

Fahrradfreundliches Rheinbach

Konzept des ADFC Bonn/Rhein-Sieg e. V.,

Verkehrsplanungsgruppe

April 1998

1. Ausgangssituation

"Rheinbach: das rheinste Vergnügen", so heißt es in den Werbebroschüren für die jetzt 700 Jahre alt werdende Stadt am Nordrand der Eifel. Doch für Radfahrer ist es nicht überall ein Vergnügen, sich in der Stadt mit ihrem Fahrzeug zu bewegen. Dies hat die Stadt Rheinbach erkannt und möchte die Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrades verbessern.

Die Stadt Rheinbach bildet ein Subzentrum in der Region Bonn/Rhein-Sieg, das als Einzugsgebiet eine Vielzahl umliegender Dörfer nicht nur des Gemeindegebiets hat. Beispielhaft sei hier auf die Bedeutung als Schulstandort hingewiesen. Die Entfernungen ins Stadtgebiet und zur Erreichung von Zielen innerhalb des Stadtgebiets liegen fast ausnahmslos unter 5 km. Damit ist das Fahrrad ein gut geeigneter und wichtiger Verkehrsträger.

Die Stadt Rheinbach wird aufgrund ihrer Entwicklungsplanung noch an Bedeutung gewinnen. Durch die Ansiedlung der Fachhochschule und das Anlegen neuer Wohngebiete und Gewerbegebiete (z. B. des Gründungs- und Technologiezentrums) ist eine zeitgemäße und vorausschauende Verkehrsplanung bedeutsamer denn je. Auch beabsichtigt die Stadt Rheinbach, ihre touristische Attraktivität zu erhöhen und hierbei auch für Fahrradtouristen ein interessantes Ziel zu sein. Im Übrigen ist aufgrund der vorgesehenen Verbesserung der Bahnverbindungen Richtung Bonn und Euskirchen eine Stärkung des Umweltverbundes (Bahn, Bus, zu Fuß, Fahrrad) zu erwarten.

Aus Sicht des Radverkehrs weist das bestehende Verkehrsnetz viele Mängel auf, die die Benutzung des Fahrrades unattraktiv machen: Benachteiligungen gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr im Umfeld der Hauptverkehrsadern, fehlende Verbindungen z. B. durch Einbahnstraßen, fehlende oder mangelhafte Fahrradabstellanlagen sowie ein Mangel jeglicher Beschilderung, die sich an den Bedürfnissen von Radfahrern orientiert. Insbesondere gilt es, vorhandene Gefahrenpunkte — auch für den bedeutsamen Schülerverkehr — zu beseitigen.

Zudem ist die Stadt Rheinbach gehalten, im Rahmen der "Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Rheinbach-Hochschulviertel" ein Verkehrskonzept zu entwickeln, das insbesondere die Anbindung des Fachhochschulgeländes an den Rheinbacher Stadtkern sicherstellt. Entsprechende Planungen sind von der Stadt Rheinbach kurzfristig vorzulegen.

Weiteren Anlass zum Überdenken der Radverkehrsplanungen gibt die am 1. 9. 1997 in Kraft getretene neue Straßenverkehrsordnung, die vielfältige Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs (bzw. dessen Gleichbehandlung mit dem motorisierten Verkehr) vorsieht. Insbesondere werden die Städte verpflichtet, ihre vorhandenen Radverkehrsanlagen im Hinblick auf die Anforderungen der StVO zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Der ADFC hat sich hierbei angeboten, die Stadt bei ihren Überlegungen beratend zu unterstützen und Vorschläge für die Verbesserung der Situation für den Fahrradverkehr zu unterbreiten. Die Verkehrsplanungsgruppe des ADFC Bonn/Rhein-Sieg legt nun das nachfolgend beschriebene Konzept vor, für dessen alsbaldige Umsetzung sich der ADFC einsetzt.

In das Konzept, dessen Erarbeitung auch vom Rhein-Sieg-Kreis ausdrücklich begrüßt wurde, sind Anregungen von Alltagsradlern aus Stadtverwaltung, Parteien und ADFC eingegangen. Es wurde u. a. mit Vertretern der Fachhochschule abgestimmt und mit den Leitern des Planungsamts und des Ordnungsamts der Stadt Rheinbach auch im Hinblick auf bereits vorgesehene Stadtplanungsmaßnahmen eingehend diskutiert. Auch wurden einige der bereits im "Verkehrsberuhigungskonzept Rheinbach 1992/1993" formulierten und bislang noch nicht umgesetzten Forderungen aufgegriffen. Hierin sind eine Vielzahl von Bürger- und Parteianträgen erwähnt, die die Notwendigkeit der Verbesserung der Situation für den Fahrradverkehr zeigen. Der ADFC bedankt sich für die fachliche Unterstützung aller — auch hier nicht erwähnten — Beteiligten.

2. Grundkonzept

2.1 Allgemeine Anforderungen und Ziele

Das Konzept zur fahrradfreundlichen Gestaltung der Stadt Rheinbach hat seinen Schwerpunkt in Vorschlägen zur Neugestaltung des innerstädtischen Straßenraums unter besonderer Berücksichtigung der Belange der radfahrenden Verkehrsteilnehmer. Hierbei wurden folgende Ziele verfolgt und Anforderungen berücksichtigt:

- A. Der Radverkehr soll gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bevorzugt, mindestens jedoch mit diesem gleichbehandelt werden. Denn der Vorteil des Radverkehrs liegt in seiner besseren Stadtverträglichkeit. Das Fahrrad verursacht geringere Lärm- und Luftbelastungen. Es benötigt weniger Parkraum und bietet im Kurzstreckenbereich mehr Flexibilität als ein Kraftfahrzeug.
- B. Einbahnstraßen sind für Radfahrer auch in Gegenrichtung befahrbar zu machen, wenn die StVO-Vorschriften hierbei erfüllt werden können und für den Radfahrer hierdurch Ziel- und Quellorte besser erreicht oder miteinander verbunden werden können. (siehe Abschnitt 3.2)
- C. Fahrradstraßen sind dort einzurichten, wo heute bereits der Radverkehr die bestimmende Verkehrsart ist oder dies für die Zukunft zu erwarten ist. (siehe Abschnitt 3.2)
- D. Vorhandene Radverkehrsanlagen sind gemäß StVO bis 1. 10. 1998 auf ihre Eignung hin zu prüfen. Dies gilt sowohl für die (wenigen) Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet als auch für die straßenbegleitenden Radwege in die umliegenden Ortsteile. Bei Anlagen, die nicht den Anforderungen der StVO gerecht werden, ergibt sich kurzfristig Handlungsbedarf. Ggf. muss zunächst die Benutzungspflicht der Radwege aufgehoben werden. Mittelfristig sind jedoch Maßnahmen zu ergreifen, damit auch dort wieder sichere Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen.**
- E. **An Hauptverkehrsstraßen soll durch Anlegen von Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen eine sichere Führung des Radverkehrs im Blickfeld des motorisierten Verkehrs erreicht werden. (siehe Abschnitt 3.1)**

