

Entwicklung des Schulcampus Meckenheim

Workshop Mobilität



Meckenheim, 18.08.2021

Herbert Eidam, Peter Gwiasda

Planungsbüro VIA eG, Köln



Agenda für heute:

- **Ausgangslage mit dem Blick von außen**
- **Zielsetzung für den heutigen Abend**
- **Betrachtung nach Verkehrsarten**
 - Erschließung durch den Busverkehr
 - Fuß- und Rundverkehr
 - Kfz-Verkehr: Parken
 - Kfz-Verkehr: Liefern, Laden, Holen und Bringen
- **Was kann für die weitere Planung festgelegt werden?**



Ausgangslage mit dem Blick von außen

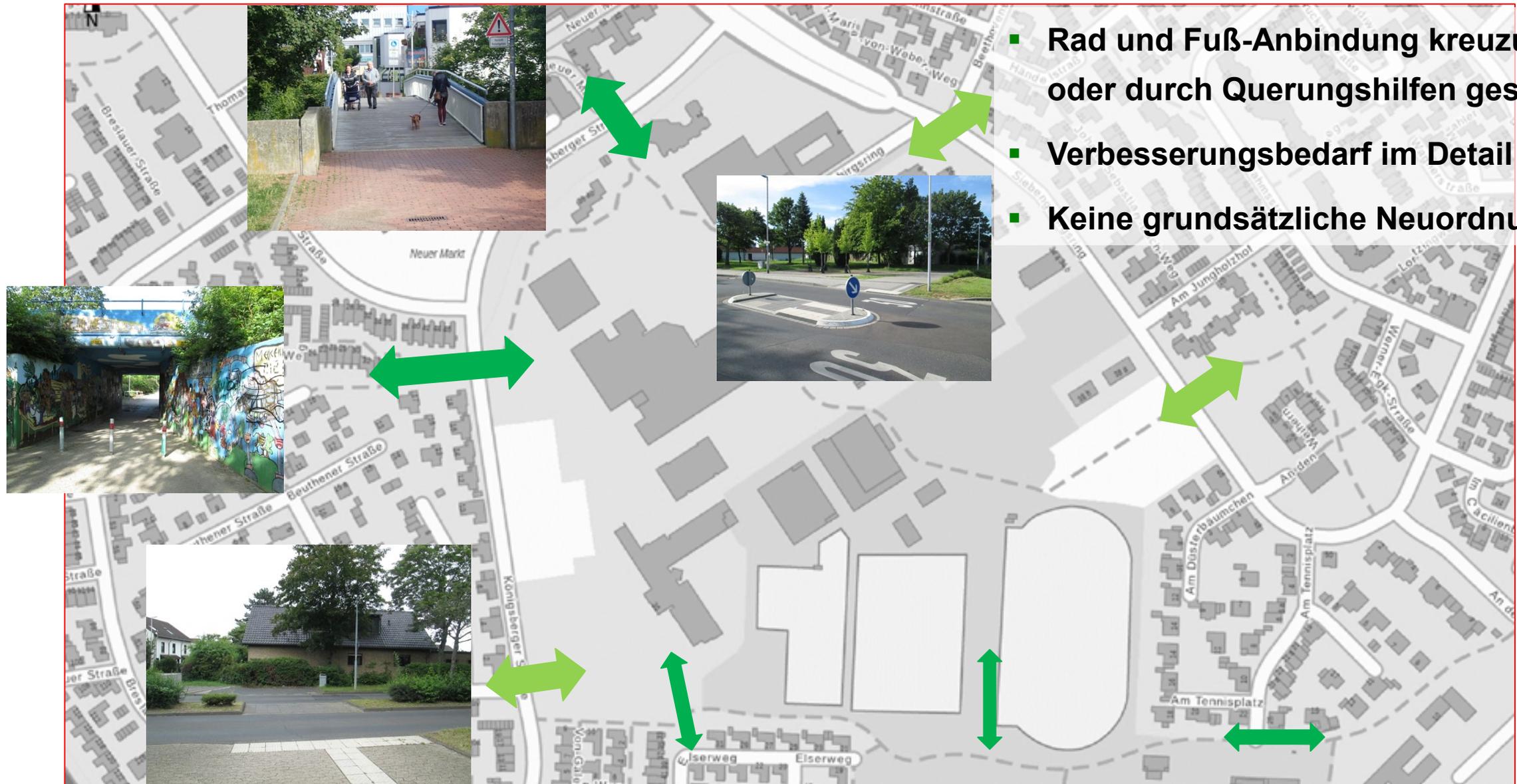
Wissen und schätzen was man hat:

- Zentrale Lage des Campus im Stadtgebiet und daher kurze Wege
- Autofreier Campus durch Parken am Rand und Erschließung über Randstraßen
- Fuß- und Rad-Erschließung durch eigenständiges Netz
- Engmaschige Erschließung durch den Busverkehr

Im Ergebnis: Wenige Konflikte im Gebiet!



Ausgangslage mit dem Blick von außen



- Rad und Fuß-Anbindung kreuzungsfrei oder durch Querungshilfen gesichert
- Verbesserungsbedarf im Detail
- Keine grundsätzliche Neuordnung



Ausgangslage mit dem Blick von außen



Rathaus
855, 858



Schulzentrum
(749), 750,
857, 858



Sportzentrum: 855, 858



Breslauer Str.
(749), 750, 857, 858



- Dezentraler Ein- und Ausstieg
- Maximal 60 Aussteiger gleichzeitig an einer Haltestelle (Hst. „Schulzentrum“ um 7:30-45 h)
- I.d.R. keine Probleme mit zu kleinen Warteflächen

Agenda für heute:

- Ausgangslage mit dem Blick von außen
- **Zielsetzung für den heutigen Abend**
- Betrachtung nach Verkehrsarten
 - Erschließung durch den Busverkehr
 - Fuß- und Radverkehr
 - Kfz-Verkehr: Parken
 - Kfz-Verkehr: Liefern, Laden, Holen und Bringen
- Was kann für die weitere Planung festgelegt werden?



