung „optimierte Variante 3“ wurde mit Vertretern des ADFC am 04.09.2017 in Form eines Gesprächstermins erörtert. Positiv wurden die Aspekte

- keine Hauptverkehrs-/ Vorfahrtstraße,
- bestehen bleiben der Rechts-vor-Links-Regelung,
- Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen sowie
- Optimierung der Führung des Fahrradfahrers im Bereich der Münstereifeler Straße/ Einmündung Turmstraße

aufgenommen.

Angeregt wurden noch zusätzliche Fahrbahneinengungen (beispielsweise jeweils eine pro Abschnitt) sowie eine komplette Einfärbung der Kreuzung Turmstraße/ Schumannstraße in „rot“.

Zusätzlich Fahrbahneinengungen wurden in der Variante nicht berücksichtigt, da diese aufgrund der vielen Grundstückszufahrten schwierig zu platzieren sind, eine damit verbundene Geräuschentwicklung auch nicht von allen Anliegern toleriert wird und deren Gestaltung gut überlegt sein will (Bäume nicht gewollt, ausgepflastert mit Warnbake optisch fragwürdig, ausgepflastert aber überfahrbar = hohe Geräuschentwicklung).

Bezüglich einer Einfärbung des kompletten Kreuzungsbereiches Turmstraße/ Schumannstraße gibt die Verwaltung zu bedenken, dass die rote Einfärbung manchen Radfahrer dazu verleiten könnte einfach, ohne auf die Vorfahrtregelung zu achten, mit dem Fahrrad durchzuschießen. Es handelt sich bei dieser roten Einfärbung auch nicht um ein Verkehrszeichen und die wenigsten Verkehrsteilnehmer sind mit solchen Markierungen vertraut.

Kosten und Zeitplan für die Umsetzung der „Erneuerung der Turmstraße“

Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme liegen nach ersten Kostenschätzungen bei ca. 2 Mio. Euro. Erst nach Vorliegen der Kostenberechnung, welche im Rahmen der Entwurfsplanung zur tatsächlich umzusetzenden Variante erstellt wird, können die Kosten detailliert kalkuliert werden.

Belastbare Zahlen liegen jedoch erst im Anschluss an die Ausschreibung der Bauarbeiten, nach Auswertung der Angebote, vor.

Sollte der Ausschuss für Stadtentwicklung; Umwelt, Planung und Verkehr in seiner Sitzung am 17.10.2017 den Beschluss fassen, kann das planende Ingenieurbüro noch dieses Jahr mit der Vorbereitung der Vergabe und Mitwirkung bei der Vergabe beauftragt werden.

Die Entwurfs- und Ausführungsplanung würde bis Frühjahr 2018 erstellt und anschließend die Ausschreibung vorbereitet.

Mit der Kreditgenehmigung für den Haushalt 2018 kann die Ausschreibung erfolgen, Ende Sommer lägen die Ergebnisse vor.

Die Vergabe der Bauarbeiten könnte Ende August/ September 2018 stattfinden, der Baubeginn Oktober 2018.

Vor Beginn der Bauarbeiten soll dann eine weitere Bürgerinformation zum Baustellenablauf und den Anliegerbeiträgen stattfinden.

Es wird mit einer Bauzeit von 12 Monaten gerechnet.

Fördermittel

Fördermittel sind für die Ausführung der Maßnahme in der dargestellten Form weder über die „Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau“ (FöRi-kom-Stra) noch über die „Förderrichtlinie Nahmobilität“ (FöRi Nah) zu generieren.

Rheinbach, den 26.09.2017

gez.
Stefan Raetz
Bürgermeister

gez.
Margit Thünker-Jansen
Fachbereichsleiterin