

Stadt Hennef
Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung
Frankfurter Straße 97

53773 Hennef

04. Juli 2019

Verkehrskonzept Stadt Blankenberg

Bearbeitung:



Kasinostraße 63
52066 Aachen

fon: 0241 . 980 93 998
fax: 0241 . 980 95 470
info@verkehrskonzept.de

Inhalt

1	Ausgangslage.....	3
2	Analyse.....	5
2.1	Verkehrszählungen.....	5
2.1.1	Sonntagszählung.....	5
2.1.2	Werktagszählung.....	8
2.1.3	Wochenzählung.....	10
2.2	Verkehrsbeobachtung Flohmarkt.....	11
2.3	Zusammenfassung Analyse.....	12
3	Zukünftige Entwicklung in Stadt Blankenberg.....	13
3.1	Kultur- und Heimathaus.....	13
3.2	Zukünftiger touristischer Verkehr.....	15
4	Szenarien.....	16
4.1	Szenario Fußgängerbrücke zwischen Adscheid und Stadt Blankenberg.....	16
4.2	Szenario Seilbahn von Stein nach Stadt Blankenberg.....	17
4.3	Szenario Shuttle-Bus.....	18
4.4	Zusammenfassung der Szenarien.....	19
5	Szenario Abstufung K 19 zur Gemeindestraße.....	19
5.1	Einbahnstraßenregelung.....	20
5.2	Temporäre Sperrung der Neustadt	22
5.3	Bewertung des Szenarien Abstufung der K 19 zur Gemeindestraße.....	24
6	Konzept.....	25
6.1	Verkehrsberuhigung Neustadt.....	25
6.2	Parken.....	25
6.3	Sperrung der Mechthildisstraße an Wochenenden.....	26
6.4	Wegweisung.....	26
6.5	S-Bahn Haltepunkt Blankenberg.....	27
6.6	Shuttle-Bus.....	29
6.7	Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr an Werktagen.....	29
6.8	Maßnahmen im Fußgänger- und Radverkehr.....	30
6.8.1	Querungshilfe L 333.....	31
6.9	E-Bike-Verkehr.....	32
6.9.1	Abstellmöglichkeiten und Ladestationen.....	32
6.9.2	Verleih	32
6.10	Reisebusse.....	33
6.11	Kommunikative Maßnahmen.....	33
7	Zusammenfassung.....	34

1 Ausgangslage

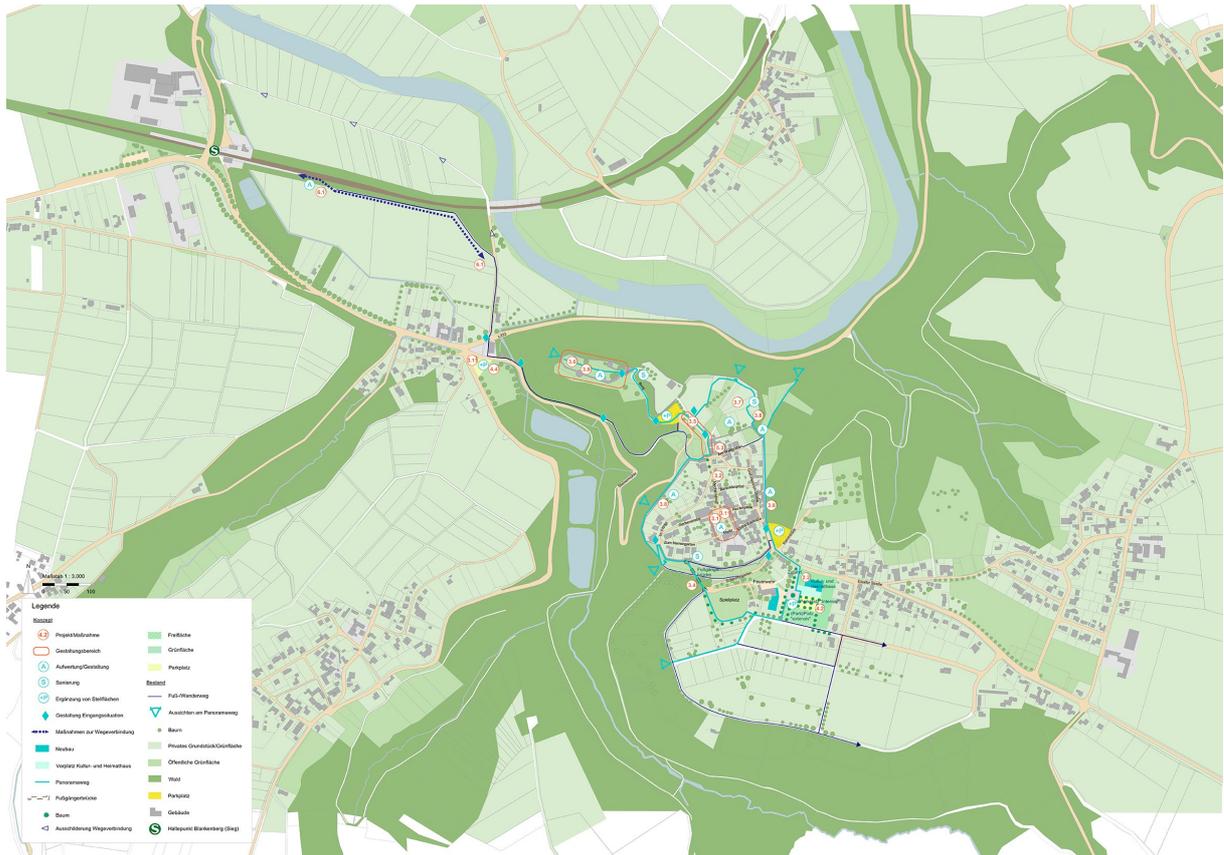


Bild 1 Übersicht Entwurf für ein Integriertes Handlungskonzept (Quelle: Junker+Kruse, Runge IVP)

Die Stadt Hennef plant für die Regionale 2025 ein Projekt zu entwickeln, das Stadt und Burg Blankenburg in Wert setzt. Hierzu wurde ein Integriertes Handlungskonzept erarbeitet. In der Diskussion mit den Bürgern hat sich herausgestellt, dass für den Verkehr eine weitergehende Betrachtung erforderlich ist.

Durch den engen historischen Ortskern verläuft die Kreisstraße 19. Kfz-Begegnungen sind in den engen mittelalterlichen Straßenräumen nicht bzw. nur mit „Absprache“ möglich, die zum Teil gegenläufigen Interessen der Bewohner, Touristen und der Nachbarsiedlungen müssen abgewogen werden.

So wurden unter anderem eine Seilbahn von Stein nach Stadt Blankenburg und eine Fußgängerbrücke von der K 36 über das Ahrenbachtal für eine Entlastung des mittelalterlichen Stadtteils vom Kraftfahrzeugverkehr angeregt.

Das Verkehrskonzept soll aufbauend auf den vorliegenden Untersuchungen von 2017 zum Integrierten Handlungskonzept die verschiedenen Möglichkeiten beleuchten und gegenüberstellen und ein Gesamtverkehrskonzept für Stadt Blankenburg entwickeln.

Als eine wichtige Maßnahme des Integriertes Handlungskonzepts ist die Errichtung eines Kultur- und Heimathauses. Dieses ist in der Nachbarschaft der Feuerwehr vorgesehen. Der Standort bedarf aufgrund der verschiedenen verkehrlichen Ansprüche (Alarmzufahrt der Feuerwehr, Besucherverkehre des Kultur- und Heimathauses) einer verkehrlichen Detailbetrachtung und hat gleichzeitig einen bedeutenden Einfluss auf das Gesamtverkehrskonzept.

Ergänzend zu den bereits vorliegenden Erhebungen wurden zur Differenzierung der heutigen Verkehre in Stadt Blankenberg sowohl an einem Werktag als auch an einem (schönen) Sonntag Verkehrszählungen mit Kennzeichenerfassung durchgeführt. Dadurch lässt sich der Durchgangsverkehr von Bewohner- und Touristenverkehr unterscheiden.

Zusätzlich erfolgte die Zählung eines Querschnittes über eine gesamte Woche sinnvoll sein. Eine solche Zählung ermöglicht es, die einmaligen Zählergebnisse im Wochengang einzuordnen. Durch die lange Zähldauer werden die Ergebnisse in der Regel in der Öffentlichkeit stärker akzeptiert.

Während des Floh- und Kunsthandwerkermarkts am 9. September 2018 wurde eine Verkehrsbeobachtung mit Erfassung der Parkplatzauslastung durchgeführt. Neben dem Alltagsverkehr und dem Wochenendverkehr wurde damit auch die Situation während einer Veranstaltung erfasst.

2 Analyse

2.1 Verkehrszählungen

Im Spätsommer 2018 wurden in Ergänzung der vorliegenden Erhebungen folgende Erhebungen durchgeführt.

- 19. August 2018, Sonntag, Kennzeichenerfassung an den Zählstellen Burg, Katharinenturm und Ortsausgang
- 4. September 2018, Donnerstag, Kennzeichenerfassung an den Zählstellen Burg, Katharinenturm und Ortsausgang
- 31. August bis 6. September Querschnittszählung am Ortseingang an der Mechthildisstraße

Bei den Kennzeichenerhebungen wurden von allen die jeweilige Zählstelle passierenden Fahrzeugen die Kennzeichen, Fahrtrichtung und Uhrzeit erfasst. Durch Abgleich der an den jeweiligen Zählstellen erfassten Kennzeichen lässt sich ermitteln, ob es sich um Quell- bzw. Zielverkehr der Neustadt, des östlichen Teils von Stadt Blankenberg oder Durchgangsverkehr handelt.

Bei der Querschnittszählung wurden durch ein automatisches Zählgerät (Seitenradar) alle Kfz nach Richtungen getrennt erfasst.

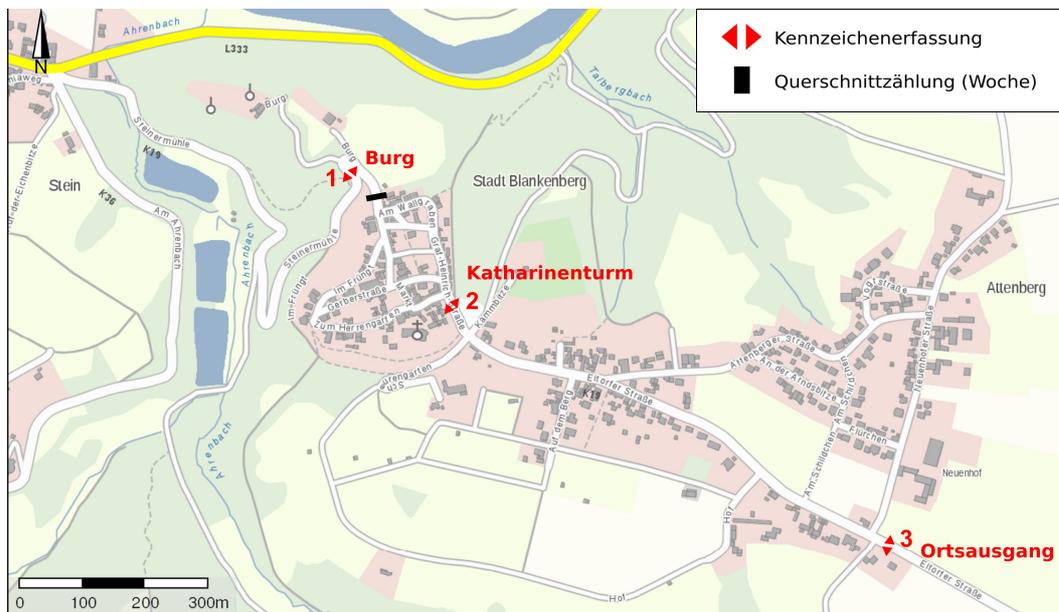


Bild 2: Lage der Zählstellen

2.1.1 Sonntagszählung

Die Sonntagserhebung erfolgte am Sonntag, dem 19. August 2018 von 8:00 bis 19:00 Uhr noch in den Sommerferien. Es war ein warmer Sommertag, ca. 30° C, mit strahlendem Sonnenschein.

Die erhobenen Zahlen decken sich weitgehend mit den Ergebnissen der Zählung von Mai 2017, die durch das Büro IVP Runge durchgeführt wurde. Ausnahme ist die Eitorfer Straße auf der 2017 mehr Verkehr gezählt wurde. 2017 kamen 60% des nach Stadt Blankenberg fahrenden Verkehrs über die Eitorfer Straße, 2018 kamen 60% von der Steiner Mühle.

Die meisten Kfz im Querschnitt wurden an der Zählstelle Burg erhoben, mit insgesamt 1.000 Kfz im Zählzeitraum von 8:00 bis 19:00 Uhr. Die Spitzenstunde lag bei 140 Kfz/h (14 bis 15 Uhr).

Am Ortsausgang lag die Spitzenstunde zwischen 15 und 16 Uhr.

