

# Handlungskonzept zum Mobilitätskonzept der Stadt Meckenheim



**Bearbeitungsteam**  
Planungsbüro VIA eG, Köln  
ISAPLAN Ingenieur GmbH,  
Leverkusen

Stand: 08.01.2024

## Stellenwert des Handlungskonzept

### **Verbindlichkeit als Rahmen, nicht im Detail**

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Ausführungen in den Projektsteckbriefen keine abgeschlossenen Planungen sind, die exakt wie beschrieben umgesetzt werden müssen. Das Mobilitätskonzept ist kein rechtlich bindendes Instrument wie z.B. ein Flächennutzungsplan, sondern ein informeller Rahmenplan.

Es handelt sich um eine Empfehlung und Diskussionsgrundlagen aus fachlicher Sicht, wie verkehrliche und städtebauliche Defizite im Hinblick das Mobilitätssystem behoben werden können. Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es eines weiteren Beratungsprozesses zur genauen Ausgestaltung der Vorschläge in den einzelnen Steckbriefen, auf deren Grundlage im nächsten Schritt eine Feinplanung vorzunehmen ist.

### **Beschlussfassung bedeutet im Wesentlichen eine konkretisierte Arbeitsgrundlage für die Stadt**

Eine Beschlussfassung des integrierten Mobilitätskonzepts bedeutet, dass dieses eine verbindliche Arbeitsgrundlage für die weitere Mobilitätsplanung darstellt.

Die Projektsteckbriefe bilden die Basis für die weitere Arbeit und Abstimmung mit den Beteiligten und eine daran anschließende Detailplanung.

## Lesehilfe Projektsteckbriefe

### Bezug zu den **Leitzielen:**

- 1 Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume
- 2 Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim
- 3 Die vernetzte Pendlerstadt
- 4 Intelligenter Wirtschafts- und Kundenverkehr der Zukunft
- 5 Die Stadt und städtische Einrichtungen als Vorreiter

### Wirkung

*Einschätzung des Wirkungseffekts zur Verbesserung und nachhaltigeren und stadtverträglicheren Gestaltung der Mobilität in Meckenheim. Folgende Parameter fließen u.a. ein:*

**Bürgervotum, Zielgruppeneffekte, Beitrag Barrierefreiheit, Attraktivität Umweltverbund, CO2-Einsparpotenzial, Beitrag Vernetzte Mobilität, Kosten**

### Empfohlener Umsetzungshorizont:

- ▶ kurzfristig  
*Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre*
- ▶ mittelfristig  
*Umsetzung in den nächsten 5 - 10 Jahre*
- ▶ langfristig  
*Umsetzung langfristiger Horizont > 10 Jahre*

### Geschätzter Kostenrahmen

*grobe Kostenklassen, die eine gutachterliche Ersteinschätzung darstellen und in der Regeln noch keiner detaillierten Kosten-Aufwands-Berechnung entsprechen*

niedrig	< 100.000 Euro
mittel	> 100.000 – 500.000 Euro
hoch	> 500.000 – 1.000.000 Euro
sehr hoch	> 1.000.000 Euro

## Handlungsfelder - Steckbriefe

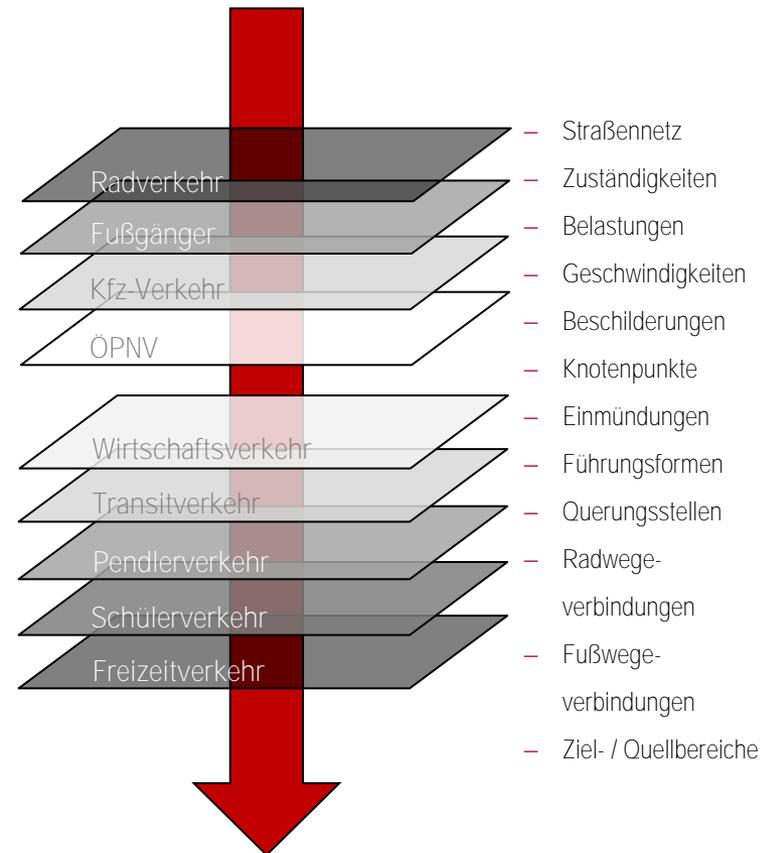
**Grundnetze als planerische Grundlage  
für das Handlungskonzept**

## Grundnetze für Rad, Fuß und Kfz

### Definition der Grundnetze für Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr

#### Längerfristige Rahmenvorgaben für den Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr

- liefert Vorgaben, wie die Infrastrukturen grob auszugestaltet sind und wo welche Verkehrsarten planerisch prioritär Berücksichtigung finden
- durch die Betrachtung der verschiedenen Netzebenen erfolgt eine integrierte Berücksichtigung der Ansprüche der einzelnen Verkehrsarten
- durch die langfristige, kohärente Planung, wird das Straßennetz in Zukunft immer mehr multimodal gedacht
- bilden das Fundament für die nachfolgenden Steckbriefe



## Grundnetze für Rad, Fuß und Kfz

### Grundnetz Radverkehr - gelb-grüner Netzansatz

Das gelb-grüne Netz im Radverkehr stellt einen flächendeckenden und längerfristig gültigen Rahmenplan für die Radverkehrsplanung. Dieser gibt vor, in welche Richtung die jeweilige Straße aus Sicht der Radverkehrsplanung im Groben zu entwickeln ist: Trennen vom oder Mischen mit dem Kfz-Verkehr.

**Dieses Zielnetz ist zielgruppenspezifisch entwickelt worden. Dabei sind folgende Ziele eingeflossen:**

- *Es soll eine klare Zuordnung zu der Art, den Radverkehr zu führen, getroffen werden, also Mischen oder Trennen (Führung im Straßenverkehr).*
- *Es sollen unterschiedliche Zielgruppen berücksichtigt werden.*
- *Es soll eine flächendeckende, längerfristige Rahmenplanung für die Netzentwicklung vorgegeben werden.*
- *Der Radverkehr soll ein flächendeckendes Angebot erhalten.*
- *Netzlücken sollen geschlossen werden.*

Das Zielnetz für den Radverkehr ist hierfür in ein **Grünes** und ein **Gelbes** Netz unterteilt worden. Grundsätzlich lassen sich die Unterschiede zwischen Grünen und Gelben Netz wie folgt auf einen Punkt bringen:

- Im **Grünen** Netz wird der Radverkehr abseits großer MIV-Verkehrsströme im verträglichen Miteinander im Straßenraum mit den anderen Verkehrsarten im Mischverkehr geführt.
- Im **Gelben** Netz, das entlang von MIV-Hauptstraßen führt, wird der Radverkehr durch baulich oder markiert getrennt vom Kfz-Verkehr geführt.

### Führungsformen

- Tempo 30-Zonen
- Tempo 30 Straßen
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone mit Zusatz Fahrrad frei
- Wege durch Grün- und Parkanlagen
- Land- und forstwirtschaftliche Wege
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen

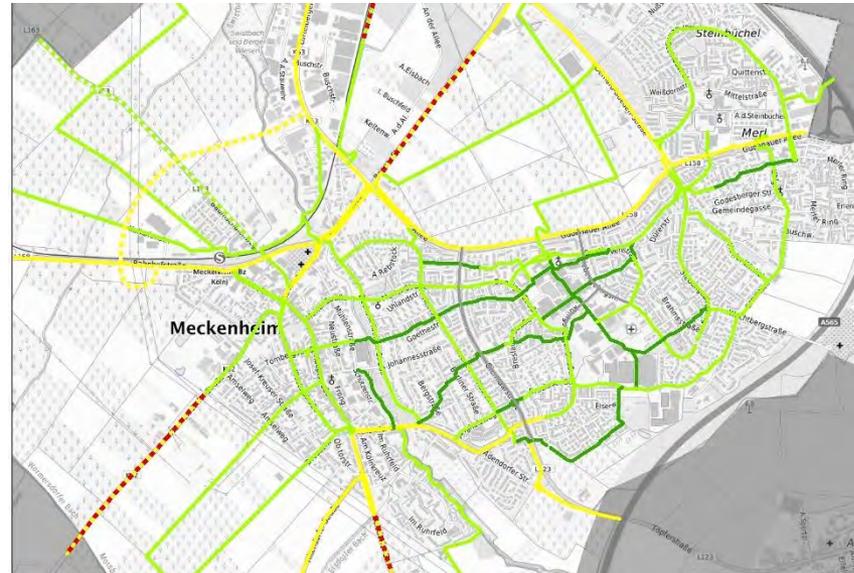
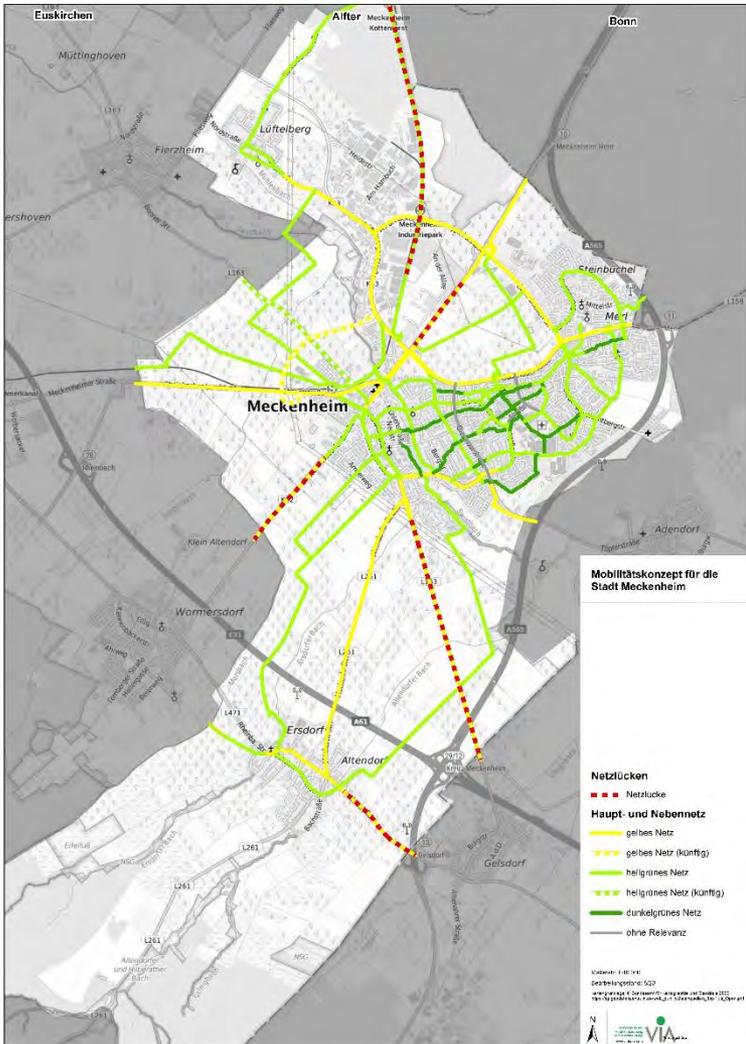
*Bei Führung im Mischverkehr mit dem MIV liegt die Geschwindigkeit in der Bandbreite **zwischen Schrittgeschwindigkeit und Tempo 30***

- Straßenbegleitende Radwege
- Fahrbahnseitige Radfahrstreifen
- Radwege auf Fahrbahnniveau
- Fahrradschutzstreifen
- Führung des Radverkehrs innerorts im Richtungsverkehr

*Innerorts weitgehende Trennung des Radverkehrs vom Fußgängerverkehr als ein **Mittel der Unfallprävention***

## Grundnetze für Rad, Fuß und Kfz

### Grundnetz Radverkehr - gelb-grüner Netzansatz



In Meckenheim wurde aufgrund der örtlichen Spezifika zusätzlich noch eine Trennung in ein **hellgrünes** und **dunkelgrünes Netz** vorgenommen. Zum dunkelgrünen Netz zählen insbesondere die Achsen wie die Promenade und sonstige Grünwege in Wohnquartieren, die ein hohes Fußverkehrsaufkommen aufweisen und stellenweise nur 2 m breit sind. Hier soll zwar in Zukunft weiterhin Radfahren möglich sein, allerdings sollen diese, um Konflikte mit den Zufußgehenden einzuschränken, vorwiegend von defensiv-radelnden Personen (Kinder, Senioren, Fahranfänger) genutzt werden. Die e-unterstützten Pedelecs und Lastenräder erhalten hierfür Alternativen im hellgrünen Netz. Auf den dunkelgrünen Achsen liegt die Priorität auf dem Fußverkehr und seinen Bedürfnissen.

## Grundnetze für Rad, Fuß und Kfz

### Grundnetz Fußverkehr

Das Grundnetz für den Fußverkehr soll als Rahmen der weiteren Fußverkehrsförderung in Meckenheim dienen. Hier werden unterschiedliche Qualitätsstandards in Form von verschiedenen Ebenen des Fußwegenetzes definiert, bei denen die Bedürfnisse für das Zufußgehen priorisiert gewertet werden.

**Dieses Netz wurde zielgruppenspezifisch entwickelt, wobei folgende Faktoren eingeflossen sind:**

- Verkehrssicherheit und subjektive Sicherheit
- Konfliktaufkommen mit anderen Verkehrsmitteln
- Barrierefreiheit
- Wegeverbindung, Attraktivität und Komfort
- Wegezweck

**Im Rahmen des Mobilitätskonzepts für Meckenheim wird unterschieden zwischen:**

#### I. Promenaden

Die **Priorität** liegt hier auf den Belangen des **Fußverkehrs**, sowohl im Längs- als auch im Quer-verkehr hat dieser **Vorrang**. Defensiv und langsam Radfahrende können hier weiterhin radeln. Sofern es die Begebenheiten zulassen, sollte die Breite der Wege sollte entsprechend der Richtlinien mindestens 2,50 m (Fußwege) betragen. Ausgebaut werden sollten Elemente zur Aufenthaltsqualität sowie Nachbesserung der Beleuchtung im Einzelfall. Die Barrierefreiheit sollte gesichert werden. Ggf. müssen Beschilderungen angepasst werden, um den Vorrang für den Fußverkehr zu verdeutlichen. Einige Achsen sollten entsprechend der Anforderungen des Fußverkehrs ausgebaut werden. Definiert sind diese aufgrund ihrer großen Bedeutung für das Wegenetz.

#### II. Begegnungsräume

In diesen Bereichen können Zufußgehende flächig unterwegs sein und haben z.B. in Fußgängerzonen Vorrang. Die Bereiche können vom Kfz-Verkehr befreit sein und der Radverkehr muss sich dem Schrittempo anpassen oder ist ggf. nur temporär zulässig. Diese Verkehrsflächen dienen dem **Aufenthalt**, Flanieren und **Begegnen** und sind/sollten entsprechend mit attraktiven Elementen zum Aufenthalt gestaltet sein. Die Faktoren (subjektive) Sicherheit, Wohlfühlen und Barrierefreiheit sollten berücksichtigt sein. Diese Räume erfüllen zudem eine verbindende Funktion für den Fuß- und Radverkehr.

#### III. Ergänzende Fußwege

Diese Wege bilden Korridore, die **durchgängige Fußwegeverbindungen** verstärken. Die Wege können verschiedene Ausbauförm haben: eigenständig geführte Gehwege, Gehwege parallel zur Straße, verkehrsberuhigte Straßenräume oder Passagen. Der Fußverkehr ist auf diesen Wegen nicht vorrangberechtigt. Hier sollte sich an die erforderlichen Regelbreiten orientiert, die Barrierefreiheit sowie die Sicherheit für Zufußgehende gesichert werden. I.d.R. weisen diese Verbindungen eine geringe Kfz-Verkehrsbelastung auf, so dass diese komfortable Wege für Zufußgehende sind.



## Grundnetze für Rad, Fuß und Kfz

### Grundnetz Kfz-Verkehr

Ähnlich wie für das Radnetz wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ein Rahmenplan für das zukünftige Grundnetz für den Kfz- und Wirtschaftsverkehr definiert. Eines der Hauptziele der funktionalen Klassifizierung des bestehenden Straßennetzes ist es ist die Lenkung des motorisierten Transitverkehrs auf eine klar definierte Route - abseits der Straßen, die ausschließlich der Zufahrt zu den einzelnen Wohnquartieren und zentralen Gebieten von Stadtteilen oder deren Erschließung dienen.

**Das Kfz-Grundnetz definiert diejenigen Abschnitte, auf denen auch in Zukunft der motorisierte Verkehr den Vorrang hat** und leistungsfähig geführt werden soll und so auch als wichtiges Erschließungsnetz für den Wirtschaftsverkehr fungiert.

Um alle Belange des Kfz-Verkehrs abbilden zu können, wurde das Grundnetz in drei Netzkategorien unterteilt:

- Im **Kfz-Vorrangnetz** richtet sich die Straßenraumgestaltung vorrangig nach den Belangen des Kfz-Verkehr. Der Kfz-Verkehr wird hier strikt von den Verkehren der Nahmobilität getrennt.
- Im **Ergänzungsnetz** wird der Kfz-Verkehr mit der Nahmobilität gleichgestellt, sie teilen sich den Straßenraum und werden im verträglichen Miteinander geführt (Mischverkehr, Rad- / Schutzstreifen).
- Im **Lokalen Netz** ist die Bedeutung des Kfz-Verkehrs von untergeordneter Bedeutung. Er wird im verträglichen Miteinander im Straßenraum mit den anderen Verkehrsarten im Mischverkehr geführt.

