Miriam Wüscht

Fritz Spiering

Dr. Georg Wilmers

Rheinbach, den 26. Juni 2020

Markierung und Schilder blaue Straßen

Die blaue Markierung der blauen Straßen hat eine doppelte Zielsetzung:

- Klare Sichtbarkeit erzeugt Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer: Kfz- und Fußgängerverkehr wissen, wo sie mit Radverkehr rechnen müssen, der Radverkehr weiß, wo er erwünscht ist und entlang fahren soll. Radfahrer*innen fühlen sich sicher und Radfahren ist in blauen Straßen einfach.

- Die blauen Straßen sind eine nachhaltige, herausragende Werbung und Einladung für das Radfahren in Rheinbach und eine einzigartige Attraktion für unsere Stadt.

Die Wirkung tritt nicht ein, wenn das Blau nicht für alle Verkehrsteilnehmer*innen in blauen Straßen klar und deutlich sichtbar ist. Daher ist im Folgenden ein vollflächiger blauer Streifen dort vorgesehen, wo mit viel Verkehr zu rechnen ist, dem durch die vollflächige Linie signalisiert wird: Hier sollen (viele) Radfahrer*innen entlang fahren. Linien rechts und links mit Fahrradpiktogrammen dazwischen gehen im dichten Verkehrsgeschehen in der Wahrnehmung leichter unter als ein blauer vollflächiger Streifen von mindestens knapp 2 Metern Breite. Das Minimum ist jedoch eine Linie links und rechts mit Fahrradpiktogrammen in angemessenem Abstand dazwischen, die bei wenig Verkehr gut wahrgenommen werden kann. Eine einfache Linie bietet weder Orientierung noch lädt sie zum Radfahren ein.

Die maximale Wirkung des Blaus würde erreicht, wenn alle blauen Straßen vollflächig blau eingefärbt würden. Das wäre sehr kostenintensiv und könnte dem Charakter eines Verkehrsversuches widersprechen. Daher orientieren sich die nachfolgenden Vorschläge am für die Wirkung Notwendigem, lediglich in der vorgeschlagenen Fahrradzone zwischen Münstereifeler Straße, Am Grindel, Martinstraße und Turmstraße werden vollflächige Streifen „zum Vorzeigen“ vorgeschlagen.

Ein „Abspecken“ beim notwendigen Blau, weil (nur) ein Verkehrsversuch unternommen werden soll, der nicht von vorneherein auf Dauer angelegt ist, verbietet sich dann, wenn die notwendige Wirkung nicht mehr erreicht wird. Der Zielkonflikt muss so gelöst werden, dass das Netz der blauen Straßen ein Mindestniveau von Qualität und Wirkung an keiner Stelle unterschreitet.

Daher sind wir einverstanden, wenn man die Wegeverbindung Weiherstraße- Prümer Wall-Weiherstraße- Mittelstraße-Wingchen, die erhebliche Maßnahmen im Bereich des Prümer Walls und

der Weiherstraße zur Sicherung der notwendigen Wirkung und Qualität erforderlich macht, auf die Verbindung Pfarrgasse-Bachstraße-Stadtpark-Neugartenstraße umlegt. Dies bedeutet jedoch, dass Bachstraße-Stadtpark zu einer zentralen Radverkehrsachse wird, die auch von Kfz und Fußgänger*innen viel genutzt wird, jedoch von der Bebauung, dem wechselnden Oberflächenbelag und auf Grund vieler Einmündungen unübersichtlich ist, weshalb zur Erzielung der notwendigen Wirkung ein vollflächiger blauer Streifen auf den Asphaltabschnitten dieser Achse vorgeschlagen wird.

Dem Konzept der blauen Straßen liegt die Zielsetzung der funktionalen Trennung von Kfz- und Radverkehr zu Grunde. Daher werden die Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs nur bei notwendigen Querungen zur Erreichung der Netzqualität berührt. Auch im Übrigen wird der Kfz-Verkehr nirgendwo verdrängt, ihm werden lediglich an mehreren Stellen Vorfahrtsrechte genommen. Und die Möglichkeit des Durchgangsverkehrs wird den Kfz auf mehreren Routen bewusst genommen, um zu vermeiden, dass die Vorfahrtsberechtigung des Radverkehrs zu einem attraktiven Durchgangsverkehr für Kfz führt. Dem Kfz-Verkehr werden also an den Stellen, an denen der Durchgangsverkehr durch Richtungsfahrgebote bewusst unterbunden wird, kleine Umwege zugemutet.

Zusammengefasst:

Die blauen Straßen von Rheinbach

- stehen für eine klare funktionale Trennung der Verkehrswege für Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr; sie geben ein deutliches Signal für ein gleichberechtigtes, rücksichtsvolles und zukunftsorientiertes Verkehrskonzept für unsere Stadt.
- verhindern Gefahrensituationen. durch den klar umrissenen Verkehrs-/Bewegungsbereich zwischen Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr. Das gibt Sicherheit für jeden Verkehrsteilnehmer, Kollisionen werden vermieden. .
- „Die blauen Straßen von Rheinbach“ müssen dort besonders blau ausgewiesen werden, wo es für alle Verkehrsteilnehmer unübersichtlich ist und Klarheit geschaffen werden muss. Allein die Farbe „blau“ führt zu erhöhter Aufmerksamkeit. Selbst dann, wenn es nur darum geht, eine Antwort auf die „blaue Straße“ zu bekommen.

Im Folgenden wie in der Besprechung mit der Stadtverwaltung am 24. Juni zugesagt, die Bebilderung der Vorschläge, die bei der gemeinsamen Befahrung mit Herrn Strang und Herrn Commer im weitgehenden, vorläufigen Konsens erörtert wurden:

