

Anlage 1

7/10.42
2013

Bergisch Gladbach

Rat der Stadt Bergisch Gladbach
BM-13 Anregungen und Beschwerden
Postfach 20 09 20
51439 Bergisch Gladbach

nachrichtlich (ohne Unterschriftenliste):

Stadt Bergisch Gladbach
Erster Beigeordneter und Stadtbaurat
Stephan Schmickler
Postfach 20 09 20
51439 Bergisch Gladbach

Stadt Bergisch Gladbach
Fachbereich Umwelt und Technik
- Verkehrsflächen -
Postfach 20 09 20
51439 Bergisch Gladbach

**Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr vom 19.09.2013
TOP 17: Erneuerung der Ottostraße und der Eugen-Langen-Straße, Vorlage 0452/2013**

Beschwerde gemäß § 24 GO NRW

Anlagen: - Unterschriftenlisten
- Auszüge aus den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)“ in Kopie

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr der Stadt Verkehr hat in seiner Sitzung vom 19.09.2013 entgegen der Beschlussvorlage 0452/2013 beschlossen, die Einmündung am Burgplatz in ihrer heutigen Form auszubauen. Hiermit bitte ich, auch im Namen der Unterzeichner der beigefügten Unterschriftenlisten, diesen Beschluss noch einmal zu überdenken und zu revidieren. Wir als Anwohner und Verkehrsteilnehmer der Einmündung Burgplatz unterstützen nachdrücklich die als Beschlussvorlage von der Verwaltung erarbeitete Lösung einer schmaleren Einmündung, durch welche insbesondere für die Kinder unseres Wohngebietes eine höhere Verkehrssicherheit herbeigeführt werden soll.

Unsere Bitte begründe ich wie folgt:

Rahmenbedingungen für die Maßnahme:

Das Vorhaben liegt im Bereich einer Tempo-30-Zone. Solche Zonen dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. Diesen Zweck können Tempo-30-Zonen nur dann erfüllen, wenn nach dem anerkannten Grundsatz „Einheit von Bau und Betrieb“ nicht nur eine niedrige zulässige Höchstgeschwindigkeit und eine Vorfahrtregelung „rechts-vor-links“ angeordnet werden, sondern auch die Gestaltung der Straßen einschließlich der Kreuzungen und Einmündungen den Verkehrsbedürfnissen in einem Wohngebiet entsprechen. Deshalb sollen die Wohnstraßen dort so schmal ausgebildet werden, dass sich die regelmäßig verkehrenden Fahrzeuge gerade noch begegnen können. Einmündungen soll so knapp ausgerundet werden, dass sie durch die regelmäßig verkehrenden Fahrzeuge gerade noch befahrbar bleiben. Nur so können Fahrzeugführer zu niedrigeren Geschwindigkeiten angehalten und sichere Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger geschaffen werden. Für die Verkehrssicherheit ist besonders wichtig, dass die Querungsstellen an Einmündungen möglichst kurz ausgebildet sind. Alle diese straßenbaulichen und verkehrsrechtlichen Regelungen zielen auf ein vertragliches Miteinander von Kraftfahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern ab.

Anerkannte Regeln der Technik:

Während für vorhandene Anlagen in der Regel ein Bestandsschutz gilt, der den Straßenbaulastträger nicht zum Handeln zwingt, wenn keine Hinweise auf eine örtlich nachweisbare Gefährdung vorliegen, sind beim Neubau sowie Um- und Ausbau vorhandener Straßen die anerkannten Regeln der Technik anzuwenden. Diese Regeln sind in Bezug auf die vorliegende Planung in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)“, Ausgabe 2008 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) niedergelegt. Die RASt liefern umfassende, sachgerechte Vorgaben für einen Neu-, Um- und Rückbau von Stadtstraßen einschließlich der Gestaltung der Knotenpunkte, so auch für die Gestaltung von Straßen in Wohngebieten.

Gestaltung der Einmündung Burgplatz

Die heutige Gestaltung des Burgplatzes mit zu breiten Fahrbahnen und viel zu großen Ausrundungsradien in Bereich der Einmündungen genügt in keiner Weise den heute geltenden Anforderungen an die Verkehrssicherheit in Wohngebieten. Die unzureichende Sicherheit wird auch von vielen Verkehrsteilnehmern subjektiv empfunden und hat deshalb zu Vermeidungsstrategien in der Weise geführt, dass Fußgänger Umwege in Kauf nehmen, um an sicheren Stellen die Straße zu queren. Nicht umsonst ist im Schulwegplan hier eine erhöhte Gefahrenquelle eingezeichnet. Als besonders gefährlich für Fußgänger wird die Querung von der ehemaligen Litfaßsäule mit dem Ziel Bushaltestelle in Fahrtrichtung Bergisch Gladbach empfunden. Wegen der Bebauung und Bepflanzung wird die Einmündung für die sich aus Richtung Ottostraße annähernden Fahrzeuge erst sehr spät einsehbar. Aufgrund des Gefälles in der Ottostraße von der Eugen-Langen-Straße bis zum Burgplatz erreichen die Fahrzeuge vergleichsweise hohe Geschwindigkeiten. Auch wenn bisher noch keine Unfallschwere registriert wurde, ist ein schwerer Unfall nur eine Frage der Zeit. Aus diesem Grund ist die von der Verwaltung vorgesehene Reduzierung der Fahrbahnbreiten im Zulauf zur Einmündung verbunden mit regelgerechten Ausrundungsradien sachgerecht und dringend notwendig. Sie wird von den Betroffenen ausdrücklich begrüßt und unterstützt.

Die Planung der Verwaltung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit orientiert sich zutreffend an den RASSt. Die geplante Fahrbahnbreite in der Ottostraße entspricht mit 6,00 m dem Wert, den die RASSt für Straßen mit geringem Busverkehr zulassen (vgl. Tabelle 7, RASSt). Dieses Maß soll bei der Umgestaltung im Bereich der Kurve kurz vor dem Burgplatz auf nur noch 8,00 m verbreitert werden, damit eine Begegnung des Busses mit einem Pkw auch dort noch möglich ist.