Tabelle 1: Ergebnisse Sonntagszählung an den einzelnen Zählstellen

	Gesamter Zählzeitraum			Spitzenstunde		
	Richtung Osten	Richtung Westen	Gesamt	Richtung Osten	Richtung Westen	Gesamt
Burg	498	493	991	76	64	140
Katharinenturm	439	379	818	50	46	96
Ortsausgang	358	348	706	51	38	89

Von den rund 500 an der Zählstelle Burg erfassten Fahrzeugen fuhren 20% auf den Parkplatz Dechengraben, 30% hatten ihr Ziel in der Neustadt, 20% auf dem Parkplatz am Katharinenturm und 10% im östlichen Teil von Stadt Blankenberg, 20% waren Durchgangsverkehr durch Stadt Blankenberg.

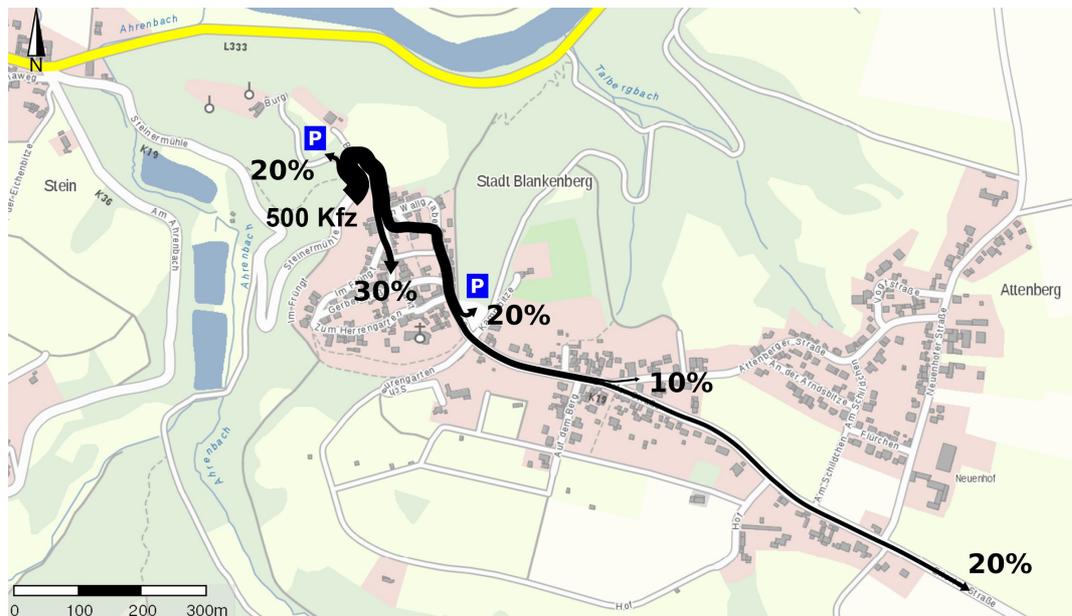


Bild 3: Verteilung des an der Zählstelle Burg einfahrenden Verkehrs, sonntags

Von den 350 Kfz die aus Richtung Süchterscheid kamen, hatten 40% im östlichen Teil von Stadt Blankenberg ihr Ziel, 15% parkten am Katharinenturm, 20% fuhren in die Neustadt und bei 25% handelte es sich um Durchgangsverkehr.

Es wurden keine Konflikte zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrzeugen beobachtet, obwohl Fußgänger zum Teil die gesamte Straßenbreite der Mechthildisstraße benutzten.

Die Kfz-Geschwindigkeiten in der Neustadt waren sonntags überwiegend angepasst. Auf der Eitorfer Straße insbesondere am Ortseingang wurden verstärkt unangepasste Geschwindigkeiten beobachtet.

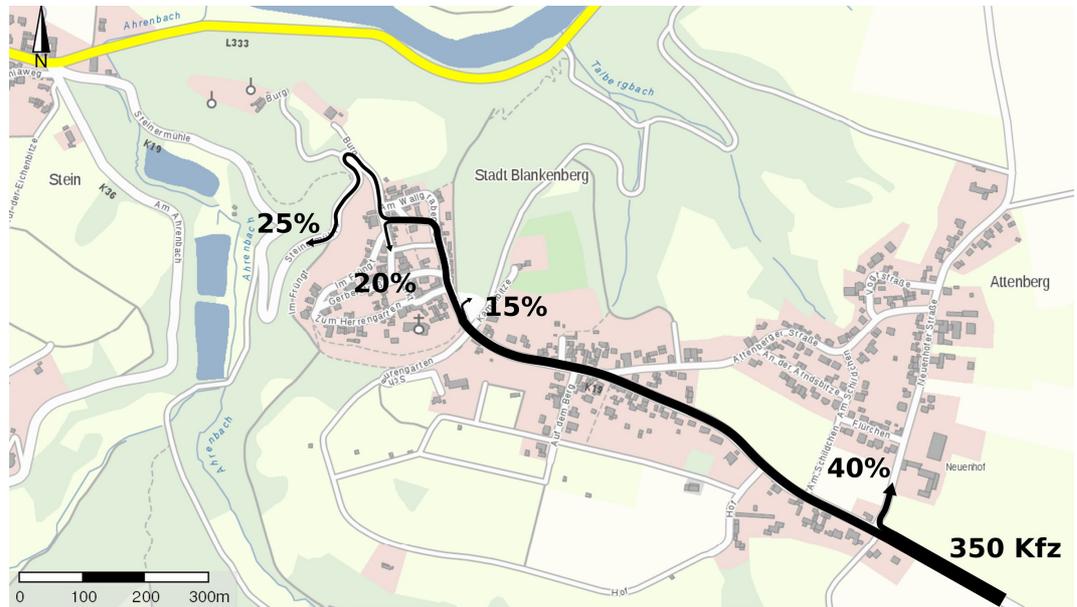


Bild 4: Verteilung des an der Zählstelle Ortsausgang einfallenden Verkehrs, sonntags

Einen beträchtlichen Anteil des Kfz-Verkehrs machen Verkehre aus, bei dem der Spaß am Fahren im Vordergrund steht, und/oder auch das Gesehenwerden eine Rolle spielt: Motorräder, Cabrios, Oldtimer.

Im Laufe des Tages füllten sich die Parkplätze am Dechengraben, entlang der Mechthildisstraße am Markt und am Katharinenturm. Am Nachmittag parkten zunehmend Fahrzeuge entlang der Eitorfer Straße.

Morgens wurden Bewohner von Stadt Blankenberg beobachtet, die ihr Fahrzeug vom privaten Grundstück auf den Parkplatz am Katharinenturm oder den Marktplatz stellten.

Aus den Erhebungen ergibt sich ein ungefährer touristischer Verkehr von etwa 560 Kfz (etwa 60% des Gesamtverkehrs), von denen etwa 60% von Stein aus zufahren.



Bild 5: Verteilung des touristischen Kfz-Verkehrs, sonntags

Geht man von einem Besetzungsgrad (Personen pro Pkw) von 2,5 bis 3 aus, so kamen an dem Erhebungstag zwischen 1.400 und 1.700 Personen als Touristen mit dem Kfz nach Stadt Blankenberg.

Betrachtet man die erhobenen Kennzeichen, so sind zwei Drittel der erfassten Kraftfahrzeuge im Rhein-Sieg-Kreis zugelassen. Etwa 7% kamen aus Köln, 2,7% aus dem Landkreis Altenkirchen, 2,5% aus Bonn, 2,4% aus dem Oberbergischen Kreis und 2% aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis. Die übrigen 15% hatten 58 verschiedene Ortskennzeichen.

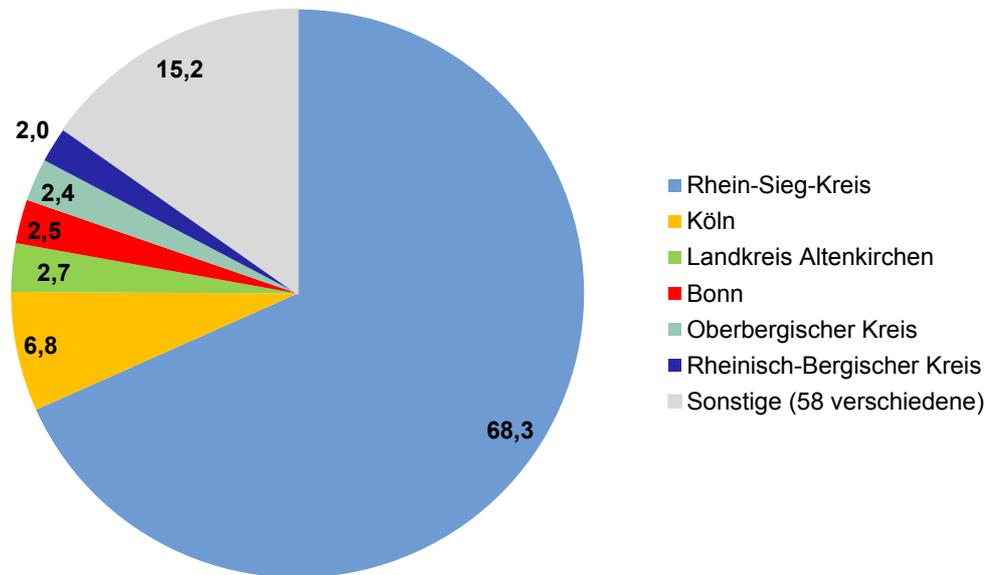


Bild 6: Herkunft des Kfz-Verkehrs nach Kfz-Kennzeichen, sonntags

2.1.2 Werktagszählung

Die Werktagserhebung wurde am Donnerstag, dem 6. September 2018 von 7:00 bis 19:00 Uhr durchgeführt. Es war den ganzen Tag regnerisch, die Temperaturen lagen um 20° C.

Wie sonntags wurden die meisten Kfz an der Zählstelle Burg erhoben, mit insgesamt 800 Kfz im Zählzeitraum. Die Spitzenstunde lag bei 110 Kfz/h (16 bis 17 Uhr)

Tabelle 2: Ergebnisse Werktagszählung an den einzelnen Zählstellen

	Gesamter Zählzeitraum			Spitzenstunde		
	Richtung Osten	Richtung Westen	Gesamt	Richtung Osten	Richtung Westen	Gesamt
Burg	453	358	811	70	40	110
Katharinenturm	371	312	683	57	44	101
Ortsausgang	378	410	788	48	49	97

Werktags war bis auf wenige Ausnahmen eher einheimischer Verkehr unterwegs. Die beobachteten Geschwindigkeiten lagen deutlich über denen an einem Sonntag beobachteten.

Der einheimische Verkehr nutzt überwiegend die Mechthildisstraße für den bergauf und die Graf-Heinrich-Straße für den bergab Verkehr.

Auf allen Parkplätzen gab es den ganzen Tag über große freie Kapazitäten.

Von dem an der Zählstelle Burg erfassten Kfz-Verkehr hatte ein Drittel in der Neustadt und rund die Hälfte im östlichen Teil von Stadt Blankenberg sein Ziel. Der Durchgangsverkehr lag mit 17% etwas niedriger als sonntags.

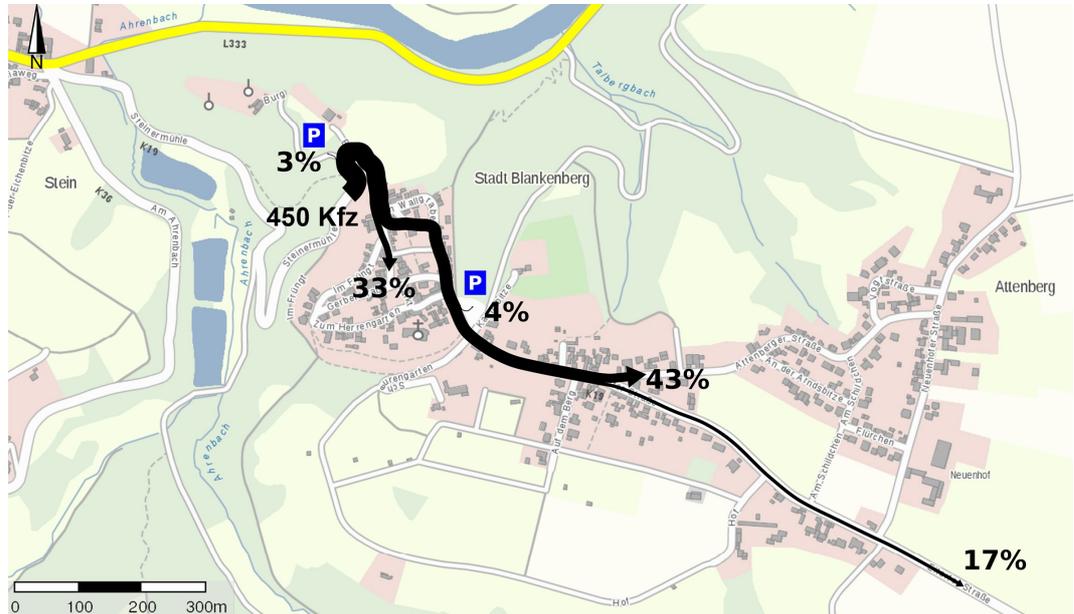


Bild 7: Verteilung des an der Zählstelle Burg einfahrenden Verkehrs, werktags

Der am Orteingang aus Richtung Süchterscheid erfasste Verkehr hatte sein Ziel zu 70% im östlichen Teil von Stadt Blankenberg. 12% beendeten ihre Fahrt in der Neustadt und 15% waren Durchgangsverkehr. Auch hier war der Durchgangsverkehr geringer als an Wochenenden.

