



Stadt Sankt Augustin

Verkehrskonzeption

**für den Abschnitt der L 16 im Bereich
der Bebauungspläne Nr. 306 „Johann-Quadt-Straße“
und Nr. 416 „Fasanenweg“**

Führung des Rad- und Fußverkehrs und
Einbindung von Bushaltestellen,

Sankt Augustin Menden / Meindorf

Bericht

Oktober 2012



**AB Stadtverkehr GbR • Büro für Stadtverkehrsplanung
W. Angenendt • A. Blase**

Bocholt • Bonn

www.ab-stadtverkehr.de

Inhalt

1	Aufgabenstellung.....	3
2	Grundlagen	4
3	Situationsanalyse	5
3.1	Kraftfahrzeugverkehr.....	5
3.1.1	Verkehrsnetz und Verkehrsstärken	5
3.1.2	Straßenverkehrsrechtliche Situation	6
3.2	Radverkehr.....	7
3.2.1	Radverkehrsnetz	7
3.2.2	Straßenverkehrsrechtliche Situation	8
3.2.3	Verkehrsbeobachtungen	8
3.3	Fußverkehr.....	9
3.4	Busverkehr	11
3.5	Straßenräumliche Situation und Breiten	12
4	Planungsempfehlungen.....	13
4.1	Grundlagen zu Radverkehrs- und Fußverkehrsführungen	13
4.2	Ausgestaltungsempfehlungen für die Untersuchungsstrecke.....	15
4.2.1	Abschnitt I: Johann-Quadt-Straße (Lichweg Beginn Unterführung)	15
4.2.2	Abschnitt II: Johann-Quadt-Straße (Beginn Unterführung – Am Bahnhof)	16
4.2.3	Abschnitt III: Meindorfer Straße (Am Bahnhof - Fasanenweg)	19
4.2.4	Abschnitt IV: Meindorfer Straße (Fasanenweg – Von-Galen-Straße)	21
4.2.5	Knotenpunkte	21
4.2.6	Bushaltestellen.....	22
5	Maßnahmenempfehlungen.....	23
5.1	Maßnahmen und Führungsvarianten entlang der L 16	23
5.2	Weitere Empfehlungen	25

Auftraggeber:	Stadt Sankt Augustin FB Stadtplanung und Bauordnung
Auftragnehmer:	AB Stadtverkehr GbR, Thomas-Mann-Straße 29, 53111 Bonn Telefon 02 28 – 390 50 90 Fax 02 28 – 390 50 91 E-Mail bonn@ab-stadtverkehr.de Homepage www.ab-stadtverkehr.de
Bearbeitung:	Dipl.-Ing. Wilhelm Angenendt Dipl.-Geogr. Arne Blase

Oktober 2012

1 Aufgabenstellung

Die Verbindungsstraße L 16 zwischen Meindorf und Menden wird bereits in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2008 als Problemstrecke definiert, indem eine Netzlücke im Radverkehrsnetz sowie ein unangenehmes Umfeld mit weiten Umsteigebeziehungen für den Fußverkehr festgestellt worden sind.

Im Rahmen der Umsetzung der der Bebauungspläne Nr. 306 „Johann-Quadt-Straße“ und Nr. 416 „Fasanenweg“ wird sich die vorhandene Problemlage durch zusätzliche motorisierte und Rad- und Fußverkehre eher verschärfen. Gleichzeitig ergibt sich aber auch die Chance, über bauliche Veränderungen Konfliktsituationen zu entschärfen, ein attraktiveres Angebot für Rad- und Fußverkehre zu schaffen und insgesamt den Straßenraum aufzuwerten.

Unter Einbeziehung und Wertung der vorhandenen Überlegungen und Planungen soll mit der vorliegenden Konzeption eine schlüssige und mit den Belangen der Gesamtverkehrsabwicklung und den Gebietsentwicklungen in Einklang stehende Gesamtkonzeption zur Führung des Rad- und Fußverkehrs entwickelt werden. Hierzu gehört vor dem Hintergrund des zu sichernden Schülerverkehrs in einem besonderen Maße auch die Sicherstellung anspruchsgerechter Führungen entlang der L 16 sowie sicherer Überquerungsbedingungen. Darüber hinaus ist zu klären, wie die Haltestellensituation des Linienbusverkehrs im Bereich des Bahnhofs Menden verbessert werden kann, so dass die Umsteigebeziehungen verbessert und barrierefreie Haltestellen eingerichtet werden können.

Der untersuchte Abschnitt der L 16 reicht von den Einmündungen Lichweg bis Von-Galen-Straße.