Zielsetzung für den heutigen Abend:

Anforderungen für die funktionale Ausschreibung definieren

- Entscheidung zur Buserschließung (zentral /dezentral, Beibehaltung aller Haltestellen, Umbaubedarf an Haltestellen)
- Durchgängige Trassen für den Fuß- und Radverkehr definieren
- Anforderungen an Abstellanlagen für den Radverkehr
- Lehrerparken verlagern, Synergieeffekte mit der Neuen Mitte nutzen
- Lade-, Hol- und Bringe-Zonen definieren und ausgestalten



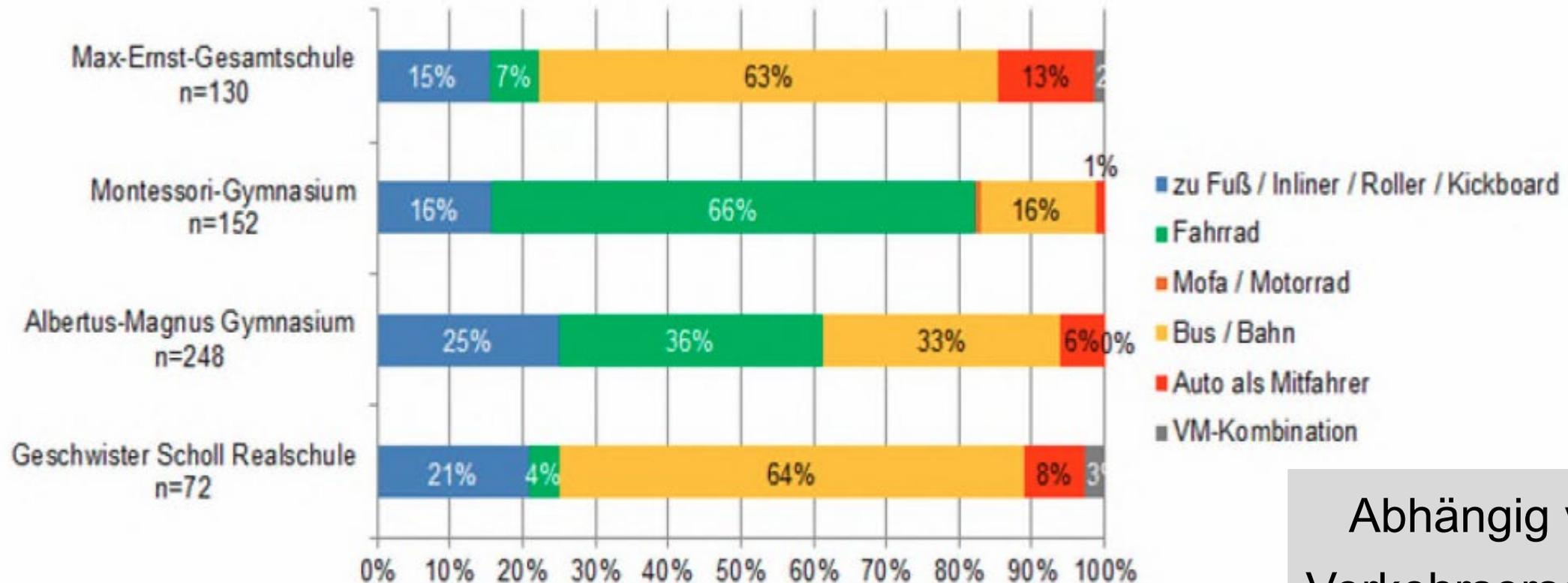
Agenda für heute:

- Ausgangslage mit dem Blick von außen
- Zielsetzung für den heutigen Abend
- **Betrachtung nach Verkehrsarten**
 - Erschließung durch den Busverkehr
 - Fuß- und Radverkehr
 - Kfz-Verkehr: Parken
 - Kfz-Verkehr: Liefern, Laden, Holen und Bringen
- Was kann für die weitere Planung festgelegt werden?



Betrachtung nach Verkehrsarten: Modal Split

- Es ist sinnvoll, die Verkehrsmittelwahl zu kennen!
- Beispiel Kölner Schulen zeigt gravierende Unterschiede nach Schulen:



Abhängig von der
Verkehrerschließung

Betrachtung nach Verkehrsarten: Modal Split

- Am Schulcampus sind **1.535 Schüler:innen** und ca. **150 Lehrkräfte** beschäftigt
- Für den Schulcampus kann auf Grund der Lage im Stadtgebiet und im Verkehrsnetz folgender **Modal-Split geschätzt** werden:
 - ca. 40-50% Rad
 - ca. 20% zu Fuß, Tretroller etc.
 - ca. 20 bis 25% Bus
 - ca. 10% Hol und Bringeverkehr mit Pkw
 - ca. 5% mot. Zweirad oder Pkw-Selbstfahrer



Agenda für heute:

- Ausgangslage mit dem Blick von außen
- Zielsetzung für den heutigen Abend
- Betrachtung nach Verkehrsarten
 - **Erschließung durch den Busverkehr**
 - Fuß- und Radverkehr
 - Kfz-Verkehr: Parken
 - Kfz-Verkehr: Liefern, Laden, Holen und Bringen
- Was kann für die weitere Planung festgelegt werden?