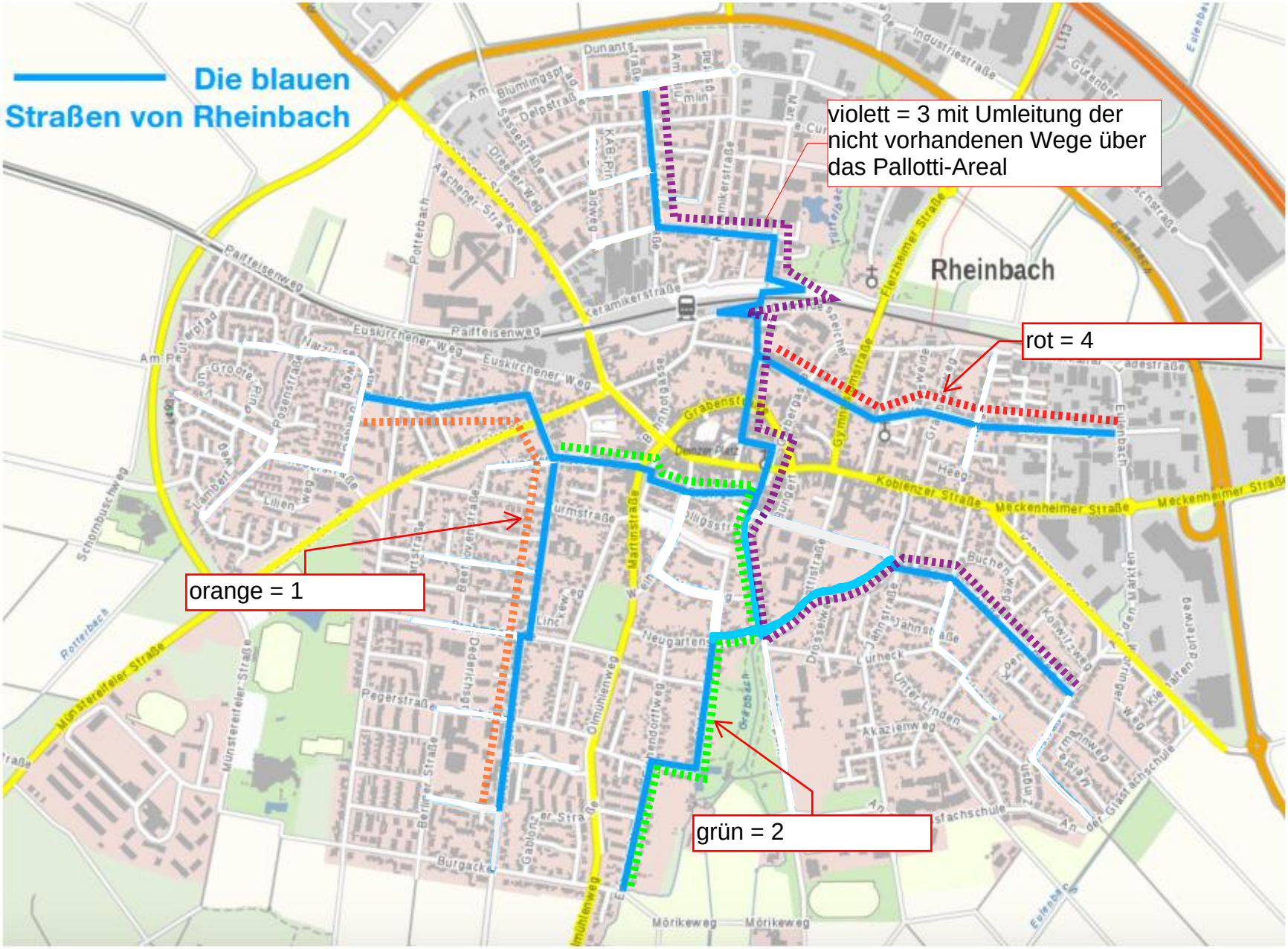
Orange = Erste Route

Grün = Zweite Route

Violett = Dritte Route

Rot = Vierte Route

Blau = Komplette Route



<u>Route 1 (Speckelsteinweg über Schumannstraße bis Breslauer Straße)</u>

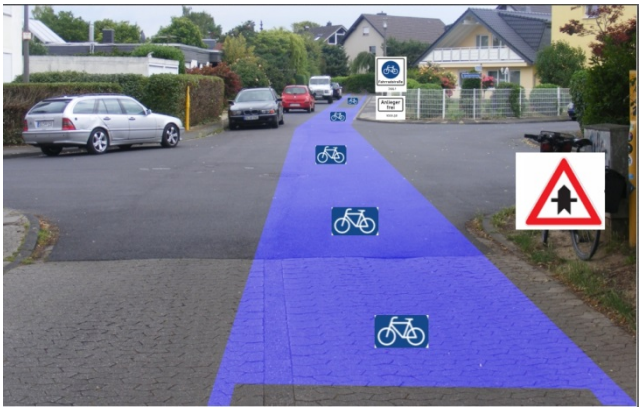
Zu Beginn kommen drei Varianten der blauen Markierung in Betracht:

Die Fläche für durchgehend die erste Variante (alle blauen Straßen werden vollflächig blau eingefärbt) wird ermittelt, sozusagen als Kostenmaximum.

Im Folgenden wird die in der Abwägung von Nutzen und Kosten vom ADFC präferierte Variante jeweils angezeigt. Hier ist es die dritte Variante: Zu Beginn wird die blaue Markierung 5 Meter lang auf einer Breite von 2,50 Metern vollflächig eingefärbt, dann geht es mit blauen Streifen von 10 cm Breite links und rechts weiter.

Generell gilt: Wenn das Mindestmaß der ERA von 3 Metern Breite für Zweirichtungsradwage mit einseitiger Führung eingehalten werden kann, wird eine Breite von 3 Metern für die blaue Markierung gewählt, sonst weniger entsprechend der verfügbaren Breite neben legal parkenden Autos bzw. angepasst an die örtlichen Verhältnisse.

<u>Kreuzung Weberstraße+Einmündung Rodderfeld</u>



Zwischen Rodderfeld und Schumannstraße ist die Straße nur ca. 4 Meter breit. Hier wird die blaue Markierung auch nur knapp 2 Meter breit sein können.

<u>Kreuzung Roidestraße</u>

Einfahrt in Schumannstraße

In der Schumannstraße wird der blaue Streifen vollflächig bis über die Münstereifeler Straße durchgezogen.

Kreuzung Münstereifeler Straße

Die blaue Straße wird vorfahrtsberechtigt und wenige cm erhöht über dem Niveau der Münstereifeler Straße geradeaus geführt

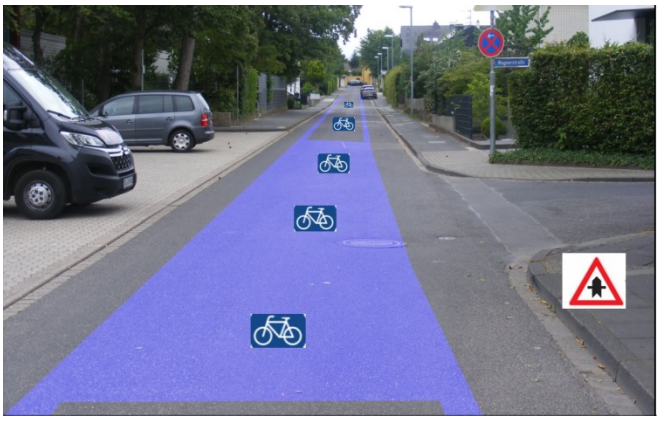
Der Bereich Schumannstraße/Münstergässchen wird zur Fahrradzone gemacht und in diesem Bereich der blaue Streifen vollflächig durchgezogen. Sozusagen als „Vorzeigebereich“ mit der neuen Möglichkeit Fahrradzone.

Kreuzung Münstergäßchen

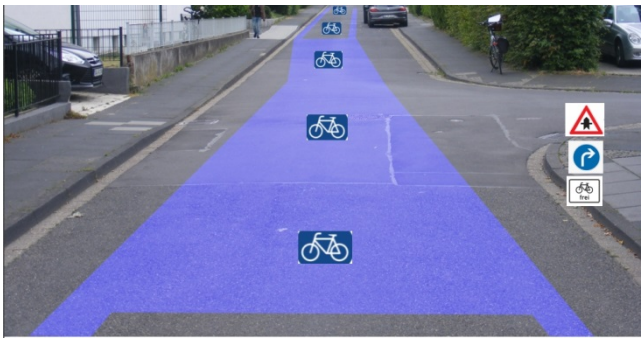
Der Durchgangsverkehr auf der blauen Straße wird hier von beiden Seiten unmöglich gemacht, indem die Kfz nach links abbiegen müssen. Wer von der Münstereifeler Straße kommt muss über Münstergäßchen und Am Grindel wieder dorthin zurück, wer von der Turmstraße kommt, muss über Münstergäßchen wieder zur Turmstraße zurück.

