

MASTERPLAN **INNENSTADT RHEINBACH**



MASTERPLAN **INNENSTADT RHEINBACH**



MASTERPLAN INNENSTADT RHEINBACH

im Auftrag der Stadt Rheinbach

Stadtverwaltung Rheinbach
Schweigelstraße 23 | 53359 Rheinbach
Bürgermeister Stefan Raetz
Margit Thünker-Jansen
Helge Ptok
Lars Kunze

Bearbeitung:

pp als pesch partner architekten stadtplaner GmbH
Hörder Burgstraße 11 | 44263 Dortmund
Andreas Bachmann
Frank Boberg
Niklas Förstemann
Merle Rottmann
Doris Fischer-Pesch (Layout)

Verkehrsplanerische Begleitung:

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Universitätsstraße 142 | 44799 Bochum
Frank Weiser
Daniel Lesch

Dortmund/Rheinbach, Januar 2017

Hinweis: Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird auf eine geschlechter-spezifische Differenzierung, wie z. B. Teilnehmer/Innen, verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung für beide Geschlechter.

INHALT

1	Anlass und Zielsetzungen	7
TEIL A STÄDTEBAULICHER MASTERPLAN		
2	Rahmenbedingungen	10
2.1	Das Untersuchungsgebiet	11
2.2	Rheinbach – Ein Überblick	11
2.3	Historische Entwicklung	12
2.4	Bestehende Planungen und Ziele	14
3	Analyse	16
3.1	Standortprofil	16
3.2	SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen, Gefahren)	32
3.3	Bürger- und Akteursbeteiligung	34
4	Leitziele und Gesamtkonzept	38
4.1	Leitziele	38
4.2	Gesamtkonzept	39
4.3	Projekte und Maßnahmen	40
TEIL B MASSNAHMENKONZEPT UND UMSETZUNGSSTRATEGIE		
5	Handlungsstrategie	65
5.1	Zeit- und Finanzierungsplanung	65
5.2	Durchführung und Evaluierung	65
	Quellenverzeichnis	66
	Anhang	67



1 ANLASS UND ZIELSETZUNGEN

Die Rheinbacher Innenstadt verzeichnete in den letzten Jahren eine dynamische Entwicklung. Diese positive Tendenz soll in die Zukunft fortgeschrieben werden, indem noch vorhandene Verbesserungspotentiale identifiziert, städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrliche Ziele definiert und bereits anstehende Projekte miteinander verzahnt werden. Ausgangspunkt ist die zentrale Fragestellung, wie der Untersuchungsraum in absehbarer Zukunft räumlich organisiert und gestaltet werden soll, damit sowohl die Lebensqualität als auch die wirtschaftliche Entfaltung sichergestellt sind.

Vor diesem Hintergrund wurden nachfolgende Fragen formuliert:

- ▶ Wie kann das hochwertige Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot erhalten und gestärkt werden?
- ▶ Wie können Potenzialflächen (z. B. Pallotti-Areal, Majolika-Areal) zukünftig genutzt werden?
- ▶ Wie können die historische Altstadt und der Gräbbach besser erlebbar gemacht werden?
- ▶ Wie und wo kann die gestalterische Qualität verbessert werden?
- ▶ Wie kann die Aufenthaltsqualität für Passanten erhöht werden?
- ▶ Wie kann das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer – Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer – verträglich gestaltet werden, und in diesem Zusammenhang das Fahrradnetz verbessert werden?
- ▶ Wie kann die hohe Kfz-Verkehrsbelastung in der Innenstadt verringert werden?

Die Masterplanung der Rheinbacher Innenstadt ist ein fachübergreifendes Planungswerk, in dem die Vorgaben und Zielsetzungen für die zukünftige Entwicklung des Untersuchungsraums festgehalten werden. Der Masterplan greift die Ziele der Stadtentwicklung „Rheinbach 2030“ auf und konkretisiert diese für den

Untersuchungsraum. Er dient somit als Orientierungsrahmen für die zukünftige Innenstadtentwicklung und stellt die Grundlage für weitere Planungsschritte wie Gutachten oder Wettbewerbe dar. Als ein informelles, also nicht direkt rechtswirksames Planwerk dient er als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die politischen Gremien der Stadt Rheinbach. Ferner geben die vorliegenden Planungen eine Orientierung für private Investitionen.

Mit dem **Teil A | Masterplan Innenstadt** werden bestehende Vorhaben, Planungen und Prognosen in einem Planwerk zusammengefügt, das die weitere Innenstadtentwicklung darstellt, die räumlichen und funktionalen Schwerpunkte der Entwicklung herausarbeitet und Empfehlungen für organisatorische Umsetzung darlegen. Auf der Basis des Masterplans erläutert **Teil B | Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie** die einzelnen Projekte. Beide Teile des Masterplans bilden das „Integrierte Handlungskonzept“, welches als Grundlage für die Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008), aber auch für andere Förderwege, wie z. B. nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dienen soll.

Die Erarbeitung erfolgte in enger Kooperation mit der Stadtverwaltung, den Rheinbacher Bürgern sowie wichtigen Innenstadtakteuren wie Eigentümern oder Händlern.

Wesentliche Bestandteile des Masterplans sind:

- ▶ eine aktuelle Bestandsaufnahme mit Darstellung der derzeitigen Situation und einer Analyse der Stärken und Schwächen,
- ▶ die Erarbeitung eines Maßnahmenkonzepts, abgeleitet aus strategischen Entwicklungszielen,





- ▶ die Einbeziehung der Bürgerschaft, der betroffenen Eigentümer, relevanter Akteure und der politischen Gremien,
- ▶ die Kostenschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen
- ▶ sowie Aussagen zur Förderung und Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

Der Masterplan für die Rheinbacher Innenstadt ist folgendermaßen aufgebaut:

Teil A | Masterplan Innenstadt

Im Kapitel **Rahmenbedingungen** wird die Ausgangslage des Konzepts erläutert. Es umfasst eine Abgrenzung des Untersuchungsgebiets, eine allgemeine und geschichtliche Einordnung der Stadt sowie einen Überblick über bereits bestehende Konzepte, Planungen und Ziele, insbesondere über die übergeordneten strategischen Ziele der Stadtentwicklung 2030.

Im Kapitel **Analyse** wird die Innenstadt zunächst unter einer Vielzahl von Aspekten – z. B. Wohnen, Handel oder Verkehr – analysiert. Die Stärken, Schwächen, Chancen und Gefahren für die Innenstadt werden in einer „SWOT-Analyse“ herausgearbeitet. Im Anschluss werden der Ablauf und die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung dargestellt.

Im Kapitel **Leitziele und Gesamtkonzept** werden aus den Ergebnissen der Analyse grundlegende Ziele für die Innenstadt entwickelt. Anschließend werden daraus das Gesamtkonzept sowie zahlreiche konkrete Projekte abgeleitet. Die Projekte umfassen verschiedene Einzelmaßnahmen und werden sowohl textlich als auch in Plänen dargestellt.

Teil B | Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie

Die abschließende **Handlungsstrategie** gibt konkrete Empfehlungen, wie die vorgeschlagenen Projekte zeitlich, organisatorisch und finanziell realisiert werden können. Eine tabellarische Kostenübersicht bietet einen einfachen Überblick über die geplanten Projekte.

Im **Anhang** finden sich Dokumente, die der übersichtlichen Darstellung der Projekte und der Zeit- und Finanzplanung dienen. Dies umfasst die Projektbögen sowie die Kosten- und Finanzierungsübersicht (KuF) gemäß der Vorlage der Bezirksregierung.

Der Erarbeitungsprozess des Masterplans wurde durch einen Arbeitskreis begleitet, der im Oktober und November 2015 den Expertengesprächen beiwohnte und im März 2016 sowie im Februar 2017 tagte. Die Gruppe setzte sich aus Vertretern der planenden Büros, der Stadtverwaltung sowie der Politik zusammen und diente der Koordination und Abstimmung aller wichtigen Schritte. Aufgrund des hohen Stellenwerts des Themenfelds „Verkehr, Mobilität und Barrierefreiheit“ wurde das Büro „Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen“ als verkehrsplanerischer Berater hinzugezogen. Aufgaben des Büros waren die Messung von Verkehrsströmen und die Beratung für verkehrsrelevante Themen sowie die Erarbeitung von verkehrstechnischen Lösungen für die Planung von Straßen und Knotenpunkten im Rahmen des Masterplan-Prozesses.

2 RAHMENBEDINGUNGEN



Gebietsabgrenzung



2.1 Das Untersuchungsgebiet

Kern des Untersuchungs- und Fördergebiets ist die historische Altstadt, die ursprünglich durch die Stadtmauer und den Graben begrenzt wurde. Ergänzt wird das Gebiet durch die gründerzeitlichen Stadterweiterungen nach Norden (Richtung Bahnhof) sowie nach Südosten (Richtung Gräbbach). Weiterhin umfasst das Plangebiet den Bereich der Majolika-Fabrik im Norden, den Einkaufsstandort „Alte Molkerei“ und das Gebiet des Vinzenz-Pallotti-Kollegs. Die genaue Abgrenzung erfolgt im Nordosten entlang der Keramikerstraße, Richtung Osten bildet die Gymnasiumstraße die Plangebietsgrenze. Weiter nach Süden verläuft die Grenze an der hinteren Grundstücksgrenze der Bebauung vor dem Voigtstor. Nach Südosten bilden die Schützenstraße und der Gräbbach die Gebietsgrenze. Im Süden endet das Plangebiet hinter der Grundstücksgrenze der Bebauung am Stadtpark sowie im weiteren Verlauf südlich des Himmeroder Walls und des Prümer Walls. Im Südwesten verläuft die Grenze hinter der Bebauung an der Martinstraße, knickt dann ins Münstergäßchen ab und verläuft dann entlang der Straße „Am Grindel“. Richtung Westen bilden der Euskirchener Weg sowie die Straße „An der alten Molkerei“ die Grenze; im Nordwesten ist das Gebiet durch die Leberstraße und die Kettelerstraße begrenzt.

2.2 Rheinbach – Ein Überblick

Die Stadt Rheinbach liegt im südlichen Nordrhein-Westfalen am westlichen Rand des Rhein-Sieg-Kreises unmittelbar an der Grenze zu Rheinland-Pfalz. Mit rd. 26.800 Einwohnern bildet die Stadt ein wirtschaftliches und gesellschaftliches Mittelzentrum in der Metropolregion Köln/Bonn (vgl. Website Stadt Rheinbach 1). Die Stadt erstreckt sich auf einer Fläche

von 69,7 km², woraus sich eine Bevölkerungsdichte von rund 387 Einwohnern je km² ergibt.

Rheinbach setzt sich aus zehn Ortsteilen zusammen. Neben der kleinstädtisch geprägten Kernstadt mit rd. 15.700 Einwohnern gibt es neun ländlich geprägte Ortsteile mit zusammen rd. 11.100 Einwohnern, darunter die vier größeren Ortsteile Flerzheim, Neukirchen, Oberdrees und Wormersdorf mit Einwohnerzahlen zwischen 1.300 und 3.300. Die Ortsteile Hilberath, Niederdrees, Queckenberg, Ramershoven und Todenfeld haben jeweils weniger als 900 Einwohner.

Die Stadt Rheinbach erlebte in den letzten Jahrzehnten aufgrund ihrer Lage im wirtschaftlich prosperierenden Einzugsbereich der ehemaligen Bundeshauptstadt Bonn ein erhebliches Bevölkerungswachstum. Zwischen 1984 und 2009 wuchs die Bevölkerung von rd. 22.100 auf rd. 27.100 Personen, dies entspricht einem Wachstum von fast 23% (vgl. IT.NRW 2015: 5). Seit 2008 verfügt Rheinbach sowohl über einen Geburtenüberschuss (mehr Geburten als Sterbefälle) als auch über eine positive Wanderungsbilanz (mehr Zugezogene als Fortgezogene) (vgl. IT.NRW 2015: 6). Die Altersstruktur Rheinbachs entspricht überwiegend dem Landesdurchschnitt, lediglich der Anteil der 25- bis 50-Jährigen ist leicht unterdurchschnittlich, der Anteil der über 50-Jährigen hingegen leicht überdurchschnittlich (vgl. IT.NRW 2015: 8). Für die Zukunft sagen die Prognosen von IT.NRW einen weiteren Bevölkerungszuwachs voraus. Demnach wird die Einwohnerzahl zum Jahr 2025 auf rd. 28.100 Personen und zum Jahr 2040 sogar auf rd. 29.100 ansteigen (vgl. IT.NRW 2015: 9). Besonders stark wird gemäß der Prognose vor allem der Anteil der Bevölkerungsgruppe über 70 Jahren wachsen.

Aufgrund des direkten Anschlusses an die Autobahn A61 sowie an das regionale S-Bahn-Netz verfügt die Stadt über eine sehr gute Verkehrsanbindung. Am Standort Rheinbach gibt es mehrere Grundschulen und weiterführende Schulen sowie das staatliche Berufskolleg Glas, Keramik, Gestaltung. Seit 1995 existiert darüber hinaus ein Standort der Hochschule Bonn/Rhein-Sieg mit den Fachrichtungen Wirtschaftswissenschaften und angewandte Naturwissenschaften.

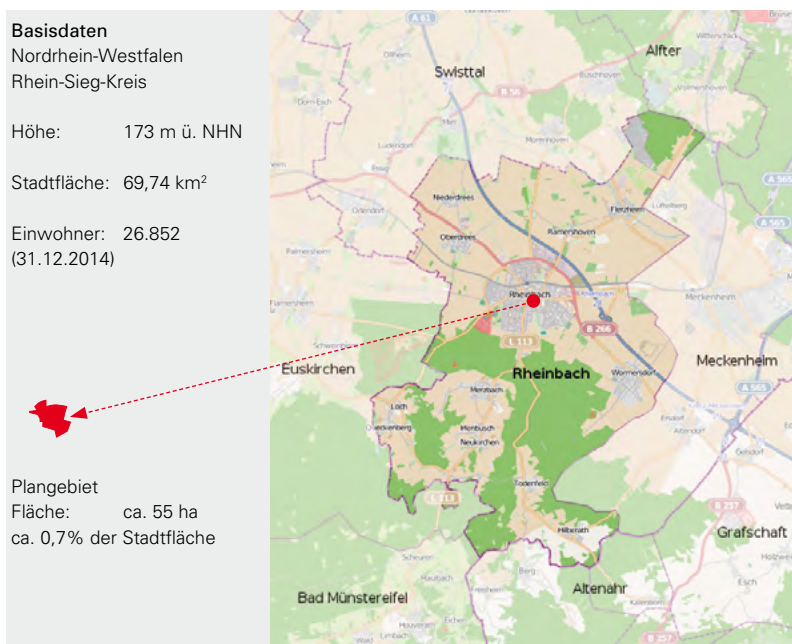
Rheinbach verfügt über eine solide mittelständisch geprägte Wirtschaftsstruktur. Im Jahr 2014 gab es rd. 6.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort, von denen über die Hälfte im Dienstleistungssektor beschäftigt war. Der Anteil der Beschäftigten im Bereich Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei lag mit rd. 27% deutlich über dem Landesdurchschnitt, der Anteil im Bereich des produzierenden Gewerbes mit knapp 20% hingegen deutlich darunter (vgl. IT.NRW 2015: 15). Die Arbeitslosenzahl ist zwischen 2000 und 2015 von 1.069 Personen auf 790 Perso-

nen zurückgegangen. Die Arbeitslosenquote auf Kreisebene lag Anfang 2016 bei 5,6 % (vgl. Website Rhein-Sieg-Kreis, 17.05.2016) und damit deutlich unter dem Landesdurchschnitt von 8 %.

2.3 Historische Entwicklung

Das Gebiet westlich des Rheins war bereits zu Zeiten des Römischen Reichs besiedelt, wovon zahlreiche archäologische Funde noch heute Zeugnis ablegen. Die Römische Wasserleitung aus der Eifel nach Köln (Römerkanal) verlief durch das Rheinbacher Stadtgebiet unter der heutigen Münstereifeler Straße und der Bahnhofstraße (vgl. Website Freundeskreis Römerkanal, 18.02.2016). Einige Teilstücke wurden geborgen und an verschiedenen Orten der Kernstadt, z. B. in der Pützstraße, aufgestellt.

Die erste urkundliche Erwähnung der Siedlung Rheinbach stammt aus dem Jahr 762 (vgl. Website Stadt Rheinbach 2). Im Mittelalter erfuhr die Stadt aufgrund ihrer Lage an der bedeutenden Aachen-Frankfurter Heeresstraße (in Teilen die heutige Hauptstraße) unter dem Rittergeschlecht von Rheinbach deutlichen Aufschwung. Im 18. Jh. diente Rheinbach als französische Kantonsstadt sowie im 19. Jh. als preußische Kreisstadt und stellte damit eine untergeordnete Verwaltungstadt dar. Einen weiteren Entwicklungsschub brachte die 1880 fertiggestellte Eisenbahnlinie Bonn – Euskirchen, sie machte die als Luftkurort ausgezeichnete Stadt zu einem beliebten Ausflugsziel. Für die nördlich gelegenen Ortsteile bewirkte die Bahnstrecke zudem ein deutliches Siedlungswachstum, der Zentralort wurde bis auf Erweiterungen um wenige Straßenzüge von dem Eisenbahnbau hingegen wenig berührt und verblieb als eine kleine Acker- und Verwaltungstadt ohne größere Gewerbe- oder Industrieansiedlungen.



Bronzeplatte und Teilstück
des Römerkanals

Quelle:
Stadt Rheinbach

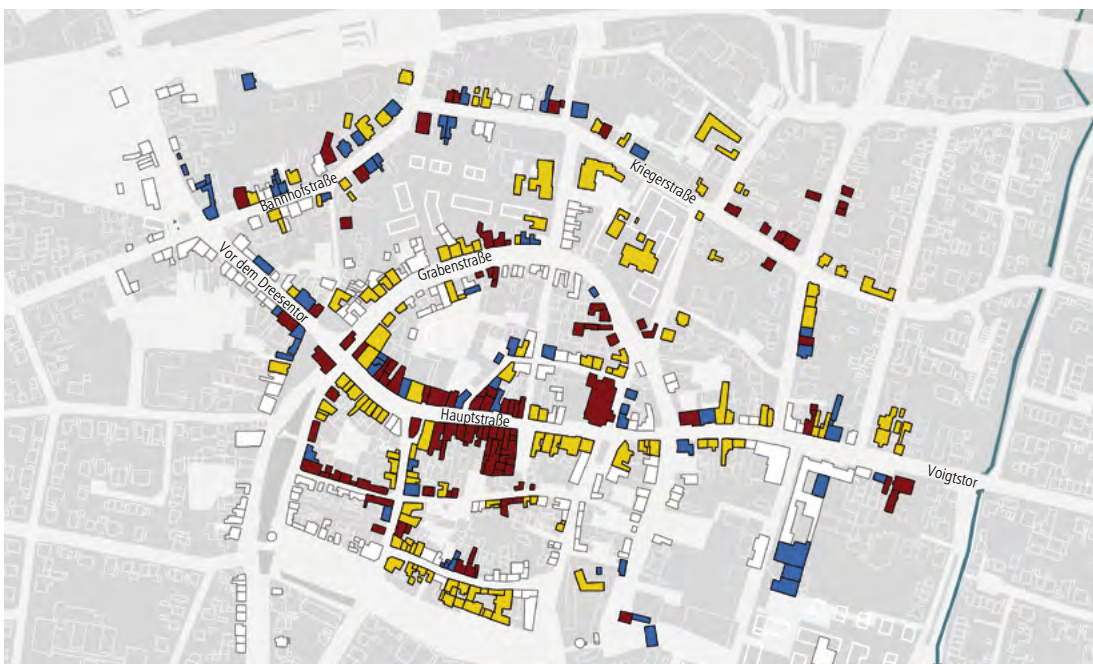


Urkaster



Rheinbach 1945

- vollständig zerstörte Gebäude
- schwer beschädigte Gebäude
- leicht beschädigte Gebäude



Baudenkmal in der Bach- und Weiherrstraße



Nach dem Zweiten Weltkrieg – in dem der Zentralort zu etwa 70 % zerstört wurde – bedeutete die Ernennung Bonns zur Hauptstadt einen enormen Bedeutungsgewinn für die gesamte Region. In diesem Zusammenhang wurde Rheinbach zu einem beliebten Wohnstandort, dessen Attraktivität 1973 durch den Anschluss an die Autobahn noch erhöht wurde. Räumlich konzentrierte sich bis etwa 1955 das Wachstum in erster Linie auf den Zentralort, im Folgenden auf die nördlichen Ortschaften und ab 1970 auf den Süden. Durch die seit den 50er Jahren konsequent geplante und gesteuerte Siedlungsentwicklung gelang es, die gewachsenen Strukturen im Zentralort und den

Ortschaften weitgehend zu erhalten und die Entwicklungen konzentrisch auf den Zentralort auszurichten.

