



Anlage zu TOP 10.2

## ZENTRUM

Deutsche Zentrumspartei  
Älteste Partei Deutschlands - gegründet 1870  
Stadtverband Meerbusch

---

CHRISTLICH / SOZIAL / UNABHÄNGIG

Deutsche Zentrumspartei – Stadtverband Meerbusch  
c/o W. Müller – Am Meerkamp 26 – 40667 Meerbusch

An den Vorsitzenden  
des Ausschusses Bau und Umwelt  
Herrn Thomas Gabernig  
-über Ratsbüro-  
Dorfstraße 20  
40667 Meerbusch

**Wolfgang Müller**  
Stadtverbandsvorsitzender

Am Meerkamp 26  
40667 Meerbusch

Telefon: (0 21 32) 75 02 – 0

Telefax: (0 21 32) 75 02 – 29

E-Mail: [info@stb-wolfgang-mueller.de](mailto:info@stb-wolfgang-mueller.de)

Web: [www.zentrumspartei-meerbusch.de](http://www.zentrumspartei-meerbusch.de)

08.11.2012 WMKo

*per E-Mail: [beate.heidbreder@meerbusch.de](mailto:beate.heidbreder@meerbusch.de)*

**Anfrage gem. § 4 Geschäftsordnung des Rates zur Sitzung des Ausschusses Bau und Umwelt am 21.11.2012**

Sehr geehrter Herr Gabernig,

zur o. a. Sitzung stellt die Zentrumspartei eine Anfrage um Auskunft über den aktuellen Sachstand der Planung hinsichtlich des Ausbaivorhabens Parkplatz Bänderich, Düsseldorfer Straße 96.

Diese Anfrage wurde bereits zur Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 07.11.2012 gestellt, die Sitzung ist aber annulliert worden.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Müller  
Vorsitzender und Ratsherr

Anlage zu TOP 10.2

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen**

**Arbeitsgruppe Straßenentwurf**



**Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen**

**R 1**

**RASt 06**

**Ausgabe 2006**

der Kraftfahrzeuge besser angepasst ist als der Kreisbogen. Ein Vorteil des einfachen Kreisbogens ist – neben gestalterischen Aspekten – die kürzere Tangentenlänge der Eckausrundung, was besonders bei einmündenden Anliegerstraßen und bei Gehwegüberfahrten (Kontrollradius) von Bedeutung ist.

Für Knotenpunkte an anbaufreien Hauptverkehrsstraßen soll die Größe der Hauptbogenradien  $R_2$  für Eckausrundungen ohne Rechtsabbiegestreifen oder Ausfahrkeil gewählt werden. Dabei ist zu beachten, dass die Eckausrundung für Rechtseinbieger zur Verdeutlichung der Wartepflicht und zur Verbesserung der Sicht nach links unter Beachtung der fahrgeometrischen Anforderungen möglichst klein auszubilden ist. Ein geringfügiges Überstreichen von Linksabbiegestreifen durch selten auftretende einbiegende Schwerlastfahrzeuge kann dabei zu Gunsten der Sicht einbiegender Pkw (keine Schrägstellung!) in der Regel in Kauf genommen werden.

Ist eine Rechtsabbiegefahrbahn mit Rechtsabbiegestreifen oder Ausfahrkeil erforderlich, so ist ein Hauptbogenradius  $R$  nach der Tabelle 57 (ohne Übergangsbogen) zu wählen.

### 6.3.9.3 Sichtfelder

An Knotenpunkten, Rad-/Gehwegüberfahrten und Überquerungsstellen müssen für wartepflichtige Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger Mindestsichtfelder zwischen 0,80 m und 2,50 m Höhe von ständigen Sichthindernissen, parkenden Kraftfahrzeugen und sichtbehinderndem

Bewuchs freigehalten werden. Bäume, Lichtmaste, Lichtsignalgeber und ähnliches sind innerhalb der Sichtfelder möglichst. Sie dürfen wartepflichtigen Fahrern, die aus dem Stand einbiegen oder kreuzen wollen, die Sicht auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge oder nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer jedoch nicht verdecken.

Bei der Untersuchung der räumlichen Sichtverhältnisse ist die Augenhöhe eines Pkw-Fahrers mit 1,00 m, die Augenhöhe eines Lkw-Fahrers mit 2,00 m und die Höhe des zu beobachtenden bevorrechtigten Fahrzeugs mit 1,00 m über der Fahrbahn anzunehmen.

Nachzuweisen sind Sichtfelder

- für die Haltesicht,
- für die Anfahrsicht sowie
- für Überquerungsstellen.

Innerhalb der Sichtfelder darf weder die Sicht auf Kinder noch die Sicht von Kindern auf Fahrzeuge beeinträchtigt werden.

#### Haltesicht

Ein rechtzeitiges Anhalten von Kraftfahrzeugen ist möglich, wenn die in der Tabelle 58 angegebenen Haltesichtweiten  $S_H$  zur Verfügung stehen.

In Straßen mit Schienenverkehr sind zusätzlich die Anhaltewege der Schienenfahrzeuge zu berücksichtigen.