### Führungsformen

- **Kfz-Verkehr hat Vorrang**
- überregionale Verbindungsfunktion (Autobahnen und klassifiziertes Straßennetz)
- nimmt, neben den Ein- und Auspendelverkehren, auch die Transitverkehre auf
- ausgelegt auf hohes Verkehrsaufkommen und höhere Geschwindigkeiten (innerorts  $\geq 50\text{km/h}$ , außerorts  $\geq 70\text{km/h}$ )

- **Kfz-Verkehr und Nahmobilität sind gleichgestellt**
- Sammel- und Verteilfunktion aus / in Wohngebieten zum höherrangigen Netz
- ausgelegt auf Reduzierung der Geschwindigkeiten  $\leq 50\text{km/h}$

- **Kfz-Verkehr ist von untergeordneter Bedeutung**
- nimmt den lokalen Anwohnerverkehr auf (letzte Meile)
- vorrangig Tempo-30-Zonen oder Verkehrsberuhigte Bereiche

Kfz-Vorrangnetz

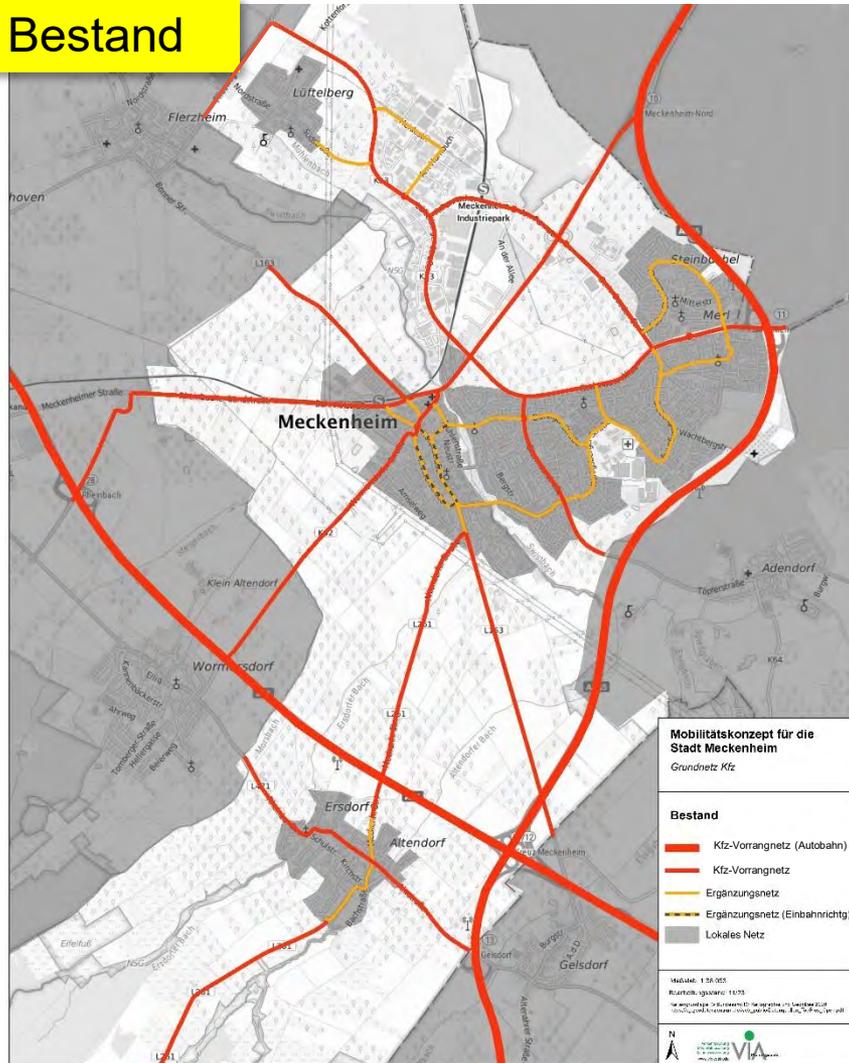
Ergänzungsnetz

Lokales Netz

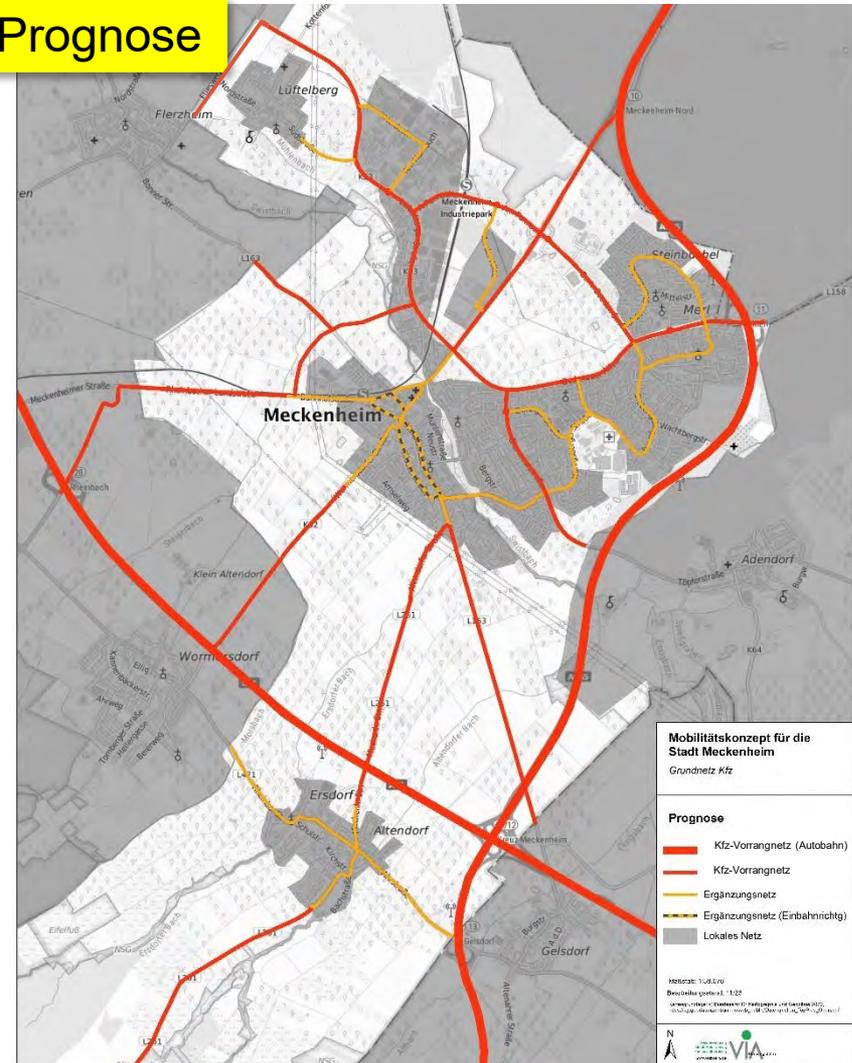
# Grundnetze für Rad, Fuß und Kfz

## Grundnetz Kfz-Verkehr

### Bestand



### Prognose



## Handlungsfelder - Steckbriefe

### Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume



## Handlungsfelder - Steckbriefe

### Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

1. Grundnetze für Rad, Fuß und Kfz
  - 1.1.1 Fortschreibung der Grundnetze
  - 1.1.2 Notwendige Teilprojekte zur Aktualisierung des Kfz-Grundnetz
  - 1.1.3 Erstellung grundnetzbezogener Sanierungskataster
2. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen
3. Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte
4. Schaffung lebenswerter Ortskerne / Straßenzüge
  - 1.4.1 Fokusraum Bahnhofsareal/ Stadtentree
  - 1.4.2 Fokusraum Altstadt
    - Fokusort Bahnhofstraße
    - Fokusort Klosterstraße
  - 1.4.3 Fokusraum Altendorf/Ersdorf
  - 1.4.4 Fokusraum Lüftelberg

1.1.1

Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

Fortschreibung der Grundnetze

Daueraufgabe

- Durch die Definition der Grundnetze wurden **längerfristige Rahmenvorgaben** für den Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr **gesetzt**.
- Im Zuge der Evaluation und Aktualisierung des Mobilitätskonzeptes müssen die **Grundnetze** nun **fortlaufend überprüft** und **ergänzt** werden.  
Dabei sind vor allem neue Bau- und Erschließungsgebiete auf deren Belange und entsprechenden Auswirkungen auf den Verkehrssektor zu prüfen.
- Angepasst an die Vorgehensweise des SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan = Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan) erfolgt in regelmäßigen Abständen vor dem Hintergrund der Verkehrsentwicklung in Meckenheim eine Fortschreibung der drei Grundnetze



- Stadt Meckenheim
- Straßen.NRW
- Rhein-Sieg-Kreis
- ADFC

Akteure

- Grundnetz Kfz-, Rad- u. Fußverkehr

Schnittstellen

## Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

### 1.1.2

### Notwendige Teilprojekte zur Aktualisierung des Kfz-Grundnetzes

Leitziele

- ①
- ④
- ③

Umsetzung



Wirkung



Kosten



Die Definition des Prognose Kfz-Grundnetzes stellt einen essentiellen Grundstein zur Forcierung des notwendigen Mobilitätswandels dar. Es definiert die Bereiche, auf denen der erste Fokus liegen muss, um darauf aufbauend kleinteilig fortfahren zu können.

Folgende Umsetzungsschritte sind notwendig, um vom Bestands- das Prognosenetz zu erreichen:

- **Bau der Ortsumgehung L163n (nur bis Baumschulenweg) und Durchstich zur K53**  
Die OU ist zwingend erforderlich, um signifikante Verkehrsverlagerungen und somit eine Reduzierung der Transit- und Schwerverkehre auf der L163 erzielen zu können. Sie ist die Grundvoraussetzung, um den vorhandenen Straßenraum im zentralen Altstadtbereich den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden anzupassen und aus verkehrs- und städteplanerischer Sicht gerecht zu werden.
  - Durchführung von Leistungsfähigkeitsberechnungen der angrenzenden Knotenpunkte, um Verkehrsverlagerungen bedarfsgerecht berücksichtigen zu können
- **Temporeduktion im Ergänzungsnetz**  
Da größtenteils im Ergänzungsnetz eine Mischverkehrsführung mit der Nahmobilität erfolgt, ist die kontinuierliche stadtweite Prüfung der Geschwindigkeiten notwendig. Die Geschwindigkeiten sollen herabgesetzt und deren Einhaltung durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (z.B. Querschnittsoptimierung oder punktuelle Einbauten) sichergestellt werden.
  - Zur Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung wird teilweise die Novellierung der Straßenverkehrsordnung vorausgesetzt.
- **Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte (siehe Steckbrief 1.6)**

- Stadt Meckenheim
- Straßenbaulastträger (Straßen.NRW, Rhein-Sieg-Kreis)

Akteure

- 1.4.1 Fokusraum Bahnhofsareal / Stadtentree
- 1.6 Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte
- 2.1 Radnetz 2.0

- Planung Str.NRW OU L163n

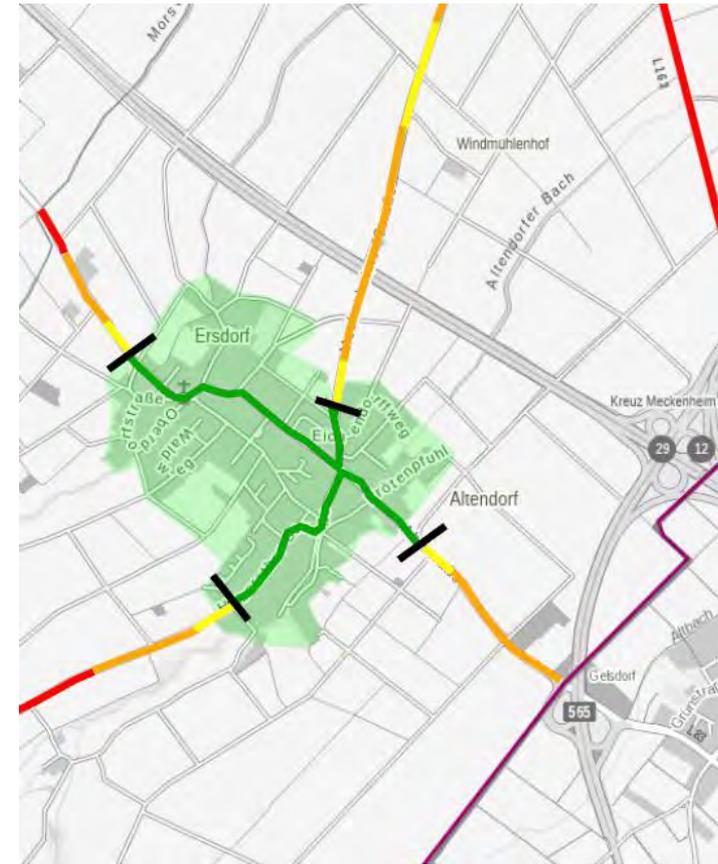
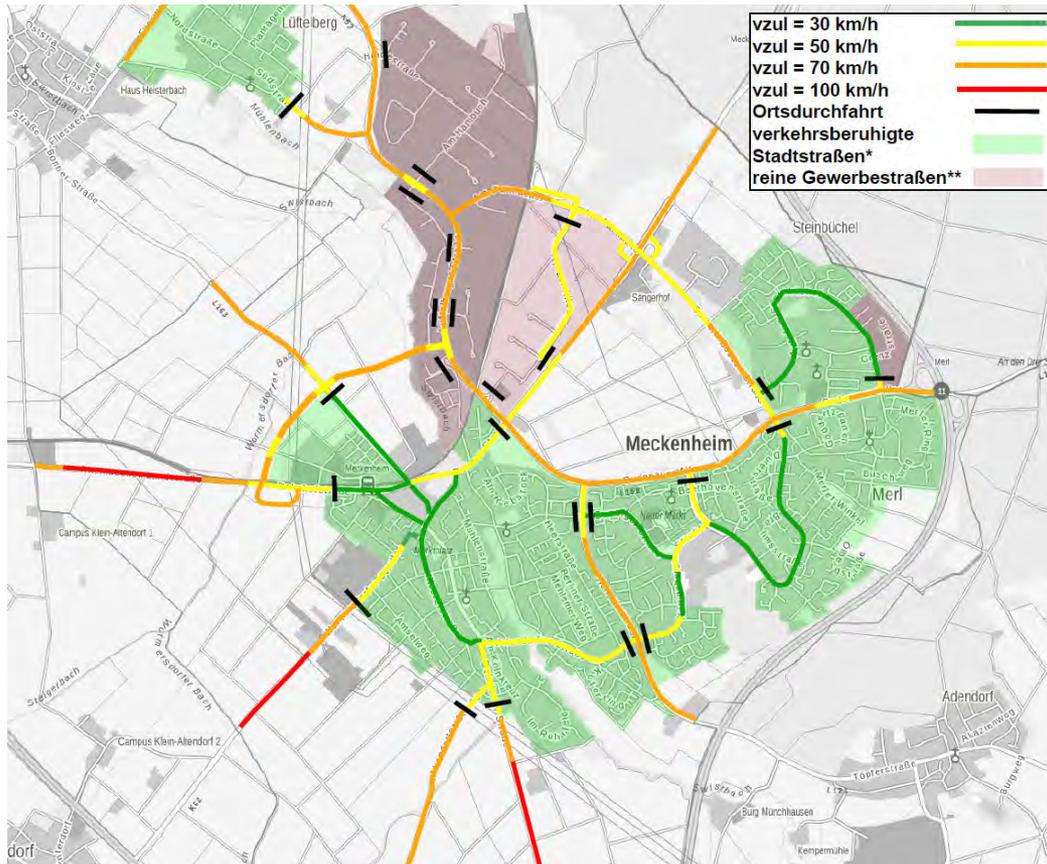
Schnittstellen

Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

1.1.2

notwendige Teilprojekte zur Aktualisierung des Kfz-Grundnetz

Zielzonierung für den Zeithorizont 2035 / 2040



\* verkehrsberuhigte Stadtstraßen sind alle ausgewiesenen Tempo 20/30 Zonen, verkehrsberuhigte (Geschäfts)-Bereiche und Fahrradstraßen

\*\* auf reinen Gewerbestraßen ist eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h zweckmäßig. In begründeten Fällen soll die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h runtergestuft werden.

Zur Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung wird teilweise die Novellierung der Straßenverkehrsordnung vorausgesetzt.

## 1.1.3

### Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

#### Erstellung grundnetzbezogener Sanierungskataster

##### Daueraufgabe

- Fahrbahnen sind hohen Verkehrsbelastungen, starken Witterungseinflüssen und sonstigen äußeren Einwirkungen (z.B. Baumwurzeln, Havarien oder Bränden) ausgesetzt. Mit der Zeit nutzen sich Oberflächen ab, und diverse Schadensbilder können entstehen. Dies gilt selbstverständlich auch für Radwege oder Nebenanlagen.
- **Ziel: Durchführung einer Straßeninventur, um so eine Schadens- und Sanierungsbilanzierung für jede Verkehrsart (Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr) erstellen zu können -> Wertung des Infrastrukturzustandes**  
-> Auf Grundlage der erarbeiteten Grundnetze soll eine Prioritätenliste zur Abarbeitung erstellt werden
- Auf Strecken- und Straßenabschnitten, auf denen alle Verkehrsarten gebündelt werden, erfolgt eine gemeinsame Betrachtung
- Bei der Zustandserfassung und Auswertung sollten folgende Punkte berücksichtigt werden:
  - genau Lage und Dokumentation des Schadensbildes
  - Zuständigkeit (Stadt, Land / Bund, Kreis)
  - Dringlichkeit / Priorisierung
  - Ermittlung Kostenrahmen
- Streckenabschnitte mit Oberflächenschäden sollen erneuert werden



- Stadt Meckenheim
- Straßenbaulastträger (Straßen.NRW, Rhein-Sieg-Kreis, Autobahn GmbH)

Akteure

- Grundnetz Kfz-, Rad- u. Fußverkehr
- 2.1 Radnetz 2.0
- 2.3 Fußnetz 2.0
- 5.1 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zum Mobilitätsverhalten

Schnittstellen

## 1.2

### Meckenheimer Verkehrsräume als Stadträume

#### Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen

Leitziele

- ①
- ②

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
  - ▶ mittelfristig
  - ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung



Kosten

Variiert je Maßnahme



- Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sollen dort vorgesehen werden, wo die Verkehrssicherheit unter unangemessenen Geschwindigkeiten leidet (RASt 06).
- Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung sind:
  - Aufpflasterungen (Teil-, Plateaufpflasterung)
  - Fahrgassenversätze (oft in Kombination mit Mittelinseln)
  - Fahrbahneinengungen (bauliche Engstellen, Parken, Begrünung)
  - Kreisverkehre
- Wo welche Geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen vorgesehen werden hängt von vielen Faktoren ab:
  - Kategorie der Straße
  - Verkehrsbelastung
  - Frequenz ÖPNV und Feuerwehr
  - Platzverhältnisse
  - Lärm- und Schadstoffgrenzwerte
  - Rechtliche Möglichkeiten
- Weiterhin werden Geschwindigkeitsdämpfungen durch überwachende Maßnahmen (Radarkontrolle, Geschwindigkeitsanzeigetafeln) erwirkt.
- Mithilfe stationärer oder mobiler Seitenradarzahlungen können Strecken ermittelt werden, die häufig von Geschwindigkeitsüberschreitungen betroffen sind.
- Für Strecken mit stetigen oder hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen sind nach Analyse geeignete Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung zu wählen.
- Durch eine Kosten-Nutzen Analyse sollen Maßnahmen priorisiert abgearbeitet werden.

- Stadt Meckenheim
- Straßenbaulastträger (Straßen.NRW, Rhein-Sieg-Kreis)
- Ggfls. externes Planungsbüro

Akteure

- 1.3 Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte
- 2.4 Sichere Querungshilfen für die Nahmobilität

Schnittstellen

# 1.3

## Meckenheimer Verkehrsräume als Stadträume

### Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte

Leitziele

- ①
- ②
- ④

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
  - ▶ mittelfristig
  - ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung



Kosten

Variiert je Maßnahme

- Knotenpunkte (Einmündungen, Kreuzungen, Kreisverkehre) sind wichtige Verknüpfungselemente im Verkehrsnetz. Hier treffen sehr häufig die Belange verschiedener Verkehrsarten aus unterschiedlichen Richtungen aufeinander. Daher ist es besonders wichtig, Knotenpunkte nach deren individuellen Bedürfnissen zu gestalten.
- Besonders verkehrskritische Knotenpunkte in Meckenheim sollen daher ermittelt, bewertet und sukzessive optimiert/umgebaut werden. Die Reihenfolge der Optimierung / Umbau soll sich an einer Kosten-Nutzen Bewertung orientieren.
- Ein verkehrskritischer Knotenpunkt kann folgende Kriterien aufweisen:
  - ungenügende Verkehrssicherheit, z.B. fehlende Barrierefreiheit
  - schlechte Verknüpfungsfunktion für Nahmobilität
  - keine bedarfsgerechte Knotenpunktgestaltung / -geometrie
  - keine Leistungsfähigkeit
- Im Folgenden werden exemplarisch 12 verkehrskritische Knotenpunkte mit deren Defiziten und Optimierungsmöglichkeiten aufgezeigt. Diese Liste soll sukzessive ergänzt werden.