Die Regelbreite einer Straßenquerschnitts soll entsprechend den RASSt im Bereich der Eckausrundungen von Einmündungen so wenig wie möglich erweitert werden (vgl. RASSt, Ziff. 6.3.1), um auch dort die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge niedrig und die Flächen für die Querungen von Fußgängern so kurz wie möglich zu halten. Die RASSt sehen deshalb für Eckausrundungen je nach Fahraufgabe und Kreuzungswinkel Werte zwischen 8,00 und 12,00 m vor (vgl. RASSt, Ziff. 6.3.9.2). Diese Vorgabe wurde richtigerweise auch in der Beschlussvorlage der Verwaltung umgesetzt. Dabei werden die Ein- und Ausfahrbereiche in der Planung anhand sogenannter Schleppekurven der maßgebenden Fahrzeuge (in diesem Fall der Bus bzw. das Müllfahrzeug) auf ihre Befahrbarkeit hin überprüft.

Einwände von Anwohner gegen die erste Planung der Verwaltung

Von Anwohnern im Bereich des Burgplatzes wurde offenbar geltend gemacht, dass bei einer Umgestaltung entsprechend der ursprünglichen Planung der Verwaltung Parkflächen entfallen. Dem hat die dem Ausschuss vorliegende Beschlussvorlage bereits Rechnung getragen, indem eine Parkbucht auf der Kurvenaußenseite zu Beginn der Ottostraße eingepplant wurde. Damit ist die Reklamation gegenstandslos. Zudem ist zu bedenken, dass im Bereich des Burgplatzes außer zu besonderen Gottesdiensten immer ein Überangebot an Parkständen besteht.

Von Anwohnern im Bereich des Burgplatzes wurde offenbar ebenfalls geltend gemacht, dass der Bus in Fahrtrichtung Frankenforst durch die Umgestaltung zweimal anfahren müsse. Diese Argumentation ist nicht stichhaltig, da sich die Vorfahrtregelung an der Einmündung nicht ändert. Der in Richtung Frankenforst fahrende Bus muss auch nach der Umgestaltung keinem anderen Fahrzeug Vorfahrt gewähren. Eine ausreichende Befahrbarkeit der Eckausrundung kann bereits im Planungsstadium anhand von Schleppekurven überprüft werden. Ein Bus in Richtung Bergisch Gladbach muss auch nach der Umgestaltung nur anhalten, wenn während der Annäherung ein von rechts kommendes Fahrzeug erkennbar wird. Die in der Vorlage enthaltene regelgerechte Eckausrundung im Bereich der Wiese hat hierauf keinen Einfluss. Im Gegensatz zu den Befürchtungen werden die engeren Eckausrundungen insgesamt zu einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau führen, was sich positiv auf die Lärmbelastung auswirkt.

Fazit

Mit der Beschlussvorlage hat die Verwaltung eine Planung vorgelegt, die den anerkannten Regeln der Technik entspricht. Der Beschluss des Verkehrsausschusses, die Planung der Verwaltung dahingehend abzuändern, dass bei der anstehenden Straßenerneuerung im Bereich der Einmündung am Burgplatz die bisherigen deutlich zu großen Ausrundungsradien beibehalten werden sollen, missachtet hingegen in eklatanter Weise diese anerkannten Regeln der Technik.

Aus juristischer Sicht dienen die anerkannten Regeln der Technik (hier der RASt) im Strafrecht als Maßstab für die Bestimmung der Pflichtwidrigkeit eines Handelns. Dies bedeutet, dass in einem Strafgerichtsverfahren - etwa infolge eines Unfalls - das Gericht prüfen würde, ob von der zuständigen Straßenbauverwaltung die anerkannten Regeln der Technik eingehalten wurden. Abweichungen bedürfen dann einer stichhaltigen Begründung. Schließt sich das Gericht der vorgelegten Begründung nicht an, kann eine Abweichung als Vorsatz gewertet werden.

Da ich vor dem Hintergrund der dargelegten Argumente keine stichhaltige Begründung für eine von den RASt abweichende Planung erkennen kann, bitte ich – auch im Namen der Unterzeichner der Unterschriftenlisten - um eine Umgestaltung der Einmündung gemäß der anerkannten Regeln der Technik.

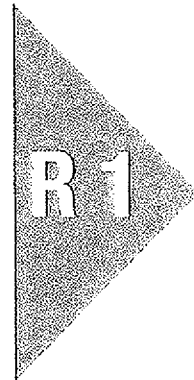
Mit freundlichen Grüßen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Arbeitsgruppe Straßenentwurf



Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen



RASt 06

Ausgabe 2006

Inhaltsübersicht

	Seite
Bilderverzeichnis	7
Tabellenverzeichnis	11
0 Geltungsbereich und Aufbau	13
1 Ziele und Grundsätze	15
1.1 Grundsätzliche Überlegungen	15
1.2 Ziele und Zielfelder	15
2 Differenzierung von Stadtstraßen	16
2.1 Grundsätzliche Überlegungen	16
2.2 Verkehrliche Merkmale	16
2.3 Städtebauliche Merkmale	16
2.4 Typische Entwurfssituationen	17
3 Entwurfsmethodik	19
3.1 Entwurfsaufgaben	19
3.2 Einordnung und Ablauf des Straßenraumentwurfs	19
3.3 Ermittlung der Entwurfsgrundlagen	19
3.4 Entwurfsvorgang	21
3.5 Abschätzung der Auswirkungen, Bewertung und Abwägung	22
3.6 Planstufen und Darstellung	23
4 Nutzungsansprüche an Straßenräume	25
4.1 Grundsätzliche Überlegungen	25
4.2 Öffentlicher Personennahverkehr	25
4.3 Fließender Kraftfahrzeugverkehr	26
4.4 Ruhender Pkw-Verkehr	27
4.5 Liefern und Laden	28
4.6 Radverkehr	28
4.7 Fußgängerverkehr, soziale Ansprüche und Barrierefreiheit	28
4.8 Begrünung	29
4.9 Ver- und Entsorgung	31
4.10 Besondere Nutzungsansprüche	32
5 Empfohlene Lösungen für Typische Entwurfssituationen ..	33
5.1 Einführung	33
5.1.1 Ermittlung eines empfohlenen Querschnitts	33
5.1.2 Entwurfs- und Abwägungsgrundsätze der empfohlenen Querschnitte	34
5.2 Querschnitte	36
5.2.1 Wohnweg	36
5.2.2 Wohnstraße	38
5.2.3 Sammelstraße	40
5.2.4 Quartiersstraße	42
5.2.5 Dörfliche Hauptstraße	44
5.2.6 Örtliche Einfahrtsstraße	46
5.2.7 Örtliche Geschäftsstraße	48
5.2.8 Hauptgeschäftsstraße	51