- F. Die Sicherheit des Radverkehrs wird wesentlich von der Gestaltung der Kreuzungsbereiche beeinflusst. Von daher ist auf die Knotenpunkte besonderes Augenmerk richten. (siehe insbesondere Abschnitt 3.1)
- G. Die Sicherheit für den Schülerverkehr hat höchste Priorität: Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr sind zu vermeiden, schneller Durchgangsverkehr ist zu meiden oder einzudämmen. (siehe insbesondere Abschnitt 3.7) Außerorts ist auf eine sozial sichere Routenführung zu achten.
- H. MIV-Durchgangs- und Schleichverkehre sind weitestgehend zu minimieren. Insbesondere im Südosten von Rheinbach sind die Wohn- und Schulgebiete zu schützen. (siehe Abschnitt 3.4)
- I. Fahrradabstellanlagen sind in ausreichender Zahl bereitzustellen. Standorte sind wichtige Ziele von Radfahrern: touristische, zum Einkaufen, Kirche, abends: Theater/Kneipen, Rathaus und natürlich Schulen, Sportstätten, Bahnhof und andere Verkehrsknotenpunkte. Die Stellplätze müssen ein diebstahlsicheres Anschließen erlauben. Die Kosten für die Errichtung können durch Kooperationen und Werbung gemindert werden. (siehe Abschnitt 3.3)
- J. Die Standorte von Fahrradabstellanlagen sollen als solche durch Beschilderung besonders gekennzeichnet werden. Durch hinweisende Beschilderung sind Radfahrer gezielt zu diesen Standorten zu leiten.**
- K. Die Querung der Bahnlinie muss ohne große Umwege möglich sein. Tunnel müssen sozial sicher gestaltet sein. (siehe Abschnitt 3.5)
- L. Aktuelle Planungen (z. B. die Schaffung von Neubaugebieten) sind frühzeitig bei der Radverkehrsplanung zu berücksichtigen.
- M. Radfahrrouten müssen beschildert sein, so dass auch weniger ortskundige Radfahrer auf vorteilhafte (i. a. autoverkehrsarme) und sichere Strecken geleitet werden. Insbesondere außerorts ist zu empfehlen, Alternativrouten auszuweisen: Schönwetterrouten durch Feld und Wiesen (auch für den Tourismus von Interesse) sowie auch abends und nachts leicht erkennbare, sozial sichere Routen. (siehe Abschnitt 2.2)**

Darüber hinaus sollte im Umfeld des Radverkehrs ein positives Klima für die Nutzung des Fahrrades geschaffen werden. Entsprechende Maßnahmenvorschläge sind in Abschnitt 3.9 dargestellt.

2.2 Radverkehrsrouten: Bestand und Ausbau

Die Planung der Maßnahmen für den Radverkehr sollte sich schwerpunktmäßig an erforderlichen Routenverbindungen orientieren. Dabei sind folgende wichtige Ziele anzubinden:

- Innenstadt/Hauptstraße
- Rathaus
- Bahnhof
- Schulen
- Fachhochschule
- Gründungs- und Technologiepark
- große Arbeitgeber
- Sportanlagen/Schwimmbad

Touristen- und Ausflugsziele
sowie die umliegenden Gemeinden.

Die wesentlichen Routen (siehe als Anlage 1 beigefügter Übersichtsplan), die durch die erforderliche Beschilderung geeignet miteinander verknüpft werden müssen, sind in den folgenden beiden Abschnitten dargestellt.

2.2.1 Innerstädtische Routen bzw. Routenabschnitte:

Die meisten der folgenden Routen existieren nur — wenn überhaupt — "in den Köpfen der Bürger", denn sie sind **nicht beschildert**. Zum Teil sind sie schon heute befahrbar, zum Teil aber nur in einer Richtung oder gar nicht nutzbar, weil eine Einbahnstraße nicht in Gegenrichtung durchfahrbar ist oder die neue Bahnquerung nahe dem Bahnhof noch fehlt.

- Route vom Ölmühlenweg in die Innenstadt und zum Bahnhof: über Ölmühlenweg, Weiherstraße, Deinzer Platz, Polizeiparkplatz, Bahnhofstraße, Bahnofsunterführung zur Keramikerstraße
- Route stadtauswärts auf dem verkehrsberuhigten Parallelabschnitt des Ölmühlenwegs, weiter über Gablonzer Straße und Steinschönauer Straße bis Burgacker
- Route Stadtpark, Bachstraße, Kallenturm, Gerbergasse, Römerkanal, über L113 Richtung Gründungs- und Technologiezentrum
- Route Pfarrgasse, Junkergasse, Pützstraße, Münstergässchen Richtung "Blumenviertel"
- Route vom Meckenheim, Zu den Märkten, durch den geplanten Wohnpark "Weilerfeld", Lurheck, Neugartenstraße, Ölmühlenweg, Brahmsstraße (alternativ über Villeneuve Straße durch den Stadtpark über Uhlandstraße) zum Schulzentrum an der Königsberger Straße und Regerstraße und zum Sportzentrum und Freibad
- Route von Meckenheim Richtung Bahnhof über Eulenbach, Kleine Heeg, Kriegerstraße und Am Getreidespeicher
- Route von der Innenstadt zum Gewerbe-/Einkaufsgebiet Richtung Meckenheim: über Vor dem Voigtstor, Koblenzer Straße und Meckenheimer Straße
- Route des bahnparallelen Radwegs nach Meckenheim
- Route von der Fachhochschule in die Innenstadt: über Hollerithstraße, neue Bahnquerung, Am Getreidespeicher, Schweigelstraße
- Route Euskirchener Straße über Vor dem Dreiser Tor in die Innenstadt

2.2.2 Routen zur Anbindung umliegender Orte:

Außerorts existieren — meist entlang der Landstraßen — bereits Routen, die von und nach Rheinbach führen. Einige Teilabschnitte fehlen jedoch noch:

- Morenhoven, Peppenhoven: guter Radweg auf der Ostseite der L493 vorhanden
- Flerzheim, Ramershoven:
von Rheinbach bis Ramershoven (L113): guter einseitiger Radweg
von Ramershoven bis Flerzheim: nur Weg durch Felder vorhanden
- Meckenheim: guter bahnparalleler Radweg
- Meckenheim: guter Radweg auf der Südseite der L158 vorhanden, problematisch jedoch ist die Weiterführung innerhalb Rheinbachs ab Eulenbach
- Wormersdorf: lediglich Wege durch die Felder vorhanden, Radweg entlang der L471 fehlt

- Merzbach, Todenfeld: Ölmühlenweg bis Haus Rheinbach besitzt schmalen Zweirichtungs-Radweg
Richtung Merzbach: einseitig geführter Zweirichtungs-Radweg, z. T. hinter Hecken
Richtung Todenfeld: kein Radweg vorhanden, noch zu ergänzen
- Loch: an der L493 kein Radweg vorhanden
- Flamersheim: guter Radweg entlang der K51 innerhalb Rheinbachs, ab Stadtgrenze noch fehlend
- Oberdrees: guter Radweg auf der Westseite der B266 vorhanden, Verbindung Richtung Essig fehlt

3. Beschreibung der Einzelmaßnahmen

Vorgeschlagen werden folgende Einzelmaßnahmen, deren Priorisierung noch im Einzelnen diskutiert werden muss:

3.1 Ausbau von Radverkehrsanlagen entlang Kfz-Haupttrouten im Kernstadtbereich sowie in deren Kreuzungsbereichen

- a. Knotenpunkt Grabenstraße/Löherstraße/Schweigelstraße: Durch bauliche und markierungstechnische Maßnahmen sollte erreicht werden, dass Kfz-Fahrer aus der Löherstraße hier in die "Anlieger frei"-Straße Schweigelstraße nur einbiegen, wenn sie tatsächlich dort ein berechtigtes Anliegen haben; für Radfahrer sollte jedoch eine markierungstechnische Hilfe gegeben werden. Für Radfahrer aus dem südlichen Teil der Schweigelstraße ist eine gesicherte Führung zur Querung der Löherstraße/Grabenstraße herzustellen. Ein Umgestaltungsvorschlag ist in Anlage 2 skizziert.
- b. In der Grabenstraße sollte von der 7 m breiten Fahrbahn ab Schweigelstraße bis Vor dem Dreeser Tor ein Schutzstreifen markiert werden. In Gegenrichtung erscheint im Hinblick auf die deutlich geringere Verkehrsmenge ein Schutzstreifen entbehrlich.
- c. In der Löherstraße sollte in Richtung Schweigelstraße ein Radfahrstreifen angelegt werden. Die heutige Fahrbahnrestbreite von gut 7,50 m ist hierfür ausreichend. Ab Vor dem Voigtstor könnte der Radfahrstreifen links neben den geparkten Fahrzeugen, ab Kallenturm hinter den hölzernen Pflanzkübeln verlaufen. Für Radfahrer aus Kallenturm ist die Fahrbahn der Löherstraße an dieser Stelle so zu verschwenken, dass eine Aufstellfläche auf der Fahrbahnfläche entsteht, damit eine Sichtbeziehung der Verkehrsteilnehmer in dieser Kurve der Löherstraße dennoch besteht.
- d. Für die Gegenrichtung sollte geprüft werden, ob auf der Löherstraße ab Schweigelstraße bis Gerbergasse ebenfalls ein Radfahrstreifen angelegt und damit eine Öffnung der Einbahnstraße vorgenommen werden kann. Als Verbindung zum Krankenhaus in der Gerbergasse wäre diese neue Verkehrsbeziehung sehr wünschenswert.
- e. In der Hauptstraße sollte von der 3,75 m breiten Fahrbahn ein 1,50 m breiter Schutzstreifen (ggf. mit Piktogramm auf der Fahrbahn) markiert werden. Radfahrer stehen dann zu Rushhour-Zeiten nicht mehr unnötig im Stau. Zu Schwachverkehrszeiten dient die Leitlinie der Dämpfung der Kfz-Geschwindigkeit.
- f. An der Hauptstraße sind an den Einmündungen bzw. Ausfahrten der angrenzenden Straßen die Bordsteine so abzusenken, dass ein Abbiegen für Radfahrer gefahrlos und bequem möglich wird.
- g. Zwischen Weiherstraße und Deinzer Platz ist eine verbindende Quermöglichkeit der Hauptstraße zu schaffen: Für Fußgänger erscheint ein Zebrastreifen über die Hauptstraße östlich der Durchfahrt zum Deinzer Platz wünschenswert. Im "Schatten"

dieses Zebrastreifens sollte gleichzeitig westlich dieses Überwegs eine Quermöglichkeit für Radfahrer geschaffen werden. Hierzu sind Bordsteinabsenkungen vorzunehmen sowie die in diesem Bereich vorhandenen Pflanzkübel und Gitter zu versetzen bzw. zu entfernen. Durch Beschilderung sollten die Radfahrer auf den zu beachtenden Fußgängerverkehr hingewiesen werden. (vgl. auch Maßnahme 3.2 l)

- h. Zwischen Deinzer Platz und heutigem Polizeiparkplatz sollte eine gesicherte Quermöglichkeit über die Grabenstraße geschaffen werden. Neben dem von der Stadt bereits geplanten Zebrastreifen für Fußgänger (die Querung sollte möglichst kreuzungsnah geführt sein) sollte eine Radfahrerfurt angelegt werden. Besonderes Augenmerk ist hierbei darauf zu legen, dass gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf der Grabenstraße und den Querenden hergestellt werden.
- i. Auf Vor dem Dreeser Tor sollten beidseitig Schutzstreifen angelegt werden. Dies ist möglich, da im Zuge der Fertigstellung des Kreisels an der Münstereifeler Straße/Bahnhofstraße die Linksabbiegespur von Vor dem Dreeser Tor zur Münstereifeler Straße entfallen wird. In umgekehrter Fahrtrichtung kann die Spur zum Linksabbiegen in die Grabenstraße bis zur Bahnhofsgasse verkürzt werden. Soweit möglich sollten die Maßnahmen noch im Rahmen der Kreiselbaumaßnahmen realisiert (und evtl. auch finanziert) werden.
- j. Zwischen Münstergässchen und Pützstraße sollte eine Fußgängerfurt über die Martinstraße hinweg geschaffen werden (evtl. als Zebrastreifen, möglicherweise durch Anlegen einer Mittelinsel). Außerdem wird eine Radfahrverbindung an dieser Stelle benötigt. Radfahrer von und zur Junkergasse erhalten hierdurch eine attraktive ruhige Verbindung. Radfahrer aus dem Münstergässchen können auch nach links in die Martinstraße einbiegen und erhalten eine Anbindung zur Hauptstraße und zu im nördlichen und nordöstlichen Teil der Stadt gelegenen Zielen. Die Bordsteinkante auf der östlichen Seite der Martinstraße ist im Bereich der Radfahrerfurt auf Null abzusenken, die Pflanzkübel auf dem Verbindungsweg zur Pützstraße sind zu entfernen. An der Ausfahrt des Münstergässchens sollte eine Fahrbahnmarkierung erfolgen, die die von der Martinstraße einbiegenden Kfz-Nutzer auf die entgegenkommenden Radler aufmerksam macht.
- k. Entlang der Martinstraße sollte ab Weiherstraße Richtung Wilhelmsplatz ein Schutzstreifen angelegt werden. In Gegenrichtung wäre auf der Martinstraße ebenfalls eine Radverkehrsführung wünschenswert. Eine Prüfung sollte ergeben, ob die räumlichen Verhältnisse hierfür ausreichend sind. Falls das Anlegen eines Schutzstreifens nicht möglich ist, sollten Radfahrer aus Vor dem Dreeser Tor durch klare Routenbeschilderung über Hauptstraße und Weiherstraße auf den auf der östlichen Seite des Ölmühlenwegs gelegenen Radweg Richtung Todenfeld/Merzbach geführt werden. Für Radfahrer mit Zielen an der Martinstraße oder im südwestlichen Teil des Stadtgebiets bleibt jedoch die Martinstraße eine bedeutsame Verbindung, so dass die Radverkehrssicherheit jedenfalls gegeben sein muss.

Zum Knotenpunkt Neugartenstraße/Ölmühlenweg/Weiherstraße siehe unter Abschnitt 3.7. Zur Ortsausfahrt Richtung Westen über Vor dem Voigtstor/Koblenzer Straße siehe unter Abschnitt 3.8.2.

3.2 Innenstadtbereich für Radverkehr durchlässiger machen, neue Routenverknüpfungen schaffen

Neben den unter 3.1 genannten Maßnahmen sind auch außerhalb des Bereichs der Haupt-Kfz-Routen Maßnahmen zu ergreifen, die das Stadtzentrum Rheinbachs für Radfahrer durchlässiger und hier das Fahren sicherer und attraktiver machen:

- a. Die Einbahnstraße Gerbergasse sollte für Radfahrer auch in Richtung Innenstadt (Route aus Ramershoven) befahrbar sein. Diese Maßnahme ist im südlichen Bereich problemlos möglich. Im nördlichen Bereich der Gebergasse muss jedoch das Parken zukünftig unterbunden werden, um eine hinreichend breite Fahrgassenbreite zu gewährleisten. Die parkenden Fahrzeuge — überwiegend von Krankenhausbesuchern — wären zukünftig auf den reichlich bemessenen Parkplätzen in Am Getreidespeicher und am Altenheim, die sich beide in unmittelbarer Nähe zum Krankenhaus befinden, abzustellen.
- b. Die Einbahnstraße Kallenturm sollte für Radler zur Durchfahrt in Gegenrichtung, also Richtung Hauptstraße, freigegeben werden. Die Straßenbreite ist hierzu ausreichend. Hinzuweisen ist lediglich auf eine Engstelle von ca. 3,00 m an der St.-Martin-Kirche.
- c. Die Bahnhofstraße, die zukünftig Einbahnstraße Richtung Münstereifeler Straße werden soll, wird von Radfahrern, die zum Bahnhof wollen, auch in Gegenrichtung benötigt. Eine Öffnung sollte trotz des hohen Verkehrsaufkommens wegen der Fahrbahnbreite unproblematisch sein. Die Maßnahme könnte im Rahmen der anstehenden Fahrbahnsanierung durchgeführt werden.
- d. Die Bahnhofgasse sollte — gerade auch nach Umkehrung der Fahrrichtung in der Bahnhofstraße — für Radfahrer entgegen der Einbahnrichtung geöffnet werden. Aufgrund des geringen Kfz-Verkehrsaufkommens erscheint dies trotz der Enge der Straße möglich.
- e. In der Schweigelstraße (derzeit Einbahnstraße mit Zusatzschild "Anlieger frei" an der Grabenstraße) sollte die "Anlieger frei"-Regelung auch tatsächlich durchgesetzt und damit der Schleichverkehr unterbunden werden. Die Anfang 1998 aufgestellten Poller könnten sich hierfür als hilfreich erweisen, da sie das unzulässige Parken wirksam unterbinden helfen. Für von der Hauptstraße kommende Radfahrer ist dann als Route zur Fachhochschule das Fahren in Richtung Grabenstraße entgegen der Einbahnstraße zuzulassen. An der Ecke Langgasse ist das fehlende Einbahnstraßenschild Richtung Hauptstraße zu ergänzen. Das illegale Parken zwischen Langgasse und Hauptstraße ist — ggf. durch regelmäßige Kontrollen — zu unterbinden.
- f. Der nördliche Verlängerungsweg der Schweigelstraße ist bis Am Getreidespeicher als Verbindung Richtung Fachhochschule für die Durchfahrt von Radfahrern vorzusehen und zu gestalten.
- g. Das Münstergässchen sollte als wichtige West-Ost-Route für Radfahrer auch in Richtung Martinstraße geöffnet werden (siehe auch Maßnahme 3.1 i)
- h. Die Einbahnstraße Pützstraße sollte als Lückenschluß zwischen Münstergässchen und Junkergasse/Pfarrgasse zum Radfahren in Richtung Süden freigegeben werden.
- i. In der Pfarrgasse und Junkergasse sollte der Schleichverkehr gemindert werden, indem beide Straßen als Fahrradstraße mit "Anlieger frei" gekennzeichnet werden. Hierdurch entsteht für Radfahrer eine attraktive Verbindung in Gegenrichtung zur Hauptstraße, so dass sie die Pützstraße (Wochenmarkt), Martinstraße, Münstergässchen und Wilhelmsplatz erreichen können. Auch ist die hierdurch geschaffene Anknüpfung zur Weiherstraße für Radfahrer bedeutsam.
- j. Die Pallottistraße sollte wegen des dort angesiedelten Gymnasiums und Vinzenz-Pallotti-Kollegs und des schon jetzt überwiegenden Radverkehrs zur Fahrradstraße erklärt werden.
- k. Die Weiherstraße sollte — angrenzend an die Pfarrgasse und die Junkergasse — nördlich bis zur Hauptstraße als Fahrradstraße ausgeschildert werden und damit auch

der Lückenschluß der Fahrradroute von Süden her bis ins Stadtzentrum hergestellt werden.

- l. Der Fußweg zwischen Hauptstraße und Deinzer Platz sollte auch für die Benutzung von Radfahrern freigegeben werden, wobei eine Hinweisbeschilderung zur besonderen gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen Fußgängern und Radfahrern sinnvoll erscheint. Im Hinblick auf den Grundstückserwerb der Raiffeisenbank und deren Baupläne für diesen Bereich sollte seitens der Stadt unbedingt darauf geachtet werden, dass das öffentliche Interesse für das Fortbestehen eines Durchgangs in hinreichender Breite geltend gemacht wird.
- m. Nach Umgestaltung des Bereichs des Polizeiparkplatzes ist auch eine geeignete Radfahrverbindung zwischen Grabenstraße und Bahnhofstraße zu schaffen. Die vom Planerbüro vorgeschlagene Anlage von baulichen Radwegen sollte aber unterbleiben, da es sich um eine Tempo-30-Straße ohne Durchgangsverkehr handeln dürfte.
- n. Auf der Südseite der Keramikerstraße zwischen dem Radweg an der Aachener Straße und der Bahnhofsunterführung bzw. dem nördlichen Teil der Keramikerstraße besteht derzeit keine Radwegverbindung, was wegen des starken Lastkraftverkehrs in diesem Bereich zu gefährlichen Situationen führt. Durch die vorgesehene neue Bahnquerung östlich des Bahnhofs könnte hier eine Entlastung entstehen. Es sollte jedoch geprüft werden, ob dann weiterhin ein Bedarf für eine Radwegverknüpfung zur Aachener Straße besteht. Falls ja, so sollte auf der Südseite der Keramikerstraße als Lückenschluß ein Zweirichtungs-Radweg baulich angelegt werden. (Eine Führung auf der Fahrbahn scheidet wegen der Verkehrsmenge und des erforderlichen Querens der Straße beim Fahren Richtung Aachener Straße aus.) Der Radweg könnte dabei problemlos zum Teil hinter den Büschen auf dem überwiegend brachliegenden Gelände nördlich des Abstellgleises verlaufen.
- o. Vom Radweg auf der (Westseite der) L113 wird nördlich der Bahnbrücke eine Verbindung zu dem bahnbegleitenden Radweg Richtung Meckenheim benötigt. Derzeit besteht nur auf der Ostseite der L113 eine Rampe, die aber für die auf der Westseite fahrenden Radler keine Lösung darstellt; auf der gegenüberliegenden Seite fehlt eine solche Verknüpfung. Um hier eine Verbindung zu schaffen, ist an der Kreuzung L113/Marie-Curie-Straße eine entsprechende Routenbeschilderung anzubringen.
- p. Auf der Gymnasiumstraße besteht derzeit stadteinwärts ab Römerkanal ein Radweg auf dem Gehweg, der einige Meter hinter der Kreuzung abrupt endet. Der Radweg sollte stattdessen in Höhe Römerkanal sicher auf die Fahrbahn geleitet werden. (Für Radfahrer, die ihr Ziel in der Innenstadt haben, ist an dieser Kreuzung eine Wegweisung zum Rechtsabbiegen in den Römerkanal unabdingbar.)

3.3 Schaffung von Fahrradabstellanlagen

Insbesondere im Kernstadtbereich von Rheinbach sind an vielen Stellen zusätzliche oder qualitativ bessere Fahrradabstellanlagen erforderlich.

An folgenden Standorten im Stadtgebiet Rheinbachs sollte das Angebot an Fahrradabstellanlagen ausgebaut werden. Zum Teil sind Pkw-Stellplätze zu Lasten mehrerer Fahrradstellplätze aufzugeben:

- a. am und um den Wilhelmsplatz
- b. in der Hauptstraße insbesondere nahe der Weiherstraße, vor der Raiffeisenbank und nahe der St.-Martin-Kirche; die Stellplätze auf der südlichen Straßenseite der Hauptstraße sind — offenbar aufgrund des Rechtsfahrgebots der Radler — deutlich

stärker frequentiert. Von daher sollten zukünftige die Fahrradabstellanlagen überwiegend auf der Südseite installiert werden.

