

Fraktion der CDU
im Rat der Stadt Rheinbach

Fraktion der SPD
im Rat der Stadt Rheinbach

Fraktion der UWG
im Rat der Stadt Rheinbach

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
im Rat der Stadt Rheinbach

Fraktion der FDP
im Rat der Stadt Rheinbach

Antrag für den Ausschuss für Umwelt und Mobilität

Radverkehrsanzbindung der Ortschaften

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität empfiehlt dem Rat, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Ortschaften mit Ausnahme von Todenfeld und Hilberath wird das Konzept der Radverkehrsanzbindungen soweit möglich und zügig umgesetzt. Die dazu erforderlichen Maßnahmen und Schritte (einschließlich einer etwaigen erforderlichen Abstimmung mit anderen Behörden und Maßnahmen zur Information der Öffentlichkeit) sollen in einem Arbeits- und Zeitplan dargestellt werden, der dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen vorgelegt wird.

Der Arbeits- und Zeitplan enthält zunächst folgende Aktivitäten:

1. Beschilderung der Strecken von Wormersdorf, Flerzheim/Ramershoven, Peppenhoven, Niederdrees, Oberdrees, Queckenberg/Loch, Merzbach, Irlenbusch und Neukirchen im Jahr 2023 (konkrete Vorschläge hierfür liegen vor). Bei Stellung eines Förderantrags wird ggfls. vom Instrument des vorzeitigen Maßnahmenbeginns Gebrauch gemacht.
2. Ausreichende Befestigung des Mittelabschnitts des Weges vom asphaltierten Abschnitt der Weidenstraße bis zum asphaltierten Wirtschaftsweg am Waldrand bei Merzbach bis Mitte 2023.
3. Befestigung des aktuell geschotterten Wegeabschnitts von Merzbach vom Ende des asphaltierten Abschnitts der Birkenstraße bis zur Wegekreuzung am Waldrand an der Landstraße mit einer vom Radverkehr gut befahrbaren wassergebundenen Oberfläche.
4. Nullabsenkung des Bordsteins an der Straße Am Getreidespeicher am Ende der Rampe der Unterführung und vor dem Zebrastreifen (zur Geradeausfahrt in den Abzweig Kriegerstraße).
5. Nullabsenkung zweier Bordsteine in der Weidenstraße (Richtung Neukirchen und Richtung Rheinbach)
6. Ausweisung der Verbindung von Niederdrees ab Ende der Brücke über die Umgehungsstraße bis zur Einmündung der Leberstraße in die Aachener Straße als Fahrradstraße/Fahrradstraßen mit Vorfahrtsberechtigung für den Radverkehr.

7. Ausweisung des Abschnitts der Eichendorffstraße auf der Verbindung von Queckenberg/Loch / Merzbach / Irlenbusch / Neukirchen bis zum Erreichen des Uhlandwegs als Fahrradstraße.
8. Förderantrag für die Anbringung von weißen Begrenzungsstreifen links und rechts auf den asphaltierten Wegeabschnitte der Anbindungen außerorts ohne Beleuchtung gemäß der Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ des Bundesverkehrsministers.
9. Schneidung eines Sichtdreiecks in der im Landesstraßengesetz vorgesehenen Höhe an der Einmündung Ölmühlenweg/Waldwinkel.
10. Hinwirken bei Straßen.NRW
 - a. auf den Bau zweier straßenbegleitender Radwegeabschnitte entlang der Landesstraße nach Todenfeld und nach Hilberath
 - b. Unterhaltung der 155 Meter Geh-/Radweg entlang der L 113 (Ölmühlenweg) zwischen der Einmündung Waldwinkel und der Einmündung L 492 nach Todenfeld dergestalt, dass der Abschnitt für den Radverkehr attraktiv befahrbar und einladend ist
 - c. Automatische Grünanforderung oder automatisch Grün Richtung Peppenhoven an der Ampel der Umgehungsstraße.
 - d. ggfls. der Schneidung eines Sichtdreiecks in der im Landesstraßengesetz vorgesehenen Höhe an der Einmündung Ölmühlenweg/Waldwinkel (wenn Straßen.NRW das tun muss)

Begründung:

Die Arbeitsgruppe Radverkehrsanbindung der Ortschaften, der Vertreter*innen aller Fraktionen angehörten, hat ein Konzept zur Radverkehrsanbindung aller größeren Ortschaften erarbeitet, das ausschließlich bestehende Straßen und Wege nutzt und auf diesen nur wenige bauliche Maßnahmen erfordert. Diese wurden teilweise bereits umgesetzt, so wurden die beiden äußeren Abschnitte des Weges vom asphaltierten Abschnitts der Weidenstraße bis zum asphaltierten Wirtschaftsweg am Waldrand bei Merzbach bereits mit hellem Kalkmineralsplit befestigt.

Lediglich für die Anbindungen von Todenfeld und Hilberath ist der Bau mehrerer neuer straßenbegleitender Radwege entlang der Landesstraße erforderlich, weshalb diese Anbindungen als attraktives Angebot für den Radverkehr nicht kurzfristig hergestellt werden können.

Angeknüpft wird an das Zukunftsorientierte Radverkehrsnetz, hier den Radroutenring als „Herzstück“ des Konzepts und eine vorgesehene Nord-Süd-Verbindung innerhalb des Radroutenrings von der Kriegerstraße über die Bachstraße bis zum Stadtpark.

Für die Beschilderung auf der Grundlage der Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen in NRW (HBR NRW) gibt es für die Anbindung aller anderen Ortschaften bis zum Radroutenring und auf Wunsch der Verwaltung auch vom Radroutenring nach Meckenheim bis zur Stadtgrenze ein Beschilderungskonzept der AG bis auf die Ebene des einzelnen Schildes und wo und wie es angebracht werden soll.

Im Beschilderungskonzept ist die Verwendung eines Routenlogos zum Einschub unter die Pfeilwegweiser als Hinweis auf eine gute Qualität des Wegeabschnitts für den Radverkehr enthalten.



Falls die Kreisverwaltung das Logo () als Streckenpiktogramm für zulässig hält, soll das Logo als Streckenpiktogramm hinter dem Ziel (Ortschaften) verwendet werden, die Einschübe kann man sich dann sparen. Das Logo muss von einer Grafikerin / einem Grafiker noch professionell gezeichnet werden.

Das Anbringen von weißen Begrenzungsstreifen links und rechts auf den asphaltierten Wegeabschnitte der Anbindungen außerorts ohne Beleuchtung wird von einer Bewilligung von Fördermitteln hierfür abhängig gemacht, die der Bundesverkehrsminister in seiner Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ in Aussicht gestellt hat.

gez. Burke, CDU-Fraktion

(Dr. Wilmers, SPD-Fraktion)

gez. Hell, CDU-Fraktion

(Huth, UWG-Fraktion)

gez. Vary, SPD-Fraktion

(Wessels, UWG-Fraktion)

gez. Dr. Lenke, Grünen-Fraktion

(Ruland, FDP-Fraktion)

gez. Seiffert-Schollmeyer, Grünen Fraktion

gez. Knapp, FDP-Fraktion

Anlage: Konzept für die Radverkehrsanbindung der Ortschaften als Abschlussbericht der AG Radverkehrsanbindung der Ortschaften

Abschlussbericht der AG Radverkehrsanbindung der Ortschaften

Im Ausschuss für Umwelt- und Mobilität wurde anlässlich der Beratung eines Antrags zur Herstellung von Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortschaften und der Kernstadt beschlossen, eine Arbeitsgruppe zur Anbindung der Ortschaften an das geplante Radverkehrsnetz in der Kernstadt einzurichten (AG Radverkehrsanbindung der Ortschaften), der Mitglieder aller Fraktionen angehören. Mitglieder der Arbeitsgruppe sind: Burke, Hell, Ruland, Knapp, Seiffert-Schollmeyer, Dr. Lenke, Wessel, Huth, Vary, Wilmers. Die Leitung der AG wurde von Ratsherr Dr. Wilmers wahrgenommen.

In der ersten Sitzung verständigte sich die AG auf die Zielsetzung, für jede größere Ortschaft Rheinbachs eine Radroute zu identifizieren, die geeignet ist, Verkehrsteilnehmer*innen zum Umstieg vom Auto auf das Rad für möglichst viele Fahrten zwischen Ortschaften und Kernstadt zu bewegen und den Handlungsbedarf für eine ausreichende Attraktivität hierfür zu ermitteln. In Frage kommende vorhandene Strecken und Trassen wurden anhand von Karten erörtert.

In der zweiten Sitzung im März verständigte man sich auf Bewertungskriterien zur Beurteilung der Attraktivität der Strecken für den Radverkehr, wobei man sich an den „Hinweisen zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen“ (H EBRA) orientierte, die die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) im letzten Jahr herausgegeben hat. Einzelne Strecken wurden in der Gruppe befahren. Für die übrigen Strecken wurde festgelegt, welche AG-Mitglieder welche Strecken befahren und nach einem einheitlichen Maßstab bewerten.

In der dritten und vierten Sitzung im April und Mai wurden die einzelnen Strecken und ihre Bewertungen durchgesprochen, für jede Ortschaft ein Routenverlauf festgelegt, der als empfohlene Anbindung einer Ortschaft Anbindung ausgeschildert werden soll und die Baumaßnahmen festgelegt, die zur Herstellung einer ausreichenden Attraktivität als notwendig angesehen werden.

In der fünften und Abschlussitzung der AG verständigte man sich auf die empfohlene Art der Beschilderung und dieser Abschlussbericht wurde verabschiedet. Er soll nun in den Fraktionen beraten und dann im Ausschuss für Umwelt und Mobilität mit dem Ziel behandelt werden, eine Beschlussfassung des Ausschusses und ggfls. des Rates zur Realisierung des in der AG erarbeiteten Konzeptes zur Anbindung der Ortschaften an den Radroutenring in der Kernstadt herbeizuführen.

Ziel und Konzeption

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes NRW, das zu Jahresbeginn in Kraft trat, enthält die Zielsetzung, den Radverkehr deutlich zu verbessern: „Landesweit soll der Radverkehr so attraktiv werden, dass sich mehr Menschen im Alltag für das Rad entscheiden können. So soll ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit der Wege erreicht werden.“ (Präambel des Gesetzes).

Die Menschen decken ihre Mobilitätsbedürfnisse bei mehreren Möglichkeiten so, wie es für sich als optimal bewerten. Um zu erreichen, dass mehr Menschen ihren Wegebedarf zwischen Ortschaften und Kernstadt mit dem Rad statt mit dem Auto decken, soll der Radverkehr auf diesen Verbindungen für den Personenkreis attraktiver gemacht werden, der heute nicht das Rad für diese Strecken nutzt. Zielgruppe ist also nicht die Gruppe, die heute bereits das Rad nutzt, sondern diejenigen, die heute nicht mit dem Rad, sondern mit dem Auto fahren.