- Stadt Meckenheim
- Straßenbaulastträger (Straßen.NRW, Rhein-Sieg-Kreis)
- Ggfls. externes Planungsbüro

- Grundnetz Kfz-, Rad- u. Fußverkehr
- 1.2 Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen
- 2.1 Radnetz 2.0
- 2.3 Fußnetz 2.0
- 2.4 sichere Querungshilfen für die Nahmobilität

Akteure

Schnittstellen

# 1.3

## Meckenheimer Verkehrsräume als Stadträume

### Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte

Knotenpunkt	Bildausschnitt	Defizit	Optimierungsbedarf
<b>Meckenheim Mitte – Kfz-Vorrangnetz</b>			
L158 / Bahnhofstraße		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unattraktive Querung für Fuß- und Radverkehr</li> <li>• Fehlende Radverkehrsverknüpfung zw. Bahnhof und Bahnhofstraße</li> <li>• Sicherheitsdefizit aufgrund Dreiecksinsel (freier Rechtsabbieger)</li> <li>• Reisezeitverzögerung ÖPNV aufgrund Signalisierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierte Querung für Fuß- und Radverkehr</li> <li>• Querung östlich des Knotenpunktes zur Anbindung des neuen Busbahnhof</li> <li>• Beschleunigung und Wendemöglichkeit ÖPNV</li> <li>• Berücksichtigung der Radpendlerroute Rheinbach-Meckenheim-Bonn</li> <li>➤ mögliche Knotenpunktform: Kreisverkehr (nach Umsetzung Ortsumgehung möglich)</li> </ul>
L158 / Baumschulenweg		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unattraktive Querung für Fuß- und Radverkehr</li> <li>• Sicherheitsdefizit aufgrund Dreiecksinsel (freier Rechtseinbieger)</li> <li>• Anbindung des Busbahnhofes nur in 1-Richtungsverkehr möglich</li> <li>• Rückstau aufgrund geschlossener Bahnschranke (Bestand)</li> <li>• entstehende Netzlücke für die Nahmobilität (nach Schließung BÜ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierte Querung für Fuß- und Radverkehr</li> <li>• Beschleunigung und Wendemöglichkeit ÖPNV</li> <li>• Berücksichtigung der Radpendlerroute Rheinbach-Meckenheim-Bonn</li> <li>➤ mögliche Knotenpunktform: Kreisverkehr (nach Umsetzung Ortsumgehung möglich)</li> </ul>
L158 / Bonner Straße		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leistungsfähigkeits- und Sicherheitsdefizite <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ LA L158 auf Bonner Straße</li> <li>➔ RA Bonner Str. auf L158</li> </ul> </li> <li>• LSA für Fuß- und Radverkehr nur auf Anforderung <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Querung RA Bonner Str. auf L158 für Nahmobilität unsignalisiert</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prüfung und Modifizierung / Ergänzung Signalprogramm / -standorte für Fuß- / Rad- und Kfz-Verkehr (insbesondere nach Umsetzung Ortsumgehung)</li> <li>• Optimierte Querung für Fuß- und Radverkehr <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Signalisierung RA Bonner Str. auf L158 für Nahmobilität einbinden</li> </ul> </li> <li>• Berücksichtigung der Radpendlerroute Rheinbach-Meckenheim-Bonn</li> </ul>

# 1.3

## Meckenheimer Verkehrsräume als Stadträume

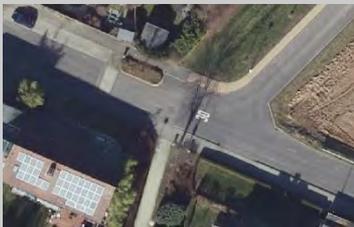
### Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte

Knotenpunkt	Bildausschnitt	Defizit	Optimierungsbedarf
Bonner Straße / Gudenauer Allee		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lange Wartezeiten für Kfz aufgrund hoher Verkehrsstärken</li> <li>• Sicherheitsdefizit der Nahmobilität aufgrund Dreiecksinseln (freier Rechtsabbieger)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Optimierung des Signalprogramms und Fahrstreifengeometrie für Fuß- / Rad- und Kfz-Verkehr (insbesondere nach Umsetzung Ortsumgehung - Verkehrsverlagerung)</li> <li>• Berücksichtigung der Radpendlerroute Rheinbach-Meckenheim-Bonn</li> </ul>
Gudenauer Allee / Merler Ring / Auf dem Steinbüchel		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lange Wartezeiten für Kfz-Verkehr und Busverkehr</li> <li>• Sicherheitsdefizit der Nahmobilität aufgrund von Dreiecksinseln (freier Rechtsabbieger)</li> <li>• Verschiedene Führungsformen des Radverkehrs nach Norden über Fahrbahn, nach Süden über die Nebenanlage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestaltung des Ortseingangs Meckenheim Ost</li> <li>• Direkte Radverkehrsführung und fußläufige Achse sicherstellen</li> <li>• Optimierung des Kfz-Flusses inkl. Maßnahmen zur Einhaltung der ausgewiesenen Geschwindigkeit</li> <li>➤ Mögliche Knotenpunktform: Kreisverkehr</li> </ul>
Giermaarstraße / Königsberger Straße / Carl-Goerdeler-Straße		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lange Wartezeiten für den Kfz-Verkehr</li> <li>• Radnetzücke auf Ost-West-Achse -&gt; fehlende Führung des Radverkehrs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestaltung der Ortseingänge Ost-West-Achse</li> <li>• Radverkehrsführung sicherstellen</li> <li>• Optimierung des Kfz-Flusses inkl. Maßnahmen zur Einhaltung der ausgewiesenen Geschwindigkeit</li> <li>➤ Mögliche Knotenpunktform: Kreisverkehr</li> </ul>

# 1.3

## Meckenheimer Verkehrsräume als Stadträume

### Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte

Knotenpunkt	Bildausschnitt	Defizit	Optimierungsbedarf
<b>Meckenheim Mitte - Ergänzungsnetz</b>			
Siebengebirgsring / Beethovenstraße / Kurt-Schumacher-Str.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überdimensionierter Knotenpunkt</li> <li>• Radnetzücke auf Ost-West-Achse -&gt; fehlende Führung des Radverkehrs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radverkehrsführung sicherstellen</li> <li>• Optimierung des Kfz-Flusses</li> <li>➤ Mögliche Knotenpunktform: Kreisverkehr</li> </ul>
Wachtbergstraße / Gerichtsstraße		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Sicherung des querenden Fuß- und Radverkehrs (Nord-Süd-Radverkehrsachse)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bevorrechtigung des Querungsbereiches</li> <li>➤ Aufpflasterung zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Sicherheit des querenden Fuß- und Radverkehrs</li> </ul>

# 1.3

## Meckenheimer Verkehrsräume als Stadträume

### Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte

Knotenpunkt	Bildausschnitt	Defizit	Optimierungsbedarf
<b>Lüftelberg</b>			
Südstraße / Petrusstraße / Kottenforst		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überdimensionierter Knotenpunkt für 30er-Zone</li> <li>• Freier Rechtsabbieger ist in einer 30er-Zone nicht zielführend</li> <li>• Der angrenzende Busbahnhof nimmt viel Fläche weg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Keine Optimierungsmöglichkeit aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit und vielfältiger Abbiegevorgänge des ÖPNV</b></li> </ul>
Südstraße / Petrusstraße / Gartenstraße		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Südstraße wirkt trotz „rechts-vor-links“ Regelung als übergeordnete Straße</li> <li>• Überdimensionierter Knotenpunkt/ Straßenquerschnitt (gegenüberliegende Bushaltestellen im Knotenpunktbereich und breiter Straßenquerschnitt)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umbau zu Fahrbahnrandhaltestellen -&gt; Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes -&gt; Geschwindigkeitsdämpfung</li> <li>• Ausweisung Petrusstraße als Einbahnstraße (Querschnittsgestaltung zu Gunsten Parkraum möglich)</li> <li>➤ Optimierung Verkehrsführung</li> </ul>

# 1.3

## Meckenheimer Verkehrsräume als Stadträume

### Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte

Knotenpunkt	Bildausschnitt	Defizit	Optimierungsbedarf
<b>Altendorf</b>			
Ahrstraße / Krötenpfuhl / Rosskamp		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schlechte Sichtverhältnisse aufgrund Gebäudekante (Rosskamp)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstellung einer Einbahnstraße in den Rosskamp</li> <li>• Keine Ausbiegevorgänge mehr</li> </ul>
Ahrstraße / Meckenheimer Str. / Burgstraße		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ungünstige Geometrie des Knotenpunkts</li> <li>• Fehlende Fuß- und Radverkehrsverknüpfung / ungesicherte Querung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Keine Optimierungsmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr auf Grund fehlender Flächenverfügbarkeit / enger Bebauung; keine Unfallhäufungsstelle</b></li> <li>• Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten für den Fußverkehr                         <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Definition von Querungsstellen</li> <li>➤ Verbreiterung der Nebenanlagen (bereits auf nördlicher Seite in Umsetzung, vgl. Steckbrief 1.4.3)</li> </ul> </li> </ul>

## 1.4

### *Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume*

#### Schaffung lebenswerter Ortskerne / Straßenzüge

Die Schaffung lebenswerter Ortskerne und Straßenzüge ist eine grundsätzliche, stadtweit Zielsetzung in Meckenheim. Jedoch gibt es, gerade in zentralen Bereichen der Stadt, Abschnitte von besonderer Relevanz, auf denen das Augenmerk im Rahmen des Mobilitätskonzeptes liegt – die sog. „Fokusräume“. Hier treffen vielfältige Nutzungsansprüche der jeweiligen Verkehrsarten (Fuß-/Radverkehr, Kfz- und Wirtschaftsverkehr sowie ÖPNV und vernetzte Mobilität) mit den entsprechenden Zwängen aufeinander.

Für die eruierten Fokusräume und deren untergeordneten Fokusorten wurden mögliche Lösungsansätze erarbeitet und als erste konzeptionelle Ideen mit deren verkehrlichen Auswirkungen dargestellt.

- 1.4.1: Fokusraum Bahnhofsareal/ Stadtentree (2-stufig)
- 1.4.2: Fokusraum Altstadt
  - Fokusort Bahnhofstraße
  - Fokusort Klosterstraße
- 1.4.3. Fokusraum Altendorf/Ersdorf
- 1.4.4 Fokusraum Lüftelberg

## Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

### 1.4.1

#### Fokusraum Bahnhofsareal / Stadtentree

Leitziele

① ③  
②

Umsetzung

▶ kurzfristig  
▶ mittelfristig  
▶ langfristig  
Daueraufgabe

Wirkung



Kosten



- Der Meckenheimer Bahnhof stellt das **Entree der Stadt** aus Richtung Norden dar. Die angrenzende Bahnhofstraße führt alle Verkehrsteilnehmenden gebündelt zur Meckenheimer Altstadt entlang der Haupt- und Klosterstraße.
- Die mit ca. 17.500 Kfz/24h **stark belastete Rheinbacher Landstraße (L158)** bildet im Bestand die Hauptverbindungsachse in Ost-West-Richtung. Sie trennt nicht nur physisch den Bahnhof von der Altstadt, sondern bildet auch einen optischen Schnitt in der städtebaulichen Entwicklung dieses zentralen Bereiches. Auf Grund der hohen, auch dem Transitverkehr geschuldeten, Verkehrsbelastung liegt der Fokus heute stark auf dem Kfz-Verkehr. Der zum Bahnhof querende Fußverkehr wird zwar signalisiert geführt, für den Radverkehr fehlt jedoch jede Verknüpfung zur bestehenden Radführung in die Innenstadt.
  - Durch die Realisierung der geplanten **Bau der Ortsumgehung L163n und Durchstich zur K53** werden die Transitverkehre umgeleitet und der **Knotenpunkt maßgeblich entlastet** – Grundvoraussetzung, um eine **ganzheitliche Umgestaltung** in verkehrlicher und städtebaulicher Sicht vornehmen zu können.
  - **Ziel:** Schaffung eines **neuen, attraktiven und verkehrssicheren Stadtentrees**

- Stadt Meckenheim
- Straßenbaulasträger (Straßen.NRW)
- Deutsche Bahn AG
- Regionalverkehr Köln
- Ggf. externes Planungsbüro

Akteure

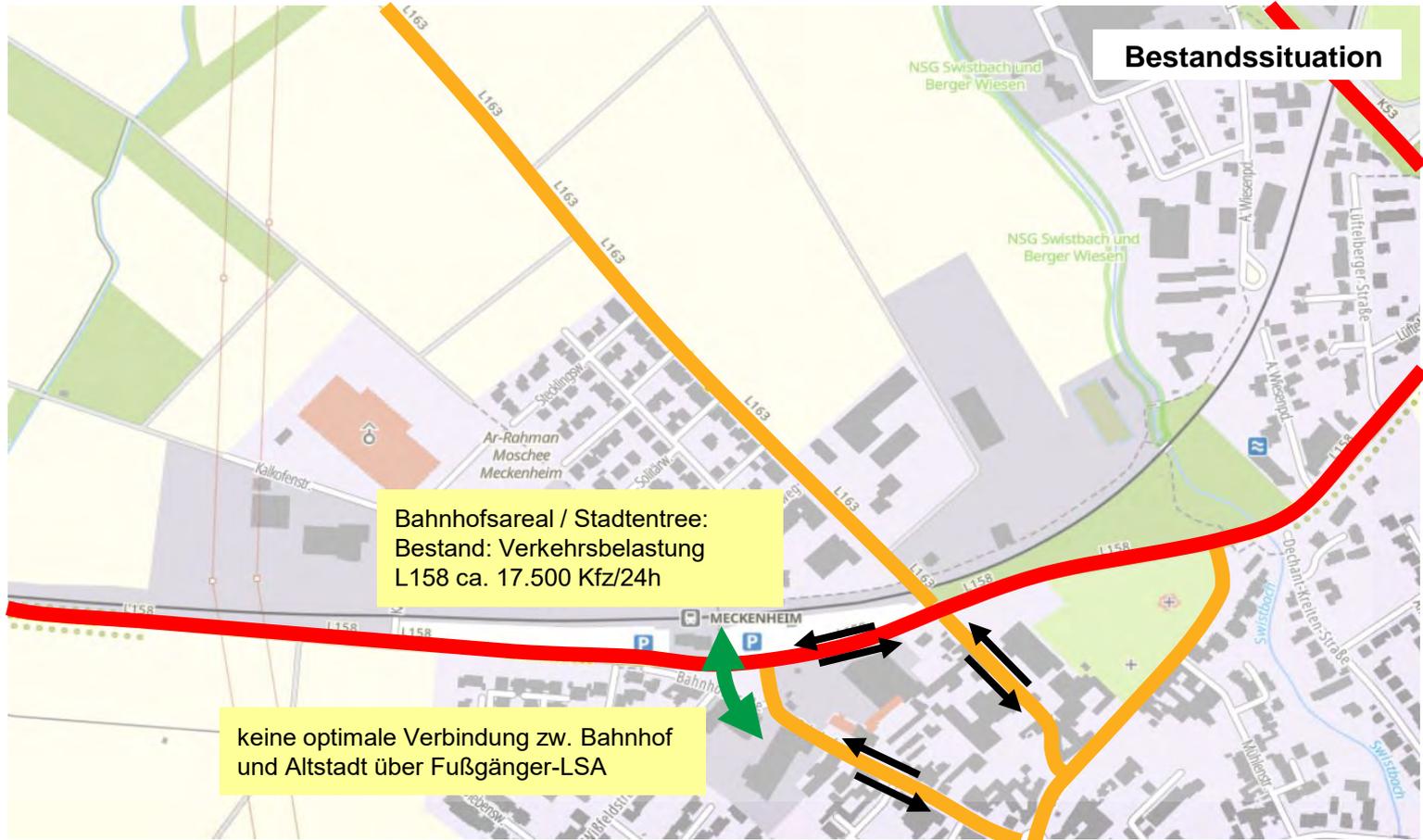
- 1.3 Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte
- 1.1.2 notwendige Teilprojekte zur Aktualisierung des Kfz-Grundnetz
- 2.4 Sichere Querungshilfen für die Nahmobilität
- 2.9 verbesserte Erschließung des gesamten Stadtgebietes mit dem Stadtbus
- 3.3 Mobilstationennetz

