

Mit o.g. Antrag regt ein Bürger an, die Entscheidung zur Gestaltung der Turmstraße zu überdenken und die Errichtung von Fahrradwegen zu beschließen. Er begründet dies damit, dass die geplante Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn für den Fahrradfahrer unübersichtlich und gefährlich sei, die Führung von jungen Fahrradfahrern (Schüler zu den weiterführenden Schulen, die den Bürgersteig nicht mehr benutzen dürfen) nur auf gesonderten Radwegen geeignet sei.

Nutzung der Nebenflächen im Bestand

Im heutigen Bestand gibt rechts und links der Fahrbahn jeweils eine 2,70 m Breite Nebenfläche, die sich durch den Oberflächenbelag (Asphalt/ Betonplatten) unterscheidet. Auf dem Betonplattenbelag (1,60 m Breite) bewegen sich die Fußgänger, der Asphaltstreifen (1,10 m Breite) wird durch Fahrradfahrer genutzt.

Da dieses Angebot keine Normansprüche für kombinierten Rad-/ Gehweg oder gar separaten Radweg und Gehweg gerecht wurde, mussten bereits vor ca. 20 Jahren die Beschilderung als kombinierter Rad-/ Gehweg, wie auch die Piktogramme entfernt werden.

Diese Fläche war im Grunde lediglich ein Bürgersteig.

Planungsgrundlage:

Durch die grundhafte Erneuerung der Turmstraße wird der Bestand verlassen und sind die Regelungen der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“, die RAS06, als Planungsgrundlage anzuwenden.

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

Bedürfnisse/ Notwendigkeiten

Die Turmstraße wirkt mit einer Straßenbreite von 12,00 m auf den ersten Blick üppig, betrachtet man aber die heutigen Ansprüche aus Normen, stellt man schnell fest, dass nicht für alle Nutzer separate Angebote angeboten werden können.

Der Verkehr in der Turmstraße stellt sich nach Verkehrsarten wie folgt dar:
Kfz-Verkehr 42 %, Fußgänger 38% und Fahrradfahrer 20%.

Die Planung stand von vornherein unter dem Leitsatz „vom schwächsten Verkehrsteilnehmer zum Stärksten“.

Fußgänger/ Schüler/ fahrradfahrende Grundschüler

Heutige Planungs-Regelwerke sehen Bürgersteigbreiten von minimal 2,50 m vor. Diese Breiten hätten nur unter Verzicht auf Flächen für den ruhenden Verkehr erreicht werden können.

Da der Erhalt des nahezu kompletten heutigen Parkraums eine wesentliche Forderung der Anwohner war, mussten die Bürgersteige beidseitig auf eine Breite von 2,00m reduziert werden. Trotz der reduzierten Breite wird ein Begegnungsverkehr von Fußgängern ermöglicht, Raum für mobilitätseingeschränkte Personen geschaffen und bis zu 10 Jahre alte Kinder können, auch mit Begleitung einer Erwachsenen Person, diese Fläche als Radfahrer benutzen.

Zur Optimierung des Fußgängerangebotes wird auf der Turmstraße, nahe dem Einmündungsbereich zur Martinstraße, ein Fußgängerüberweg angelegt, der die Wegebeziehung zwischen Fußgängerampel und

Innenstadt ergänzt. Ein weiterer Fußgängerüberweg wird im Einmündungsbereich zur Münstereifeler Straße angelegt. Dieser wird zusätzlich mit einer Mittelinsel versehen um die Situation für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

Durch eine barrierefreie Gestaltung wird auch dem demographischen Wandel Rechnung getragen.

Für die barrierefreie Gestaltung der Bürgersteige werden in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen taktile Bodenleitsysteme (kontrastierenden Bodenindikatoren wie beispielsweise Rillen- und Noppenplatten bzw. -pflaster) vorgesehen. Gleichzeitig wird der Bürgersteig optisch und in seiner Höhenlage durchgängig hergestellt, um den Vorrang des Fußverkehrs auf dem Gehweg baulich und optisch zu signalisieren.

Radverkehr

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 Verkehrsuntersuchungen in den Jahren 2012 und 2016 wurden auf der Turmstraße 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 lag der Kfz Verkehr Fahrtrichtung Münstereifeler Straße bei < 110 Kfz/ Std. , Fahrtrichtung Martinstraße bei < 180 Kfz/Std.**

Die Anforderungskriterien für separate Angebote für den Fahrradverkehr sind weit unterschritten.

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

Bürgerbeteiligung/ Politische Gremien

Dem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung; Planung, Umwelt und Verkehr 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 Teilnahme an den Bürgerinformationen und die Angebote sich schriftlich oder persönlich zu dem Vorhaben zu äußern, waren nicht nur auf die Anlieger beschränkt sondern stand allen Bürgern offen.

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 Fahrradfahren, vor allem aber auch im Umfang des anschließend zur Verfügung stehenden Parkraums.

Die in der Bürgerinformation, der anschließenden Planauslage, schriftlichen Rückmeldungen und 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.

Am 11.09.2017 wurde die überarbeitete Planung, die sogenannte „optimierte Variante 3“, im Rahmen einer Bürgerversammlung vorgestellt.

Diese Planung berücksichtigt den in Abstimmung mit Trägern öffentlicher Belange (Polizei, Ordnungs-/Straßenverkehrsbehörde, Feuerwehr, ÖPNV, Schulamt, ADFC und dem Gewerbeverein) sowie der Bürgerversammlung an die Verwaltung herangetragenen unterschiedlichen Ansprüche an die Turmstraße im Rahmen eines größtmöglichen Kompromisses.

Die „optimierte Variante 3“ wurde dem Ausschuss für Stadtentwicklung; Planung, Umwelt und Verkehr“ am 17.10.2017 vorgestellt. Der Ausschuss fasste den Beschluss, diesen Lösungsansatz zur Umsetzung zu bringen.

In dem Beschluss des SUPV vom 17.10.2017 wurden eine Reihe von Prüfaufträgen an die Verwaltung angefügt, die sich u.a. mit einer durchgehenden Tempo 30 Regelung, der Einplanung von Baumstandorten und der nachträglichen Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens befassen und durch die Verwaltung anschließend abgearbeitet wurden.

Im Rahmen einer weiteren Bürgerinformation waren alle Bürger und Anwohner am 11.02.2019 eingeladen, um über die Ausführungsplanung und den Bauablauf informiert zu werden.

Die Planung erfolgte in enger Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange, den Bürgern/Grundstückseigentümern und politischen Gremien.

Die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung der beschlossenen Umgestaltung wurde Ausgeschrieben und die Leistungen vergeben.

Die Bauarbeiten wurden am 18.02.2019 begonnen und sind bereits weit fortgeschritten.

Änderungen am Bauauftrag und Bauablauf würden zu nicht kalkulierbaren Mehrkosten und zu zusätzlichen Belastungen der Anlieger durch Stillstandszeiten, doppelter Planung und Rückbau bereits erstellter Anlagen führen.

Aus den genannten Gründen ist der Antrag abzulehnen.