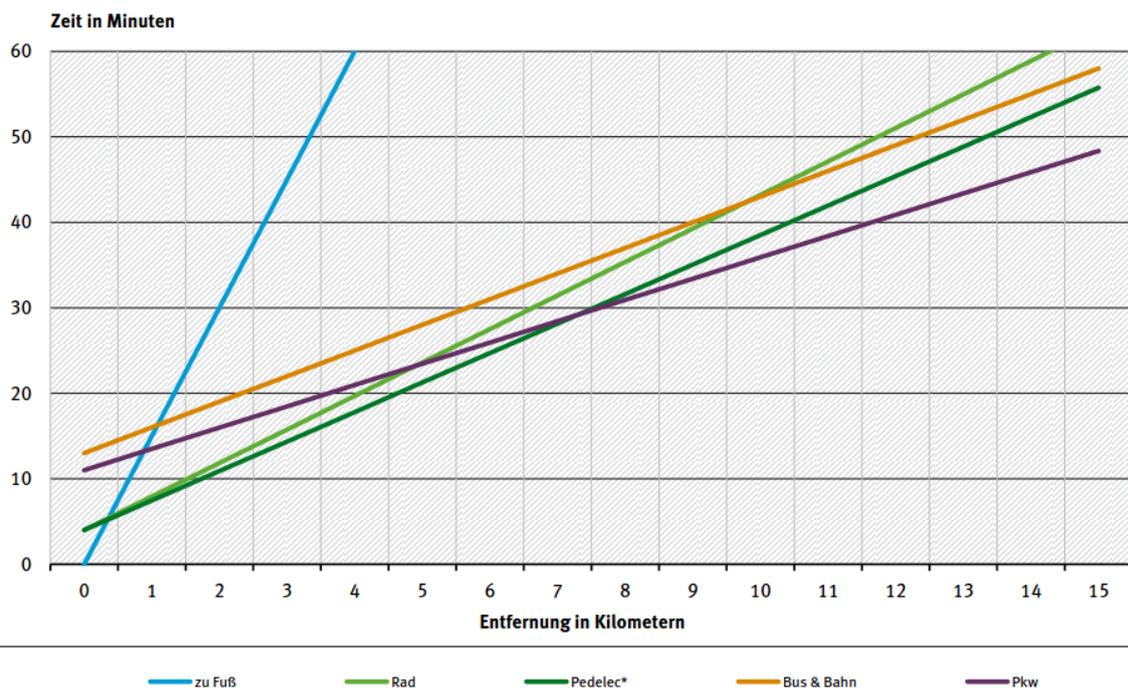
Die Gruppe derer, die zwar grundsätzlich bereit und interessiert sind, kurze Strecken mit dem Rad statt mit dem Auto zurückzulegen, es aber nicht tun, weil es ihnen zu schwierig, zu gefährlich, kurz: zu stressig ist, wird auf mehr als die Hälfte der Bevölkerung geschätzt (s. Thimo Graf, Radverkehr in der Kommune, S. 63ff). Das Potenzial zur Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Modalsplit der Wege wird daher in Rheinbach als hoch angesehen.

Das vorhandene Potenzial ist auch daran abzulesen, dass der Anteil des Radverkehrs am Modalsplit der Wege bei der letzten umfassenden Verkehrsuntersuchung 2002 noch 20% betrug und bis 2010 auf ca. 14% abgesunken ist.

Rheinbach ist von seiner Topographie her zum Radfahren teilweise sehr gut, Richtung Höhenorte eingeschränkt für den Radverkehr geeignet. Die Herausforderung der Bewältigung von Steigungen relativiert sich durch die heutigen Möglichkeiten der Elektromobilität im Radverkehr deutlich. Außerhalb der Kernstadt gibt es viele Wirtschaftswege, die sich nicht nur gut für den Freizeitradverkehr (Wasserburgenroute, Apfelroute) eignen, sondern auch für den Alltagsradverkehr. Die Notwendigkeit zum Neubau von Radwegen zur Herstellung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur für die Anbindung der Ortschaften besteht nur an wenigen Stellen.

Um einen Beitrag zur Erreichung des Ziels im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW zu leisten, den Anteil des Radverkehrs am Modalsplit der Wege auf 25% zu steigern, soll eine Anbindung der Ortschaften an das Zukunftsorientierte Radverkehrsnetz in der Rheinbacher Kernstadt erfolgen. Einige Ortschaften befinden sich weniger als 5 km von der Kernstadt entfernt, dieser Entfernungsradius gilt für die Radnutzung in „Konkurrenz“ zum Auto als sehr gut geeignet, wie nachfolgende Grafik des Umweltbundesamtes zeigt:

Wegevergleich: von Tür zu Tür im Stadtverkehr*



* Jedem Verkehrsmittel wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten zugrunde gelegt: zu Fuß $\bar{v} = 4$ km/h, Fahrrad $\bar{v} = 15,3$ km/h, Pedelec $\bar{v} = 17,4$ km/h, Bus/Bahn $\bar{v} = 20$ km/h, Pkw $\bar{v} = 24,1$ km/h. Zusätzlich wurden Zu- und Abgangzeiten zum jeweiligen Verkehrsmittel definiert = Schnittpunkt mit der y-Achse.

Quelle: Umweltbundesamt, Expertenschätzung Juli 2014 sowie verschiedenen Studien (zB TU München)

* Pedelec steht für "Pedal Electric Cycle" und bietet dem Radfahrer nur dann Unterstützung durch einen Elektromotor, wenn er in die Pedale tritt

Zentrales Element des Zukunftsorientierten Radverkehrsnetzes ist ein Radroutenring um die Altstadt herum. An diesen sollen die Routen zu den größeren Ortschaften angeschlossen werden.

Diese Routen sind nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung der FGSV als IR IV bzw. AR IV (innergemeindliche Radverkehrsanbindung innerhalb bebauter Gebiete bzw. nähräumige Radverkehrsverbindung außerhalb bebauter Gebiete) einzustufen, auf denen nach den H EBRA eine Streckengeschwindigkeit von mindestens 17 km/h möglich sein soll. Jede Notwendigkeit, die Fahrgeschwindigkeit auf unter 17 km/h reduzieren zu müssen, stellt eine Verzögerung dar, die die Attraktivität der Route herabsetzt.

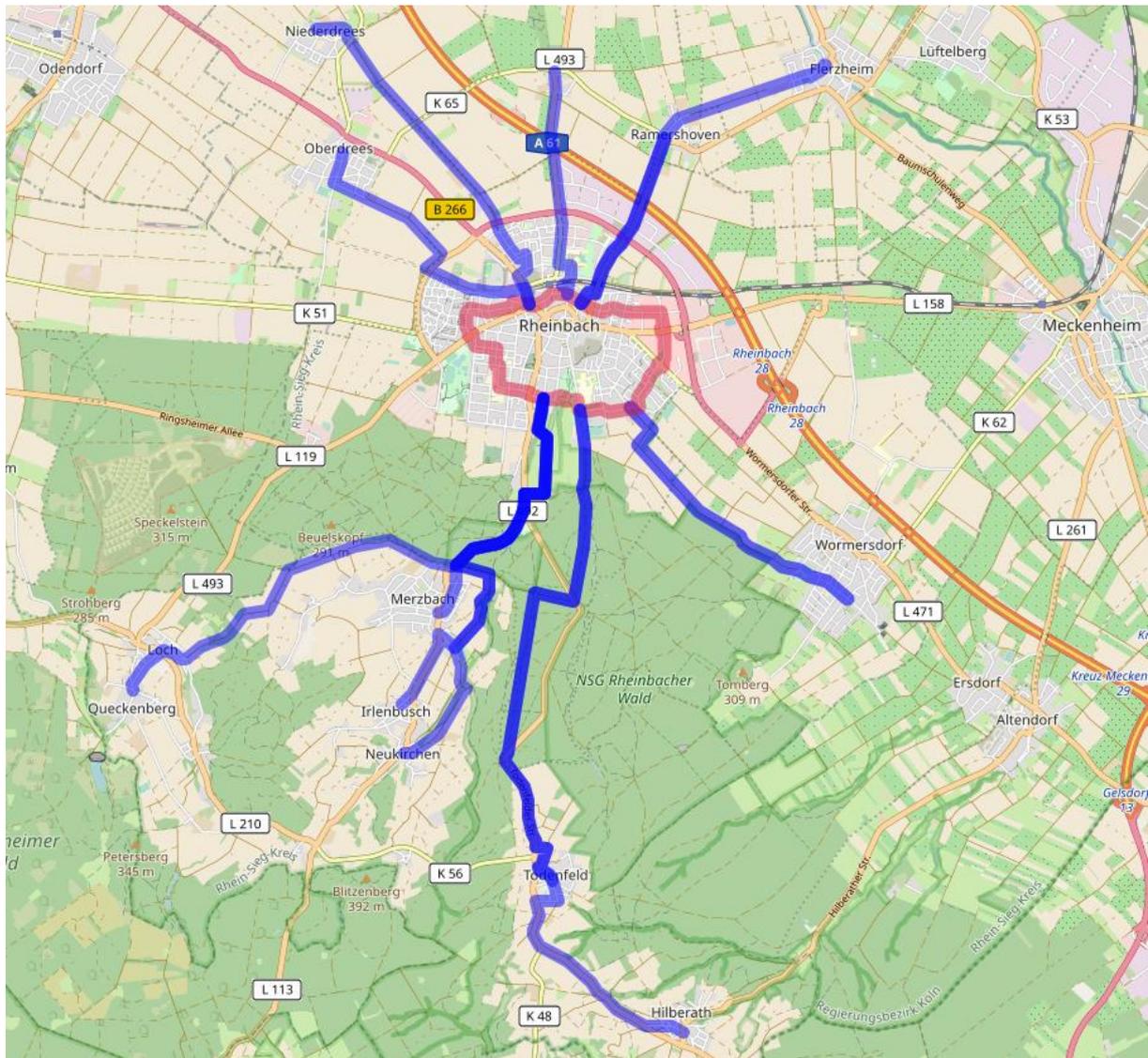
Diese Routen sollen so hergestellt werden, dass Verkehrsteilnehmer*innen zum Umstieg vom Auto auf das Rad für Alltagsfahrten zwischen der Kernstadt und den Ortschaften bewegt werden. Dies setzt

- einfach und zügig (mindestens 17 km/h) zu befahren,
- möglichst direkte,
- subjektiv sichere,

also insgesamt stressarme Radverkehrsverbindungen voraus.

Und zwar im gesamten Streckenverlauf. Gibt es auch nur eine kritische Stelle, die als sehr stressig empfunden wird, führt dies dazu, dass dann doch lieber das Auto genutzt wird, welches ein Mobilitätsbedürfnis gut geschützt, komfortabel und in Rheinbach fast immer stressfrei (viele direkte Wege, keine Staus, viele Parkplätze) erfüllt.

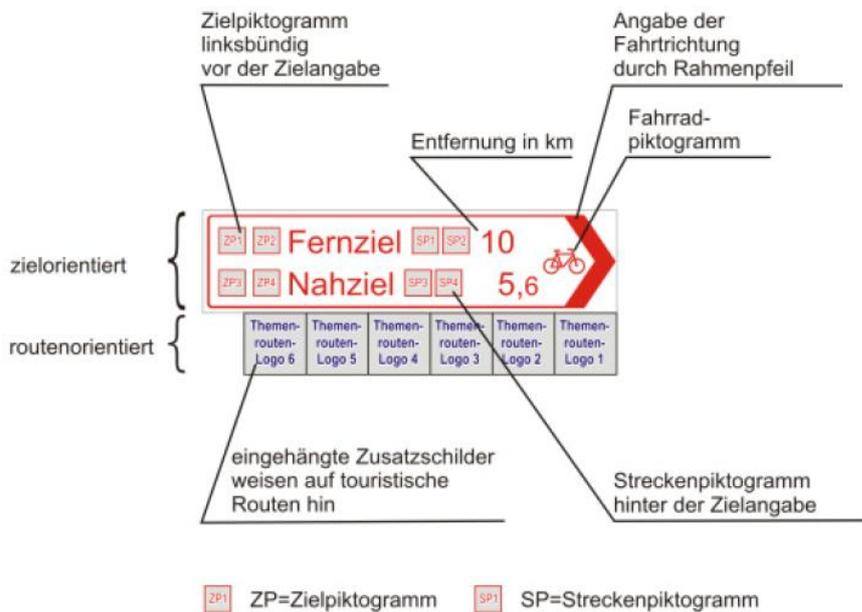
Entsprechend dieser Anforderungen werden von der AG folgende Anbindungen der einzelnen Ortschaften empfohlen:



Die Radrouten zur Anbindung der Ortschaften sollen so ausgeschildert werden, dass nicht nur eine klare Orientierung hin zum Ziel gegeben wird, sondern auch erkennbar ist, dass es sich um eine Route handelt, die gut und stressfrei mit dem Rad genutzt werden kann.