Schnittstellen

Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

1.4.1

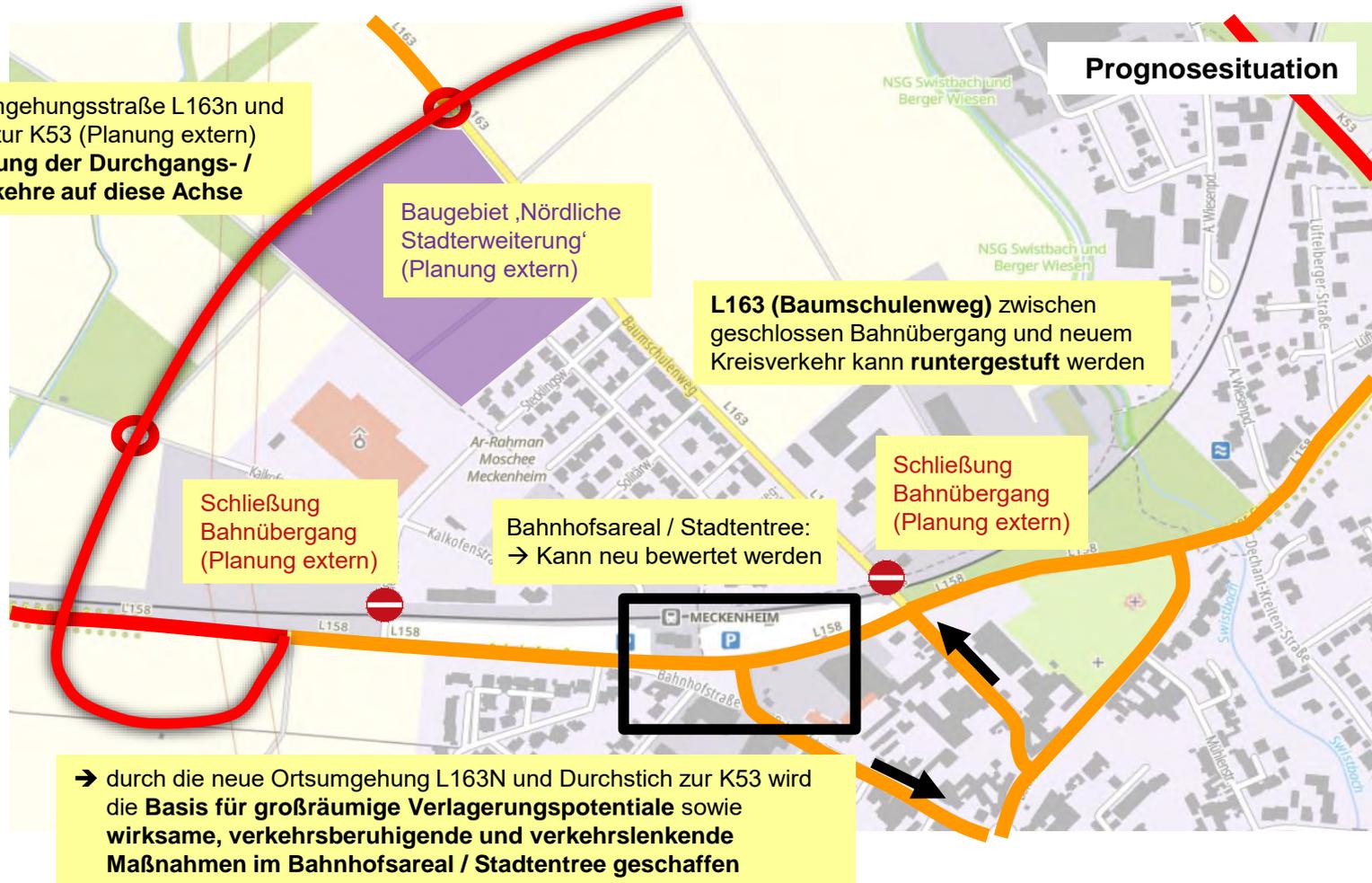
Fokusraum Bahnhofsareal / Stadtentree



Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

1.4.1

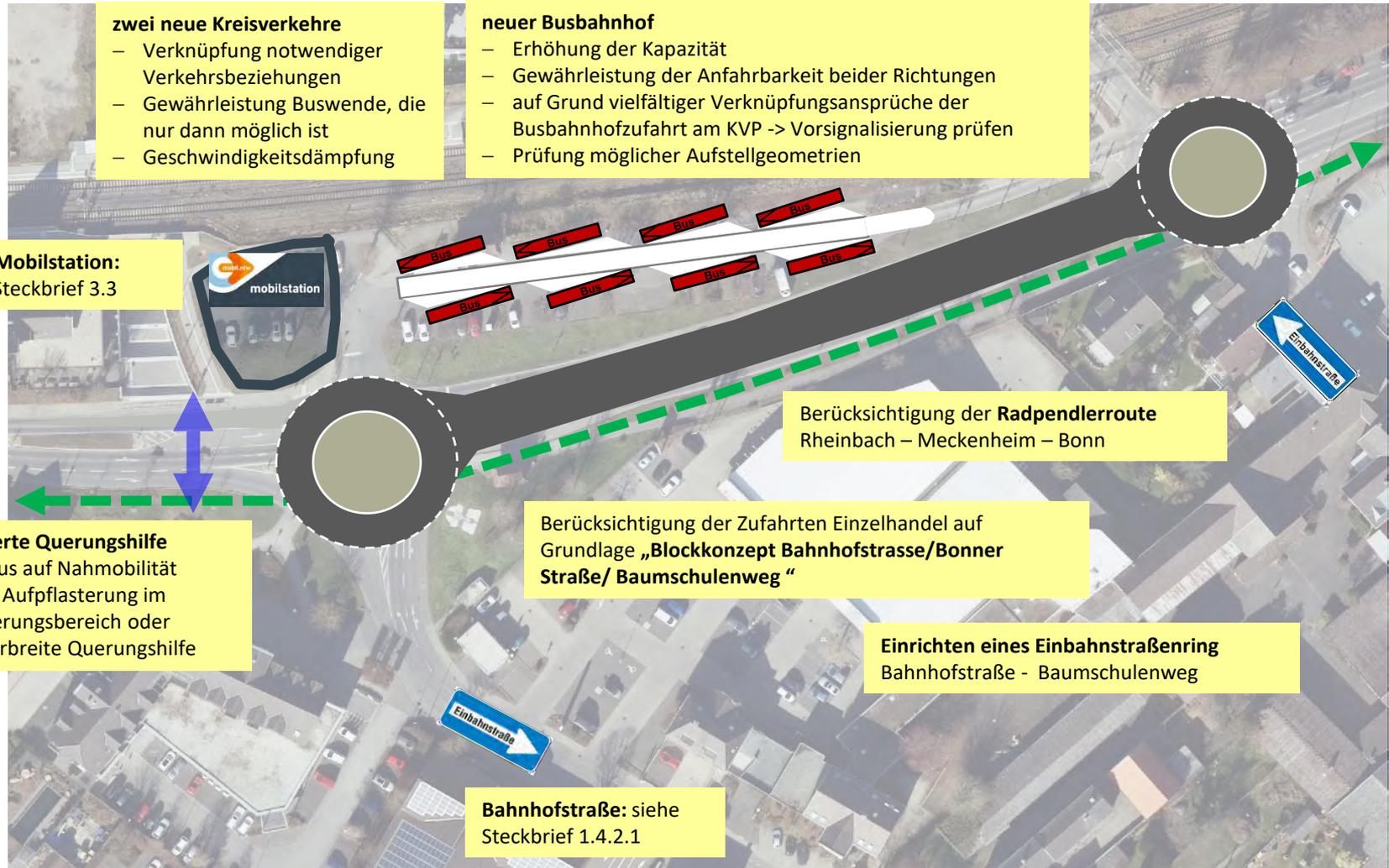
Fokusraum Bahnhofsareal / Stadtentree



## Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

### 1.4.1

### Fokusraum Bahnhofsareal / Stadtentree (Gesamtlösung mit OU)



## Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

### 1.4.2

#### Fokusraum Altstadt

Die Meckenheimer Altstadt ist durch die zentrale Lage und das vielfältige Angebot (Einzelhandel, Bildung, Kirche, Restaurants) eine attraktive Anlaufstelle für Bürger:innen und Besucher:innen. Daher ist es besonders wichtig, die Verkehrsachsen, die für die Erschließung der Altstadt relevant sind, gut zu strukturieren.

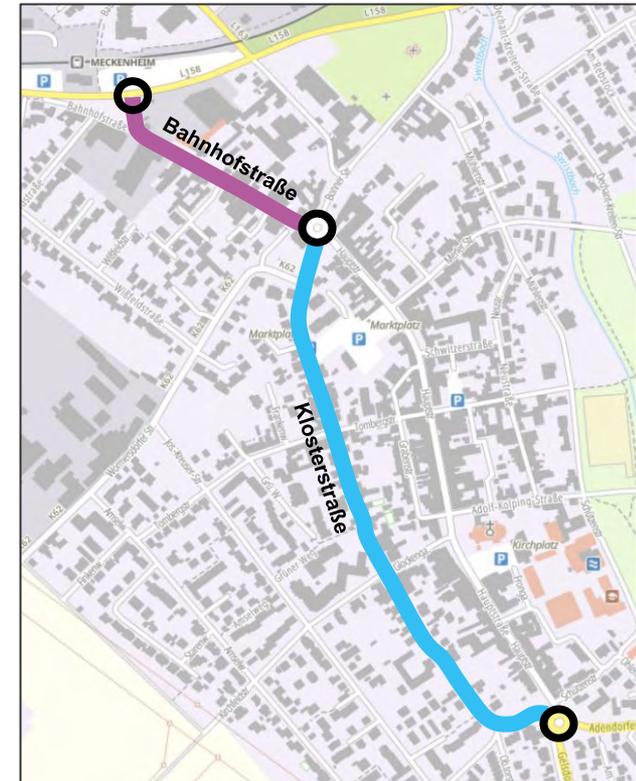
Die Bahnhofstraße und Klosterstraße heben sich besonders hervor und haben gleichzeitig unterschiedliche Bedürfnisse an die Straßenraumgestaltung:

#### Bahnhofstraße

→ Bindeglied für die Nahmobilität zwischen Bahnhofsareal / Stadtentree und Altstadt

#### Klosterstraße

→ Innerörtliche Verbindungsstraße für den Kfz-Verkehr in südlicher Richtung und gleichzeitig wichtige Achse für die Nahmobilität



# 1.4.2 Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

## Fokusort Altstadt - Bahnhofstraße

Leitziele	①	Umsetzung	▶ kurzfristig	Wirkung	★	Kosten
	②		▶ mittelfristig		★	
			▶ langfristig		★	
			Daueraufgabe		★	



- Die Bahnhofstraße hat durch die **Verbindungsfunktion** Bahnhof <-> Altstadt einen hohen Stellenwert für die Nahmobilität
  - **Moderate bis hohe Verkehrsbelastung** mit ca. 9.000 Kfz/24h
  - Gesamtquerschnitt mit max. 11,50 m sehr gering bemessen
  - Folgende **Defizite** sind im Bestand festzustellen:
    - zu **schmale** und **nicht barrierefreie Gehwege**
    - gefährliche **Kombination von Mindestbreiten** auf der Fahrbahn → **unsichere Radverkehrsführung**
- Ziel: Attraktive und verkehrssichere Führung der Nahmobilität unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Kfz- und ÖPNV Verbindung zwischen L158 und Meckenheimer Altstadt

- Stadt Meckenheim
- Ggf. externes Planungsbüro

Akteure

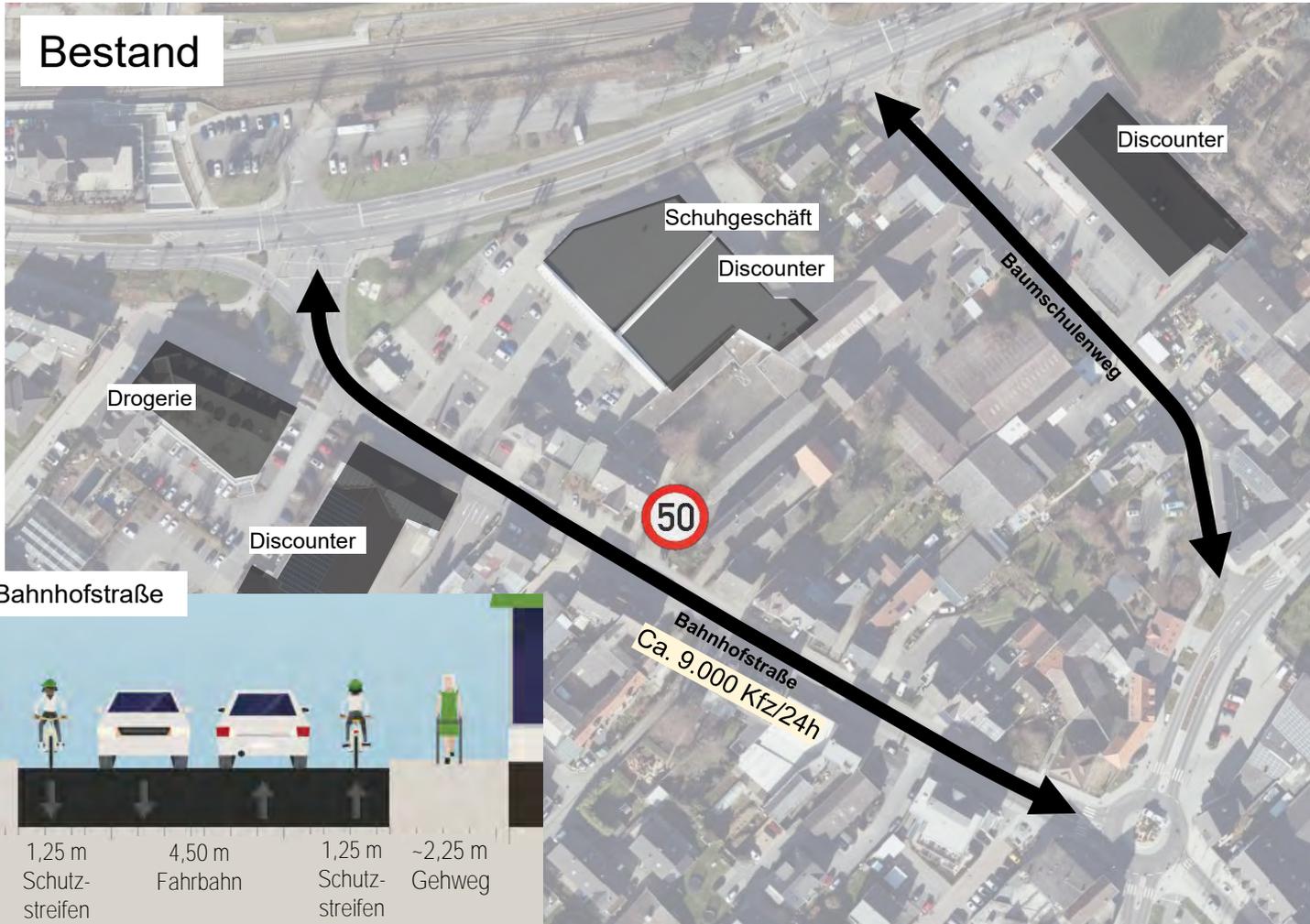
- 1.4.1 Fokusraum Bahnhofsareal / Stadtentree
- 2.1 Radnetz 2.0
- 2.3 Fußnetz 2.0

Schnittstellen

1.4.2

Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

Fokusort Altstadt - Bahnhofstraße



Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

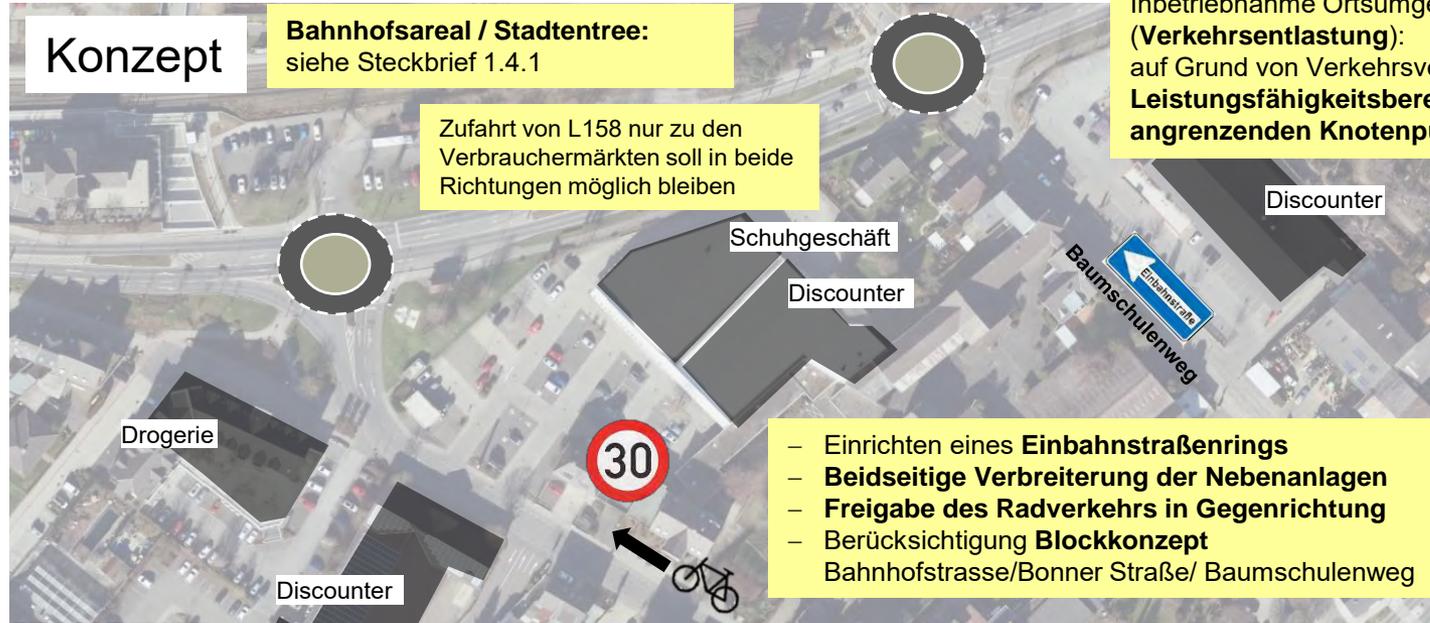
1.4.2

Fokusort Altstadt - Bahnhofstraße

Konzept

**Bahnhofsareal / Stadtentree:**  
siehe Steckbrief 1.4.1

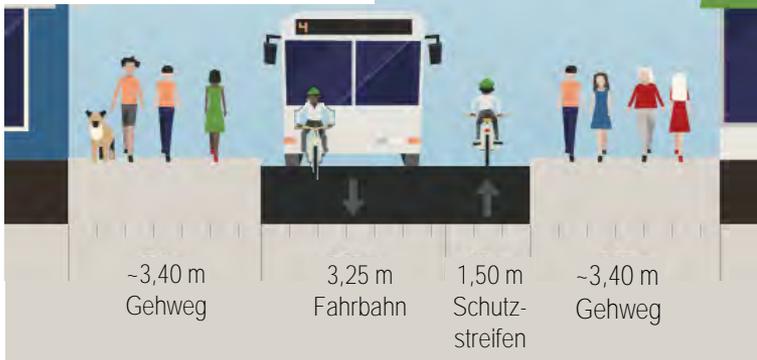
Zufahrt von L158 nur zu den Verbrauchermärkten soll in beide Richtungen möglich bleiben



ToDo's:  
**Voraussetzung** für die Umsetzung vor Inbetriebnahme Ortsumgehung (**Verkehrsentlastung**):  
auf Grund von Verkehrsverlagerungen sind **Leistungsfähigkeitsberechnungen der angrenzenden Knotenpunkte** anzustellen

- Einrichten eines **Einbahnstraßenrings**
- **Beidseitige Verbreiterung der Nebenanlagen**
- **Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung**
- Berücksichtigung **Blockkonzept** Bahnhofstrasse/Bonner Straße/ Baumschulenweg

Querschnitt Bahnhofstraße



- Verlängerung Linksabbiegestreifen
- Sperrung des Baumschulenwegs für Schwerverkehr (Anlieferung frei)

# 1.4.2 Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

## Fokusort Altstadt - Klosterstraße



- Eine der wichtigsten innerstädtischen Nord-Süd-Achsen  
→ für alle Verkehrsteilnehmenden von **hoher Bedeutung**
- **Moderate Belastung** mit durchschnittlich 5.500 Kfz/24h
- Gesamtquerschnitt zwischen 9,25 m und 12,25 m
- Folgende **Defizite** sind im Bestand festzustellen:
  - zu **schmale** und **nicht barrierefreie Gehwege**
  - **unübersichtliche** Führung des Radverkehrs
  - gefährliche **Kombination von Mindestbreiten** auf der Fahrbahn  
→ **unsichere Radverkehrsführung**
- Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden sollen **gleichberechtigt** erfüllt werden:
  - **Kfz-Verkehr:** Verbindung zum südlichen Gebiet und zu naheliegenden Parkplätzen
  - **Radverkehr:** Sichere Radverkehrsführung (bestenfalls in Gegenrichtung)
  - **Fußverkehr:** Ausreichend breite, barrierefreie Gehwege und sichere Überquerungen
  - **Ruhender Verkehr:** Beibehaltung möglichst vieler Stellplätze
  - **ÖPNV:** Verzögerungsfreie und schnelle Führung des Busses
- Ziel: **Sichere und attraktive Führung der Nahmobilität** unter Berücksichtigung der **Belange des ÖPNV und Kfz-Verkehrs.**

- Stadt Meckenheim
- Ggfls. externes Planungsbüro

- 2.1 Radnetz 2.0
- 2.3 Fußnetz 2.0
- 4.1 Parkraummanagement
- 4.4 Schwer- und Landwirtschaftsverkehr

Akteure

Schnittstellen

## 1.4.2

### Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

#### Fokusort Altstadt - Klosterstraße



**Abschnitt 1:**  
Zufahrt zum Marktplatz

- Gesamtquerschnitt zw. 11,75 m – 12,25 m
- 2-Richtungs-Verkehr
- 2-Richtungs-Radverkehr im Mischverkehr (Piktogrammketten)
- beidseitige Nebenlagen im Bestand
- kein Multifunktionsstreifen



**Abschnitt 2:**  
Vorwiegend Mehrfamilienhaus-Bebauung, angrenzendes Altenheim + KiGa

- Gesamtquerschnitt zw. 9,25 m – 10,25 m
- Einbahnstraße
- 1-Richtungs-Radverkehr im Mischverkehr (Piktogrammketten)
- beidseitige Verbreiterung der Nebenanlagen
- Multifunktionsstreifen



**Abschnitt 3:**  
Einfamilienhaus-Bebauung

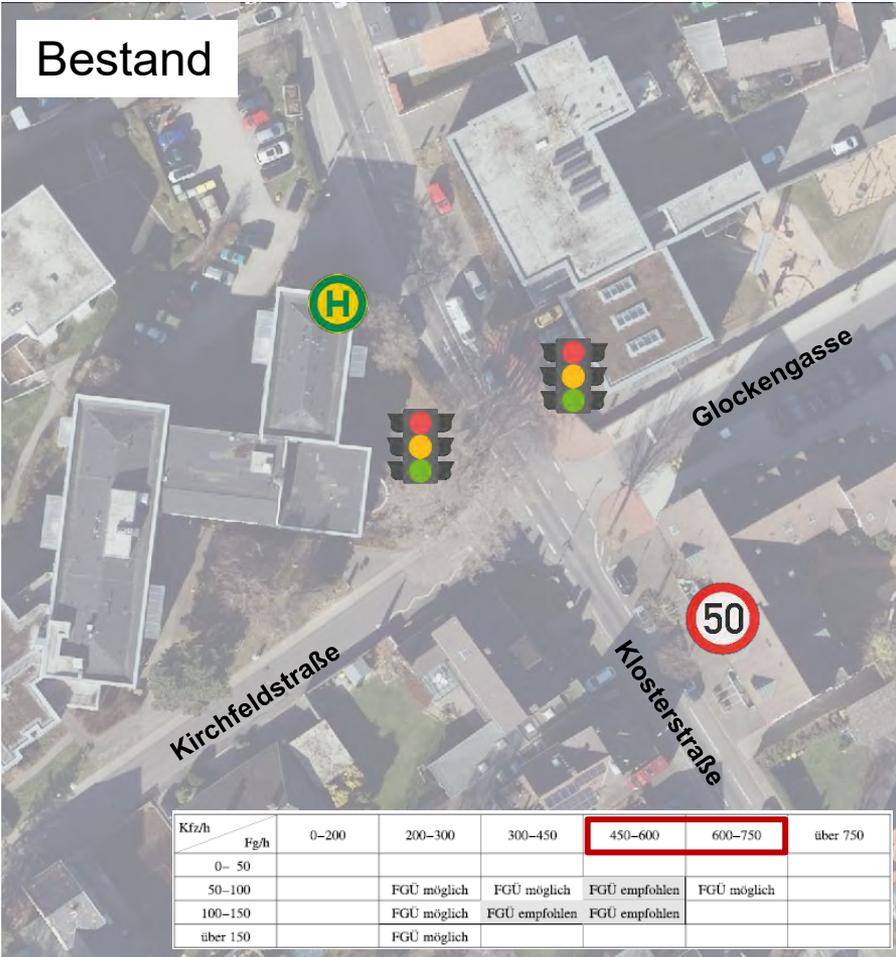
- Gesamtquerschnitt zw. 9,25 m – 9,50 m
- Einbahnstraße
- 1-Richtungs-Radverkehr im Mischverkehr (Piktogrammketten)
- beidseitige Verbreiterung der Nebenanlagen
- kein Multifunktionsstreifen



