STADT BAD HONNEF
DER BÜRGERMEISTER

LEBENSFREUDE VERBÜRGT
BAD HONNEF

Stadt Bad Honnef, Postfach 1740, 53587 Bad Honnef

An die
Mitglieder des Ausschusses
für Stadtentwicklung, Planen und Bauen

Dienststelle:
Geschäftsbereich Städtebau

Ihr Ansprechpartner:
Herr Pinto

Zimmer-Nr.:
237

Telefon: 02224/184-200
Telefax: 02224/184-4200

E-Mail:
fabiano.pinto@bad-honnef.de

Ihr Zeichen/Datum:	Mein Zeichen: (Bitte bei Antwort angeben!)	Datum:
-	GBL3/AfStPB	19.09.2019

Ausbauplanung Frankenweg
Beratung im Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Bauen am 24.9.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund der öffentlichen Diskussion und auf Basis vorliegender Anträge soll die beschlossene Ausbauplanung für den Frankenweg neu beraten werden. In Anliegerschreiben und in der Presseberichterstattung wurden Sachverhalte dargestellt, die aus meiner Sicht dringend einer fachlichen Ergänzung bedürfen.

Der **Frankenweg** ist eine Anliegersammelstraße mit dem Funktionsschwerpunkt Wohnen. Autos sind das bestimmende Verkehrsmittel, hinzukommen Kinder, Jugendliche und Erwachsene als Fußgänger und Radfahrer. In der Straße parken vor allem Anlieger und Besucher. Entsprechend dieses Nutzerprofils wurde in der **Ausbauplanung** ein Straßenquerschnitt gewählt, der in der Abwägung allen Verkehrsteilnehmern ausgewogen entgegenkommt. Beidseitige Gehwege mit Bordsteinkante sind den Fußgängern als schwächsten Verkehrsteilnehmern vorbehalten. Die eigentliche Fahrbahn mit rund 5,50 m Breite ist voll nutzbar für einseitig straßenbegleitendes Parken. Es bleibt ein Bewegungsraum von 3,50m. Begegnungsverkehr ist durch angemessene Geschwindigkeit, weitsichtiges Ausweichen und Rücksichtnahme möglich.

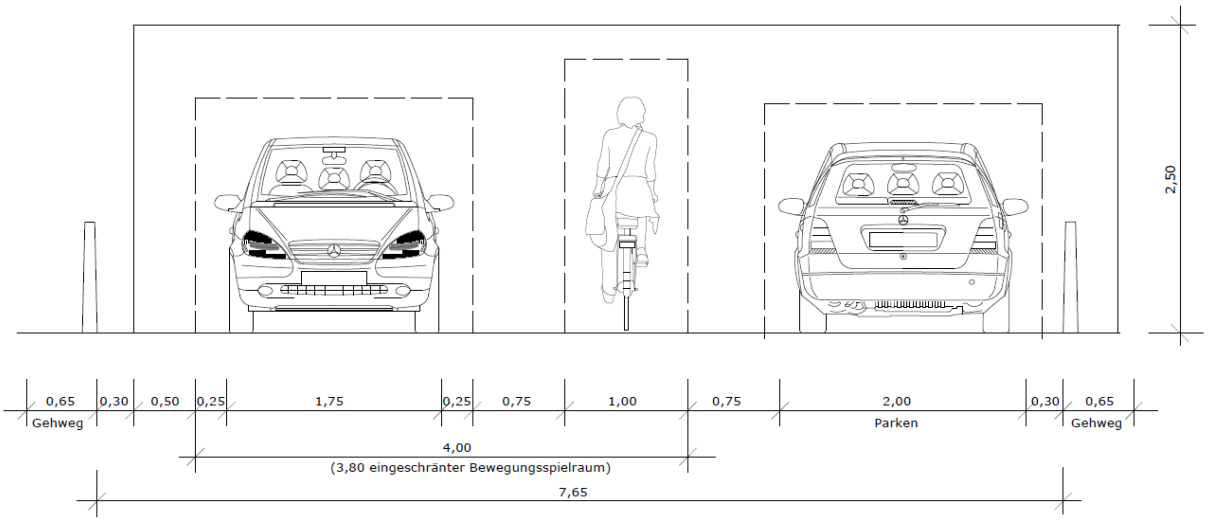
In der Diskussion um eine alternative Ausbauplanung als niveaugleiche Straße wurde z. B. der niveaugleiche Ausbau der **Bahnhofstraße** genannt. Anders als der Frankenweg ist die Bahnhofstraße eine Erschließungsstraße mit höherem Verkehrsaufkommen. Um die Fußgänger dort zu schützen wäre ein Trennprinzip mit richtigen Gehwegen wünschenswert. Da der Straßenraum dafür aber zu schmal ist, kam der niveaugleiche Ausbau. Um die Passanten sicher von den Autos zu trennen, mussten zudem Poller und Gitter aufgestellt werden. Die verhindern auch das Parken, das ebenfalls aus Platzmangel nicht möglich ist. Für Radfahrer ergibt sich durch den niveaugleichen Ausbau kein erkennbarer Mehrwert.