Für die Wegweisung der Radrouten der Anbindung der Ortschaften an den Radroutenring des zukunftsorientierten Radverkehrsnetzes soll nicht das evtl. eigene Beschilderungssystem für das zukunftsorientierte Radverkehrsnetz genutzt werden, sondern das Beschilderungssystem gemäß den Hinweisen zur Beschilderung von Radwegen in NRW (HBR NRW).

Beim Beschilderungssystem HBR NRW für NRW sind zur Integration örtlicher Hinweise vor und hinter den Ortsnamen, zu denen der Weg gewiesen wird, Piktogramme zu standardisierten Zielen (z.B. Bahnhof) oder zu Streckeneigenschaften (z.B. Radschnellweg) möglich. Unterhalb der Schilder können Zusatzschilder angebracht werden, die für touristische Routen gedacht sind.



Die besondere Qualität der Radrouten zur Anbindung der Ortschaften soll ein Logo mit Wegesymbol in Verbindung mit dem Radsymbol und einem Ausdruck von Qualität in Form eines erhobenen Daumens zum Ausdruck zu bringen.

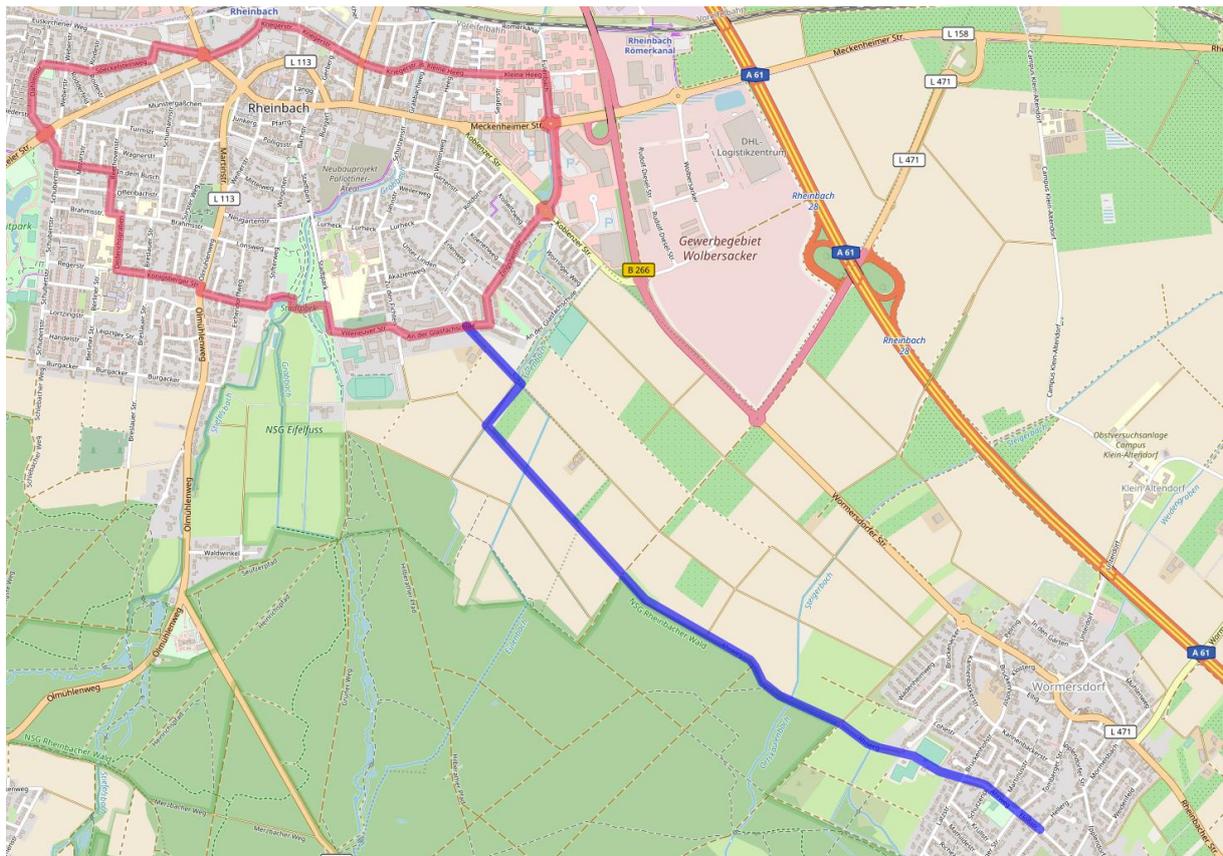


Das Logo kann als Streckenpiktogramm oder als eingehängtes Zusatzschild vorgesehen werden. Im konkreten Beschilderungsvorschlag für die Radverkehrs-anbindung der Ortschaften ist es als Routensymbol vorgesehen.

Verlauf und Beschilderung des NRW-Radwegenetzes werden bei Bedarf angepasst, dies ist in den konkreten Beschilderungsvorschlägen für die Berührungspunkte der Anbindungen mit dem Radverkehrsnetz NRW berücksichtigt.

Die Strecken im Einzelnen:

Wormersdorf



Die Route beginnt an einem relativ zentralen Punkt der Ortschaft, vermeidet Drängelgitter und scharfe Kurven im Ortsbereich und schwenkt erst auf freier Strecke auf Wunsch von Kreis- und Stadtverwaltung an der letzten Möglichkeit auf den „mittleren“ Verbindungsweg. Das NRW-Radwegenetz sollte an die hier dargestellte Strecke angepasst werden, was im konkreten Beschilderungsvorschlag vorgesehen ist.

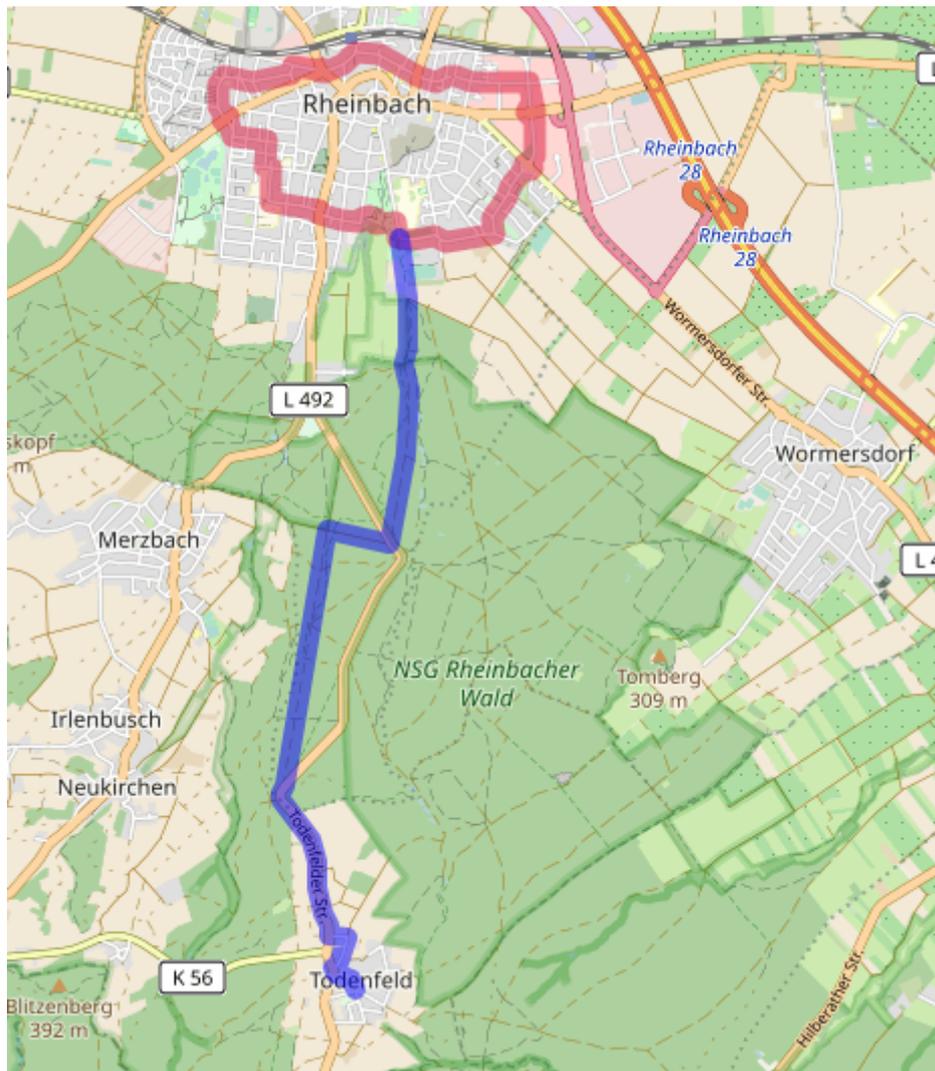
Der Weg befindet sich von der Oberfläche her in einem guten Zustand, abgesehen von zwei scharfen Kurven beim „Schwenken“ auf die mittlere Wegeverbindung ist mindestens Tempo 17 km/h möglich. Ausgeprägtes Konfliktpotenzial durch Mischverkehr mit Fußgänger*innen oder Autofahrerinnen wird nicht gesehen.

Bauliche Maßnahmen zur Herstellung einer ausreichenden Attraktivität für den Radverkehr sind nicht notwendig.

Verzögerungen gibt es durch zwei Kurven und einige Rechts-vor-Links-Vorfahrtberechtigungen. Der Oberflächenzustand ist durchgehend gut.

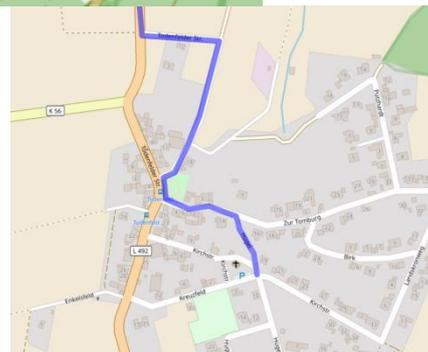
Länge: 2.950 Meter

Todenfeld



Innerhalb der Ortslage Todenfeld kann die Nutzung der L492 (sehr hoher Stressfaktor Mischverkehr mit Kfz auf relativ schmaler Straße) durch Nutzung von gut befahrbaren Anliegerstraßen vermieden werden.

Zwischen Ortsausgang Todenfeld und der Einmündung des Waldwegs, auf dem das NRW-Radwegenetz verläuft, ist die Nutzung der L492 gegenwärtig allerdings alternativlos. Hier ist der Bau eines straßenbegleitenden Radwegs entlang der L492 für diesen Abschnitt erforderlich.



durch

Für den Bau ist das Land als Straßenbaulasträger zuständig. Die Stadt Rheinbach soll die Aufnahme in das entsprechende Landesprogramm zum Neubau von Radwegen an Landesstraßen anmelden. Zur Rechtfertigung dient nicht (nur) das Potenzial zum Umstieg auf das Rad, sondern die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im

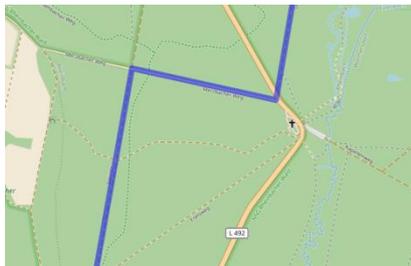
Land in Bezug auf die Möglichkeit, Todenfeld überhaupt mit dem Rad bei jedem Wetter auf sichere und akzeptable Weise erreichen zu können, ohne sich auf einer engen Landstraße mit unübersichtlichen Kurven im Mischverkehr mit relativ zügig fahrenden Kfz bewegen zu müssen. Auch eine attraktive Radwegeverbindung ins benachbarte Rheinland-Pfalz wäre auf diesen Radweg angewiesen.