2.4 Bestehende Planungen und Ziele

Bereits vor der Erarbeitung des Masterplans wurden für das Rheinbacher Zentrum mehrere Analysen, Konzepte und Planungen durch die Stadt oder durch externe Planungsbüros erarbeitet. Im weiteren Verlauf des Masterplans wird auf diese Arbeiten mehrfach zurückgegriffen und ihre Ergebnisse werden weiterentwickelt. Als Grundlage dienten in erster Linie folgende Konzepte:



- ▶ Entwicklungs- und Handlungskonzept Rheinbach (Hamerla, Gruß-Rinck und Partner, 2004)
- ▶ Gestaltungssatzung über besondere Anforderungen an die Gestaltung von baulichen Anlagen und Werbeanlagen im Kernbereich der Stadt (Stadt Rheinbach, 2007)
- ▶ Einzelhandels- und Zentrenkonzept Rheinbach (Stadt Rheinbach, 2008)
- ▶ Rahmenplanung Malteser Gesundheitszentrum (Stadtplanung Zimmermann, 2016)
- ▶ Anregungen aus der Bürgerschaft (z. B. durch den ADFC Rheinbach)

Eine zentrale Grundlage für die Entwicklung der Ziele sind darüber hinaus die im Jahr 2008 beschlossenen „Strategischen Ziele der Stadtentwicklung – Rheinbach 2030“. Das übergeordnete Leitziel ist der Ausbau und die Sicherung der mittelzentralen Funktion Rheinbachs und die Positionierung als Stadt mit hoher Lebensqualität, sehr guter Bildungsinfrastruktur, einer leistungsfähigen Wirtschaft und nachhaltigem zukünftigem Wachstum. In neun Themenfeldern werden die folgenden Ziele des zukünftigen stadtentwicklungspolitischen Handelns dargestellt:

Ziele und operative Zielsetzungen:

- ▶ **Bildung, Kultur und soziale Infrastruktur:** Rheinbach als Bildungsstadt und leistungsfähiges Bildungszentrum in der Region erhalten
- ▶ **Bevölkerung:** Dreifachstrategie Demographischer Wandel (Abschwächung des demographischen Wandels, Umgang mit veränderten strukturellen Rahmenbedingungen, Integration von Jung und Alt sowie verschiedener Kulturen), Entwicklung eines „Handlungskonzeptes Demographie“
- ▶ **Bauen und Wohnen:** Stabilisierung der Bevölkerungsstruktur Rheinbachs – Rheinbach, einschließlich der Ortschaften, als attraktiven Wohnstandort erhalten

- ▶ **Natur, Erholen, Freizeit und Sport:** Bewahrung naturräumlicher Qualitäten, Aktivierung der Tourismuspotenziale, Stärkung der Erholungsfunktion
- ▶ **Verkehr, Mobilität und technische Infrastruktur:** Erhalt und Optimierung bestehender Systeme, Nutzung neuer Mobilitätssysteme, Barrierefreiheit
- ▶ **Wirtschaft und Arbeit:** Imagepflege der Stadt, Weichenstellung für eine neue Gesamtstrategie der Wirtschaftsförderung
- ▶ **Klimaschutz und Energiewandel:** Rheinbach für aktiven Klimaschutz: Steigerung der Energieeffizienz und der Produktion von effektiv sinnvollen erneuerbaren Energien
- ▶ **Innenstadt:** Stärkung und Sicherung der Innenstadt als starkes Zentrum des Einzelhandels und der Dienstleistungen
- ▶ **Sicherheit:** Bewahrung des sicheren Lebensumfelds in Rheinbach, Optimierung der Standortpräsenz der Polizei, Förderung einer ausgewogenen Sozialstruktur

Die „Strategischen Ziele der Stadtentwicklung – Rheinbach 2030“ sind nicht nur für die gesamtstädtische Entwicklung maßgebend, sie gehen auch auf die Entwicklung der Innenstadt ein. Dabei wird die langfristige Sicherung und Optimierung einer wohnungsnahen Versorgung der Bevölkerung angestrebt. Zudem gilt die Verbesserung der Angebotsbreite sowie der Qualität des Einzelhandels in der Innenstadt als Zielsetzung. Weiterhin wird auf die Steigerung des Erlebniswertes, der Attraktivität von Aufenthalt, Einkauf und Begegnung Wert gelegt. Insbesondere die Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt ist in der Zielsetzung verankert. Ebenso wird ein ausgewogener Anteil an Grünflächen, Bepflanzung und künstlerischen Akzenten (z. B. Skulpturen) angestrebt.

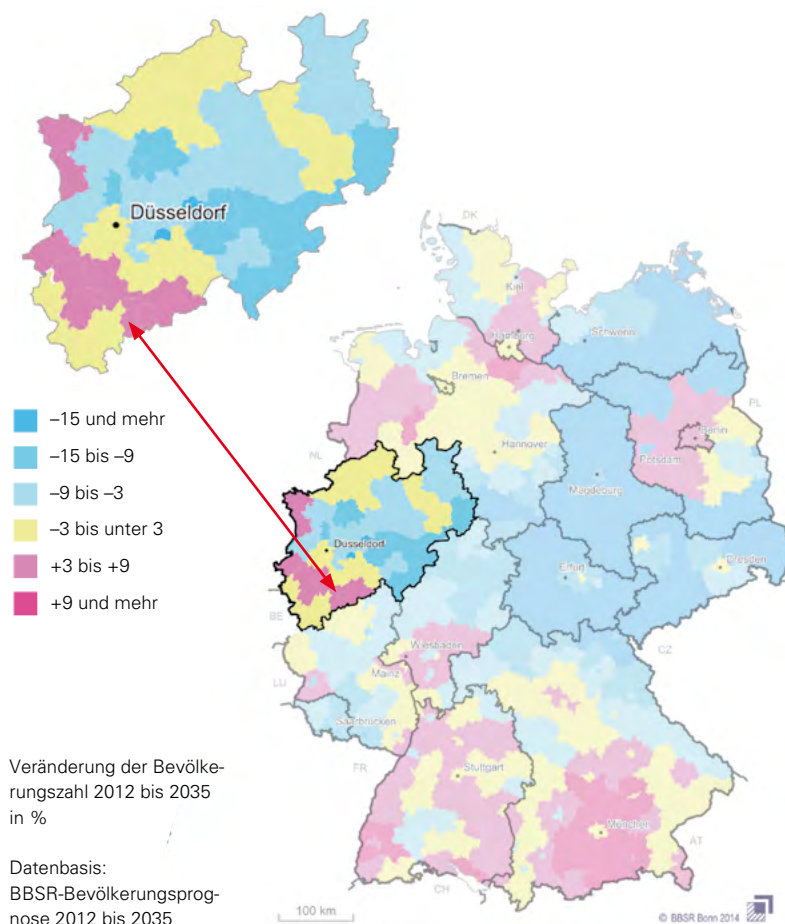
3.1 Standortprofil

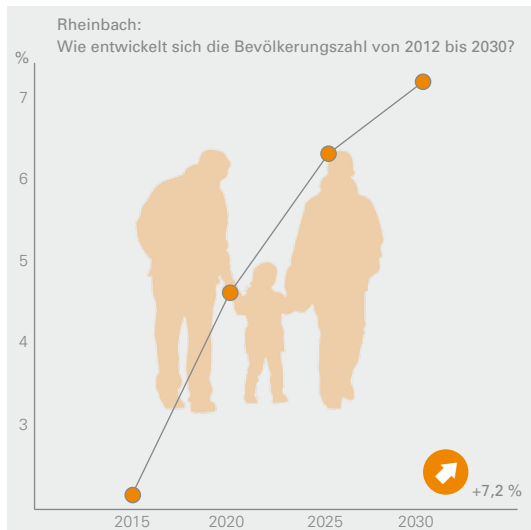
3.1.1 Bevölkerung

Für die Stadt Rheinbach wird für die nahe Zukunft eine positive Bevölkerungsentwicklung prognostiziert. Bezugnehmend auf die Daten der Bertelsmann-Stiftung wird die Bevölkerungszahl von 2012 bis 2030 voraussichtlich um 7,2 % steigen, sodass im Jahr 2030 rund 28.540 Menschen in Rheinbach leben werden. Das BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) sieht in der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose 2035 im Zeitraum 2015 bis 2030 für den Rhein-Sieg-Kreis eine

positive Entwicklung um 5 bis 10 Prozent vor. Damit wird sich Rheinbach entgegen dem hauptsächlich negativen Trend in Nordrhein-Westfalen entwickeln. Die stärkste Zunahme ist allerdings in den Altersgruppen 65 bis 79 Jahre und ab 80 Jahren zu erwarten. Mit einer Zunahme um rund 40 bzw. 80 % sind diese Altersgruppen deutlich am stärksten an der positiven Bevölkerungsentwicklung beteiligt. Ebenso werden aber auch leichte Zunahmen in den Altersgruppen 0 bis 2 Jahre, 3 bis 5 Jahre, 6 bis 9 Jahre und 10 bis 15 Jahre prognostiziert. In den übrigen Altersgruppen von 16 bis 64 Jahren werden dagegen bis 2030 negative Entwicklungen erwartet. Am stärksten zeigt sich die Abnahme in der Altersgruppe der 19- bis 24-Jährigen mit rund 15 %. Dies deckt sich mit den Wanderungsbewegungen im Jahr 2012. Dabei ist eine negative Bildungswanderung festzustellen, der eine positive Familien- und Alterswanderung sowie eine positive Wanderung mit Beginn der 2. Lebenshälfte gegenüber stehen (vgl. Bertelsmann- Stiftung).

In Rheinbach zeigt sich somit in Zukunft ein positiver Trend in der Bevölkerungsentwicklung. Bei differenzierter Betrachtung fällt allerdings auf, dass sich dieser Trend zum Großteil auf die älteren Generationen bezieht. Dies sollte in der zukünftigen Stadtentwicklung berücksichtigt werden. Gleichzeitig ist eine Förderung der bereits prognostizierten leichten Zunahme der jüngeren Altersgruppen von Bedeutung, um Rheinbach als zukunftsfähige Stadt entwickeln zu können. Zur Stärkung der Altersgruppe der erwerbsfähigen 16- bis 64-Jährigen ist ein ausreichendes Angebot am Arbeitsmarkt nötig. In den „Strategischen Zielen der Stadtentwicklung – Rheinbach 2030“ wird dies bereits mit entsprechenden Zielsetzungen berücksichtigt.

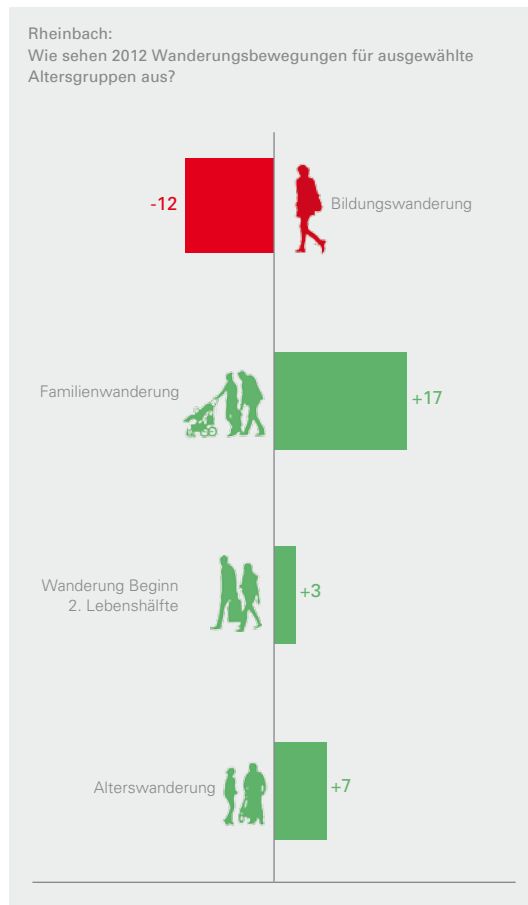
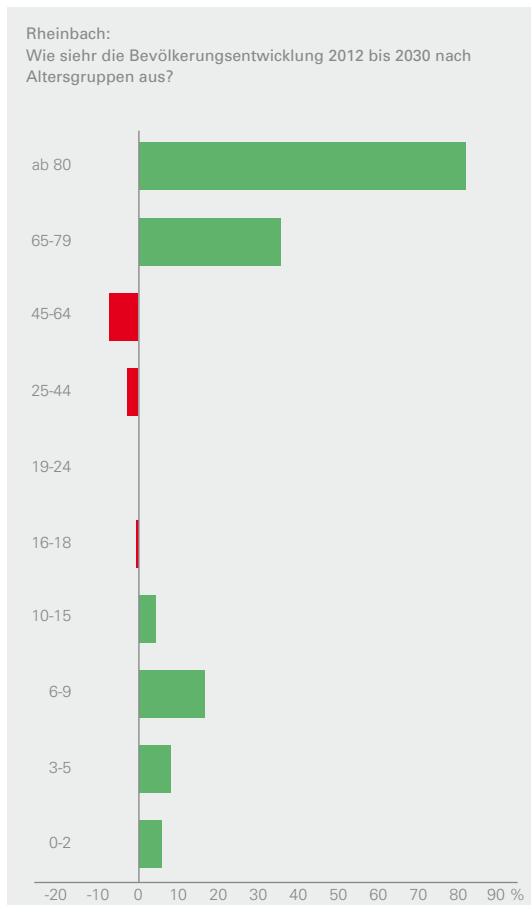




links:
Bevölkerungsprognose für
Rheinbach 2012 bis 2030

rechts:
Entwicklung der Einwohner-
zahl in Rheinbach 2012 bis
2030

Quelle:
Wegweiser Demographie;
Bertelsmann Stiftung



links:
Bevölkerungsentwicklung
in Rheinbach 2012 bis 2030
nach Altersgruppen

rechts:
Wanderungsbewegungen in
Rheinbach 2012

Quelle:
Wegweiser Demographie;
Bertelsmann Stiftung

3.1.2 Verkehr, Mobilität, Barrierefreiheit

Als Grundlage für die verkehrliche Begleitung des Masterplans Innenstadt wurden im Vorfeld umfangreiche Erhebungen im Stadtgebiet durchgeführt. Am Donnerstag, dem 01. Oktober 2015, fanden Kfz-Verkehrszählungen in den Zeiträumen 06.⁰⁰ - 10.⁰⁰ und 15.⁰⁰ - 19.⁰⁰ Uhr an 8 Knotenpunkten im Stadtgebiet statt. Zudem wurde eine Parkraumerhebung im Zeitraum von 07.⁰⁰ – 19.⁰⁰ Uhr auf 10 öffentlichen Kfz-Stellplatzanlagen durchgeführt. Die Ergebnisse der Erhebungen dienen als Basis für die Analyse und Bewertung der Ausgangssituation, für Kfz-Verkehrsprognosen und zur Prüfung der verkehrlichen Umsetzbarkeit einzelner städtebaulicher Entwicklungsoptionen.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke wurde mittels gebräuchlicher Tagesganglinien hochgerechnet.

Die Stadt Rheinbach verfügt über eine sehr gute Anbindung im Bereich des Kfz-Verkehrs. Über die Landesstraße L158 und im weiteren Verlauf über die Bundesstraße B266 ist die Anschlussstelle „Rheinbach“ der Autobahn A61 in rd. fünf Minuten erreichbar. Somit besteht eine gute Vernetzung mit dem Straßennetz mit großräumiger und überregionaler sowie regionaler und nähräumiger Verbindungsfunktion. Über die übergeordneten Verkehrsverbindungen besteht eine direkte Anbindung an den Großraum Köln-Bonn. Mit dem Bahnhof

Verkehrsbelastungen der Knotenpunkte zur Spitzenstunde am Nachmittag





Stadtmauer

nigen Knotenpunkten ist die Barrierefreiheit allerdings noch ausbaubar, in der Hauptstraße verfügen viele Geschäfte über Stufen und erschweren somit den Zugang.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es zahlreiche Parkplätze für Besucher der Innenstadt. Am zentralsten liegt die kostenpflichtige Tiefgarage am Deinzer Platz mit 81 Plätzen. Auf dem Prümer Wall und Himmeroder Wall am südlichen Rand der Altstadt befinden sich insgesamt 176 kostenpflichtige Parkplätze, auch der kleine Parkplatz am Bungert mit 33 Parkplätzen ist kostenpflichtig. Darüber hinaus gibt es in der Innenstadt ein Angebot an Parkplätzen ohne Gebühren: Westlich des Rathauses befindet sich der unbefestigte Parkplatz „Grabenstraße“ im Blockinnenbereich, der sowohl von Innenstadtbesuchern als auch von den Mitarbeitern der Verwaltung stark frequentiert wird. Die größte Parkplatzanlage innerhalb des Untersuchungsgebiets erstreckt sich entlang der Keramikerstraße und der Bahnlinie. Die Anlage weist rd. 300 Parkplätze auf und wird teilweise als Park+Ride-Anlage genutzt. Direkt südlich der Bahn existiert eine weitere Park+Ride-Anlage neben dem Bahnhof sowie der kleine Parkplatz „Am Getreidespeicher“ mit 16 Plätzen. Die genannten Parkplätze werden durch einzelne Kundenparkplätze (z. B. der Sparkasse) und durch straßenbegleitende Parkplätze ergänzt. Die Belegung der Parkplätze wurde Ende 2015 durch das Verkehrsplanungsbüro Brilon Bondzio Weiser geprüft. Gemäß dieser Parkraumerhebung sind insbesondere der Parkplatz Grabenstraße, die Park+Ride-Anlage am Bahnhof sowie der Parkplatz Am Getreidespeicher stark ausgelastet. Auch die zentralen Teilabschnitte des Parkplatzes an der Keramikerstraße sind stark belegt. Geringer

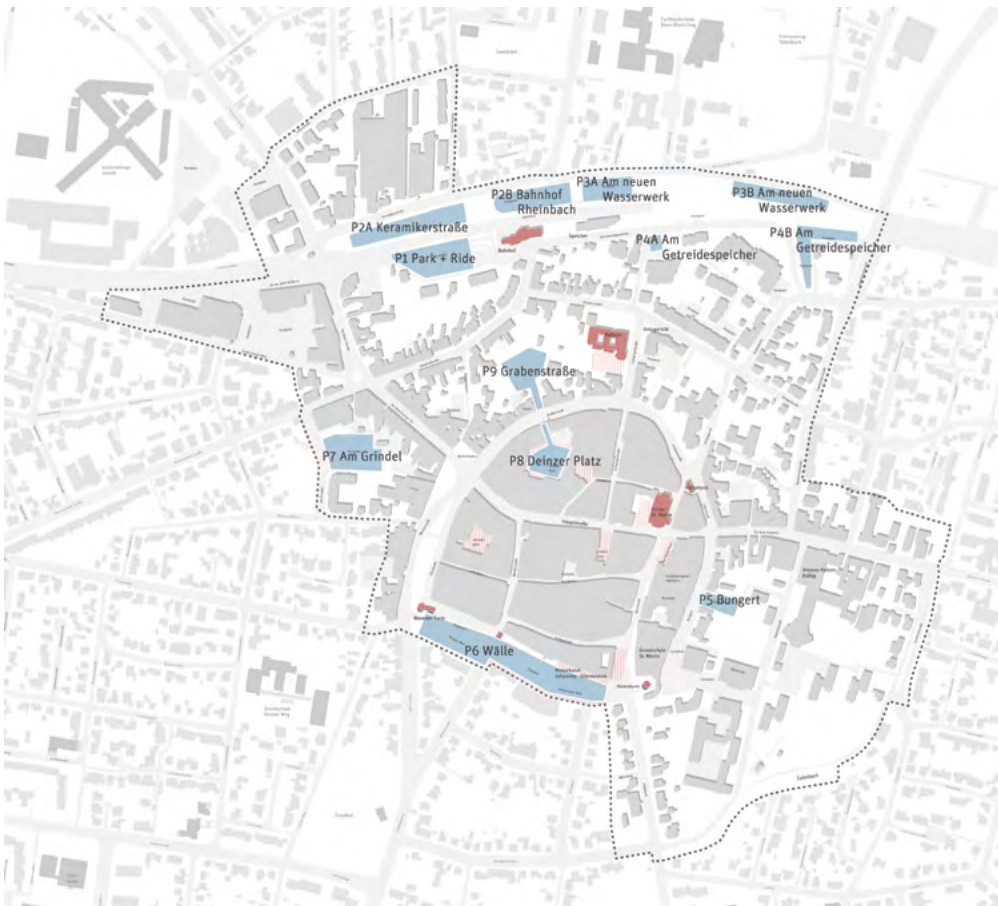
frequentiert sind hingegen die kostenpflichtigen Parkplätze auf den Wällen und dem Deinzer Platz sowie die äußeren Teilbereiche der Parkplatzanlage an der Keramikerstraße. In den Randlagen ausserhalb des Untersuchungsgebietes (z.B. Haltepunkt Römerkanal, Freizeitpark etc.) stehen weitere Parkplatzangebote zur Verfügung.

Die Tabelle zeigt eine Übersicht der Auslastung der einzelnen Anlagen im Tagesverlauf.

Problematisch stellt sich für die Innenstadt die zeitweise hohe Kfz-Verkehrsbelastung der als Einbahnstraße geführten Hauptstraße dar. Ausgelöst wird dieses Problem insbesondere durch Durchgangsverkehr und Binnenverkehr aus den westlichen und südlichen Kernstadtbereichen (vgl. Entwicklungs- und Handlungskonzept Rheinbach 2004: 33). Die bestehende Nordumgehung wird von Fahrern im Untersuchungsgebiet in der Regel nicht genutzt. Die Betrachtung der Verkehrsmittelwahl verdeutlicht, dass das Verkehrsproblem zum Teil auch in der Bevorzugung des Autos gegenüber anderen Verkehrsmitteln begründet ist. Mit 51,5 % stand 2001 der Pkw deutlich an erster Stelle, gefolgt von der Fortbewegung zu Fuß (23,8 %) und dem Fahrrad (20,4 %). Der ÖPNV hatte trotz eines gut ausgebauten Netzes lediglich einen Anteil von 3,4 % (vgl. Verkehrsuntersuchung der Kernstadt Rheinbach 2003: 17).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Rheinbacher Innenstadt gut an das Straßenverkehrsnetz und das ÖPNV-Netz angeschlossen ist. Verbesserungswürdig sind hingegen die mangelnde Attraktivität für Radfahrer, die starke Verkehrsbelastung der Hauptstraße sowie die vereinzelt ausbaubare Barrierefreiheit.