# 1.4.2 Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

## Fokusort Altstadt – Klosterstraße (Abschnitt 2)

Knotenpunkt Klosterstraße / Glockengasse / Kirchfeldstraße



Besonderheiten dieses Knotenpunktes:

- **Beidseitig** grenzen **schützenswerte Einrichtungen** (Senioren- und Pflegeheime) an.
- Die Glockengasse ist eine **direkte Verbindung zur Hauptstraße, dem Kirchplatz** und den angrenzenden **Grundschulen**.
- **Höherer Querungsbedarf** als in anderen Bereichen der Klosterstraße → 53 querende Fg/h und 594 Kfz/h (Spitzenstunde: 16:30 – 17:30 Uhr)

Die **Umgestaltung des Knoten** inklusive barrierefreiem Ausbau der angrenzenden Bushaltestelle sollte forciert und folgende **Ziele** verfolgt werden:

- Ganzheitliche Knotenpunktoptimierung
- Verbesserung der Querungssituation
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Seniorenhaus“
- Geschwindigkeitsreduzierung

## Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

### 1.4.2

### Fokusort Altstadt – Klosterstraße (Abschnitt 2)

#### Konzept

##### Umgestaltung Knotenpunkt

- Auflösen der Busbucht
  - Herstellung einer **Fahrbahnrandhaltestelle**
- **Barrierefreier Ausbau** der Haltestelle (barrierefreies Anfahren + ausreichende Breite des Wartebereiches wird ermöglicht)
  - bedingt den Entfall einer Fahrspur
- Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes
  - ermöglicht **verringerte Querungslänge** für Fußverkehr
- Gehwegüberfahrten an den zuführenden Straßen (Kirchfeldstraße, Glockengasse)

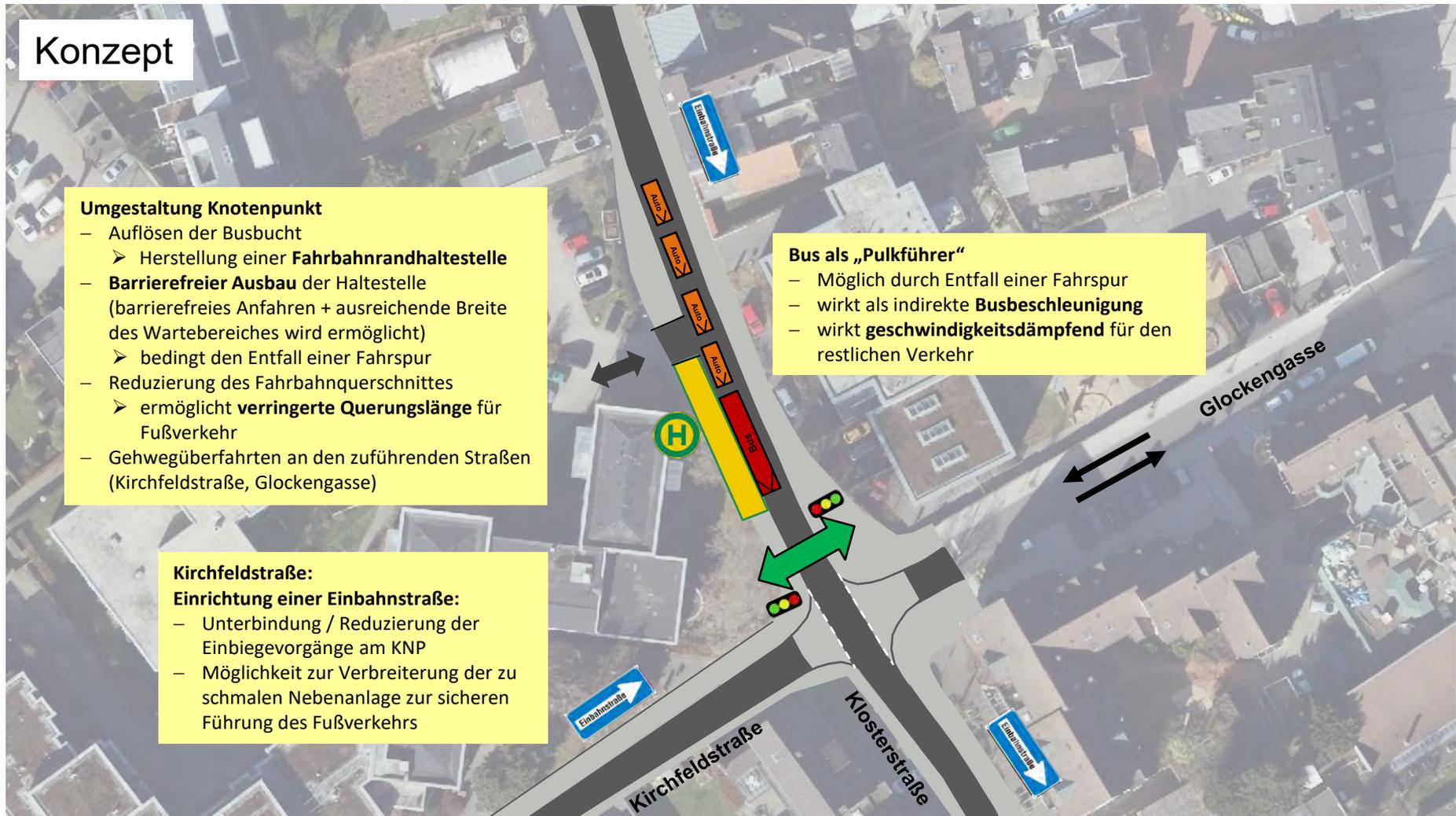
##### Kirchfeldstraße:

##### Einrichtung einer Einbahnstraße:

- Unterbindung / Reduzierung der Einbiegevorgänge am KNP
- Möglichkeit zur Verbreiterung der zu schmalen Nebenanlage zur sicheren Führung des Fußverkehrs

##### Bus als „Pulkführer“

- Möglich durch Entfall einer Fahrspur
- wirkt als indirekte **Busbeschleunigung**
- wirkt **geschwindigkeitsdämpfend** für den restlichen Verkehr



1.4.3

Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

Fokusort Altendorf - Ersdorf

Leitziele

- ①
- ②

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten



Die Ortsteile Altendorf und Ersdorf bilden die südlichsten Ortslagen Meckenheims. Die zentrale Erschließungsachse L471 verbindet die Ortsteile in Ost-West-Richtung mit Rheinbach und dem Autobahnanschluss Gelsdorf (A565). Der überbreite Gesamtquerschnitt lud in der Vergangenheit zu überhöhten Geschwindigkeiten ein. Eine Reduzierung der Fahrbahnbreite zu Gunsten der teils sehr schmalen Nebenanlagen wurde bereits teilweise umgesetzt. Die Fertigstellung der Maßnahme ist bis Ende 2023 avisiert.

- Neben der Neuaufteilung der vorhandenen Verkehrsflächen entlang der Haupteerschließungsachse bestehen folgende Defizite:
  - konfliktträchtige Knotenpunkte entlang der L471
  - fehlende Ortseingänge
- **Ziel** ist es, die Defizite zu beseitigen:
  - **Optimierung der Flächenaufteilung der Straßenquerschnitte**
  - **Schaffung von Ortseingängen**
  - **Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte für alle Verkehrsteilnehmende**

- Stadt Meckenheim
- Straßenbaulastträger (Straßen.NRW)

Akteure

- 1.1.2 notwendige Teilprojekte zur Aktualisierung des Kfz-Grundnetz
- 1.3 Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte

Schnittstellen

## Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

### 1.4.3

### Fokusort Altendorf - Erسدorf



1.4.4

Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

Fokusort Lüftelberg

Leitziele

- ①
- ②
- ④

Umsetzung



Wirkung



Kosten



- Der Ortsteil Lüftelberg ist die nördlichste Ortslage Meckenheims. Er wird über die L113 in Nord-Süd-Richtung Rheinbach und Alfter sowie über die K53 Richtung Industriepark und L261 nach Meckenheim angebunden. Der gesamte Ortsteil ist in städtischer Baulast und bereits heute als Tempo-30 Zone ausgewiesen.
- Neben der Querschnittsoptimierung der vorhandenen Verkehrsflächen entlang der Haupteerschließungsachsen Kottenforststraße und Nord- / Südstraße bestehen folgenden Defizite:
  - fehlender barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
  - fehlender Ortseingang Kottenforststraße
  - konfliktrträgliche Knotenpunkte entlang der Südstraße.
- **Ziel** ist es, die Defizite zu beseitigen:
  - **Optimierung der Flächenaufteilung der Straßenquerschnitte**
  - **Schaffung von Ortseingängen**
  - **Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte für alle Verkehrsteilnehmende**
  - **Petrusstraße: Einrichten einer Einbahnstraße.**

- Stadt Meckenheim
- Straßenbaulastträger (Straßen.NRW)

Akteure

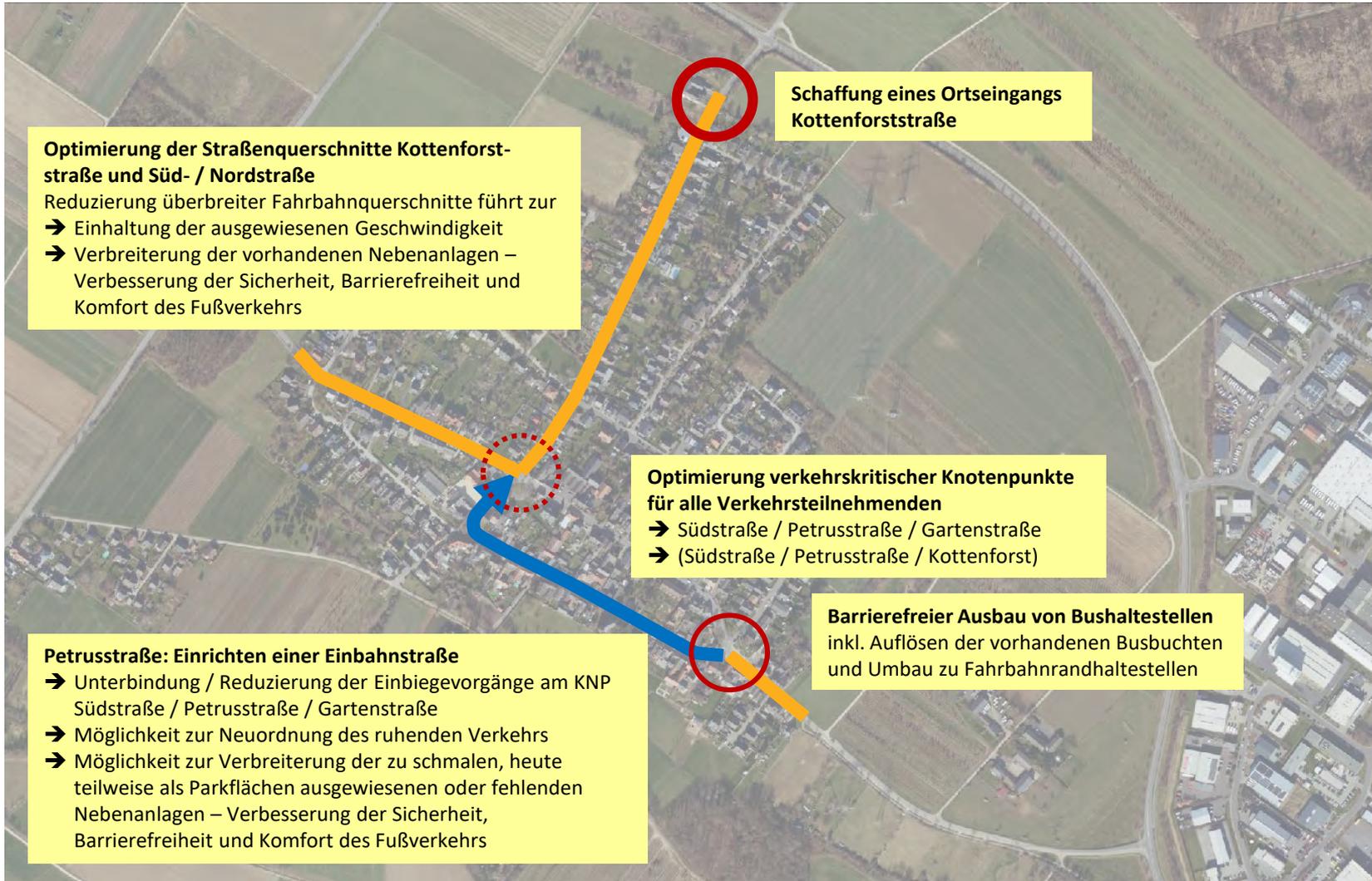
- 1.1.2 notwendige Teilprojekte zur Aktualisierung des Kfz-Grundnetz
- 1.3 Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte

Schnittstellen

## Meckenheimer Verkehrsräume als lebenswerte Stadträume

### 1.4.4

### Fokusort Lüftelberg



## Handlungsfelder - Steckbriefe

**Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft  
innerhalb von Meckenheim**



## Handlungsfelder - Steckbriefe

### Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

1. Radnetz 2.0 – Hochwertige Radachsen herstellen
2. Radnetzlücken schließen
3. Fußnetz 2.0 – Sichere und komfortable Verbindungen für den Fußverkehr
4. Sichere Querungshilfen für die Nahmobilität
5. Infrastrukturelle Mobilitätsmaßnahmen auf dem Schulcampus
6. Entwicklung eines Fahrradstraßennetzes
7. Sichere und komfortable Radabstellanlagen
8. Verbesserte Erschließung des gesamten Stadtgebietes mit dem Stadtbus

## 2.1

### Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

#### Radnetz 2.0 – Hochwertige Radachsen herstellen



Mit dem gelb-hellgrünen-dunkelgrünen Netzansatz wird das heute schon gute Radverkehrsnetz in Meckenheim zukunftsfähig gemacht. Gerade durch die „Neuerungen“ wie Pedelecs, Lastenräder, Pendlerräder entstehen neue Ansprüche an das Radwegenetz.

Auf den bestehenden Nahmobilitätsachsen kommt es durch die großen Geschwindigkeitsunterschiede und Ausmaße der Räder zu immer mehr Konflikten zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden.

Zum dunkelgrünen Netz, das weiterhin insbesondere von den defensiv Radfahrenden genutzt werden soll (!), sollen im hellgrünen Netz Alternativen für die routinierten Radfahrenden und Pedelecs als hochwertige Radachsen geschaffen werden. Gerade die heutige Promenade ist hier ein Hotspot, für den Alternativen geschaffen werden müssen.

Folgende **Umsetzungsschritte** sind hierzu notwendig:

- Änderung der Anordnung in der StVO-Beschilderung zur Verdeutlichung der Unterschiede → dunkelgrünes Netz neu als „Gehweg Radfahrer frei“
- Verlagerung des Landesnetzes (rot-weiße Beschilderung) ins gelbe/hellgrüne Netz
- Kommunikationsmaßnahmen zur Verdeutlichung der unterschiedlichen Prioritäten auf den Wegeachsen
- Anlage von Fahrradstraßen im hellgrünen Netz bei parallelen Führungen zu prüfen
- Bei Überlagerung des Netzes von hochwertigen Radachsen und Fuß-Promenaden entweder räumliche Trennung herstellen oder 4 m breite gemeinsame Geh-Radwege

- Stadt Meckenheim
- Straßenbaulastträger (Straßen.NRW, Rhein-Sieg-Kreis?)

**Akteure**

- Grundnetz Radverkehr
- Grundnetz Fußverkehr
- 2.4 Fußnetz 2.0

- Wegweisende Beschilderung des Landes NRW (Landesnetz)

**Schnittstellen**



2.2

Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

Radnetzlücken schließen

Leitziele

- ②
- ③

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten



**Ziel:** Lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz für den Freizeit- und Alltagsverkehr gewährleisten

Neben der Herstellung konsequenter und richtlinienkonformer Radverkehrsführungen in den Ortslagen ist ebenso **die Schließung von Lücken im Radnetz wichtig.**

Verortung	Optimierungsbedarf
L471 Altendorf – Gelsdorf	Anlage gemeinsamer Geh-/Radweg
L261 bei Sängerhof:	Netzschluss durch gemeinsamen Geh-/Radweg
L163 MKH – Landesgrenze RLP	Anlage gemeinsamer Geh-/Radweg
K62 MKH – Wormersdorf	Anlage gemeinsamer Geh-/Radweg
Perspektivisch Netzschluss Industriepark – Volmershoven	Ausbau Wirtschaftsweg → Übernahme aus den Planungen des Kreises zum Radvorrangroutennetz
KP Giermaarstr./Königsberger Str.	Herstellung richtungsbezogene Führung des Radverkehrs über Schutzstreifen und Kreisverkehrsführung
KP Beethovenstr./Siebengebirgsring	Herstellung richtungsbezogene Führung des Radverkehrs

- Stadt Meckenheim
- Straßenbaulastträger (Straßen.NRW, Rhein-Sieg-Kreis, Landesbetrieb Mobilität RLP)
- ADFC
- Grundstückseigentümer

Akteure

- Grundnetz Radverkehr
- 1.3. Optimierung Knotenpunkte
- 3.4. Radpendlerroute

- Radvorrangroutennetz des Rhein-Sieg-Kreises
- Planungen Straßen.nrw / Landesbetrieb Mobilität RLP
- Radverkehrskonzept Kreis Ahrweiler

Schnittstellen

## 2.3

### Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

#### Fußnetz 2.0 – sichere und komfortable Verbindungen für den Fußverkehr

Die Fußverkehrsinfrastruktur in Meckenheim ist bereits jetzt auf einem guten Stand. Zufußgehende haben die Möglichkeit, über grüne, verkehrsberuhigte, lärm- und abgasfreie Wege verschiedene Ziele innerhalb der Stadt zu erreichen. Ein gutes Beispiel dafür ist die Promenade, die eine Verbindung der Altstadt in Richtung Neuer Markt und Merl bietet.

Doch bedarf dieses Fußwegenetz weiterer Optimierung: Es kommt immer wieder zu Konflikten zwischen zu schnellen Radfahrenden und Zufußgehenden, es gibt einige Netzlücken, die durchgehende und stadtweite Verbindungen unterbrechen, Querungen von Straßen entlang der Achsen sind z.T. ungesichert. Außerdem scheinen einige Wege in die Jahre gekommen zu sein, haben wenig Aufenthaltsqualität wie z.B. Sitzgelegenheiten.