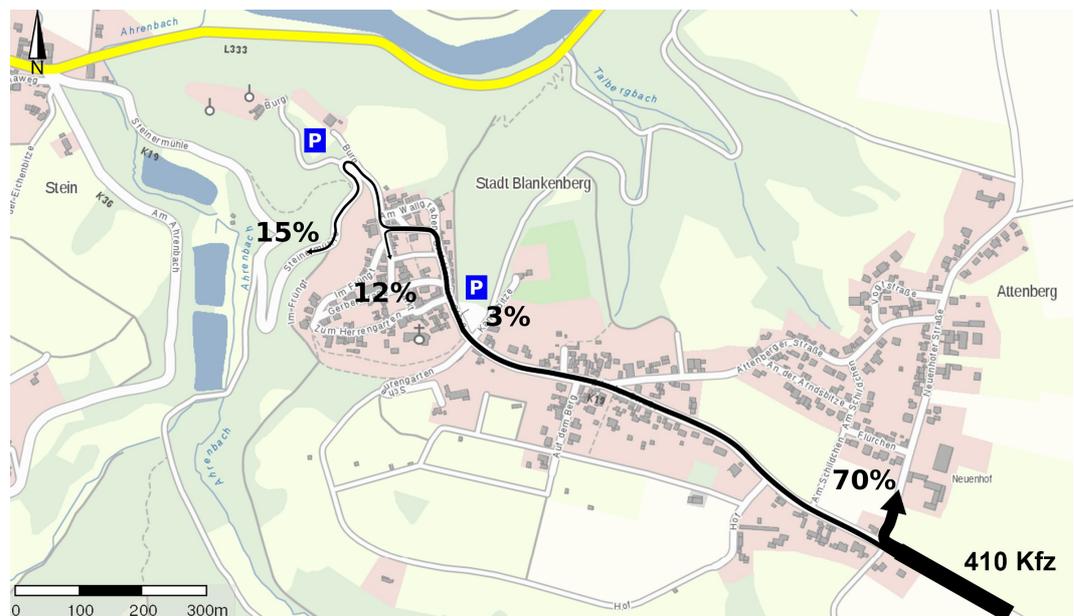


Bild 8: Verteilung des an der Zählstelle Ortsausgang einfahrenden Verkehrs, werktags

2.1.3 Wochenzählung

Mittels Seitenradar wurde vom 31. August bis zum 6. September der Verkehr am westlichen Ortsschild erhoben.

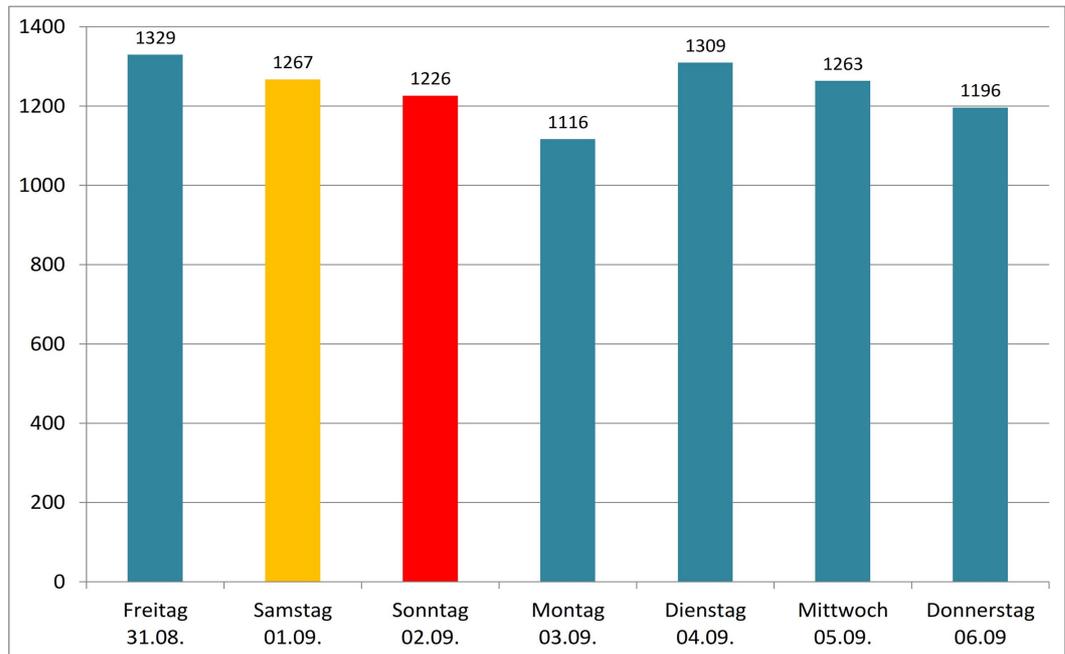


Bild 9: Tagesverkehrsbelastung der einzelnen Wochentage

Alle Wochentage lagen von der Gesamtverkehrsmenge in einer ähnlichen Größenordnung. Die Unterschiede zwischen Werktagen und dem Wochenende liegen darin, dass die Werktage eine ausgeprägte Morgenspitze (um 7 Uhr) und Nachmittagspitze (um 17 Uhr) besitzen. Die Wochenendtage weisen dagegen zwischen 10 und 16 Uhr deutlich höhere Verkehrsmengen als die Werktage auf. Die Stunde mit der höchsten Kfz-Belastung in der gesamten Woche lag sonntags zwischen 14 und 15 Uhr. Ab 17 Uhr sind die Ganglinien für alle Wochentage nahezu identisch.

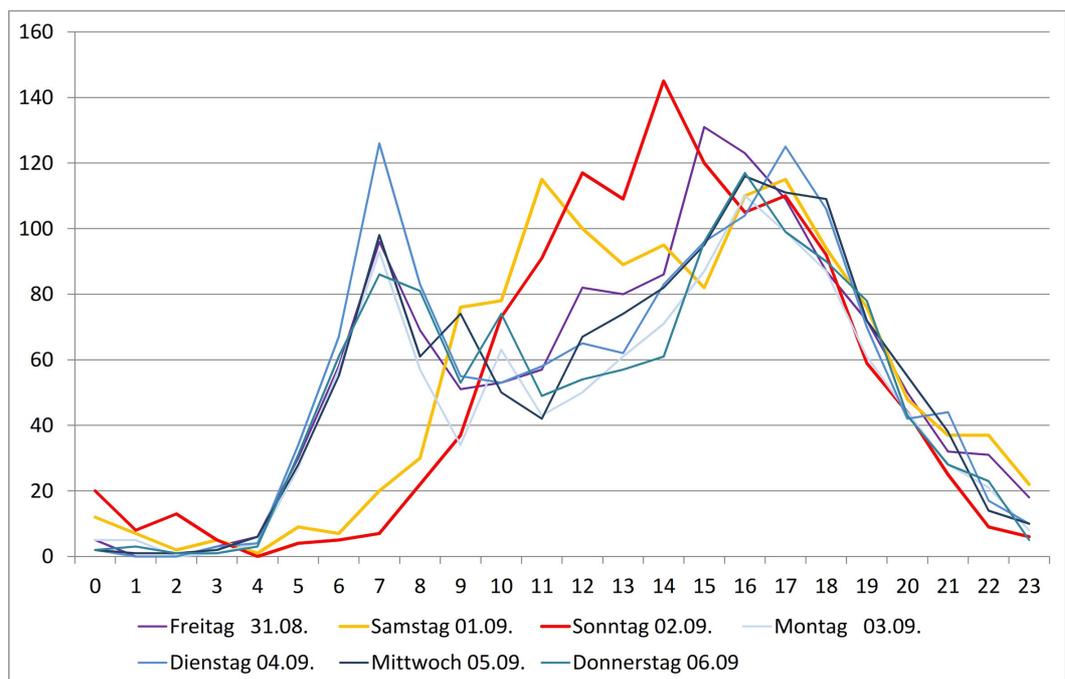


Bild 10: Tagesganglinien der einzelnen Wochentage

Die am Sonntag dem 2. September gezählten Werte decken sich im Wesentlichen mit den am 19. August im Rahmen der Kennzeichenerfassung ermittelten Kfz-Verkehrsmengen.

Damit ist die höchste Kfz Belastung Stadt Blankenbergs in der Woche zeitgleich mit den höchsten Ruhebedürfnissen seiner Bewohner.

2.2 Verkehrsbeobachtung Flohmarkt

Während des Flohmarkts war sowohl die K 19 von Stein als auch die Auffahrt von Bülgenuel gesperrt.

An der Eitorfer Straße am Ortseingang aus Richtung Süchterscheid war die Zufahrt nur für Anwohner oder mit einem Parkticket (3 €) gestattet.



Bilder 11 und 12: Sperrung der K 19 in Stein und Parken entlang der K 36 während des Flohmarkts am 9. September 2018



Bild 13: Verkehrsführung und Parken während des Flohmarkts am 9. September 2018

Folgende Beobachtungen wurden gemacht:

- Über 350 Pkw parkten auf den Wiesen hinter der Feuerwehr.
- Entlang der Eitorfer Straße wurde außerorts dort, wo es möglich war (Zufahrten etc.) geparkt.
- Die Parkplätze in Stein waren überbelegt.
- 32 Fahrzeuge parkten entlang der K 16 Richtung Adscheid.
- Auf dem P+R-Parkplatz gab es noch beträchtliche freie Kapazitäten (nur 16 von 35 Stellplätzen belegt).
- An der Eitorfer Straße waren über 30 E-Bikes abgestellt.

2.3 Zusammenfassung Analyse

Die Kfz-Belastung in Stadt Blankenberg liegt in der gesamten Woche etwa bei 1.200 bis 1.300 Kfz/Tag. Diese Belastungen lassen sich verträglich auch in der bestehenden engen mittelalterlichen Situation abwickeln, sie liegen deutlich unterhalb der in den Regelwerken genannten Grenzwerten, die für verkehrsberuhigte Bereiche, also der gemeinsamen Nutzung von Flächen durch Fußgänger und Kfz-Verkehr, gelten. Es wurden zudem keinerlei sicherheitsrelevante Konflikte beobachtet.

Die Unterschiede zwischen den Werktagen und den Wochenenden liegen nicht in der täglichen Verkehrsmenge sondern in deren Verteilung. Während es Werktags ausgeprägte Spitzen morgens und spätnachmittags gibt, liegt an Wochenenden die Spitzenzeit im frühen Nachmittag und damit in der Zeit des höchsten Ruhebedürfnisses der Bewohner.

Die Nachfrage nach Parkraum erreicht an schönen Sonntagen die Grenze des Angebots.

Der einheimische Kfz-Verkehr nutzt für die Bergauffahrt überwiegend die Mechthildisstraße und für die Bergabfahrt die Graf-Heinrich-Straße. Die offizielle Wegweisung folgt der Kreisstraße, der Graf-Heinrich-Straße.

Auch wenn der touristische Verkehr aus rein verkehrlicher Sicht in Stadt Blankenberg durchaus verträglich abwickelbar ist, kann die Menge der Touristen unter anderen Aspekten durchaus zu Beeinträchtigungen und Belastungen der Bewohner führen, was zu verschiedenen Ideen zur Lenkung oder Minderung des touristischen Verkehrs führte, die im Kapitel „Szenarien“ näher betrachtet werden.

3 Zukünftige Entwicklung in Stadt Blankenberg

3.1 Kultur- und Heimathaus

In Stadt Blankenberg soll im Bereich der heutigen Feuerwache ein Kultur- und Heimathaus errichtet werden, das neben einer Touristeninformation und einem Café auch einen Veranstaltungssaal für bis zu 150 Personen beherbergt.

Neben dem Kultur- und Heimathaus soll die freiwillige Feuerwehr einen Neubau erhalten.

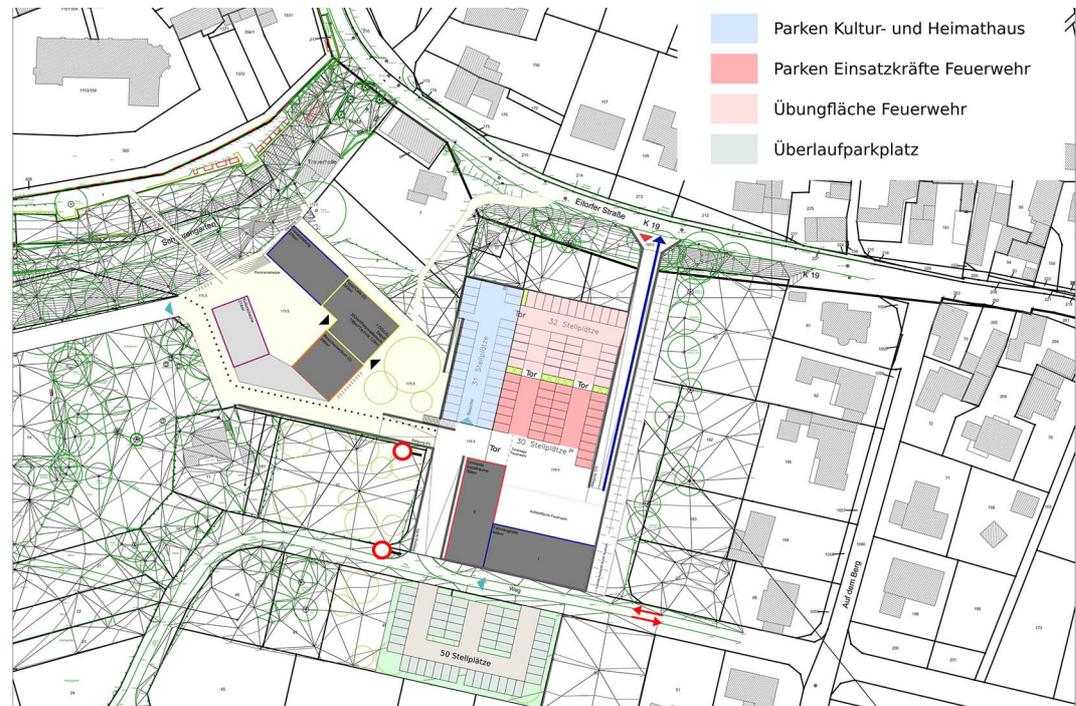


Bild 14: Machbarkeitsstudie Kultur- und Heimathaus Stadt Blankenberg (Quelle: NeubigHubacher mit eigenen Eintagungen)

Die verkehrliche Erschließung des Kultur- und Heimathauses erfolgt über die Straße „Auf dem Berg“, von dort über den zu einer Straße ausgebauten heutigen landwirtschaftlichen Weg (Ober dem Ufer) und endet in einer Wendeanlage.

