

An den
Rat der Stadt Rheinbach
53359 Rheinbach

Integrierter Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Rheinbach

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Frau Thünker-Jansen,

17. Dezember 2019

Grundlage für diesen Bürgerantrag sind der Absatz 6, Seite 2 vom „Bericht der Verwaltung“ an den Stadtrat vom 12.11.2019:
Mitwirkung bei „Anregungen zur Vergabe eines Planungsauftrages für die Erarbeitung eines integrierten Verkehrsentwicklungsplans“.

Wir beantragen gemäß § 24 der Gemeindeordnung NRW den in der Anlage den beigefügten Bürgerantrag auf die nächste Tagesordnung des Ausschusses für

Stadtentwicklung, Umwelt, Planung und Verkehr

zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgerantrag

gemäß § 24 der Gemeindeordnung NRW

Anlass für diesen Bürgerantrag ist der “Bericht der Verwaltung” an den Stadtrat vom 12.11.2019. Entsprechend der Aufforderung der Verwaltung beantragen wir die folgenden Leistungen in die Beauftragung zur Entwicklung eines integrierten Verkehrsentwicklungsplans - **Phase 1** - für die Stadt Rheinbach aufzunehmen:

Steuerung der beeinflussbaren Verkehre in der Stadt Rheinbach.

Folgende Leistungen des Auftragnehmers sind für die Phase 1 vorzusehen.

- ❖ Übernahme und Umsetzung der Anregungen aus dem Bürgerantrag „die blauen Straßen von Rheinbach“
- ❖ Übernahme und Umsetzung der Anregungen aus dem Bürgerantrag „Pallotti-Parkgarage / Pallotti-Wohnpark“.
- ❖ Übernahme und Umsetzung der Anregungen aus diesem Bürgerantrag.
- ❖ Erstellung aussagefähiger Straßenkarten für den öffentlichen Personennahverkehr (innerstädtischer Busverkehr, regionale Linienbusse und Schülerbusverkehr).
- ❖ Erstellung einer aussagefähigen Straßenkarte über die gewollte Steuerung des innerstädtischen Verkehrs (siehe Entwurf).
- ❖ Parkplatzleitsystem für „gewollte“ Parkplätze.
- ❖ Veränderte Nutzungsplanung für die im Masterplan als P2A, P2B, P3A und P3B ausgewiesenen Parkflächen (Busparkplatz, Sozialstation – Tafel, Möbellager, etc.).
- ❖ Analyse und Beschreibung potentieller Probleme die sich bei der Planung und Ausarbeitung ergeben.
- ❖ Zeit für Präsentation und Diskussion.
- ❖ Aufnahme der Diskussionsbeiträge und Bereitschaft diese für die Phase 2 aufzubereiten.

In **Phase 2** ist eine detaillierte Planung, ein Finanzierungskonzept (Förderanträge, etc.) und Betriebskostenkonzept zu erarbeiten.

In **Phase 3** ist ein Umsetzungskonzept mit einzelnen Realisierungsphasen, in abgestimmter Reihenfolge zu erarbeiten.