	Seite	
5.2.9	Gewerbestraße	54
5.2.10	Industriestraße	56
5.2.11	Verbindungsstraße	58
5.2.12	Anbaufreie Straße	61
5.3	Knotenpunktarten	63
5.3.1	Einführung	63
5.3.2	Eignung von Knotenpunktarten	63
5.4	Übergänge Strecke -- Knotenpunkt	66
6	Entwurfselemente	69
6.1	Strecke	69
6.1.1	Fahrbahnen	69
6.1.1.1	Grundsätzliche Überlegungen	69
6.1.1.2	Zweistreifige Fahrbahnen	69
6.1.1.3	Vierstreifige Fahrbahnen mit Mittelstreifen	70
6.1.1.4	Vierstreifige Fahrbahnen ohne Mittelstreifen	70
6.1.1.5	Überbreite zweistreifige Fahrbahnen	70
6.1.1.6	Einstreifige Richtungsfahrbahnen	71
6.1.1.7	Überbreite einstreifige Richtungsfahrbahnen	71
6.1.1.8	Anliegerfahrbahnen und Anliegerfahrgassen an Hauptverkehrsstraßen	71
6.1.1.9	Fahrbahnverengungen an Zwangspunkten	71
6.1.1.10	Schmale Zweirichtungsfahrbahnen mit Ausweichstellen	72
6.1.1.11	Fahrgassen in Mischflächen	72
6.1.2	Bauliche Elemente zur Verkehrsführung	72
6.1.2.1	Stichstraßen	72
6.1.2.2	Wendeanlagen	72
6.1.2.3	Schleifenstraßen	74
6.1.2.4	Einbahnstraßen	74
6.1.2.5	Abbiegeverbote	74
6.1.3	Borde und Rinnen	74
6.1.3.1	Borde	74
6.1.3.2	Bordrinnen	75
6.1.3.3	Muldenrinnen	75
6.1.4	Lage- und Höhenplanelemente	76
6.1.4.1	Grundsätzliche Überlegungen	76
6.1.4.2	Überblick über die Lage- und Höhenplanelemente	76
6.1.4.3	Fahrbahnverbreiterung	77
6.1.4.4	Fahrbahnverbreiterung in Kurven	77
6.1.5	Park- und Ladeflächen im Straßenraum	78
6.1.5.1	Parken und Laden auf der Fahrbahn	78
6.1.5.2	Park- und Ladeflächen auf Streifen und in Buchten	78
6.1.5.3	Park- und Ladeflächen in Seitenräumen	80
6.1.5.4	Parkflächen in Mittelstreifen	80
6.1.6	Anlagen für den Fußgängerverkehr	81
6.1.6.1	Straßenbegleitende Gehwege	81
6.1.6.2	Elemente für Barrierefreiheit	81
6.1.6.3	Aufenthaltsflächen	82
6.1.6.4	Gemeinsame Führung mit dem Radverkehr	82
6.1.7	Führung des Radverkehrs	82
6.1.7.1	Grundsätzliche Überlegungen	82
6.1.7.2	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn	83
6.1.7.3	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Schutz- streifen	83
6.1.7.4	Radfahrstreifen	84
6.1.7.5	Straßenbegleitende Radwege	84
6.1.7.6	Führung des Radverkehrs gegen Einbahnstraßen	86
6.1.7.7	Fahrradstraßen	86
6.1.7.8	Steigungs- und Gefällestrrecken	86
6.1.7.9	Abstellen von Fahrrädern	87