Um ein hochwertiges Fußwegenetz auszubauen, sollte Folgendes vorgenommen werden:

- **Konfliktvermeidung:** Wenn möglich, sollte der Fußverkehr vom Radverkehr getrennt werden. Bei Überlagerung des Netzes des dunkelgrünen Radnetzes und den Promenaden entweder räumliche Trennung herstellen oder 4 m breite gemeinsame Geh-Radwege anlegen. Ggf. Änderung der Anordnung in Gehweg Radfahrer frei.
- **Sichere Querungen:** Entlang der Promenaden sollten gesicherte Querungshilfen errichtet werden und dem Fußverkehr Vorrang geboten werden (vgl. Steckbrief 2.3).
- **Aufenthaltsqualität:** Aufwertung und Errichtung von Sitz- und Spielmöglichkeiten, Grünschnitt, Erneuerung von Beetbepflanzung und Wasserspielen – mögliche Planung über Gestaltungswettbewerbe
- **Barrierefreiheit:** Das Fußnetz 2.0 sollte auf die Belange von Mobilitäts- und Seheingeschränkte eingehen und systematisch barrierefrei ausgebaut werden (Erarbeitung einer Prioritätenliste für sukzessive Umsetzung).
- **Wegeverbindungen und Wegweisung:** Einrichtung eines Fußgängerleitsystems mit relevanten Zielen für die Promenaden



- Stadt Meckenheim
- Zielgruppenspezifische Vertreter:innen: Senior:innen, Schulen, Mobilitätseingeschränkte
- Bürger:innen
- Ggf. Interessensverbände (ADFC, VCD, Fuss e.V. etc.)

Akteure

- Grundnetz Fußverkehr
- Grundnetz Radverkehr
- 2.3. Sichere Querungsstellen
- 2.1. Radnetz 2.0

- Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)

Schnittstellen

# 2.4

## Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

### Sichere Querungshilfen für die Nahmobilität



**Ziel:** Verkehrssichere Querungen entlang wichtiger Nahmobilitätsachsen (v.a. Rad- und Fußwegeverbindungen, siehe Achsen des Radnetz 2.0 und Fußnetz 2.0).

Die Wahl der richtigen Querungsform ist abhängig von dem Querungsbedarf, der Verkehrsmenge sowie dem Straßenquerschnitt.

Folgende **Kriterien** sollten sichere und bedarfsgerechte Querungsmöglichkeiten erfüllen:

- Sichtbeziehungen zwischen kreuzendem Verkehr
- Erkennbarkeit der Querungsstelle durch eindeutige und einheitliche Beschilderung oder Markierung
- Barrierefreier Ausbau
- Möglichst direkte Führung des Fußverkehrs ohne Umwege erhöht die Akzeptanz der Querungshilfe

**Querungshilfen ohne Vorrang, aber mit baulicher Unterstützung**

**Querungshilfe mit Vorrang**

**Querungshilfe mit zeitlicher Trennung**

- Stadt Meckenheim
- Rhein-Sieg-Kreis
- Straßenverkehrsbehörde / Polizei / Ordnungsamt
- Landesbetrieb Straßen.NRW
- Verkehrsunternehmen

**Akteure**

- Steckbriefe Fußverkehrs Grundnetze Fußverkehr
- Steckbrief Radverkehr

- Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)
- Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Rast)

**Schnittstellen**

## 2.4

### Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

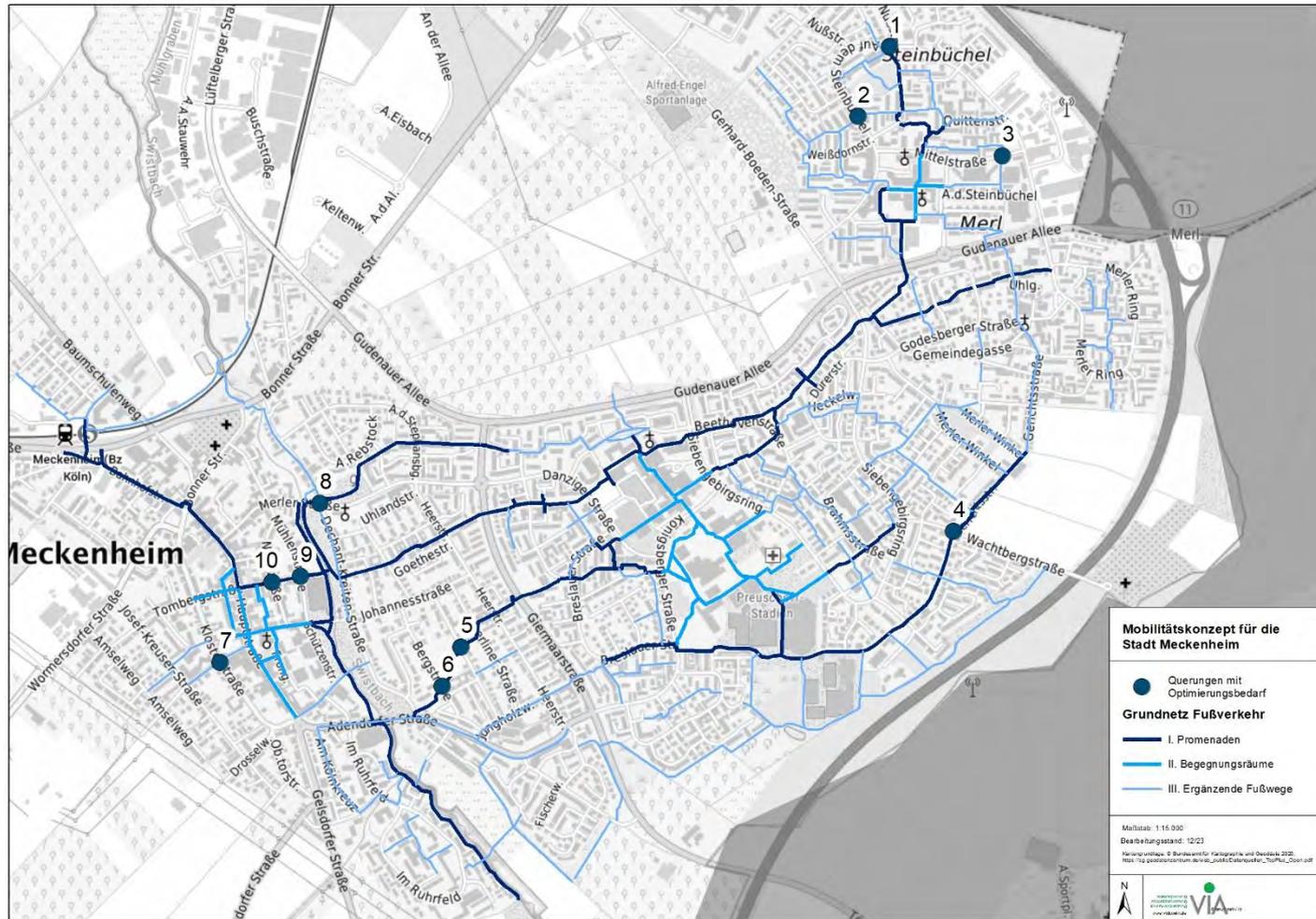
#### Sichere Querungshilfen für die Nahmobilität

Nr.	Knotenpunkt	Bestand	Optimierungsbedarf / empfohlener Querungshilfe-Typ
1	Auf dem Steinbüchel / Haselweg / Holunderweg	Fehlende Querungshilfe	<b>FGÜ</b> oder <b>vorgezogene Seitenräume</b>
2	Auf dem Steinbüchel / Tannenweg	Fehlende Querungshilfe	<b>FGÜ</b> oder <b>vorgezogene Seitenräume</b>
3	Mittelstraße / Schlehenweg	Fehlende Querungshilfe	<b>Aufpflasterung</b> und vorgezogene <b>Seitenräume</b>
4	Gerichtstraße / Wachtbergstraße	Fehlende Querungshilfe	<b>Aufpflasterung</b> vom Geh-/Radweg zur Gerichtsstraße (s. Steckbrief 1.3 Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte)
5	Mehlemer Weg / Berliner Straße	Fehlende Querungshilfe	<b>Aufpflasterung Querungsstelle / gesamter Knotenpunkt</b>
6	Mehlemer Weg / Bergstraße	Fehlende Querungshilfe	<b>Aufpflasterung Querungsstelle / gesamter Knotenpunkt</b>
7	Glockengasse / Klosterstraße	s. Steckbrief Fokusort Klosterstraße	
8	Merler Straße / Dechant-Kreiten-Straße	Aufgepflasterter Knotenpunkt, jedoch fehlende Querungshilfe	Sicherung im Rahmen der Schulwegsicherung
9	Professor-Scheeben-Straße / Mühlenstraße	Fehlende Querungshilfe	<b>Aufpflasterung des Knotenpunktes</b>
10	Professor-Scheeben-Straße / Neustraße	Fehlende Querungshilfe, nicht abgesenkte Bordsteine	<b>Nullabsenkung</b> zur barrierefreien Querung Prüfung: Umgestaltung des Knotenpunktes als Übergang in Professor-Scheeben-Str. im Shared Space Charakter
11	<b>Altendorf/Ersdorf:</b> Meckenheimer Straße / Ahrstraße (L471) / Burgstraße	→ s. Steckbrief 1.4..3 Fokusort Altendorf- Ersdorf → s. Steckbrief 1.3 Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte → Optimierungsmöglichkeiten auf Grund zu geringer Flächenverfügbarkeiten nicht möglich	
12	<b>Außerorts:</b> L163 zwischen Meckenheim und Gelsdorf	Keine gesicherte Querungsmöglichkeit über Landstraße	<b>Geteilte Querungshilfe</b> (bei Radverkehrsführung im Zuge von land- und forstwirtschaftlicher Wege) → Verbindung einer neuen Fahrradstraße

2.4

Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

Sichere Querungshilfen für die Nahmobilität



2.5

Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

Infrastrukturelle Mobilitätsmaßnahmen auf dem Schulcampus

Leitziele

- ①
- ②

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten



Auf dem Gelände des Schulcampus finden in den nächsten Jahren umfangreiche Umbauten statt. In einer Vorabuntersuchung wurden folgende Maßnahmen für das Gelände des Schulcampus empfohlen:

- Achsen für den Fuß- und Radverkehr frei halten und gestalterisch von der Binnenerschließung des Schulgeländes durch Belagswechsel absetzen
- Radabstellanlagen in 2 überdachten Anlagen Campus Nord und Campus Süd als Vorgabe für das Raumprogramm bzw. als Integration in die Gebäude prüfen mit einer Kapazität von insgesamt 800 Stellplätzen. Wichtige Ausstattungsmerkmale: Witterungsschutz, diebstahlsichere Fahrradhalter, ggf. Kameraüberwachung, ggf. Doppelstockparker, Anschlussmöglichkeit für City-/E-Scooter
- Zentrales Parken von Campus und neuer Mitte mit fußläufiger Anbindung an die Neuer Markt
- Schaffung eines zentraler Anlaufpunkt für Hol- und Bringeverkehr in Zusammenhang mit Ladezone an der Königsberger Straße; Anfahrbarkeit nur im Richtungsverkehr, um Fahrbahnquerungen zu vermeiden

- Stadt Meckenheim
- Schulverwaltung
- Bauträger
- Projektsteuerungsgruppe Neukonzeption Schulcampus

Akteure

- Grundnetz Radverkehr und Fußverkehr
- 2.7. Radabstellanlagen

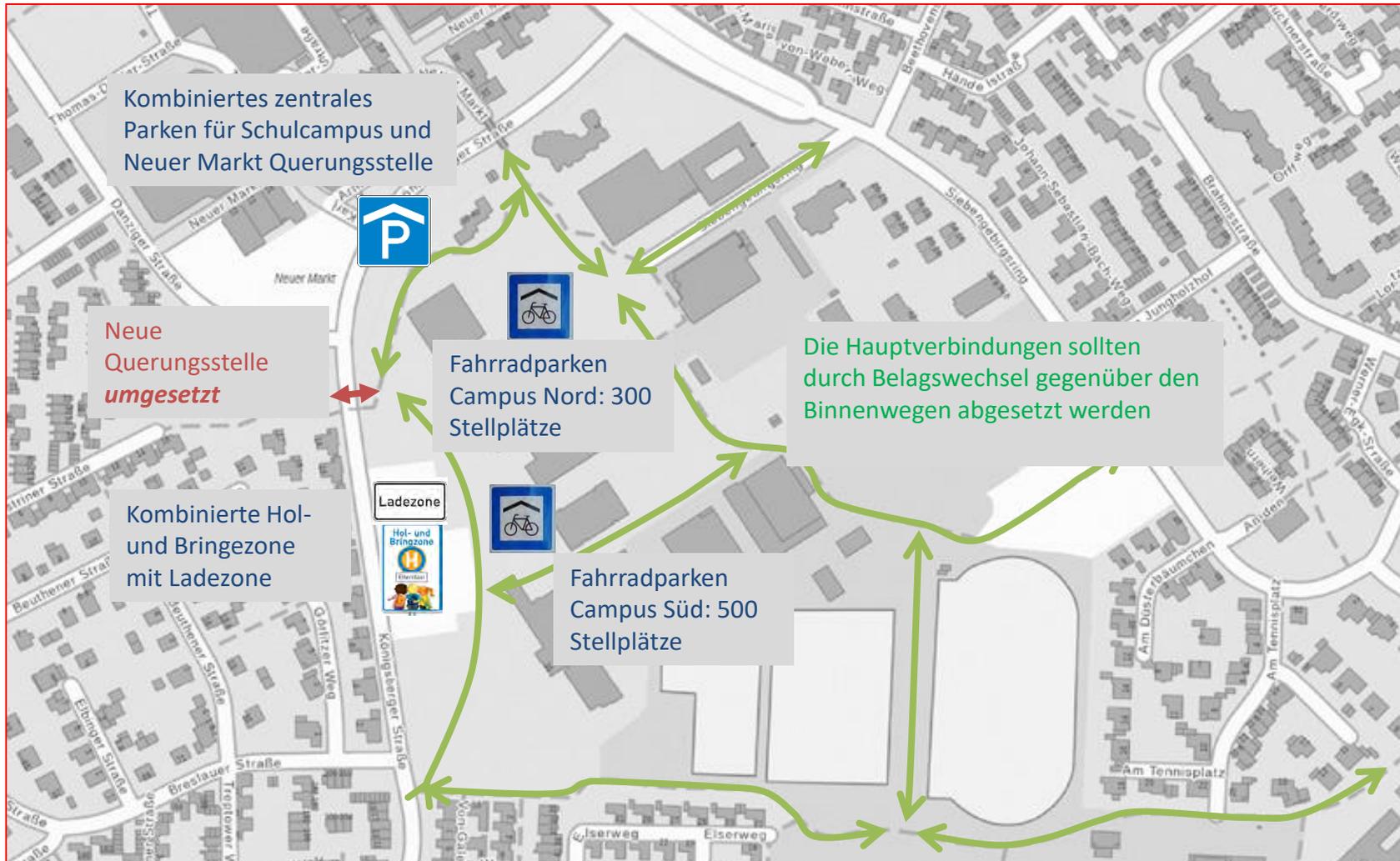
- Entwickelte Konzeptionen zu den Mobilitätsmaßnahmen basierend auf dem Workshop vom 18.08.2021

Schnittstellen

2.5

Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

Infrastrukturelle Mobilitätsmaßnahmen auf dem Schulcampus



# 2.6

## Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

### Entwicklung eines Fahrradstraßennetzes



- Als Alternative zum dunkelgrünen Netz sollte der Einsatz von Fahrradstraßen im hellgrünen Netz für die e-unterstützten Radfahrenden bzw. Lastenradfahrende geprüft werden.
- Eine Planung und Umsetzung sollte stets in Rückkopplung mit der Politik und der Bürgerschaft erfolgen und eine aktive Beteiligung der unterschiedlichen Akteursgruppen im Vorfeld unbedingt durchgeführt werden.
- Die Einführung von Fahrradstraßen wird als wichtiges Führungselement im hellgrünen Netz sowie in der Nähe von Schulen bzw. entlang der geplanten Radvorrangrouten des Rhein-Sieg-Kreises verstanden.

- Stadt Meckenheim
- Straßenverkehrsbehörde
- ADFC

**Akteure**

- Grundnetz Radverkehr
- 2.1 Radnetz 2.0

- Radvorrangroutennetz des Rhein-Sieg-Kreis

**Schnittstellen**



**Fahrradstraßen:**

- Radfahrende sind bevorrechtigt, Autofahrende sind „Gäste“ und zugelassen
- Markierung als Fahrradstraße (frei für Pkw)

2.7

Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

Sichere und komfortable Radabstellanlagen

Leitziele

- ①
- ②
- ③
- ⑤

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten



Jeder mit dem Rad unternommene Weg hat einen Start- und einen Zielpunkt. Eine attraktive, bequeme und sichere Abstellmöglichkeiten am Start- oder Zielpunkt sind somit von herausragender Bedeutung, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen, v.a. da der Wert der Fahrräder immer mehr ansteigt.

Grundsätzlich sollten je nach Standort und Parkdauer abgestufte Qualitätsstandards für die Radabstellanlagen entwickelt werden:

**Basisstandard: Anlehnbügel**

Für Kurzzeitparker, möglichst Anlehnbügel mit Knieholm → gut gelöst in der Altstadt

**Mittlerer Standard: Überdachte Radabstellanlage**

Für Mittelfristparker an wichtigen zentralen Einrichtungen in der Innenstadt mit hoher Frequenz (Eingänge Neuer Markt, Schulzentrum, Mobilstationen am Bf (Ostseite) und am Industriepark)

**Hoher Standard: Abschließbare, überdachte Abstellmöglichkeit** (ggf. mit zusätzlichen Servicebausteinen: z.B. Luftpumpe, Schlauchomat etc.)

→ An Einrichtungen mit längerem Aufenthalt, Mobilstationen an den Bahnhaltdepunkten

- Stadt Meckenheim
- Go.Rheinland
- ADFC

- 3.3 Mobilstationen-netz

Akteure

Schnittstellen

2.7

Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

Sichere und komfortable Radabstellanlagen



Beispiel für den Basisstandard



Beispiel für den mittleren Standard



Beispiel für den hohen Standard

# 2.8

## Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

### Verbesserte Erschließung des gesamten Stadtgebietes mit dem Stadtbus



#### Lüftelberg:

- Stündliche Weiterführung der heutigen Linie 858 vom Bf Industriepark über Lüftelberg bis Meckenheim Bf als Ringverkehr, hierdurch ergeben sich insgesamt halbstündliche und Verbindungen zum Neuen Markt. Verlagerung des heutigen Fahrvolumens der Linien 750 und 859 in eine verlängerte 858.

#### Anbindung Merler Keil III

- Eine Anbindung des Merler Keils III gestaltet sich aufgrund der vorhandenen Straßenverhältnisse als schwierig. Eine Führung der Linie 858 (tw. Gelenkbuseinsatz) über die Straßen Merler Winkel – Gerichtsstraße – Wachtbergstraße gestalten sich als ambitioniert. Alternativ das Gebiet über eine neuzubauende Wendeschleife an der Wachtbergstraße anzubinden, wird gutachterlich als problematisch angesehen, da der mäandrierende Verlauf der Linie 858 so noch unattraktiver wird. Die gegebenen Straßenstrukturen lassen eine andere Führung des Linienbusverkehrs in Meckenheim auch in Zukunft nicht zu.

#### Verknüpfungshaltestelle (Mobilstation) Gudenauer Allee

- Zur Erschließung des Gebietes Alt Merl und Steinbüchel sollte in Höhe des Kreisverkehrs an der Gudenauer Allee eine Haltestelle für den geplanten Schnellbus geprüft werden, Vorteil hier wäre, das eine optimale Verknüpfung mit der Linie 858 erfolgen könnte und hier auf den Schnellbus umgestiegen werden könnte.