Die Feuerwehr wird durch eine Rampe direkt an die Eitorfer Straße angeschlossen. Diese Rampe dient ausschließlich als Aus- und Zufahrt für die Rettungsfahrzeuge.

Der Scheurengarten bleibt mit Ausnahme der Zufahrt zum südlich des Kultur- und Heimathauses gelegenen Grundstücks für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt.

Beim Kultur- und Heimathaus ist für den Stellplatzbedarf eine Veranstaltung im 150 Personen fassenden Veranstaltungsraum maßgebend. Hierfür werden im Allgemeinen entsprechend der Richtzahlenliste zur Landesbauordnung 30 Stellplätze für ausreichend gehalten, da es sich überwiegend um ortsbezogene Veranstaltungen handeln wird.

Für die Einsatzkräfte der Feuerwehr werden nach Angaben der freiwilligen Feuerwehr von Stadt Blankenberg 35 Stellplätze benötigt.

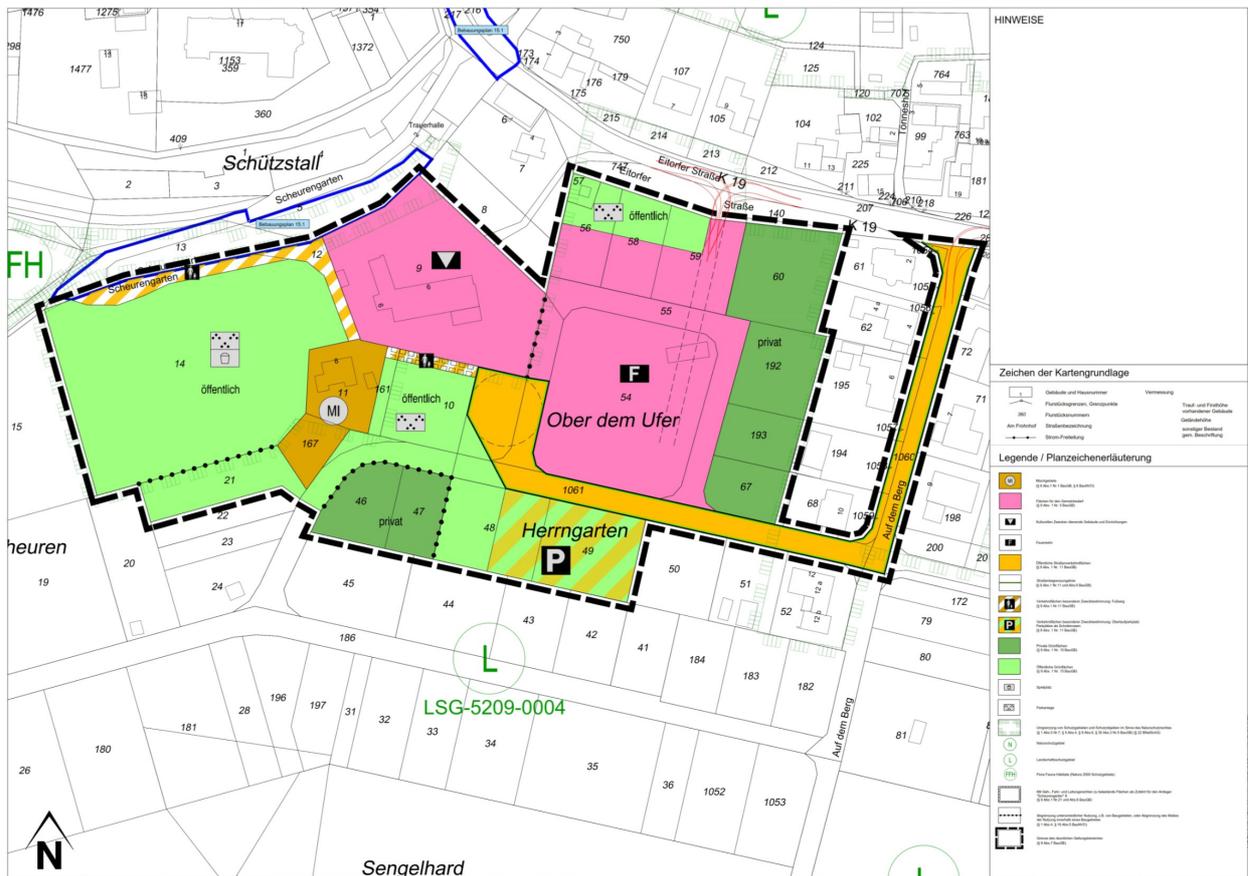


Bild 15: Vorentwurf Bebauungsplan Nr. 15.2 (Quelle: Stadt Hennef)

Der Übungsplatz der Feuerwehr kann an Wochenenden und abends auch als Parkplatz (ca. 30 Stellplätze) genutzt werden.

Im Bebauungsplanvorentwurf ist südlich der neuen Erschließungsstraße ein Überlaufparkplatz mit 50 bis 55 Stellplätzen für hochfrequente Tage des touristischen Verkehrs vorgesehen.

Mit dem Bauvorhaben entstehen insgesamt etwa 100 bis 120 zusätzliche, öffentlich nutzbare Stellplätze für den Wochenendverkehr.

3.2 Zukünftiger touristischer Verkehr

Für die Zukunft wurde aufgrund der Inwertsetzung von Stadt Blankenberg durch die nicht verkehrlichen Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzepts in Abstimmung mit der Stadt Hennef von einer Steigerungen im touristischen Kraftfahrzeugverkehr von rund 20% ausgegangen.

Damit ist für die Zukunft für einem schönen Sonntag von dem in den Bildern 16 und 17 dargestellten touristischen Verkehr auszugehen.

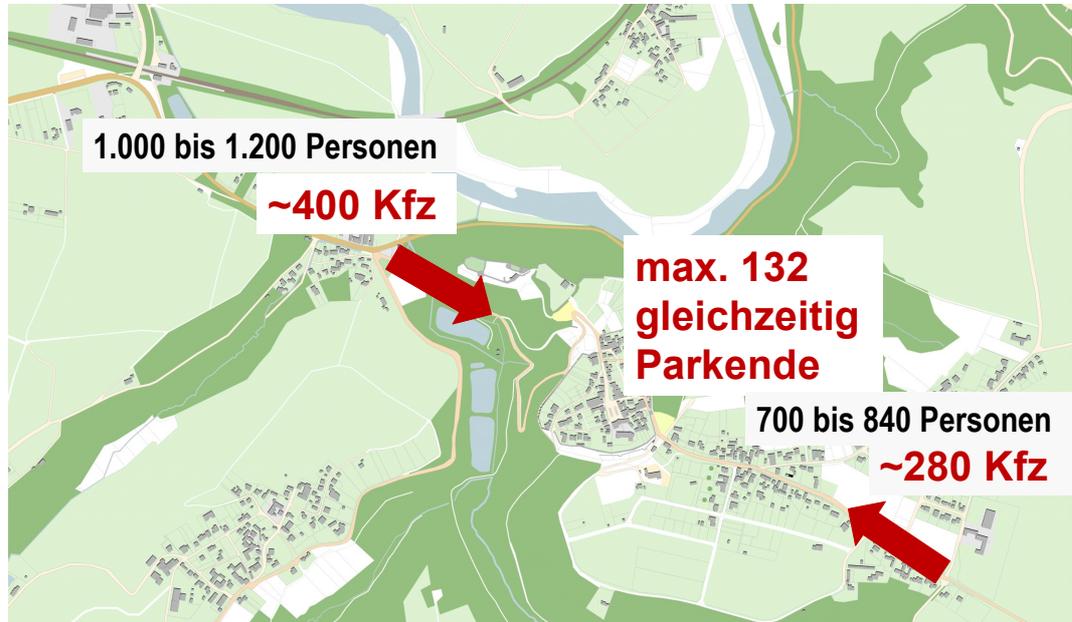


Bild 16: Zukünftiger touristischer Kfz-Verkehr an einem schönen Sonntag



Bild 17: Zukünftiger touristischer Kfz-Verkehr in der Spitzenstunde (14 bis 15 Uhr) an einem schönen Sonntag

Mit den 110 bis 120 neuen Stellplätzen am Kultur- und Heimathaus kann der weitaus größte Teil der touristischen Nachfrage abgedeckt werden. Unter Einbeziehung der Parkplätze an der Burg (22 Stellplätze) und am Katharinenturm (47 Stellplätze) ist ein mehr als ausreichendes Angebot vorhanden.

4 Szenarien

Zur Minderung der negativen Auswirkungen der touristischen Verkehre befinden sich verschiedene Ideen in der Diskussion:

- Fußgängerbrücke zwischen Adscheid und Stadt Blankenberg
- Seilbahn aus dem Siegtal nach Stadt Blankenberg
- Shuttlebus vom S-Bahnhaltepunkt Blankenberg nach Stadt Blankenberg

Diese drei Ideen werden im Folgenden auf ihre verkehrliche Auswirkungen hin untersucht.

4.1 Szenario Fußgängerbrücke zwischen Adscheid und Stadt Blankenberg



Bild 18: Fußgängerbrücke von Adscheid nach Stadt Blankenberg mit erforderlichem Parkplatz

Eine Fußgängerbrücke ist im Wesentlichen nur für Touristen interessant. Es ist davon auszugehen, dass maximal 20% der Kfz-Touristen die Brücke nutzen werden, mindestens 80% werden weiterhin die K 19 als Zufahrt zu Stadt Blankenberg nutzen.

Die Brücke wird zusätzliche Touristen generieren.

Die Belastung in der Neustadt wird wie heute bei etwa 1.300 Kfz/Tag liegen. Damit ergibt sich keine Entlastungswirkung gegenüber heute.

Es ist ein neuer Parkplatz am Westende der Brücke in Adscheid notwendig. Dieser kann wegen der Topographie nur am nördlichen Ortsende liegen. Der gesamte Kfz-Verkehr zur Brücke müsste damit durch den Ort Adscheid fahren.

4.2 Szenario Seilbahn von Stein nach Stadt Blankenberg



Bild 19: Seilbahn aus dem Tal nach Stadt Blankenberg und erforderlicher Parkplatz

An der Talstation der Seilbahn ist ein neuer größerer Parkplatz erforderlich. Dieser lässt sich in Stein nicht realisieren, da hier keine ausreichend große Fläche zur Verfügung steht. Aus diesem Grund erscheint es sinnvoll, die Seilbahn bis zum P+R-Platz am S-Bahn-Haltepunkt Blankenberg zu verlängern. Damit wäre auch ein Übergang zwischen Seilbahn und S-Bahn mit kurzen Wegen möglich.

Die Seilbahn wird zusätzliche Touristen generieren.

Es ist davon auszugehen, dass maximal 20% der Kfz-Touristen die Seilbahn nutzen werden, mindestens 80% werden weiterhin die K 19 als Zufahrt zu Stadt Blankenberg nutzen. Die Zahlen sind extrem abhängig von den Tarifen für die Seilbahn.

Die Belastung in der Neustadt wird wie heute bei etwa 1.300 Kfz/Tag liegen. Damit ergibt sich keine Entlastungswirkung gegenüber heute.

Bei einem Besetzungsgrad von 2,5 bis 3 Personen pro touristischem Pkw würden etwa 200 bis 240 Personen an einem schönen Sonntag für die Fahrt nach Stadt Blankenberg auf die Seilbahn umsteigen. In der umgekehrten Richtung werden es wegen der Topographie etwas weniger sein.

Mit diesen Nutzerzahlen lässt sich eine Seilbahn nicht kostendeckend betreiben.

Von den verkehrlichen Auswirkungen ist ein Schrägaufzug von Stein nach Stadt Blankenberg gleichzusetzen mit einer Seilbahn. Ein Schrägaufzug läge mit seiner Trasse zudem im Naturschutzgebiet des Hanges unterhalb der Burg.

4.3 Szenario Shuttle-Bus

Ein Shuttle-Bus zwischen dem S-Bahn-Haltepunkt und Stadt Blankenberg erfordert die Umgestaltung der S-Bahnhaltepunkt derart, dass eine gemeinsame Haltestelle auf kurzem Wege von beiden Bahnsteigen erreicht werden kann.

