

Mit beigefügtem Antrag beantragt die SPD-Fraktion, dass nach dem Ausbau der Turmstraße – in der Form, wie sie in der Bürgerinformation am 11. September vorgestellt wurde – auf beiden Seiten zusätzlich Schutzstreifen markiert werden. Alternativ die Turmstraße als Tempo-30-Zone (mit entsprechender baulicher Gestaltung) oder als Fahrradstraße – in der der Kfz-Verkehr zugelassen ist, auszuweisen.

Schutzstreifen für Fahrradfahrer

Erfordernisse nach Verkehrsumfang

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) sehen für die Führungsform des Radverkehrs, bei Tempo ≤ 50 km, Schutzstreifen ab ca. 400 Kfz/h die Stunde vor.

Entsprechend den Verkehrszählungen vom 13.09.2012 und 06.09.2016 liegt der Kraftfahrzeugverkehr jedoch selbst in den Spitzenstunden bei < 250 Kfz.

Raumbedarf für Schutzstreifen

Entsprechend der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), §2, Abs. 4, Satz 2, Punkt 5, muss der verbleibende Fahrbahnteil, zwischen den Schutzstreifen, so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Für den Begegnungsfall Pkw/ Pkw sieht die „Richtlinie für das Anlegen von Stadtstraßen (RASt) eine Regelbreite von 4,75 m vor und fordert unter dem Punkt 6.1.7.3 einen Fahrbahnteil von $\geq 4,50$ m zwischen zwei Schutzstreifen.

Im Ergebnis bedarf es somit eines Fahrbahnraumes von minimal 7,00 m (1,25m Schutzstreifen + mind. 4,50 m Restbreite für den Kraftverkehr + 1,25m Schutzstreifen) um Schutzstreifen für Fahrradfahrer anlegen zu dürfen. Entlang parkender Fahrzeuge vergrößert sich das Maß um weitere 25 cm Sicherheitsraum.

Da die „Turmstraße“ nur eine Gesamtbreite von etwa 12,00 m hat, würden nach Abzug der Fläche für die Fahrbahn mit Schutzstreifen nur noch 5,00m (ohne Parkstreifen) / 4,75m (mit Parkstreifen) für ruhenden Verkehr und Fußgänger übrig bleiben.

Würde man versuchen Parkplätze im Fahrbahnraum unterzubringen, zum Beispiel als Engstellen, die gleichzeitig als verkehrsberuhigende Elemente dienen, bedeutet dies gleichzeitig, dass die Schutzstreifen in diesen Bereichen nicht markiert werden dürfen.

Somit steht der Schutzstreifen in direkter Konkurrenz zum Parkstreifen oder Bürgersteigangebot.

Das Vorsehen eines Parkstreifens ließe den Fußgänger und fahrradfahrenden Kindern beidseitig einen Bürgersteig von 1,37 m übrig. Das ist weniger wie heute, ist nicht mit heutigen Richtlinien zu rechtfertigen, wird einem Hauptschulweg, den Bedürfnissen der Fußgänger, dem fahrradfahrenden Kind (welches den Bürgersteig bis zur Vollendung des 8 Lebensjahres benutzen muss, bis zur Vollendung des 10 Lebensjahres benutzen darf) und auch dem demographischen Wandel in keinster Weise gerecht. Der Wunsch, den maximalen Parkraum zu erhalten, nahezu 100 %, war einer der Hauptanliegen der Anlieger und Bürgerinformation vom 16.11.2016.

Dem Antrag kann daher im Punkt „Herstellen eines Schutzstreifens für Fahrradfahrer“ als Planungsgrundlage nicht stattgegeben werden. Ebenfalls ist das Markieren von Schutzstreifen nach dem Ausbau der Turmstraße – in der Form, wie sie in der Bürgerinformation am 11. September vorgestellt wurde – nicht zulässig.

Fahrradstraße

Rechtsgrundlage für die Anordnung einer „Fahrradstraße“

Rechtsgrundlage ist Nummer 23 zu Zeichen 244.1 in Anlage 2 der Straßenverkehrsordnung.
In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung heißt es zur Fahrradstraße:

- I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.
- II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Da der Fahrradverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart in der Turmstraße ist (Kfz-Verkehr 42 %, Fußgänger 38% und Fahrradfahrer 20%) und sich dies auch nicht absehbar ändert, kann die Turmstraße auch nicht als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Der Antrag ist somit auch in diesem Punkt abzulehnen.

Tempo-30-Zone

Rechtsgrundlage für die Anordnung einer Tempo-30-Zone

Die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sieht als Grundlage für eine Tempo-30-Zone eine flächenhafte Verkehrsplanung, die ein innerörtliches, leistungsfähiges Vorfahrtstraßennetz festlegt, welches die Bedürfnisse des ÖPNV sicherstellt und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz und Feuerwehr) vorrangig Rechnung trägt.

Zonenbeschränkungen kommen nur da in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist.

Bei der Turmstraße handelt es sich um eine Verkehrsstraße, die

- Hauptachse ins innerörtliche Zentrum ,
- Direkte Verbindung zwischen zwei Hauptverkehrsstraßen,
- Hauptschulweg,
- Anfahrtsweg für die Grundschulen,
- Anfahrts- und Ausrückeweg der Freiwilligen Feuerwehr und natürlich auch
- Erschließung für die Anwohnergrundstücke ist.

Die Maßgeblichen Funktionen der Turmstraße liegen hier im Bereich Verbindung und Erschließung.

Die Anordnung einer Tempo-30-Zone wird seitens der Polizei und Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.

Rheinbach, den 26.09.2017

gez.
Stefan Raetz
Bürgermeister

gez.
Margit Thünker-Jansen
Fachbereichsleiterin