Turmstraße

Wagnerstraße



In dem Busch

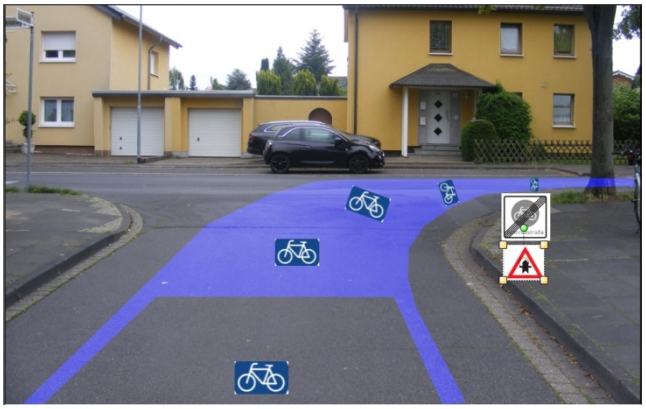


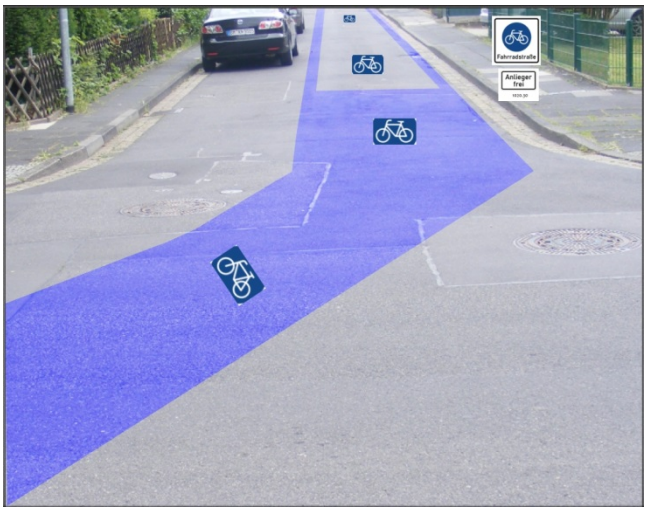
An der Einmündung In dem Busch wird der Kfz-Durchgangsverkehr in beide Richtungen unterbunden, indem Kfz in In dem Busch abbiegen müssen.

Offenbachstraße und Linckeweg

wie bei Wagnerstraße

Brahmsstraße





Oppelner Straße

wie bei Wagnerstraße

Königsberger Straße

An der Königsberger Straße wird der Durchgangsverkehr für Kfz wieder unterbunden.

Breslauer Straße

wie bei Wagnerstraße, nur spiegelverkehrt (Linkseinmündung statt Rechtseinmündung)

Leipziger Straße

Hier endet die blaue Straße bzw. in Gegenrichtung beginnt sie.

Besprochen wurde, dass man die blaue Straße hier bis zum Burgacker verlängert.

Route 2 von Münstergäßchen bis Mörikeweg

Münstergäßchen Beginn

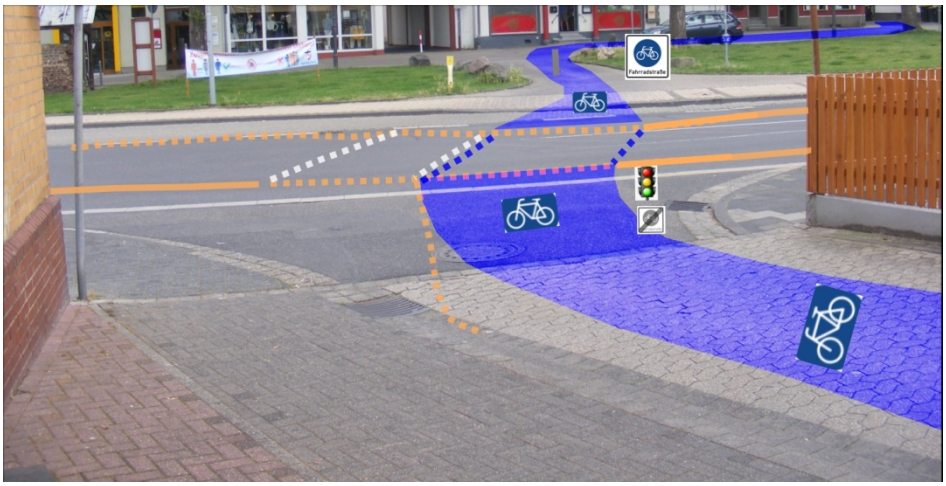
Die Route 2 beginnt in der Fahrradzone quer zu Route 1. In der Fahrradzone zwischen Münstereifeler Straße – Am Grindel – Martinstraße – Turmstraße, in dem sich zwei Routen treffen, werden die blauen Markierungen vollflächig durchgezogen, sozusagen als „Vorzeigebereich“ für das Konzept der blauen Straßen.

Einmündung Am Grindel

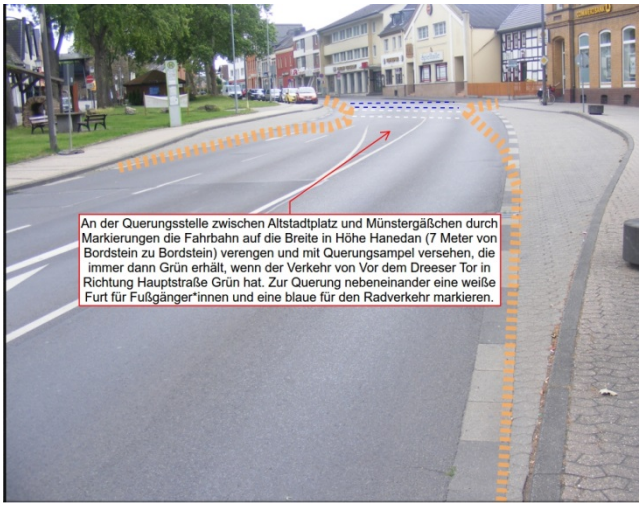
Einmündung Turmblick

wie Am Grindel, nur ist die Einmündung rechts

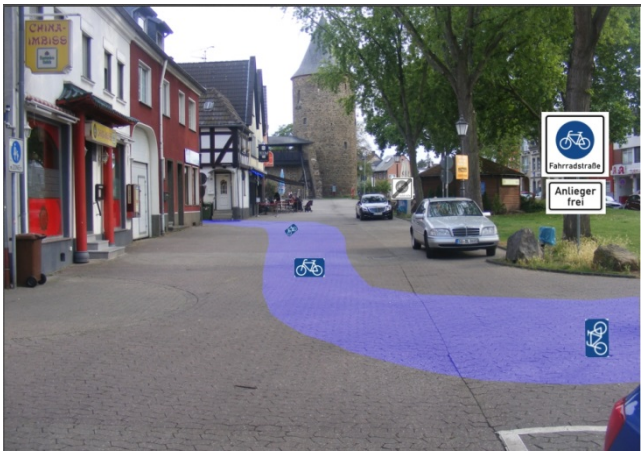
Querung Martinstraße und weiter Richtung Pützstraße