	Seite
6.1.8 Überquerung von Fahrbahnen durch Fußgänger	87
6.1.8.1 Grundsätzliche Überlegungen und Einsatzbereiche	87
6.1.8.2 Mittelinseln	89
6.1.8.3 Mittelstreifen	89
6.1.8.4 Vorgezogene Seitenräume	89
6.1.8.5 Fußgängerüberwege	90
6.1.8.6 Furten	91
6.1.8.7 Überquerungsstellen an besonderen Bahnkörpern	92
6.1.8.8 Unter- und Überführungen	92
6.1.9 Überquerungsanlagen für den Radverkehr	93
6.1.9.1 Mittelinseln und Mittelstreifen	93
6.1.9.2 Nicht signalisierte Überquerungsstellen	94
6.1.9.3 Überquerungsstellen mit Lichtsignalanlagen	94
6.1.9.4 Überquerungsstellen an besonderen Bahnkörpern	94
6.1.10 Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs	94
6.1.10.1 Grundsätzliche Überlegungen	94
6.1.10.2 Gemeinsame Führung von Straßenbahn und Kraftfahrzeugverkehr	95
6.1.10.3 Sonderfahrstreifen für Straßenbahn	95
6.1.10.4 Bussonderfahrstreifen	96
6.1.10.5 Mitbenutzung durch andere Verkehrsmittel	97
6.1.10.6 Lage der Haltestellen im Straßenverlauf	98
6.1.10.7 Haltestellen für Straßenbahnen	99
6.1.10.8 Bushaltestellen	101
6.2 Geschwindigkeitsdämpfung	103
6.2.1 Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen	103
6.2.1.1 Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen	103
6.2.1.2 Versätze	105
6.2.2 Geschwindigkeitsdämpfung in Ortsdurchfahrten	105
6.2.2.1 Ortseinfahrtbereiche	105
6.2.2.2 Innerortsbereich	108
6.2.3 Geschwindigkeitsdämpfung in städtischen Hauptverkehrsstraßen	108
6.3 Knotenpunkte	109
6.3.1 Allgemeines	109
6.3.2 Einmündungen/Kreuzungen mit Rechts-vor-links-Regelung	109
6.3.3 Einmündungen/Kreuzungen mit vorfahrregelnden Verkehrszeichen	109
6.3.3.1 Führung des Fußgängerverkehrs	111
6.3.3.2 Führung des Radverkehrs	111
6.3.4 Einmündungen/Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen	111
6.3.4.1 Führung und Signalisierung des Fußgängerverkehrs	111
6.3.4.2 Führung und Signalisierung des Radverkehrs	112
6.3.4.3 Führung des Öffentlichen Personennahverkehrs	114
6.3.5 Kreisverkehre	115
6.3.5.1 Entwurfsgrundsätze und Definition der Elemente	115
6.3.5.2 Außendurchmesser	115
6.3.5.3 Kreisring, Kreisfahrbahn, Innenring	115
6.3.5.4 Knotenpunktz- und -ausfahrten	115
6.3.5.5 Rechtsabbieger außerhalb der Kreisfahrbahn (Bypass)	116
6.3.5.6 Fahrbahnteiler	116
6.3.5.7 Kreisinsel	116
6.3.5.8 Führung des Fußgängerverkehrs	117
6.3.5.9 Führung des Radverkehrs	117
6.3.5.10 Führung des Öffentlichen Personennahverkehrs	118
6.3.5.11 Signalisierung Großer Kreisverkehre	119
6.3.6 Teilplanfreie Lösung	119
6.3.7 Sonderformen	119
6.3.7.1 Einmündungen von Wohnwegen und Grundstückzufahrten	119
6.3.7.2 Knotenpunkte mit kurzen Versätzen	121
6.3.7.3 Aufgeweitete Kreuzungen	121

	Seite
6.3.8 Sonstige Entwurfselemente für Knotenpunkte	121
6.3.8.1 Fahrbahnteiler	121
6.3.8.2 Dreiecksinseln	122
6.3.8.3 Wendefahrbahnen	122
6.3.9 Befahrbarkeit und Sicht	123
6.3.9.1 Befahrbarkeit	123
6.3.9.2 Eckausrundungen	123
6.3.9.3 Sichtfelder	124
7 Technische Ausstattung und Grün im Straßenraum	126
7.1 Beleuchtung	126
7.2 Beschilderung und Markierung	126
7.3 Grün im Straßenraum	127
7.3.1 Grundsätzliche Überlegungen	127
7.3.2 Bäume	127
7.3.3 Hecken und Sträucher	128
7.3.4 Staudenflächen und Rasen	129
7.3.5 Fassadenbegrünung	129
7.3.6 Privates Grün	129
7.4 Ausstattung	129
7.4.1 Absperrerelemente	129
7.4.2 Tiefbautechnische Einbauten	129
7.4.3 Einbauten für besondere Nutzungen	130
7.4.4 Einbauten für unspezifische Nutzungen	130
Anhang 1: Technische Regelwerke	131
Anhang 2: Stichwortverzeichnis	133

6 Entwurfselemente

6.1 Strecke

6.1.1 Fahrbahnen

6.1.1.1 Grundsätzliche Überlegungen

Für die Bemessung von Fahrbahnquerschnitten ist von entscheidender Bedeutung, ob Flächen für andere Nutzungsansprüche fehlen oder nicht.

Fahrbahnquerschnitte mit konstanter Breite über lange Streckenabschnitte sind an Stadtstraßen oft nicht angemessen, da die Funktionen einzelner Streckenabschnitte wegen der Abhängigkeit von der Baustruktur, den Umfeldnutzungen und den zeitlich veränderlichen Nutzungsansprüchen wechseln können und städtebaulich begründbare Straßenabschnitte nach Möglichkeit auch bei Umbaumaßnahmen erhalten werden sollen (Abschnittsbildung). Andererseits sollen die Abmessungen durchgehender Fahrbahnen nicht ohne Grund variiert werden.

Grundsätzlich werden zur Abgrenzung der Fahrbahnen von Stadtstraßen zwei Entwurfsprinzipien unterschieden:

- Trennungsprinzip,
- Mischungsprinzip.

Beim **Trennungsprinzip** wird für den Fahrverkehr eine in der Regel durch Borde, Bordrinnen oder Rinnen baulich abgetrennte Fahrbahn geschaffen.

Der Verzicht auf Hochborde wirkt sich für die Überquerbarkeit und gestalterisch positiv aus, setzt aber immer Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung sowie die ausreichende Dimensionierung der Gehwege und Fahrbahnen voraus, um die verkehrsrechtliche Zuweisung von Flächen beim Trennungsprinzip funktional zu gewährleisten.

Beim **Mischungsprinzip** wird versucht, durch intensive Entwurfs- und Gestaltungsmaßnahmen mehrere Nutzungen möglichst weitgehend miteinander verträglich zu machen. Dies wird durch eine höhengleiche Ausbildung des

gesamten Straßenraums oder – insbesondere bei Umbauten unter Beibehaltung der Borde – durch eine dichte Folge geschwindigkeitsdämpfender Entwurfselemente (z. B. Teilaufpflasterungen) angestrebt.

Die Fahrstreifenbreiten für Fahrbahnen hängen von der Stärke des Linienbus- und Schwerverkehrs, der Führung des Radverkehrs sowie von den auf Grund der örtlichen Gegebenheiten und der Abwägung der Nutzungsansprüche verfügbaren Flächen ab. Abweichungen von den im Folgenden angegebenen Abmessungen von Fahrbahnen müssen mit den Begegnungs-, Nebeneinander- und Vorbeifahrfällen (vgl. Abschnitt 4.1) begründet und überprüft werden.