- Rhein-Sieg-Kreis
- Regionalverkehr Köln

- 3.2. Schnelle Regionalverbindungen

- Nahverkehrsplan Rhein-Sieg-Kreis

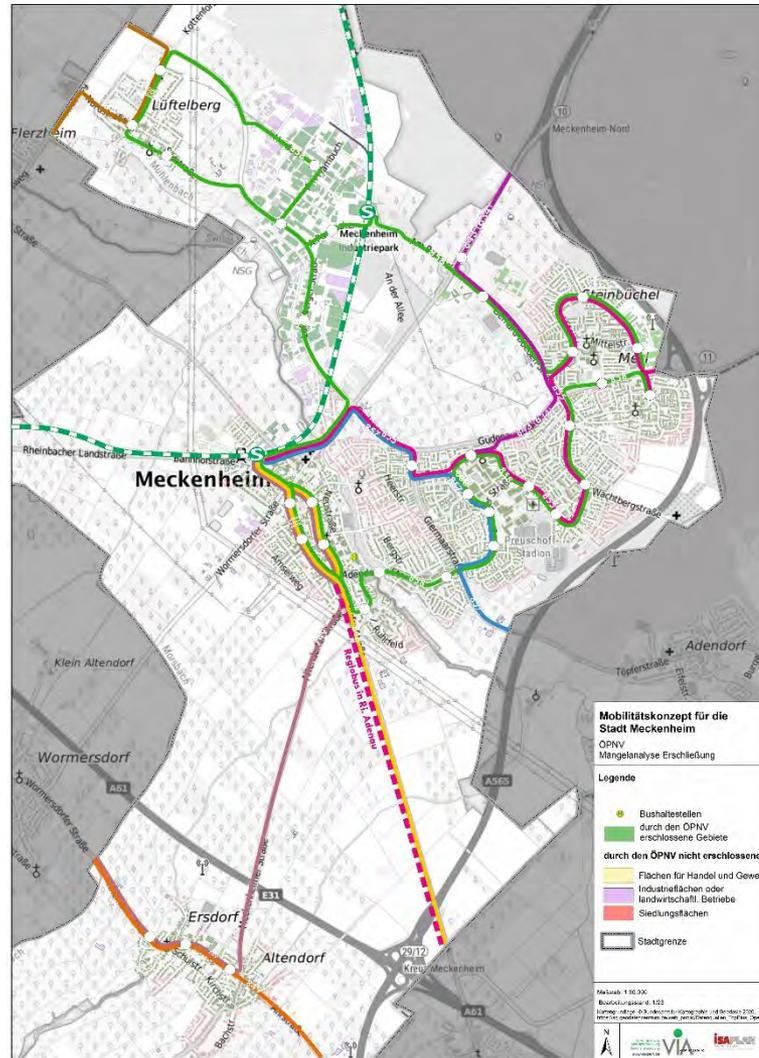
**Akteure**

**Schnittstellen**

2.8

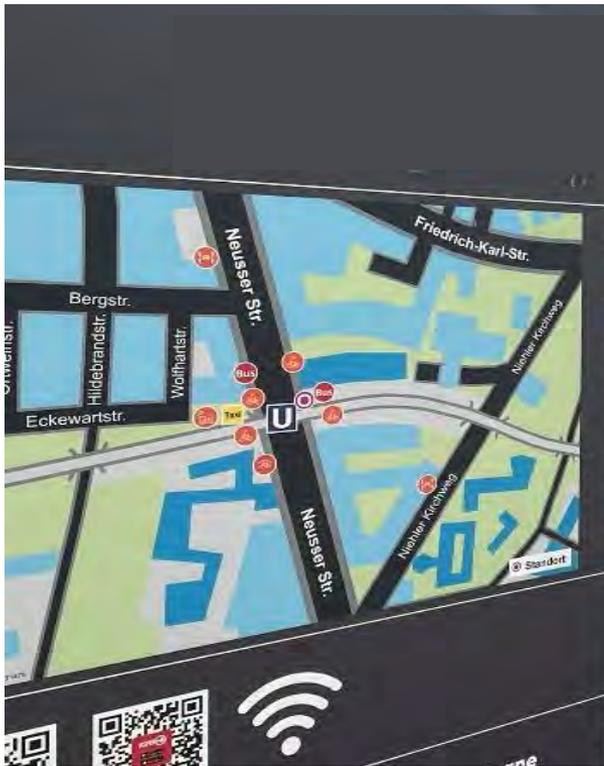
Die Nahmobilität als Hauptmobilitätsträger der Zukunft innerhalb von Meckenheim

Verbesserte Erschließung des gesamten Stadtgebietes mit dem Stadtbus



## Handlungsfelder - Steckbriefe

### Vernetzte Pendlerstadt



## Handlungsfelder - Steckbriefe

### Vernetzte Pendlerstadt

1. Ausbau der Voreifelbahn zu vollwertigen S-Bahn
2. Schnelle Regionalverbindungen zur verbesserten Pendler-Mobilität
3. Mobilstationennetz
4. Schaffung einer Radpendlerroute
5. Entwicklung einer digitalen regionalen Mobilitätsplattform

# 3.1

## Vernetzte Pendlerstadt

### Ausbau der Voreifelbahn zu vollwertigen S-Bahn



- Ab Ende 2026 ist die Voreifelbahn elektrifiziert. In einem Zwischenstadium erfolgt der Einsatz gebrauchter elektrischer Fahrzeuge, eine Prüfung ob der ursprüngliche Ausschreibungsfahrplan mit ambitionierteren Fahrzeiten möglich ist, erfolgt.
- Ähnlich wie die Beschlussvorlage des Kreistages zum Nahverkehrsplan des Zweckverbandes go.Rheinland wird aus Sicht des Mobilitätskonzeptes eine zweigeteilte Lösung für das Zukunftangebot der Voreifelbahn gesehen:
  - 15-Min-S-Bahn-Takt auf der Achse Rheinbach – Bonn Hbf mit Bedienung aller Unterwegshalte: Keine Verschlechterung zum Status Quo
  - Beschleunigte Regionalexpresslinie im 30-Min-Takt auf der Verbindung Bonn – Euskirchen mit Halt in Meckenheim Bf und Industriepark
- Neben der schon fixierten Elektrifizierung wird in Zukunft der vollständige zweigleisige Ausbau nötig sein. Für Meckenheim ist vor allem das Stück M-Kottenforst – Alfter-Witterschlick hier zu nennen.

- go.Rheinland
- DB InfraGO
- Rhein-Sieg-Kreis

**Akteure**

- 3.3. Mobilstationen-netz

- Bündnis Voreifelbahn
- Beschlussvorlage des Kreistages als Stellungnahme zur Fortschreibung des NVP des ZV go.Rheinland

**Schnittstellen**

# 3.2

## Vernetzte Pendlerstadt

### Schnelle Regionalverbindungen zur verbesserten Pendler-Mobilität



**Schnellbuslinie nach Bad Godesberg:** V.a. die Verbindung nach BN-Bad Godesberg weist heute im Vergleich zum Kfz-Verkehr unattraktive Reisezeiten auf (*Verhältnis im Schnitt 23 min Kfz zu 48 min mit dem Bus*). Zur Attraktivierung aus Meckenheimer Perspektive ist eine Beschleunigung dringend notwendig. Folgende Aspekte mit Optionen zu Beschleunigungen sind zu prüfen:

- Stringentere Führung entlang der L158 im Bereich von Wachtberg
- Stringentere Führung innerhalb von Meckenheim: Prüfung einer neuen Haltestelle im Bereich Merl am Kreisverkehr an der Gudenuer Allee als Schnellbus-Mobilstation; Anbindung in Meckenheim als Endhaltestelle an den S-Bahnhaltepunkten Meckenheim Bf oder Industriepark.

**Schnelle Regionallinie ins Ahrtal:**

- Für Ende 2025 ist vom Kreis Ahrweiler eine neue Verbindung Meckenheim Bf – Gelsdorf – Altenahr – Adenau – Nürburgring – Kelberg vorgesehen.

**Verbindung zum Venusberg in Bonn**

- Die Stadt Bonn plant den Ausbau der Linie 634 zu einer Tangentiallinie, die mittelfristig den Linienweg Bonn UN-Campus – Venusberg – BN-Röttgen befahren soll. Zur verbesserten Anbindung des Uniklinikums sollte ein Linientausch mit der 843 ab Röttgen geprüft werden, so dass eine direkte Verbindung von Meckenheim zum Venusberg geschaffen werden könnte. Zur besseren Erschließung könnte diese Linie im Stadtgebiet bis zum Le-Mée-Platz verlängert werden.

- Rhein-Sieg-Kreis
- go.Rheinland
- RVK
- SWB Bus und Bahn
- Bundesstadt Bonn
- Gemeinde Wachtberg
- Kreis Ahrweiler

- 2.9. Erschließung Stadtgebiet Stadtbus
- 3.3 Mobilstationen-netz

- Korridor 26 der Förderkorridore Schnellbusse gem. ÖPNV-Schnellbus RL ZV go.Rheinland
- ÖPNV-Konzept RLP Nord

**Akteure**

**Schnittstellen**

3.3

Vernetzte Pendlerstadt

Mobilstationennetz

Leitziele

- 1
- 2
- 3
- 4

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung



Kosten

- Mobilstationen als Mobilitätsknoten in einem vernetzten Verkehrssystem
- Neben Verknüpfung von Verkehrsmitteln (SPNV ‚Schienenpersonennahverkehr‘, Stadtbuss, Sharingsysteme) vielfältiges Angebot an Informations- und Serviceangeboten (DFI ‚Dynamische Fahrgastinformation‘, Abstellanlagen, Servicestelen für Fahrräder, Ladesäulen etc.)
- Mobilstationen in einem abgestuften System:
  - **Stationstyp „1“: zentrale Mobilstationen am Bf und am Industriepark**  
Angebot vielfältiger Mobilitäts- und Serviceangeboten
  - **Stationstyp „2“: kleinere Mobilstationen als „Mobilpunkte“ im Stadtgebiet dezentral verteilt**  
Stationen mit geringerem Angebotsumfang: z.B. Bikesharing, Wetterschutz, DFI, evtl. Radabstellmöglichkeiten, Paketstation, ...
- Langfristiges Ziel: In 10 Minuten fußläufiger Erreichbarkeit ist von allen Siedlungsgebieten in Meckenheim eine Mobilstation erreichbar.

**z.B. Meckenheim Bf:**

- Neubau Busbahnhof mit bis zu 8 Bussteigen mit DFI-Anzeigern, sowie modernem Wetterschutz
- Verlagerung / Bau zusätzlicher Radabstellanlagen/Fahrradboxen auf die Ostseite vom Bahnhofsgebäude
- Beschilderung im mobil.nrw-Design



- go.Rheinland
- RVK
- Betreiber Ladeinfrastruktur
- Sharing-Anbieter

Akteure

- 1.4.2. Fokusraum Bahnhofsareal
- 2.5. Schulcampus
- 2.7. Radabstellanlagen
- 3.2. Schnelle Regionalverbindungen
- 3.5. regionale Mobilitätsplattform
- 4.2. Lieferverkehr
- 4.3. Ladeinfrastruktur

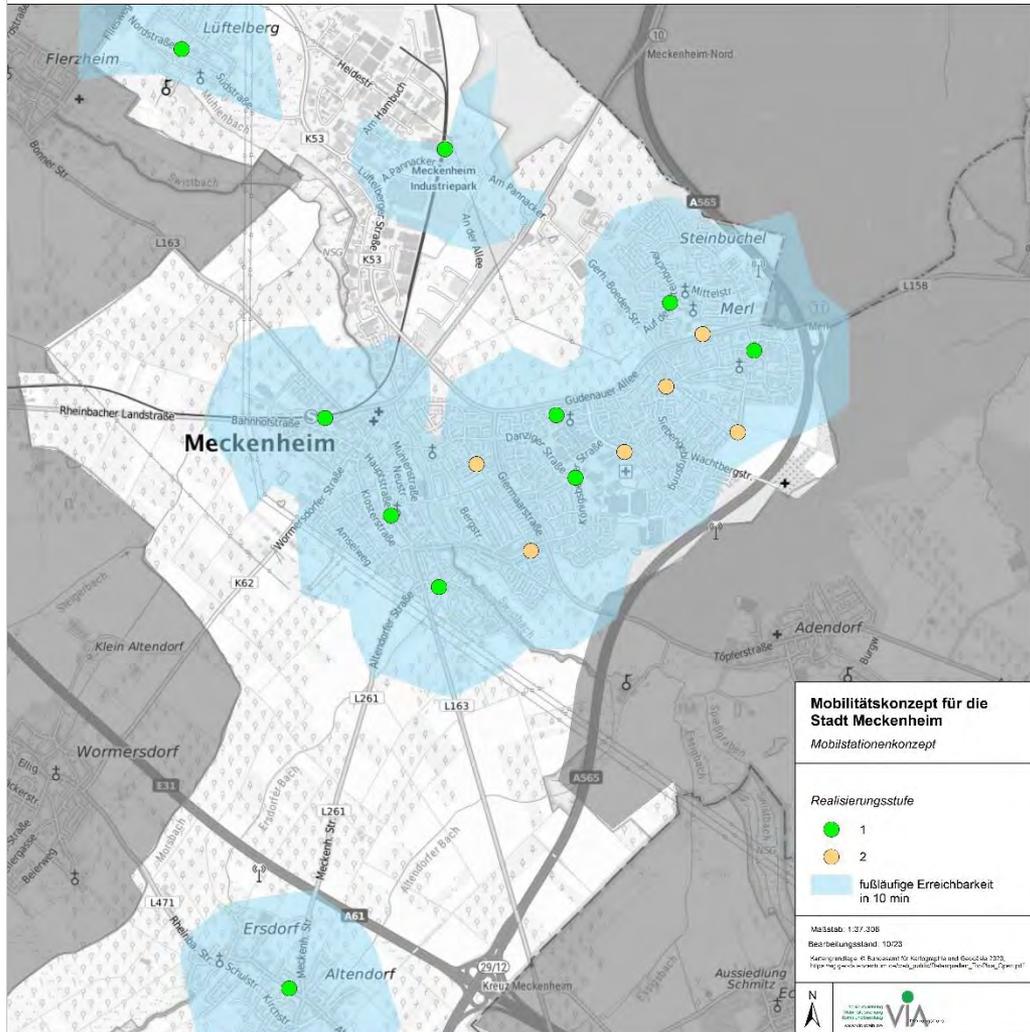
- Mobilstationenfeinkonzept Rhein-Sieg-Kreis
- Ladeinfrastrukturkonzept Rhein-Sieg-Kreis

Schnittstellen

3.3

Vernetzte Pendlerstadt

Mobilstationennetz



Die in der Karte dargestellten mit „1“ gekennzeichneten Standorte sollen in einer ersten Stufe realisiert werden. Hier kann in einem ersten Schritt zur Vervollständigung virtuelle RVK-e-Bike-Station eingerichtet werden, wo noch fehlend.



# 3.4

## Vernetzte Pendlerstadt

### Radvorrangrouten gemäß Planungen des Rhein-Sieg-Kreises

<b>Leitziele</b>	②	<b>Umsetzung</b>	▶ kurzfristig	<b>Wirkung</b>	★	<b>Kosten</b>
	③		▶ mittelfristig		★	
			▶ langfristig		★	
			Daueraufgabe		★	



- Radvorrangrouten stellen nach der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) vom Infrastrukturstandard her Routen mit erhöhten Qualitätsstandards dar (Mindestbreite 3 m, schnellere Querungszeiten an Knoten (Verlustzeiten von höchstens 35 Sek. je km innerorts und 20 Sek. je km außerorts)).
- Der Rhein-Sieg-Kreis hat in Abstimmung mit den Kommunen ein Radvorrangroutennetz geplant, das für das landesweit geplante Radvorrangroutennetz NRW angemeldet wurde. Dieses wird derzeit durch das Verkehrsministerium beplant.
- Die in der nachfolgenden Karte dargestellten Verläufe stellen das vom Rhein-Sieg-Kreis geplante Netz für Meckenheim dar. Diese sollten vorrangig schrittweise als Radvorrangroute für die Zukunft geplant und ausgebaut werden. Für Meckenheim hat vor allem die Route von Rheinbach über Meckenheim in Richtung BN-Röttgen eine wichtige Relevanz.
- In einer Detailplanung sollte hier insbesondere die Machbarkeit, vor allem bei der Führung der Routen entlang der Knoten, geprüft werden, ebenso inwieweit der Radvorrangroutenstandard erreicht werden kann.

- Straßen.nrw
- Bundesstadt Bonn
- Stadt Rheinbach
- Rhein-Sieg-Kreis
- Private Grundstückseigentümer

**Akteure**

- Grundnetz Radverkehr
- Radnetz 2.0

- Radvorrangroutennetz Rhein-Sieg-Kreis

**Schnittstellen**

## 3.4

### Vernetzte Pendlerstadt

## Schaffung einer Radpendlerroute Rheinbach – Meckenheim – Bonn

#### Anforderungen an die Trassierung



- Direkte, weitgehend umwegfreie und stetige Linienführung
- Trassierung, die eine sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten ermöglicht
- Möglichst geringe Steigungen. Der Großteil der Radfahrenden soll eine nicht vermeidbare Steigung ohne Probleme bewältigen können.
- Keine vermeidbaren Höhendifferenzen („verlorene“ Steigungen).

#### Oberflächen, Barrierefreiheit, Betrieb



- Gute Befahrbarkeit durch hohe Belagsqualität mit geringem Rollwiderstand und hoher Griffigkeit auch bei Nässe
- Vermeiden von Stößen (z.B. durch Bordkanten)
- Berücksichtigung der Anforderungen an eine barrierefreie Ausgestaltung der Verkehrsanlage
- Hohe Qualität des Unterhaltungs- und Betriebsdienstes zur Gewährleistung einer guten Befahrbarkeit zu allen Tages- und Jahreszeiten sowie Wetterlagen

#### Gestaltung von Knotenpunkten

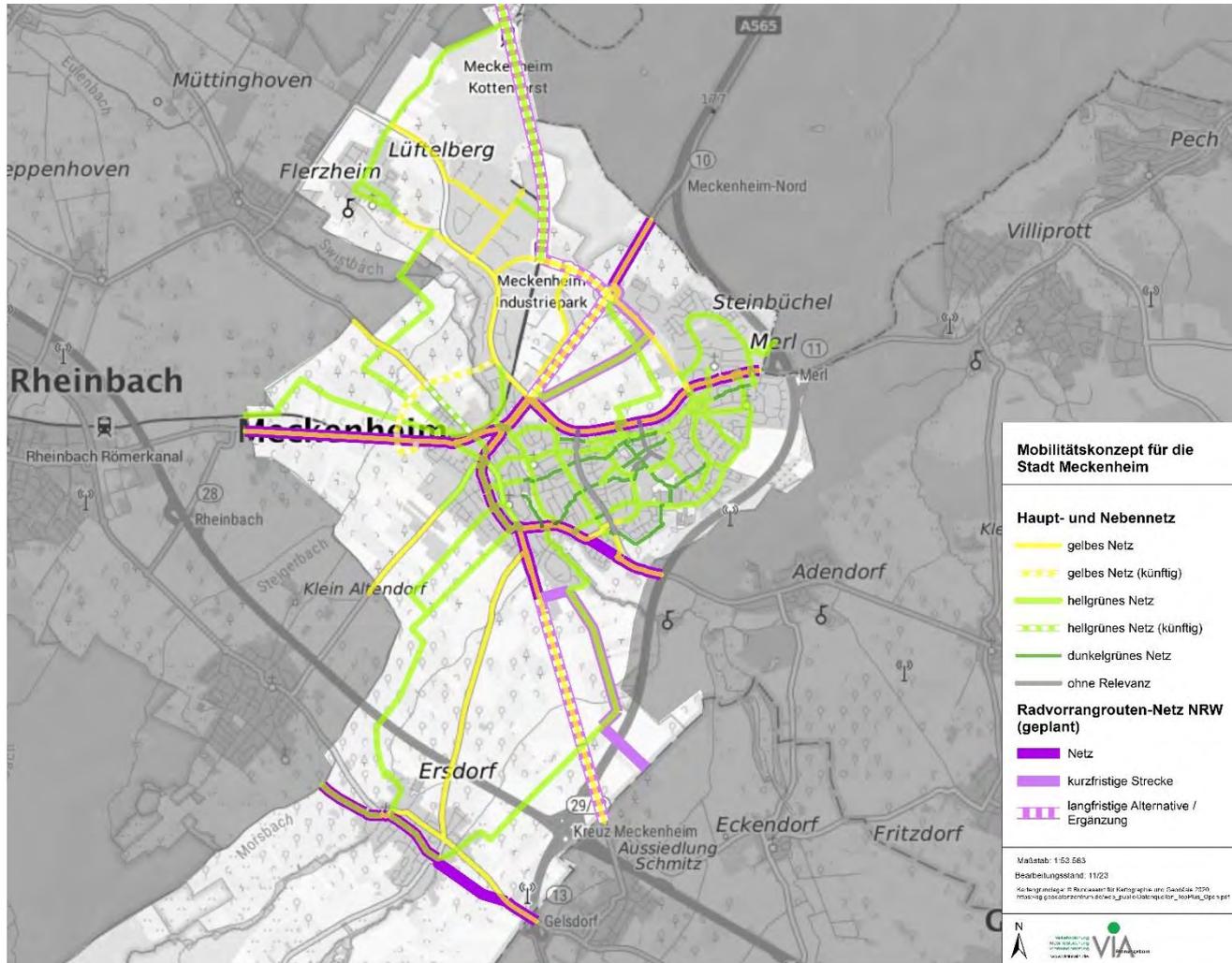


- Gute Erkennbarkeit und Nachvollziehbarkeit der Radverkehrsführung, insbesondere an Knotenpunkten
- Wenig Zeitverluste durch Warten, Halten und Beschleunigen durch planfreie oder bevorrechtigte Kreuzungsstellen mit anderen Verkehrsarten.
- Ausreichende Sichtfelder an plangleichen Knotenpunkten mit anderen Verkehrsarten sowie gute und nachvollziehbare Ausbildung der Radverkehrsführung.
- Ausreichend dimensionierte Aufstellflächen an Stellen, wo Radfahrende ggf. warten müssen.
- Ausbildung der Verkehrsanlagen einschließlich der Ingenieurbauwerke, die ein sicheres Befahren bzw. Erreichen durch Betriebsfahrzeuge gewährleisten.