Bis zum Bau des Radwegs an der L492 kann die Anbindung von Todenfeld nicht als attraktiv in dem Sinne bezeichnet werden, dass es einen nennenswerten Anreiz gäbe, jetzt mit dem Rad statt mit dem Auto zu fahren.

Die Herstellung einer attraktiven Radwegeverbindung durch den Wald östlich der L492 wäre mit erheblich größerem Aufwand und deutlich höherer Inanspruchnahme von Natur und Umwelt verbunden als der Bau eines straßenbegleitenden Radwegs entlang der L492.

Die Nutzung des NRW-Radwegenetzes von Berscheid nach Todenfeld stellt keine Alternative dar, weil die Strecke durch eine deutlich größere Länge und je nach Witterungsverhältnissen unbefahrbare Teilabschnitte gekennzeichnet ist. Für die Herstellung eines attraktiven Oberflächenbelags gilt das im Absatz zuvor gesagte.

Die Waldwege, die als Teil der Route vorgeschlagen werden, befinden sich derzeit in einem ordentlichen Zustand. Es wird eine Routenführung ohne Nutzung der L492 um die Waldkapelle herum empfohlen, so dass die L 492 an einer Stelle nur gequert werden muss. Wird die Route ausgeschildert, sollte der Kfz-Verkehr auf der L 492 vor der Querung gewarnt werden (Gefahrzeichen Nr. 138



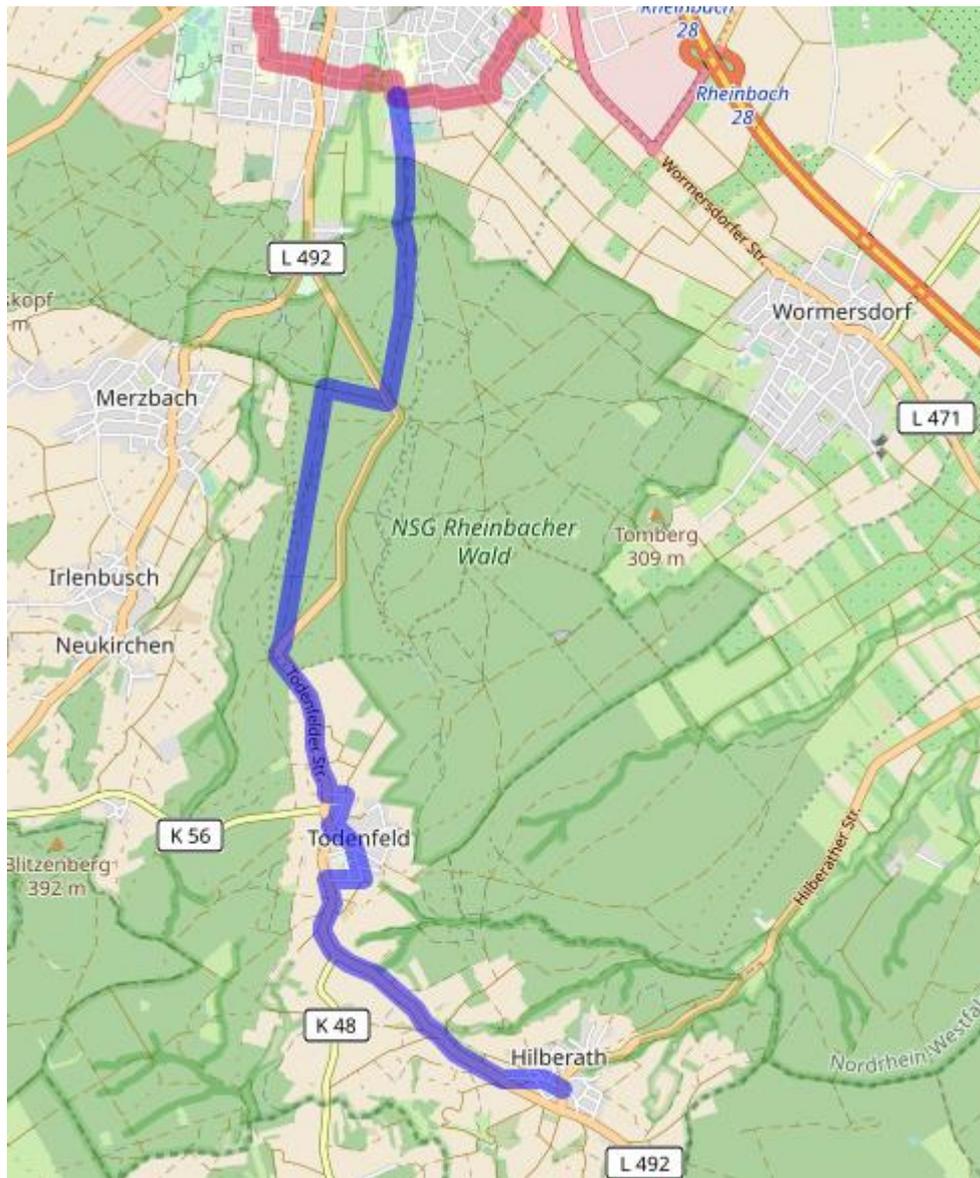
Radverkehr )

Nur wenige scharfe Kurven und Vorfahrtsberechtigungen von Einmündungen sowie die Querung der L492 an der Waldkapelle und nach Bau

des straßenbegleitenden Radwegs zusätzlich zwischen Todenfeld und Waldrand zwingen dazu, die Geschwindigkeit auf unter 17 km/h zu reduzieren.

Länge: 5.300 Meter

Hilberath



Bis zum Ortsausgang Hilberath kann die Hilberather Straße als gut befahrbare Anliegerstraße genutzt werden.

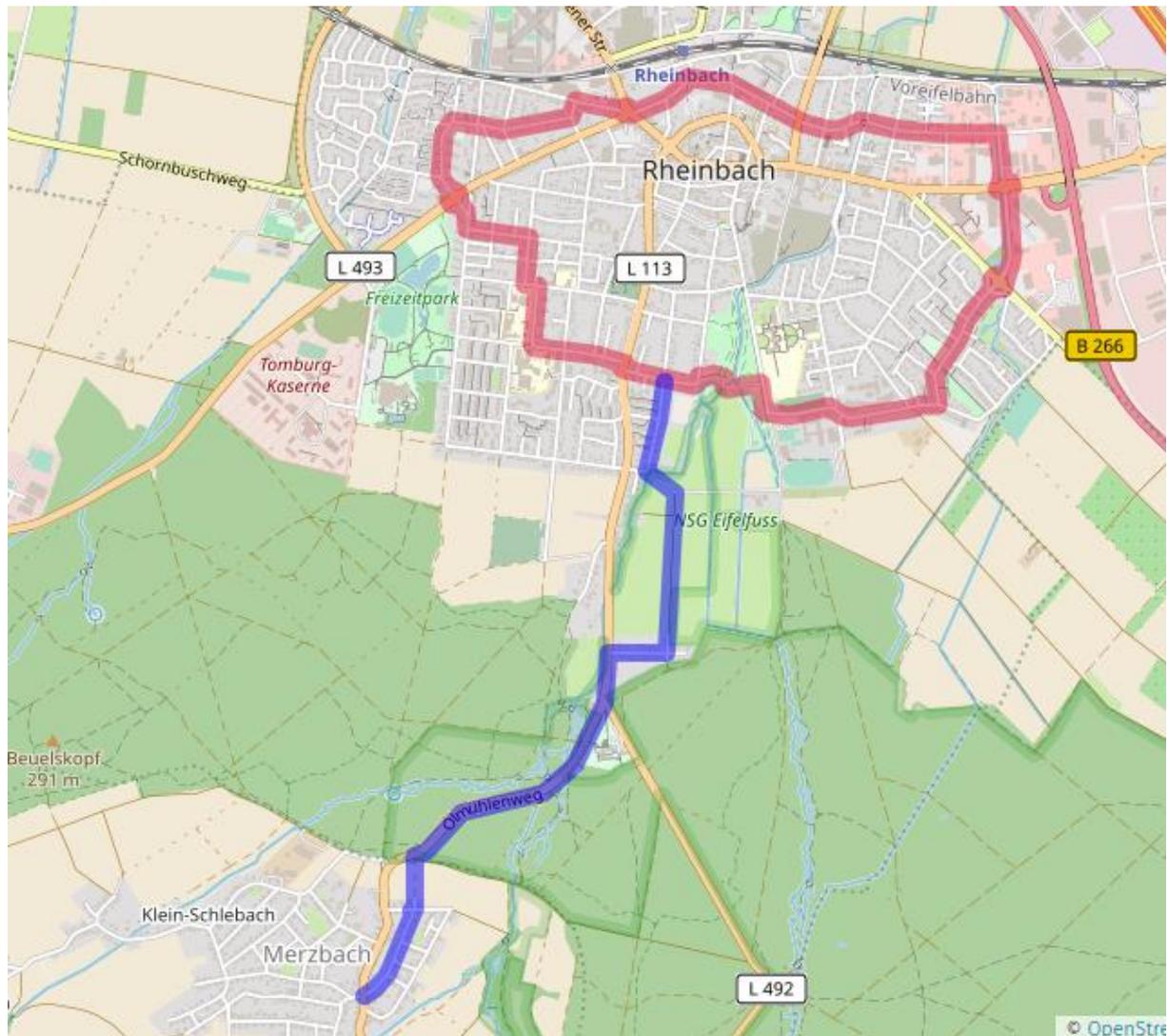


Ab Einmündung auf die L 492 am Ortsausgang bis zur Querung der L492 durch das NRW-Radwegenetz vor Todenfeld ist der Bau eines straßenbegleitenden Radwegs an der L492 notwendig, um mit dem Rad Hilberath einfach, sicher und stressfrei erreichen zu können. Es gilt das oben zur Anbindung Todenfeld gesagte gleichermaßen.

Ab der Querung des NRW-Radwegenetzes kann dieses gut befahrbar bis in die Ortsmitte von Todenfeld genutzt werden. Dort weiter über die Anbindung Todenfeld.

Länge: 7.950 Meter

Merzbach



Von der Ortsmitte an der L113 aus kann man über den gut zu befahrenden Talweg bis zum Ende der asphaltierten Wegstrecke am Birkenweg fahren. Die Fortsetzung geradeaus bis zum straßenbegleitenden Radweg entlang der L113 erfordert die Befestigung einer 140 m langen, derzeit geschotterten Wegstrecke. Durch die



Nutzung dieser Wegstrecke wird die Nutzung der L 113 auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit oft dichtem Kfz-Verkehr vermieden, die als sehr gefährlich und stressig empfunden wird und daher nicht attraktiv ist.

Die Wegstrecke liegt in einem Landschaftsschutzgebiet. Um Umweltbelangen gerecht zu werden und keinen Anreiz für den Autoverkehr zu bieten, diese Strecke zu nutzen, soll die Befestigung mit einer wassergebundenen Deckschicht erfolgen (wie z.B. beim Fuß- Radweg im

Stadtspark)

Bis zur Einmündung der L492 ist der straßenbegleitende Radweg vor wenigen Jahren neu asphaltiert worden und lässt sich prima befahren, wenn nicht Äste und Laub auf dem Weg liegen.