In den Zufahrten von Knotenpunkten sind gegenüber der Strecke reduzierte Fahrstreifenbreiten anwendbar, wenn nur dadurch erforderliche Aufstellstreifen, Seitenraumlflächen oder Mittelinseln geschaffen werden können.

Die im Folgenden angegebenen Kapazitäten der verschiedenen Fahrbahnen dienen lediglich der groben Orientierung bezüglich der Einsatzbereiche und berücksichtigen nicht die meist maßgebende Kapazität der den Streckenabschnitt begrenzenden Knotenpunkte³⁶⁾.

6.1.1.2 Zweistreifige Fahrbahnen

Zweistreifige Fahrbahnen sind in Hauptverkehrsstraßen im Allgemeinen zwischen 5,50 m und 7,50 m und in Erschließungsstraßen zwischen 4,50 m und 6,50 m breit (Tabelle 7).

Zweistreifige Fahrbahnen decken ein breites Spektrum möglicher Kraftfahrzeugverkehrsstärken ab. Anhaltswerte für die Kapazität von zweistreifigen Streckenabschnitten von Hauptverkehrsstraßen liegen zwischen 1 400 Kfz/h und 2 200 Kfz/h im Querschnitt.

³⁶⁾ Genauere Angaben zur Ermittlung der Stufen der Verkehrsqualität von Streckenabschnitten von Hauptverkehrsstraßen auch im Netzzusammenhang sind für die Fortschreibung des HBS vorgesehen.

Tabelle 7: Zweistreifige Fahrbahnen

Anwendungsbereich	Fahrbahnbreite Hauptverkehrsstraßen	Fahrbahnbreite Erschließungsstraßen
Regelfall	6,50 m ^{*)}	4,50 m – 5,50 m
mit Linienbusverkehr	6,50 m ^{*)}	6,50 m
geringer Linienbusverkehr mit geringem Nutzungsanspruch ^{**)}	6,00 m	6,00 m
geringe Begegnungshäufigkeit Lkw-Verkehr	5,50 m (bei verminderter Geschwindigkeit)	--
große Begegnungshäufigkeit Bus- oder Lkw-Verkehr	7,00 m	--
Schutzstreifen für Radfahrer	7,50 m mit beidseitig 1,50 m Schutzstreifen 7,00 m mit beidseitig 1,25 m Schutzstreifen ^{***)} bei beengten Verhältnissen	

- *) Bei diesem Maß sind in der Regel benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorzusehen.
- **) z. B. ausschließlich Erschließungsfunktion
- ***) nicht neben Parkstreifen mit häufigen Parkwechseln

Dort, wo diese baulichen Maßnahmen aus Platzmangel oder sonstigen Gründen, z. B. städtebaulich-gestalterischer Art, nicht umsetzbar sind, soll der Einsatz ortsfester Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen geprüft werden.

In Fällen verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und weniger sind Maßnahmen geeignet, wie sie in Erschließungsstraßen üblich sind (Teilaufpflasterungen, Plateaupflasterungen). Zu den geometrischen Ausführungen und Einsatzbedingungen siehe Abschnitt 6.2.1.1.

6.3 Knotenpunkte

6.3.1 Allgemeines

Knotenpunkte müssen

- aus allen Knotenpunktzufahrten rechtzeitig erkennbar sein,
- begreifbar sein, um für alle Verkehrsteilnehmer die Bevorrechtigung, mögliche Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie Einordnungs- und Abbiegemöglichkeiten zu verdeutlichen,
- so übersichtlich sein, dass zumindest alle Wartepflichtigen bei der Annäherung an einen Gefahrenpunkt die bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer rechtzeitig sehen können,
- gut und sicher befahrbar bzw. begehbar sein.

Die Anzahl der Fahrstreifen im Knotenpunkt richtet sich nach den Erfordernissen, die sich aus den angrenzenden knotenpunktfreien Strecken, aus den Abbiegeverkehrsstärken, der angestrebten Qualität des Verkehrsablaufs sowie besonderen Anforderungen des Fußgängerverkehrs, des Radverkehrs, des ÖPNV und des Umfelds ergeben.

Die Anzahl der durchgehenden Fahrstreifen soll im Knotenpunktbereich insbesondere bei Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage gegenüber den Strecken in der Regel unverändert bleiben. Ein durchgehender Fahrstreifen soll in einer Knotenpunktzufahrt nicht plötzlich in einen Abbiegestreifen übergehen.

Geht ein durchgehender Fahrstreifen ausnahmsweise in einen Abbiegestreifen über, ist auf eine rechtzeitige und eindeutige Markierung in Verbindung mit einer entsprechenden Beschilderung besonderer Wert zu legen.

Zusätzlich durchgehende Fahrstreifen können in Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage zweckmäßig sein, um die Qualität des Verkehrsablaufs der Qualität der anschließenden Streckenabschnitte anzunähern.

Durchgehende Fahrstreifen sollen im Knotenpunktbereich – sofern sie nicht durch Borde und Sperrflächen begrenzt sind – ebenso breit sein wie die Fahrstreifen auf den angrenzenden Strecken. Bei beengten Verhältnissen können sie 0,25 m schmaler sein als auf den angrenzenden Strecken. Bei mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten und $V_{\text{zul}} \leq 50$ km/h kann die Fahrstreifenbreite erforderlicher-

falls bis auf 3,00 m, in Ausnahmefällen bei den inneren Fahrstreifen auch bis auf 2,75 m herabgesetzt werden, wenn nur dadurch erforderliche Abbiegestreifen geschaffen werden können. Die Abbiegestreifen können 0,25 m schmaler sein als die durchgehenden Fahrstreifen, dürfen aber ebenfalls eine Breite von 2,75 m, bei Linienbusverkehr von 3,00 m nicht unterschreiten.