Für eine solche Haltestelle bietet sich die Brücke der K 36 über die Gleise an. Da in der Nähe keine Wendemöglichkeit besteht, bietet es sich an den Bus weiter bis nach Bödingen zu führen. Mit der dortigen Klosteranlage wären dann ein zweites wichtiges kulturelles Ziel mit dem S-Bahnhaltepunkt verbunden.

Mit zwei Bussen wäre ein 15 min Takt zu realisieren. Bei einer Sitzplatzkapazität von 20 Personen pro Bus könnten maximal 80 Personen in der Stunde nach Stadt Blankenberg transportiert werden.

Ein Umstieg vom Pkw in einen Shuttle-Bus wird ohne starke restriktive Maßnahmen nur in geringem Maße erfolgen. Es ist mit höchstens 10 % der Kfz-Touristen zu rechnen, die von der L 333 aus Richtung Hennef nach Stadt Blankenberg fahren. Dennoch müsste der bestehende P+R-Platz vergrößert werden.

Die Bedeutung eines Shuttle-Busses liegt eher darin, dass Personen ohne Pkw die Anreise nach Stadt Blankenberg mit öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird.

Die Kfz-Belastung in der Neustadt würde somit mit etwa 1.400 Kfz/Tag geringfügig über der heutigen liegen.

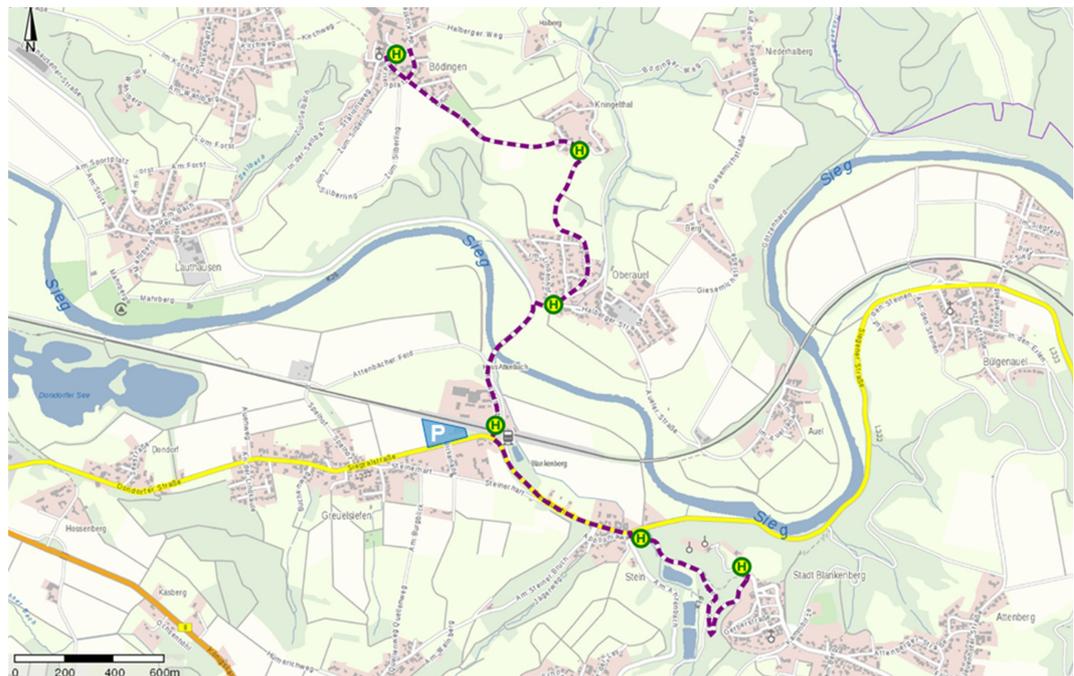


Bild 20: Shuttle-Bus vom S-Bahn-Haltepunkt nach Stadt Blankenberg und Kloster Bödingen

Ein Shuttle-Bus wäre mit den zu erwartenden Fahrgastzahlen nicht kostendeckend zu betreiben, zumal wenn er eine Alternative zum Auto darstellen sollte, die Tarife eher symbolischer Natur sein müssten, um Besucher zum Umsteigen zu bewegen.

Die Vorteile gegenüber einer Seilbahn oder der Fußgängerbrücke sind die deutlich niedrigeren Investitionskosten, kein Eingriff in Natur- und Land-

schaftsschutzgebiete und die Tatsache, dass die benötigten Busse flexibel einsetzbar sind, das heißt, dass diese unter der Woche an anderen Stellen im Stadt- oder Kreisgebiet eingesetzt werden können.

4.4 Zusammenfassung der Szenarien

Durch die Inwertsetzung von Stadt Blankenberg ist von steigenden Touristenzahlen auszugehen. Allein durch neue Mobilitätsangebote werden die Belastungen durch den touristischen Verkehr in der Neustadt gegenüber heute nicht bzw. nur unwesentlich zurückgehen. Soll eine weitergehende Entlastung der Neustadt erfolgen, so sind restriktive (einschränkende) Maßnahmen erforderlich.

Die Tatsache, dass es sich bei Mechthildisstraße und Graf-Heinrich-Straße in der Neustadt um die Ortsdurchfahrt der K 19 handelt, steht weitergehenden Restriktionen entgegen.

Erst durch eine Abstufung der K 19 im Bereich der Neustadt zur Gemeindestraße wären weitergehende Maßnahmen denkbar.

5 Szenario Abstufung K 19 zur Gemeindestraße

Baulastträger der K 19 ist der Rhein-Sieg-Kreis. Der Rhein-Sieg-Kreis hat umfangreiche bauliche Maßnahmen zur Instandhaltung der K 19 ausgeschrieben.

Eine Abgabe der K 19 an die Stadt Hennef ist deshalb derzeit nicht bzw. nur bei Übernahme der Baukosten durch die Stadt Hennef möglich.

Grundlage für die folgenden Überlegungen ist die Abstufung der K 19 im Abschnitt von Stein bis zur Neuenhofer Straße von der Kreisstraße zur Gemeindestraße. Die Abstufung zur Gemeindestraße hat zur Folge, dass die Stadt Hennef Baulastträger der Straße wird und die Unterhaltung der Straße übernehmen muss. Im Gegenzug erhält sie aber auch die Gestaltungshoheit.

So wird eine weitergehende Verkehrsberuhigung möglich. Die Neustadt könnte entweder als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO) oder als Tempo 10-Zone ausgewiesen werden.

Bei der Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich ist ein Parken nur auf speziell für diesen Zweck gekennzeichneten Flächen erlaubt. Hier müssten die einzelnen Parkstände deutlich gekennzeichnet werden. In einer Tempo 10-Zone wären diesbezüglich keine Änderungen gegenüber heute erforderlich.



Bild 21: Verkehrsberuhigter Bereich oder Tempo 10-Zone in der Neustadt

5.1 Einbahnstraßenregelung

Als Maßnahme zur Reduzierung des Verkehrs in der Neustadt ist auch eine Einbahnstraßenregelung auf der Strecke von Stein nach Stadt Blankenberg ins Gespräch gebracht worden. Eine solche Regelung ist auch erst nach Abstufung der K 19 möglich.

Da die Durchfahrt durch das Katharinentor nur für Fahrzeuge, die schmaler als 2,30 m und niedriger als 3,10 m sind, möglich ist, wäre bei einer solchen Einbahnregelung die Neustadt von Stadt Blankenberg nicht mehr von Fahrzeugen die größer als die genannten Abmessungen sind, erreichbar:

- Bei einer Einbahnstraße in Richtung Stein würden die großen Fahrzeuge östlich des Katharinentors aufgehalten.



Bild 22: Einbahnstraße in Richtung Stein: Keine Erschließung der Neustadt für größere Fahrzeuge

- Bei einer Einbahnstraßenregelung Richtung Stadt Blankenberg könnten die Fahrzeuge Stadt Blankenberg zwar erreichen, aber nicht mehr verlassen, da die Durchfahrt durch das Katharinentor nicht möglich ist, die Rückfahrt nach Stein aber verboten wäre.



Bild 23: Einbahnstraße Richtung Stadt Blankenberg, größere Fahrzeuge bleiben gefangen

- Ein Shuttlebus-Betrieb zwischen der Neustadt und dem P+R-Platz wäre damit nicht mehr möglich.

Aus Gründen der Ver- und Entsorgung ist es aber notwendig, dass Stadt Blankenberg auch von größeren Fahrzeugen erreicht werden kann, deshalb ist eine Einbahnregelung auf der Strecke von Stein nach Stadt Blankenberg nicht sinnvoll.

Möglich wäre die Durchfahrt durch das Katharinentor nur in einer Richtung zuzulassen.

- Einbahnregelung Richtung Westen:

Eine Einbahnrichtung im Katharinentor Richtung Westen ist als sehr problematisch anzusehen, da westlich des Tores keine Wendemöglichkeit besteht. Die Fahrbeziehung von der Graf-Heinrich-Straße in die Rentelgasse und umgekehrt ist auf Grund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich. Aus diesem Grund wäre verstärkt mit festgefahrenen und zurücksetzenden Fahrzeugen zu rechnen.

Die Parkplätze am Kultur- und Heimathaus und am Katharinenturm wären von Stein aus nicht zu erreichen. Besucher, die von Stein aus zufahren, ständen nur die Stellplätze an der Burg und innerhalb der Neustadt zur Verfügung. Es wäre zu erwarten, dass sich nur ein kleiner Teil der Besucher von vorneherein umorientiert. Die Folge wäre eine Parkplatzsuche in der Neustadt und gegebenenfalls illegales Parken dort und in der Zufahrt von Stein.

Bewohner der Neustadt müssten, um mit dem Pkw in den östlichen Teil von Stadt Blankenberg bzw. nach Süchterscheid zu gelangen, zunächst nach Stein fahren, um von dort über Bülgenauel wieder auf die Höhe zu fahren. Der östliche Teil von Stadt Blankenberg wäre auch für seine Bewohner nur über Bülgenauel oder die Eitorfer Straße zu erreichen.

Aus den genannten Gründen wird eine solche Einbahnrichtung als nicht sinnvoll erachtet.

- Einbahnregelung Richtung Osten

Mit einer Einbahnrichtung im Katharinentor Richtung Osten sind auch die Stellplätze östlich der Neustadt von Stein aus zu erreichen. Die Stellplätze an der Burg und in der Neustadt können nur noch über Stein erreicht werden. Gegenüber heute würden sich nur geringe Veränderungen im touristischen Verkehr ergeben, da sich für die Fahrtrichtung aus Stein keine Änderungen ergeben und der Verkehr aus Süchterscheid bereits heute überwiegend vor dem Katharinentor parkt.

Die Bewohner der Neustadt können diese ausschließlich über Stein erreichen. Die Bewohner des östlichen Teils von Stadt Blankenberg können die Siegtalstraße nur über Bülgenauel erreichen.

Unter Berücksichtigung des in Abbildung 14 dargestellten zukünftigen touristischen Verkehrs würde an einem schönen Sonntag der Kfz-Verkehr am westlichen Ortseingang der Neustadt in etwa den heutigen Belastungen entsprechen. Dem Wegfall des Durchgangsverkehrs und des Verkehrs aus dem östlichen Teil von Stadt Blankenberg nach Stein, steht die Verlagerung des Zielverkehrs in die Neustadt und die Steigerung des touristischen Verkehrs gegenüber.

Unter der Woche würde sich der Kfz-Verkehr um etwa 150 Fahrzeuge reduzieren. Betroffen sind dabei aber vor allem die Bewohner des östlichen Teils von Stadt Blankenberg, die die Neustadt nicht mehr durchfahren können.

5.2 Temporäre Sperrung der Neustadt

Eine andere Strategie wäre die temporäre Sperrung der Neustadt für den Kfz-Verkehr außer dem Bewohnerverkehr. Im Gegensatz zu einer Einbahnstraßenregelung mit Zeichen 267 StVO (Verbot der Einfahrt), welche ausnahmslos für alle Kfz gilt, können bei einer Sperrung mit Zeichen 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) Bewohnerverkehre ausgenommen werden.

Sinnvoller Weise würde die Sperrung im Norden am Fußpunkt der Steigung und im Süden am Katharinenturm erfolgen.

Durch die Sperrung am Fußpunkt der Steigung in Stein wird einerseits verhindert, dass Fahrzeuge entlang der Steigungsstrecke parken, wenn alle Stellplätze an der Burg belegt sind, andererseits bleiben alle Stellplätze in Stein erreichbar.

Außerhalb der touristischen Spitzenzeiten wären durch eine solche Sperrung vor allem die Bewohner Stadt Blankenbergs östlich der Neustadt betroffen. Aus diesem Grund wäre eine Beschränkung auf die Tage mit einem hohen touristischen Aufkommen sinnvoll, da auch nur an diesen Tagen mit hohem Parkdruck und Fußgängeraufkommen zu rechnen ist.