Nach der Einmündung der L492 bis zur Einmündung der Straße Waldwinkel ist der straßenbegleitende Radweg in keinem wirklich guten Zustand. Die Stadt Rheinbach



sollte beim Straßenbaulastträger (Straßen.NRW) darauf dringen, dass zumindest dieser Teilabschnitt instandgesetzt wird.

Die Sichtverhältnisse an der Einmündung Waldwinkel (90-Grad-Kurve) sind sehr schlecht durch hohe Sichthindernisse am Straßenrand. Hier muss ein Sichtdreieck gemäß § 30 Straßen- und Wegegesetz NRW durch die Straßenbaubehörde

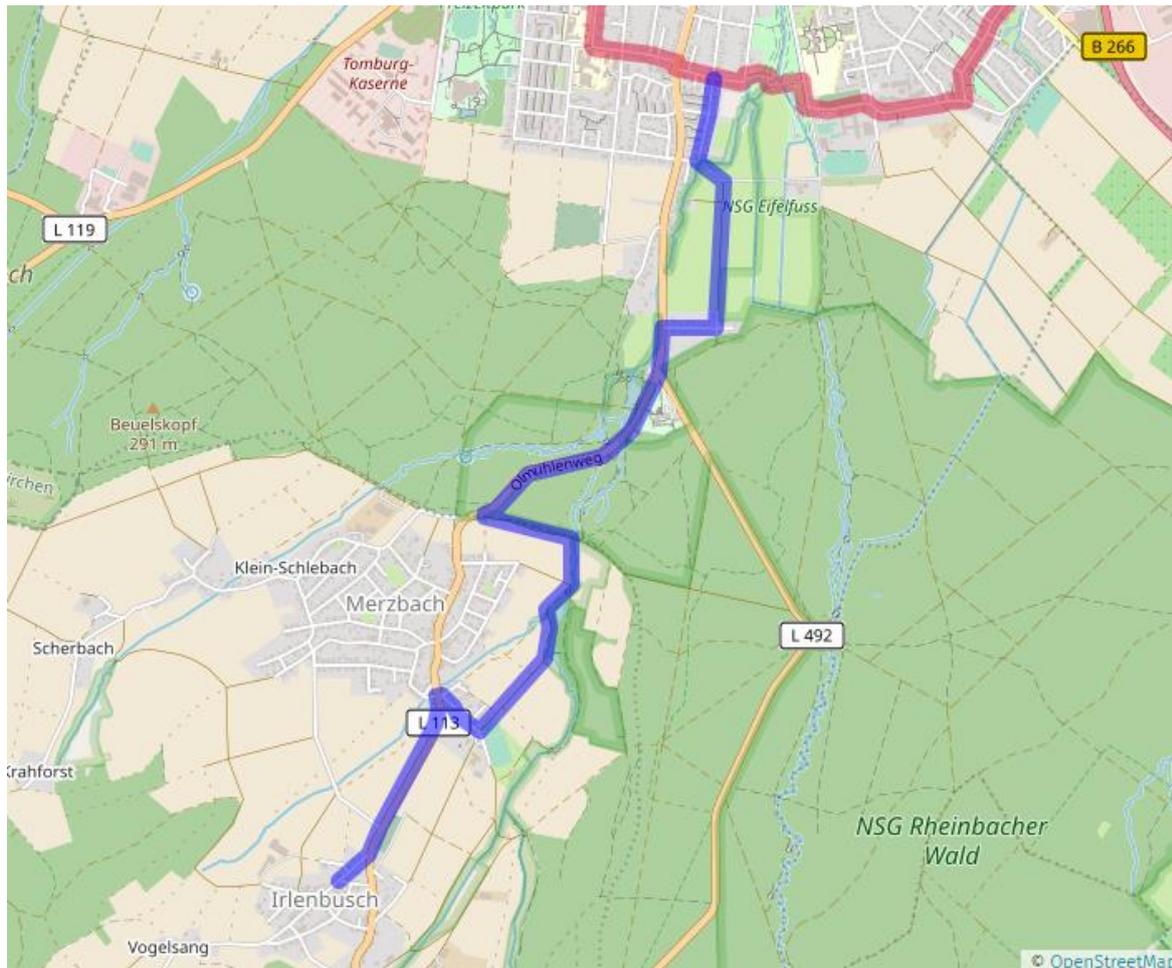
freigeschaffen werden, um ein gefahrloses und dadurch attraktives Fahren um die Kurve zu ermöglichen.

Der weitere Streckenverlauf bis zum Mörikeweg und weiter über die Eichendorffstraße bis zum Radroutenring am Uhlandweg ist gut befahrbar. Die Ausweisung der Straßen als Fahrradstraßen (in der Auto- / bzw. auf dem Wirtschaftsweg landwirtschaftl. Verkehr zugelassen wird) für diesen Streckenabschnitt sollte erwogen werden mit dem Argument, dass die Straßen eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr haben, denn sie sind Teil der Anbindung von Merzbach, Irlenbusch, Neukirchen, Loch und Queckenberg gleichermaßen. Die früher notwendige Voraussetzung, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder werden soll, gilt heute nicht mehr. Insbesondere im Eichendorffweg als relativ schmaler Straße würde eine Ausweisung als Fahrradstraße dem Kfz-Verkehr deutlich vor Augen führen, dass er auf den Radverkehr Rücksicht zu nehmen hat. Da Radfahrer*innen in Fahrradstraße auch mittig fahren dürfen, wird die Gefahr von Doorings-Unfällen bei Einhaltung des Rechtsfahrgebotes entlang parkender Autos reduziert. Und es würde so dem Radverkehr ein subjektives Sicherheitsgefühl vermittelt, das sich positiv auf die Attraktivität der Radnutzung auswirkt.

Verzögerungen gibt es durch Rechts-vor-Links-Vorfahrtberechtigungen, den Übergang am Ende des Talwegs, die Querung der L492 und die Einmündung Waldwinkel. Der Oberflächenbelag ist bis auf die 140 Meter, die asphaltiert werden müssen, gut.

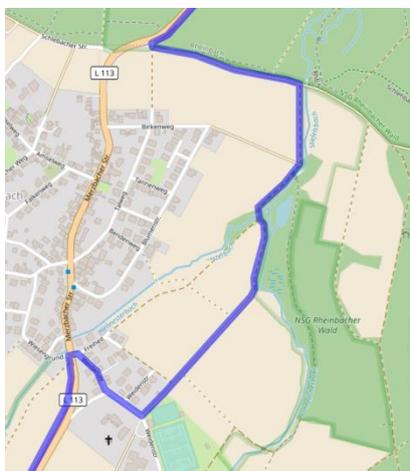
Länge: 2.750 Meter

Irlenbusch



Von Irlenbusch aus kann man den straßenbegleitenden Radweg an der L113 nutzen, der sich (noch) in einem passablen Zustand befindet. Der Radweg endet vor einer Ampel, an der die L113 gequert und auf der anderen Seite die Weidenstraße genutzt werden und so die sehr unattraktive kurvige Engstelle auf der L113 im Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn vermieden werden kann.

Die Weidenstraße lässt sich bis zur Sportanlage gut befahren. Der Bordstein an der Weidenstraße bei der Abbiegung nach links Richtung Kernstadt ist allerdings auf Null abzusenken. Das NRW-Radwegenetz, das genutzt werden soll, führt zunächst über einen neu asphaltierten Abschnitt und dann über nicht asphaltierte und im aktuellen Zustand für den Alltagsradverkehr sehr unattraktive Wege am Naturschutzgebiet „Stiefelsbach und Zuflüsse“ vorbei bis zum Waldrand. Diese ca. 500 Meter müssen neu instand gesetzt bzw. mit einem gut befestigten Oberflächenbelag versehen werden, um für den Alltagsradverkehr attraktiv zu werden.



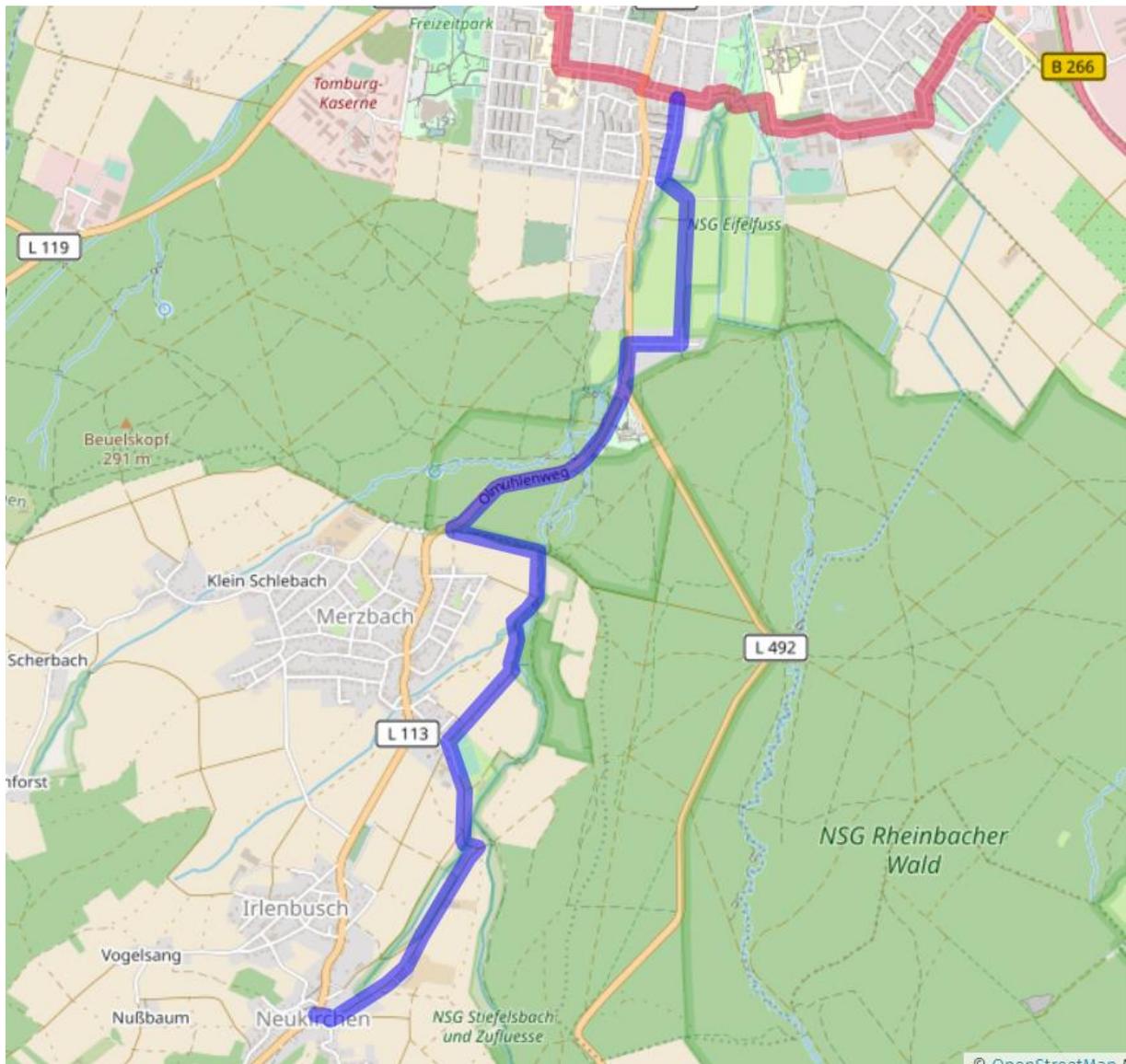
Dieser Abschnitt liegt – genau wie der 140 Meter lange Abschnitt derzeit geschotterter Wegstrecke Richtung Merzbach - in einem Landschaftsschutzgebiet. Ob die Befestigung dieser Abschnitte eine Unterhaltungsmaßnahme ist (der Abschnitt nach Merzbach ist bisher nicht als Radweg ausgewiesen, der Abschnitt nach Irlenbusch ist schon seit langem Teil des NRW-Radwegenetzes) oder ob eine Befreiung von den Verboten der Schutzgebietsverordnung beim Rhein-Sieg-Kreis als unterer Naturschutzbehörde erforderlich ist, bedarf noch der Klärung (s. Anlage).