Anschrift:	Öffnungszeiten:	Bankverbindung:	IBAN	BIC
Rathausplatz 1	Mo, Di, Do, Fr.:	Kreissparkasse Köln	DE86 3705 0299 0000 1002 30	COKSDE33XXX
53604 Bad Honnef	08.00-12.00 Uhr	Volksbank Köln Bonn eG	DE79 3806 0186 5602 3300 11	GENODED1BRS
Telefon: 02224/184-0	Do zusätzlich:	Postbank Köln	DE42 3701 0050 0012 1295 04	PBNKDEFF
www.bad-honnef.de	15.00-17.00 Uhr			

Gläubiger-ID-Nr.: DE8700100000100350 USt.-ID-Nr.: DE236722118

Die Betrachtung der Bahnhofstraße erlaubt einige Rückschlüsse für den Frankenweg:

- Ein niveaugleicher Ausbau des Frankenwegs wäre rein technisch möglich. Letztendlich entspricht dieses Profil aber nicht den **örtlichen Gegebenheiten**. Im Frankenweg werden immer Fußgänger die Straße entlang gehen, bestenfalls sicher getrennt von Radfahrern und Autos. Ein Mischprinzip wie z. B. in einem „verkehrsberuhigter Bereich“ bringt in der Aufteilung und im Verkehrsablauf keine Vorteile. Ganz im Gegenteil, selbst mit einem „angedeuteten“ flachen Bordstein böte der Straßenausbau nach Aussage von Polizei und ADAC nicht genug Schutzfunktion für den Fußgänger. Parken im Gehbereich, Ausweichmanöver von Autos und Radfahrern wären gravierende Sicherheitsrisiken z. B. für die Schülerinnen und Schüler.
- **Maßgebliches Regelwerk** für den Straßenausbau in Deutschland ist die „Richtlinie zum Ausbau von Stadtstraßen“ (kurz: RASt). Die Vorgaben der RASt sind gemäß der Rechtsprechung die „aktuelle und spezifische wissenschaftliche Erkenntnisquellen und geben den Stand der Technik wieder“. Der geplante Ausbau des Frankenwegs entspricht diesem Regelwerk. Die Stadt ist letztendlich verpflichtet, allen Anliegern und Nutzern des Frankenwegs eine Straße gemäß den anerkannten Regeln der Technik und gemäß den Sicherheitsempfehlungen von Behörden wie der Polizei zu errichten. Nur eine solche ordnungsgemäße Anlage kann gem. KAG abgerechnet werden.
- Bei einem Verzicht auf Gehwege wären wie in der Bahnhofstraße Poller und Gitter zum Schutz der Fußgänger notwendig. Damit wird aber in der Straße das **Parken praktisch unmöglich** gemacht. In einem Regelquerschnitt können Autos direkt im Zwei-Meter-Bereich am Bordsteinrand parken, es bleibt der beschriebene Verkehrsraum von 3,50m Meter übrig. Neben Pollern und Gittern müssen Autos aber größeren Abstand halten (min. 30 cm, eher 40 – 50 cm), um z. B. Türen zu öffnen – siehe Bahnhofstraße. Die Autos stünden dann weiter in der Straße, für den Verkehr bliebe weniger Platz. Der Begegnungsverkehr für Autos und Radfahrer wird durch den niveaugleichen Ausbau mit Pollern also erschwert. Wenn weiter geparkt und gefahren werden soll, dann ginge das nur **zu Lasten der Fußgänger** durch eine Verschmälerung der Gehwege (siehe Abb.).