Anzahl	44	66	68	41	117	16	59	33	176	94	81	94
Uhrzeit	P1 Park + Ride	P2A Keramiker- straße	P2B Bahnhof Rheinbach	P3A Am neuen Wasserwerk	P3B Am neuen Wasserwerk	P4A Am Getreide- speicher	P4B Am Getreide- speicher	P5 Bungert	P6 Wälle	P7 Am Grindel	P8 Deinzer Platz	P9 Grabenstr
								Parkschein	Parkschein		Parkschein	
07:00	84	33	57	15	1	94	44	0	2	9	12	61
08:00	80	44	85	54	6	94	56	24	19	13	16	82
09:00	80	56	85	88	14	94	68	45	42	28	26	94
10:00	80	53	87	115	15	94	90	88	47	44	43	97
11:00	84	53	85	90	15	100	92	94	69	43	65	95
12:00	86	61	85	132	19	88	100	85	52	39	52	95
13:00	89	58	87	117	19	81	86	42	33	40	47	94
14:00	91	77	96	115	18	100	71	45	28	35	41	87
15:00	93	61	94	88	15	94	83	61	47	31	35	90
16:00	73	50	68	68	13	94	73	82	51	65	52	93
17:00	59	45	47	63	9	100	49	73	56	57	60	91
18:00	48	42	32	34	2	88		42	51	46	47	67
19:00	41	39	29	22	0	88	19	24	43	38	36	66



Gesamtstadt | Auslastung der
Parkplätze in %

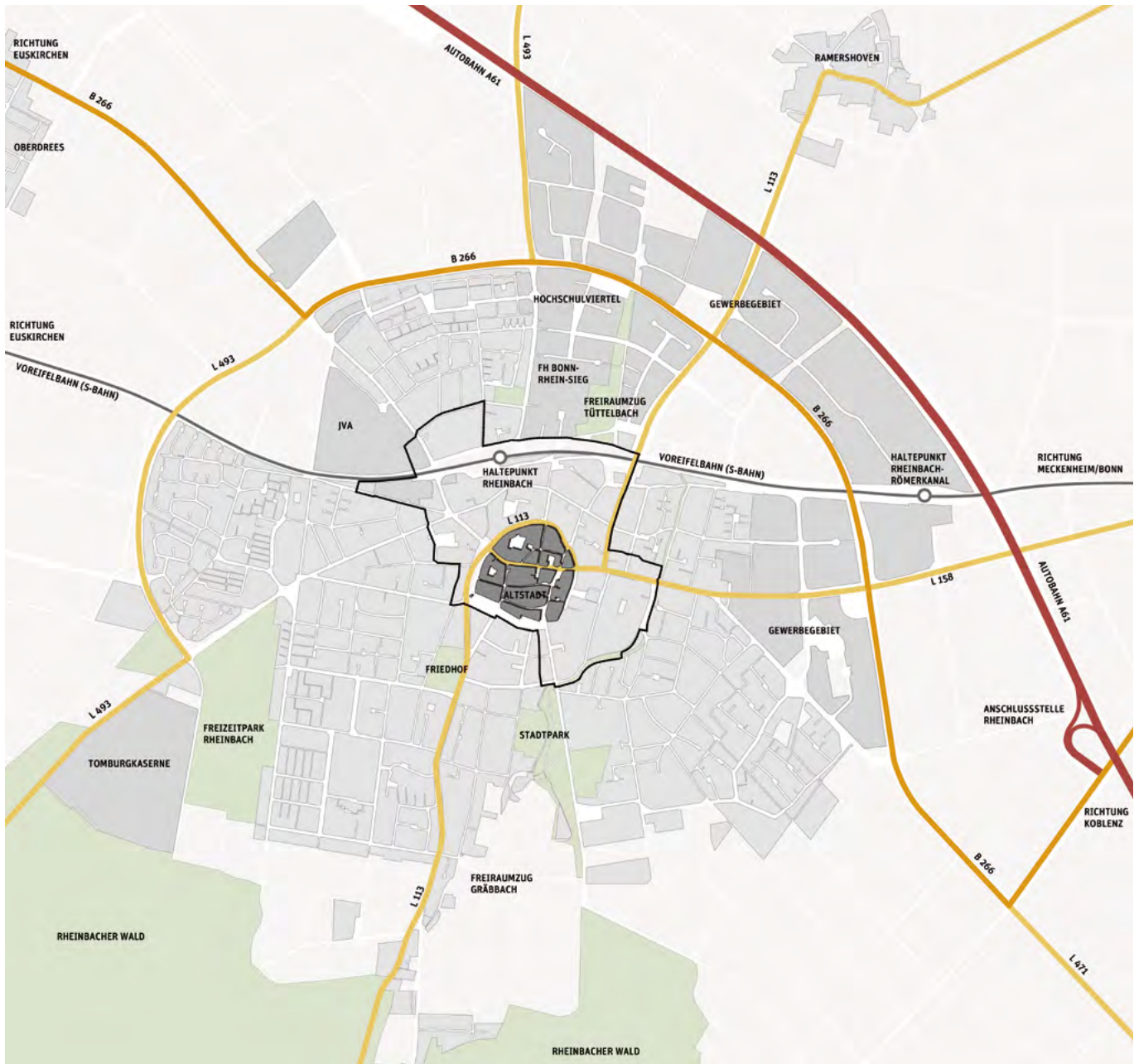
Gesamtanzahl der Parkplätze 889

Parkplatzübersicht



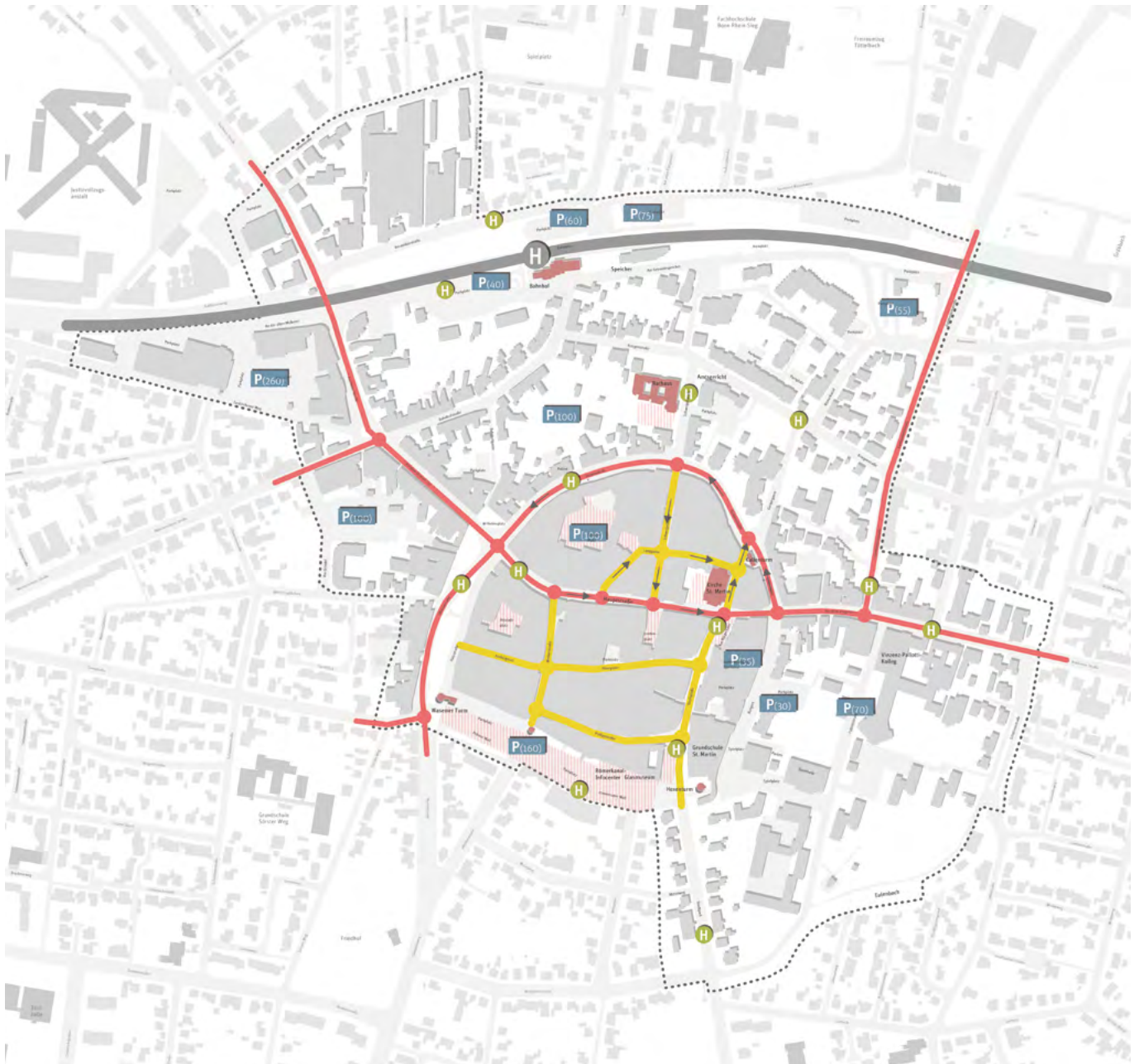
Hauptstraße

Knotenpunkt Wilhelmsplatz



Verkehrsnetz Gesamtstadt

Vor dem Voigtstor



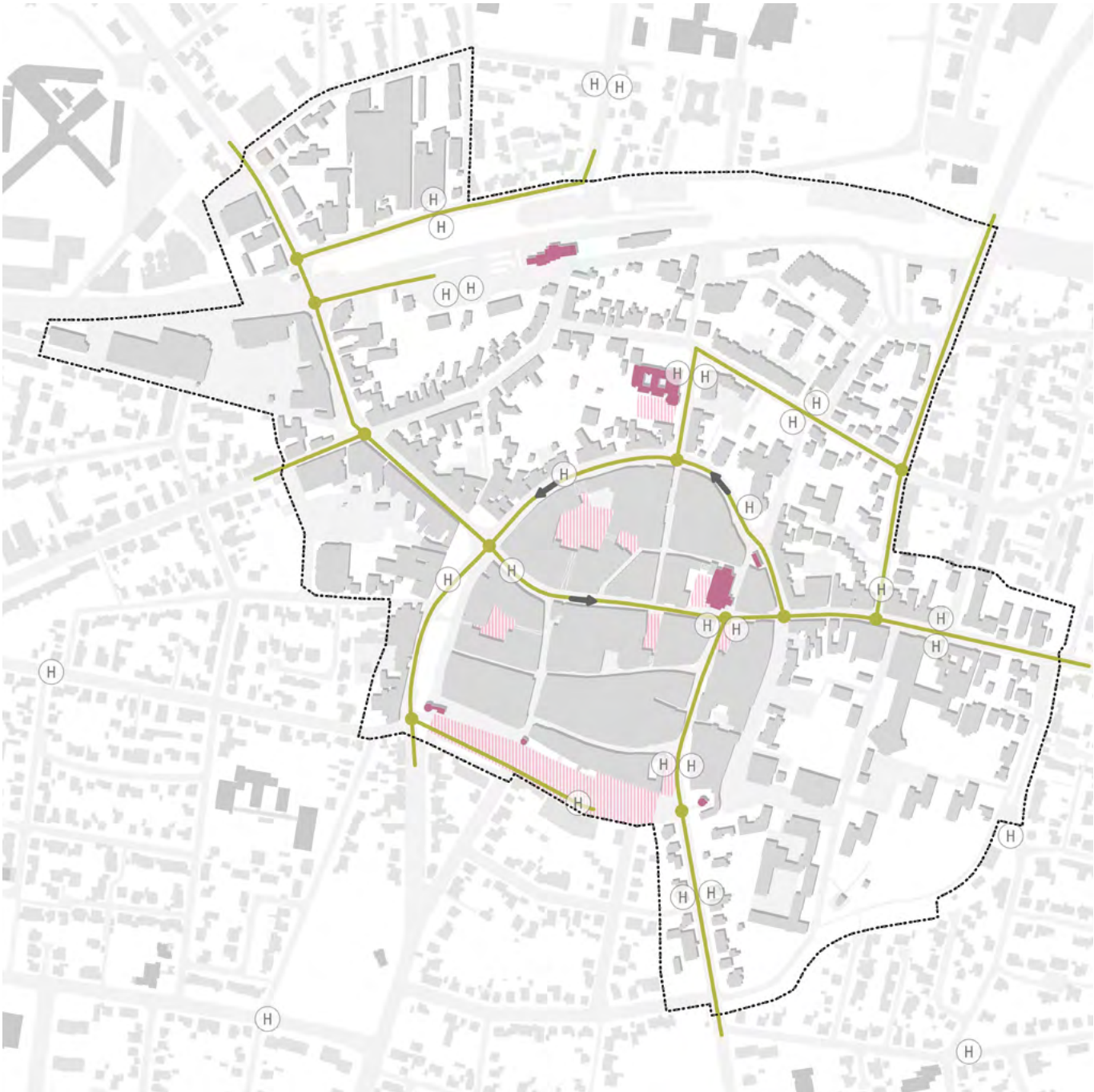
Verkehr

- Haupterschließung
- innere Erschließung
- Bahnlinie (S-Bahn)
- H Bahnhof
- H Bushaltestelle
- P(30) Parkplatz
- Fahrtrichtung

Verkehrsnetz
Untersuchungsraum



Bahnhof



Busnetz



Im Bereich der Mobilität steht nicht der Ausbau der – in deutschen Städten bereits sehr guten – Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund, sondern vielmehr die verbesserte Integration der verschiedenen Verkehrsträger sowie ein intelligentes Verkehrsmanagement. Ein besonderer Stellenwert kommt hier der Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie der Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu. Durch steigende Mobilitätskosten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gewinnen die alternativen Verkehrsträger zunehmend an Bedeutung. Begünstigt wird diese Entwicklung durch die fortwährenden Parkplatzprobleme in der Innenstadt sowie durch ein wachsendes Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein. So kann beispielsweise der aktuelle Trend zu Elektrofahrrädern – den sogenannten „E-Bikes“ oder „Pedelects“ – dazu beitragen, dass das Rad als Verkehrsträger wieder stärker und insbesondere für weitere Strecken benutzt wird. Dabei findet das Rad nicht mehr überwiegend im Freizeitverkehr seinen Einsatz, sondern auch vermehrt zur täglichen Nutzung im Alltags- oder Pendlerverkehr zur Arbeit. Da etwa 47 % der PKW-Pendlerfahrten in NRW in einem Entfernungsbereich unter 10 km erfolgen, besitzt der Fahrradverkehr ein hohes Potenzial. Zudem ist anzunehmen, dass sich der Berufsverkehr aufgrund ähnlicher Start- und Zielrelationen gut bündeln lässt. Aus diesem Grund besteht die Forderung nach schnellen und leistungsfähigen Radverkehrsverbindungen, die das Fahrrad als Alternative zum Auto fördern.

Eine Möglichkeit zur Stärkung der Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und der Innenstadt stellt der Bau von „Radschnellwegen“ mit großzügigen Spuren und einer möglichst kreuzungsfreien Wegeführung dar. In den Niederlanden finden sich Wegesysteme dieser Art bereits in vielen Städten, in Deutschland sind mehrere Systeme dieser Art in Planung. Eine weitere Maßnahme zum Ausbau des Radverkehrsanteils ist der Bau von Fahrradstationen. Komfort und Sicherheit erhalten bei der Fahrradnutzung einen immer höheren Stellenwert.

Dabei ist auch an Fahrradrastplätze, Beleuchtung, Fahrradwegweisung und Informationstafeln, Luftstationen oder Überdachungen zu denken. Der steigende Bedarf an sicheren Unterstellmöglichkeiten für das Verkehrsmittel Fahrrad an allen wichtigen Verkehrsknotenpunkten wie z. B. (Bus-)Bahnhöfen ist ein weiterer wesentlicher Trend eines veränderten Mobilitätsverhaltens. In diesem Zusammenhang sind E-Bike-Stationen zu nennen. An den zentralen Orten einer Stadt gelegen

eröffnen diese auf der einen Seite die Möglichkeit das eigene E-Bike aufzuladen. Auf der anderen Seite bieten sie die Gelegenheit, ein z. B. durch die Stadt oder ein Verkehrsunternehmen bereitgestelltes E-Bike auszuleihen. Im Bereich des ÖPNV stehen insbesondere die Optimierung und bedarfsgerechtere Gestaltung der bestehenden Angebote im Vordergrund. Ziel ist es, die Frequentierung der Innenstädte sicherzustellen und zugleich die Umweltqualität und die Lebensqualität ihrer Besucher und Bewohner zu erhöhen.

Der MIV (motorisierter Individualverkehr) wird auch bei einer wachsenden Bedeutung des Umweltverbundes einen erheblichen Teil der Verkehrsleistung tragen. Daher müssen die Potenziale, den Kraftfahrzeugverkehr möglichst stadtverträglich und umweltschonend abzuwickeln, konsequent genutzt werden:

- ▶ Für Innenstadtbesucher, die auf die Nutzung des Pkw angewiesen sind, steht bereits ein umfassendes Stellplatzangebot in Parkhäusern und Tiefgaragen zur Verfügung. Um Parksuchverkehre zu vermeiden und die Attraktivität der Einkaufsbereiche zu stärken, ist eine Harmonisierung der Tarife und Öffnungszeiten anzustreben.
- ▶ Der Trend zum Carsharing birgt die Chance, gerade in den dicht besiedelten Innenstadtwohnquartieren den knappen öffentlichen Parkraum effektiv auszunutzen und Kraftfahrzeugverkehr zu vermindern. Der Wunsch, ein eigenes Auto zu besitzen, weicht zunehmend der flexiblen Pkw-Nutzung. Für die wachsende Zahl von Carsharing-Fahrzeugen sind geeignete Stellflächen einzurichten.
- ▶ Die Elektromobilität ist als emissionsfreie Antriebsform für die stärker belasteten Straßenräume der Innenstadt von besonderer Bedeutung. Durch die Einrichtung von weiteren E-Ladestationen an geeigneten Standorten sind diese vergleichsweise umweltschonenden Fahrzeuge zu fördern.

Die Grenzen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten werden insgesamt zunehmend fließender. In Zeiten von Smartphone und mobilem Internet werden der Zugang zu den verschiedenen Mobilitätsangeboten und deren intermodale Verknüpfung wesentlich erleichtert. Dies senkt die Hemmschwelle für den Wechsel auf andere Verkehrsträger und eröffnet die Chance, die Potenziale des Umweltverbundes besser zu nutzen. Zugleich wird damit insbesondere die heranwachsende Generation angesprochen, die mit ihrem Mobilitätsverhalten den Stadtverkehr der Zukunft prägen wird.



Baudenkmäler im Stadtbild: Pfarrkirche St. Martin, Pumpe und Hof Raaf

3.1.3 Stadtbild, Baustruktur

Das Untersuchungsgebiet setzt sich aus mehreren Teilbereichen mit jeweils unterschiedlichen Baustrukturen zusammen. Prägendster Teil ist die historische Altstadt, die ursprünglich durch die Stadtmauer und den Graben begrenzt wurde. Die Bausubstanz besteht in diesem Bereich aus 2- bis 3-geschossigen Stadthäusern, in kompakter, blockrandschließender Bauweise. Die Dächer sind typischerweise als dunkelbraun bis schwarz eingedeckte Satteldächer ausgeführt. Die Häuser selbst sind überwiegend hell verputzte Steingebäude, vereinzelt finden sich auch Fachwerkhäuser. Insgesamt stellt sich die Baustruktur nicht so homogen dar wie in vielen vergleichbaren historischen Stadtkernen, die Hauptstraße ist allerdings aufgrund der durchgängigen Bebauungshöhe und der giebelständigen Gebäudestellung als Ensemble klar erkennbar. Dominierendes Gebäude der Innenstadt ist die Kirche St. Martin. Eine Besonderheit stellt die ehemalige südliche Wallzone mit den beiden Stadttürmen Wasemer Turm und Hexenturm sowie dem teilweise erhaltenen Wallgraben mit Zugbrücke dar. Der benachbarte Himmeroder Hof ist eine außergewöhnlich gut erhaltene und großzügige Hofanlage in Fachwerkbauweise. Er wird als Bürger- und Kulturzentrum genutzt und beherbergt das Glasmuseum. Der Gebäu-



dezustand in der Altstadt erscheint überwiegend gut, nur sehr vereinzelt existieren Bauten mit erkennbarem Sanierungsbedarf. An einzelnen Stellen gibt es in den durchgehenden Straßenfluchten störende Baulücken oder minder genutzte Grundstücke mit einer eingeschossigen Bebauung (z. B. Schuppen oder Garagen). Außerhalb des mittelalterlichen Kerns schließen sich nach Norden, Westen und Osten gründerzeitliche Stadterweiterungen an, welche entlang der größeren Straßen eine ähnliche Bebauungsstruktur und -dichte wie in der Altstadt aufweisen. In den Wohnstraßen nimmt die Dichte ab, hier findet sich ein Mix aus gründerzeitlichen Stadthäusern oder Villen sowie Reihenhäusern und Mehrfamilienhäusern späteren Datums. Nach Süden hin erstreckt sich entlang der Straße „Stadtpark“ eine Bebauung mit Einfamilienhäusern. Besonderheiten im Stadtraum sind das Majolika-Areal mit einer dichten Industriebebauung sowie das Areal des Vinzenz-Palotti-Kollegs mit einer lockeren Bebauung aus einzelnen Schulgebäuden. Das Straßensystem der Altstadt ist mittelalterlich geprägt. Neben der zentral verlaufenden Hauptstraße gibt es mehrere untergeordnete Straßen und Gassen. Auffällig ist das System der Platzräume: statt einem großen zentralen Markt- oder Rathausplatz existieren mehrere kleinere, gefangene Aufwei-



tungen entlang der Hauptstraße. Hierzu zählen der Lindenplatz, der Vorplatz der Kirche sowie der Platz am Bürgerhaus. Der sogenannte „Deinzer Platz“ ist eine platzartig ausgebaute Fläche im Innenbereich eines Baublocks. Im Untersuchungsgebiet existieren aktuell elf Baudenkmäler. Diese umfassen das Rathaus, den Bahnhof, das Amtsgericht, die Kirche St. Martin, den Kallenturm, mehrere Fachwerkgebäude sowie Säulen, Pumpen und Wegekreuze.

Insgesamt stellt sich das Untersuchungsgebiet relativ inhomogen dar, der mittelalterliche Stadtkern und insbesondere die Hauptstraße vermitteln aber einen klar erkennbaren altstädtischen Charakter. Der Zustand der Bausubstanz erscheint überwiegend gut, auffällige Häuser finden sich nur sehr vereinzelt.