Erschließung mit Busverkehr: Verteilung auf Linien, Haltestellen

- Die meisten auswärtigen Schüler (29 von 56 im lfd. Schuljahr) kommen aus **Wachtberg** über die Linien **855** (H „Rathaus“ und „Sportzentrum“) und **857** (H „Schulzentrum“ und „Breslauer Straße“).
- Weitere Schüler (ca.10) aus **Rheinbach** und **sonstigen Orten**
- Linie **749** von Rheinbach - Erسدorf/Altendorf wird mit einem Kurs (H+R) zum Schulzentrum durchgebunden (sonst Umstieg in Meckenheim Bf)
- Linie **750** von Lüftelberg hält H „Breslauer Str.“ und „Schulzentrum“
- Stadtbuslinie **858** hält an allen vier Haltestellen
- **Sonderfahrten** zum Schwimmbad finden von den Grundschulen im Stadtgebiet aus statt und Halten zum Ein- und Aussteigen der Schüler an den regulären Haltestellen.

Erschließung mit Busverkehr: Dezentrale Buserschließung?

PRO

- ✓ Bessere Verteilung von Ein- und Aussteigenden zu Stoßzeiten > weniger Gedränge, Unfallvermeidung!
- ✓ Kapazitätsengpässe und damit verbundene Gefährdungen können weitgehend vermieden werden
- ✓ Flächensparend
- ✓ Keine Befahrung des Campus durch Busse notwendig
- ✓ Zügige Betriebsabwicklung
- ✓ Wenig Veränderungsbedarf (nur Anpassung der H „Schulzentrum“)

CONTRA

- Orientierung ist schwieriger (jedoch schneller Gewöhnungseffekt)
- Keine zentrale Aufsichtsmöglichkeit (Bedarf?)
- Lenkung von Spezialverkehren, z.B. Schwimmbadfahrten schwieriger (jedoch auch hier Routineeffekt)



Dezentrales System ist aus verkehrsplanerischer Sicht nutzer- und betriebsfreundlicher sowie flächensparender!



Erschließung mit Busverkehr: Optimierung im bestehenden dezentralen Haltestellensystem



Derzeitige Haltestellensituation H „Schulzentrum“

- Unterführung wird kaum angenommen
- Barrierefreier Ausbau steht an
- Problematische Querungssituation



Erschließung mit Busverkehr: Optimierung H „Schulzentrum



Problem:
Ungeregeltes Queren
an der Haltestelle



Lösungsansatz:
Nutzung der
Verziehungsfläche zur
Anlage einer Querungs-
hilfe (kurzfristige Lösung
mit geringem Aufwand
ggf. auch vor Campus-
umbau?)



Querungshilfe aus der Fußgängerperspektive

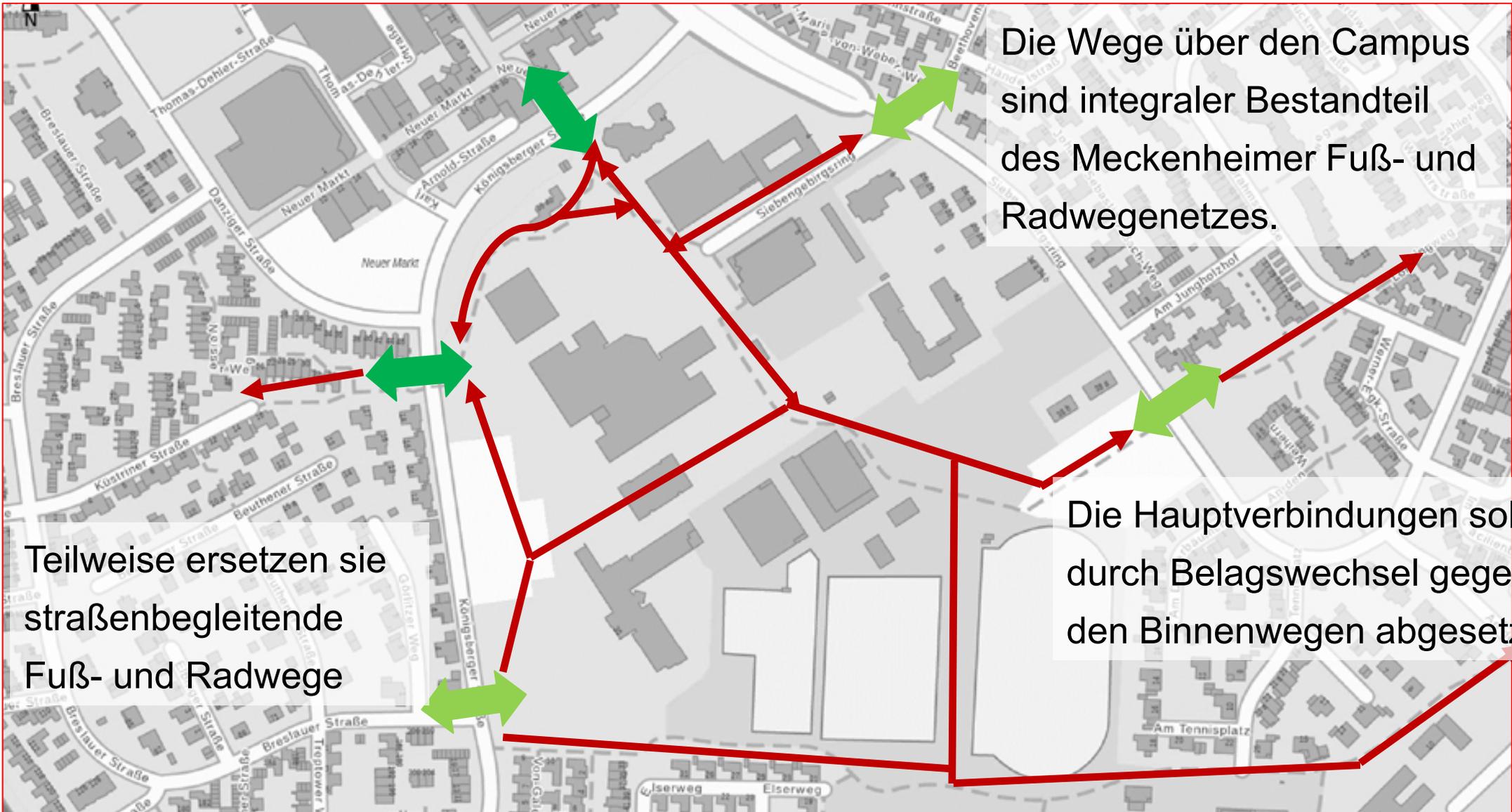


Agenda für heute:

- Ausgangslage mit dem Blick von außen
- Zielsetzung für den heutigen Abend
- Betrachtung nach Verkehrsarten
 - Erschließung mit Busverkehr
 - **Fuß- und Radverkehr**
 - Kfz-Verkehr: Parken
 - Kfz-Verkehr: Liefern, Laden, Holen und Bringen
- Was kann für die weitere Planung festgelegt werden?



Fuß und Radverkehr: Fuß-/Rad-Erreichbarkeit



Die Wege über den Campus sind integraler Bestandteil des Meckenheimer Fuß- und Radwegenetzes.

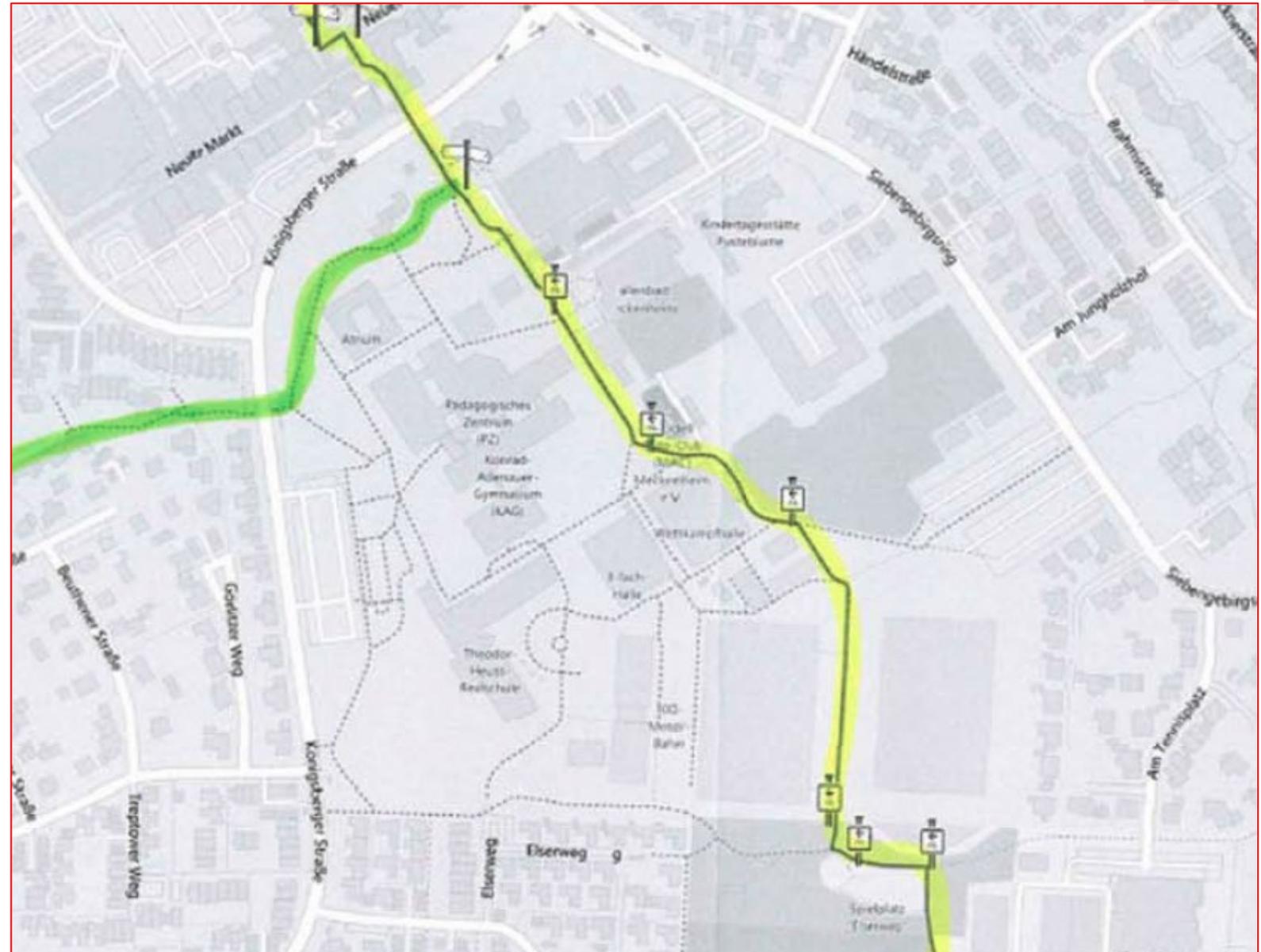
Teilweise ersetzen sie straßenbegleitende Fuß- und Radwege

Die Hauptverbindungen sollten durch Belagswechsel gegenüber den Binnenwegen abgesetzt werden