- c. am Deinzer Platz
- d. Vor dem Voigtstor (Nordseite)
- e. Bachstraße
- f. Pützstraße/Wasemer Turm (Marktstandort)
- g. Martinstraße (westliche Straßenseite südlich des Münstergässchens)
- h. am Bahnhof (jeweils Anpassung an die zu erwartende Steigerung der Bike&Ride-Nutzer im Zusammenhang mit der Taktverdichtung des Bahnangebots)
- i. an der Fachhochschule

Qualitativ ungenügende Fahrradabstellanlagen, die gegen solche eines vom ADFC empfohlenen Typs ersetzt werden sollten, befinden sich an folgenden Standorten:

- j. am Rathaus
- k. am Lindenplatz (außerdem nach Möglichkeit mehr zur Hauptstraße zu verschieben)
- l. am Glasmuseum
- m. am Postamt

3.4 Vermindern des Schleichverkehrs im Südosten Rheinbachs

- a. In der Schützenstraße ist zwischen Jahnstraße und Koblenzer Straße die vorhandene Tempo-30-Regelung aus Gründen der Verkehrssicherheit auch tatsächlich durchzusetzen. Ergänzende bauliche Maßnahmen und Beschilderungen können hierzu dienlich sein:
 - Ab Hausnummer 17 bis zur Koblenzer Straße sollte auf der östlichen Straßenseite entlang des Gräbbachs ein Bord für Fußgänger angelegt werden, um deren Sicherheit zu erhöhen. Im Vergleich zu dem vorhandenen Bord im südlichen Straßenabschnitt sollte dieses etwas breiter gebaut sein.
 - Im Kurvenbereich der Schützenstraße (ca. Hausnummer 29) sollte durch Schraffur und evtl. Pflanzenkübel auf dem östlichen Teil der Fahrbahn das Schnellfahren erschwert werden, ohne aber die Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern zu behindern.
 - Das Halteverbot in der Schützenstraße wäre beizubehalten. Lediglich im Bereich der Hausnummern 19-27 könnte das Parken erlaubt werden. Die Maßnahmen könnten Kosten sparend im Anschluss an die derzeit durchgeführten Tiefbaumaßnahmen vorgenommen werden. Verkehrskontrollen könnten der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung ebenfalls dienen.
- b. Im Lurheck sollte eine Einbahnstraße (Radfahrer in Gegenrichtung frei) in Richtung Wormersdorf eingerichtet werden, um hier den Schleichverkehr von der L158 Richtung Ölmühlenweg zu mindern und um die Straße Stadtpark, in der viel Schülerverkehr herrscht, zu beruhigen. Wegen der Gefahr der Geschwindigkeitsübertretung in dieser Tempo-30-Zone könnte es sich anbieten, für die Radler Richtung Stadtpark einen Radfahrstreifen zu markieren und hierdurch die Fahrbahn optisch schmaler zu gestalten. Auch auf den beiden Straßenseiten alternierendes Parken könnte das Rasen in diesem Bereich vermindern.
- c. An der Kreuzung Lurheck/Zu den Fichten/Jahnstraße sollte durch Beschilderung oder testweise durch Postierung einer Kalotte eine langsamere Fahrweise der Verkehrsteilnehmer erwirkt werden, um diesen Bereich sicherer zu gestalten.

- d. Zu den Fichten könnte von Akazienweg bis Lurheck stadteinwärts als Einbahnstraße ("b frei") ausgeschildert werden. Hierdurch kann erreicht werden, dass der morgendliche Durchgangsverkehr zur Glasfachschule und Realschule unterbunden wird und damit die Sicherheit vor dem Kindergarten und der Turnhalle erhöht wird. Während des Nachmittagsverkehrs ist der Großteil der Kindergartenkinder und Turnhallennutzer nicht mehr in diesem Bereich unterwegs. Diese Maßnahme sollte auch im Zusammenhang mit der zukünftig vorhandenen Anbindung der Glasfachschule über die vorgesehene Erschließungsstraße vom Eulenbach ins Wohngebiet Weilerfeld gesehen werden.
- e. Die Straße Stadtpark sollte im Hinblick auf den erheblichen Schülerverkehr durchgängig zur Tempo-30-Straße umgewidmet werden. Derzeit ist noch ein 100 Meter langer Abschnitt südlich des St.-Josef-Lyzeums für Tempo 50 zugelassen. So entsteht einschließlich der Bachstraße ein Tempo-30-Bereich bis zur Hauptstraße, der eine attraktive und sichere Verbindung für den Radverkehr darstellen dürfte.
- f. Für aus der Neugartenstraße in Stadtpark rechtsabbiegende Radfahrer (hier insbesondere Schüler) sollte geprüft werden, ob eine verbesserte Querung des Kfz-Verkehrs aus der Neugartenstraße geschaffen werden kann. Evtl. wäre eine Hinweisbeschilderung hilfreich.

3.5 Querung der Bahnlinie

- a. In der bestehenden Unterführung am Bahnhof ist es in der Vergangenheit zu Überfällen auf Passanten gekommen. Zur Erhöhung der sozialen Sicherheit erscheint eine helle Ausleuchtung — auch tagsüber — als sinnvoll. Möglicherweise könnte das Installieren einer Kamera mit Aufzeichnungssystem auf potentielle Angreifer abschreckend wirken.
- b. Die geplante Schaffung einer neuen Bahnquerungsmöglichkeit in Bahnhofsnähe als Alternative zu dem sozial nicht sehr sicheren Tunnel ist sehr zu begrüßen. Anstatt des derzeit erwogenen Tunnels (oder sogar einer Brücke) östlich des Bahnhofs spricht sich der ADFC jedoch für einen ebenerdigen beschränkten Bahnübergang zwischen Am Getreidespeicher und Hollerithstraße/Am neuen Wasserwerk aus. Wesentlicher Grund ist, dass damit das beschwerliche Überwinden großer Niveauunterschiede vermieden wird. Auch dürfte ein ebenerdiger Bahnübergang deutlich preiswerter realisierbar sein. Selbst bei einem durchgehenden 15-Minuten-Takt der Bahn in beiden Richtungen erscheint eine übersichtliche ebenerdige Lösung unter Sicherheitsaspekten wünschenswerter. Sollte ein beschränkter Bahnübergang wegen Forderungen der Deutschen Bahn nach kreuzungsfreien Querungen nicht durchsetzbar sein, so käme wegen des geringeren Niveauunterschieds lediglich ein Tunnel in Frage. Dieser müsste jedoch breit, hell und gut einsehbar gestaltet sein. Auch sollten Gehweg- und Radwegbereich getrennt sein, um gegenseitige Behinderungen zu vermeiden. Flache Rampen wären dann anzustreben. (Bei achtprozentiger Steigung und ca. 3 m Niveauunterschied müsste diese allerdings schon jeweils 37 m lang sein, was in Richtung Innenstadt nicht unproblematisch sein dürfte.)

3.6 Einzelmaßnahmen im Westen der Stadt

- a. Im Kreuzungsbereich Aachener Straße/Bahnhofstraße/Münstereifeler Straße/Vor dem Dreeser Tor ist bei der vorgesehenen Anlage eines Kreisverkehrs der Radverkehr geeignet zu berücksichtigen.
- b. In der Turmstraße muss in beiden Richtungen die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben werden, da die Radwege nicht die StVO-gemäße Mindestbreite von

1,50 m aufweisen und eine zum Teil gefährliche Oberflächenbeschaffenheit besitzen. Da eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn aufgrund des Straßenprofils, der Verkehrsmenge sowie des Kfz-Tempos nicht empfohlen werden kann, müssen die Radwege hier ausgebaut werden. Diese Maßnahme sollte dazu genutzt werden, auch die nicht besser beschaffenen Fußwege in Ordnung zu bringen.

- c. In der Münstereifeler Straße werden wegen der Verkehrsmenge Radverkehrsanlagen benötigt. Jedoch dürfte das Anlegen von beidseitigen Schutzstreifen wegen der geringen Fahrbahnbreite von 6,90 m und der z. T. auf dem Bürgersteig parkenden Fahrzeuge nicht ohne weiteres möglich sein. Deshalb sollte eine Konzeption für das Führen aller Verkehrsteilnehmer über die Münstereifeler Straße bei einem Planungsbüro in Auftrag gegeben werden.
- d. Im gesamten Bereich des Kreisels Münstereifeler Straße/Fliederstraße sollte geprüft werden, ob durch Anlegen von Radfahrstreifen die Führung des Radverkehrs verbessert werden kann.