3.1.4 Einzelhandel, Dienstleistungen

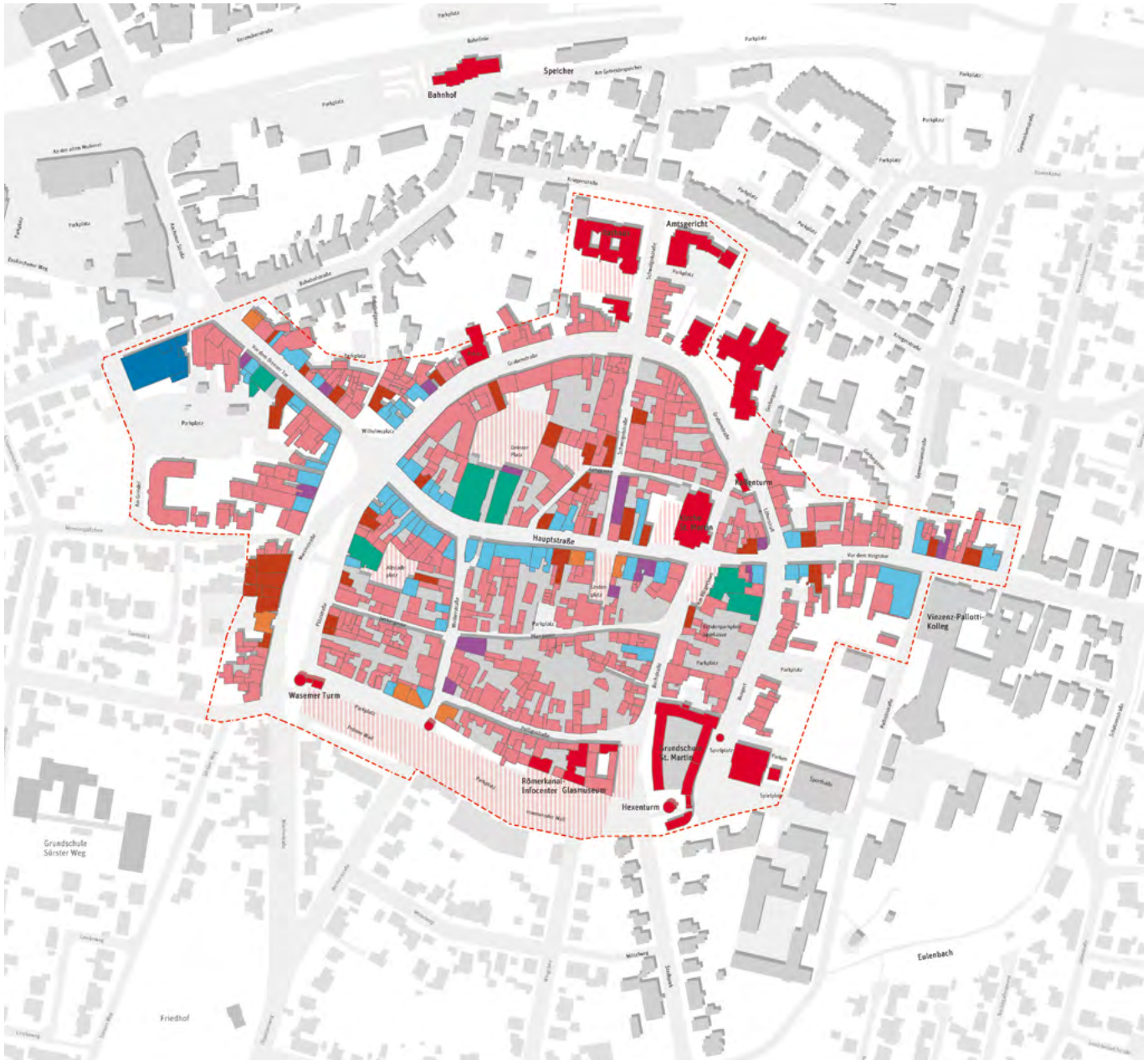
Der mittelalterliche Kern Rheinbachs ist auch heute noch das Geschäftszentrum der Stadt und lässt sich optisch sowie funktional als Hauptzentrum für den Einzelhandel beschreiben (vgl. Einzelhandels- und Zentrenkonzept Rheinbach 2008: 25). Neben der Hauptstraße zählen auch die Weiherstraße, die Pützstraße und der Deinzer Platz zu den ausgeprägten Einzelhandelsstandorten innerhalb der Altstadt. Ebenso sind in der Schweigelstraße, am Himmeroder Wall und in der Bachstraße Einzelhändler zu finden, allerdings in deutlich geringerer Dichte. Außerhalb des mittelalterlichen Kerns findet sich auch in den östlichen und westlichen Verlängerungen der Hauptstraße – also vor dem Voigtstor und vor dem Dreeser Tor – ein dichter Einzelhandelsbesatz. Hinter dem Dreeser Tor existiert mit der „Alten Molkerei“ ein ergänzender Einzelhandelsstandort mit einem Lebensmittelvollsortimenter, einem Lebensmitteldiscounter sowie Mode- und Schuhmärkten. Die Ladenstruktur lässt sich überwiegend als kleinteilig und abwechslungs-



reich beschreiben, Leerstandsproblematiken und „Trading-down-Effekte“ sind nicht zu erkennen, auch wenn der ein oder andere Leerstand aktuell zu verzeichnen ist. Im Altstadtbereich ist sowohl das kurz-, mittel- und langfristige Marktsegment vertreten. Aufgrund der Gebäude- und Parzellenstruktur der Innenstadt ist das Einzelhandelsangebot nur bedingt ausbaufähig. Zusätzlich zum stationären Handel findet mit dem Wochenmarkt in der Pützstraße auch temporärer Einzelhandel in Rheinbach statt. Ebenso wie das Einzelhandelsangebot konzentrieren sich auch die Gastronomiebetriebe im Altstadtzentrum Rheinbachs, mit rund 30 Betrieben besteht auch hier ein breites Spektrum (vgl. Einzelhandels- und Zentrenkonzept Rheinbach 2008: 36). Genaue Zahlen zur Verkaufsfläche oder zum Umsatz der Betriebe innerhalb der Innenstadt liegen nicht vor, da das Einzelhandelskonzept zwar einen zentralen Versorgungsbereich abgrenzt, aber nur Statistiken für die Gesamtstadt Rheinbach liefert.

Einzelhandel in der Hauptstraße und der Weiherstraße

Zusammenfassend lässt sich das Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot als umfangreich, attraktiv und stabil beschreiben. Ein weiterer Ausbau des Angebots gestaltet sich aufgrund der geringen Flächenreserven allerdings eher schwierig.



Nutzungen im Erdgeschoss

- | | |
|---|---|
| Gastronomie und Hotelgewerbe | Bankwesen |
| Dienstleistungen | Wohnen |
| Gesundheitswesen | öffentliche Gebäude |
| kleinteiliger Einzelhandel/
Lebensmittelhandwerk | Untersuchungsbereich Kernstadt |
| großflächiger Einzelhandel | |

Der Warenaustausch und die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern hat für die Innenstadt seit jeher eine Leitfunktion. Aufgrund der Flächenexpansion vieler Einzelhandelsanbieter steht die Innenstadt jedoch seit mehreren Jahrzehnten in Konkurrenz zu Standorten am Stadtrand („Grüne Wiese“) mit deutlich niedrigeren Bodenpreisen. In den vergangenen Jahren lässt sich allerdings bei vielen Investoren eine Rückbesinnung auf innerstädtische Standorte feststellen. Dies betrifft hauptsächlich die Errichtung von innerstädtischen Einkaufszentren, wie beispielsweise in Dortmund (Thier-Galerie), Essen (Limbecker Platz) oder Duisburg (Forum). Grundsätzlich können diese Zentren zur Aufwertung der Innenstadt beitragen, sie bergen aber auch Risiken, da sie bei einer schlechten Integration oder einer zu großen Dimensionierung zu vermehrtem Leerstand und der Abwertung bestehender Innenstadtlagen führen können (Trading-down-Effekte).

Eine ernste Herausforderung stellt der aktuell sehr starke Trend zum Online-Shopping dar. Neben der bequemen Bestellung und Lieferung liegt hier der Vorteil vor allem in der sehr großen Auswahl, welche von innerstädtischen Anbietern kaum zu realisieren ist. Neben einer Verlagerung der Marktanteile hat dieser Trend aber auch Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung. In vielen Innenstädten kann bereits heute vielfach beobachtet werden, wie Transporter der verschiedenen Paketdienste den Verkehrsablauf auf den Straßen behindern. Die Veränderungen im Einkaufsverhalten der Kunden haben bereits zu weitreichenden Veränderungen im Einzelhandelsangebot der Innenstädte geführt. Dies betrifft in erster Linie die großen Warenhäuser, deren Schließung oftmals zu einer bedeutenden Einschränkung der Vitalität der Innenstädte führt, sowie mittelständische und cha-

rakteristische Fachgeschäfte, die in Folge sinkender Marktanteile schließen müssen oder durch Filialisten verdrängt werden. Entsprechend gilt es Ansätze zu entwickeln, wie große Shopping-Center besser in die bestehenden Strukturen integriert werden können, gewachsenen Einzelhandelslagen gestärkt und traditionelle Anbieter im Wettbewerb um die Kunden besser aufgestellt werden können. Die ersten Ansätze hierzu sind bereits in Form von neuen Geschäftskonzepten zu beobachten. Beispielhaft können hier namhafte Möbelhäuser oder Baumärkte genannt werden, die zuletzt die Innenstädte als Standorte für kleinere Ableger ihrer Ketten entdeckt haben. Ähnliches gilt für große Lebensmittelketten, die nach langjährigem Rückzug wieder vermehrt kleinräumige „convenience-stores“ in den Innenstädten eröffnen. Das dort angebotene Sortiment ist bewusst auf kleinere Haushalte bzw. Single-Haushalte zugeschnitten, welche keine Vorratskäufe tätigen, sondern nahezu täglich einkaufen gehen.

Ein weiterer Trend bei großen Markenartikelherstellern (insbesondere im Modebereich) geht zur Eröffnung von „flagship-stores“ mit einer großen Auswahl an Produkten der eigenen Marke sowie einer hochwertigen und oftmals spektakulären Warenpräsentation. Weiterhin bildet der sogenannte „multi-channel“ bzw. „cross-channel“-Ansatz einen bedeutenden Trend im Einzelhandel. Das Konzept verknüpft dabei den stationären Einzelhandel mit den Vorteilen des Online-Handels. Bei Geschäften mit einem multi-channel-Konzept ist es für Kunden möglich, im Internet bestellte Waren im Geschäft anzuprobieren oder umzutauschen. Erste Ansätze legen die Vermutung nahe, dass viele reine Internetanbieter in Zukunft auch in den stationären Handel einsteigen.





links:
Wohnbebauung in der
Pallottistraße

Altbau in der Schweigel-
straße

rechts:
Volkshochschule und Amts-
gericht

3.1.5 Wohnen

Neben ihrer Funktion als Versorgungsstandort ist die Innenstadt wichtiger Wohnstandort für die Stadt Rheinbach. In der historischen Altstadt wird ein Großteil der Gebäude zumindest in den Obergeschossen zum Wohnen genutzt, im restlichen Untersuchungsgebiet gibt es mehrere Straßen mit reiner Wohnnutzung. Der Großteil des Wohnungsangebots befindet sich in den ortstypischen Stadthäusern, zum Rand des Untersuchungsgebiets finden sich aber auch Wohnungen in klassischen Mehr-, Reihen- und Einfamilienhäusern. Vorteile des innerstädtischen Wohnens sind die direkte Nähe zu Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben, zu Verwaltungseinrichtungen und zur sozialen Infrastruktur (Schule, Kita, Kirche, Hochschule) sowie zum Bahnhof. Dies macht die Innenstadt insbesondere für Senioren und Studenten attraktiv. Eine geringere Attraktivität besitzt die Innenstadt hingegen für Familien, das erhöhte Verkehrsaufkommen, das begrenzte Parkplatzangebot sowie das geringe Angebot an Freiräumen und Spielplätzen stellen für diese Zielgruppe ein Hemmnis dar. Auch ist das innerstädtische Wohnungsangebot oft unpassend und die Grundstücke – insbesondere im Altstadtkern – bieten aufgrund ihrer limitierten Größe nur wenig privaten Freiraum. Mit der Entwicklung von Potenzialflächen bietet sich zukünftig die Möglichkeit, das Wohnangebot zu erweitern und verschiedene

Zielgruppen – wie Familien, Studenten und Senioren – verstärkt in die Innenstadt zu locken. Um das Wohnungsangebot in der Altstadt langfristig attraktiv zu halten und Leerstände zu vermeiden, sollte der Wohnungsbestand laufend renoviert bzw. saniert werden.

Insgesamt bietet die Rheinbacher Innenstadt ein attraktives Wohnangebot, vereinzelte Segmente, insbesondere das familiengerechte Wohnen, sind allerdings noch ausbaubar.

3.1.6 Soziale Infrastruktur

Innerhalb des Untersuchungsraums findet sich eine Vielzahl an sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie an Bildungseinrichtungen. Die Rheinbacher Stadtverwaltung ist im direkt nördlich der Altstadt liegenden Rathaus gebündelt; Gesundheitsamt (Außenstelle des Rhein-Sieg-Kreises), Amtsgericht und Volkshochschule liegen in direkter Nachbarschaft. Das unmittelbar angrenzende Krankenhaus ist nicht mehr als solches in Betrieb, wird aber als medizinisches Versorgungs- und ambulantes OP-Zentrum genutzt. Innerhalb der Altstadt befinden sich die Kirche St. Martin sowie das zugehörige Gemeindehaus mit Bücherei und Jugendzentrum. Am südlichen Rand der Altstadt liegen die Grundschule St. Martin sowie das Glasmuseum mit angegliedertem Kultur- und Bürgerzentrum. Darüber hinaus gibt es inner-

halb der Innenstadt zwei Kindergärten. Das im Untersuchungsgebiet liegende Vinzenz-Pallotti-Kolleg, eine private weiterführende Schule mit angeschlossenem Internat, hat zum Ende des Schuljahres 2015/2016 am 31.07.2016 geschlossen. Der ansässige Standort der Hochschule Rhein-Sieg liegt unmittelbar nördlich des Untersuchungsraums.

Die Rheinbacher Innenstadt zeichnet sich insgesamt durch ein äußerst umfangreiches, fußläufig erreichbares Angebot an sozialer Infrastruktur aus, welches nahezu alle Nachfragegruppen bedient.

3.1.7 Natur, Freizeit, Tourismus, Kultur

Rheinbach liegt am Rand des Ahrgebirges und somit am Übergang zwischen Rheinland und Eifel. Die Umgebung ist geprägt durch Obstbau sowie durch bewaldete Hügel und bietet viel Raum für Aktivitäten wie Reiten, Wandern oder Radfahren. Das Freiraumsystem der Stadt Rheinbach ist bestimmt durch einen großzügigen Freiraumzug entlang des Gräbbachs, der sich von Süden bis kurz vor die Innenstadt erstreckt und auch den Stadtpark umfasst. Der Bach selbst bildet im weiteren Verlauf die südöstliche Grenze des Plangebiets, ist dort aber von dichtem Baumbestand eingefasst und kaum sichtbar. Das Angebot an Grünflächen und Freizeitangeboten innerhalb des Plangebiets ist relativ gering. Die einzige öffentliche Grünfläche erstreckt sich entlang der Martinstraße zwischen Wasemer Turm und Dreiser Tor. Historisch war sie als „Vorderer Schöpfweiher“ ein Bestandteil der ehemaligen Grabenanlage Rheinbachs. Am Rande zur Pützstraße ist - wenig präsent - die Nachbildung eines Römerkanalabschnitts untergebracht. Die Grünfläche besitzt mit ihrem großkronigem Baumbestand grundsätzliche stadträumliche Qualitäten. Ihre Wahrnehmung wird allerdings durch den ganzjährig hochbaulichen Teil eines Biergartens gemindert.



Der Sportplatz des ehemaligen Vinzenz-Pallotti-Kollegs ist die einzige innerstädtische Sportfläche. Auch das Angebot an Spielplätzen ist relativ gering, es gibt lediglich einen Spielplatz an der St.Martin-Schule. Vereinzelt gibt es kleinere Angebote, beispielsweise vor der Volkshochschule. Diese Spielplätze bieten allerdings kein Angebot für Kleinstkinder, sodass für diese Altersgruppe ein Nachholbedarf besteht. Rheinbach ist ein beliebtes Ausflugsziel für die nähere Umgebung, insbesondere den Großraum Köln-Bonn. Wichtige touristische Anlaufpunkte in der Innenstadt sind die drei erhaltenen Stadttürme, und das Bürger- und Kulturzentrum Himmeroder Hof mit dem zugehörigen Glasmuseum als Herzstück der Anlage. Das Glasmuseum beinhaltet wertvolle Zeugnisse der Glasveredlung vom Barock bis zum zeitgenössischen Studioglas und veranschaulicht die Entwicklung des Rheinbacher Glases.

Treppe zum Gräbbach

Spielplatz an der St. Martin-Schule

Neben dem Glasmuseum befindet sich zudem das Naturparkzentrum am Himmeroder Hof. Zukünftig wird dort auch das zurzeit in Planung befindliche Römerkanal-Informationszentrum ansässig sein, sodass das kulturelle Angebot am Himmeroder Hof weiter ergänzt wird. Attraktionen und Veranstaltungen, wie z.B. „Kultur im Hof“, das über vier Monate im Sommer Musik und Literaturveranstaltungen im Innenhof des Himmeroder Hofes bietet, oder das Sommerkino am Hexenturm stellen das umfangreiche kultu-



Wasemer Turm und Himmeroder Hof (Glasmuseum)

Fotos:
Stadt Rheinbach



relle Angebot in Rheinbach dar. Außerhalb des Plangebietes, jedoch in der Kernstadt Rheinbach, ist zudem ein Stadttheater vorhanden.

Auch außerhalb der Innenstadt gibt es mit der Wasserburg Peppenhoven, der Ruine Tomburg, dem einstigen Wildhof „Winterburg“ sowie dem Freizeitpark mit Erlebnisbad eine Vielzahl von touristischen Anlaufpunkten. Das Angebot wird durch Veranstaltungen wie die Rheinbacher Kirmes, dem Frühlings- sowie dem Weihnachtsmarkt oder des Oldtimertreffen „Rheinbach Classics“ ergänzt. Durch die Lage an der überregionalen Radwanderstrecke „Wasserburgen-Route“, der „Rheinbacher Burgenrunde“ sowie dem 116 km langen „Römerkanal-Wanderweg“ ist die Innenstadt sehr gut an das touristische Rad- und Wanderwegenetz angeschlossen. Die Dominanz des Autoverkehrs sowie die fehlende Verknüpfung zu den touristischen Radwegen schränken die Nutzbarkeit der Innenstadt für Radtouristen aber stark ein. Um den Römerkanal weiterhin als Touristenattraktion zu stärken und eine zentrale Anlaufstelle zu schaffen, plant die Stadt am Himmeroder Hof ein Römerkanal-Informationszentrum, als zentralen Anlaufpunkt in der Mitte der Wandertrasse „Römerkanal-Wanderweg“. Hier soll über die baulichen Besonderheiten der Römischen Wasserleitung informiert, für die Problematik des Themas Wasserversorgung und Ressourcenverteilung sensibilisiert werden. Alle touristischen Aktivitäten rund um den Wanderweg sollen hier gebündelt und koordiniert werden. Ebenso gibt es Vorüberlegungen zu einem Skulpturenpfad durch die Stadt, der künstlerische Akzente in das Stadtbild des Alltags integrieren soll.

Das Angebot an Freizeit- und Spielflächen innerhalb des Plangebiets ist insgesamt ausbaufähig, außerhalb der Innenstadt finden sich aber zahlreiche attraktive Angebote. Das touristische Potenzial Rheinbachs wird bereits vielfach ge-

nutzt, insbesondere der Radverkehr wird aber durch die aktuelle Dominanz des Kfz-Verkehrs beeinträchtigt.

3.2 SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen, Gefahren)

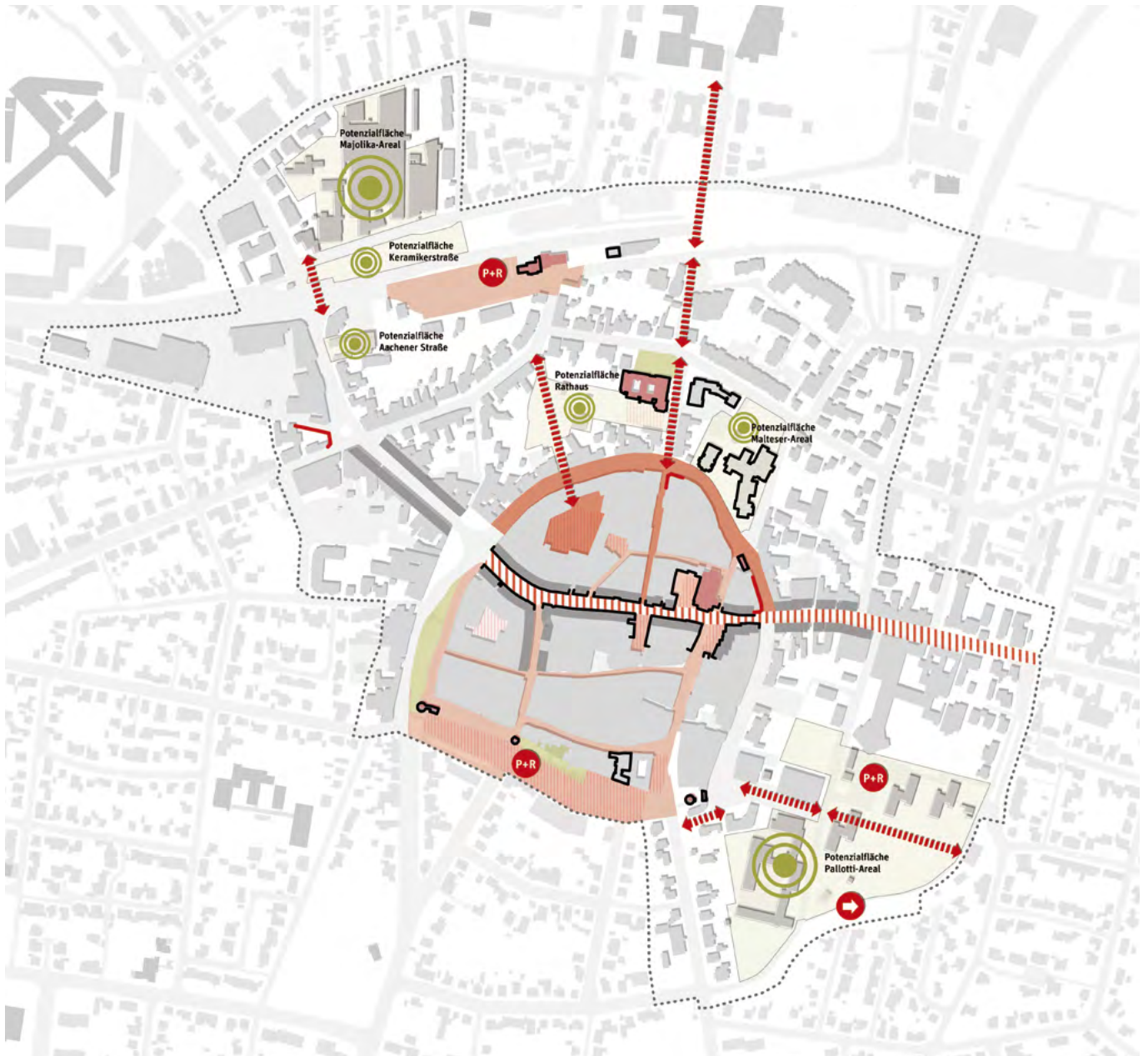
Das integrierte Handlungskonzept baut auf den vorhandenen Gegebenheiten auf. Es geht darum, die Stärken und Chancen der Innenstadt Rheinbachs weiter zu entwickeln und ihre Schwächen und Gefahren zu minimieren. Stichwortartig sollen daher die wichtigsten Stärken und Chancen, aber auch die Schwächen und Gefahren und damit die Herausforderungen, vor denen die Stadt Rheinbach steht, zusammengefasst werden.