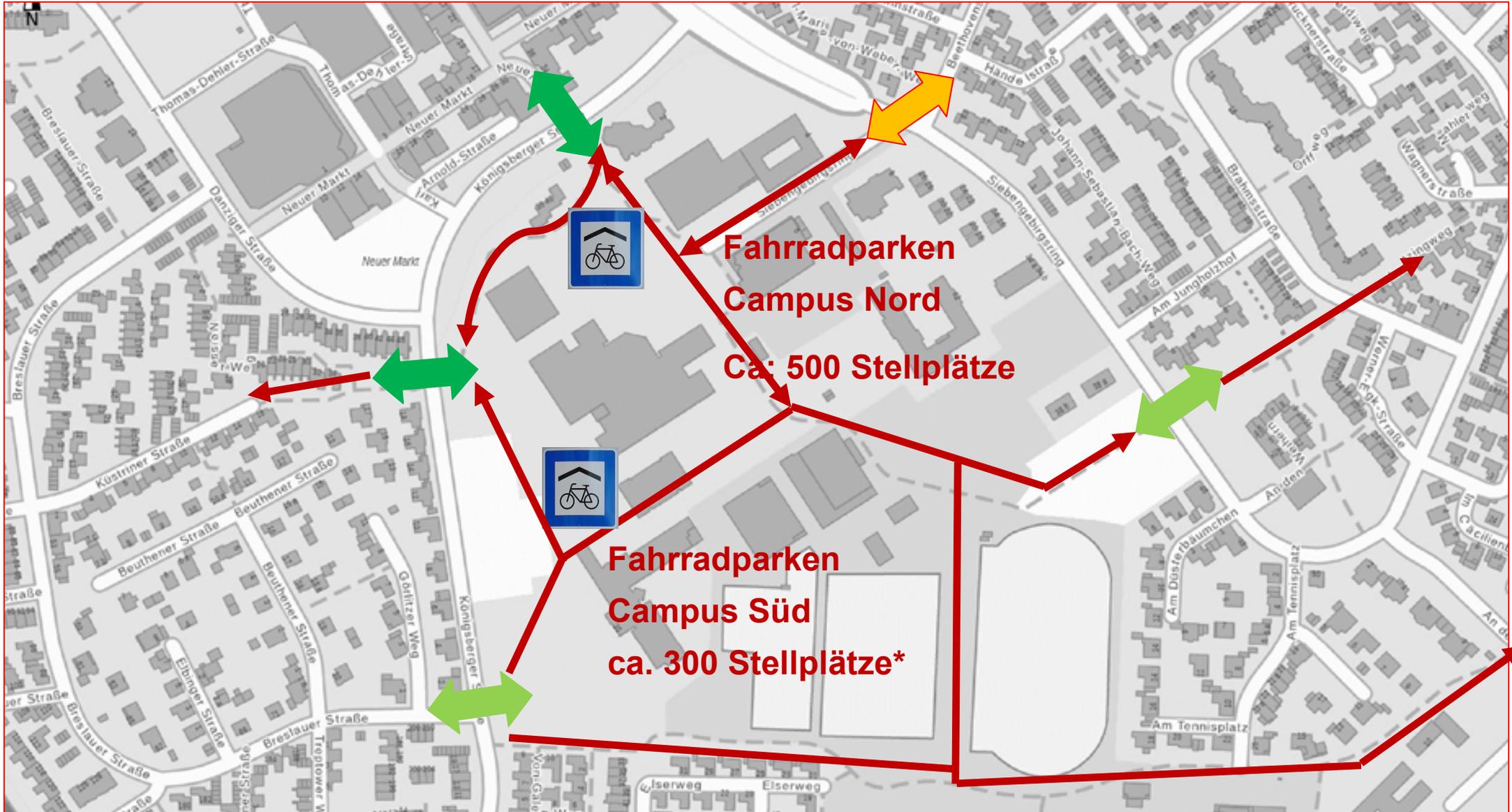


Fuß und Radverkehr:

Auch die überörtlichen
ausgeschilderten Routen
verlaufen über die
autofreien Campus-
Routen



Fuß und Radverkehr: Zwei Schwerpunktanlagen



Fuß und Radverkehr: Ebenerdige Anlagen

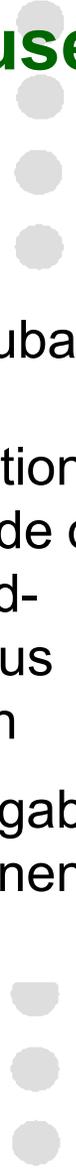


- Anschlussmöglichkeit Rahmen (wie heute)
- Witterungsschutz
- kein Zugangs-Kontrollsystem,
- aber soziale Kontrolle
- ggf. Kameraüberwachung
- platzsparend durch doppelstöckige Anlagen, jedoch in Schulen kritisch
> Akzeptanz und Verletzungsgefahr

Fuß und Radverkehr: Ebenerdige Anlagen und Fahrradparkhäuser



- bei Neubau auch Integration in Gebäude oder Fahrradparkhaus möglich
- als Vorgabe für die Planenden wichtig



Fuß- und Radverkehr: Zwei Fahrradparkhäuser

- Es kann mit **700 bis 800 radfahrenden** Schüler:innen gerechnet werden. Die Fahrradparkhäuser sollen darauf hin dimensioniert werden!
- Die Aufteilung ist ein **unverbindlicher Vorschlag** und orientiert sich an der heutigen Nutzung.
- Die Anlagen sollen mit **diebstahlsicheren Fahrradhaltern** (wie auch heute schon) ausgestattet sein.
- Eine **Überdachung** als Regenschutz ist vorzusehen.
- Um Platz zu sparen, kann die Anordnung der **Stellplätze doppelstöckig** sein oder das **Fahrradparkhaus mehrgeschossig** angelegt werden.