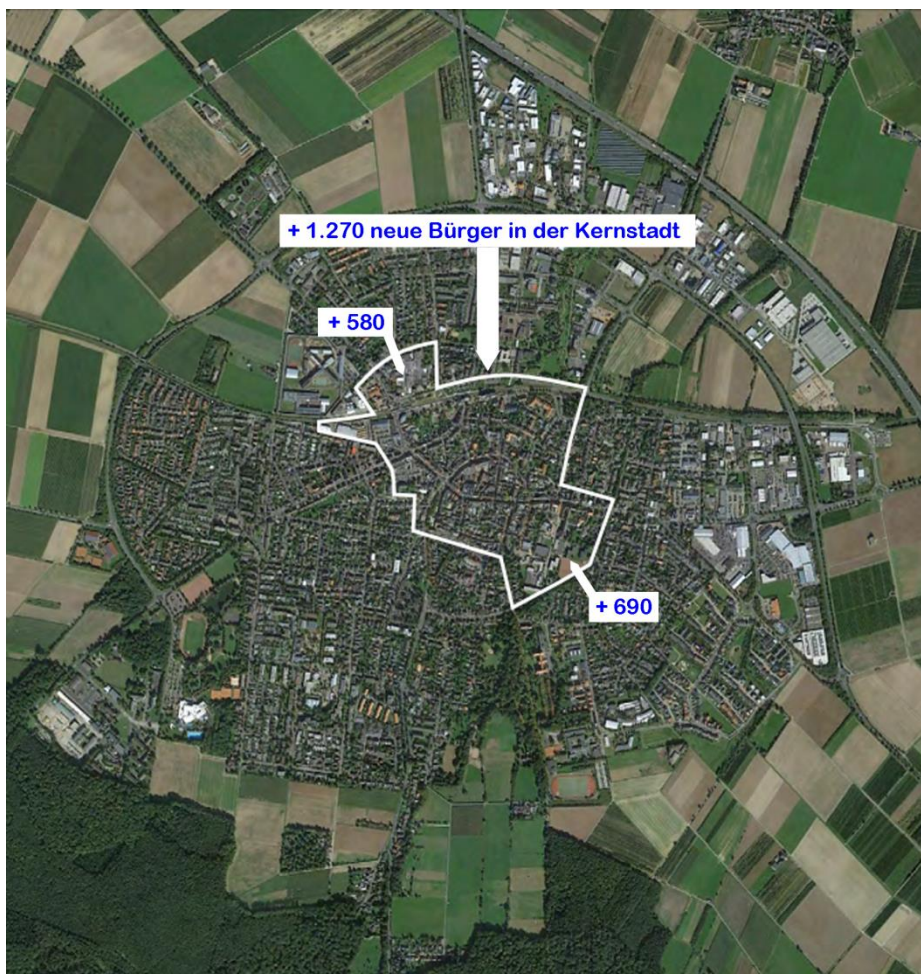
Für die Realisierung ist eine detaillierte Umsetzungsanweisung zu erarbeiten.

1. Situation

Mit der Fertigstellung der Wohnungen auf dem Pallotti- und dem Majolika-Areal wächst Rheinbach um ca. **1.270** neue Bürger in der Kernstadt, nicht verteilt auf bestehenden Wohngebiete, nicht verteilt auf die Ortsteile – nein, Rheinbach wächst mitten drin.

Im Gegensatz zu vielen andern Städten hat Rheinbach eine schöne, attraktive, lebendige Innenstadt. In welcher Stadt hat man wie Rheinbach - zu Fuß oder mit dem Fahrrad - einen direkten Zugang zu den schönsten Wald- und Wandergebiete bis hin zur Ahr und in die Eifel?

Die neuen Bürger sind willkommen, aber es wird enger werden, Rheinbach wird sich verändern und alle werden neue Erfahrungen machen – ob es uns gefällt oder nicht.



Quelle: Masterplan Innenstadt Rheinbach mit Ergänzungen

2. Bisherige Bürgeranträge als Teil eines Verkehrsentwicklungsplanes

Unsere Bürgeranträge „Die blauen Straßen von Rheinbach“ und „Pallotti-Wohnpark / Pallotti-Parkgarage“ sind Teil unseres Verkehrsentwicklungsplans für Rheinbach.

1. „Die blauen Straßen von Rheinbach“

Im Fahrradstraßennetz (Bürgerantrag vom 12.12.2019) werden der „rollenden Verkehr bis 30 Km/h“ und der Kraftfahrzeugverkehr ge-

trennt. Eine gegenseitige Behinderung wird dadurch weitestgehend ausgeschlossen, Unfallgefahren werden reduziert, der Verkehr wird gleichmäßiger fließen.

2. Der Pallotti-Wohnpark bietet allen Anwohnern und den Bürger Rheinbachs Zentrumsnähe mit direktem Zugang zum Stadtpark und zum Rheinbacher Wald.
3. Die Pallotti-Parkgarage bietet mit seiner großen Kapazität fast immer einen zentrumsnahen Stell- oder Parkplatz und verhindert Staus auf den Straßen der Kernstadt.