Stärken

- ▶ Starker und vielfältiger Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz
- ▶ Kernbereich mit altstädtischem Charakter
- ▶ Bauensemble Hauptstraße mit homogener Baustruktur
- ▶ Einzelne herausragende Gebäude
- ▶ Gute Verkehrsanbindung (MIV und ÖPNV)
- ▶ Ausreichendes Parkplatzangebot
- ▶ Mehrere touristische Attraktionen
- ▶ Vielfältiges kulturelles Angebot
- ▶ Einbindung in hochwertiges Freiraumsystem, regionales touristisches Wegenetz
- ▶ Umfangreiches Angebot an sozialer Infrastruktur

Schwächen

- ▶ Starke Verkehrsbelastung auf der Hauptstraße
- ▶ Gesamte Innenstadt für Radverkehr unattraktiv (insbesondere die Hauptstraße)
- ▶ Einzelne Straßenräume mit deutlichem Erneuerungs- oder Aufwertungsbedarf
- ▶ Zu wenig Abstellmöglichkeiten für Radfahrer (insbesondere am Bahnhof)



SWOT-Analyse

Stärken

-  Potenzialfläche (1. Priorität)
-  Potenzialfläche (2. Priorität)
-  Raumprägende Gebäude/Ensembles
-  starker Einzelhandelsbesatz

Schwächen

-  Gestaltung öffentlicher Raum (1. Priorität)
-  Gestaltung öffentlicher Raum (2. Priorität)
-  Verkehrsproblematik
-  Gestaltung/Nutzung Grünfläche
-  Raumkante fehlend/ausbaubar
-  Wegeverbindung fehlend/ausbaubar
-  Fahrradstellplatzangebot ausbaubar
-  Zugang zum Wasser ausbaubar



Unterschiedliche Handlungsbedarfe

- ▶ Radwegeverbindungen zwischen Innenstadt und restlichen Stadtteilen teilweise unattraktiv
- ▶ Gräbbach im Stadtraum kaum erlebbar
- ▶ Zustand der Wasserspiele im Stadtraum
- ▶ Vereinzelt Baulücken oder fehlende Raumkanten
- ▶ Kaum innerstädtische Frei- und Spielflächen
- ▶ Kaum Erweiterungsflächen für Einzelhandel

Chancen

- ▶ Mehrere innerstädtische Potenzialflächen (Pallotti-Areal, Majolika-Areal, Rathaus-Areal, Malteser-Areal)
- ▶ Erweiterung des innerstädtischen Wohnungsangebots (insbesondere für Familien, Senioren, Studenten)
- ▶ Positive Bevölkerungsprognose

Gefahren

- ▶ Verkehrskollaps bei weiterem Zuwachs von Kfz-Verkehr
- ▶ Leerstände im Wohnungsbestand der Altstadt durch Sanierungsstau
- ▶ Leerstände in Geschäftsimmobiliën durch (altersbedingte) Aufgabe der inhabergeführten Einzelhandelsgeschäfte
- ▶ Negative Bilanz für Bildungswanderung

3.3 Bürger- und Akteursbeteiligung

3.3.1 Vorgehensweise

Die politischen, sozialen und ökonomischen Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung erfordern vermehrt ein strategisches und zwischen allen Beteiligten abgestimmtes Vorgehen. Durch die frühzeitige Einbeziehung der Bürger und Akteure können Planungsprozesse besser auf die Bedürfnisse der Betroffenen zugeschnitten werden. Auf diese Weise lassen sich die Identifikation mit der Stadtentwicklung stärken sowie spätere Konflikte bei der Umsetzung der Planungen verringern. Verfahren zur Bürgerbeteiligung können darüber hinaus das Bewusstsein der Bürger für die Entwicklung ihres Ortes schärfen und somit ein Engagement fördern, das über den Zeitraum der Konzepterstellung hinaus geht. Bei der Erstellung des Integrierten Handlungskonzepts für die Innenstadt von Rheinbach wurde großer Wert auf eine intensive Beteiligung von Bürgern und Akteuren gelegt. Neben einem Bürgerforum zur Information und Beteiligung der Bürger wurde auch ein Arbeitskreis eingerichtet, die sich aus Fachressorts der Verwaltung sowie Vertretern der Ratsfraktionen zusammensetzte. Zusätzlich wurden zu Schwerpunktthemen Expertengespräche mit den Teilnehmern des Arbeitskreises und weiteren Experten veranstaltet. Das mehrstufige Beteiligungsverfahren umfasste folgende Phasen:

- ▶ Im November 2015 fand ein öffentliches Bürgerforum statt. Hierbei wurden Stärken und Schwächen des Plangebietes thematisiert sowie Handlungsbedarfe und Projektvorschläge diskutiert.
- ▶ Der Arbeitskreis tagte im März 2016 und Februar 2017.
- ▶ Gespräche mit Eigentümern

3.3.2 Ergebnisse

Im Bürgerforum wurden sowohl allgemeine Anregungen als auch konkrete Vorschläge gesammelt. Bei einer Bewertung des Plangebietes bezogen auf die Aufenthaltsqualität und möglichen Handlungsbedarf wurde deutlich, dass insbesondere die Plätze (Wilhelmsplatz, Lindenplatz, Bürgerhausplatz, Kirchplatz) sowie die Hauptstraße positiv bewertet wurden, die Hauptstraße erhielt jedoch in gleichem Maße auch negative Bewertungen. Weiterhin wurden insbesondere die Grabenstraße, die Schweigelstraße, der Abschnitt Vor dem Voigtstor und der Deinzer Platz negativ bewertet. Insgesamt gab es eine deutliche Konzentration der Bewertungen auf die Hauptstraße und die direkt angrenzenden Plätze. Dementsprechend spielte das Thema Verkehr bei den meisten Ideen und Bewertungen eine wichtige Rolle. Die Diskussionen an den Gesprächstischen zu den Themen Hauptstraße und Verkehr, Pallotti- und Majolika-Areal sowie Deinzer Platz, Grabenstraße und Rathausumfeld führten zu folgenden Ergebnissen:

Motorisierter Verkehr. Ein Großteil der Anmerkungen zum Thema Verkehr bezog sich auf die Hauptstraße und die dort aktuell starke Verkehrsbelastung. Es wurden vielfach eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens sowie eine möglichst unattraktive Gestaltung für den Durchgangsverkehr gewünscht. Als Lösungen wurden eine autofreie Hauptstraße im Rahmen einer Fußgängerzone, aber auch Ideen wie ‚shared space‘ oder eine temporäre Sperrung diskutiert. Die Öffnung der Grabenstraße und der Löherstraße für einen Zweirichtungsverkehr wurde von den Bürgern als mögliche Alternative zur Hauptstraße gesehen. Zusätzlich erachteten die Bürger die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der gesamten Innenstadt als wichtig. Außerdem sollte die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs vermehrt kontrolliert werden, um die

Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zu gewährleisten. ‚Blitzer‘ in der Innenstadt wurden als zusätzliche Einnahmequelle für die Stadt gesehen. Die Bahnschranken sowie die Ampelschaltungen beschrieben die Bürger als ungünstig für den fließenden Verkehr über die Umgehungsstraße und sahen dies als wichtigen Grund für den Durchgangsverkehr durch die Hauptstraße. Neben der Hauptstraße wurde auch das starke Verkehrsaufkommen in der Schweigelstraße kritisiert. Auch die Parkraumbewirtschaftung war ein Thema in der Diskussion.

Fahrradverkehr. Von den Vertretern des ADFC wurde im Expertengespräch „Mobilität und Verkehr“ ein Vorschlag für ein derzeit fehlendes Radverkehrsnetz für die gesamte Kernstadt und 22 konkrete Umsetzungsvorschläge für das Untersuchungsgebiet der Masterplanung präsentiert. Im Juni 2016 legte der ADFC Rheinbach ergänzend ein Radverkehrskonzept für die Rheinbacher Innenstadt vor, das gezielt auch Aspekte des Schüler-, Einkaufs- und touristischen Radverkehrs in der Rheinbacher Kernstadt behandelt.

Öffentliche Räume. In Bezug auf die öffentlichen Räume wurde besonders das Thema Stadtbild und Barrierefreiheit bzw. Seniorenfreundlichkeit angesprochen. Hierbei wurden z. B. Aufsteller, „Einhausungen“ und zeltartige Aufbauten auf dem Bürgersteig, insbesondere entlang der Hauptstraße genannt, die als Hindernis für Fußgänger empfunden werden. Sichere Überquerungsmöglichkeiten sollen zur Barrierefreiheit und zur allgemeinen Sicherheit beitragen. Zur Aufwertung des Stadtbilds und zur Vermeidung von eingeschränkten Sichtbeziehungen im Fahrbahn- und Gehwegbereich sollen Einhausungen und zeltartige Aufbauten der Gastronomiebetriebe auf Bürgersteigen zurückgebaut und nicht mehr zugelassen werden. Bemängelt wurde auch die häufig ver-



Wo halten Sie sich besonders gerne auf?
Bewertungsergebnis durch die Bürger

- + Positive Bewertung
- Negative Bewertung
- + Positive Bewertung (Mehrfachnennung)
- Negative Bewertung (Mehrfachnennung)



nachlässigte Pflege der öffentlichen Plätze und deren Gestaltung. Es wurden weiterhin mehr Grün sowie Sitzmöglichkeiten gewünscht. Der Wilhelmsplatz, der Deinzer Platz sowie der Bereich am Voigtstor und die Schweigelstraße wurden als unattraktiv beschrieben und eine Aufwertung gewünscht. Zu dieser Aufwertung könnte auch die „Wiederbelebung“ einiger Brunnen zählen. Weiterhin wurden zusätzliche öffentliche Toiletten gewünscht.

Bauliche Entwicklung. Im Rahmen der Entwicklung des Pallotti- und des Majolika-Areals wurde von den Bürgern „Wohnraum für alle“ gewünscht. Dabei diskutierten die Bürger das Thema des sozialen Wohnungsbaus sowie – aufgrund der Nähe zur Fachhochschule – des studentischen Wohnens für das Majolika-Areal. Auch das Stichwort ‚experimentelles Bauen‘ wurde hier genannt, um der dort fehlender Atmosphäre entgegenzuwirken. Für das

Pallotti-Areal wünschten sich die Bürger eine gemischte Wohnbebauung mit freistehenden Einfamilienhäusern, aber auch Reihenhäusern, Doppelhäusern und Geschosswohnungsbau. Weiterhin wurden alters- sowie familienge-rechtes Wohnen und ein energiesparendes Musterquartier diskutiert. Die Bürger hielten es zudem für wichtig, dass die Verkehrsbelastung durch eine neue Erschließung im Pallotti-Areal nicht gesteigert wird. Für beide Areale wurde zudem eine ortstypische Bauweise unter der Berücksichtigung der Umgebung und der Historie gewünscht.

Sonstiges. Von den Bürgern wurde die Möglichkeit der Nahversorgung im Kern, beispielsweise in Form eines Supermarktes oder kleineren Nahversorgers gewünscht. Zudem wurde der Vorschlag gemacht, auf einer der Potenzialflächen ein Seniorenheim zu errichten.

Bürgerforum November
2015

4.1 Leitziele

Die Leitziele und Unterziele werden von den „strategischen Zielen der Stadtentwicklung – Rheinbach 2030“ abgeleitet, die eine Stadt mit hoher Lebensqualität, sehr guter Bildungsstruktur, leistungsfähiger Wirtschaft und nachhaltigem Wachstum verfolgen und zum anderen auf den Ergebnissen der Bestandanalyse aus den vorherigen Kapiteln und dem beschriebenen Beteiligungsprozess.

Die entwickelten Leitziele für die Masterplanung beziehen sich auf folgende Themenfelder: Stadtbild, öffentlicher Raum, städtische Mobilität, öffentliche Infrastruktur sowie Wirtschaft und Beschäftigung

Räumliche und gestalterische Qualität der Innenstadt verbessern. Das kleinstädtische Stadtbild Rheinbachs ist durch seinen gut ablesbaren Stadtgrundriss geprägt. Die noch vorhandene historische Bebauung und die Beibehaltung der kleinteiligen Bebauung in den 1950er und 1960er Jahren sind ein weiteres wichtiges Qualitätsmerkmal Rheinbachs. Gemeinsam mit den zentralen öffentlichen Stadträumen besitzt die Kernstadt eine besondere Atmosphäre und Attraktivität, die es zu pflegen gilt. Gleichzeitig sollen das Stadtbild und die öffentlichen Räume wie Plätze, Straßen und Wege weiterentwickelt werden. Neue Gebäude als Ergänzung oder Ersatz sollen sich in den historischen Bestand einfügen.

Der Stadtgrundriss dient dabei weiterhin als Basis für die Entwicklung, sodass der grundsätzliche Charakter der Stadt Rheinbach erhalten bleibt und behutsam verbessert wird. Mit folgenden Unterzielen soll das Leitziel erreicht werden:

- ▶ Erhalt und Aufwertung des Stadtbilds
- ▶ Entwicklung von innerstädtischen Potenzialflächen

- ▶ Inszenierung und bessere Einbindung zentraler öffentlicher Gebäude
- ▶ Aktives Hinwirken auf eine qualitätsvolle bauliche Weiterentwicklung (Baukultur)
- ▶ Bereitstellung von geeigneten und qualitätsvollen Wohnformen unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung
- ▶ Verbesserung der Energiebilanz durch energetische Sanierung des Gebäudebestandes

Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Der öffentliche Raum bietet in Rheinbach hohe Potenziale, die in Zukunft stärker genutzt werden sollen, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Zukünftig soll der öffentliche Raum für Bewohner und Besucher gleichermaßen attraktiv und nutzbar werden. Plätze und wichtige Straßenräume sollen erneuert werden. Dabei soll auch das Element Wasser, durch Reaktivierung von Brunnen und am Gräbbach, wieder stärker in das Stadtbild eingebunden werden. Wichtig ist zudem die Umsetzung von barrierefreien bzw. barrierearmen Stadträumen und öffentlichen Gebäuden. Folgende Unterziele dienen zur Erreichung des Leitziels:

- ▶ Erhöhung der Aufenthaltsqualität von öffentlichen Straßen und Plätzen
- ▶ Erlebbarmachung von Wasser im Stadtraum
- ▶ Erneuerung der Stadtmobiliars
- ▶ Aufwertung von öffentlichen Grünflächen
- ▶ Aufwertung des Wohnumfelds
- ▶ Bewahrung der naturräumlichen Qualitäten, Sicherung und Ausbau der Erholungsfunktion
- ▶ Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Verbesserung der Verkehrssituation. Eine der größten Herausforderungen Rheinbachs ist der starke Kfz-Durchgangsverkehr. Insbesondere die Innenstadt wird dadurch belastet und die Aufenthaltsqualität gemindert. Aufgrund



dessen hat die Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr eine sehr hohe Priorität. Zur Verbesserung der gesamten Verkehrssituation dienen folgende Unterziele:

- ▶ Reduzierung des Gesamt Kfz-Verkehrs im Stadtkern
- ▶ Stärkung und Attraktivierung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr
- ▶ Barrierefreier Ausbau und Verbesserung von Fußwegeverbindungen
- ▶ Radwegenetz mit Radverkehrsachsen in die benachbarten Wohnquartiere der Innenstadt
- ▶ Optimierung von Verkehrsführung und Knotenpunkten für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer

Stärkung der öffentlichen Infrastruktur. In Rheinbach ist bereits ein Angebot an sozialen und kulturellen Einrichtungen vorhanden. Um auch in Zukunft die Versorgungsaufgabe für Bewohner und Besucher erfüllen zu können, soll die öffentliche Infrastruktur weiter gestärkt werden. Dies geschieht mit folgenden Unterzielen:

- ▶ Aufwertung und Ergänzung der sozialen und kulturellen Infrastruktureinrichtungen
- ▶ Erweiterung des Kulturangebots durch ein regionales Informationszentrum Römerkanal

Sicherung von Wirtschaft und Beschäftigung. Die Sicherung von Wirtschaft und Beschäftigung beschreibt ein entscheidendes Ziel für die Zukunft in Rheinbach. Sind die Voraussetzungen für diese Aspekte erfüllt, kann sich die Stadt auch als Wohn- und Arbeitsort weiterentwickeln. Zur Erreichung dieses Leitziels dienen folgende Unterziele:

- ▶ Stärkung von Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie
- ▶ Stärkung der touristischen Attraktivität Rheinbachs

4.2 Gesamtkonzept

4.2.1 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept setzt sich aus den Leitzielen Erhalt und bauliche Weiterentwicklung des historischen Stadtbilds, Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Stärkung der öffentlichen Infrastruktur sowie Sicherung von Wirtschaft und Beschäftigung zusammen. Anhand der in Kap. 4.3 vorgestellten Projekte und Maßnahmen sollen die Leitziele erreicht und damit die zukünftige städtebauliche Entwicklung Rheinbachs geleitet werden.

4.2.2 Mobilitätskonzept

Das Themenfeld städtische Mobilität zielt vor allem auf die Kfz-Verkehrsprobleme in der Rheinbacher Innenstadt. Die Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie die Optimierung der Verkehrsführung und der Knotenpunkte soll die allgemeine Verkehrssituation verbessern und zu einer nachhaltigen Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Stadtkern führen. Insbesondere soll ein Schwerpunkt auf den Ausbau des Fußwege- und Radwegenetzes gelegt werden. Hierzu bedarf es der Erstellung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für die Innenstadt, in dem die zuvor genannten Zielsetzungen für den Kfz-Verkehr und alternative Verkehrsarten zusammengeführt werden.

Im Rahmen der Entwicklung der Maßnahmen des vorliegenden Berichts wurde für eine Vielzahl städtebaulicher Lösungsansätze durch verkehrliche Untersuchungen die grundsätzliche Umsetzbarkeit überprüft:

- ▶ Verbesserung des Kreisverkehrsplatzes Aachener Straße/Vor dem Dreiser Tor
- ▶ Möglichkeiten zur Umgestaltung des Wilhelmsplatzes
- ▶ Öffnung der Grabenstraße im Zweirichtungsverkehr
- ▶ Umgestaltung des Knotenpunkts Löherstraße/Vor dem Voigtstor

Gestalterische Qualität der Innenstadt verbessern

Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum



Blick auf den Wilhelmsplatz am Knotenpunkt Martinstraße/Grabenstraße/Vor dem Dreeser Tor

- Umgestaltung des Knotenpunkts Pallottistraße/Vor dem Voigtstor
- Umsetzbarkeit der Vorschläge des ADFC im Hinblick auf eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur

4.3 Projekte und Maßnahmen

Zur Erreichung der genannten Leitziele für die zukünftige Entwicklung der Rheinbacher Innenstadt dienen Projekte und Maßnahmen. Die Projekte verteilen sich auf die Themenfelder Bauliche Entwicklung, Öffentlicher Stadtraum, Mobilität, Soziales, Integration und Kultur sowie Sonstiges. Einige Projekte nehmen als Leitprojekte eine besondere Funktion ein und sind für das Gesamtkonzept von wichtiger Bedeutung. Im Folgenden werden die Projekte und Zusammenhänge detailliert erläutert.