Bild 24: Sperrung der Neustadt an Wochenenden, Lage der Sperrung und der Wechselwegweisung

Auch mit einer solchen Sperrung bliebe Stadt Blankenberg weiterhin für den Kfz-Verkehr erreichbar. Die Verkehre würden sich auf andere Straßen verlagern und dann von Süden auf Stadt Blankenberg zufließen. Ein Teil würde sich weiträumiger umorientieren (B 8 und L 268), der größere Teil die nächstgelegene Route über Bülgenuel nehmen. Entsprechend wäre an den Tagen der Sperrung mit einer deutlichen Verkehrszunahme auf den ansonsten gering belasteten Straßen in Bülgenuel und auf der Neuendorfer Straße zu rechnen.

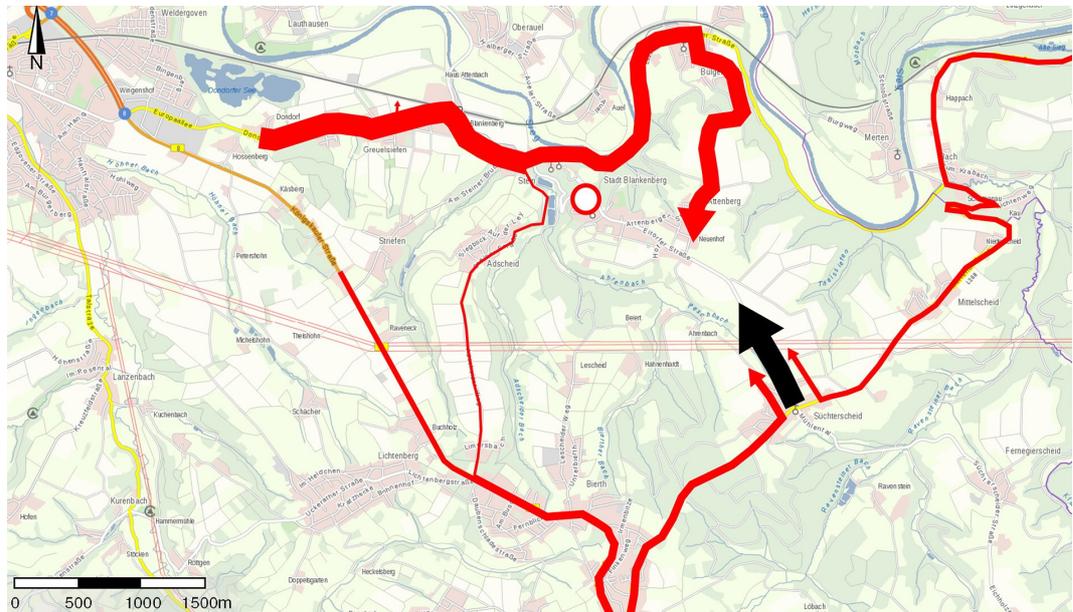


Bild 25: Verlagerungen des Zielverkehr Stadt Blankenberg durch die Sperrung der Neustadt

Zur Vermeidung von Belastungssteigerungen in den ebenfalls engen Ortsdurchfahrten von Bülgenuael und Attenberg wären jeweils kurze Ortsumgehungen denkbar. Angesichts der insgesamt sehr geringen Belastungen (rd. 1.000 Kfz/Tag) ist aber der durch die Umgehungen entstehende Landschaftsverbrauch kritisch zu beurteilen.

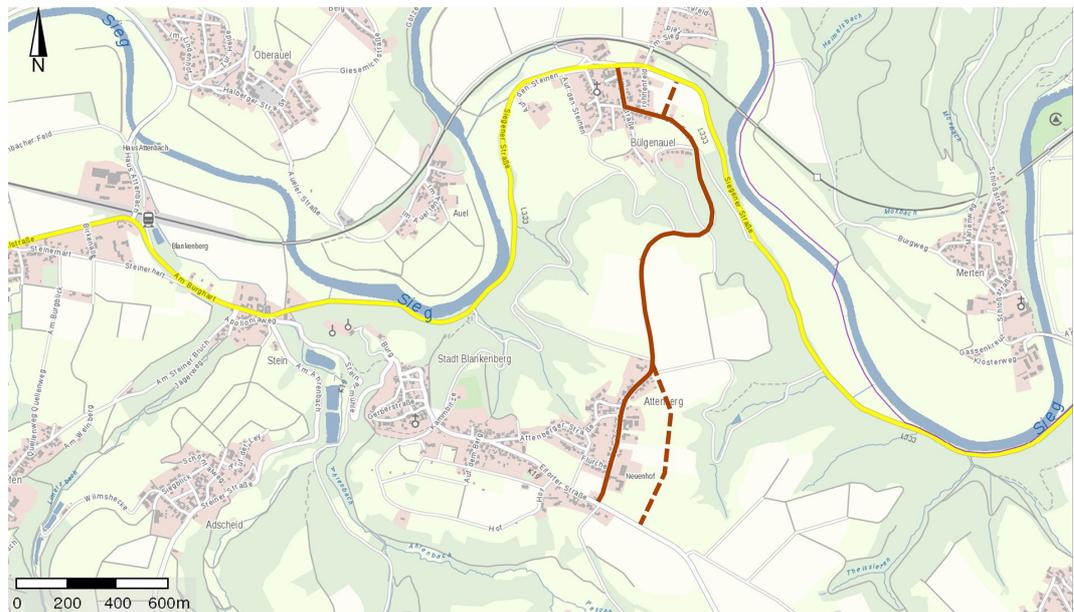


Bild 26: Mögliche Umgehungsstraße zur Vermeidung von Mehrverkehren in Bülgenuael und Attenberg

Die Sperrung der Neustadt könnte durch „intelligente“ versenkbare Poller erfolgen. Die generelle Steuerung (Poller ausgefahren, Poller versenkt) könnte über eine Zeitschaltuhr über die Stadt Hennef erfolgen. Die Steuerung der Poller für Berechtigte könnte über Codekarten oder auch über Telefon erfolgen. Bei der letztgenannten Steuerung ist der Poller mit einer SIM-Karte ausgestattet und kann angerufen werden. Ist die anrufende Nummer auf einer „Whitelist“ als berechtigt eingetragen, fährt der Poller hinunter.



Bild 27: Beispiel für einen versenkbaren Poller (Erfurt, Meister Eckhard-Straße)

An den übergeordneten Straßen (L 333, L 264) müsste eine Wechselwegweisung Richtung Stadt Blankenberg eingerichtet werden, dies kann durch eine Klappwegweisung oder elektronisch erfolgen.

5.3 Bewertung des Szenarien Abstufung der K 19 zur Gemeindestraße

Mit einer Abstufung zur Gemeindestraße ließe sich eine weitgehende Verkehrsberuhigung der Neustadt von Stadt Blankenberg an Wochenenden erreichen. Allerdings würde dies eine Mehrbelastungen für Bülgenuel, Süchtercheid und den östlichen Teil von Stadt Blankenberg bedeuten.

Allerdings erscheint eine Abstufung in der näheren Zukunft aufgrund der Sanierungsvorhaben des Rhein-Sieg-Kreises sehr unwahrscheinlich. Langfristig sollte eine Übernahme der K 19 durch die Stadt Hennef als Option weiterverfolgt werden.

6 Konzept

Ohne eine Abstufung der K 19 gibt nur begrenzte Möglichkeiten zur Reduzierung der ortsfremden Kfz-Verkehrs in Stadt Blankenberg, da die Kreisstraßenfunktion – Verbindung von Ortschaften innerhalb des Kreises - aufrecht erhalten werden muss.

Eine umso größere Bedeutung kommt deshalb der Schaffung und Förderung verkehrlicher Alternativen und der Information zu/Öffentlichkeitsarbeit zu.

6.1 Verkehrsberuhigung Neustadt

Restriktivere verkehrsberuhigende Maßnahmen können nur auf den Straßen erfolgen, für die die Stadt Hennef Planungshoheit hat. So müsste die Graf-Heinrich-Straße als Kreisstraße außerhalb des in Kapitel 5 diskutierten verkehrsberuhigten Bereichs oder der Tempo 10 Zone liegen.



Bild 28: Möglicher verkehrsberuhigter Bereich oder Tempo 10-Zone in der Neustadt bei Beibehaltung der Kreisstraße auf der Graf-Heinrich-Straße

6.2 Parken

Am Kultur- und Heimathaus werden 110 bis 120 neue für den touristischen Wochenendverkehr nutzbare Stellplätze geschaffen. Mit diesem Angebot und dem heutigen Angebot auf den Parkplätzen an der Burg und am Katharinenturm stehen mit insgesamt 180 bis 190 Stellplätzen deutlich mehr Stellplätze zur Verfügung, als für den touristischen Verkehr an einem schönen Wochenende benötigt werden (130 bis 140 Stellplätze).

Die Stellplätze innerhalb der Neustadt werden zur Abdeckung des touristischen Bedarfs nicht benötigt.

Allerdings ist es schwierig, den touristischen Verkehr von der Nutzung dieser Stellplätze fernzuhalten. Eine Bewirtschaftung der Stellplätze in der Neustadt würde permanente Kontrollen an den Wochenenden notwendig machen, damit sie überhaupt Wirkung erzielt. Bei einem Teil der beobachteten Fahrzeuge ist davon auszugehen, dass „Knöllchen“ gegen Parkverstöße auch durchaus in Kauf genommen werden.

Bei Großveranstaltungen in Stadt Blankenberg wie Mittelaltermarkt oder Flohmarkt müssen weiterhin temporäre Parkmöglichkeiten am Ortsrand ausgewiesen werden.

6.3 Sperrung der Mechthildisstraße an Wochenenden

Um an den Wochenenden mit hohem touristischen Verkehrsaufkommen den Bereich um den Marktplatz vom touristischen Parksuchverkehr freizuhalten und eine weitgehend Kfz-freien Bereich zu schaffen, wäre es eine Option, die die Mechthildisstraße südlich und die Renteigasse westlich der Graf-Heinrich-Straße an diesen Tagen für den Kfz-Verkehr (Bewohnerverkehr frei) zu sperren. Die Sperrung könnte wie in Kapitel 5.2 beschrieben erfolgen.



Bild 29: Mögliche Sperrung eines Teils der Neustadt bei Beibehaltung der Kreisstraße auf der Graf-Heinrich-Straße

Durch die Sperrung würde der Verkehr zu den Parkplätzen am Katharinentor und am Kultur-und-Heimathaus, wie mit der vorhandenen Wegweisung vorgesehen, auf der Graf-Heinrich-Straße gebündelt.

Dadurch könnte es etwas verstärkt zu Begegnungsfällen auf der Graf-Heinrich-Straße kommen, die nur mit gegenseitiger Rücksichtnahme und „Absprache“ möglich sind. Dies wiederum könnte dazu führen, dass Ortskundige, die in den östlichen Teil von Stadt Blankenberg wollen, die Route durch die Neustadt eher meiden und die Zufahrt von Osten (siehe folgendes Kapitel Wegweisung) bevorzugen.

6.4 Wegweisung

Obwohl im Zeitalter der Digitalisierung die stationäre Wegweisung zunehmend an Bedeutung verliert, da die Routenwahl vornehmlich über Navigationsgeräte oder -apps erfolgt – in denen eine Kreisstraße selbstverständlich immer enthalten ist, kann die Veränderung der Wegweisung nach Stadt Blankenberg einen gewissen Beitrag zur Entlastung der Neustadt beitragen. Sie ist als Teil der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit anzusehen.

Deshalb sollte die Wegweisung von der Autobahn und aus Richtung Hennef über die B 8 und L 268 und aus Richtung Eitorf über L 268 erfolgen.

Diese Führung nach Stadt Blankenberg sollte auch in allen Informationsmaterialien zur Anreise nach Stadt Blankenberg Berücksichtigung finden.

6.5 S-Bahn Haltepunkt Blankenberg

Eine zentrale Bedeutung kommt dem S-Bahn-Haltepunkt Stadt Blankenberg zu, wenn Alternativen zum individuellen Kfz bei der Erreichbarkeit von Stadt Blankenberg gefördert werden sollen.

Der S-Bahn-Haltepunkt Blankenberg besteht eigentlich aus zwei Haltepunkten. Die beiden Bahnsteige für die die beiden Fahrrichtungen sind nicht miteinander verbunden und sind jeweils auf völlig unterschiedlichen Wegen zu Fuß, mit dem Rad und mit dem Auto zu erreichen.

Einen Fahrkartenautomaten gibt es nur auf dem Bahnsteig Fahrtrichtung Köln. Vom gegenüberliegenden Bahnsteig kann man den Automat sehen, aber es fehlt jeder Hinweis, wie man ihn erreichen kann.

Es wurden mehrfach Personen beobachtet, die die Gleise zwischen den Bahnsteigen verbotener Weise überquerten, einmal sogar mit Fahrrädern.



Bilder 30 und 31: Weg vom P+R-Platz zum Bahnsteig Richtung Au



Bild 32: Weg vom P+R-Platz zum Bahnsteig Richtung Au **Bild 33:** Zugang zum Bahnsteig nach Köln von der Brücke an der K 36

Der Weg vom Bahnsteig nach Au zum P+R-Platz und zum gegenüberliegenden Bahnsteig führt über einen engen, dunklen und steilen Weg unter der Brücke, der keinerlei Hinweisschilder aufweist.

Von Stein entlang der L 333 kommend, ist vom östlichen Gehweg entlang der K 36 ist der Zugang zum Bahnsteig nach Köln zwar zu sehen, aber nur nach Überklettern der beiden Leitplanken zu erreichen.