6.3.2 Einmündungen/Kreuzungen mit Rechts-vor-links-Regelung

Die Anwendung der Grundregel „rechts vor links“ kommt vorwiegend bei Einmündungen und Kreuzungen gleichrangiger Erschließungsstraßen, die in der Regel in Tempo-30-Zonen liegen, in Betracht. Für Straßen mit regelmäßigen Linienbusverkehr kommt die Rechts-vor-links-Regelung nur in Ausnahmefällen in Betracht (siehe auch Abschnitt 5.3.2).

Diese Knotenpunkte müssen rechtzeitig erkennbar und in ihrer Vorfahrtregelung eindeutig begreifbar sein. Straßenelemente, die Zweifel an der Gleichberechtigung der Zufahrten wecken können, z. B. durchgehende Rinnen im Zuge einer der Straßen sind zu vermeiden. Außerdem sollen ausreichende Sichtverhältnisse gewährleistet und die Gestaltung der Knotenpunktzufahrten einheitlich sein. Die Rechts-vor-links-Regelung kann durch Fahrgassenversätze (Linksversätze) oder Teilaufpflasterungen verdeutlicht werden. Dies ist auf jeden Fall notwendig, wenn Erschließungsstraßen unterschiedlichen Rangs, das heißt mit unterschiedlichen Verkehrsstärken oder Ausbaucharakteristiken mit Rechts-vor-links-Regelung versehen werden sollen.

Für Fußgänger ist die Überquerung auch an Knotenpunkten mit Rechts-vor-links-Regelung im Sinne einer barrierefreien Gestaltung zu erleichtern. Dies kann entweder durch Absenkung der Borde auf 3 cm erreicht werden oder durch entsprechende Anhebung der Fahrbahn mittels Aufpflasterung, was gleichzeitig die Erkennbarkeit verbessert und eine langsamere Fahrweise im Bereich des Knotenpunkts bewirkt.

6.3.3 Einmündungen/Kreuzungen mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen

Einmündungen und Kreuzungen mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen werden in der Regel an Knotenpunkten von Erschließungsstraßen unterschiedlichen Rangs und an Anschlussknotenpunkten von Erschließungsstraßen an zweistreifige Hauptverkehrsstraßen angewandt. Sie unterscheiden sich in der baulichen Anlage durch die Art der Führung von Linksabbiegern.

Ob Aufstellbereiche oder Linksabbiegestreifen notwendig sind, ergibt sich aus der Stärke der Linksabbieger und den Verkehrsstärken des Stroms, aus dem abgelenkt wird. Sie sind mit der Verfügbarkeit von Flächen abzuwägen und in der Regel nur im Zuge von Hauptverkehrsstraßen anzulegen.

Prinzipiell sind an Hauptverkehrsstraßen drei Formen zur Führung von Linksabbiegern anwendbar (Bild 103).

- im Gegenverkehrsstrom nicht genügend Lücken für den Wendeverkehr vorhanden sind,
- die Sicht auf den Gegenverkehrsstrom nicht ausreicht,
- im Aufstellbereich vor Wendefahrbahnen nicht genügend Stauraum für den Wendeverkehr vorhanden ist.

Wendefahrbahnen können gestalterisch in Mittelstreifen integriert werden.

Sind Geh- und Radwege, Bahnkörper oder Bussonderfahrstreifen in Mittellage vorhanden, so muss das Kreuzen dieser Verkehrswege durch Verkehrszeichen bzw. Lichtsignalanlagen gesichert werden.

6.3.9 Befahrbarkeit und Sicht

6.3.9.1 Befahrbarkeit

Das größte nach der StVZO zulässige Fahrzeug muss – sofern es nicht das Bemessungsfahrzeug ist oder das Auftreten dieses Fahrzeug nicht ausgeschlossen werden kann – den Knotenpunkt in allen zugelassenen Fahrtrichtungen zumindest mit geringer Geschwindigkeit und gegebenenfalls unter Mitbenutzung von Gegenfahrstreifen befahren können.

Kreisverkehre sollen auch von Sonder- oder Militärfahrzeugen (vgl. RABS) zumindest mit geringer Geschwindigkeit befahren werden können.

Die geometrischen Verhältnisse bei Einmündungen und Kreuzungen sind mit den Schleppkurven für die maßgebenden Bemessungsfahrzeuge⁵⁰⁾ zu überprüfen. Einfahr- und Ausfahrbereiche von Kreisverkehren sind grundsätzlich mit dynamischen Schleppkurvenprogrammen auf ihre Befahrbarkeit hin zu überprüfen.

Inwieweit die Mitbenutzung von Gegenfahrstreifen beim Ein- und Abbiegen in Kauf genommen werden kann, richtet sich nach der Häufigkeit und dem Maß der dadurch verursachten Behinderungen. Behinderungen des ÖPNV sollen ebenso vermieden werden, wie die Inanspruchnahme des Fahrraums rechtsabbiegender Radfahrer durch rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge.

In Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen mit Hauptverkehrsstraßen soll die Mitbenutzung von Gegenfahrstreifen durch Lastzüge und Linienbusse in der Regel vermieden werden.

Knotenpunkte von Erschließungsstraßen mit Hauptverkehrsstraßen soll das zweiachsige Müllfahrzeug in der Regel ohne Mitbenutzung von Gegenfahrstreifen befahren können, während für das dreiachsige Müllfahrzeug und gegebenenfalls den Linienbus die Mitbenutzung des Gegenfahrstreifens in der untergeordneten Straße möglich ist.

Warte- und Haltlinien sind bei der Mitbenutzung von Gegenfahrstreifen entsprechend zurückzusetzen.

Eine Mitbenutzung von Gegenfahrstreifen durch Sondertransporte ist unbedenklich.

⁵⁰⁾ Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2001.

6.3.9.2 Eckausrundungen

Für die Bemessung von Eckausrundungen ist zu beachten, dass das situationsabhängige gewählte Bemessungsfahrzeug die Eckausrundung zügig befahren kann.