4.3.1 Projektübersicht

THEMENFELD A: BAULICHE ENTWICKLUNG

A 01: Pallotti-Areal (Leitprojekt)

A 02: Majolika-Areal (Leitprojekt)

A 03: Rathaus-Quartier (Leitprojekt)

A 04: Rathausplatz

A 05: Malteser-Areal

A 06: Baulückenschließung/Bestandsaufwertung

A 07: Aufwertung privater Fassaden- und Freiflächen

THEMENFELD B:

ÖFFENTLICHER STADTRAUM

B 01: Stadtraum Hauptstraße(Leitprojekt)

B 02: Pützstraße

B 03: Weiherstraße

B 04: Deinzer Platz

B 05: Lindenplatz

B 06: Wilhelmsplatz

B 07: Schweigelstraße

B 08: Wall/Stadtmauer/Vorplatz Himmeroder Hof

B 09: Grünfläche Martinstraße

B 10: Wasser und Brunnen in der Altstadt

B 11: Erneuerung von Stadtmobiliar

B 12: Erneuerung der Stadtbeleuchtung

B 13: Barrierefreie Stadtmitte

B 14: Aufwertung Gräbbach

B 15: Spielorte-Konzept

THEMENFELD C: MOBILITÄT

C 01: Fahrradfreundliches Rheinbach (Leitprojekt)

C 02: Kreisverkehr Aachener Straße/Vor dem Dreeser Tor

C 03: Knotenpunkt Wilhelmsplatz

C 04: Alleenring Grabenstraße/Löherstraße

C 05: Knotenpunkt Löherstraße/Vor dem Voigtstor

C 06: Knotenpunkt Pallottistraße

C 07: Wegeverbindung zwischen Pallottistraße und Bungert

C 08: Knotenpunkt Schützenstraße

C 09: Konzept Parkraumbewirtschaftung

C 10: Mobilstation Bahnhof Rheinbach

C 11: Max 30 km/h – Regelung Innenstadt

C 12: Radverbindung am Hexenturm

C 13: Zukunftsweisende Verkehrsinfrastruktur

THEMENFELD D:

SOZIALES, INTEGRATION UND KULTUR

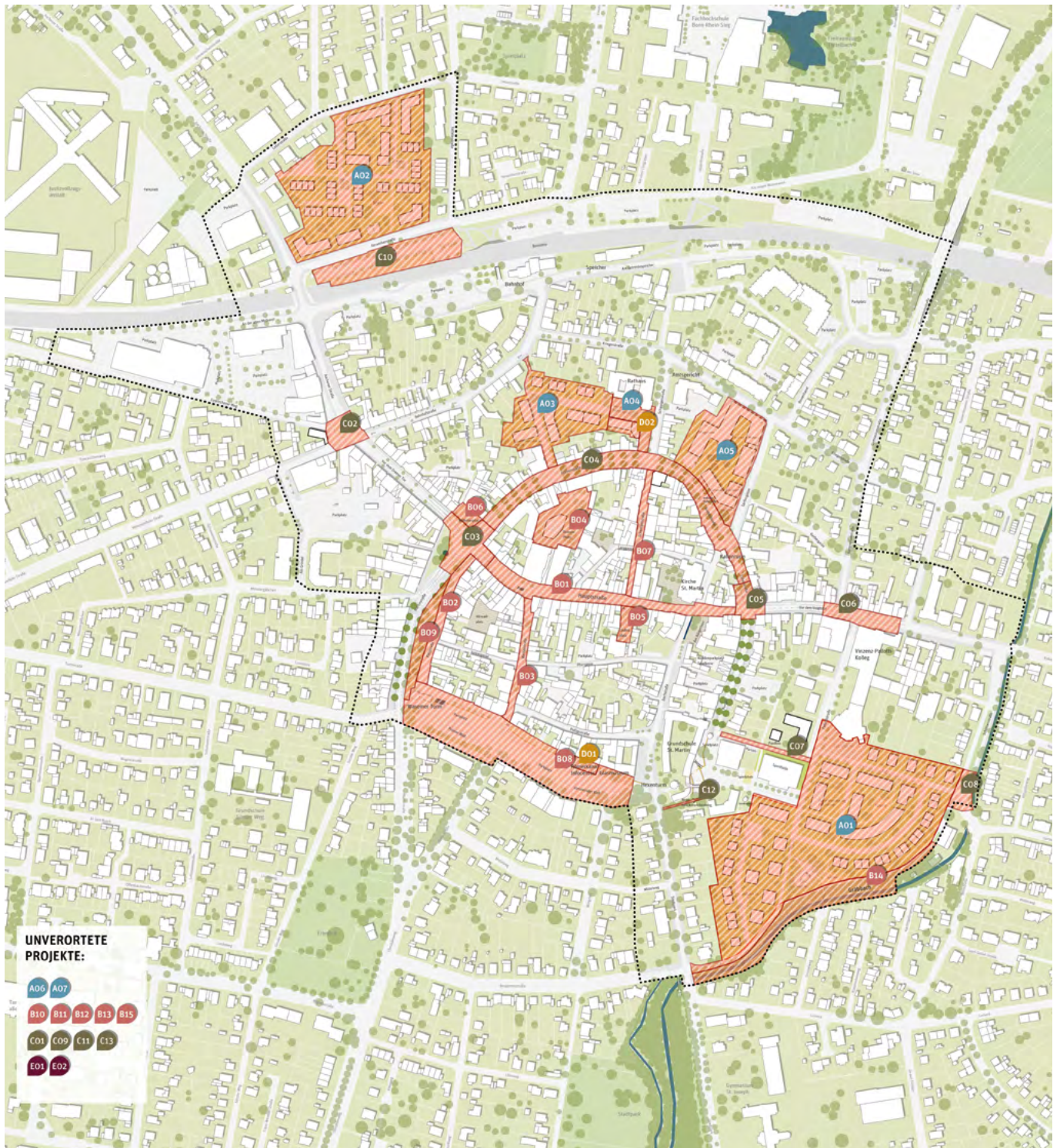
D 01: Infocenter Römerkanal (Leitprojekt)

D 02: Bürgerzentrum am Rathaus

THEMENFELD E: SONSTIGES

E 01: Verfügungsfond

E 02: Masterplan/Verkehrliche Begleitung



Projektübersicht



Kapelle an der Pallottiner-
straße

Gebäude des Vinzenz-
Pallotti-Kollegs



4.3.2 Leitprojekte

A 01: Pallotti-Areal

Das Pallotti-Areal wird aktuell durch die Internats- und Schulgebäude sowie die Sportanlagen des Vinzenz-Pallotti-Kollegs genutzt und ist im Besitz der Pallottiner-Ordensgemeinschaft. Die rd. 34.000 m² große Fläche wurde zum Ende des Schuljahres 2015/2016 bis auf die Sporthalle aufgegeben und soll einer Nachnutzung zugeführt werden. Die städtebauliche Idee ist ein hochwertiges, innerstädtisches, gemischtes Wohnquartier mit mittlerer Dichte. Auf dem gesamten Areal werden sowohl individuelle Wohnformen als auch Geschosswohnungen realisiert, eine Teilfläche könnte vorbildhaft als Klimaschutzsiedlung (analog zum

NRW Förderprogramm [progres.nrw](https://www.progres.nrw)) errichtet werden. In diesem Zusammenhang können weitere Maßnahmen wie etwa die Einrichtung von Ladestationen für Elektroautos und E-Bikes oder ein Car-Sharing Angebot erfolgen, um eine zukunftsweisende Verkehrsinfrastruktur zu etablieren (C13). Zur Attraktivität des Quartiers trägt zudem die funktionale sowie gestalterische Aufwertung des in unmittelbarer Nähe gelegenen Gräbbaches (B14) bei. Eine neue Querverbindung durch das Quartier ermöglicht für Fußgänger und Radfahrer zudem eine bessere Vernetzung der Innenstadt mit den östlichen Stadtteilen.



Referenzprojekt. WIR am Phoenixsee – Nachbarschaftliches Wohnen für Jung und Alt, Dortmund 2014

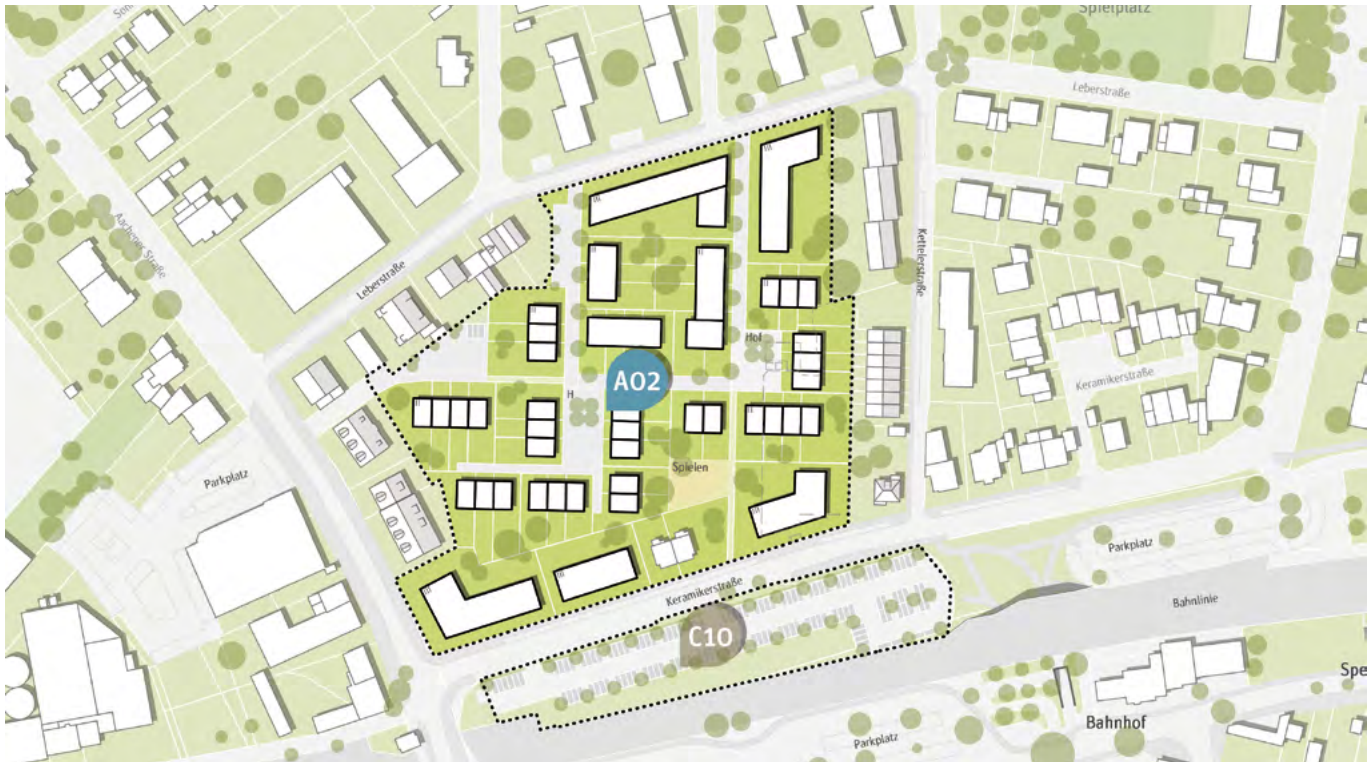
Durch die Ausgangssituation ergibt sich eine zweigeteilte Grundstruktur mit zwei Entwicklungsbereichen. Die bestehende Kapelle im südlichen Bereich liegt zwischen diesen Teilbereichen und stellt damit eine Verbindung her. Durch maximal zwei Geschosse mit Staffelgeschoss fügt sich die neue Bebauung in die umgebende Bestandsbebauung ein. Zudem wird an den Rändern des Areals die vorwiegend lockere Einzelhausbebauung des Bestands aufgenommen und fortgeführt. Insgesamt werden 126 Wohneinheiten entstehen, von denen 66 auf die Klimaschutzsiedlung entfallen können. Für das Areal ist eine ausschließliche Nutzung durch Wohnbebauung mit gemischten Typologien vorgesehen. Es besteht ein Angebot an Geschosswohnungsbau und Einzelhäusern, die auch die Realisierung von generationsübergreifenden Wohnformen ermöglichen. Im Geschosswohnungsbau kann eine angemessene Quote für besonderen Wohnbedarf vorgesehen werden. Es wird besonderer Wert auf eine qualitätsvolle Bebauung gelegt, die sich in die attraktive Lage einfügt. Die Erschließung ist sowohl für den östlichen als auch für den westlichen Teil der Bebauung als Ringerschließung vorgesehen. Eine durchgängige Befahrbarkeit zwischen Voigtstor und Neugartenstraße wird vermieden, sodass die beiden Teilbereiche unabhängig voneinander erschlossen werden.

Der östliche Teilbereich wird über die Pallottistraße angebunden. Eine zusätzliche Anbindung an die Schützenstraße (C08) für Fußgänger und Fahrradfahrer und ggfls. für den Kfz-Verkehr – abhängig vom Ergebnis der vertieften Prüfung der Belastbarkeit des Knotenpunktes Pallottistraße (C06) im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzeptes (B01 / C01) – ist zu prüfen, während der westliche Teilbereich über den Knotenpunkt Stadtpark/ Neugartenstraße er-

schlossen wird. Der Knotenpunkt Pallottistraße/ Vor dem Voigtstor (C06) bedarf in jedem Falle einer Optimierung, um der Erschließung des Pallotti-Areals dienen zu können und Konflikte mit dem Knotenpunkt Gymnasiumstraße/ Vor dem Voigtstor zu vermeiden.

Durch Verbindungsachsen für den Radverkehr erfolgt eine verbesserte Anbindung innerstädtischer Wohnquartiere an das Zentrum. Mit einem Radverkehrskonzept wurde die Vernetzung der Verbindungsachsen angestrebt. Die geplante Querverbindung von der Schützenstraße über die Pallottistraße bis zur Straße Bungert (C12) soll durch eine neue Wegführung bis zur Bachstraße fortgesetzt werden, wofür sich drei Varianten anbieten.

Zum einen könnte der Radverkehr über den Spielplatz an der Grundschule St. Martin am Hexenturm vorbei auf die Bachstraße geführt werden. Zudem gibt es einen bereits bestehenden Durchgang, der zurzeit durch eine Treppenanlage gelöst ist, die für den Radverkehr angepasst werden müsste. Die dritte Variante ist über einen Parkplatz am Bungert möglich. Das Areal ist unmittelbar an den Grünzug des Gräbbaches angebunden, der zudem eine Verbindung zum Stadtpark als weiteren nutzbaren Freiraum herstellt. Der Gräbbach soll in Zukunft besonders erlebbar sein und auch als Spielort für Kinder dienen. Zudem bleibt rund um die etwas erhöht liegende Kapelle ein Grünraum bestehen. Der vorhandene Freiraum wird durch private Gärten ergänzt. Die Bebauung kann in mehreren Entwicklungsphasen errichtet werden. Auch kann der westliche Teilbereich (Standort Schulgebäude) in einer späteren Phase unabhängig vom östlichen Teilbereich (Standort Internatsgebäude) erfolgen.



A 02: Majolika-Areal

Das Majolika-Areal umfasst eine Fläche von rund 21.000 m², auf der sich gegenwärtig die Produktionshallen der Keramikfabrik Majolika sowie einzelne private Wohngebäude und gewerbliche Nutzungen befinden. Aufgrund der ungewissen Zukunft der Fabrik werden bereits jetzt Ideen für eine zukünftige Nachnutzung gesucht. Die Planung sieht als städtebauliche Idee die Schaffung einer neuen Adresse mit gemischten Wohnformen am Bahnhof vor. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof sowie zur Hochschule Bonn-Rhein-Sieg bietet sich ein Wohnangebot insbesondere für Studenten, Pendler und junge Familien an. Die Grundstruktur der Planung sieht an den Rändern des Areals eine weitestgehend geschlossene Bebauung zur Betonung der Blockränder sowie eine etwas aufgelockerte Bebauung mit geringerer Dichte im Inneren vor, die allerdings auch durch Geschosswohnungsbau ergänzt wird. Durch die maximale Höhe von drei Geschossen passt sich die neue Bebauung auch in der Höhenentwicklung an die umliegende Bebauung an. Insgesamt können auf dem Areal zukünftig rd. 130 Wohneinheiten verwirklicht werden. Als Nutzung ist für das Majolika-Areal

ausschließlich Wohnen vorgesehen, durch gemischte Typologien entsteht ein breites Wohnangebot mit Geschosswohnungsbau sowie mit Reihen- und Doppelhäusern im Inneren. Letztere bieten sich aufgrund der großzügigen Wohn- und Freiflächen insbesondere für Familien an. Beim Geschosswohnungsbau Richtung Bahnhof soll auf eine besonders hohe gestalterische Qualität geachtet werden, um dem bisher relativ unattraktiven nördlichen Bahnhofsumfeld ein neues Gesicht zu geben. Ebenso soll die direkt gegenüber liegende Brachfläche, die zurzeit bereits als Parkfläche genutzt wird, entsprechend der weiteren Parkierungsanlagen entlang der Keramikerstraße entwickelt werden (C10). In diesem Rahmen kann zudem ein weiterer Standort für Car-Sharing, Ladestationen für Elektroautos, eine von drei geplanten größeren, mit Anlehnbügel ausstatteten und überdachten Fahrradabstellanlagen mit Lademöglichkeit für E-Bikes und die Installation von Fahrradboxen (Mobilstation) etc. ermöglicht werden, um die zukunftsweisende Verkehrsinfrastruktur weiter auszubauen (C13). Die Erschließung des Majolika-Areals erfolgt zukünftig über eine Ringstra-



Majolika-Areal aus der Luft



Majolikagelände an der
Keramikerstraße

ße, die das Areal über zwei kleine Knotenpunkte an die Leberstraße anbindet. Durch den Verzicht einer Anbindung über die Keramikerstraße und die Verteilung des Neuverkehrs im Netz ist die nahe gelegene Kreuzung Keramikerstraße/Aachener Straße nur einer geringen zusätzlichen Belastung ausgesetzt und die Stauungen im Bereich der Bahnschranke werden nicht weiter verstärkt. Eine Erreichbarkeit der Keramikerstraße und der Aachener Straße zu Fuß oder mit dem Rad ist hingegen gewähr-

leistet und ermöglicht die Vernetzung des Quartiers mit der Umgebung. Der Freiraum wird neben den privaten Freiflächen durch zwei Hofflächen mit Platzcharakter sowie einen öffentlichen Spielplatz gebildet. Die Bebauung kann in mehreren Entwicklungsphasen realisiert werden.

Zum Teil sind Absprachen mit privaten Grundstückseigentümern nötig, um die gesamte Planung realisieren zu können.

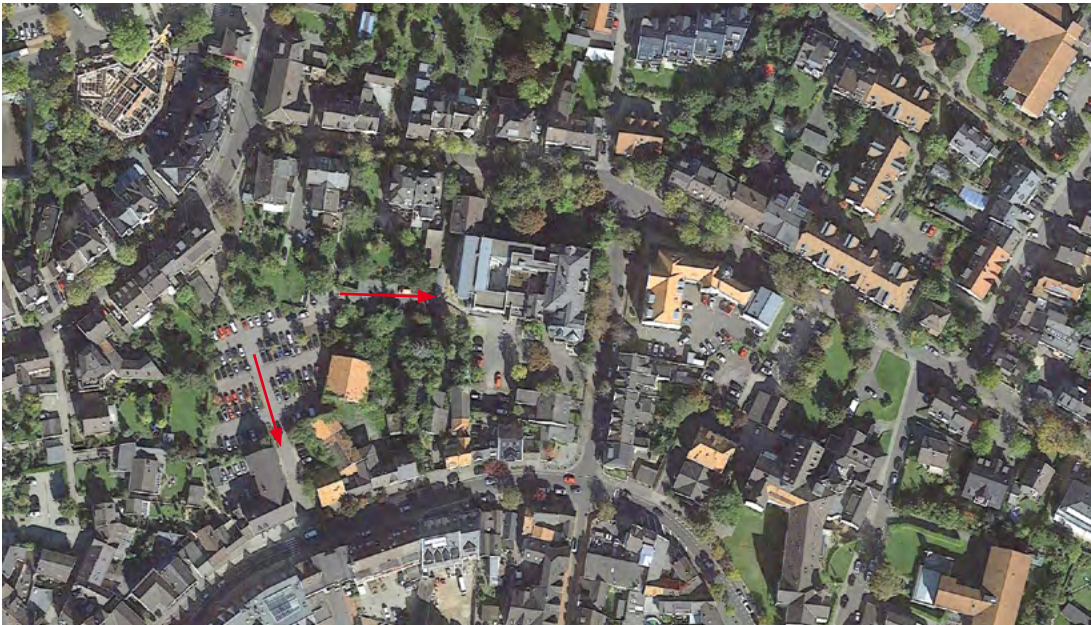


A 03: Rathausquartier

Das Leitprojekt Rathausquartier umfasst eine Brachfläche westlich des Rathausplatzes, die gegenwärtig hauptsächlich als unbefestigter Parkplatz genutzt wird. In Zusammenhang mit diesem Leitprojekt steht das Projekt des Rathausplatzes mit den angrenzenden Gebäuden (A04). Insgesamt ergibt sich daraus eine Fläche von rund 9.600 m².

Zukünftig sollen die mindergenutzte Brachfläche sowie das weitere Rathausumfeld stadträumlich aufgewertet werden. Durch den Abriss des Gebäudes der Volkshochschule und der Musikschule kann ein neues Entree am Rathausplatz geschaffen werden. Daraus ergeben sich Sichtbeziehungen von der Grabenstraße zum historischen Rathaus, die die Architektur des Rathausgebäudes hervorheben. In einem Neubau können zukünftig die Volkshochschule sowie die Musikschule wieder untergebracht werden sowie ein Bürgerzentrum (D02) integriert werden. Perspektivisch bietet sich auch Platz für zurzeit in der Stadt räumlich verteilte Verwaltungsabteilungen, wie das Schul- und Jugendamt sowie das Tiefbauamt, die wieder am Rathaus-Standort konzentriert werden sollen. Zudem wird die Platzfläche maßstablicher und repräsentativer gestaltet. Die Planung auf der heutigen Parkplatzfläche sieht als städtebauliche Idee einen innerstädtischen Siedlungstypus

vor, der zwischen dem Bahnhof und der Altstadt ein hochwertiges und dringend benötigtes Wohnangebot schafft. Der heutige ruhende Verkehr kann zukünftig den fußläufig erreichbaren Parkraum auf der nördlichen Seite der Bahnlinie nutzen. Zudem sieht die Planung für das Rathausquartier eine größere, überdachte Fahrradabstellanlage mit Lademöglichkeit für E-Bikes vor, die eine alternative Fahrradnutzung insbesondere für innerstädtische Pendler attraktiv macht. Für den Fußgängerverkehr wird in der Planung besonders die Fußwegachse vom Bahnhof zur Innenstadt gestärkt und ausgebaut (s. Einzelhandels- und Zentrenkonzept Rheinbach 2008: 93). Die Typologie setzt sich aufgrund der innenstadtnahen Lage hauptsächlich aus Geschosswohnungsbau zusammen. Angrenzend an die nördliche Bestandsbebauung ist allerdings eine lockere Bebauung mit Einzelhäusern geplant, die den privaten Grundstückseigentümern die Chance einer zusätzlichen Bebauung auf der derzeitigen Gartenfläche geben. Mit einer maximalen Höhe von zwei Geschossen mit Staffelgeschoss passt sich die neue Bebauung in die Umgebung ein. Lediglich das neue Gebäude am Rathausplatz kann zum Teil mit drei Geschossen errichtet werden und unterstreicht damit die Eingangssituation des Platzes. Insgesamt umfasst die Bebauung rd. 50 Wohneinheiten.



Luftbildausschnitt Rathaus mit städtebaulichem Umfeld

Pfeile:
Blickachsen in Richtung
Rathaus und Grabenstraße



links:
Blickachse von der Park-
platzbrache in Richtung
Rathaus



rechts:
Blickachse von der Park-
platzbrache in Richtung
Grabenstraße

Das neue Gebäude am Rathausplatz bietet als Nutzung Flächen für Verwaltung und Dienstleistungen an. Das Quartier wird von Süden über die Grabenstraße angebunden. Die Erschließung kann über eine Wendeanlage oder eine Durchfahrtsmöglichkeit für Rettungswagen, Lastkraftwagen und Anliegerverkehr über den Rathausplatz gelöst werden. Der Ausbau der vorhandenen Fußwegachse vom Bahnhof in die Innenstadt gewährleistet eine Vernetzung mit der Umgebung. Durch die Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen erfolgt eine Betonung der Achse vom Bahnhof zur Innenstadt. Ein gemeinschaftlich nutzbarer Freiraum entsteht durch eine kleine Platzfläche, die eine besondere Atmosphäre schafft und zur Wohn-

qualität beiträgt. Zusätzlich wird der Freiraum durch private Gärten ergänzt. Für den überwiegenden Teil der Bebauung ist eine kurzfristige Entwicklung möglich, da eine städtische Parkplatzfläche den größten Anteil ausmacht. Zur Realisierung einiger Gebäude sind allerdings Gespräche mit den angrenzenden Eigentümern notwendig, sodass diese eventuell erst in einer zweiten Entwicklungsphase realisiert werden können bzw. in einem schrittweisen Prozess errichtet werden. Vorgesehen ist zudem eine Erweiterungsfläche für die Polizeiwa- che, die nördlich des Polizeigebäudes vorgehalten wird.