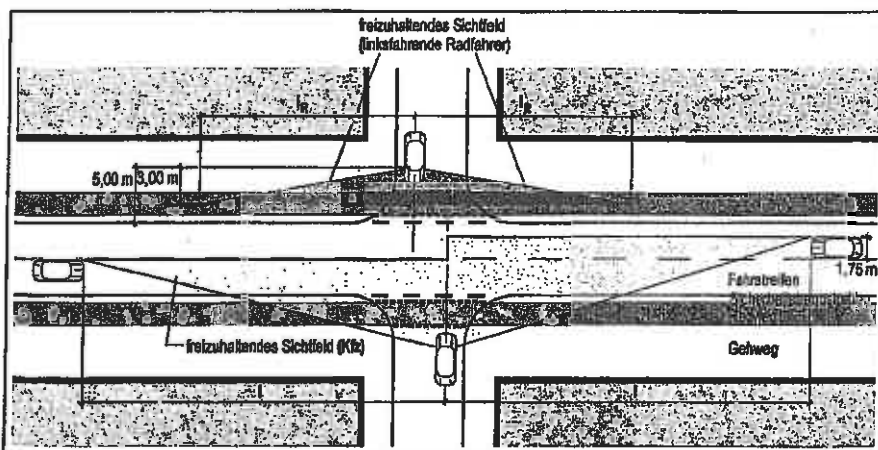


Bild 120: Sichtfelder auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge und Radfahrer

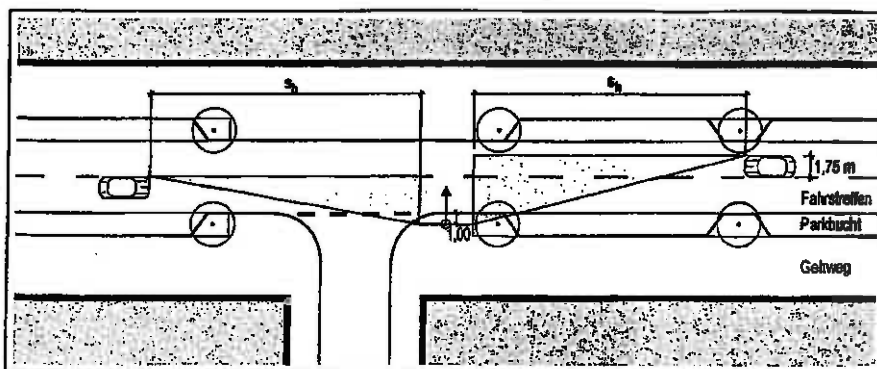


Bild 121: Sichtfelder an Überquerungsstellen

Tabelle 58: Erforderliche Haltesichtweiten  $S_h$

Straßen- kategorie	$V_{zul}$	Straßenlängsneigung $s$				
		-8 %	-4 %	0 %	+4 %	+8 %
Erschließungs- straßen, ange- baute Haupt- verkehrs- straßen	30 km/h	-	-	15 m	-	-
	40 km/h	-	-	25 m	-	-
	50 km/h	-	-	35 m	-	-
Anbaufreie Hauptver- kehrsstraßen	50 km/h	50 m	45 m	35 m	35 m	35 m
	60 km/h	70 m	65 m	60 m	55 m	55 m
	70 km/h	95 m	85 m	80 m	75 m	70 m

Tabelle 59: Schenkellänge  $l$  der Sichtfelder auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge

$V_{zul}$	Schenkellänge $l$
30 km/h	30 m
40 km/h	50 m
50 km/h	70 m
60 km/h	85 m
70 km/h	110 m

### Anfahrtsicht

Als Anfahrtsicht wird die Sicht bezeichnet, die ein Kraftfahrer haben muss, der mit einem Abstand von 3,00 m vom Auge des Kraftfahrers aus gemessen vom Fahrbahnrand der übergeordneten Straße wartet.

Ein Einbiegen mit einer zumutbaren Behinderung bevorrechtigter Kfz ist gewährleistet, wenn Sichtfelder freigehalten werden, deren Schenkellängen  $l$  [m] der Tabelle 59 zu entnehmen sind.

Bei Radwegen mit nicht abgesetzten Radfahrerfurten soll der Abstand zum Fahrbahnrand von 3,00 m auf 5,00 m vergrößert werden, damit die wartepflichtigen Kraftfahrzeuge die Radfahrerfurten freihalten können.

Die Schenkellängen des Sichtdreiecks auf bevorrechtigte Radfahrer sollen  $l_R = 30$  m, bei beengten Verhältnissen  $l_R = 20$  m betragen (Bild 120).

Lassen sich die erforderlichen Sichtfelder für die Anfahrtsicht nicht erreichen, so sind flankierende Maßnahmen (z. B. Haltverbot, Geschwindigkeitsbeschränkung, Lichtsignalanlage, Ausschluss von Fahrbeziehungen) zu erwägen.

### Sichtfelder an Überquerungsstellen

An Überquerungsstellen und Warteflächen von Fußgängern und Radfahrern sind Sichtfelder mit Schenkellänge senkrecht zur Fahrtrichtung nach dem Bild 121 und mit der Haltesichtweite nach der Tabelle 58 in Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugverkehrs sicherzustellen.

Bei Überquerungsstellen an Knotenpunkten sind die Sichtfelder für Fußgänger und Radfahrer in der Regel kleiner als die Sichtfelder der Anfahrtsicht für den Kraftfahrzeugverkehr.