3.7 Problempunkt Neugartenstraße /Ölmühlenweg/Weiherstraße

Die Kreuzung Ölmühlenweg/Neugartenstraße stellt in ihrer heutigen Ausgestaltung einen besonderen Problem- und Gefahrenpunkt dar, der kurzfristig entschärft werden muss. Insbesondere im Hinblick auf den starken Schülerverkehr in diesem Bereich sollten die folgenden Maßnahmen bei den Planungen der Stadt Rheinbach allerhöchste Priorität genießen:

- a. Auf der Ostseite des Ölmühlenweges ist zwischen Weiherstraße und Neugartenstraße eine Radwegverknüpfung zum bisher erst südlich der Neugartenstraße beginnenden einseitig geführten Zweirichtungs-Radweg zu schaffen (siehe als Anlage 3 beigefügte Skizze).
Hierzu muss das vorhandene Bord zu Lasten der Fahrbahn verbreitert und ein Zweirichtungs-Radweg bzw. -geh/radweg angelegt werden. Im Bereich nahe der Weiherstraße könnte der Radweg als Hochbord (zum Teil zu Lasten der Blumenrabatte) ausgestaltet sein. Die Fahrbahn — bisher 3,40 m stadteinwärts, 2,70 m und 3,35 m stadtauswärts — wäre neu aufzuteilen: 3,20 m stadteinwärts, 5,50 m Kombispur stadtauswärts.
- b. Für Radfahrer aus der Weiherstraße, die stadtauswärts den auf der östlichen Seite des Ölmühlenwegs liegenden Radweg benutzen wollen, ist eine Linksabbiegerspur zu schaffen, wobei auch die Belange der ausfahrenden Busse zu berücksichtigen sind.
- c. Der Radweg über die Weiherstraße hinweg ist farblich durch Markierungen insbesondere für Kraftfahrzeuge deutlich kenntlich zu machen.
- d. Die Weiherstraße ist im südlichen Einmündungsbereich — ebenfalls unter Berücksichtigung des dort einbiegenden Busverkehrs — zurückzubauen. Durch Ausweiten der Blumenrabatte Richtung Norden in die Weiherstraße wird erreicht, dass das Einbiegen für Kraftfahrzeuge in die Weiherstraße mit geringerem Tempo erfolgt.
- e. Im Kreuzungsbereich Neugartenstraße/Ölmühlenweg muss die Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern verbessert werden. Dies kann durch Vergrößern des Fußgänger-/Radfahrerbords in den Eckbereichen (Verringern des Bord-Kurvenradius) und durch Zurückschneiden der Hecke auf dem Grundstück der Nordostseite der Kreuzung erreicht werden.
- f. In Höhe Brahmsstraße ist ein zusätzlicher lichtsignalgesicherter Übergang über den Ölmühlenweg zu schaffen. Insbesondere für den aus der Brahmsstraße kommenden Schülerverkehr Richtung Neugartenstraße erscheint dies erforderlich. (Ein möglicherweise einfacher zu realisierender Überweg an der Südseite der

Neugartenstraße erscheint im Hinblick auf den aus der Brahmsstraße kommenden Verkehr als nicht befriedigend.) Hierbei sollte es sich um eine ähnlich schnell reagierende Bedarfsampel handeln wie die in Höhe Neugartenstraße. Das Anlegen einer Fußgängerinsel in der Mitte des Ölmühlenwegs sollte geprüft werden.

- g. Die südlich der Neugartenstraße auf der östlichen Seite des Ölmühlenwegs eingelassenen Metallpfähle einschließlich Absperrketten, die das Überqueren des Ölmühlenwegs außerhalb der Ampelbereiche verhindern sollten, sind dann nicht mehr erforderlich und können entfernt werden. Somit steht den Radfahrern südlich der Neugartenstraße ein mit 2,50 m Breite gerade ausreichender, kombinierter Geh-/Radweg für beide Richtungen zur Verfügung, (Ohne Entfernen der Pfähle müsste vom zuständigen Ordnungsamt die mangelnde Radwegbreite zum Anlaß genommen werden, die Radwegbenutzungspflicht an dieser Stelle gemäß StVO bis spätestens 1. 10. 1998 aufzuheben.)
- h. Die Radwegmarkierung über die Neugartenstraße hinweg ist direkt an der Straße entlang zu führen. (Derzeit ist sie etwas zurückgezogen und wird deshalb häufig von in der Neugartenstraße wartenden Fahrzeugen versperrt.)
- i. Für die von der Martinstraße kommenden Radler sollte an der vorhandenen Lichtsignalanlage an der Neugartenstraße ein Überweg einschließlich einer zur Straße hin abgesenkter Aufstellfläche auf dem westlichen Bürgersteig geschaffen werden.
- j. Als Verbindung für Radfahrer aus der Neugartenstraße zur Brahmsstraße ist auf der Westseite der Fahrbahn des Ölmühlenwegs zwischen Neugartenstraße und Brahmsstraße ein Schutzstreifen zu markieren.

Bezüglich weiterer Maßnahmen am Ölmühlenweg siehe unter Abschnitt 3.8.4.

3.8 Lückenschlüsse der Radwege zur Anbindung der umliegenden Orte an Rheinbach

3.8.1 Anbindung Richtung Ramershoven und Flerzheim

- a. Zwischen Ramershoven und Flerzheim ist anstatt des häufig durch landwirtschaftlichen Verkehr verdreckten und wenig sozial sicheren Weges durch die Felder hinter den Alleegebäuden ein Zweirichtungs-Radweg auf der Nordwestseite entlang der L113 anzulegen. Solange dieser Radweg noch nicht besteht, sollte während der Ernte- und Feldbestellungszeit eine regelmäßige Räumung des vorhandenen Weges erfolgen.
- b. Im Ortskern von Ramershoven sollte an der Ecke Peppenhovener Straße der Radweg auf der Fahrbahn abmarkiert werden, um die Vorfahrt des Radverkehrs zu verdeutlichen und dadurch Gefährdungen von Radfahrern durch abbiegende Kraftfahrzeuge zu vermindern. Durch Hinweisbeschilderung könnte diese Maßnahme unterstützt werden.

3.8.2 Anbindung Richtung Meckenheim

Auf Vor dem Voigtstor, Koblenzer Straße und Meckenheimer Straße sollten trotz der zum Teil beengten Verhältnisse Radverkehrsanlagen geschaffen werden, da diese Strecke eine notwendige Verbindung zwischen Innenstadt und Gewerbegebiet sowie Richtung Meckenheim darstellt.

- a. Der von Meckenheim kommende Radweg auf der Südseite der L158 sollte in Höhe des an der Ecke Meckenheimer Straße/Eulenbach vorgesehenen Kreisverkehrs sicher auf die nördliche Straßenseite geführt werden.