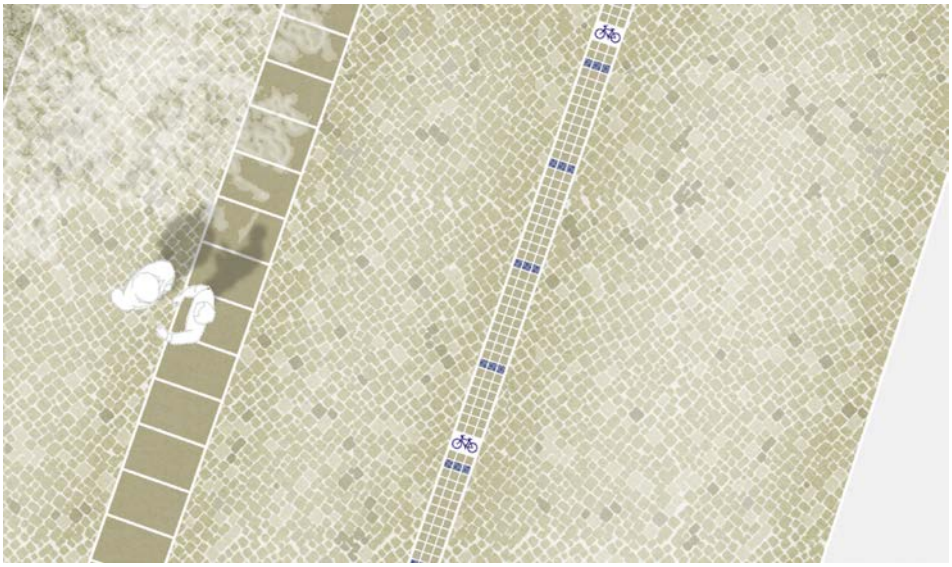
Um eine objektiv wie subjektiv gefahrlose Querung der Martinstraße zu ermöglichen, wird die Straße an der Querung auf die Breite verengt, die sie 50 Meter weiter südlich hat (7 Meter von Bordstein zu Bordstein). Es wird eine Ampel mit dem Querverkehr am Wilhelmsplatz parallelgeschaltet. In der gegenüber Münstergäßchen durch die Grünanlage verlaufenden Zuwegung zur Pützstraße wird angestrebt, den motorisierten Verkehr vom Radverkehr zu trennen. Für den Fuß- und Radverkehr werden zur Querung nebeneinander Furten auf der Martinstraße markiert.



<u>Pützstraße</u>



Die Pützstraße wird einschließlich Grünanlage bis zur Martinstraße im Rahmen des Masterplans Innenstadt neu gestaltet. Dabei ist die Nutzung der Straße als Blaue Straße dergestalt zu berücksichtigen, dass in der Zuwegung im Anschluss an die Querung der Martinstraße bis zur eigentlichen Pützstraße die Blaue Straße als vollflächig blau markierter Streifen oder mit schmalen blauen Streifen links und rechts geführt wird. Für die Querung von Pütz- und Weiherstraße sieht die Ausbauplanung dann eine Leitlinie in Form einer durchgängig, von den übrigen Verkehrsflächen abgesetzten gepflasterten Linie, mit in gleichmäßigen Abständen eingebauten blau eingefärbten Pflastersteinen und eingelassenen Platten mit Fahrradsymbolen vor.



Junkergasse

Die Streifen links und rechts werden nicht im Bereich der Querpflasterung durchgezogen.

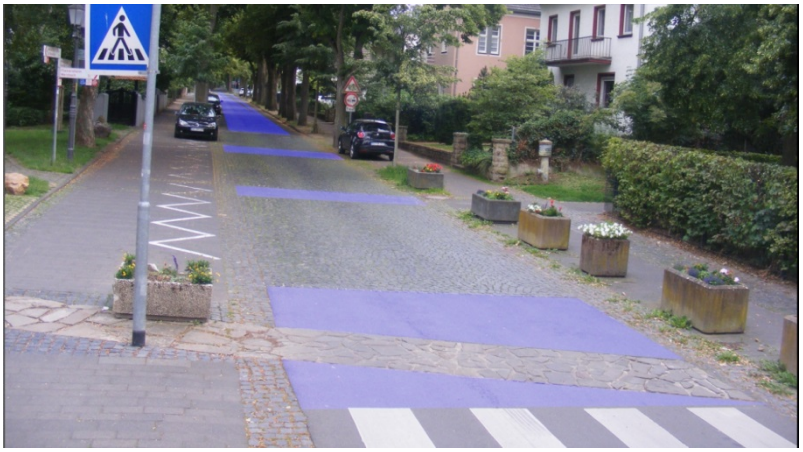
Querung Weiherstraße

In der Weiherstraße ist mit erheblichem Fußgängerverkehr zu rechnen, weshalb ein deutlich sichtbarer, daher vollflächiger Streifen zur Querung vorgesehen ist. Bei der Neupflasterung der Weiherstraße im Rahmen des Masterplans Innenstadt ist dies zu berücksichtigen.

Pfarrgasse

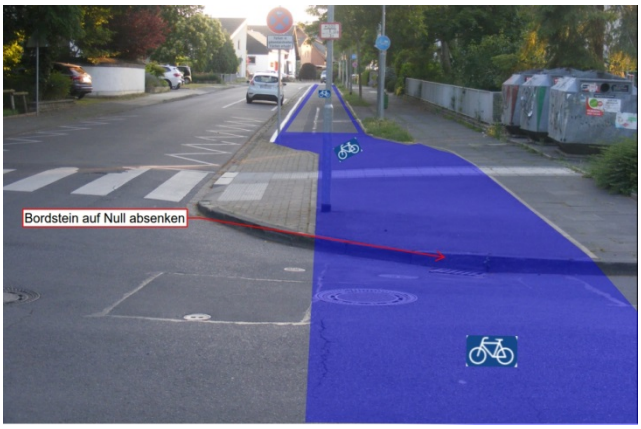
Am Ende der Pfarrgasse trifft die Route 2 auf die Route 3, die nun anstelle der Wegeverbindung über Weiherstraße und Prümer Wall abschnittsweise mitgenutzt wird:

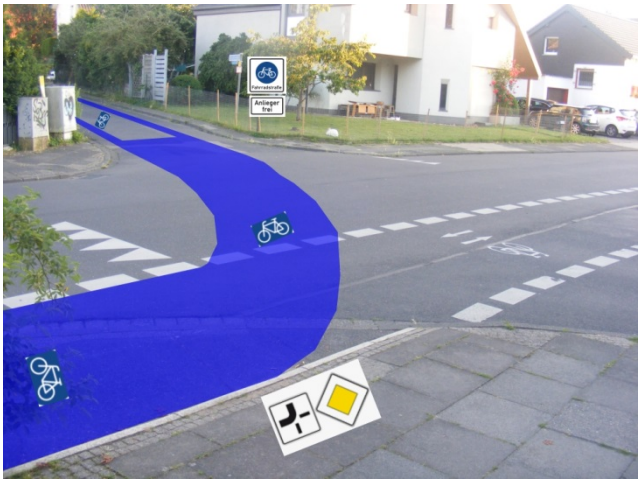
Bachstraße



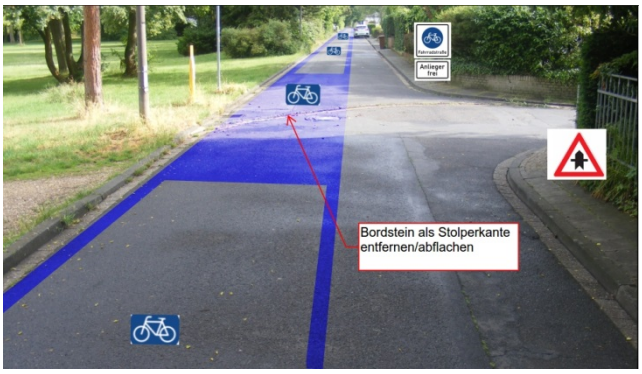
Stadtpark

Neugartenstraße





Einmündung Lönsweg

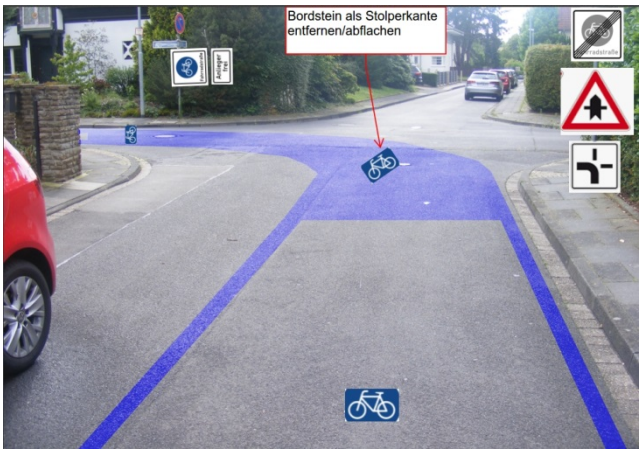


Der Bordstein quer zur Fahrtrichtung muss „entschärft“ werden.