3. Das Konzept

3.1. im großen Kreis

Rheinbach ist nicht nur eine Stadt des Glases, Rheinbach ist auch eine Stadt der „Kreisverkehre“. Manchmal glaubt man es sind zu viele, aber genau sie sind es, die den Verkehr flüssig halten. Wer den großen Kreis der Umgehungsstraße nutzt, ist schon jetzt oft schneller als mitten durch Rheinbach zu fahren.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Verkehr fließen muss.

Mit wenig querendem Verkehr, ohne Linksabbieger, mit im Kreis laufenden Verkehrsströmen und ohne den Verkehr regelnde Ampeln ist ein Fahren ohne Stau und Wartezeiten möglich.

3.2. Grundüberlegungen

- ❖ Den Verkehr flüssig halten, Staubildung vorbeugen/vermeiden.
- ❖ Beeinflussbare Verkehre gezielt lenken.
- ❖ Abbiegen mit Gegenverkehr vermeiden
- ❖ Parken darf nicht zur Staubildung führen
(rechtwinklig einparken, enge Parkplätze, schlechte Markierungen)
- ❖ Variable und vorausschauende Verkehrslenkung unter Nutzung aller technischen Möglichkeiten für das gesamte Stadtgebiet.

4. Verkehrsentwicklungsplan

Die Bürgeranträge

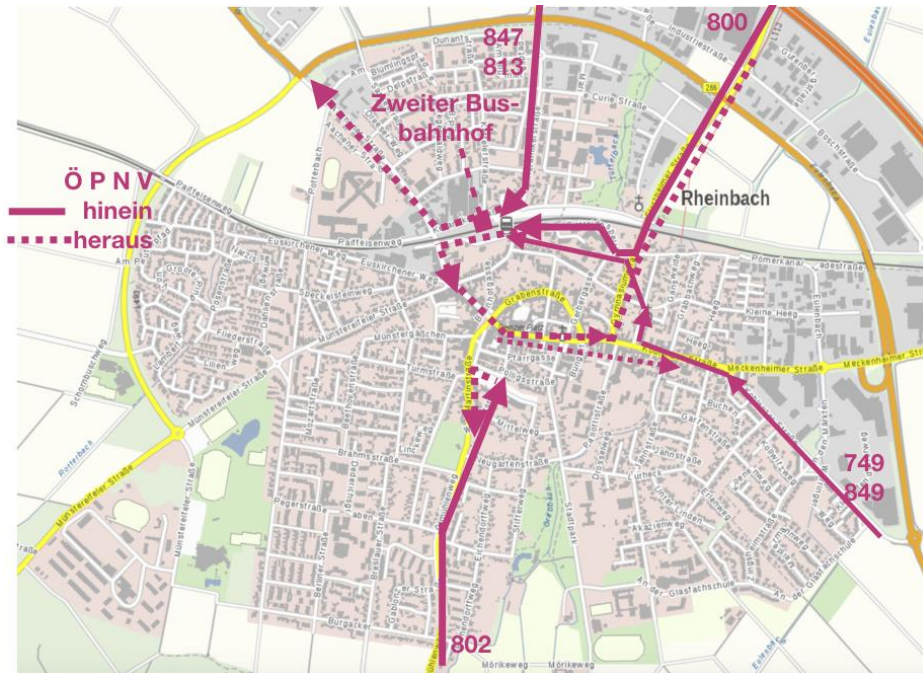
1. „die blauen Straßen von Rheinbach“ (Fahrrad)
2. „Pallotti-Parkgarage / Pallotti-Wohnpark“ (Parken + Wohnen)

sind Teil unseres integrierten Verkehrsentwicklungsplanes.

Als ebenfalls beeinflussbare Verkehre haben wir den Fernverkehr, Busverkehr (Linie, Schüler, Touristen) und den Besucherverkehr/Touristen identifiziert.