B 01: Stadtraum Hauptstraße

Das Leitprojekt Stadtraum Hauptstraße bezieht sich auf die Haupteinkaufsstraße Rheinbachs und wirkt sich auf die ganze Innenstadt aus. Es wird, entsprechend dem Leitziel der Stadt Rheinbach, besonderer Wert auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität von öffentlichen Straßen und Plätzen gelegt. Durch Erneuerung des Stadtmobiliars (B11) und der Stadtbeleuchtung (B12) sowie eine möglichst barrierefreie Gestaltung (B13) soll die Qualität verbessert werden. Dabei ist ein Beleuchtungskonzept in Bezug auf den Beschluss des Gestaltungsleitfadens vom 14.09.2010 sowie, wenn noch nicht umgesetzt, die Installation von LED-Leuchten vorgesehen. Im Rahmen des Masterplans entsteht ein tiefergreifendes, einheitliches Konzept zur Innenstadtgestaltung in dessen Rahmen auch der Gestaltungsleitfaden geprüft und überarbeitet bzw. angepasst wird. Die im Leitfaden vorgeschlagenen Leuchten sollen grundsätzlich übernommen werden, sofern bei neueren Produkten keine technische Weiterentwicklung erfolgt ist. Bei einem Austausch der momentan verwendeten Edelstahlleuchten wird eine zurückhaltende Farbgebung in Grautönen (z. B. DB 702 (grau) oder DB 703 (anthrazit)) empfohlen. Zudem werden einige der zurzeit nicht unterhaltenen Brunnen aufgegeben, um einige andere wiederherzurichten (B10). Der Brunnen in der Hauptstraße, der eine ehemalige Viehmarktränke darstellt, soll zukünftig als Sitzpodest genutzt werden und somit das Stadtmobiliar ergänzen.

Die vorgesehene Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Hauptstraße leistet zu-

sätzlich einen Beitrag zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Um dieses Ziel der Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommens im Zuge der Hauptstraße erreichen zu können, wurde die Öffnung der Grabenstraße im Zweirichtungsverkehr sowie der Umbau des Knotenpunkts Löhnerstraße zur leistungsfähigen Verkehrsabwicklung als Voraussetzung erkannt.

Auf Grundlage der verkehrlichen Regelwerke ist die Anlage von Radverkehrsanlagen bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h und geringer nicht erforderlich. Weiterhin sollen Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie gestärkt werden, was sich wiederum auf die Aufenthaltsqualität auswirkt. Die Hauptstraße soll als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) ausgewiesen werden. Voraussetzung hierfür ist ein integriertes Verkehrskonzept. Diese Verkehrsberuhigung ermöglicht u.a. Radfahrern ein gefahrenreduziertes Befahren der Hauptstraße. Der Radverkehr wird dabei auch weiterhin nur als Einrichtungsverkehr in West-Ost Richtung geführt. Im gesamten Innenstadtbereich soll der Bestand durch Baulückenschließung/Bestandsaufwertung (A06) und die Aufwertung privater Fassaden- und Freiflächen (A07) unter Berücksichtigung des demographischen Wandels zukunftsicher gestaltet werden. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen im Bereich der Barrierefreiheit, energetischen Sanierung etc. möglich. Um die Eigentümer zu aktivieren und besondere Anreize zu schaffen, wird ein externer Quartiersarchitekt eine Beratung anbieten sowie Informationsmaterial etc. zur Verfügung stellen. Der an



Durchgangsverkehr in der Hauptstraße



die Hauptstraße angrenzende Lindenplatz (B05) wird gestalterisch aufgewertet. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität wird die Parkierung aufgegeben. Der Deinzer Platz (B04) weist trotz bereits durchgeführter Maßnahmen städtebauliche Defizite auf, daher ist auch hier eine gestalterische Aufwertung vorgesehen. Zudem bietet der Platz eine Parkierungsanlage nahe der Hauptstraße und bildet eine wichtige Wegeachse zwischen Bahnhof und Innenstadt. Es ist zu prüfen, ob durch den Bau eines Gebäudes die Hinterhofsituation aufgelöst werden kann, ohne dabei die Wegeverbindung zu beeinträchtigen. Zur Entwicklung des Platzes sind verschiedene Strategien möglich, von einer Privatisierung über eine Entwicklung durch die Stadt bis zu öffentlichen Investitionen. Im Zuge von Kanalbauarbeiten werden die Pützstraße (B02) sowie die Weiherstraße (B03) erneuert. Der nördliche Teil der Pützstraße wird barrierefrei ausgebaut. Die Nutzfläche für den Marktplatz soll hier auch weiterhin bestehen bleiben.

In diesem Rahmen sollen Oberflächen, Mobiliar usw. auf einen neuen gestalterischen Stand gebracht werden, der auch für weitere Maßnahmen in der Innenstadt zum Standard werden soll. Dies geschieht ebenso wie das Beleuchtungskonzept durch eine Anpassung des Gestaltungsleitfadens. Die Schweigelstraße (B07), die eine Verbindung zwischen der Hauptstraße und der Grabenstraße schafft, weist einen besonderen gestalterischen Erneuerungsbedarf auf. Um diese Wegeachse zu stärken, kann die Schweigelstraße in diesem Abschnitt künftig zur Fahrradstraße ausgebaut werden, sodass nicht motorisierter Verkehr Vorrang hat. Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wird geprüft, ob auch die benachbarten Straßen Langgasse und Kallenturm als Fahrradstraßen genutzt werden sollten.



Radabstellanlage am Bahnhof Rheinbach

C 01: Fahrradfreundliches Rheinbach

Das Leitprojekt „Fahrradfreundliches Rheinbach“ sieht vor, das Kfz-Verkehrsaufkommen in der Hauptstraße zu reduzieren und die Hauptstraße als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20 – § 45 Abs. 1d StVO) auszuweisen. Voraussetzung hierfür ist straßenverkehrsrechtlich eine flächenhafte Verkehrsplanung in der Kernstadt, die zusammen mit einem Radverkehrskonzept mit dem Ziel der Reduzierung des Kfz-Verkehrs und der Förderung des Radverkehrs erstellt werden soll (integriertes Verkehrskonzept). Der Hauptverkehrsfluss soll über die Grabenstraße und die Löherstraße geleitet werden, die zukünftig im Zweirichtungsverkehr befahrbar sein soll. Zugleich soll die Stadt wesentlich fahrradfreundlicher werden, so dass neue, zukunftsweisende Wege der Mobilität und der (Fahrrad-)Tourismus gestärkt werden. Dazu dient u.a. die Errichtung von drei größeren, mit Anlehnbügeln ausgestatteten und überdachten Fahrradabstellanlagen mit Lademöglichkeit für E-Bikes (C13). Die Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung des Fahrrads sind durch die weitgehend ebene Topographie und die gute Erreichbarkeit Rheinbachs besonders günstig. Defizite ergeben sich lediglich durch ein momentan fehlendes Radwegenetz und die für Fahrradfahrer schlechten Verbindungen in die Innenstadt. Auch deshalb wird das Fahrrad von den Rheinbacher Bürgern zur Zeit relativ wenig für alltägliche Wege genutzt. Mit dem Radverkehrskonzept soll die Grundlage für weitere Verbesserungen des Radverkehrs geschaffen werden. Durch das Projekt „Fahrradfreundliches Rheinbach“ werden Anreize geschaffen, die ein Umdenken fördern können. Als grundlegende Maßnahme zur Umsetzung dieser Idee ist der umfangreiche Umbau des Knotenpunkts Grabenstraße/Löherstraße und der Umbau der Grabenstraße für den Zweirichtungsverkehr Voraussetzung. Durch diesen Meilenstein wird die Entlastung der Hauptstraße vom MIV im Kernbereich überhaupt erst möglich.

Im Zuge der Planung wird auch der Abschnitt Aachener Straße/Vor dem Dreeser Tor mit funktional-gestalterischen Maßnahmen aufgewertet, um eine insgesamt verbesserte Situation zu erhalten. In diesen Bereich fällt auch der Kreisverkehr Aachener Straße/Vor dem Dreeser Tor, der einen breiteren Innenring erhalten soll. Durch diese Maßnahme wird ein Beitrag zur Radverkehrssicherheit geleistet, da so das Überholen von Radfahrern im Kreisverkehr durch Pkw und Lkw erschwert wird. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wird die Kreuzung am Wilhelmsplatz fahrgometrisch optimiert. Entlang der Grabenstraße und der Löherstraße wird eine Allee angelegt, die sich sowohl bis in die Martinstraße als auch in die Straße Bungert zieht, sodass zusammen mit dem Himmeroder Wall rund um die Innenstadt ein grüner Alleenring entsteht. Damit die Grabenstraße und die Löherstraße zur Aufnahme des heutigen Durchgangsverkehrs der Hauptstraße dienen können, ist eine Neuplanung des aktuellen Straßenquerschnitts nötig. Neben der Allee ist die Integration eines Schutzstreifens für den Radverkehr sowie in Verbindung mit der Allee jeweils ein Längsparkstreifen vorgesehen. Die Fahrbahnbreite wird 7,5 m betragen, um auch den Busverkehr weiterhin zu ermöglichen. Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen sollte geprüft werden, ob Buskaps mit Halt des Busses auf der Fahrbahn oder Bushaldebuchten in der Grabenstraße sinnvoller sind. Dabei sollte auch die Verlegung einer Haltestelle direkt an das Malteser-Areal, das in Zukunft zu einem Gebiet mit besonderen Wohnformen mit integriertem fachärztlichem Zentrum entwickelt werden soll, in Erwägung gezogen werden. Um den neuen Straßenquerschnitt durchgängig zu ermöglichen sowie eine ausreichende Leistung des Knotenpunktes zu gewährleisten, ist an der Kreuzung Löherstraße/Vor dem Voigtstor (C 05) eine Flächeninanspruchnahme und damit der Abriss eines Gebäudes nötig. Der neue Knotenpunkt wurde mit Hilfe verkehrs-



Konzeptionelle Ausbildung von „Radachsen“ zwischen den innerstädtischen Wohnquartieren und der Kernstadt Rheinbachs.

- bestående ausbaufähige Fahrradwegverbindung
- - - Ergänzung des Fahrradnetzes durch Planung des Pallotti-Areals



Blick auf den Knotenpunkt
am Wilhelmsplatz

technischer Skizzen für verschiedene Varianten entworfen und die verkehrliche Leistungsfähigkeit geprüft. Es wurde festgestellt, dass ein Linksabbiegen in die Straße Bungert in der künftigen Situation zu erheblichen Einbußen der Leistungsfähigkeit führen kann. Daher sollte das Linksabbiegen künftig nicht mehr gestattet werden. Alternativ wurde eine Befahrbarkeit der Straße Bungert über die Pallottistraße sichergestellt (C07).

- ▶ Für Zweirichtungsverkehr im Zuge der Grabenstraße ist ein Ausbau erforderlich
- ▶ Eine Signalisierung der Fußgängerquerung des Hauptstroms ist erforderlich
- ▶ Getrennte Signalisierung der Fahrbeziehungen in den Hauptrichtungen ist (aufgrund geometrischer Restriktionen) nicht leistungsfähig
- ▶ Beibehaltung aller heutigen Fahrbeziehungen voraussichtlich nicht möglich
- ▶ Alternative Anbindung der Straße Bungert über Pallottistraße denkbar
- ▶ Ausbau mit Signalisierung voraussichtlich möglich

Da sich eng benachbarte Knotenpunkte im Hinblick auf die Kapazität und Qualität des Verkehrsablaufs stark beeinflussen können, sollte der Knoten Löherstraße/Vor dem Voigtstor im Zusammenspiel mit dem Knoten Voigtstor/Pallottistraße mit Hilfe einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation geprüft werden. Dies geschieht bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes. Zudem muss dieser Knotenpunkt an den Knotenpunkt Vor dem Voigtstor/Pallottistraße und das neue Verkehrsaufkommen durch die Neuentwicklung des Pallotti-Areals angepasst werden. Bereits heute weist der Knoten eine geringe Verkehrsqualität auf. Eine Verbesserung des Verkehrsablaufs ist durch einen Umbau denkbar. Folgende Maßnahmen sollten im Zuge der weiteren Planung vertieft geprüft werden:

- ▶ Verlegung der Fußgängerschutzanlage
- ▶ Verbesserung des Verkehrsablaufs für links-einbiegende Kfz (ggf. mittels Stauschleife)
- ▶ Reduzierung von Behinderungen durch links-abbiegende Kfz in der Hauptrichtung durch Einrichtung eines Linksabbiegestreifens
- ▶ Ggf. Anbindung der Straße Bungert an die Pallottistraße
- ▶ Entlastung der Pallottistraße durch eine zusätzliche Erschließung über Schützenstraße, dann ggf. kein Ausbau mehr erforderlich

Der Straßenabschnitt Vor dem Voigtstor wird ebenso wie die Aachener Straße und Vor dem Dreeser Tor funktional-gestalterisch aufgewertet. Weiterhin erfolgt auch hier die Integration des Radverkehrs, um eine durchgängige Befahrbarkeit zu gewährleisten. Der Knotenpunkt Vor dem Voigtstor/Pallottistraße muss optimiert werden, um eine Erschließung des neuen Pallotti-Areals zu ermöglichen und Konflikte mit dem Knotenpunkt Gymnasiumstraße/Vor dem Voigtstor zu vermeiden. Zudem wird durch die Änderung der Verkehrsführung am Knotenpunkt Löherstraße/Vor dem Voigtstor der Quell- und Zielverkehr der Straße Bungert auf die Pallottistraße verlagert. Gleiches gilt für die zu prüfende östliche Anbindung des Areals über die Schützenstraße. Zudem wird über diese Anbindung zukünftig durch das Pallotti-Areal hindurch und über eine neue Wegeverbindung von der Pallottistraße zum Bungert eine schnelle Radwegeverbindung in Richtung Innenstadt bestehen.

Die Maßnahmen führen zu einer wesentlichen Verbesserung der Situation in der Hauptstraße sowie einem einheitlichen, aufgewerteten Straßenbild. Für Fahrradfahrer ergibt sich zudem eine neue Qualität durch höhere Sicherheit im Verkehr sowie eine besonders fahrradfreundliche Atmosphäre in der Hauptstraße.

Himmeroder Hof mit Glas-
museum



D 01: Infocenter Römerkanal

Das Leitprojekt Infocenter Römerkanal umfasst die Einrichtung eines Informationszentrums zum historischen Thema Römerkanal. Die römische Wasserleitung zwischen Nettersheim und Köln („Römerkanal“) ist das bedeutendste antike Technikdenkmal nördlich der Alpen. Heute wird sie durch den Römerkanalwanderweg (RKWW) touristisch erschlossen. Der Römerkanal-Wanderweg verfügt über erhebliches touristisches Potenzial, zu dessen Hebung das Römerkanal-Infozentrum erforderlich ist: Alle touristischen und Naherholungsangebote an der Strecke sollen über das Infozentrum zentral kommuniziert und vermarktet werden. Rheinbach, als eine der 12 Anrainer-Kommunen, liegt etwa in der Mitte des Römerkanals bzw. des Wanderweges am Römerkanal, sodass sich dieser Schwerpunkt für die Stadt anbietet. Das Infocenter Römerkanal ist zudem radtouristisch bedeutsam. Es liegt an der Wasserburgenroute und am NRW-Rad-

wegenetz. Deshalb soll in unmittelbarer Nähe zum Infocenter Römerkanal einer der drei größeren, mit Anlehnbügel ausstatteten und überdachten Fahrradabstellanlagen mit Lademöglichkeit für E-Bikes (C13) platziert werden. Die Förderung der Kosten für das Gebäude erfolgt über EFRE (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung). Das Informationszentrum soll in Zukunft als zentraler Anlaufpunkt für Fachpublikum sowie Kultur- und Wandertouristen dienen und das Kultur-, Bildungs- und Aktivangebot in Rheinbach ergänzen.

Mit bereits vorhandenen Einrichtungen (Glasmuseum, Naturparkzentrum) des Himmeroder Hofes sollen sich zudem Synergieeffekte ergeben. Zur Qualifizierung des Freiraums am Himmeroder Wall im Zusammenhang mit dem Bau des Informationszentrums soll ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt werden.



Rathausplatz



4.3.3 Weitere Projekte | Projekte in der Innenstadt

A 04: Rathausplatz

Das Projekt Rathausplatz umfasst den Rathaus-Vorplatz sich sowie das am Platz stehende Gebäude der Volkshochschule mit Musikschule. Es umfasst eine Fläche von etwa 4.600 m². In Verbindung mit der angrenzenden Brachfläche soll eine qualitätvolle bauliche Weiterentwicklung erreicht werden. Der Abriss des Gebäudes der Volkshochschule und der Musikschule schafft ein neues Entree, woraus sich Sichtbeziehungen von der Grabenstraße zum historischen Rathaus ergeben,

die die Architektur des Gebäudes hervorheben. Ein Neubau wird auch zukünftig Platz für die Volkshochschule mit Musikschule bieten und zudem die Integration eines Bürgerzentrums ermöglichen (D02), sodass die soziale und kulturelle Infrastruktur aufgewertet wird. Die Platzfläche an sich wird maßstäblicher und repräsentativer gestaltet, um das historische Rathaus stärker ins Sichtfeld zu rücken und das Stadtbild aufzuwerten.

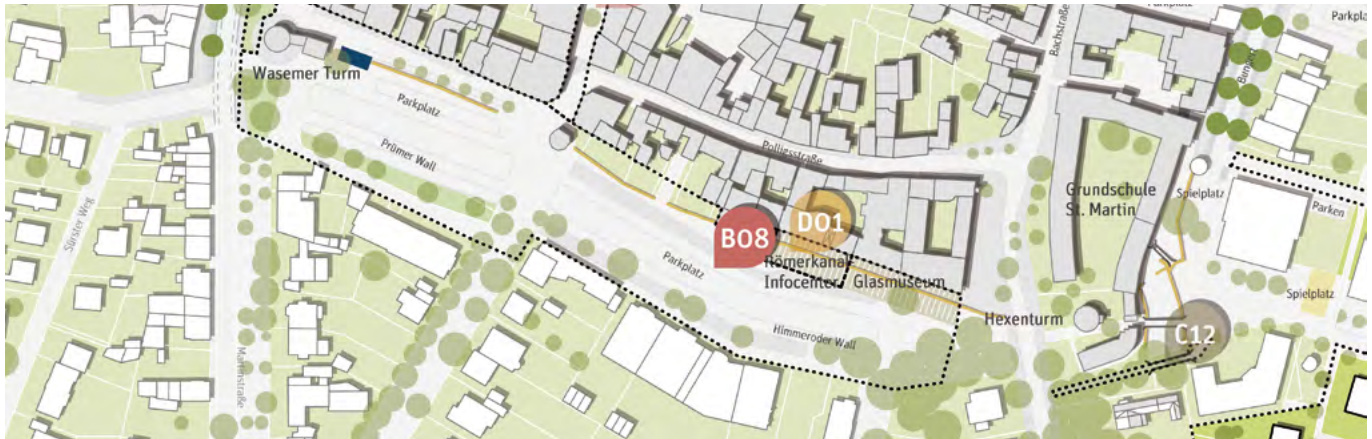


Malteser-Areal

A 05: Malteser-Areal

Das Malteser-Areal umfasst eine Fläche von etwa 7.400 m², das Grundstück befindet sich im Eigentum der katholischen Kirche, das Erbbaurecht ist an eine Organisation der Malteser zur Betreuung hilfsbedürftiger Menschen, vergeben. Auf der Fläche befindet sich ein ehemaliges Krankenhaus, das als medizinisches Versorgungs- und ambulant OP-Zentrum sowie durch verschiedene niedergelassene Praxen genutzt wird. Das Areal ist eine innerstädtische Potenzialfläche, die in Zukunft entwickelt werden kann. Vorrangig wird das Malteser Marienheim (Pflegeheim), das sich zurzeit auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet, in neu errichtete Gebäude auf der Fläche verlagert. Zusätzlich kann ein Angebot an betreutem

Wohnen realisiert werden. In einem weiteren Schritt soll mit dem Abriss des ehemaligen Krankenhausgebäudes auf dem Malteser-Areal ein neues fachärztliches Zentrum entstehen und das Angebot an barrierefreien und altersgerechten Wohnen mit Betreuungsangebot erweitert werden. Dies geschieht unter Berücksichtigung des demographischen Wandels und der entsprechenden Nachfrage. Mit der Neugestaltung der Grabenstraße bzw. dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen besteht die Möglichkeit der Verlegung einer Haltestelle direkt an das Malteser-Areal, um eine besonders gute und bequeme Anbindung an den ÖPNV zu gewährleisten.



Wilhelmplatz

Parkplatz am Himmero-
der Hof



B 06: Wilhelmsplatz

Der Wilhelmsplatz liegt an der Ecke Vor dem Dreeser Tor/Grabenstraße und umfasst eine Fläche von rund 515 m². Mit der Umgestaltung des Wilhelmsplatzes erfolgt eine Aufwertung des Stadtbildes und die Anpassung an die Optimierung des Knotenpunktes Wilhelmsplatz (C03). Durch gestalterische Maßnahmen wird die Aufenthaltsqualität erhöht und eine stärkere Nutzung des öffentlichen Raumes angestrebt. Eine dementsprechende Gestaltung wirkt sich auf das gesamte Stadtbild aus und trägt zur Aufwertung bei. Die Möglichkeit an dieser Stelle einen Kreisverkehrsplatz umzusetzen, wurde anhand verkehrstechnischer Skizzen und einer Überprüfung der künftigen Leistungsfähigkeit nachgewiesen.