Anschrift:	Öffnungszeiten:	Bankverbindung:	IBAN	BIC
Rathausplatz 1	Mo, Di, Do, Fr.:	Kreissparkasse Köln	DE86 3705 0299 0000 1002 30	COKSDE33XXX
53604 Bad Honnef	08.00-12.00 Uhr	Volksbank Köln Bonn eG	DE79 3806 0186 5602 3300 11	GENODED1BRS
Telefon: 02224/184-0	Do zusätzlich:	Postbank Köln	DE42 3701 0050 0012 1295 04	PBNKDEFF
www.bad-honnef.de	15.00-17.00 Uhr			

Gläubiger-ID-Nr.: DE8700100000100350 USt.-ID-Nr.: DE236722118

- Im Frankenweg wird vor dem **Haus Rheinfrieden** niveaugleich ausgebaut. Das Sicherheitsprinzip dort: Trennung der Verkehrsteilnehmer durch Poller und nötiger Verzicht auf Stellplätze im Straßenraum, denn das Parken erfolgt auf dem privaten Grundstück.
- Als **Fahrradstraße** wird seit der StVO-Novelle 1997 eine Straße bezeichnet, die vorrangig für den Radverkehr vorgesehen ist. Fahrradstraßen sollen Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr schaffen und so auch zu mehr Sicherheit für Radfahrer führen. Baulich unterscheidet sich eine Fahrradstraße nicht von einer anderen Straße. Die Fahrradstraße wird durch das Zeichen 244 ausgewiesen. Die Nutzung ist damit dem Radverkehr vorbehalten, eine nachgeordnete Freigabe für Autos muss gesondert ausgeschildert werden. Häufig ist das Parken reduziert oder ganz ausgeschlossen. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt immer 30 km/h.
- Eine Ausweisung als **Fahrradstraße** hat mit der Frage eines niveaugleichen Ausbaus nichts zu tun. Auch in einer niveaugleichen Fahrradstraße dürften Radfahrer nicht auf den Gehweg ausweichen. Die Regelbeispiele aus Skandinavien und Benelux setzen auf die baulich getrennte Führung von Autos, Fußgängern und Radfahrern, oft mit Bordsteinen und Kanten zwischen allen Nutzern. Großzügige Spuren für Radmobilität sind dort möglich, weil das Fahrrad als Verkehrsmittel dominiert bzw. priorisiert wird. Dann ist es auch nur konsequent, dass dort auf das Parken weitgehend verzichtet wird. Der Frankenweg als Fahrradstraße würde den Radverkehr priorisieren und dementsprechend Stellplätze auf der Straße reduzieren oder ganz entbehrlich machen.
- Die **politische Entscheidung** für den Straßenausbau erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. In der Haushaltsberatung wurden Mittel zur Verfügung gestellt. Die Verwaltung erstellt gemäß politischem Auftrag eine Vorplanung, die Öffentlichkeit wurde unterrichtet, zuständige Behörden beteiligt. Der zuständige Ausschuss hat die Rahmenbedingungen beraten und einen Ausbaubeschluss gefasst. Es gab mit Vertretern einiger Anlieger einzelne Beratungen. Die Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt des Beschlusses haben sich insgesamt nicht geändert. Die Verwaltung hat auftragsgemäß eine Ausbauplanung beauftragt und damit Haushaltsmittel eingesetzt.

Vor diesem Hintergrund kann ich seitens der Fachverwaltung nur empfehlen, weiter an der Beschlusslage festzuhalten. Die Verwaltung steht in der Ausschusssitzung am 24.9.2019 für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Fabiano Pinto
Geschäftsbereichsleiter Städtebau