Als Eckausrundung kommen generell der einfache Kreisbogen und die dreiteilige Kreisbogenfolge (Korbbogen) in Betracht (Bild 119). Die dreiteilige Kreisbogenfolge hat insbesondere an Knotenpunkten stark belasteter Hauptverkehrsstraßen Vorteile, da sie der Schleppkurve

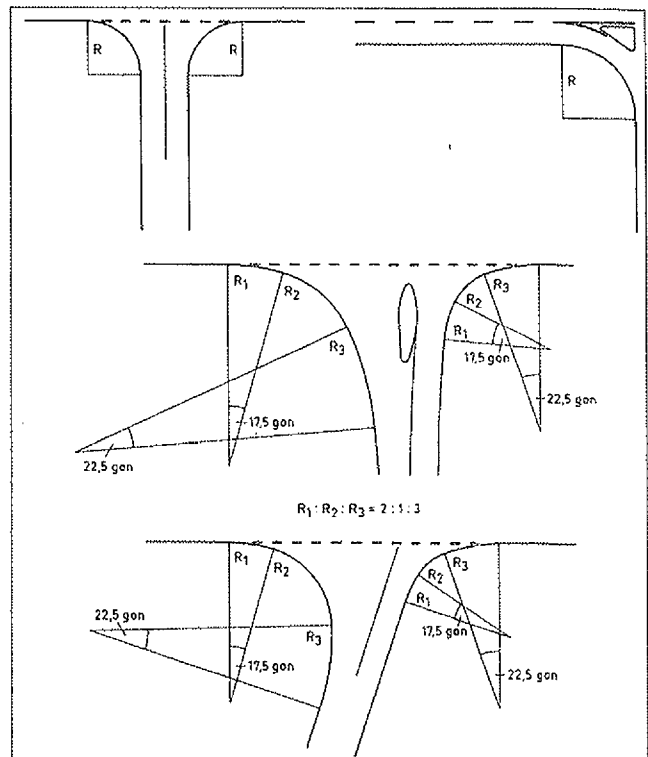


Bild 119: Formen der Eckausrundung an Knotenpunkten und Gehwegüberfahrten

Tabelle 56: Hauptbogenradien für Eckausrundungen ohne Dreiecksinsel

Richtungsänderungswinkel	Hauptbogenradius R für	
	Rechtseinbieger	Rechtsabbieger
80 gon	8,00 m	12,00 m
100 gon	8,00 m	12,00 m (15,00 m) ^{*)}
120 gon	8,00 m	8,00 m

Zwischenwerte können eingeschaltet werden
Kleinere Werte als $R_2 = 7,00$ m dürfen nicht verwendet werden

^{*)} $R_2 = 15,00$ m nur, wenn Tropfen eingebaut wird

Tabelle 57: Hauptbogenradien für Eckausrundungen neben Dreiecksinsel

Richtungsänderungswinkel	Hauptbogenradius R
80 gon	20,00 m
100 gon	25,00 m
120 gon	25,00 m

Zwischenwerte können eingeschaltet werden
Die Maße ergeben eine Mindestgröße für die Dreiecksinsel

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
Verkehrsflächen

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0452/2013
 öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	19.09.2013	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Erneuerung der Ottostraße und der Eugen-Langen-Straße

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr beschließt, die *Ottostraße* und die *Eugen-Langen-Straße* gemäß der in der Sitzung vorgestellten Form auszubauen.

Sachdarstellung / Begründung:

Bereits in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr am 30.04.2013 wurde beschlossen, den ursprünglich für 2014 geplanten Ausbau vorzuziehen.

Die Erneuerung der Straßen ist aufgrund des schlechten Zustandes, der durch den natürlichen Abnutzungsprozess der vergangenen Jahrzehnte verursacht wurde, dringend geboten und wurde wegen des vorher noch erforderlichen Kanalbaus mehrmals zurückgestellt.

Zur Finanzierung der Straßen werden von den Eigentümern der durch die Straße erschlossenen Grundstücke Beiträge nach § 8 KAG erhoben.

Die „Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen in der Stadt Bergisch Gladbach“ sieht je nach Straßentyp und Teileinrichtung unterschiedliche Anliegeranteile am beitragsfähigen Aufwand vor. Danach wird die *Ottostraße* als Haupterschließungsstraße eingeordnet und die *Eugen-Langen-Straße* als Anliegerstraße.

Den Anliegern bzw. Eigentümern von Grundstücken an der *Ottostraße* und der *Eugen-Langen-Straße* wurde der bevorstehende Ausbau mit Schreiben vom 15. Juli 2013 bekannt

gegeben.

Im Rahmen einer Bürgerinformation während des Zeitraumes vom 22.7. bis zum 30.08.2013 bestand die Möglichkeit, die ausgehängten Pläne einzusehen, Anregungen zur Planung zu äußern sowie über die zu erwartenden Anliegerbeiträge informiert zu werden.

Die Planung der *Ottostraße* sieht folgende Ausbauart vor:

Die *Ottostraße* soll entsprechend des derzeitigen Ausbaus im Separationsprinzip ausgebaut werden. Bei dieser Ausbauart werden Fahrbahn und Gehbereiche durch Bordsteine höhenmäßig voneinander getrennt. Der Straßenplanung wurde zugrunde gelegt, dass in der *Ottostraße* eine Buslinie verkehrt. Die Fahrbahn wurde daher gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ mit 6,00 m so bemessen, dass sie dem Ausbau einer Haupterschließungsstraße mit geringem Busverkehr entspricht. Die Oberflächen der Gehwege werden in Betonsteinpflaster hergestellt und haben wie bisher eine Breite von ca. 1,50 m.

Da die Einmündung am *Burgplatz* in ihrer bisherigen großzügigen Gestaltung in keiner Weise den Zielsetzungen einer Tempo 30-Zone entspricht, wird der Einmündungsbereich so verändert, dass er für alle Verkehrsteilnehmer eine logische und damit sichere Verkehrsführung erhält. Aufgrund der Bürgerinformation und der Wünsche der direkten Anlieger des Einmündungsbereiches wurde auf die ursprünglich geplanten Grünflächen verzichtet und dafür geordnete Stellplätze eingerichtet.