- b. Ab Eulenbach bis Segerstraße ist auf der Fahrbahn der Meckenheimer Straße ein Schutzstreifen anzulegen. Ab Segerstraße bis Weilerweg könnte der Fußweg mit "b frei" ausgeschildert werden. In Höhe Weilerweg (Aral-Tankstelle) sind die Radfahrer baulich gesichert auf die Fahrbahn Richtung Innenstadt zu führen.
- c. Stadteinwärts sollte ab Weilerweg bis zur Löherstraße ein Schutzstreifen angelegt werden. Dort, wo sich Parktaschen am Fahrbahnrand befinden, ist ein zusätzlicher Trennstreifen neben dem Schutzstreifen vorzusehen, um eine hinreichende Fahrgassenbreite für Radfahrer zu gewährleisten.
- d. In Gegenrichtung (stadtauswärts) wäre auf Vor dem Voigtstor und Koblenzer Straße ein Schutzstreifen ebenfalls wünschenswert, aber zum Teil aus Platzgründen nur schwerlich erreichbar. Von daher sollte dort, wo ein Schutzstreifen nicht möglich, aber der Gehweg breit genug ist, der Gehweg mit "b frei" beschildert werden, so dass sichere und schnelle Radfahrer die Fahrbahn benutzen können, andere Radfahrer aber berechtigt wären, auf dem südlichen Bürgersteig zu fahren. Die Busbucht sollte in diesem Fall um ca. einen $_$ m zurückgebaut werden, um den engen Bürgersteigbereich, auf dem nunmehr auch Radfahrer fahren dürften, an dieser Stelle zu verbreitern.
- e. Weiter Stadtauswärts könnte auf der Koblenzer Straße ab Weilerweg der südseitige Fußweg mit "b frei" auch für den Radverkehr (insbesondere Richtung Wormersdorf) benutzbar gemacht werden.
- f. Ab der Kreuzung Koblenzer Straße ist auf der Fahrbahn der Meckenheimer Straße ein Schutzstreifen bis in Höhe Kreisel Eulenbach anzulegen und damit ein Lückenschluß zum Radweg nach Meckenheim herzustellen. Das Radfahren auf dem insbesondere an der Mercedes-Vertretung äußerst schmalen Fußweges soll dadurch zukünftig unterbleiben.
- g. Sehr unerfreulich ist heute auch die Situation an der Parkplatzausfahrt des HIT-Markts an der Meckenheimer Straße. Wegen der verkehrsbedingt sehr langen Wartezeiten benutzen heute viele Radler, die zurück in die Innenstadt wollen, den z. T. sehr schmalen südseitigen Fußweg bis zur Kreuzung zur Koblenzer Straße und versuchen hier die Fahrbahn zu überqueren. Dies ist sowohl gefährlich als auch für Fußgänger belästigend. Im Zuge der neu angelegten Straße An den Märkten ist vorgesehen, diese Straße mit beidseitigen Radwegen auszubauen. Der HIT-Markt wird eine Ausfahrt zu An den Märkten erhalten, so dass sich in diesem Bereich die Verkehrsströme stark verändern werden:
 Kfz-fahrende Kunden, die nach Besuch des HIT-Markts in die Innenstadt zurückfahren wollen, werden diese Ausfahrt benutzen. Für radfahrende Kunden, die zurück in die Innenstadt wollen, ist dieser Weg jedoch ein inakzeptabler Umweg. Allerdings werden HIT-Markt-Kunden aus Meckenheim und solche Verkehrsteilnehmer, die ihr Ziel im Südosten der Stadt (Weilerfeld, "Baumsiedlung", Glasfachschule etc.) haben, zukünftig An den Märkten befahren und damit die Meckenheimer Straße entlasten. (Das Linksabbiegen von der Meckenheimer Straße in den HIT-Markt-Parkplatz sollte dann für Kfz-Nutzer untersagt werden.)
 Es bleibt abzuwarten, ob diese Entlastung dazu führt, dass die Marktausfahrt zur Meckenheimer Straße dadurch für Radfahrer in Zukunft ein Linksabbiegen ohne langes Warten ermöglicht. Falls die Radfahrer weiterhin in großer Zahl den südlichen Bürgersteig Richtung Koblenzer Straße befahren, muss nach Alternativlösungen wie z. B. einer Querungshilfe an der HIT-Markt-Ausfahrt gesucht werden.

3.8.3 Anbindung Richtung Wormersdorf

- a. Zur Anbindung von Wormersdorf ist auf der Koblenzer Straße ab Rotdorn bis zum Ortseingang Wormersdorf ein straßenbegleitender Radweg anzulegen. Der Radweg

sollte etwas erhöht oder stark abgesenkt auf der Südseite der B266 und L471 geführt werden, um bei Dunkelheit die Blendung der Radfahrer durch Kraftfahrzeuge zu vermindern.

- b. Auf der Koblenzer Straße stadtauswärts sollte zwischen Meckenheimer Straße und Rotdorn der Fußweg mit "Radfahrer frei" freigegeben werden oder alternativ ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn angelegt werden.
- c. In Gegenrichtung sollte auf der Koblenzer Straße ab An den Märkten oder spätestens ab Rotdorn bis Meckenheimer Straße ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert werden.
- d. An der Kreuzung Koblenzer Straße/Meckenheimer Straße sollte eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage geschaffen werden, die außer für linksabbiegende Rad- und Kfz-Fahrer aus Richtung Wormersdorf/HIT-Markt auch für Fußgänger von großem Interesse wäre. Denn die nächste lichtsignalgesicherte Querungsmöglichkeit ist erst wieder in Höhe Gymnasiumstraße zu finden.

3.8.4 Anbindung Richtung Merzbach

- a. Entlang des recht schmalen Zweirichtungs-Rad/Gehwegs auf dem Ölmühlenweg zwischen Neugartenstraße und Forsthaus sollte ein schützender Trennstreifen zu Lasten der Fahrbahn angelegt werden, um hierdurch das sichere Fahren auf der vollen Bürgersteigbreite auch direkt an der Fahrbahn zu ermöglichen. In einer ersten Stufe könnte dieser Trennstreifen durch eine markierte Linie am Fahrbahnrand hergestellt werden.
- b. Im Kreuzungsbereich Ölmühlenweg/Königsberger Straße ist für Radfahrer aus der Königsberger Straße, die stadteinwärts fahren, der Bordstein des Radwegs auf der Ostseite des Ölmühlenwegs abzusenken.
- c. Der Kreuzungsbereich Ölmühlenweg/Uhlandweg ist unübersichtlich; aus der Innenstadt kommende Radler werden von Kfz-Fahrern aus dem Uhlandweg zu spät gesehen. Deshalb sollte die Eibe auf dem Grundstück auf der nordöstlichen Ecke der Kreuzung deutlich zurück geschnitten werden. Gleichfalls sollte der Radweg im Kreuzungsbereich markierungstechnisch hervorgehoben werden. Außerdem ist es erforderlich, auf der südlichen Seite der Kreuzung die Bordsteinkante des Radwegs auf voller Breite abzusenken.
- d. Im Kreuzungsbereich Ölmühlenweg/Mörikeweg sollte der Radweg besser abgesenkt werden.
- e. Die Radwegfurt über die Kreuzung Ölmühlenweg/Waldwinkel sollte durch Markierung klarer kenntlich gemacht werden.
- f. An der Gabelung des Ölmühlenwegs in Höhe Forsthaus muss auf südlicher Seite die Auffahrt auf den Radweg in Richtung Merzbach auf voller Breite abgesenkt werden.
- g. Der Radweg auf dem Ölmühlenweg weist zwischen Haus Rheinbach und Burgacker an vielen Stellen eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit auf. Schlaglöcher und die schlimmsten Schäden sollten kurzfristig ausgebessert werden.
- h. Als verkehrsarme Alternativroute insbesondere für stadtauswärts fahrende Radfahrer sollte der Streckenzug ab Brahmstraße auf dem verkehrsberuhigten Parallelabschnitt des Ölmühlenwegs, weiter über Gablonzer Straße und Steinschönauer Straße bis Burgacker ausgewiesen werden.
- i. Am Radweg zwischen Haus Rheinbach und Merzbach sollten die Hecken, die den Radweg von der Fahrbahn trennen, regelmäßig auf Brusthöhe zurück geschnitten werden, da sich die Radfahrer derzeit dahinter sozial unsicher fühlen. (Manche Merzbacher Eltern lassen deshalb ihre Kinder nicht abends mit dem Rad nach Rheinbach fahren.)

3.8.5 Anbindung weiterer Orte

- a. Richtung Todenfeld und weiter bis nach Hilberath besteht ab Haus Rheinbach kein Radweg entlang der L492. Diese Route könnte nicht nur für den Alltagsverkehr, sondern auch als touristisch interessante Strecke Bedeutung gewinnen und wäre noch näher zu untersuchen.
- b. Richtung Loch fehlt ein Radweg entlang der L493. In einem ersten Schritt erscheint der Wegabschnitt zum Gut Waldau als Freizeitroute als bedeutsam.
- c. Richtung Flammersheim besteht auf Rheinbacher Stadtgebiet ein guter Radweg entlang der K51. Außerhalb des Gemeindegebiets fehlt ein Radweg noch; die Planungen für diese Strecke, die auch unter touristischen Aspekten (Schloß Ringsheim) interessant erscheint, sollten vorangetrieben werden.
- d. Der noch fehlende Radweg an der B266 zwischen Oberdrees und Essig ist zu ergänzen.
- e. "Querverbindungen", die nicht direkt nach Rheinbach führen, waren nicht Bestandteil des Konzeptumfangs und wären noch gesondert zu untersuchen.