Der Weg links am Waldrand vorbei befindet sich (noch) in einem passablen Zustand und führt zum Radweg an der L113 und von dort weiter über die Route zur Anbindung Merzbachs.

Bis zur Sportanlage in Merzbach gibt es Verzögerungen durch die Ampelquerung der L113 und die Abbiegungen an der Sportanlage und am Waldrand. Der Oberflächenbelag ist in Irlenbusch gut, entlang der L113 noch gut, in Merzbach bis zum Ende des vor kurzem erneuerten Asphaltbelages gut bis sehr gut, ab dort besteht der oben dargestellte Infrastrukturbedarf, ab Waldrand bis zur L113 noch gut, ab dort gilt das zur Anbindung von Merzbach ausgeführte.

Länge: 4.400 Meter

Neukirchen



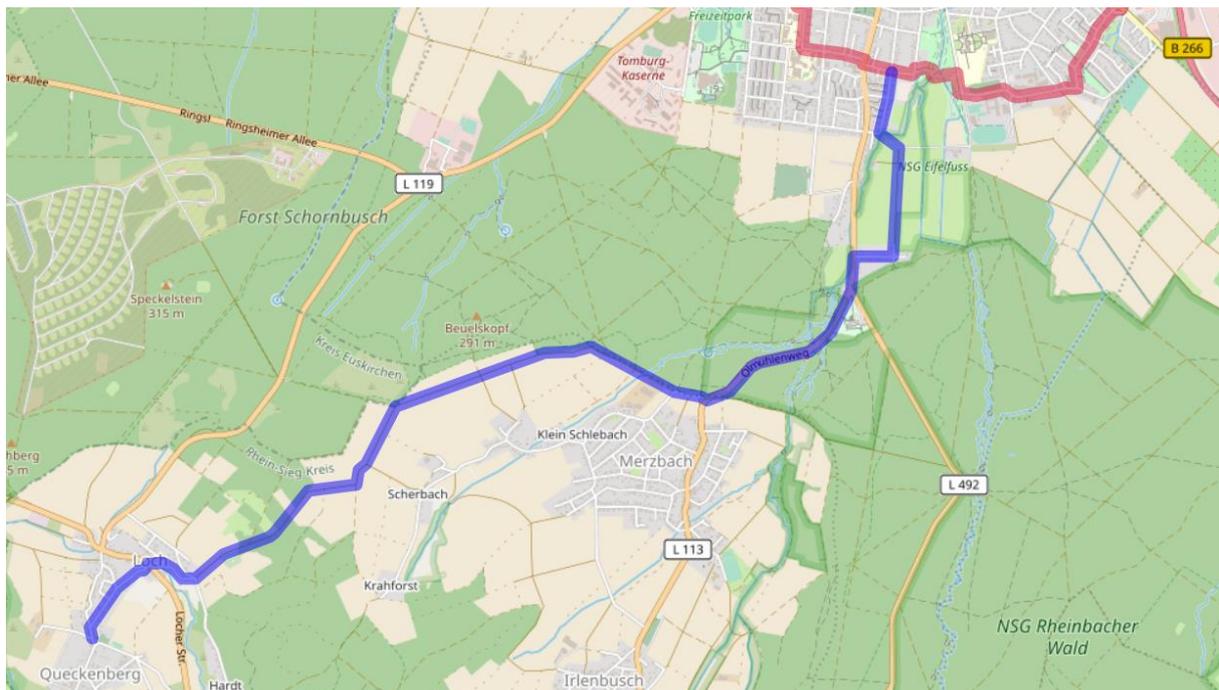
Vom Fuße der Kirche aus kann durch die Nutzung der gut zu befahrenen Straße Bröckweg die sehr unangenehme und gefährliche Engstelle der L113 Richtung Irlenbusch umfahren werden. Auf dem NRW-Radwegenetz geht es über asphaltierte Wirtschaftswege mit einer engen Kurve, die zum Abbremsen zwingt bis zur Sportanlage in Merzbach, ab der die Route zur Anbindung von Irlenbusch Richtung Kernstadt genutzt wird.

An der Sportanlage Merzbach ist ein Bordstein, der die Kfz-Wendeschleife begrenzt, auf Null abzusenken.

Verzögert wird die Fahrt durch einige Kurven, die Querung der L492 und die Einmündung Waldwinkel. Der Oberflächenbelag ist bis zur Sportanlage in Merzbach gut, ab da gilt das für die Anbindung von Irlenbusch und Merzbach ausgeführte.

Länge: 4.700 Meter

Loch und Queckenberg



In der Ortslage Queckenberg werden gut befahrbare Anliegerstraße und zur L210 hin ein nicht für Autos befahrbarer, asphaltierter Weg genutzt, der neu als Teil des NRW-Radwegenetzes ausgeschildert wurde (aktuell noch nicht im Radroutenplaner NRW im Internet eingetragen), wobei ein Schild bereits so zugewachsen ist, dass es nicht mehr sichtbar ist (s. Bild). Hier ist ein Freischnitt zu notwendig.



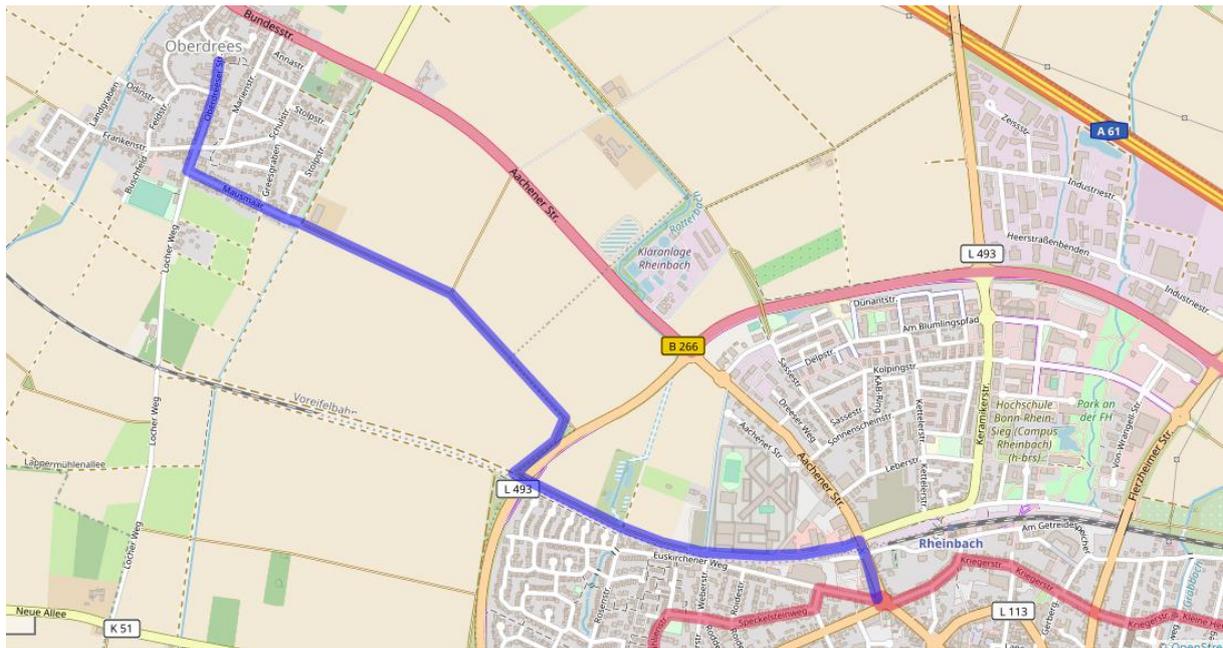
Die Querung der L210 ist nicht einfach, aber auf Grund der guten Sichtverhältnisse und der Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts machbar.

Nach der Querung der L210 gibt es eine durchgehend asphaltierte Wegeverbindung über Anlieger- und Wirtschaftsstraßen bis zur L113. Auch die Querung der L113 ist auf Grund der guten Sichtverhältnisse problemlos möglich. Nach der Querung geht es auf der Route zur Anbindung Merzbachs weiter.

Infrastrukturbedarf besteht auf der gesamten Strecke über den auf der Anbindung Merzbachs hinaus keiner. Der Oberflächenbelag ist durchgehend gut, nennenswerte Verzögerungen gibt es an den drei Querungen der Landstraßen und der Einmündung Waldwinkel.

Länge: 6.150 Meter

Oberdrees



Oberdreeser Straße, Locher Straße und Mausmaar sind gut befahrbare Anliegerstraßen. Anders als an der Strecke entlang der Bundesstraße, wo es z.B. an der Einmündung Schulstraße durch die „Hinterfahung“ der Bushaltstelle eine kurvige, enge und unübersichtliche Stelle gibt, deren Nutzung stressig und unattraktiv ist. Hinzu kommt hier die Ampelquerung der Umgehungsstraße mit bis zu 70 Sekunden Wartezeit nach Grünanforderung und z.T. nennenswerter Mischverkehr auf dem kombinierten Geh-Radweg, insbesondere in Höhe LIDL. In Gegenrichtung wird der Radverkehr sogar gezwungen, abzustiegen und das Rad über den Zebrastreifen zu schieben.

Dagegen führt die vorgesehene Route zur Anbindung von Oberdrees am Ende der Straße Mausmaar geradeaus über gut mit dem Rad zu befahrende Wirtschaftswege und eine Brücke über die Umgehungsstraße stressfrei an der JVA und dem Raiffeisenhandel vorbei bis zur Aachener Straße kurz vor dem Bahnübergang. Ab dort kann nach rechts der vorhandene Radweg neben der Fahrbahn bis zum Kreisel genutzt werden, durch den der Radroutenring verläuft.

In Gegenrichtung ist das Abbiegen nach links in die Raiffeisenstraße auf Grund des oft dichten Kfz-Verkehrs nicht einfach, aber auf Grund der guten Sichtverhältnisse machbar. Mit dem Bau des Geh-/Radwegs entlang der Keramikerstraße als Teil des Radverkehrsnetzes des Kreises, das bis zur Umgehungsstraße dem Routenverlauf zur Anbindung von Oberdrees folgt, wird sich die Querungs-/Abbiegesituation an der Kreuzung Keramikerstraße / Aachener Straße/ Raiffeisenstraße verbessern.

