

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 Nebenflächenvor der Umgestaltung der Turmstraße**

Im damaligen Bestand gab rechts und links der Fahrbahn jeweils eine 2,70 m Breite Nebenfläche, die sich durch den Oberflächenbelag (Asphalt/ Betonplatten) unterschied. Auf dem Betonplattenbelag (1,60 m Breite) bewegten sich die Fußgänger, der Asphaltstreifen (1,10 m Breite) wurde durch Fahrradfahrer genutzt.

Da das damalige Angebot keinen Normansprüchen 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 ab diesem Zeitpunkt im Grunde lediglich ein Bürgersteig.

### **Planungsgrundlage:**

Durch die grundhafte Erneuerung der Turmstraße wurde der damalige Bestand verlassen und dadurch waren die Regelungen der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt06) 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 ist 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 aus heutigen Normen resultierenden Ansprüche, stellt man schnell fest, dass nicht für alle Nutzer separate Angebote angeboten werden können.

Der Verkehr in der Turmstraße stellte sich vor der Umgestaltung der Straße, getrennt 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 wurde 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 um die Situation auch dort für die Fußgänger zu verbessern.

Durch eine barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen wurde dem demographischen Wandel Rechnung getragen.

Für die barrierefreie Gestaltung der Bürgersteige wurden in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen taktile Bodenleitsystem (kontrastierenden Bodenindikatoren wie beispielsweise Rillen- und Noppenplatten bzw. -pflaster) vorgesehen. Gleichzeitig wurde 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  $\leq 50$  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.

Entsprechend der Planung und dem vor Ort umgesetzten Ansatz, bewegt sich der Fahrradfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn, wo er vom Kraftverkehr auch gesehen wird.

### **Schutzstreifen für Fahrradfahrer**

Anforderung an die Anordnung eines Schutzstreifens für Fahrradfahrer:

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 Breite von i.d.R. 4,75 m vor.

Die „Richtlinie für das Anlegen von Stadtstraßen“ (RASt) fordert unter dem Punkt 6.1.7.3 einen Fahrbahnteil von  $> 4,50$  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.

Ein beidseitiger Schutzstreifen ist aus rechtliche Gründen daher nicht umsetzbar.

Für einen einseitigen Schutzstreifen wird inklusive eines Sicherheitsabstandes zu den parkenden Fahrzeugen eine Breite von mindestens 6.25 m (4,50 Fahrbahn, 1,25 Schutzstreifen, 0,5 m Sicherheitsabstand zu Parkflächen) verlangt. Die Straße hat 5,96 m. Somit **29 cm** weniger als mindestens gefordert. Hierzu wurde die Verkehrsdirektion der Polizei noch einmal hinsichtlich der geringfügigen Abweichung kontaktiert. Die Polizei vertritt die Auffassung, die Vorgaben strikt einzuhalten.

Letztendlich muss man sich auch Fragen, ob ein einseitig vorhandener Schutzstreifen, dessen Einrichtung grenzwertig ist, überhaupt seinen Zweck, nämlich den Schutz des Radfahrers, noch erfüllen kann. Auf Grund der etwas zu geringen Fahrbahnbreite ist das zumindest nach Sicht der Verwaltung zweifelhaft. Wenn überhaupt, sollte der Schutzstreifen auf der nördlichen Straßenseite angelegt werden, da dort mehr Radfahrer gezählt worden sind.

Aus diesen Gründen schlägt die Verwaltung vor, von der Markierung eines einseitigen Schutzstreifens Abstand zu nehmen.

### **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.

### **Bauausführung**

Die Bauarbeiten wurden im Sommer 2018 ausgeschrieben, die Vergabe der Bauarbeiten erfolgte durch den Feuerwehr-, Bau- und Vergabeausschuss am 18.12.2018, die Bauarbeiten begannen am 18.02.2019. Zwischenzeitlich sind die wesentlichen Bauarbeiten abgeschlossen und die in Betrieb genommenen Teilanlagen abgenommen.

Es stehen noch Arbeiten im Einmündungsbereich Turmstraße/ Münstereifeler Straße an, der Einbau der „Berliner Kissen“, das Aufbringen der Fahrbahnmarkierungen und die Fertigstellung von kleineren Restarbeiten an.

### **Fazit**

Da die Anforderungen für separate Angebote für Fahrradfahrer durch das Verkehrsaufkommen weit unterschritten werden, die benötigte Fahrbahnbreite für beidseitige Schutzstreifen nicht zur Verfügung steht und auch bei einem einseitig markierten Schutzstreifen die erforderliche Breite (1,25 m Schutzstreifen + 25 cm Sicherheitsraum entlang parkender Fahrzeuge) in den Bereichen entlang des Parkstreifens unterschritten wird, empfiehlt die Verwaltung, den Antrag abzulehnen.

Rheinbach, 14. April 2020

gez. Stefan Raetz  
Bürgermeister

gez. Margit Thünker-Jansen  
Fachbereichsleiterin