3.4

Vernetzte Pendlerstadt

Schaffung einer Radpendlerroute Rheinbach – Meckenheim – Bonn



3.5

Vernetzte Pendlerstadt

Entwicklung einer digitalen regionalen Mobilitätsplattform

Leitziele

- ②
- ⑤
- ③

Umsetzung



Wirkung



Kosten

- Um die regionale Vernetzung und die gesamten Mobilitätsangebote einheitlich und verständlich darzustellen, wird von der Stadt Meckenheim eine digitale regionale Mobilitätsplattform unterstützt an Stelle einer eigenen isolierten Lösung.
- Federführend durch den VRS wird unter dem Projekt „Multimodale Datendrehscheibe NRW“ ein zentraler Datenpool aufgebaut, in dem alle Mobilitätsdaten verschiedener Verkehrssysteme (ÖPNV, SPNV, Sharing-Systeme wie z.B. E-Scooter, Bikesharing, Carsharing, Mitfahrangebote) gesammelt werden.
- Diese werden im Hintergrundsystem des MDD NRW zentral gespeichert und über einen zentralen Zugangspunkt zur Verfügung gestellt.
- Hierdurch können Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen multimodale Reiseketten beauskunften und abrechnen.
- Die VRS-App soll als erste App dies in Zukunft ermöglichen.



- VRS
- go.Rheinland
- Sharing-Anbieter sowie Anbieter von Servicemerkmalen an Mobilstationen
- Rhein-Sieg-Kreis
- Kommunen im Gebiet des go.Rheinland

Akteure

- 3.3. Ausbau von Mobilstationen

- Projekt: Multimodale Datendrehscheibe NRW

Schnittstellen

## Handlungsfelder - Steckbriefe

### Intelligenter Wirtschafts- und Kundenverkehr der Zukunft



## Handlungsfelder - Steckbriefe

### Intelligenter Wirtschafts- und Kundenverkehr der Zukunft

1. Parkraummanagement
2. Bedarfsgerechte Führung und Abwicklung des Liefer- und mobilen Dienstleistungsverkehrs
3. Ladeinfrastrukturkonzept
4. Schwer- und Landwirtschaftsverkehr (Rübenverkehr)
5. Initiierung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) im Industriepark

4.1

Intelligenter Wirtschafts- und Kundenverkehr der Zukunft

Parkraummanagement

Konzept



- Ein ausreichendes Angebot an Parkplätze ist für viele Menschen wichtig. Dennoch ist insbesondere der ruhende Verkehr ein Problem für eine nutzungsgerechte Stadt.
  - Ein Pkw **steht** im Durchschnitt zu **97% der Tageszeit** und nimmt rund **25% des Straßenraums** ein.
- Im Hinblick auf die Mobilitätswende ist daher ein umfassendes und strukturiertes Parkraum-Management für die Stadt Meckenheim notwendig.
- **Ziel:** Parkraum in Meckenheim bedarfsgerecht, effizient und multifunktional nutzen können durch
  - Beeinflussung der Parkraumnutzung durch zeitliche und räumliche Strukturierung ➔ **Parkraummanagement**
  - bauliche, organisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen
- **ToDo:** Bestandsanalyse ➔ **Parkraumuntersuchung**
  - Bestandsaufnahme des Parkraumangebots im öffentlichen und halböffentlichen Raum mit Erhebung der Parkraumbelastung / -auslastung
  - Auswertung und Analyse der derzeitigen Parkraumsituation
- **ToDo:** In der Folge Erarbeitung eines **Parkraumkonzeptes mit**
  - verbindlichen Aussagen zu Lage, Größe und Bewirtschaftungsform
- **ToDo:** Erarbeitung / Prüfung einer eigenen **Stellplatzsatzung**

- Stadt Meckenheim
- ggf. externes Planungsbüro

- 1.4.2 Fokusort Klosterstraße, Hauptstraße
- 4.2 Bedarfsgerechte Führung und Abwicklung des Liefer- und mobilen Dienstleistungsverkehrs
- 5.2 Mobilitäts-Testwochen

- Kommunale Musterstellplatzsatzung NRW -> Leitfaden Zukunftsnetz Mobilität NRW

Akteure

Schnittstellen

# 4.2

## Intelligenter Wirtschafts- und Kundenverkehr der Zukunft

### Bedarfsgerechte Führung und Abwicklung des Liefer- und mobilen Dienstleistungsverkehrs



Die Anzahl an Liefer-, Handwerker- und mobilen Dienstleistungsverkehre nimmt seit Jahren stetig zu. Damit steigt auch die Gefahr, dass sich Lieferwagen, aufgrund von Platzmangel auf Geh-/Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen stellen und somit ein erhebliches Konfliktpotential für alle Verkehrsteilnehmenden auslösen.

- Ziel:**
- Haltemöglichkeiten für Lieferverkehre in Geschäftsbereichen und in Wohngebieten schaffen, um Beeinträchtigungen anderer Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren
  - Bündelung von Lieferverkehren

- Handlungsempfehlungen für den Bestand:**
- Parkbuchten als Multifunktionsstreifen ausweisen
  - Abhol- / Paketstationen einrichten → Mobilstationenstandorte bevorzugt

- Handlungsempfehlungen bei Neubau:**
- auszuweisende Lieferzonen / Flächen für Abholstationen von vornherein berücksichtigen (B-Plan!)
  - Anlage von Multifunktionsstreifen

- Akteure**
- Stadt Meckenheim
  - verschiedene Dienstleister

- Schnittstellen**
- 4.1 Parkraummanagement
  - 3.3 Mobilstationennetz

# 4.3

## Intelligenter Wirtschafts- und Kundenverkehr der Zukunft

### Ladeinfrastrukturkonzept

#### Konzept

- Erstellung eines Konzepts zum Ausbau einer bedarfsgerechten und flächendeckenden Ladeinfrastruktur im (halb)öffentlichen Raum
- Das übergeordnete Ziel ist die Abschätzung des zukünftigen Bedarfs und eine darauf aufbauende Festlegung verschiedener Standorte. Typische Standorte von öffentlicher und halböffentlicher Ladeinfrastruktur sind:
  - Mobilstationen
  - öffentliche Parkhäuser und Parkplätze (min. 15 Stellplätze)
  - öffentliche Einrichtungen
  - Wohnquartiere (zentralisiert)
  - größere Einzelhandelsstandorte (in Absprache mit Pächter)
- Wie hoch der Bedarf von öffentlichen Ladesäulen ist, hängt unter anderem von der Entwicklung der privaten Ladeinfrastruktur ab, wie z.B in:
  - Wohnungen oder Häuser mit Wall-Boxen
  - privaten Unternehmen mit elektrischem Fuhrpark und Ladeinfrastruktur
- **Da sich das Ladeinfrastrukturkonzept des Rhein-Sieg Kreises derzeit in Bearbeitung befindet, soll das Konzept zunächst abgewartet werden und die dort enthaltenden Standortempfehlungen nach einer Kosten/Nutzen Analyse für Meckenheim umgesetzt werden. Sollten notwendige Inhalte im Bezug auf Meckenheim fehlen, sollte das Konzept sinnvoll ergänzt werden.**



- Stadt Meckenheim
- Betreiber der Ladeinfrastruktur
- Netzbetreiber / Stromanbieter

Akteure

- 3.3 Mobilstationen-netz
- 4.1 Parkraummanagement

- Ladeinfrastruktur-konzept des Rhein-Sieg-Kreis

Schnittstellen

4.4

Intelligenter Wirtschafts- und Kundenverkehr der Zukunft

Schwer- und Landwirtschaftsverkehr (Rübenverkehr)

Leitziele

1

4

Umsetzung



kurzfristig  
mittelfristig  
langfristig  
Daueraufgabe

Wirkung

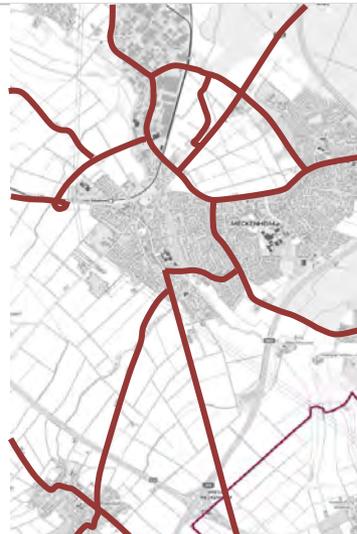


Kosten



Schwerverkehr:

- Überdurchschnittlich viele Transitverkehre durch Nähe zu Autobahnzubringern
- Lkw-Transitverkehre sind im Vergleich zu normalen Pkw besonders belastend durch
  - höhere Lärmbelastung
  - höheren Flächenbedarf
  - Sicherheitsdefizite durch abbiegenden Schwerverkehr.
- Zur Entlastung der Wohnstraßen von Lkw-Transitverkehren dient das dargestellte Prognose-Schwerverkehrsnetz als Grundlage zur Führung der Transitverkehre.
- Sperrung von Bahnhofstraße, Hauptstraße und Klosterstraße als heutiger Nord-Süd-Verbindung für den Lkw-Verkehr (außer Anlieferungen und ÖPNV) → Änderung Vorwegweiser in der Gelsdorfer Straße



- Stadt Meckenheim
- Straßenbaulastträger (Straßen.NRW, Rhein-Sieg-Kreis)

Akteure

- 1.1.2 Notwendige Teilprojekte zur Aktualisierung des Kfz-Grundnetz
- 5.1 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zum Mobilitätsverhalten

Schnittstellen

Landwirtschaftsverkehr (Rübenverkehr):

- Von Mitte September bis Ende Dezember ist Rübenkampagne:
  - Maßnahmen haben sich bewährt.
  - Laufende Prüfung und Aktualisierungen werden empfohlen

# 4.5

## Intelligenter Wirtschafts- und Kundenverkehr der Zukunft

### Initiierung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) im Industriepark



Quelle: [www.wirtschaftsforderung-meckenheim.de/standort/industriepark-kottenforst/](http://www.wirtschaftsforderung-meckenheim.de/standort/industriepark-kottenforst/)

#### Ausgangslage

Der 140 ha große Industriepark Kottenforst ist die zentrale Wirtschaftszone in der Stadt Meckenheim. Zurzeit wird er durch den „Unternehmerpark Kottenforst“ mit einer geplanten Fläche von 45 ha schrittweise ergänzt. Neben der Logistik tragen seine Beschäftigten in wesentlichem Umfang zum Mobilitätsgeschehen in Meckenheim und in den angrenzenden Kommunen bei.

#### Handlungsansatz

Daher sollen organisatorische und kommunikative Ansätze entwickelt werden, die dazu beitragen, die Mobilität nachhaltig zu gestalten und die Verkehrsmittelwahl in diesem Sinne zu beeinflussen.

- Stadt Meckenheim: Dezernat III, FB 66, Stabsstelle 80
- IHK Bonn Rhein-Sieg
- Betriebe
- RVK (auch als ansässiger Betrieb)
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

**Akteure**

- Grundnetz Kfz
- 1.1.2 notwendige Teilprojekte zur Aktualisierung des Kfz-Grundnetz
- 2.8 Fuß- und Radnetzerschließung im Industriepark

**Schnittstellen**

## 4.5

### Intelligenter Wirtschafts- und Kundenverkehr der Zukunft

## Initiierung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) im Industriepark

### Handlungsschritte

Ein geeignetes Instrument ist die Bildung eines Arbeitskreises „BMM“, der die Unternehmen informieren, sensibilisieren und motivieren soll, im Sinne der nachhaltigen Mobilität aktiv zu werden.

### Folgendes Vorgehen wird empfohlen:

- Konstituierende Ansprache und Motivation der Unternehmen
- Klärung der Moderation und ggf. weiterer externer Unterstützung
- Diskussion der Ziele und Gestaltungsmöglichkeiten, inhaltliche Fokussierung auf die Personenmobilität der Mitarbeitenden und Besuchenden
- Analyse der Bedarfe und der Mobilitätserzeugung im Industriepark
- Erarbeitung gemeinsamer Projektansätze unter Berücksichtigung der Erfahrung der einzelnen Unternehmen
- Kontinuierliche Beratungen und Planung der Erfolgskontrolle.

### Zahlreiche BMM Projekte und Praxisvorhaben zeigen sehr gute Ansätze auf:

- Projekt "Betriebliches Mobilitätsmanagement im Bergischen Städtedreieck - BMM HOCH DREI", koordiniert von Wuppertal Institut, Projektpartner des Verbundvorhabens: Bergische Universität Wuppertal, Neue Effizienz GmbH, EcoLibro GmbH (2016-2019)
- Projekt JOBWÄRTS Region Bonn/Rhein-Sieg (in Bonn noch laufend, koordiniert durch das JOBWÄRTS-Team, Bonn)
- IHK-Netzwerk Betriebliche Mobilität NRW, Hamm („IHK BEMO“)

## Handlungsfelder - Steckbriefe

### Stadt und städtische Einrichtungen als Vorreiter



## Handlungsfelder - Steckbriefe

### Stadt und städtische Einrichtungen als Vorreiter

1. Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zum Mobilitätsverhalten
2. Mobilitäts-Testwochen
3. Kommunales Mobilitätsmanagement in der Verwaltung
4. Schulisches Mobilitätsmanagement

5.1

Stadt und städtische Einrichtungen als Vorreiter

Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zum Mobilitätsverhalten

Leitziele

- ①
- ②
- ⑤

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten



Ziel ist es, die Aufmerksamkeit zu verschiedenen Themen der Mobilität zu steigern. Durch verschiedene Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung wird das Thema interaktiv angegangen und in der Bevölkerung implementiert. Individuelle Beteiligungen, Veranstaltungen sowie Mobilitätstrainings mit verschiedenen Zielgruppen fördern das Verständnis sowie die Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden zueinander.

**Awarenesskampagnen**

- Mobilitätstestwoche
- Stadtradeln
- Europäische Mobilitätswoche
- Brötchentütenaktionen
- Rücksicht
- Kampagne für ein kooperatives Miteinander (Rücksichtnahme)
- Beteiligungsveranstaltungen: Begehungen, Workshops, BarCamps

**Mobilitätstrainings**

- Seniorenbustrainings
- E-Bike-Training
- Aktion Fahrradführerschein an Grundschulen

- Stadt Meckenheim
- Bürger:innen
- Polizei
- Zivilgesellschaftliche Mobilitätsverbände
- Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Externe Fachdienstleister/Agentur

Akteure

- Alle Steckbriefe des HF 5

- Div. Angebote des Zukunftsnetzes Mobilität NRW

Schnittstellen

# 5.2

## Stadt und städtische Einrichtungen als Vorreiter

### Mobilitäts-Testwochen



„Mobilitäts-Testwochen“ sind ein temporär begrenztes, kostenloses Angebot zur Sensibilisierung und zur Förderung des Umstiegs vom MIV zu alternativen Möglichkeiten (z.B. ÖPNV-Angebote, Angebote zur Nutzung von Pedelecs/Elektroautos, Lastenräder etc.). Diese soll in eine Kampagne zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote eingebunden werden.

#### Mögliche Angebote sind dabei:

- Kostenlose Nutzung des RVK E-Bikes
- Lastenradverleih
- Schnupper-Tickets für den ÖPNV
- Mobilitätsberatung
- „Parking-Day“: Temporäre Umnutzung von Stellplätzen mit Sitzmöbeln, Begrünung, etc.
- Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche

**EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE**  
Klimafreundliche Mobilität für alle!



- Stadt Meckenheim
- Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Straßenbaulasträger (Rhein-Sieg-Kreis)
- IHK
- Zivilgesellschaftliche Mobilitätsverbände
- Lokale Unternehmen, Gastronomen, Vereine
- Ortsbürgermeister:innen

**Akteure**

- Alle Steckbriefe des HF 5

- Div. Angebote des Zukunftsnetzes Mobilität NRW

**Schnittstellen**

# 5.3

## Stadt und städtische Einrichtungen als Vorreiter

### Kommunales Mobilitätsmanagement in der Verwaltung



Die Stadtverwaltung soll Vorreiter für eine effiziente und nachhaltige Mobilität der Zukunft sein.

**Maßnahmen:**

- Einrichtung einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe zur Einbindung verschiedener Abteilungen zu einer ämterübergreifenden Mobilitätsplanung
- Durchführung einer Mitarbeiterbefragung zum Thema Mobilität
- Ausbau von Service- und Informationsangeboten zur Sensibilisierung der nachhaltigen Mobilität auf dem eigenen Arbeitsweg (z.B. auch Job-Ticket, Job-Rad)
- Intelligentes Fuhrparkmanagement inkl. sukzessive Umrüstung auf emissionsfreie Antriebe
- Implementierung von Carsharing für dienstliche Fahrten
- Aufbau eines Anreizsystems für nachhaltige Verkehrsmittelnutzung bei Dienstfahrten
- Ausbau von Infrastrukturen für verschiedener nachhaltiger Mobilitätsformen, wie z.B. qualitativ hochwertige Radabstellanlagen

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Meckenheim</li> <li>• Stadtwerke, Bauhof</li> <li>• Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul>	<b>Akteure</b>
--	----------------

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle Steckbriefe des HF 5</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Div. Angebote des Zukunftsnetzes Mobilität NRW</li> </ul>	<b>Schnittstellen</b>
---	--	-----------------------

# 5.4

## Stadt und städtische Einrichtungen als Vorreiter

### Schulisches Mobilitätsmanagement

Leitziele

- ①
- ②
- ⑤

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten

Das zu Fuß Gehen von Kindern und Jugendlichen sollte bereits früh gefördert werden, denn die morgendliche Bewegung sorgt nachweislich für einen fitteren und wacheren Zustand, schult die Orientierung im Raum, fördert Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden sowie das soziale Miteinander.

#### Maßnahmen:

- Integration des Themas Mobilität in Unterrichtsinhalte und Projektwochen; Aktionen/Kampagnen ebenso schulisch einbinden
- Befragung von Schüler:innen / Durchführung von BarCamps zu Thema Mobilität als besonders geeignetes Beteiligungsformat
- Ausarbeitung eines Konzeptes zur einheitlichen Vorgehensweise an Meckenheimer Schulen (stadtweite Kommunikation)
- Elternhaltestellen / Hol- und Bringezonen definieren bzw. planerisch vorab berücksichtigen
- Ggf. Schulstraße einrichten: Temporäre Straßensperrung zu Schulanfangs- und -endzeiten
- Erstellung von Schulwegplänen
- „Lauf-Bus“/„Walking-Bus“-Aktion einrichten



- Stadt Meckenheim
- Schulen
- Schulpflegschaften
- Schüler:innenvertretung
- Polizei
- VRS

Akteure

- Alle Steckbriefe des HF 5
- Steckbrief 2.5. Schulcampus

- Div. Angebote des Zukunftsnetzes Mobilität NRW
- Empfehlungen zum Schulischen Mobilitätsmanagement des Zukunftsnetzes Mobilität NRW
- Verschiedene Kampagnen im Land
- Mobilitätsfibel des VRS

Schnittstellen