Agenda für heute:

- Ausgangslage mit dem Blick von außen
- Zielsetzung für den heutigen Abend
- Betrachtung nach Verkehrsarten
 - Erschließung mit Busverkehr
 - Fuß- und Radverkehr
 - **Kfz-Verkehr: Parken**
 - Kfz-Verkehr: Liefern, Laden, Holen und Bringen
- Was kann für die weitere Planung festgelegt werden?

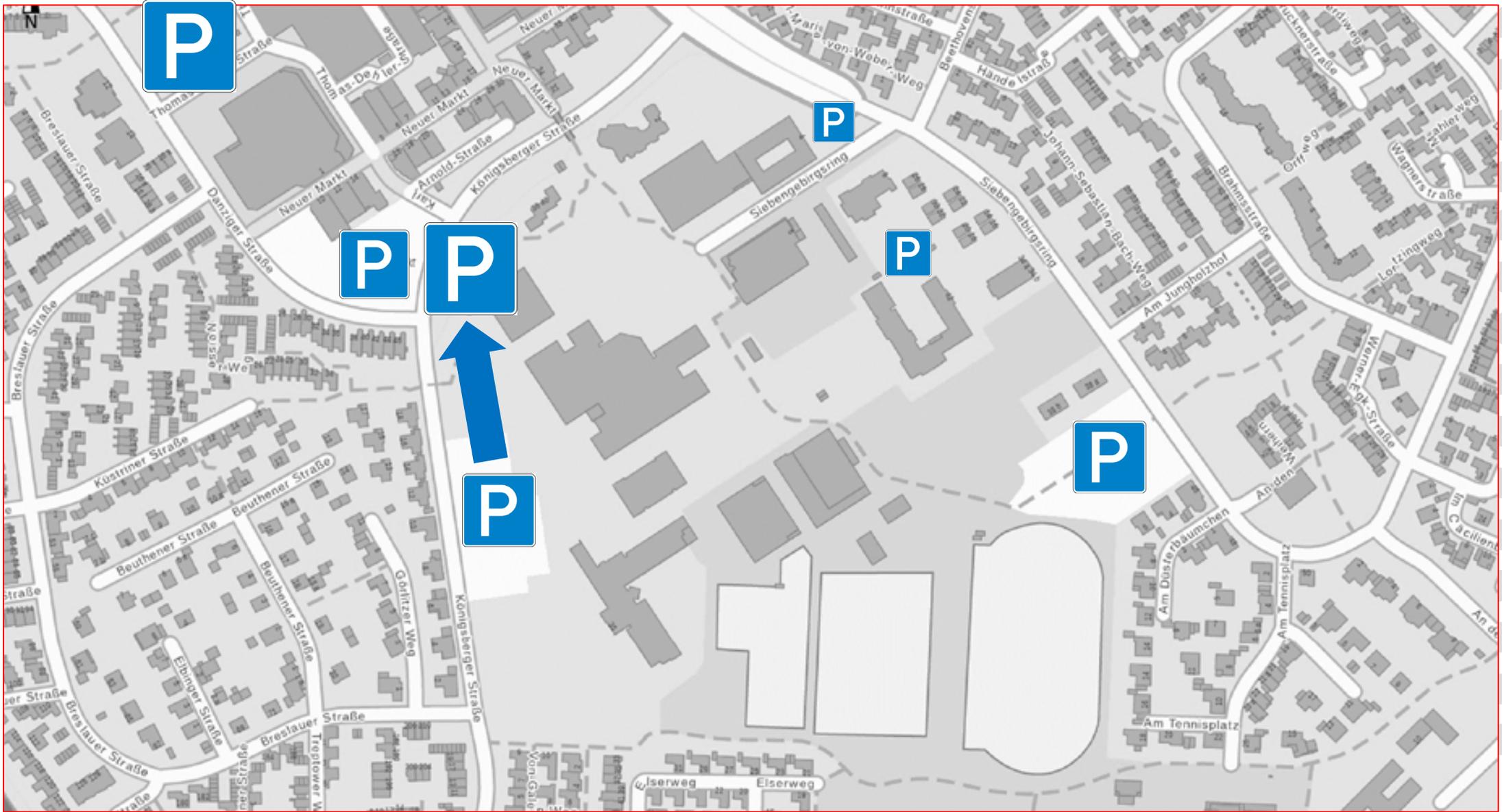


Kfz-Parken: Heutige Situation und Anforderungen

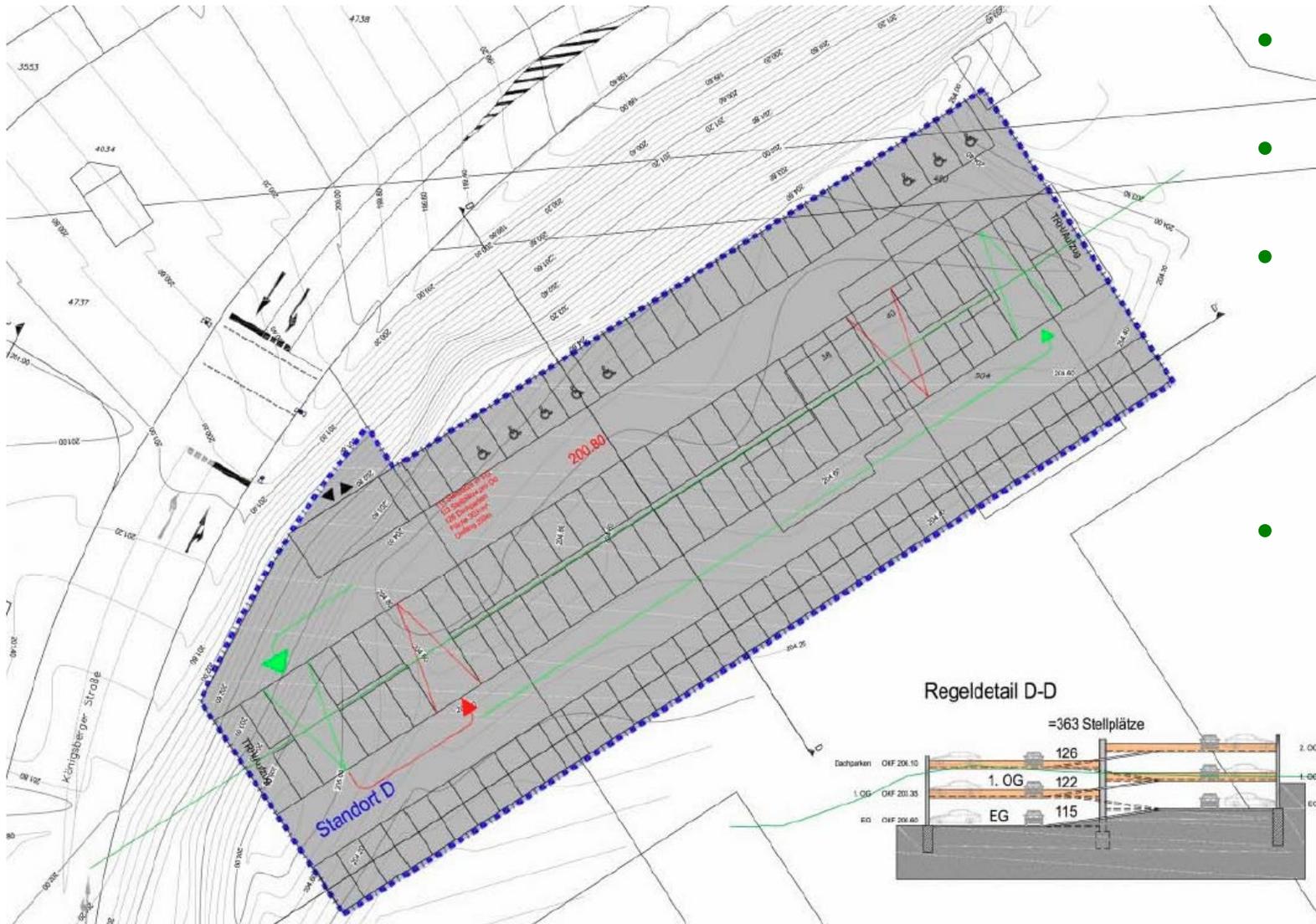
- Heute sind **136 freie ebenerdige Stellplätze** vorhanden.
- Die entsprechende Fläche wird voraussichtlich als Baufeld benötigt.
- Es stellt sich die **Frage nach einem neuen Standort**.
- Können **Synergieeffekte** erreicht werden, wenn ein neuer Standort gewählt wird?
- **Zwei Alternativen** sind zu diskutieren:
 - 1.) Parkhaus in Mischnutzung gegenüber der Danziger Straße
 - 2.) Lehrerparkplatz als Neuanlage an alternativem Standort



Kfz-Verkehr: Parken Bestand



Kfz-Parken: Parkhaus in Mischnutzung



- 350 Stellplätze möglich
- Modular aufbaubar
- Bei Verzicht auf Dachparken Begrünung oder Überbauung möglich