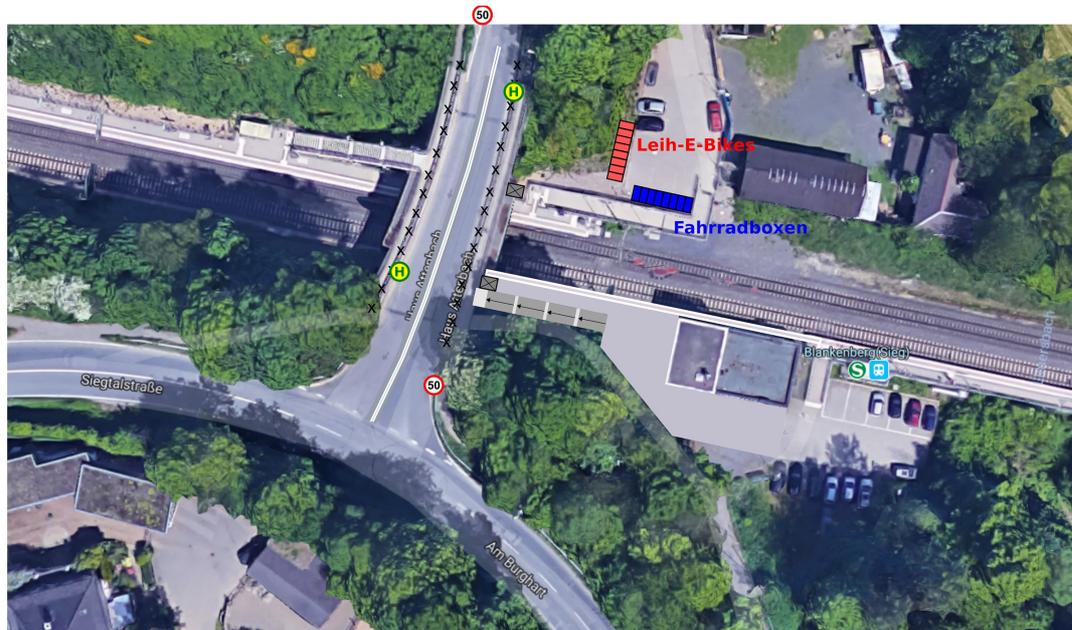


Bild 34: Maßnahmen am S-Bahnhaltepunkt Blankenberg

Hier bedarf es umfangreicher Verbesserungen, wenn der Haltepunkt Blankenberg für Rad- und Fußwanderer und Touristen Richtung Stadt Blankenberg eine größere Rolle spielen soll.

Um eine Querung der Gleise auf kurzem und klar ersichtlichen Wege zu ermöglichen, sollte eine Treppe vom Bahnsteig nach Au zur Brücke der K 36 errichtet werden.

Es sollte geprüft werden inwieweit die Absturzsicherung für Kfz in Form von Leitplanken entlang der K 36 durch andere Elemente ersetzt oder unterbrochen werden kann, um eine Überquerung der Fahrbahn in Höhe der Treppenanlagen und die Anlage von Haltestellen für den Shuttlebus nach Stadt Blankenberg zu ermöglichen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der K 36 sollte von der L 333 an auf 50 km/h reduziert werden. Die Vorbeifahrt an haltenden Fahrzeugen sollte durch eine doppelte durchgezogene Linie unterbunden werden. Gegebenenfalls sollten weitergehende Maßnahmen, wie Plastikbischofsmützen, eingesetzt werden. Bei einer Tagesbelastung von etwa 3.700 Kfz im Querschnitt sind durch auf der Fahrbahn haltende Busse nur geringe, vertretbare Einschränkungen für den fließenden Verkehr zu erwarten.

Von beiden Bahnsteigen sind Aufzüge zur Brücke wünschenswert, da mobilitätseingeschränkte Personen, Personen mit Fahrrädern und Kinderwagen etc. ansonsten nur über einen Fußweg von mehr als 700 m Länge von einem Gleis zum anderen bzw. zu ihrem bei der Hinfahrt am anderen Bahnsteig abgestellten Fahrzeug kommen können.

Zur besseren Anbindung an Stadt Blankenberg sollten am Gleis nach Köln Fahrradboxen aufgestellt werden, damit Berufspendler ihr E-Bike sicher abstellen können. Ideal wären Boxen mit Lademöglichkeiten. Im Verkehrsverbund Rhein-Main ist es möglich Boxen tage- bzw. wochenweise online zu mieten, dies wäre auch für den Haltepunkt Blankenberg (bzw. im VRS) erstrebenswert.

Der P+R-Platz, heute 35 Stellplätze, sollte auf etwa die doppelte Größe ausgebaut werden. Mit der Einrichtung einer attraktiven Fuß- und Radwegeverbindung Richtung Stein wird der Parkplatz auch als Wanderparkplatz für Radfah-

rer und Fußgänger deutlich attraktiver. In Kombination mit dem Shuttle-Bus (siehe Kapitel 6.5) bietet er dem Touristen auch die Möglichkeit des Umstiegs vom Pkw auf den Bus, oder nur einen Weg zu Fuß zu machen. Einzelne Stellplätze sollten mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge ausgerüstet werden.

6.6 Shuttle-Bus

Ein Shuttle-Bus, wie in Kapitel 3.3 beschrieben, stellt in erster Linie eine Angebotsplanung dar. Stadt Blankenberg wird damit auch für Personen, die keinen Pkw besitzen oder benutzen wollen und keinen 2 km langen Fußweg auf sich nehmen wollen, erreichbar. Stadt Blankenberg wird an das Netz des öffentlichen Personenverkehrs angeschlossen.

Es ist eine Maßnahme, mit der es sich werben lässt, die eine Alternative zur Anfahrt mit dem Auto darstellt. Gleichwohl wird ein Shuttle-Bus nicht kostendeckend betrieben werden können. Aus diesem Grund ist ein Betrieb auch nur zu den Zeiten, in denen Touristenbetrieb herrscht, sinnvoll.

Der Shuttle-Bus-Service sollte in ein gemeinsames Projekt mit den bergischen Kommunen, die sich 2018 in einer Mobilitätscharta auf eine Zusammenarbeit im Mobilitätsbereich verständigten, integriert werden. Die Shuttle-Busse könnten während der Woche dann in den Charta-Kommunen für alternative Verkehrsangebote genutzt werden.

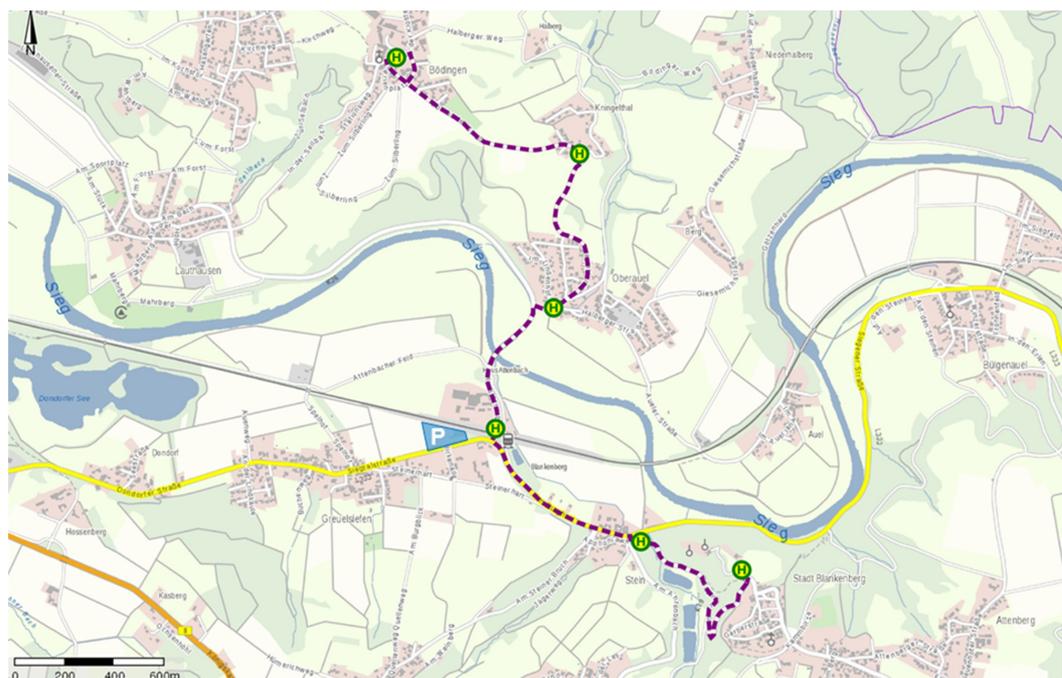


Bild 35: Shuttle-Bus vom S-Bahn-Haltepunkt nach Stadt Blankenberg und Kloster Böttingen

6.7 Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr an Werktagen

Außer den Schulbussen, die vom Katharinenturm aus verkehren, ist Stadt Blankenberg nur mit dem Anrufsammeltaxi, das stündlich nach Bestellung 30 min vorher von den Haltestellen S-Bahnhaltepunkt, Attenberger Straße, Markt, Katharinenturm und Neuenhofer Straße nach Hennef verkehrt, im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. Eine Fahrt kostet 3,90 € für Erwachsene, 2,90 € für Kinder und Zeitkarteninhaber. Für die tägliche Nutzung

zum Beispiel als Zubringer zur S-Bahn ist es damit allein schon aus tariflichen Gründen wenig attraktiv.

Das Anrufsammeltaxi wurde im Februar 2016 insgesamt von 112 Personen von Stadt Blankenberg und 120 Personen nach Stadt Blankenberg genutzt, das entspricht im Durchschnitt 4 Personen pro Tag und Richtung.

In anderen Ortschaften in Hennef, zum Beispiel in Adscheid, gibt es die „Blaue Bank“. Die Blaue Bank ist eine Mitfahrerbank. Wer sich dort hinsetzt, will mitgenommen werden, sein Fahrziel kann er mit einer Klapptafel anzeigen.



Bild 36: Blaue Bank in Adscheid

Vor dem Hintergrund, dass die meisten Fahrzeuge im Berufsverkehr nur mit einer oder zwei Personen besetzt sind, ist eine Mitnahme gerade zu diesen Zeiten sinnvoll. Denkbar ist ein Ausbau des Blauen Bank-Systems mit Videoüberwachung und digitaler Anmeldung zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste und der Fahrer. Dabei sollte der Träger des ÖPNV mit einbezogen werden und die Blaue Bank nicht als Konkurrenz sondern als Ergänzung des ÖPNV angesehen werden.

Um eine Möglichkeit zu schaffen, dass der S-Bahnhaltepunkt Blankenberg Start- und Zielpunkt im „Blaue-Bank-System“ werden kann, müssten Haltebuchten beidseitig der L 333 in Höhe des P+R-Platzes angelegt werden, da nur hier die erforderlichen Sichtverhältnisse für ein Anhalten und Wiederanfahren gegeben sind. Diese Maßnahme läge im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW.

6.8 Maßnahmen im Fußgänger- und Radverkehr

Eine zentrale Maßnahme im Fußgänger- und Radverkehr ist die verbesserte Anbindung des S-Bahn-Haltepunktes.

Straßen.NRW plant den Gehweg entlang der L 333 zwischen dem S-Bahn-Haltepunkt und Stein von der Südseite auf die Nordseite zu verlegen. Damit würde die kritische Überquerung der L 333 im Bereich des S-Bahn-Haltepunktes entfallen. Mit einer Umsetzung dieser Maßnahme wird nach Angaben von Straßen.NRW nicht vor 2022 zu rechnen sein.

Um eine attraktive Alternative zu der Route entlang der stark und schnell befahrenen Landesstraße zu schaffen, sollte der bestehende heutige Trampelpfad vom südlichen Bahnsteig entlang der Bahn nach Stein ausgebaut werden.

Der Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung der Stadt Hennef hat in seiner Sitzung vom 19.06.2018 beschlossen, dass in der Prioritätenliste des Rhein-Sieg-Kreises für Maßnahmen für den Radverkehr an Kreisstraßen die K 19 mit den Abschnitten Stein-Stadt Blankenberg und Stadt Blankenberg-Süchterscheid in die Priorität hoch/vordringlich eingestuft werden soll. Die letztendliche Entscheidung darüber liegt beim Rhein-Sieg-Kreis.