B 08: Wälle/Stadtmauer/Vorplatz Himmero-der Hof

Der Vorplatz des Himmeroder Hofes wird momentan hauptsächlich als Parkplatz und zeitweise für verschiedene Veranstaltungen genutzt. Insgesamt umfasst das Projekt eine Fläche von rund 12.050 m². Als Zielsetzung sind die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der Erhalt und die Aufwertung des Stadtbildes sowie die Inszenierung und bessere Einbindung zentraler öffentlicher Gebäude vorgesehen. Über ein Qualifizierungsverfahren für den öffentlichen Raum wird der Vorplatz vor dem Himmeroder Hof und dem Glasmuseum neugestaltet. Die dort entlang laufende Stadtmauer soll stärker inszeniert und verdeckende Begrünung entfernt werden. Die Neugestaltung steht in Verbindung mit dem Neubau des Infocenters Römerkanal (D01).



B 09: Grünfläche Martinstraße

Die zurzeit im südlichen Teilbereich als Biergarten genutzte Grünfläche an der Martinstraße erstreckt sich über eine Fläche von rund 1.600 m². Direkt angrenzend findet auf der Pützstraße ein wöchentlicher Markt statt. Mit der dauerhaften baulichen Beanspruchung der Grünfläche durch ein Ausschankgebäude wird der Bedeutung dieses Stadtraums als historischer Bestandteil der ehemaligen Grabenanlage Rheinbachs nur unzureichend Rechnung getragen. Zukünftig soll die Wahrnehmung als stadthistorisch bedeutender Stadtraum durch eine neue Freiraumgestaltung unter Beibehaltung der temporären Nutzung als Biergarten gestärkt werden und damit die Aufwertung des Stadtbildes unterstützt werden.

B 15: Spielorte-Konzept

Das momentan schlechte Angebot an Spielmöglichkeiten in der Innenstadt soll durch ein Spielorte-Konzept verbessert werden. Dabei werden nach einer Analyse sowohl Spiel- als auch Sportmöglichkeiten für Bewohner und Besucher der Innenstadt erarbeitet. Bereits vorhandene Brunnen werden in das Konzept mit eingebunden. Insbesondere im Pallotti- und im Majolika-Areal werden neue Spielorte integriert. Besondere Berücksichtigung finden Kleinstkinder, für die bisher ein mangelhaftes Angebot in Rheinbach besteht. Mit diesen Maßnahmen soll die Aufwertung von öffentlichen Grünflächen und des Wohnumfelds erreicht werden.

Grünfläche an der Martinstraße



Übersichtskarte der Knotenpunkte C 02 bis C 05

Projekte mit Verkehrsbezug

C 02: Kreisverkehr Aachener Str./Vor dem Dreeser Tor

Der Kreisverkehr in der Aachener Straße/Vor dem Dreeser Tor wird in Zukunft durch Umbaumaßnahmen als Knotenpunkt für Pkw optimiert, um die allgemeine Verkehrssituation zu verbessern. Außerdem wird der Radverkehr gestärkt, indem der Innenkreis vergrößert wird, sodass das Überholen von Fahrradfahrern im Kreisverkehr verhindert wird. Somit wird die Sicherheit für Fahrradfahrer im Straßenverkehr gesteigert. Bei der Erstellung des

Radverkehrskonzeptes wird zu prüfen sein, ob eine durchgehende Befahrbarkeit der Radroute Münstereifeler Straße – Bahnhofstraße (Teil des Wegenetzes der Radregion Eifel) möglich gemacht werden kann.

C 03: Knotenpunkt Wilhelmplatz

Der Knotenpunkt am Wilhelmplatz soll durch einen Umbau verkehrlich optimiert werden. In diesem Zuge soll die Verkehrsführung für Pkw verbessert sowie der Radverkehr gestärkt werden. Eine Möglichkeit ist der Umbau des



Kreisverkehr Aachener Str./
Vor dem Dreeser Tor

Knotenpunktes in einen Kreisverkehr mit einem Kreisdurchmesser von 30 m, einer Kreisfahrbahn von 6 m, einem überfahrbaren Innenring von 2 m und einem Inseldurchmesser von 14 m. Die Lösung durch einen Kreisverkehr ermöglicht die Verstetigung des Verkehrsablaufs und bietet eine hohe Leistungsfähigkeit mit geringen Rückstaulängen. Zudem wird durch den Rückbau von Verkehrsanlagen Raum gewonnen, der eine städtebauliche Neugliederung des Wilhelmplatzes ermöglicht. Weiterhin ist eine verkehrsberuhigende Umgestaltung der Einmündung zur Hauptstraße denkbar. Die Auswirkungen auf den Stadtraum und die Aufenthaltsqualität sind kritisch zu prüfen.

Mit einer durchgehend straßenbegleitenden Baumpflanzung sollen Verbesserungen der Wohnqualität entlang der bislang wenig attraktiven Grabenstraße/Löherstraße erzielt werden. Die Verkehrsführung wird durch die neue Regelung im Sinne einer Kfz-Verkehrsberuhigung optimiert und somit das Kfz-Verkehrsaufkommen im Stadtkern reduziert. Durch den Betrieb der Abschnitte Grabenstraße/Löherstraße im Zweirichtungsverkehr mit begleitenden geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen im Bereich der Hauptstraße ist eine Verkehrsverlagerung von der Hauptstraße auf die Grabenstraße zu erwarten.

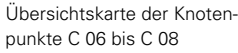
C 04: Alleenring Grabenstraße/Löherstraße

Die Umgestaltung der Grabenstraße und der Löherstraße auf einer Fläche von rund 7.037 m² schließt die Pflanzung einer durchgängigen Allee mit ein. Ebenso wird die Einbahnstraßen-Regelung aufgehoben und ein Schutzstreifen für Fahrradfahrer integriert. Im Zuge der Umgestaltung sollen die Bushaltestellen barrierefrei gestaltet werden. Mit einer durchgehend straßenbegleitenden Baumpflanzung sollen Verbesserungen der Wohnqualität entlang

der bislang wenig attraktiven Grabenstraße/Löherstraße erzielt werden. Die Verkehrsführung wird durch die neue Regelung optimiert und somit das Verkehrsaufkommen im Stadtkern reduziert. Durch den Betrieb der Abschnitte Grabenstraße/Löherstraße im Zweirichtungsverkehr mit begleitenden geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen im Bereich der Hauptstraße ist eine Verkehrsverlagerung von der Hauptstraße auf die Grabenstraße zu erwarten. Zudem kann der Fahrradverkehr weiter gestärkt und das Fahrradnetz ausgebaut werden. Die mit den Maßnahmen verbundene Wohnumfeldverbesserung trägt als Nebeneffekt auch zur Stärkung von Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie bei.

C 05: Knotenpunkt Löherstraße/Vor dem Voigtstor

Zur Optimierung der Verkehrssituation wird der Knotenpunkt an der Löherstraße/Vor dem Voigtstor umgestaltet. Eine verbesserte Verkehrsführung ermöglicht trotz des hohen Verkehrsaufkommens einen geregelten Verkehrsfluss. Auch im Hinblick auf die Erschließung des geplanten Pallotti-Areals ist diese Maßnahme von Bedeutung, um das stärkere Verkehrsaufkommen zu leiten. In diesem Zusammenhang wurden verschiedene Varianten der Verkehrsführung und -regelung geprüft. Da der Knoten nur im Zusammenwirken mit dem eng benachbarten Knoten Pallottistraße/Vor dem Voigtstor umfassend bewertet werden kann, sollte zusätzlich zu den analytischen Berechnungen die mikroskopische Verkehrsflusssimulation angewendet werden, um die Funktionsfähigkeit der Verkehrsanlagen nachzuweisen.





C 06: Knotenpunkt Pallottistraße

Als Erschließung des Pallotti-Areals dient der Knotenpunkt an der Pallottistraße/Vor dem Voigtstor, der im Zuge der Entwicklung des Areals optimiert werden muss, um das zukünftige Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können. Dabei wird insbesondere die Konfliktsituation mit der Gymnasiumstraße gelöst. Als Entlastung ist im Rahmen der weiteren Planung eine zusätzliche Erschließung über die Schützenstraße (C08) vertieft zu prüfen.

C 07: Wegeanbindung Pallotti-Areal – Bungert

Durch den avisierten Umbau des Knotenpunktes Vor dem Voigtstor/Löherstraße wird der linksabbiegende Verkehr aus der Straße Vor dem Voigtstor in die Straße Bungert zurückgenommen. Um diese Einschränkung der Erreichbarkeit für Verkehre aus östlicher Richtung zu kompensieren, soll der Zielverkehr in die Straße Bungert zukünftig über die Pallottistraße und eine neu zu errichtende Wegeverbindung geführt werden.

Diese neue Wegeverbindung ist Teil einer neuen Radachse über das Pallotti-Areal, die zukünftig eine attraktive und schnelle Rad- und Fußwegverbindung für die östlichen Siedlungsbereiche rund um die Gartenstraße bis zur Innenstadt anbietet. Die Herstellung dieser Radachse ist eine gute Option als Teil eines Radwegenetzes in Rheinbach, das für den Bereich der Kernstadt im Rahmen der Erstellung der Radverkehrskonzeption (C01) bestimmt werden soll.

C 08: Knotenpunkt Schützenstraße

Durch die Umgestaltung und den Ausbau des Knotenpunktes an der Schützenstraße kann eine zusätzliche verkehrliche Anbindung an das Pallotti-Areal hergestellt werden. Das zukünftige Verkehrsaufkommen kann somit im Pallotti-Areal verteilt und der Knotenpunkt Pallottistraße entlastet werden.

Die Skizze zeigt die verkehrliche Erschließung des Pallotti-Areals über die Schützenstraße anhand eines Höhenplans.



Ein weiteres Ziel ist die Herstellung einer attraktiven Radverbindung zwischen den Siedlungsbereichen Gartenstraße über den Himmeroder Wall in die Kernstadt. Hierfür soll am Hexenturm (C12) eine weitere Brückenverbindung geschaffen werden.

Erschließung des Pallotti-Areals über die Schützenstraße



C 09: Nutzerbezogenes

Parkraummanagement

Mit der Einführung eines Parkraummanagements für die Innenstadt Rheinbach soll eine nutzerbezogene Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden, die spezifisch auf die Notwendigkeiten der jeweiligen Nutzergruppen eingeht. Unterschieden werden können nachfolgende Nutzergruppen:

- ▶ Bewohner
- ▶ Beschäftigte / Gewerbetreibende
- ▶ Besucher (Kurzzeit- und Langzeitbesucher)
- ▶ Pendler
- ▶ Mobilitätseingeschränkte Nutzer
- ▶ Warenlieferung und -abholung

Aufbauend auf die vorhandenen Parkraumkonzepte und -untersuchungen soll ein Parkraumkonzept für die Innenstadt Rheinbach erstellt werden, das zeitlich-, orts- und nutzerbezogene Regelungen einführt. Grundlage hierfür ist ein differenzierter Abgleich des innerstädtischen Parkraumangebots mit den verschiedenen Nutzeranforderungen. Das Konzept soll auch Vorschläge für ein dynamisches Leitsystem beinhalten, mit dem Besucherverkehr mittels elektronischer Medien (sog. Apps; GPS-Systeme) gelenkt werden kann.

C 11: Max 30

(30 km/h-Regelung in der Innenstadt)

Um den Durchfuhrwiderstand für die Hauptstraße zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität zu steigern ist eine Ausweisung als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit Tempo 20 vorgesehen.

Für alle weiteren überörtlichen Verbindungen in der Innenstadt soll eine 30 km/h-Regelung

eingeführt werden. Diese Maßnahmen reduzieren die Verkehrsemissionen und verbessern die Sicherheit des Rad- und Fußverkehr im Stadtraum.

Die 30 km/h-Regelung wirkt dem innerstädtischen Durchfahrtsverkehr entgegen und entlastet damit insgesamt das Verkehrsaufkommen der Rheinbacher Innenstadt.

C 13: Zukunftsweisende

Verkehrsinfrastruktur

Als Teil einer zukunftsweisenden Verkehrsinfrastruktur sollen an drei Stellen im Untersuchungsgebiet größere Fahrradabstellanlagen mit Lademöglichkeit für E-Bikes geschaffen werden. Dadurch wird sowohl die Elektromobilität gefördert als auch die Attraktivität für Bewohner der Höhenorte gesteigert, häufiger vom Auto auf das Rad umzusteigen und mit dem Rad statt mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren. Auf der nördlichen Seite des Bahnhofs auf der Brachfläche an der Keramikerstraße (C10) ergänzt die Anlage die unterdimensionierten Fahrradabstellmöglichkeiten für Pendler, die es heute auf der südlichen Seite der Bahngleise gibt. Auf dem Rathaus-Quartier (A03) bietet eine solche Fahrradabstellanlage einen Anreiz für Berufstätige, die heute dort ihr Auto parken, auf das Rad umzusteigen, um weiterhin einen ganz kurzen Weg zur Arbeitsstätte zu haben. Für den Radtourismus ist eine solche Anlage eine ideale Ergänzung des Infocenter Römerkanal (D01) zur Steigerung des Tourismus in Rheinbach. Die Fahrradabstellanlagen sind überdacht und mit modernen Anlehnbügeln ausgestattet, die zur Optimierung des Diebstahlschutzes eine Befestigung des Fahrradrahmens wie der Räder ermöglichen.

Sonstige Projekte

E 01: Verfügungsfond

Mit dem Verfügungsfond besteht die Möglichkeit, private Engagements und Finanzressourcen für den Erhalt und die Entwicklung zentraler Stadtbereiche zu aktivieren. Die veränderten Rahmenbedingungen in den Städten und Kommunen und die daraus resultierende Notwendigkeit, auch private Finanzen bei der Umsetzung von Städtebaumaßnahmen einzubeziehen, hat zu der Einrichtung von Verfügungsfonds in der Städtebauförderung geführt.

Mit der Einrichtung eines Verfügungsfonds schafft die Stadt Rheinbach im Rahmen der Städtebauförderung ein Anreizinstrument für die kooperative Unterstützung von Maßnahmen mit nachfolgenden Zielsetzungen:

- ▶ Aktivierung privaten Engagements und privater Finanzressourcen für die Entwicklung zentraler Stadtbereiche
- ▶ Herbeiführung und Stärkung von Kooperationen unterschiedlicher Akteure in den Stadt- und Ortsteilzentren
- ▶ Stärkung der Selbstorganisation der privaten Kooperationspartner
- ▶ Lokal angepasster Einsatz mit Mitteln aus der Städtebauförderung
- ▶ Flexible Umsetzung „eigener“ Projekte in Gebieten der Städtebauförderung

Verfügungsfonds sind aus der Städtebauförderung (teil-)finanzierte Budgets, die in einem abgegrenzten Gebiet die Durchführung von Maßnahmen anregen sollen. Das Instrument Verfügungsfonds, soll zur kooperativen Unterstützung der Städtebauförderprogramme konkrete Maßnahmen finanzieren. Dafür soll ein flexibles Budget geschaffen werden, das „relativ unbürokratisch“ für die kurzfristige Um-

setzung kleinteiliger Maßnahmen bereitsteht. Insbesondere sollen die Bewohnerinnen und Bewohner eines Quartiers in ihrem Engagement finanziell unterstützt werden und es sollen private Vereine, Initiativen und Organisationen dadurch in die Lage versetzt werden, Projekte zu initiieren und Verantwortung zu übernehmen.

Dabei werden eine Kooperation unterschiedlicher Akteure sowie die Stärkung der Selbstorganisation der Kooperationspartner angestrebt. Somit ist eine flexible Umsetzung „eigener“ Projekte in Rheinbach möglich.

Die Maßnahmen können investive Projekte, wie Kunst im öffentlichen Raum, Weihnachtsbeleuchtung oder Adventsmarkthäuschen umfassen. Aber auch investitionsvorbereitende Projekte, wie Gestaltungsberatung, Baustellenbanner, Stadtteilzeitung, o. ä., können unterstützt werden. Des Weiteren können auch öffentlichkeitswirksame Aktivitäten (u.a. Tag des Handwerks, Gourmetmeile „Fest der Genüsse“), Stadtteilstunde und temporäre kulturelle Veranstaltungen umgesetzt werden.

Beispielhafte Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Hauptstraße können die Entfernung oder Erneuerung von Werbeanlagen oder auch Aktionen sein, die mögliche Umsatzeinbußen des Handels bei Baumaßnahmen im öffentlichen Raum verhindern oder mindern sollen.

Zur Förderung des Fahrradverkehrs bieten sich Maßnahmen wie etwa die zeitweise Sperrung von Straßen für den Kfz-Verkehr, eine Fahrradwerkstatt oder die Anschaffung einheitlicher Fahrradständer durch die Gewerbetreibenden an.



5 HANDLUNGSSTRATEGIE

5.1 Zeit- und Finanzierungsplanung

Die Zeitplanung bildet eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung der Vorhaben. Trotz einer sorgfältigen Vorplanung der Projekte ist eine exakte Zeitplanung über einen Zeitraum von zehn Jahren nicht möglich. Haushaltsengpässe durch unvorhergesehene Ausgaben, Kostensteigerungen bei Planungen, Verzögerungen bei Verhandlungen und andere Faktoren können bei Entwicklungsprojekten dieser Art zu Änderungen in Zeitplänen führen und erfordern daher eine relativ flexible Handhabung seitens der Gemeinden und des Fördergebers. Im Rahmen dieses Konzepts wird daher kein genauer Realisierungszeitpunkt genannt, es wird aber eine kurz-, mittel- oder langfristige Realisierung empfohlen. Die Kosten- und Finanzierungsplanung bei städtebaulichen Entwicklungskonzepten erfolgt üblicherweise anhand einer Kosten- und Finanzierungsübersicht (KuF). Diese dient als Instrumentarium für die Planung, Steuerung, Koordinierung und das Controlling städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen. Sie bildet zusammen mit der städtebaulichen Rahmenplanung sowie der Gebietsabgrenzung den Rahmen für die Beantragung von Fördermitteln und der anschließenden Durchführung der Gesamtmaßnahme. Gleichzeitig schafft sie den fiskalischen Finanzierungsrahmen für die Einplanung der notwendigen Eigenmittel aus dem kommunalen Haushalt der Antragstellerin. Zusätzlich zur Kosten- und Finanzierungsübersicht befindet sich am Ende des Kapitels eine vereinfachte tabellarische Kostenübersicht, die einen schnellen Gesamtüberblick über die Kosten der einzelnen Projekte ermöglicht.

5.2 Durchführung und Evaluierung

Für die Durchführung des Konzepts werden Leitprojekte benannt, die von besonderer Bedeutung für die Innenstadtentwicklung sind und daher von der Stadt mit hoher Priorität behandelt werden sollten. Im Fall der Innenstadt von Rheinbach stellen die Baumaßnahmen A01 bis A03 sowie B01, C01 und D01 Leitprojekte dar, weil sie maßgeblich zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, des Stadtbilds, der Verkehrssituation aller Verkehrsteilnehmer sowie zur Stärkung von Gastronomie und Tourismus beitragen und somit die zentralen Problemfelder der Innenstadt deutlich verbessern. Für die Aufnahme in die Programme der Städtebauförderung ist neben einer Kosten- und Finanzierungsplanung auch eine genaue Abgrenzung des Fördergebiets erforderlich. Das Fördergebiet kann deckungsgleich mit dem Untersuchungsgebiet sein oder nur ein Teilgebiet des Untersuchungsgebiets umfassen. Im Fall der Innenstadt Rheinbachs entspricht das Fördergebiet dem Untersuchungsgebiet und wird als Stadtumbaugebiet nach § 171a BauGB festgesetzt. Es wird empfohlen, in regelmäßigen Abständen die Erreichung der Entwicklungsziele und den Umsetzungsstand der Maßnahmen zu überprüfen. Die Überprüfung sollte durch die zuständigen Fachbereiche der Verwaltung erfolgen. Dabei sollten neben dem Projektstand auch Erfolgsfaktoren, Verzögerungsgründe oder Hemmnisse aufgenommen und nach außen kommuniziert werden. Überholte Maßnahmen und Ziele sollten modifiziert oder gestrichen werden.

Fachliteratur und Konzepte

- ▶ ASTOC Architects and Planners 2015: Studie Gesundheitszentrum Rheinbach. Köln / Rheinbach
- ▶ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) 2013: Bevölkerungs- und Haushaltsprognose 2035
- ▶ Bertelsmann-Stiftung 2012: Wegweiser Demographie
- ▶ Hamerla, Groß-Rinck und Partner 2004: Entwicklungs- und Handlungskonzept Rheinbach. Dortmund / Rheinbach
- ▶ IT.NRW (Information und Technik Nordrhein-Westfalen) 2015: Kommunalprofil Stadt Rheinbach. Düsseldorf
- ▶ Stadt Rheinbach 2007: Gestaltungssatzung über besondere Anforderungen an die Gestaltung von baulichen Anlagen und Werbeanlagen im Kernbereich der Stadt Rheinbach. Rheinbach
- ▶ Stadt Rheinbach 2008: Einzelhandels- und Zentrenkonzept Rheinbach. Rheinbach
- ▶ Stadt Rheinbach 2008: Strategische Ziele der Stadtentwicklung – „Rheinbach 2030“. Rheinbach

Internetquellen

- ▶ Website Stadt Rheinbach 1
<http://www.rheinbach.de/cms121/srv/>
- ▶ Website Stadt Rheinbach 2
<http://www.rheinbach.de/cms121/tfk/stadtgeschichte/chronik/>
- ▶ Website Stadt Rheinbach 3
<http://www.rheinbach.de/cms121/we/oepnv/>
- ▶ Website Freundeskreis Römerkanal
<http://www.freundeskreis-roemerkanal.de/index.html>
- ▶ Website Wanderweg Römerkanal
<http://www.roemerkanal-wanderweg.de/index.php?id=2>
- ▶ Website Rhein-Sieg-Kreis
http://www.rhein-sieg-kreis.de/cms100/buergerservice/rhein-sieg-kreis/daten_und_fakten/artikel/00422/index.shtml

Abbildungsverzeichnis

PLÄNE

pp als pesch partner architekten stadtplaner, Dortmund

außer:

Seite 18 + 19

Brilon Bondzio Weiser GmbH, Bochum

FOTOS

pp als

pesch partner architekten stadtplaner

außer:

Seite 13, 32, 45 oben, 49 links, 53 und 64:

Stadt Rheinbach

Seite 47: Google Earth

Anhang

Maßnahmenübersicht