- Kann als Ersatz für die abgebrochene Parkpalette Neue Mitte dienen

Kfz-Parken: Was spricht für und was gegen ein neues Parkhaus?

PRO

- ✓ Flexible Nutzung und daher bessere Auslastung möglich
- ✓ Ersatz für abgebrochene Parkpalette „Neue Mitte“
- ✓ Anbindung an „Neue Mitte“ und Campus möglich
- ✓ Bei Verzicht auf Dachparken Begrünung möglich
- ✓ Geringer Aufwand für die Erschließung, ohnehin Baustellenzufahrt erforderlich

CONTRA

- Mehrfachnutzung konfliktträchtig
Lehrerstellplätze sichern
- Zusätzliche Stellplätze nicht nötig, genug Stellplätze in der „Neuen Mitte“
- Mangelnde Akzeptanz bei Besuchern der „Neuen Mitte“ zu erwarten
- Städtebaulich unverträglich-massiver Eingriff in begrünte Böschung
- Zu teuer
ebenerdiges Parken günstiger

Agenda für heute:

- Ausgangslage mit dem Blick von außen
- Zielsetzung für den heutigen Abend
- Betrachtung nach Verkehrsarten
 - Erschließung mit dem Bus
 - Fuß- und Radverkehr
 - Kfz-Verkehr: Parken
 - **Kfz-Verkehr: Liefern, Laden, Holen und Bringen**
- Was kann für die weitere Planung festgelegt werden?