3.9 Begleitende Maßnahmen

Des weiteren wären ergänzende Maßnahmen zu ergreifen, die ebenfalls planerischen Charakter besitzen:

- a. Ein Routen- und Beschilderungskonzept ist zu entwickeln und umzusetzen. Neben den Routenzielen sollten auch größere Fahrradabstellanlagen-Standorte hierin einbezogen werden. Eine Beschilderungssystematik wurde Anfang 1998 vom Land Nordrhein-Westfalen in Zusammenarbeit mit dem ADFC entwickelt. Die Beschilderung in Rheinbach sollte sich unbedingt an dieser Vorgabe orientieren.
- b. Darüber hinaus sollten weitere verkehrslenkende Maßnahmen, wie sie im "Verkehrsberuhigungskonzept Rheinbach 1992/1993" vorgesehen sind, noch durchgeführt werden. Vorgeschlagen wurden z. B. die verstärkte Umlenkung des Kraftverkehrs auf die Umgehungsstraßen und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf innerstädtischen Straßen.
- c. Für die weitere Stadt- und Verkehrsentwicklung Rheinbachs erscheint es besonders wichtig, in zukünftigen Stadtplanungen — mehrere Neubaugebiete für Gewerbe und Wohnen sind bereits heute vorgesehen — die Belange des Radverkehrs von Beginn an zu berücksichtigen
- d. Zur Umsetzung der oben genannten Maßnahmen wäre es für die Stadt Rheinbach sehr hilfreich, wenn ein **Mitarbeiter der Verwaltung als Fahrradbeauftragter** fungierte. Seine Aufgabe sollte es sein, als "Anwalt der Interessen der Radfahrer" tätig zu werden. Um eine solche Aufgabe wahrnehmen zu können, sollte der oder die Fahrradbeauftragte an exponierter Stelle in der Verwaltung in alle den Radverkehr möglicherweise betreffenden Planungen einbezogen sein und die Berechtigung zur Mitbestimmung bzw. Stellungnahme erhalten.

Folgende weitere Maßnahmen, für deren Durchsetzung sich auch ein Fahrradbeauftragter stark machen könnte, sollten umgesetzt werden, um allgemein das Klima hin zu einer fahrradfreundlichen Stadt weiterzuentwickeln:

- e. Durch Öffentlichkeitsarbeit sollte auf die Vorteile des Radfahrens hingewiesen werden. Denkbar wäre hierbei z. B. eine Kampagne, in der jährlich der "Rheinbacher Radfahrer des Jahres" als positive Identifikationsfigur gesucht wird.

- a. Im Alltagsverkehr spielt die Erreichbarkeit des Arbeitsorts per Rad eine große Rolle. Von daher sollten Konzepte entwickelt werden, nach denen Arbeitgeber Interesse gewinnen, sich über die Belange der Rad fahrenden Mitarbeiter zu informieren und die Gestaltung ihrer Arbeitsstätten auch hieran zu orientieren (Fahrradabstellanlagen, Umkleideraum, Jobticket, gleiches Kilometergeld für Dienstfahrten etc.). Denkbar wäre, dass z. B. die Fachhochschule oder auch die Rheinbacher Verwaltung selbst als Vorbild agieren.
- b. Durch regelmäßige Verkehrsüberwachung seitens Polizei und Ordnungsamt sollten Regelverstöße (z. B. das Parken auf Radverkehrsanlagen oder zu schnelles Fahren), die die Sicherheit des Radfahrens gefährden könnten, konsequent geahndet werden.**
- c. Radverkehrsanlagen sollten regelmäßig gereinigt bzw. geräumt werden — auch und gerade während der Winterzeit. Gegebenenfalls ist bei angrenzendem Strauchwerk ein Rückschnitt während der Vegetationsperiode vorzunehmen.
- d. Es sollte ein **Radfahrstadtplan von Rheinbach** aufgelegt werden, der die Routen, Fahrradabstellanlagen und sonstigen wichtigen Ziele von Radfahrern darstellt. Evtl. könnten die hierfür entstehenden Kosten durch Anzeigenverkauf mitfinanziert werden.
- e. Durch Gravur einer Nummer in den Fahrradrahmen können Räder im Falle des Diebstahl leichter wieder erkannt und dem rechtmäßigen Eigentümer zugeführt werden. Zwischenzeitlich wurde hierzu ein landesweites Codiersystem entwickelt. Erste Erfahrungen haben gezeigt, dass die Codierung potentielle Fahrraddiebe von ihrem Tun abhält. Die Diebstahlquote wird reduziert und auch der Argumentation der Bürger, sie würden nicht Rad fahren, weil ihr Rad gestohlen würde, entgegengewirkt. In Zusammenarbeit mit der Polizei oder mit Fahrradgeschäften könnten Fahrradcodieraktionen organisiert werden, bei denen sich jeder Bürger Rheinbachs sein Rad unentgeltlich oder preiswert codieren und registrieren lassen kann.
- f. Zur Mobilität der Fahrradnutzer ist auch die Mitnahme des Rads in Bussen und Bahnen von Bedeutung. Die Stadt sollte sich deshalb in Verhandlungen mit den jeweils zuständigen Verkehrsbetrieben für eine sichere, preiswerte und zu allen Tageszeiten mögliche Mitnahme von Fahrrädern einsetzen.
- g. Im Sinne der Förderung der touristischen Attraktivität Rheinbachs könnten spezielle Angebote entwickelt werden, die die Benutzung des Fahrrades vorsehen. Beispielfhaft sei hier eine Stadtführung und -erkundung per Fahrrad genannt.

4. Fazit

Rheinbach bietet gute Voraussetzungen für die Entwicklung zu einer fahrradfreundlichen Stadt. Im Hinblick auf die Entwicklung des Hochschulviertels und die bereits in Angriff genommenen Planungen zur Entwicklung neuer Wohnviertel und Gewerbegebiete sind verkehrsplanerische Aktivitäten sowieso vorgesehen. Hierbei sollten unbedingt die Belange des Fahrradverkehrs vorausschauend berücksichtigt werden. Ziel sollte es hierbei sein, für den Alltags-, Freizeit- und Touristenverkehr von Bürgern und Gästen Rheinbachs eine attraktive und sichere Verkehrsführung bereitzustellen.

Aufgrund der Regeländerungen in der Straßenverkehrsordnung ist die Stadt sogar sehr kurzfristig gefordert, Planungen für die Führung des Radverkehrs und die Gestaltung der Radverkehrsanlagen vorzulegen. Die in diesem Konzept enthaltenen Maßnahmenvorschläge können hierzu dienlich sein.

Der ADFC richtet sich mit seinem Konzept an die zuständigen Baulastträger in Stadt, Kreis und Land und drängt darauf, die vorgeschlagenen Maßnahmen unter Berücksichtigung der

beschriebenen Anforderungen alsbald umzusetzen. Ordnungsamt, Planungsamt und Tiefbauamt der Stadt Rheinbach, Straßenmeisterei und Oberkreisdirektor des Rhein-Sieg-Kreises, Landschaftsverband Rheinland/Rheinisches Straßenbauamt und Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen werden gebeten, bei der Umsetzung des Konzepts eng miteinander zusammenzuarbeiten.

Der ADFC bietet sich hierbei als Gesprächs- und Diskussionspartner zur Erreichung des gemeinsamen Ziels an.

Rheinbach/Bonn im April 1998