

**Fußgänger- und Radfahrfreundliches Rheinbach****Leitbild einer Verkehrsplanung der Zukunft**

Verkehrsplanung ist Teil einer integrierten Stadtentwicklungsplanung.

Alle Stadtentwicklungsmaßnahmen wie Ausweisung von Wohngebieten, gewerbliche Ansiedlungen, Platzierung von Einkaufsgroßmärkten müssen deshalb auf ihre Auswirkungen für die Verkehrsflüsse geprüft werden, damit Nutzungskonflikte minimiert werden.

So ist z.B. die Ansiedlung der Rheinbacher Post mit vielfältigen Anliefernotwendigkeiten auch durch LKWs an der Pützstraße im Bereich einer Fußgängerzone eine planerische Fehlentscheidung gewesen, die bereits heute zu vielen Konflikten u.a. mit den Außenbewirtschaftungen entlang der Pützstraße führt.

Alle Maßnahmen innerhalb eines Verkehrskonzeptes der Zukunft für die Stadt Rheinbach bis 2020 müssen

- den hohen Wohnwert der Stadt bewahren,
- die Standortqualität für Handel, Gewerbe sowie öffentliche und private Dienstleister fördern,
- die Attraktivität des zentralen Einkaufsbereich der Hauptstraße stärken,
- den Vorrang von Fußgängern und Radfahrern vor dem motorisierten Individualverkehr sicherstellen und
- den ÖPNV und die Anbindung der Ortschaften an die Kernstadt verbessern.

Zur Erreichung dieser Ziele dienen vier miteinander vernetzte Maßnahmenkonzepte:

**1. Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für Kernstadt und Ortschaften**

Der wichtigste Träger des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet Rheinbach sind die Regionalbahnverbindungen zwischen Bonn und Euskirchen mit Haltepunkten Bahnhof Rheinbach und zukünftig Rheinbach-Ost. Die Taktverdichtung auf 15 Minuten in den Spitzen des Berufsverkehrs macht die Bahn als Verkehrsträger attraktiv.

Die Park- and- Rideanlage am Rheinbacher Bahnhof hat bereits jetzt ihre Kapazitätsgrenze erreicht und muss erweitert werden.

Der weitgehende Ausbau des neuen Wohnbaugebietes "Weilerfeld" im Osten der Stadt Rheinbach erzwingt die baldige Anlage des geplanten Haltepunktes Rheinbach-Ost. Hier muss die Stadt Druck auf die Bahn als Bauträger ausüben, damit der Zug für die Fahrt zum Arbeitsplatz benutzt werden kann.

Zur Verbesserung der Binnenmobilität ist ein Stadtbussystem einzuführen. Bereits 1996 belegte eine Studie dessen Realisierbarkeit.

**2. Integriertes Radwege- und Schulwegsicherungskonzept**

Ein entscheidendes Element bei der Umsetzung des Leitbildes eines fußgänger- und radfahrfreundlichen Rheinbach ist für die Zukunft die weitere Verlagerung der Verkehrsanteile vom KFZ auf Fußgänger und Radfahrer.

Hier liegen weitere Potentiale, die genutzt werden müssen. Innerhalb der Kernstadt ist das Fahrrad heute mit ca. 37 Prozent das wichtigste Verkehrsmittel, zu Fuß gehen 32,5 Prozent. Aus den Wohngebieten kommt ca. ein Viertel der Rheinbacher mit dem Fahrrad und ca. ein Fünftel zu Fuß ins Zentrum.

Das gesamtstädtische Radwegenetz muss ausgebaut werden. Dies kann u. a. durch Aufbringen von Schutzstreifen für Fahrradfahrer auf den Fahrbahnen oder Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen erfolgen. Die Attraktivierung der Nutzung des Fahrrades muss integraler Bestandteil von Stadtwerbung und Stadtmarketing werden. Hierzu gehört auch das Aufstellen von optisch attraktiven und sicheren Fahrradabstellanlagen/Fahrradstationen an städtebaulich markanten Zielpunkten, wie Zentrum/Hauptstraße, Rathaus und Bahn-Haltestellen.

In das gesamtstädtische Radverkehrskonzept ist das von den Schulpflegschaften der weiterführenden Schulen der Stadt Rheinbach vorgelegte Schulwegsicherungskonzept zu integrieren.

Schwerpunkte sind dabei die Standorte der weiterführenden Schulen bzw. der Fachhochschule wie z.B. Königsberger Straße/Brahmsstraße, Neugartenstraße/Stadtpark/Weilerfeld, Rheinbach-Nord.