- a. Fernverkehr
Durch Beschilderung und Einflussnahme auf Navigationssysteme soll der Fernverkehr möglichst weiträumig über die Umgehungsstraße um die Stadt herumgeführt werden. Fernverkehr aus den Höhenorten soll veranlasst werden, frühzeitig auf die Umgehungsstraße und nicht durch die Stadt zu fahren.
- b. Busverkehr
 - Regionaler Linienverkehr
Öffentlicher Nahverkehr ist zu fördern und soll über die Haupt- und Grabenstraße zum Busbahnhof geführt werden. Möglichst viele Menschen sollen den öffentlichen Nahverkehr nutzen können.
 - Innerörtlicher Bus-Linienverkehr
Der innerörtliche Busverkehr bedient mit seinen kleineren Fahrzeugen Wohngebiete und Stadtteile, er ist Zulieferer für den regionalen Bus- und Zugverkehr.
 - Schülerbus
Es ist vorzusehen, dass Schülerbusse nicht durch die Stadt, sondern direkt die Schulen anfahren und von dort direkt zur Umgehungsstraße und ihren Zieldestinationen fahren.
 - Touristenbusse/Fernbusse
Um Himmeroder und Prümer Wall und damit die Kernstadt von Busverkehren zu entlasten, wird empfohlen, den Parkplatz Keramikerstraße als Parkplatz für Fern- und Linienbusse auszuweisen. Die Zufahrt erfolgt über die Keramikerstraße, die Abfahrt über die Aachener Straße. Der Zugang der Reisenden zur Stadt erfolgt über die Unterführung am Bahnhof.
- c. Besucherverkehr/Touristen
Besucher und Touristen wollen störungsfrei einen zentrumsnahen Parkplatz erreichen. Durch ein elektronisches Parkplatzleitsystem sind die „gewollten“ Parkplätze mit ihren aktuell freien Kapazitäten schon vor der Stadtgrenze, also vor der Umgehungsstraße, nach der Autobahnabfahrt und zwischen Waldhotel und Waldwinkel auszuweisen. Zu den „gewollten“ Parkplätzen gehören:
 - Pallotti-Parkgarage
 - Prümer Wall, Himmeroder Wall
 - P3B – am neuen Wasserwerk
 - Parkplatz „Zu den Fichten“ am Sportplatz/Stadthalle
Dieser Parkplatz liegt ideal zwischen Stadtzentrum und Autobahnanschluss. Ohne den innerstädtischen Verkehr zu belasten, führt von hier ein kurzer, sehr schöner Fußweg mitten in das Stadtzentrum.

Der regionale Busverkehr



Skizze: Linienführung des regionalen Busverkehrs.

Der innerörtliche Linienbusverkehr (Stadthüpfer) ist Zubringer für den regionalen Busverkehr, die Fahrpläne werden aufeinander abgestimmt.

Steuerung beeinflussbarer Verkehrsströme



Über ein Parkleitsystem werden ortsunkundige Besucher auf die dafür vorgesehenen Parkräume gelenkt.

Steuerung beeinflussbarer Verkehrsströme



Entwurf © FS+KSdB 20191201

Wesentlich ist die Trennung der Verkehre, Autofahrer werden nicht durch Fahrradfahrer behindert, Fahrradfahrer nicht durch Autofahrer gefährdet. An den wenigen relevanten Kreuzungspunkte zwischen Fahrrad- und Autoverkehr kann der Verkehr sicher und einfach geregelt werden.

Detail Majolika-Areal



Die Majolika Verkehrsstudie sieht vor, dass die geplanten drei Straßen des Geländes in allen Richtungen befahren werden dürfen. Die Lenkung der Verkehre über Einbahnstraßen bringt eine Beruhigung des Verkehrsbildes und schafft Freiraum für den örtlichen Verkehr. Das Herein- und Herausfahren

verläuft zügiger und weniger stotternd. Der morgendliche und abendliche Berufsverkehr kann zielorientiert gelenkt werden.

Einfahrt in das Majolika-Gelände

Nur aus östlicher Richtung über die Keramikerstraße wird in das Gelände hereingefahren. Die Keramikerstraße entlang der Bahn kann so nicht durch links abbiegenden Verkehr blockiert werden.

Ausfahrt aus dem Majolika-Gelände

Nur über die Leberstraße kann das Gelände verlassen werden. Eine Ausfahrt über Keramiker- und Aachener Straße würde den dortigen Verkehrsstrom nachhaltig erschweren. Der über die Leberstraße abfließende Verkehr wird sehr schnell feststellen, dass rechts abbiegen zur Umgehungsstraße der beste Weg nach Außen und zu anderen Punkten in der Stadt ist.

Rheinbach, 17. Dezember 2019