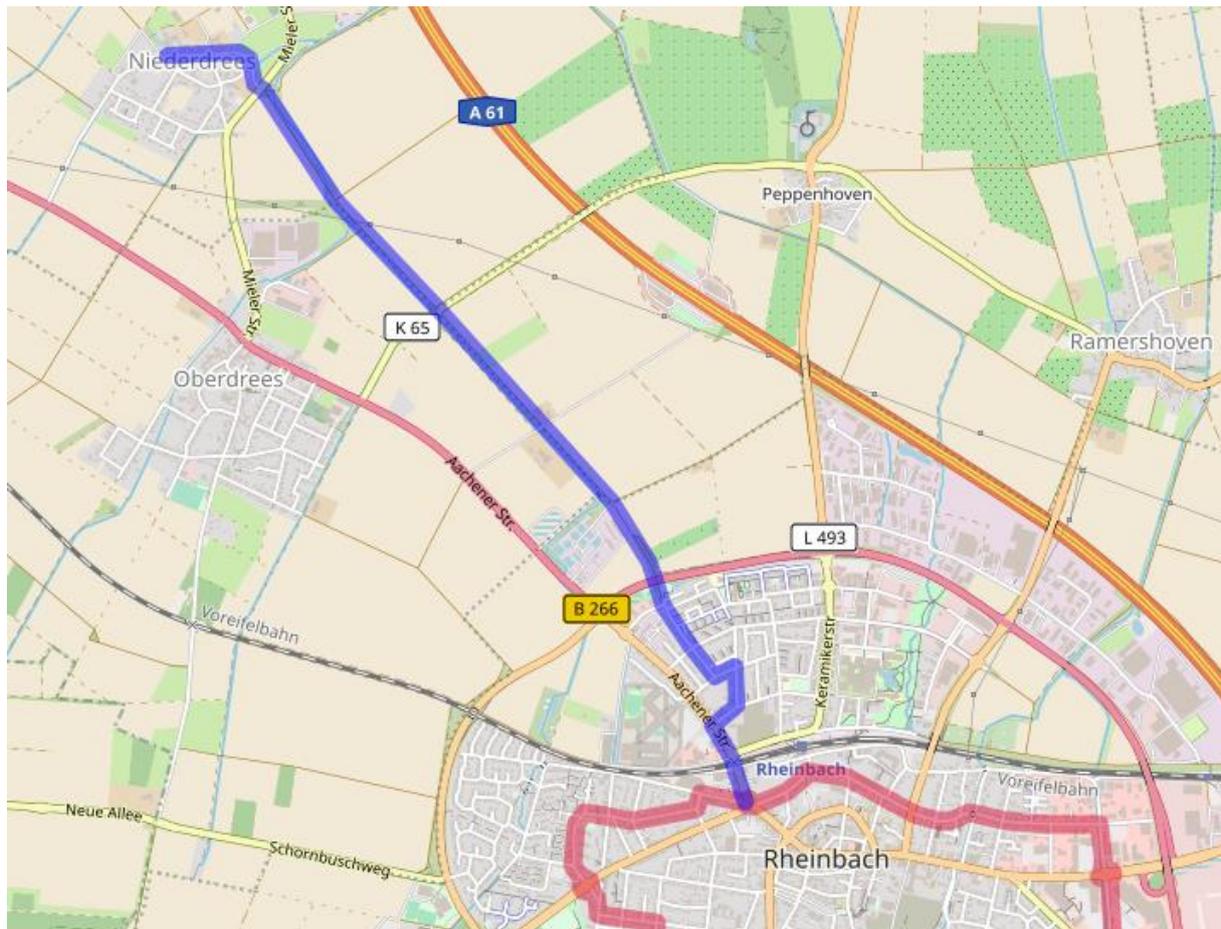


Ortskundige können dieses Abbiegen Richtung Oberdrees vermeiden, wenn sie ab dem Kreisel den Euskirchener Weg entlang der Bahn benutzen und beim Erreichen der Umgehungsstraße Bahn und Brücke zunächst unterfahren und dann wieder hoch zur Anbindungsroute fahren. Hierzu müssen aber zwei Kehren von fast 180 Grad auf relativ schmalen Fuß-/Radwegen gefahren werden, was nicht einfach und für Lastenräder kaum möglich ist, so dass diese Alternative Richtung Oberdrees nicht als stressarm und attraktiv angesehen werden kann.

Vorfahrtsberechtigung von rechts und eine scharfe Kurve in Oberdrees führen evtl. zu Verzögerungen. In Gegenrichtung der Abbiegevorgang nach links in die Reiffeisenstraße. Der Oberflächenbelag ist durchgehend gut.

Länge: 3.000 Meter

Niederdrees

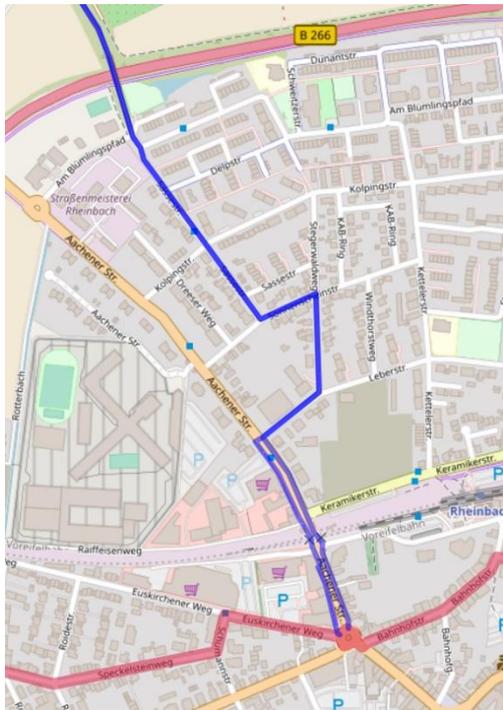


Von Niederdrees aus gibt es eine gerade Wirtschaftswegeverbindung bis über die Brücke über die Umgehungsstraße. Die Wegeverbindung lässt sich mit dem Rad sehr gut befahren, einziger schwieriger Punkt ist die Querung der K65. Da die K65 wenig befahren ist und die Sichtbeziehungen in beide Richtungen gut sind, ist die Querung ohne zu viel Stress möglich.

Am Ende der Brücke über die Umgehungsstraße wäre es möglich, nach rechts bis zum Kreisel zu fahren, am Kreisel die Aachener Straße zu queren und dann den Geh-/Radweg bis zum Radroutenring zu nutzen. Diese Streckenführung hätte aber den Nachteil, dass in Gegenrichtung der Radverkehr an der Einmündung Leberstraße absteigen und das Rad über den Zebrastreifen schieben müsste, was als Zumutung und überhaupt nicht attraktiv empfunden wird und in der Praxis auch so gut wie niemand tut.

Deshalb geht die Route zur Anbindung von Niederdrees am Ende der Brücke über die Umgehungsstraße geradeaus über gut befahrbare Wohnstraßen bis zur Leberstraße, an dessen Ende die Aachener Straße dann gequert werden muss, was auf Grund guter Sichtverhältnisse und innerörtlicher Geschwindigkeitsreduzierung ohne zu großen Stress möglich ist. Dann geht es auf dem Geh-/Radweg weiter bis zum

Radroutenring am Ende der Aachener Straße. Nach Bebauung des Majolika-Areals kann überlegt werden, die Route von der Leberstraße über das Areal auf die



Keramikerstraße zu führen, wo in Kürze ein neuer Geh-/Radweg entlang der Keramikerstraße als Teil des Radverkehrsnetzes des Kreises entsteht und zu einer Verbesserung der Querungssituation an der Kreuzung Keramikerstraße / Aachener Straße/ Raiffeisenstraße führen wird.

Die Routenführung hat den Nachteil, dass sie etwas länger ist und zwischen Sasse- und Leberstraße im „Zick-Zack“ verläuft. Es bietet sich an, die Routenführung dadurch zu unterstützen, dass die Routenabschnitte der Wohnstraßen als Fahrradstraßen ausgewiesen werden, auf denen zwar Autoverkehr zugelassen wird, deren Ausweisung jedoch dem

Autoverkehr deutlich macht, dass der Radverkehr hier Vorrang hat und auf ihn Rücksicht zu nehmen ist.

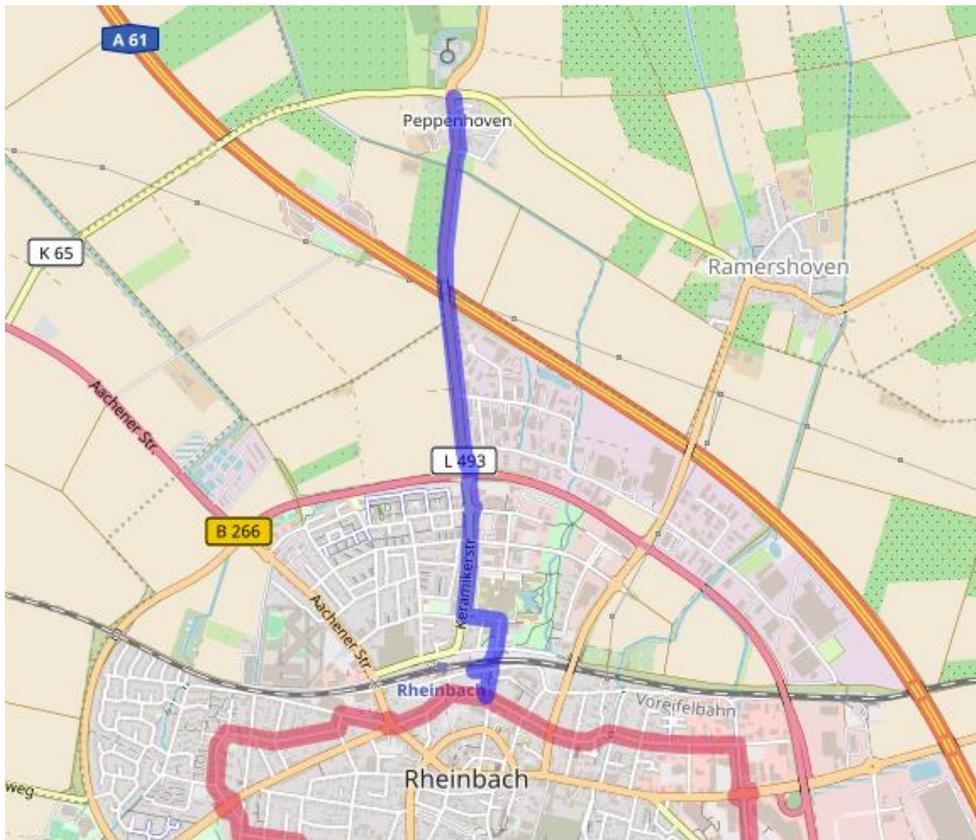
Da Radfahrer*innen in Fahrradstraße auch mittig fahren dürfen, wird die Gefahr von Dooring-Unfällen bei Einhaltung des Rechtsfahrgebotes entlang parkender Autos reduziert. Und es würde so dem Radverkehr ein subjektives Sicherheitsgefühl vermittelt, das sich positiv auf die Attraktivität der Radnutzung auswirkt.

Die Route kann dann auch vorfahrtsberechtigt gemacht werden, was dem Radverkehr eine zügige und trotz des Umwegs und teilweisen „Zick-Zack“-Verlaufs attraktive Nutzung ermöglicht und zugleich den Autoverkehr im Wohngebiet beruhigt, für den die Nutzung dieser Vorfahrtsstrecke kaum attraktiv ist, er aber bei Querung der Vorfahrtsstrecke Vorfahrt achten muss.

Verzögerungen gibt es durch die Querung zweier Kreisstraßen, der Leberstraße und einigen Kurven in der Rheinbacher Kernstadt. Der Oberflächenbelag ist durchgehend gut.

Länge: 3.750 Meter

Peppenhoven



Von Peppenhoven aus gibt es einen durchgehenden, baulich getrennten straßenbegleitenden Radweg entlang der Kreisstraße, der in Gegenrichtung bis zum nicht weit entfernten Morenhoven führt. Diese Strecke ist auch als Radpendlerroute von Rheinbach über Swisttal und Alfter nach Bonn ausgewiesen. Der Radweg ist durchgehend gut befahrbar, lediglich in Peppenhoven muss in der Ortslage an zwei Stellen durch geeignete Bodenmarkierungen klargestellt werden, wo er in welche Richtung entlangführt.