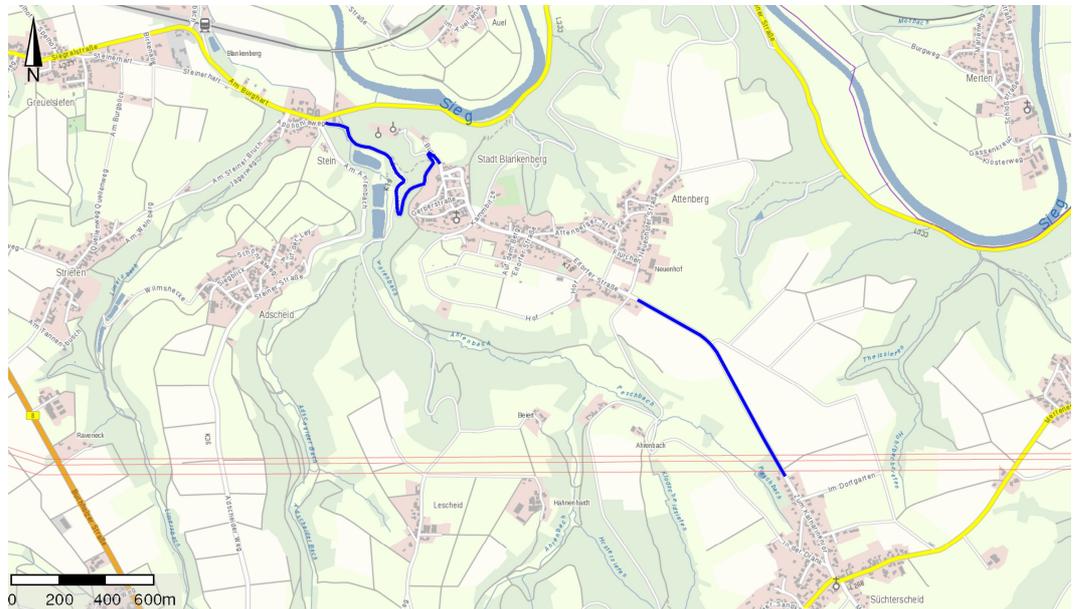


Bild 37: Strecken entlang der K 19, an denen eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr erfolgen soll

6.8.1 Querungshilfe L 333

Die Fußwegroute vom S-Bahn-Haltepunkt Blankenberg nach Stein und Stadt Blankenberg führt ebenso wie die ausgewiesenen Wanderwege vom S-Bahnhaltepunkt nach Westen Richtung Sieg und dann südwärts und quert die L 333 in Höhe des Kelterhauses. Hier ist keine Querungshilfe vorhanden. Diese liegt in Form eines Fußgängerüberweges etwa 110 m westlich.

Fuß- und Radwanderer nehmen diesen Umweg nicht in Kauf und überqueren die Landstraße in Höhe des Kelterhauses, unmittelbar hinter dem Ortsschild.

Aus diesem Grunde sollte auch vor dem Hintergrund, dass im Rahmen des Integrierten Handlungskonzepts die Fußwegeverbindung zum S-Bahnhaltepunkt aufgewertet werden soll und dem steigenden Wandertourismus, die Überquerung der Landstraße an diesem Punkt gesichert werden.

Ein Fußgängerüberweg kommt aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse nicht in Betracht. Eine Mittelinsel ist aufgrund der topografischen Verhältnisse nicht realisierbar. Deshalb erscheint die Anlage einer Fußgängerlichtsignalanlage als das geeignete Mittel. Für den Kfz-Verkehr aus Westen sollte sie durch Zeichen 131 StVO (Lichtsignalanlage) vor der Kurve angekündigt werden. Der Kfz-Verkehr aus östlicher Richtung sollte durch ein gelb blinkendes Vorsignal bei roter Anlage vorgewarnt werden.

Auf der Südseite der L 333 sollte zwischen der Einmündung der K 19 und der Überquerungsstelle ein Gehweg angelegt werden

Diese Maßnahme liegt im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW.



Bild 38: Fußgängerlichtsignalanlage in Höhe des Kelterhauses in Stein

In ersten Gesprächen wurden von Straßen.NRW Bedenken aus Gründen der Verkehrssicherheit wegen unzureichender Sichtverhältnisse geäußert. Aus gutachterlicher Sicht ist durch weitere begleitende Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbegrenzung ggf. kombiniert mit einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage eine ausreichende Sicherheit zu erreichen.

Als Alternative zu einer signalisierten Überquerung wurde eine Mittelinsel etwa mittig zwischen Kelterhaus und K 19 angeregt. Für die Anlage einer Mittelinsel und des dazugehörigen Gehweges auf der Südseite würde Fläche des Parkplatzes beansprucht werden. In diesem Zusammenhang würde sich anbieten den gesamten Einmündungsbereich der beiden Kreisstraßen auf die L 333 umzugestalten unter Einbeziehung der bestehenden und für den Shuttlebus geplanten Bushaltestellen.

6.9 E-Bike-Verkehr

6.9.1 Abstellmöglichkeiten und Ladestationen

E-Bikes spielen im touristischen Verkehr nach Stadt Blankenberg zunehmend eine Rolle. So konnten während des Flohmarkts 2018 gegen 15 Uhr 30 abgestellte E-Bikes allein im Bereich der Eitorfer Straße/Scheurengarten gezählt werden. Deshalb sollten neben den bereits beschriebenen Maßnahmen am S-Bahnhaltepunkt auch in Stadt Blankenberg entsprechende Infrastruktur geschaffen werden. Ein geeigneter Standort ist der Platz am Katharinenturm. Hier sollten ausreichende sichere Abstellanlagen und öffentliche Lademöglichkeiten geschaffen werden.

6.9.2 Verleih

Eine weitere Angebotskomponente im Verkehrssysteme kann ein E-Bike-Verleih sein. Sinnvolle Standorte wären der S-Bahn-Haltepunkt Blankenberg Kölner Bahnsteig und am Katharinenturm.

Der nördliche Bahnsteig (Abfahrten in Richtung Köln) am S-Bahnhaltepunkt ist der günstigere Standort, weil von dort ein attraktiver Radweg Richtung Sieg und Stadt Blankenberg führt.

Sinnvoll ist ein einfaches System, was nicht auf Öffnungszeiten und Vor-Ort-Personal angewiesen ist. E-Bikes können an einer Station ausgeliehen und an einer anderen abgegeben werden. Es sollte zudem nicht auf Stadt Blankenberg beschränkt sein, sondern im ganzen Stadtgebiet von Hennef oder im ganzen Rhein-Sieg-Kreis installiert werden.



Bild 39: Beispiel für ein E-Bike-Verleih-System (hier Velo-City in Aachen)

6.10 Reisebusse

Für Reisebusse gibt es in Stadt Blankenberg keinen geeigneten Parkplatz. Eine Anreise ist nur aus Richtung Süchterscheid sinnvoll.

Auch am Kultur-und-Heimathaus kann kein geeigneter Reisebusparkplatz angelegt werden. Deshalb sollte langfristig im Bereich des Ortseingangs aus Richtung Süchterscheid eine Parkmöglichkeit für etwa drei Reisebusse geschaffen werden. Die Busse können aus Richtung Süchterscheid kommend ihre Fahrgäste am Katharinenturm aussteigen lassen und dann am Ortseingang parken. Hierfür sollte der Parkplatz am Katharinenturm derart umgestaltet werden, dass auch große 15 m lange Reisebusse bequem wenden können.

Der Reisebuspark könnte auch in einen Auffangparkplatz am Ortseingang aus Richtung Süchterscheid integriert werden.



Bild 40: Langfristiges Reisebuskonzept, Absetzpunkt am Katharinenturm, Parkplatz am Ortseingang

Da noch kein geeignetes Grundstück für einen Reisebusparkplatz außerhalb Stadt Blankenbergs gefunden wurde, ist vorgesehen, auf dem Parkplatz am Katharinenturm zwei bis drei Parkplätze für Reisebusse anzulegen.

6.11 Kommunikative Maßnahmen

Um den Kfz-Verkehr nach Stadt Blankenberg so gering wie möglich zu halten, sollten die Alternativen in allen Anreiseinformationen (Apps, Informationen im Internet, Prospekte, Flyer etc.) immer vorrangig dargestellt werden. Neben den Informationen der Stadt Hennef und des Rhein-Sieg-Kreises sollte dies auch bei allen größeren Veranstaltungen und bei den Informationen der ortsansässigen Gaststätten, kulturellen und Beherbergungsbetriebe der Fall sein.

7 Zusammenfassung

Die Kfz-Verkehrsbelastung in Stadt Blankenberg liegt heute die ganze Woche über bei rund 1.300 Kfz/Tag, werktags wie an schönen Wochenenden. An Wochenenden liegt die Spitzenbelastung bei 140 Kfz/h zwischen 14 und 15 Uhr. Der höchste Kfz-Verkehr findet somit zu den Zeiten des Ruhebedürfnisses der Bewohner statt. Es wurden keine Unverträglichkeiten oder größere Konflikte bei gleichzeitig stattfindenden hohen fußläufigen Touristenströmen festgestellt. Die vorhandenen Parkplätze sind an schönen Wochenenden fast vollständig ausgelastet, vor allem nachmittags wird auch entlang der Eitorfer Straße wild geparkt.

Durch die Inwertsetzung von Stadt Blankenberg wird eine Zunahme des Besucherverkehrs erwartet. In Abstimmung mit der Stadt Hennef wird von etwa 20% ausgegangen. Auch wenn der touristische Verkehr aus rein verkehrlicher Sicht in Stadt Blankenberg durchaus verträglich abwickelbar ist, kann die Menge der Touristen unter anderen Aspekten durchaus zu Beeinträchtigungen und Belastungen der Bewohner führen.

In drei Szenarien wurden die Möglichkeiten einer Fußgängerbrücke von Adscheid, einer Seilbahn von Stein und eines Shuttlebus vom S-Bahn-Haltepunkt zur verkehrlichen Entlastung von Stadt Blankenberg diskutiert. Alle drei Strategien sind finanziell sehr aufwendig, haben aber verkehrlich nur eine relativ geringe Auswirkung.

Eine weitergehende Entlastung von Stadt Blankenberg wäre nur durch restriktive Maßnahmen für den Kfz-Verkehr möglich. Diese, wie eine Einbahnregelung oder eine temporäre Sperrung, sind nur möglich, wenn die K19 nicht mehr Kreisstraße ist. Eine Abstufung zur Gemeindestraße, die für die Stadt Hennef Gestaltungshoheit aber auch die Übernahme der Unterhaltungskosten zur Folge hätte, ist kurzfristig wegen Planungen des Kreises nicht realisierbar.

So ist wäre eine weitergehende Verkehrsberuhigung durch die Einrichtung einer Tempo 10.-Zone oder eines verkehrsberuhigten Bereich in der Neustadt von Stadt Blankenberg derzeit nur außerhalb der Graf-Heinrich-Straße möglich.

Denkbar wäre auch eine temporäre Sperrung der Mechthildisstraße und der Renteigasse an schönen Wochenenden z.B. durch bewegliche Poller. Dies würde eine Sperrung nur dann ermöglichen, wenn sie wirklich benötigt wird und wäre gleichzeitig verbunden mit einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich um den Marktplatz, der frei wäre vom touristischen Parksuchverkehr. Die Bewohner der betreffenden Straßen können von der Sperrung ausgenommen werden. Es sind vielfältige Möglichkeiten der Zufahrtssteuerung denkbar (Handy, Codekarten, Transponder).

Die Wegweisung nach Stadt Blankenberg sollte so verändert werden, dass der Verkehr von Osten zugeführt wird.

Es sollten die Alternativen zum Kfz zur Anreise nach Stadt Blankenberg geschaffen und gefördert werden.

Der S-Bahn-Haltepunkt sollte deshalb derart umgestaltet werden, dass beide Gleise von allen Anbindungen aus erreichbar sind. An Wochenenden wäre ein Shuttlebus zwischen S-Bahn-Haltepunkt und Stadt Blankenberg und Kloster Bödingen wünschenswert, um beide Sehenswürdigkeiten für Personen erreichbar zu machen, die nicht mit dem Kfz anreisen wollen/können. Allerdings kann ein solcher ÖV nicht kostendeckend betrieben werden. Aus diesem

Grund empfiehlt sich die Zusammenarbeit mit den Bergischen Kommunen, so dass die Busse über die Woche an anderen Standorten in Betrieb sein können. Für Reisebusse sollte am Katharinenturm zwei bis drei Parkmöglichkeiten geschaffen werden. Langfristig sollte Platz am Katharinenturm nur zum Ein- und Aussteigen von Reisegruppen genutzt werden und ein Standort für den Reisebusparkplatz am östlichen Ortsrand gesucht werden.

E-Bikes nehmen insbesondere im touristischen Verkehr kontinuierlich an Bedeutung zu. Für diese sollten Abstellanlagen mit Lademöglichkeit auf dem Parkplatz am Katharinenturm eingerichtet werden. Die Installation von E-Bike-Verleihstationen am Katharinenturm und am S-Bahn-Haltepunkt sollte am günstigsten innerhalb eines stadt- oder kreisweiten Verleihsystems erfolgen.

Der Ausbau der Rad- und Fußwegeverbindung von Stadt Blankenberg (Stein) zum S-Bahn Haltepunkt erfordert die Anlage einer Querungshilfe über die L 333.

Ein Großteil der Maßnahmen liegt nicht in der Planungshoheit der Stadt Hennef beziehungsweise bedarf der intensiven Kooperation mit anderen Partnern. So liegen die Maßnahmen im Bereich der Landesstraßen in der Zuständigkeit von Straßen.NRW und Maßnahmen im Bereich der Kreisstraßen erfordern der Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis. Die Maßnahmen im Bereich des S-Bahn-Haltespunktes bedürfen der Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn und dem Nahverkehr Rheinland (NVR), der Shuttle-Bus-Betrieb die Kooperation mit der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft und dem NVR.

Auch für digitale Projekte zum Mobilitätsmanagement, wie Apps, Förderung von Mitfahrangeboten, E-Bike-Verleih, ist die Zusammenarbeit mit den benachbarten Kommunen unerlässlich, da Insellösungen wenig hilfreich sind und gemeinsame Projekte eine vielfache Wirkung haben.