Übergang Stifterweg in Uhlandweg

In der Kurve ohne Einmündung kann die blaue Straße mit Streifen links und rechts um die Kurve geführt werden.

Eichendorffweg

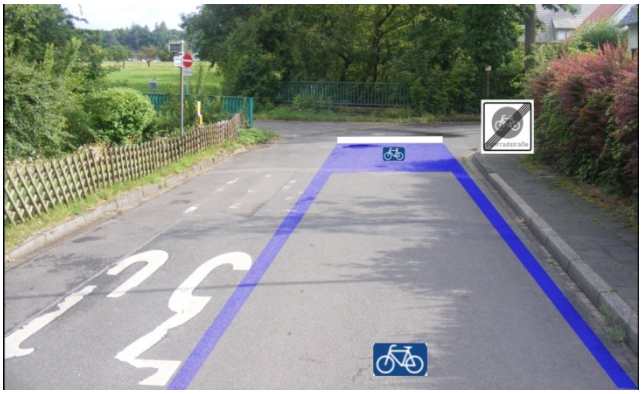


Der Bordstein quer zur Fahrtrichtung am Ende des Uhlandwegs muss „entschärft“ werden.

Einmündung Eichendorffweg

Wie Einmündung Lönsweg.

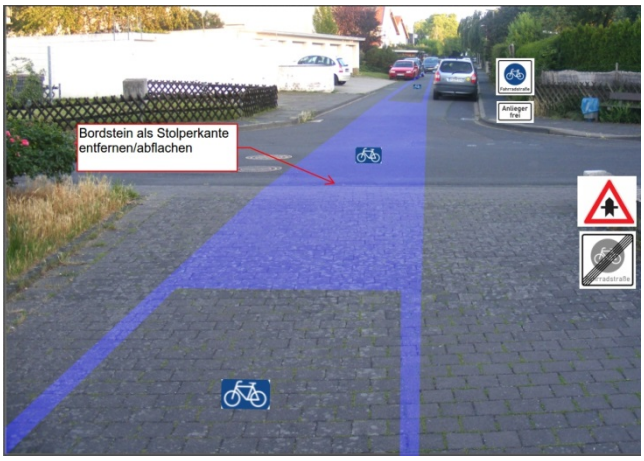
Ende Mörikeweg



Route 3 von Am Blümlingspfad bis Zingsheimstraße

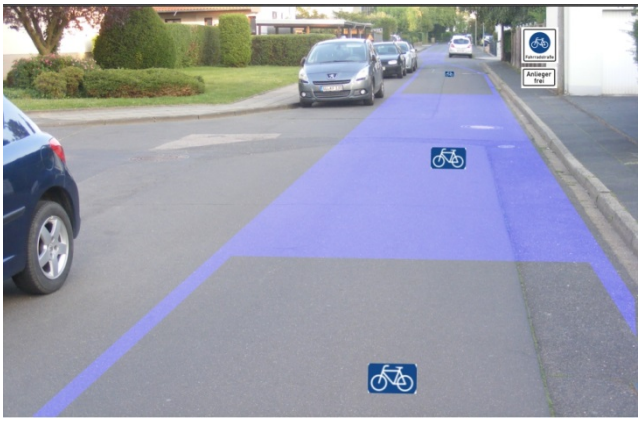
Am Blümlingspfad Beginn

Querung Kolpingstraße



Hier gilt es die Bordsteinkante abzuflachen.

Einmündung Stauffenbergstraße 1



Einmündung Sonnenscheinstraße

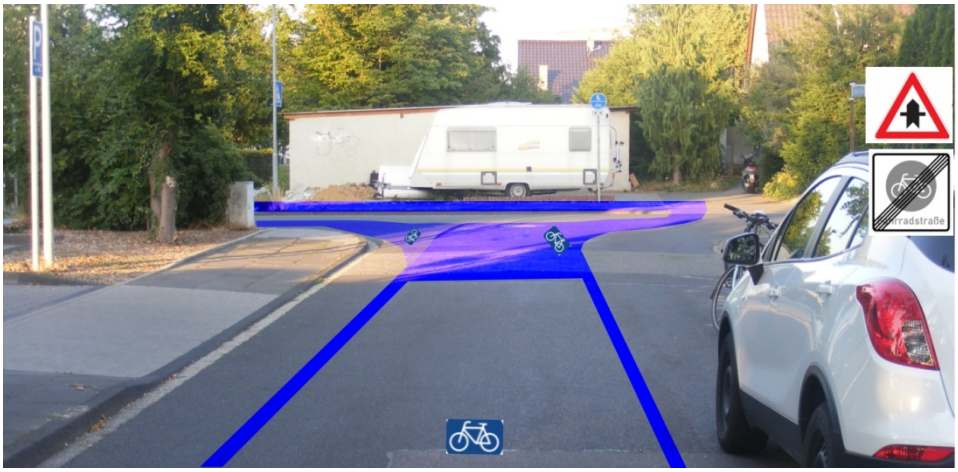
Einmündung Stauffenbergstraße 2

wie bei Einmündung Stauffenbergstraße 1

Abbiegung in Leberstraße

Querung Keramikerstraße

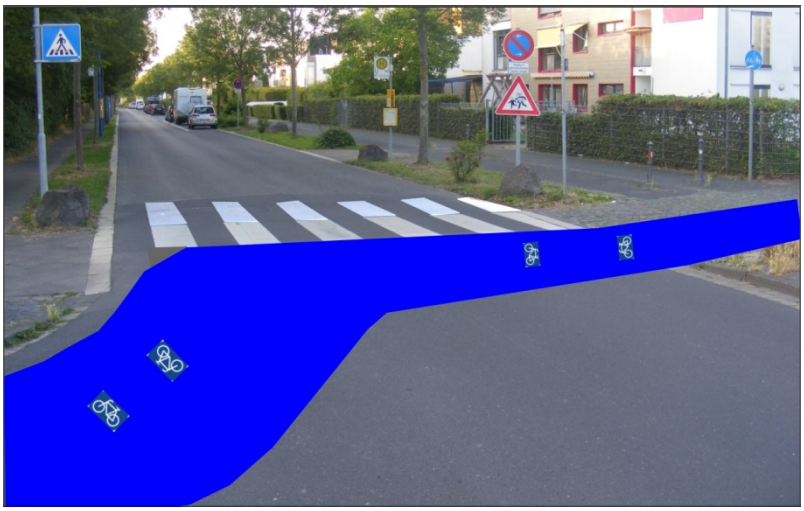
Erörtert wurde beim Ortstermin eine geteilte Querung unter weitgehender Nutzung der vorhandenen Infrastruktur:



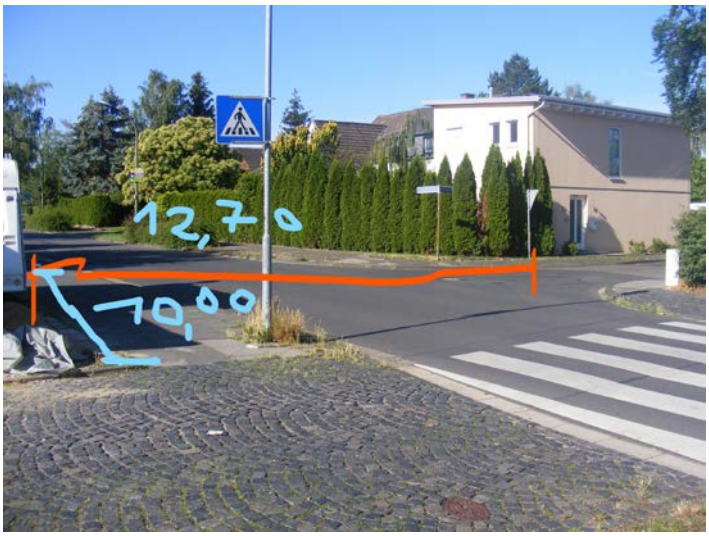
von der Leberstraße aus wird nach rechts leicht geschwenkt auf die aufgesetzte Auffahrt auf den Bürgersteig auf der anderen Seite, der als benutzungspflichtiger kombinierter Geh-./Radweg ausgeschildert ist.

In Gegenrichtung geht es rechts am Zebrastreifen vorbei über die Keramikerstraße, wobei Schwenkungen so vorgesehen sind, dass der Radverkehr senkrecht auf den Zebrastreifen trifft, wo er Fußgänger*innen Vorfahrt zu gewähren hat.

Eine Alternative ohne Querung des Zebrastreifens wäre, den Zebrastreifen von 4,88 auf 3 Meter zu verengen und leicht stadtauswärts zu verschieben, um Platz zu machen für einen 2,50 – 3,00 Meter breiten blauen (Zweirichtungs)-Streifen für den Radverkehr:



Dafür müsste die Infrastruktur in größerem Maße verändert werden. Für den Verkehr insgesamt wäre diese Lösung einfacher zu erfassen. Nachfolgend die Maße zur Beurteilung der Verhältnisse.



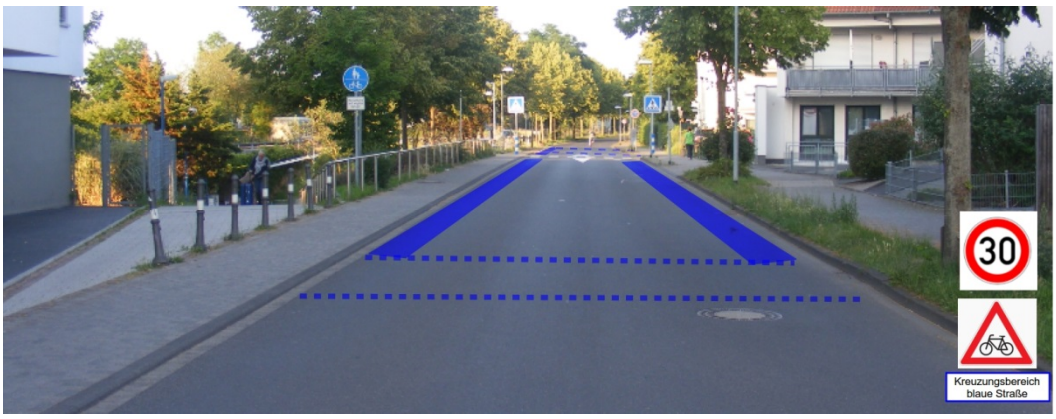
<u>Weg zwischen Keramiker- und Hollerithstraße</u>

Querung Am Wasserwerk

Die Streifen Kopfsteinpflaster werden nicht mit eingefärbt.

Auch der Bereich der Unterführung incl. Rampen wird nicht markiert, da die Wegeführung klar ist und sich nur der Fußgänger- und Radverkehr begegnen.

Am Getreidespeicher

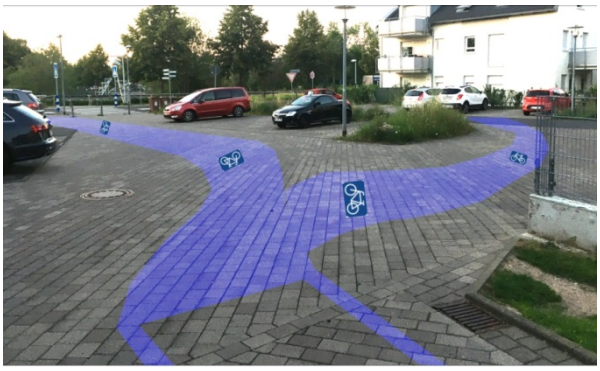


Die ca. 70 Meter zwischen dem Zebrastreifen und dem Ende der Rampe für den Radverkehr werden nur optisch durch blaue Streifen von 1,25 Meter Breite markiert, die den Verlauf der blauen Straße signalisieren. Zusammen mit den Querungsfurten für den Radverkehr sowie einem Schild Achtung Radfahrer kreuzen wird dem Kfz-Verkehr deutlich sichtbar vor Augen geführt, dass hier etwas Besonderes in Sachen Radverkehr zu erwarten ist. Für den Bereich sollte streckenbezogen Tempo 30 angeordnet werden, der Kfz-Verkehr bleibt aber – bis auf den Zebrastreifen – bevorrechtigt.

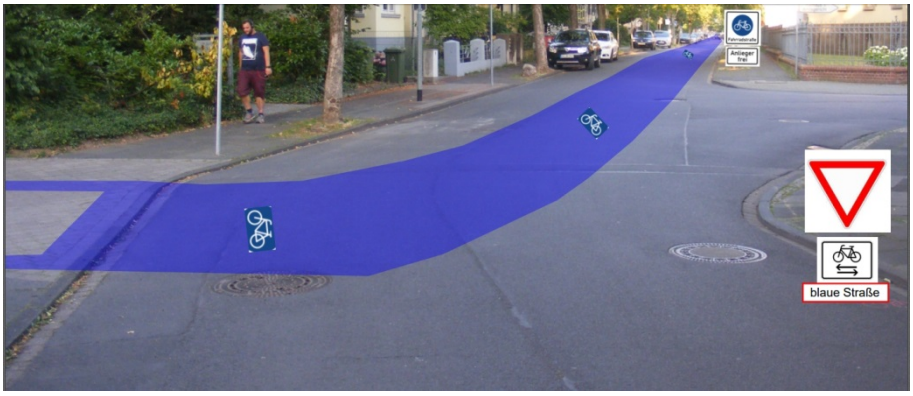
Die Route biegt in Richtung Kriegerstraße vor dem Zebrastreifen dort rechts ab, wo geradeaus der Weg zur Kriegerstraße entlangführt. Dort muss der Bordstein auf Nullabsenkung abgesenkt werden.

In Gegenrichtung wird die Route über den asphaltierten Weg entlang des Parkplatzes geschwenkt und auf der anderen Seite des Zebrastreifens über die Straße geführt und zum Zebrastreifen hin geschwenkt.

