

OP Fraktion

Bahnhofstraße 12
51379 Opladen

02171 44007
info@op-fraktion.de
www.op-fraktion.de

OP Fraktion • Bahnhofstraße 12 • 51379 Opladen

Opladen, den 30.01.2012

An die Mitglieder der Bezirksvertretung II (über FB 01)

Vorlage Nr. 1392/2011

(Bus-

spur Rennbaumstraße von Elsbachstraße bis Kreisverkehr)

Stellungnahme der OP-Fraktion

(zu Protokoll der Sitzung der Sitzung der Bezirksvertretung II am 31.01.2012 !)

1. Der von der Verwaltung angegebene Stellplatzbedarf ist unsachgemäß ermittelt. Wenn eine Parkstreifenbelegung von tagsüber 15 – 20 und abends von ca. 30 – 40 Fahrzeugen festgestellt wurde, so schließt dies offenbar die Fahrzeuge mit ein, die hier aufgrund des üppigen Platzangebots in der Verkaufssaison für Gebrauchtwagen für Angebotszwecke abgestellt werden. Außerhalb der Verkaufssaison für Gebrauchtwagen stellt sich die Gesamtanzahl geparkter Fahrzeuge aufgrund eigener Zählungen folgendermaßen dar:

10.01.2012	13:07	12
	16:57	12
	19:10	18
	21:58	18
11.01.2012	08:29	18

2. Bei diesen Zählungen wurde gleichzeitig auch auf die Anzahl der Fußgänger in dem gesamten Bereich geachtet. Ergebnis: es war zu jedem Zählzeitpunkt höchstens 1 Fußgänger unterwegs. Vor diesem Hintergrund eines äußerst geringen Bedarfs an Verkehrsraum für Fußgänger ist eine aktualisierte Abwägung von Angebot und Bedarf erforderlich.
3. Die Ausführungen der RASSt-06 sind keine Vorschriften, sondern Richtlinien, die sachlich begründete Ausnahmen zulassen.
4. Eine generelle Regel der Richtlinien für die Anlage von Straßen ist: je höher die Verkehrsdichte, umso breiter die Fahrbahn. Hierdurch soll die Ausschöpfung der maximal erlaubten Geschwindigkeit und damit die Flüssigkeit des Verkehrs sichergestellt werden. Von daher postuliert die Verwaltung eine Fahrbahnbreite von 6,50 m für die Rennbahnstraße, wohingegen die weniger stark befahrene Stauffenbergstraße eine Fahrbahnbreite von nur 6,00 m aufweist (auch hier gibt es Linienbusverkehr!). Die Forderung von 6,50 m für die Rennbaumstraße verkennt aber, dass der morgendliche Stadteinwärtsverkehr auf der Rennbaumstraße ohnehin nicht flüssig ist.

5. Bei erheblich eingeschränkter Flächenverfügbarkeit schließt die RASSt-06 (S. 96) eine Breite von nur 3,00 m für Bussonderfahrstreifen nicht aus, wohingegen die Verwaltung eine Breite von 3,25 m als „das Ende der Fahnenstange“ erklärt. Dabei verkennt sie, dass im Fall Rennbaumstraße den Bussen nicht unbedingt volle 50 km/h ermöglicht werden müssen. 30 km/h statt Stop&Go im Stau stellen auch schon einen erheblichen Fortschritt dar.
6. Bei der Abbiegespur in die Elsbachstraße fehlt es an einer Überprüfung, ob die Nutzungshäufigkeit und damit der Bedarf die Beibehaltung rechtfertigt.

Fazit:

Im Grunde genommen geht es darum, wo die lt. Verwaltungsstellungnahme fehlenden 0,75 cm Fahrbahnbeite hergenommen werden können, um die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens zu ermöglichen und den benötigten Parkraum trotzdem beizubehalten. Dazu:

1. 0,25 m können aus den o.g. Gründen aus einer Reduzierung des Bussonderfahrstreifens auf 3,00 m gewonnen werden.
2. Die stadteinwärtige Fahrspur kann von 3,25 auf 3,00 m reduziert werden. Hieraus ergibt sich ein Gewinn von weiteren 0,25 m. Hier ist nämlich ohnehin Stau, so dass die von der RASSt-06 angestrebten 50 km/h mit Sicherheit nicht zu realisieren sind. Außerhalb der morgendlichen Stauzeit ist der Bussonderfahrstreifen nicht mehr für Busse reserviert und steht dann zusätzlich als Sicherheitsraum zur Verfügung.
3. Unter Berücksichtigung des äußerst geringen Fußgängeraufkommens und des tatsächlichen Parkraumbedarfs lassen sich die jetzt noch fehlenden 0,25 cm dadurch gewinnen, dass der jetzige Verkehrsraum für Fußgänger teilweise und stellenweise zur Mitnutzung durch parkende Fahrzeuge entsprechend Zeichen 315 der StVO vorgesehen wird.

Somit lassen sich trotz Bussonderfahrstreifen ausreichende Parkmöglichkeiten auf der Südseite der Rennbahnstraße realisieren.

Stephan Adams

Markus Pott