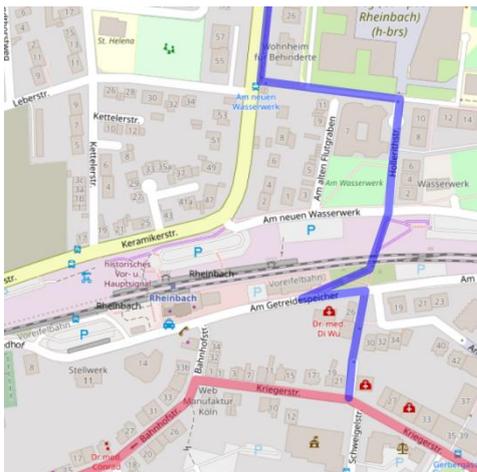
An der Umgehungsstraße gibt es an der Ampel eine Wartezeit von max. 70 Sekunden nach Grünanforderung. Um in Konkurrenz zum Autoverkehr keinen Nachteil zu haben, sollte auf dieser Route, die auch als Radpendlerroute ausgewiesen ist, wie beim Autoverkehr die Anforderung über eine Schleife im Boden automatisch erfolgen oder auf eine Anforderung verzichtet und immer dann Grün kommen, wenn auch der Kfz-Verkehr für die gleiche Fahrtrichtung Grün hat.

Im weiteren Verlauf wird der Radweg neben der Straße als benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg auf dem Bürgersteig geführt. Im Bereich des Kreisels am GTZ gibt es Pflasterbelag, der v.a. bei Nässe unfallträchtig und insgesamt für den Radverkehr unattraktiv ist.

In der Keramikerstraße sollte auch deshalb bis zum Bahnhof die Benutzungspflicht aufgegeben und der Gehweg für den Radverkehr lediglich freigegeben werden, so dass der Radverkehr die Wahl hat, ob er im Mischverkehr mit Kfz auf der Straße oder mit dem Fußgängerverkehr auf dem Gehweg fahren will. Da die Keramikerstraße schnurgerade und so breit ist, dass sich Kfz und Radverkehr begegnen können, ohne dass einer anhalten muss, gibt es keine Sicherheitsgründe, die heute die Anordnung der Benutzungspflicht des Bürgersteigs für den Radverkehr begründen würden.

Erfahrene Radfahrer*innen, denen es nichts ausmacht, sich im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu bewegen, können so die unattraktiven Bürgersteigbereiche meiden. Radpendler*innen können zügig vorankommen. Alltagsradverkehr, der Mischverkehr auf der Fahrbahn für sich als sehr stressig empfindet, kann ihn durch Nutzung des Bürgersteigs vermeiden, nimmt dann aber Mischverkehr mit Fußgänger*innen und teilweise Pflasterabschnitte in Kauf.

Ab der Einmündung des Wegs zur Fachhochschule am Zebrastreifen wird der Bürgersteig sehr schmal für einen Zweirichtungsradweg. Daher führt die Route über



den Weg an der Fachhochschule vorbei über die Hollerithstraße durch die Unterführung der Bahn an der FH zur Straße Am Getreidespeicher. Dort, am Ende der Unterführung muss die Straße Am Getreidespeicher überquert werden, um auf ihr nach links weiterzufahren. Angesichts guter Sichtverhältnisse und Geschwindigkeitsbegrenzung innerstädtisch ist dies gut möglich. Um das Auffahren auf die Fahrbahn zu erleichtern, ist der Bordstein im

Auffahrbereich auf Null abzusenken, um die Nutzung dieser Route attraktiv zu machen.

Auch 30 Meter weiter ist aus Attraktivitätsgründen der Bordstein vor dem Zebrastreifen auf Null abzusenken, um direkt und gerade von der Straße Am Getreidespeicher nach rechts zum Radroutenring auf der Kriegerstraße fahren zu können. Die Überführung des Zebrastreifens mit eventueller Wartepflicht bei Fußgängerverkehr wird so vermieden.

Auf der gesamten Strecke führen Ampel, Kreiselfahrt und am Ende einige Kurven zu Verzögerungen, die aber insgesamt bezogen auf die Gesamtstrecke verträglich sind.

Länge: 2.450 Meter (bis Morenhoven: 4.550 Meter)

Ramershoven



Von Ramershoven führt ein straßenbegleitender Radweg, der gut befahrbar ist, entlang der L113 bis zu Umgehungsstraße. Die Wartezeit nach Grünanforderung beträgt dort an der Ampel bis zu 70 Sekunden.

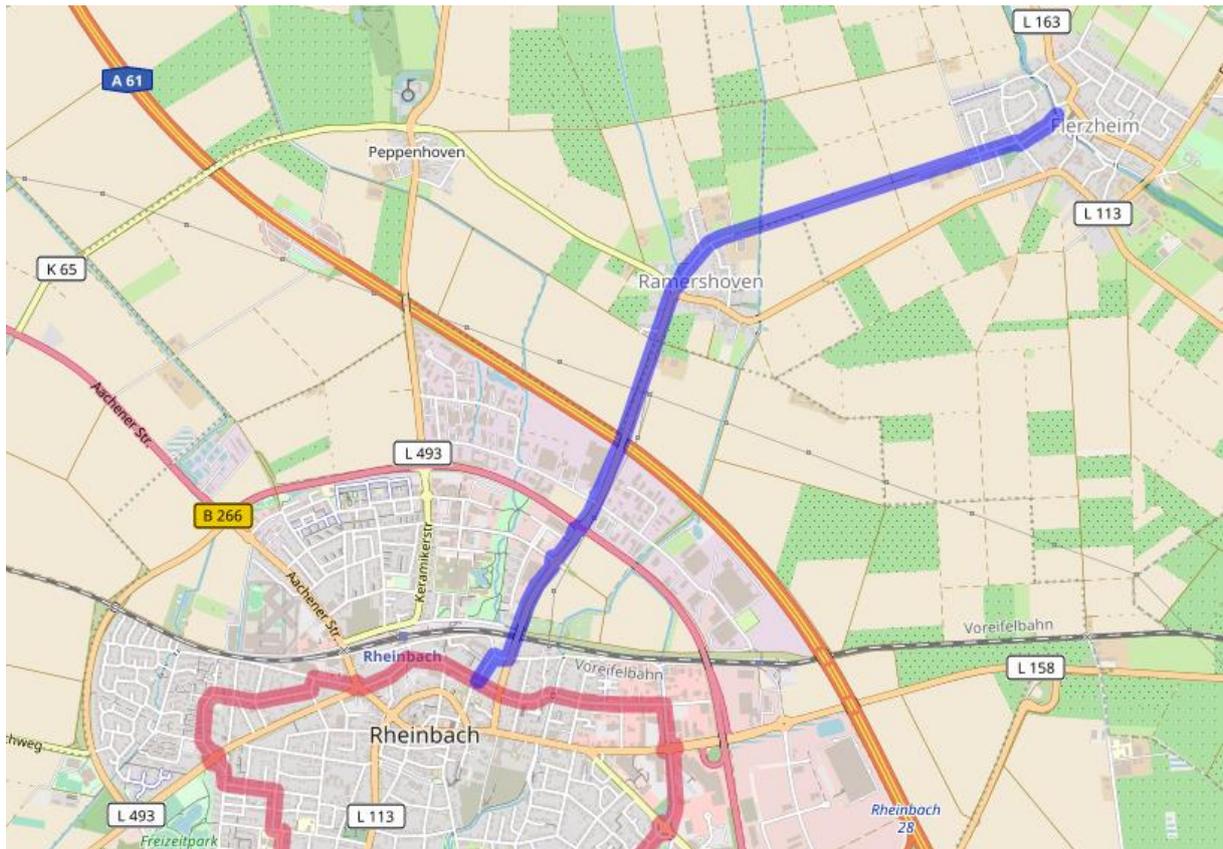
Der Radweg wird hinter der Ampel weiter- und um den Kreisel herumgeführt, ist aber im Bereich hinter der Brücke viel zu schmal für einen Zweirichtungsradweg. Überholen ist dort nicht möglich, bereits Gegenverkehr sehr schwierig. Daher sollte für den Abschnitt zwischen dem Kreisel und der Kreuzung mit der Straße Römerkanal die Benutzungspflicht des Geh-/Radwegs aufgehoben und der Gehweg für den Radverkehr „nur“ freigegeben werden, so dass der Radverkehr die Wahl hat, ob er den schmalen Gehweg nutzen will oder sich im Mischverkehr mit z.T. zügig fahrenden Kfz auf der Fahrbahn bewegen will.

Ab der Einmündung Römerkanal wird über diese Nebenstraße – z.T. zulässigerweise gegen die Einbahnstraße – der Radroutenring in der Kriegerstraße erreicht.

Verzögerungen gibt es auf der Strecke wenige (Ampel, Kreisel, Abbiegung in Römerkanal und im Römerkanal), die Oberfläche ist durchgehend gut.

Länge: 1.850 Meter

Flerzheim



Von Flerzheim aus kann man über Wohnstraßen und Wirtschaftswege problemlos Ramershoven erreichen.

In Ramershoven gelangt man über Wohnstraßen problemlos bis zur K65, die dann gequert werden muss, um auf den Radweg neben der Straße nach Rheinbach zu gelangen. Die Querung ist gut möglich, die Sichtverhältnisse sind gut. Die Querung könnte durch eine Radverkehrsfurt auf der Kreisstraße erleichtert werden, bei der aber dem Radverkehr dann an beiden Seiten durch ein Vorfahrt-beachten-Schild auf dem Weg klar gemacht werden sollte, dass der Kfz-Verkehr trotz Furt Vorrang hat.

Weiter geht es auf der Route zur Anbindung von Ramershoven zum Radroutenring.

Neben wenigen Rechts-vor-Links-Einmündungen verzögert nur die Querung der K65 die Fahrt. Der Oberflächenbelag ist durchgehend gut.

Länge: 3.650 Meter

Anlage

Liste der notwendigen baulichen Maßnahmen zur Realisierung der attraktiven Anbindung der Ortschaften für den Radverkehr an den Radroutenring in der Kernstadt

In der Straßenbaulast von Straßen.NRW:

- Ertüchtigung 155 Meter Geh-/Radweg entlang der L 113 (Ölmühlenweg) zwischen der Einmündung Waldwinkel und der Einmündung L 492 nach Todenfeld.
- Freischneiden Sichtdreieck Richtung Süden an der Ecke Ölmühlenweg/Waldwinkel.
- Straßenbegleitenden Radweg entlang der L 492 von der Einmündung des Waldwegs auf die L 492 bis zur Einmündung des Wirtschaftswegs am Ortseingang Todenfeld neu bauen. Länge 1.020 Meter.
- Straßenbegleitender Radweg entlang der L 492 nach Hilberath neu bauen. Länge: 1.770 Meter.
- Automatische Grünanforderung oder automatisch Grün Richtung Peppenhoven an der Ampel der Umgehungsstraße.

In der Straßenbaulast der Stadt Rheinbach:

- 140 Meter geschotterten Weg zwischen dem Waldrand und dem Birkenweg in Merzbach mit wassergebundener, für den Radverkehr attraktiver Wegdecke befestigen.
- Mittelstück der 500 Meter Weg zwischen Waldrand und Weidenstraße in Merzbach mit wassergebundener, für den Radverkehr attraktiver Oberfläche befestigen. Beginn und Ende dieses Abschnitts wurden kürzlich bereits befestigt.
- Bordsteine Am Getreidespeicher absenken (2x).
- Markierungen zur Klarstellung des Radwegeverlaufs auf dem Geh-/Radweg in der Ortslage Peppenhoven an zwei Stellen anbringen.
- Bordsteine an der Weidenstraße absenken (2x).