In den Einmündungsbereichen der *Eugen-Langen-Straße* und der *Waidmannstraße* wird jeweils eine barrierefreie Querungshilfe, gemäß den technischen Grundsätzen und Anforderungen für Menschen mit Behinderungen und Mobilitätsbeeinträchtigungen, angelegt. Die meisten Anwohner, welche sich an der Bürgerinformation beteiligten, nutzten diese nur zur Information. Diskussion warf lediglich der Einmündungsbereich am *Burgplatz* auf. So wollten manche Anwohner den Bereich besonders für Fußgänger und Radfahrer übersichtlicher gestaltet haben, die anderen aber die Parkmöglichkeiten und den Verkehrsfluss weiterhin aufrechterhalten haben. Mit der jetzt zum Beschluss vorgelegten Planung wurde beiden Rechnung getragen.

Die Planung der *Eugen-Langen-Straße* sieht folgende Ausbauart vor:

Die *Eugen-Langen-Straße* wird vorwiegend nur von Anliegerverkehr befahren und soll, um den Wohncharakter zu verstärken, eine Oberfläche aus Betonsteinpflaster erhalten. Die Einmündungen zur *Ottostraße* und zur *Waidmannstraße* werden in Asphalt ausgebaut, um die rechts-vor-links Vorfahrtsregelung zu verdeutlichen. Da die Gesamtbreite der Straße lediglich 5,00 m beträgt, wird diese als Mischfläche, das heißt ohne Bordsteine und separate Gehwege gestaltet. Eine Ausweisung von Parkplätzen oder das Anlegen von Grünflächen ist aufgrund der geringen Straßenbreite ebenfalls nicht möglich. Die wenigen Anlieger, die an der Bürgerinformation teilnahmen, begrüßten die vorgestellte Ausbauart. Nur ein Anwohner wollte einen Belag aus Asphalt, weil er der Meinung war, dies wäre günstiger als ein Ausbau in Betonsteinpflaster.

In beiden Straßen ist die Straßenbeleuchtung bereits sehr alt und nicht mehr auf dem neusten Stand der Technik. Aus diesem Grund wird die derzeitige Beleuchtung durch einen einheitlichen, modernen Leuchtentyp ersetzt.

Aufgrund der o. g. Ausführungen empfiehlt die Verwaltung, die *Ottostraße* und die *Eugen-Langen-Straße* gemäß der in der Sitzung vorgestellten Form zu erneuern.

**Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Umwelt,
Klimaschutz und Verkehr am 19.09.2013**

- öffentlich -

17. Erneuerung der Ottostraße und der Eugen-Langen-Straße

0452/2013

Herrn Schallehn interessiert, ob dort Leuchten mit LED-Technik erstellt würden oder was sonst vorgesehen sei.

Herr Hardt informiert, dass die Lichtpunktabstände auf die LED-Beleuchtung abgestimmt würden und dann, abhängig vom Entwicklungsstand, direkt Leuchten mit einem LED-Leuchtenkopf oder vorübergehend mit einem preiswerten, provisorischen Kopf, bis zum endgültigen Einbau des LED-Kopfes installiert würden.

Herr Wagner kann sich an keine andere Verkehrsführung im Kreuzungsbereich Ottostraße/Burgplatz/Kippekausen erinnern als die gehabte und auch an keinen dort geschehenen Unfall. Er nehme an, dass auch seitens der Verkehrsbehörde und der Polizei dies so gesehen werde. Auch die Bevölkerung sei mit der bisherigen Gestaltung dieses Kreuzungsbereiches einverstanden. Daher stellt er folgenden Antrag:

"Der Kreuzungsbereich Ottostraße/Burgplatz/Kippekausen soll genau wie vor Beginn der Baumaßnahme wieder hergestellt werden."

Dieser Antrag wird gegen die Stimmen der SPD-Fraktion und die der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN mehrheitlich angenommen.

Der Verwaltungsvorschlag: **"Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr beschließt, die Ottostraße und die Eugen-Langen-Straße gemäß der in der Sitzung vorgestellten Form auszubauen."** wird einstimmig angenommen.

**Auszug aus der Niederschrift über die Gemeinsame Sitzung des
Infrastrukturausschusses und des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz
und Verkehr am 09.10.2013**

- öffentlich -

3. Mitteilungen des Bürgermeisters

Herr Hardt informiert über die Baumaßnahme Ottostraße, für die in der letzten Sitzung des AUKV am 19.09.2013 ein Maßnahmenbeschluss gefasst worden ist, gemäß dem die Verkehrsführung im Kurvenbereich Ottostraße/Kippekausen als Aufweitung, entsprechend der bisherigen Gestaltung, beibehalten werden sollte.

Inzwischen sei ein Bürgerantrag eingereicht worden, der inhaltlich dem in der Septembersitzung vorgelegten Beschlussvorschlag der Verwaltung entspreche. Herr Hardt schlägt vor, diesem zu folgen, da der Verwaltungsvorschlag einen Kompromiss berücksichtige, mit dem alle Anwohner einverstanden waren. Möglicherweise sei dies in der Beschlussvorlage so nicht deutlich genug zum Ausdruck gekommen. Soweit sich der Ausschuss heute dieser Haltung anschließen könne, könnte das Verfahren über den Beschwerdeausschuss abgekürzt und eine Verzögerung im Baubeginn vermieden werden.

Herrn Waldschmidt fehlen die notwendigen Informationen um abstimmen zu können, da er als stellvertretendes Mitglied des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr in der Sitzung am 19.09.2013 nicht anwesend gewesen sei. Den übrigen Stellvertretern der Ausschussmitglieder ergehe es ebenso.

Daher bittet Herr Mömkes Herrn Hardt, die Angelegenheit auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr zu setzen.

Bergisch Gladbach, den 28.10.13