### **3. Schaffung einer verkehrsberuhigten "Schutzzone Altstadt"**

Die Attraktivität des Haupteinkaufsbereichs der Stadt Rheinbach um die Hauptstraße leidet derzeit gravierend unter dem motorisiertem Verkehr der den mittelalterlichen Kern von Westen nach Osten in Einbahnrichtung quert. Dies gilt sowohl für den Berufsverkehr Richtung Bonn als auch für den sogenannten Ziel- und Quellverkehr der aus den Wohngebieten das Zentrum mit dem PKW anfährt.

Es ist auch nach Ansicht aller Stadt- und Verkehrsplaner dringender Handlungsbedarf gegeben, im Ortskern der Rheinbacher Altstadt in naher Zukunft Maßnahmen durchzuführen, die zur Verkehrsentslastung in der Hauptstraße führen.

Eine Stufenlösung kann erreichen, dass der mittelalterliche Kern der Rheinbacher Altstadt um die Hauptstraße zu einer verkehrsberuhigten Zone wird, die die Aufenthaltsfunktion, das Bummeln und Flanieren in der Hauptstraße ermöglichen und damit die Attraktivität dieses Haupteinkaufsbereichs der Stadt Rheinbach stärken.

Ein erster Schritt innerhalb eines solchen Stufenkonzepts ist die Schließung der Hauptstraße zwischen Wilhelmsplatz und Voigtstor für den motorisierten Verkehr an Wochenenden. Hierzu liegen positive Erfahrungen aus den verkaufsoffenen Sonntagen vor, an denen die Hauptstraße von den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt und vielen auswärtigen Gästen intensiv zum Einkaufsbummel oder zur Begegnung in den Außengastronomien genutzt wurde. Die Schließung der Hauptstraße für den Verkehr erfolgte dabei mit flexiblen einfachen Maßnahmen wie z.B. Baken.

In einem zweiten Schritt kann der Verkehr durch Öffnung der Löherstraße in beide Richtungen dauerhaft aus der Hauptstraße und der "Schutzzone Altstadt" abgeleitet werden. Flankierende Maßnahmen hierzu sind die Umkehrung der Einbahnrichtung der Bahnhofstraße sowie die Anlage eines Kreisverkehrs auf dem Wilhelmsplatz. Zum Schutz des Nahbereichs kann ein Nachtfahrverbot für LKWs eingeführt werden.

#### 4. Lenkung von Berufs- und Durchgangsverkehren

In Abwägung der Belange von Wohnen, Einkaufen, Erholungsraum und Landschaftsbild wird der Bau neuer großräumiger Entlastungsstraßen zur Reduzierung von Berufs- und Ziel-Quellverkehr abgelehnt.

Dies gilt sowohl für eine bahnparallele Verkehrsführung mit Umlegung des Trassenraums der Bahn als auch für Planungen einer so genannten Südost-Tangente sowie der von der Ratsmehrheit beschlossenen Straßenschneise mitten durch den Wald vom Autobahnabzweiger (B 266 / L 471) zum Waldkapellchen (L 492) insbesondere zur Aufnahme der Verkehrsströme aus den Höhenortschaften.

Auf stadtnahe Lösungen im Süden der Stadt Rheinbach (Südost-Tangente oder "Waldtrasse") ist wegen der Beeinträchtigung der naturräumlichen Umgebung, des Abschneidens Rheinbachs vom Stadtwald und der negativen ökologischen Auswirkungen grundsätzlich zu verzichten.

Wenn in der fernerer Zukunft Verkehrslenkungsmaßnahmen bzw. Vermeidungsstrategien in der Innenstadt nicht ausreichen, ist dann zu prüfen, ob unter weitgehender Nutzung des bestehenden Straßennetzes im Norden oder im Süden der Verkehr abgeleitet werden kann. Dabei sind insbesondere die Belange von Wohnbebauung und Natur zu prüfen.

Als Sofortmaßnahme zur Ableitung des nachmittäglichen Berufsverkehrs aus Richtung Bonn, sowie des Ziel- und Quellverkehrs ist die Einrichtung einer Pfortnerrampel an der Auffahrt zur Nordumgehung aus Meckenheim zu prüfen. Die Attraktivität der Nordumgehung ist mit der Ampelschaltung „Grüne Welle“ zu erhöhen. Langfristig sind die dortigen Ampelanlagen durch Kreiseln zu ersetzen.