Von der Kriegerstraße aus sieht es dann in etwa so aus:



Kriegerstraße mit Einmündung Schweigelstraße



Der Bordstein zwischen der Kriegerstraße und dem Weg zum Am Getreidespeicher ist abzuflachen.

In der Kriegerstraße an der Stelle, wo heute der Zebrastreifen ist, könnte sie für den Kfz-Verkehr gesperrt werden, da mit der Straße Am Getreidespeicher eine Umfahrung in unmittelbarer Nähe als Alternative vorhanden ist. Das sähe dann in etwa so aus wie auf der Prinzregentenstraße in Berlin:

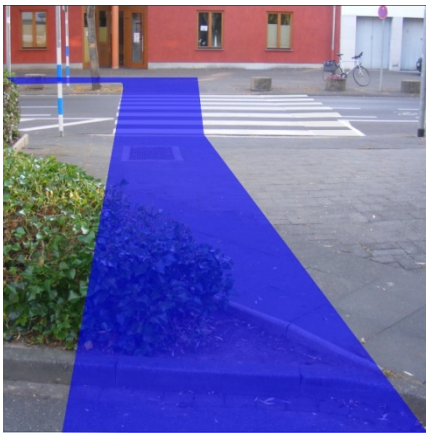
Einmündung Gerbergasse

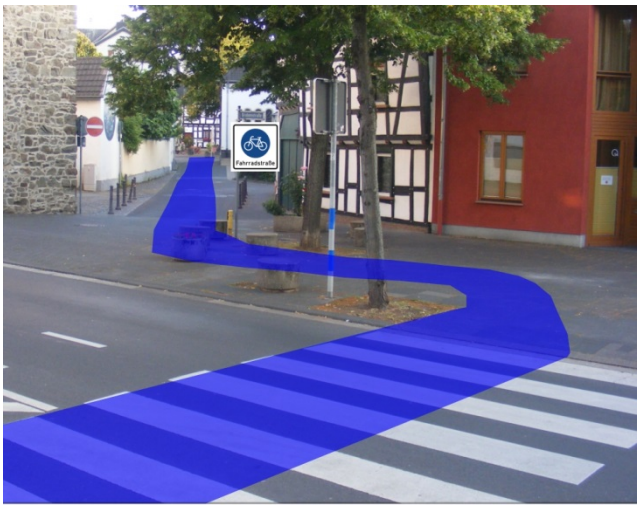
Im Bereich Kriegerstraße wird der blaue Streifen vollflächig durchgezogen, da es dort viel Kfz-Verkehr gibt. Allen Verkehrsteilnehmer*innen sollte deutlich signalisiert werden, dass hier eine blaue Straße verläuft, über die der Radverkehr in erster Linie abgewickelt wird.

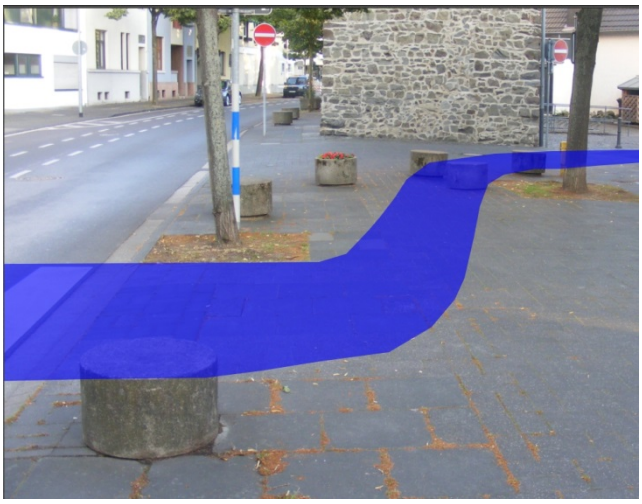
Geradeaus läuft die Route 4 Richtung Eulenbach, rechts ab geht die Route 3 weiter.

Querung Grabenstraße

Der Radverkehr soll getrennt vom Kfz-Verkehr parallel mit dem Fußgängerverkehr über die Grabenstraße in Kallenturm geführt werden. Und zwar so, dass keine Kreuzung des Fußgängerverkehrs notwendig ist. Dazu wird der Zebrastreifen etwas verkleinert und Richtung Schweigelstraße verschoben, so dass Platz ist, für einen 2,50 bis 3,00 Meter breiten blauen Streifen, der zusammen mit dem Zebrastreifen bevorrechtigt ist. Durch die Verschwenkung hin zum Zebrastreifen sind die Sichtverhältnisse um den Kallenturm herum verbessert.







Einmündung Langgasse

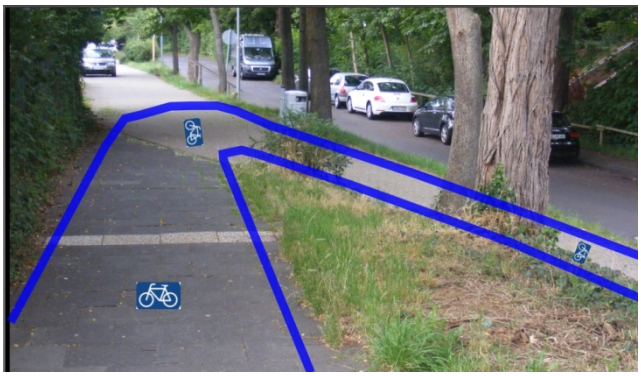
Querung Hauptstraße

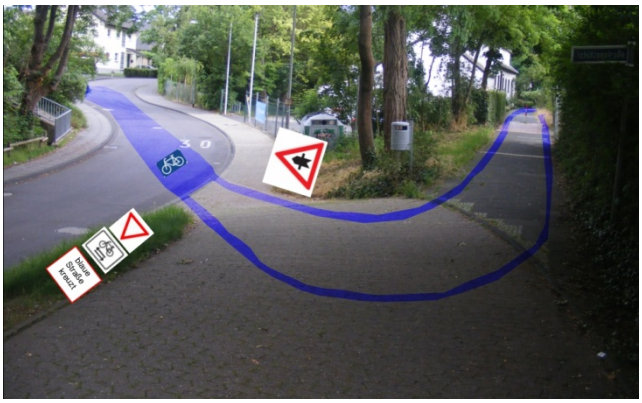
Am Ende des Kallenturm bleibt die Hauptstraße bevorrechtigt. Durch eine Sperrfläche wird der Kfz- und Radverkehr in Gegenrichtung dazu bewegt, in einem Bogen in die Straße Kallenturm abzubiegen, was die Sichtverhältnisse an der Engstelle neben der Kirche verbessert.

<u>Bachstraße</u>

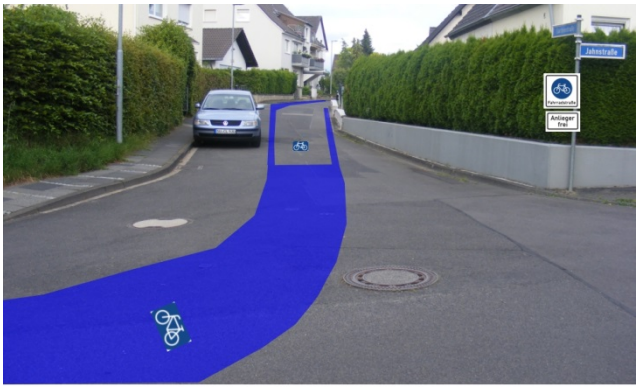
In der Bachstraße herrscht oft reger Verkehr. Deshalb wird zur besseren Orientierung aller Verkehrsteilnehmer*innen der Asphalt zwischen den Kopfsteinpflasterstreifen vollflächtig als Streifen eingefärbt. An der Pfarrgasse kommt von rechts die Route 2, die bis zur Neugartenstraße parallel mit der Route 3 läuft. Daher s.o.