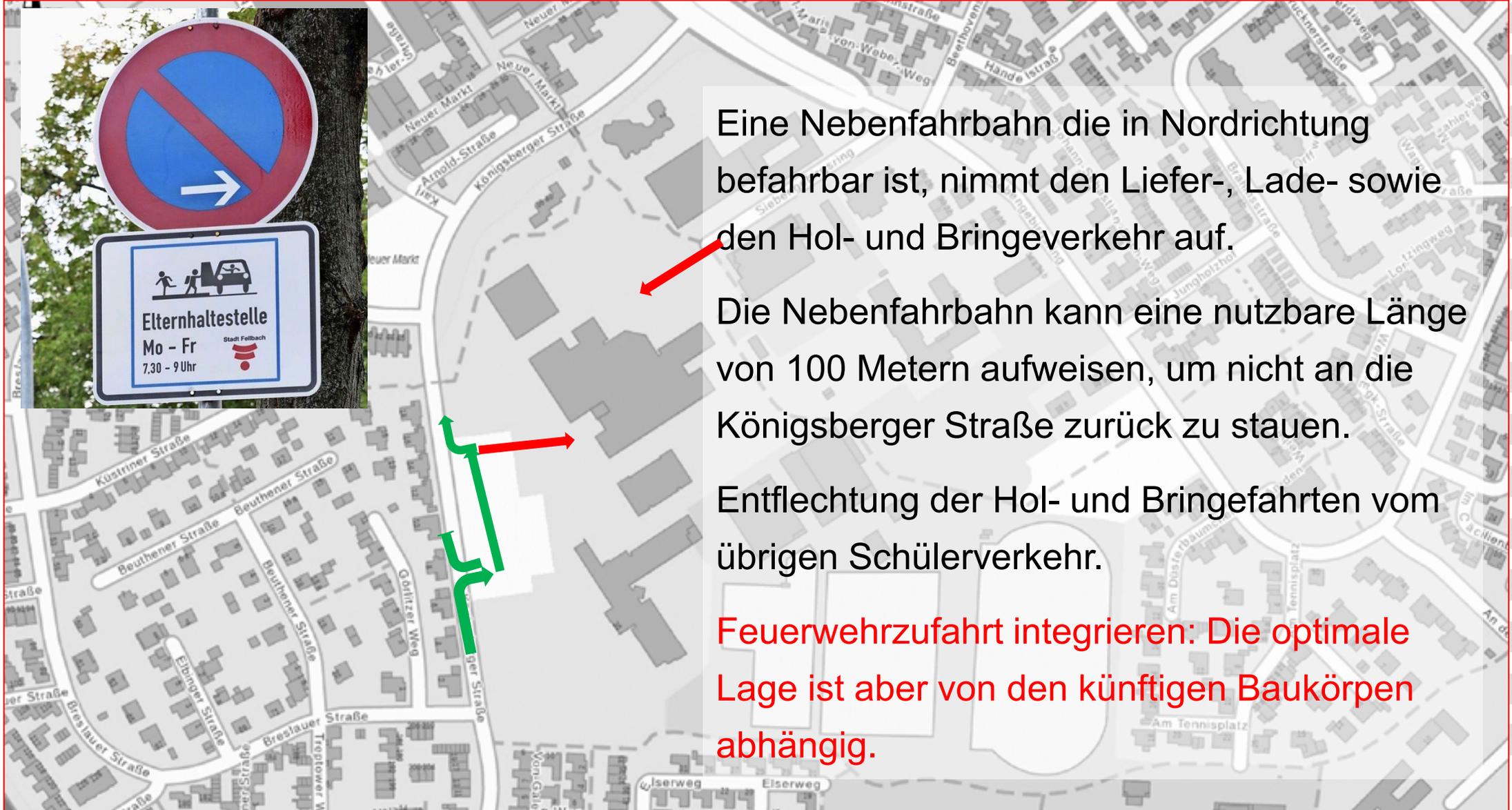


Liefern, Laden, Holen und Bringen

Der Hol- und Bringeverkehr macht in der Regel nicht mehr als 10% aller Wege aus, schafft aber wegen des kleinen Zeitfensters, in dem er auftritt, Probleme bzw. wird als Problem wahrgenommen. Daher wird Folgendes vorgeschlagen:

- Schaffung eines **kombinierten Hol-/Bringe- sowie Lieferbereiches**
- Anfahrbarkeit im **Richtungsverkehr**, um Fahrbahnquerungen und sich überkreuzende Verkehre zu vermeiden
- **Nutzbar auch für Reisebusse** z.B. bei Klassenfahrten und Ausflügen
- Berücksichtigung und Verlegung der **Feuerwehrezufahrt**

Kfz-Verkehr: Liefern, Laden, Holen und Bringen



Eine Nebenfahrbahn die in Nordrichtung befahrbar ist, nimmt den Liefer-, Lade- sowie den Hol- und Bringeverkehr auf.

Die Nebenfahrbahn kann eine nutzbare Länge von 100 Metern aufweisen, um nicht an die Königsberger Straße zurück zu stauen.

Entflechtung der Hol- und Bringefahrten vom übrigen Schülerverkehr.

Feuerwehzufahrt integrieren: Die optimale Lage ist aber von den künftigen Baukörpern abhängig.

Adressenbildung Schulcampus



- Parken, Laden und ÖPNV-Haltestelle sind künftig an der Königsberger Straße konzentriert.
- Für den Ortsunkundigen ist die Adresse Königsberger Straße leichter zu finden.
- „Irrfahrten“ über den Siebengebirgsring können vermieden werden
- Die Bushaltestelle sollte dann auch mit „Schulcampus“ bezeichnet werden

Agenda für heute:

- Ausgangslage mit dem Blick von außen
- Zielsetzung für den heutigen Abend
- Betrachtung nach Verkehrsarten
 - Erschließung mit dem Busverkehr
 - Fuß- und Radverkehr
 - Kfz-Verkehr: Parken
 - Kfz-Verkehr: Liefern, Laden, Holen und Bringen
- **Was kann für die weitere Planung festgelegt werden?**



Welche Vorgaben werden für das weitere Bauvorhaben gemacht?

Optimierung der bewährten dezentralen Buserschließung

Achsen für den Fuß- und Radverkehr frei halten und gestalterisch von der Binnenerschließung des Schulgeländes absetzen

Radabstellanlagen in 2 überdachten Anlagen Campus Nord und Campus Süd als Vorgabe für das Raumprogramm

Zentrales Parken von Campus und neuer Mitte mit fußläufiger Anbindung an die neue Mitte

Zentraler Anlaufpunkt für Hol- und Bringeverkehr in Zusammenhang mit Ladezone

**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit !**