Da die blaue Straße später am Hexenturm vorbei über das Pallotti-Areal in die Gartenstraße führen soll – wobei zu entscheiden sein wird, ob die Querung der Schützenstraße für den Radverkehr sinnigerweise mittels einer etwa höhengleichen Brücke erfolgen wird – ist der folgende Abschnitt bis zur Einmündung Gartenstraße quasi eine „Umleitungsstrecke“.



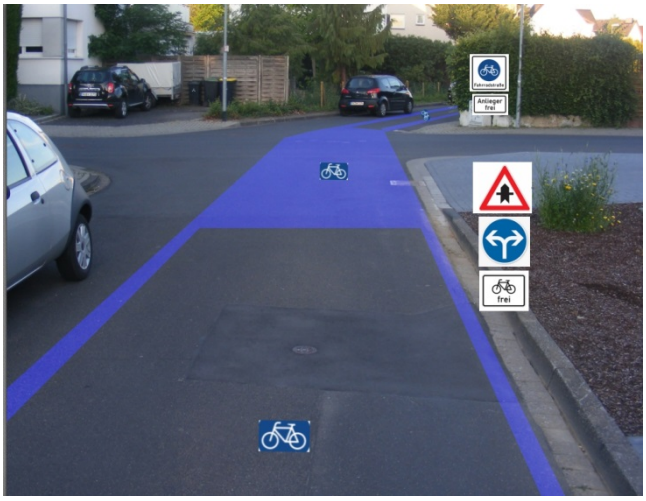


Beginn Gartenstraße

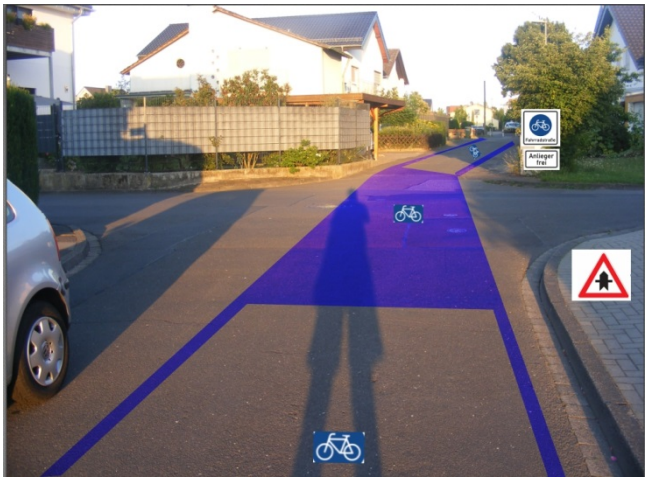


Einmündung Holunderweg

Kreuzung mit Weilerweg



Kreuzung mit Rotdorn



Übergang Gartenstraße-Koenenweg

Ende Koenenweg

Route 4 von Kriegerstraße bis Eulenbach

Kriegerstraße Einmündung Gerbergasse

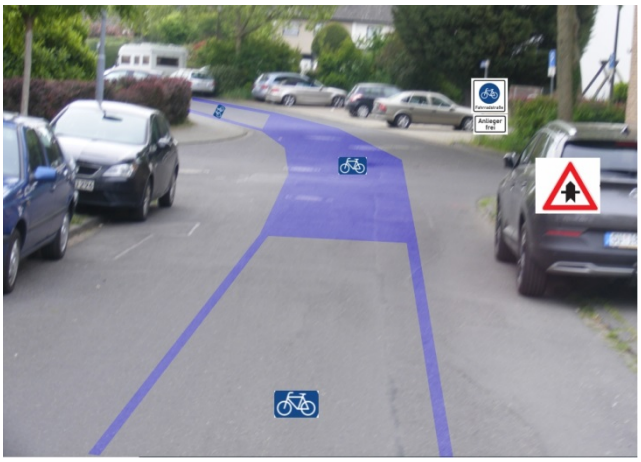
Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist der Streifen in der Kriegerstraße zur einfachen Orientierung vollflächig durchgezogen. Wenn man die Kriegerstraße am jetzigen Zebrastreifen für den Kfz-Durchgangsverkehr sperrt, würden Streifen links und rechts zwischen Einmündungen ausreichen.

Rechts geht die Route 3 ab in die Gerbergasse.

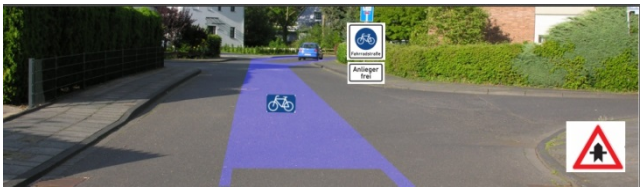
Querung Gymnasiumstraße

Ideal für das Konzept der blauen Straßen wäre, wenn die blaue Straße die Landesstraße vorfahrtsberechtigt queren würde. Die Autos müssten dann nicht erst Vor dem Voigtstor anhalten, sondern bei Querverkehr bereits an der Kriegerstraße. Man wird sehen, was Straßen.NRW als Straßenbaulastträger dazu sagt.

Kreuzung mit Ramershovener Straße



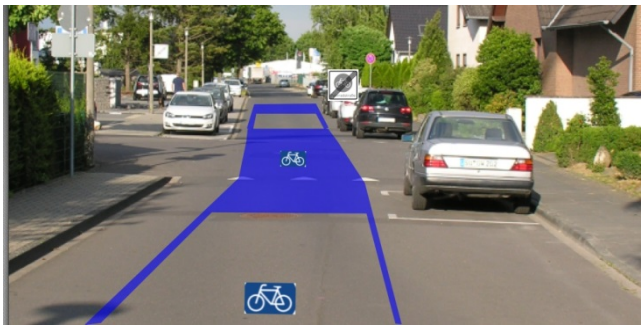
Doppelte Einmündung Gansweide



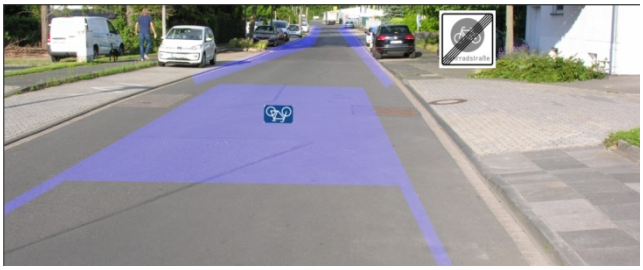
Gräbbachbrücke

Kleine Heeg

Einmündung Neue Heeg



Einmündung Segerstraße und weiterer Verlauf bis Eulenbach



Die Fahrradstraße ist an der Segerstraße zu Ende, da dort das Mischgebiet endet und das Gewerbegebiet beginnt. Im Gewerbegebiet ist die Straße Kleine Heeg mit 6 Metern Breite zu schmal für beiderseitige Schutzstreifen. Es werden daher nur blaue Streifen von 1,25 Metern Breite links und rechts markiert, die Radverkehr auf blauer Straße, die zugleich ein Abschnitt der Radpendlerroute Rheinbach-Meckenheim Bonn ist, signalisieren sollen.