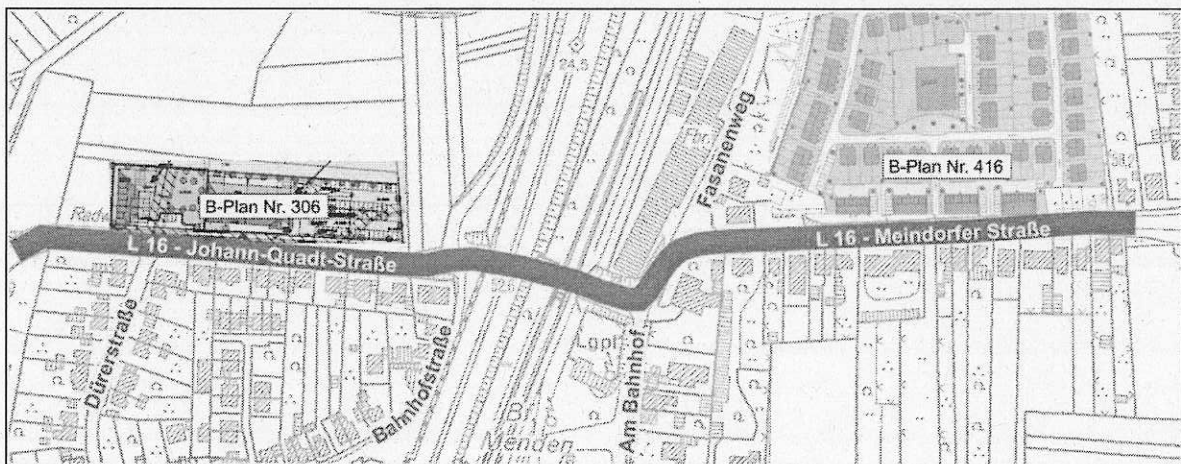


Bild 1-1: Untersuchungsabschnitt entlang der L 16

2 Grundlagen

Folgende Untersuchungen, Konzepte und Planungen liegen der Konzeption zu Grunde:

Nr.	Bezeichnung	Quelle/Bearbeiter
1	Verkehrsentwicklungsplan Sankt Augustin Teilfortschreibung 2008	Stadt Sankt Augustin / Planersocietät
2	Verkehrsgutachten zum B-Plan Nr. 416 „Meindorfer Straße / Fasanenweg“ Juli 2011	Montana Wohnungsbau GmbH / AB Stadtverkehr GbR
3	Lageplan zum B-Plan Nr. 416 „Meindorfer Straße / Fasanenweg“ Stand: 19.06.2012	Montana Wohnungsbau GmbH / Kohlenbach + Sander
4	Verkehrsgutachten (Entwurf) zum B-Plan Nr. 306 „Johann-Quadt-Straße“ Februar 2011	K + K GmbH / Büro StadtVerkehr – B.U.P.
5	Lageplan zum B-Plan Nr. 306 „Johann-Quadt-Straße“ Stand: 15.05.2012	K + K GmbH / Büro StadtVerkehr – B.U.P.
6	Auditbericht zur Erschließungsplanung des B-Plans Nr. 306 „Johann-Quadt-Straße“ Mai 2012	Stadt Sankt Augustin / ISAPLAN Ingenieur GmbH
7	Entwurf für ein P+R/B+R-Platz im Bereich des Bahnhofs Menden	Stadt Sankt Augustin
8	Untersuchung zur Verkehrserzeugung und –abwicklung für den Bereich Menden- Süd	Stadt Sankt Augustin / AB Stadtverkehr GbR
9	Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen 2005 und 2010	Straßen NRW Straßeninformationsbank NRW http://www.nwsib-online.nrw.de/

Tab. 2-1: Verwendete Quellen und Grundlagen für die Verkehrskonzeption

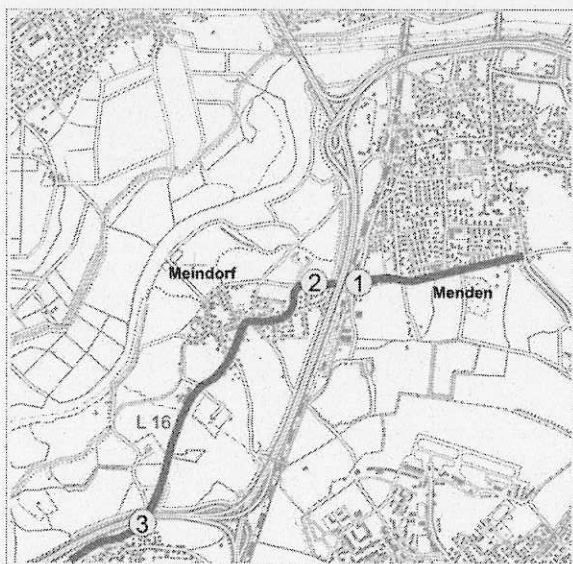
Potenzielle Änderungen in der Belastungssituation, wie sie ggf. durch die Realisierung einer L 16n eintreten könnten, wurden bei der vorliegenden Konzeption nicht weiter berücksichtigt. Die Quellen [1] und [8] gehen bei Realisierung der L 16n von einer deutlichen Reduktion des Verkehrsaufkommens entlang der heutigen L 16 (Untersuchungsstrecke) aus, so dass alle vorgeschlagenen Varianten auch in diesem Planfall (noch besser) funktionieren würden.

3 Situationsanalyse

3.1 Kraftfahrzeugverkehr

3.1.1 Verkehrsnetz und Verkehrsstärken

Als Landesstraße ist die L 16 in ein regionales Netz eingebunden. In südlicher Richtung führt sie zum Autobahnanschluss Bonn-Beuel der A 565 sowie in Richtung Bonn bzw. Niederkassel. In nord-östlicher Richtung stellt sie eine Verbindung zur B 56 und zur A 560 in Richtung Lohmar, Siegburg und Hennef dar. Innerstädtisch besitzt die L 16 vor allem aber eine Verbindungsfunktion zwischen Meindorf und Menden sowie in das Sankt Augustiner Zentrum.



Im Zuge mehrerer Verkehrsgutachten sowie der bundesweiten Straßenverkehrszählungen wurden im Bereich der L 16 Verkehrszählungen durchgeführt (vgl. Bild 3-1 und Tab. 3-1). Die Ergebnisse der Hochrechnungen auf die Tagesverkehre liegen dabei in vergleichbarer Höhe. Im Untersuchungsabschnitt Lichweg – Am Bahnhof kann daher von einer täglichen Verkehrsstärke von ca. 9.500 Kfz/Tag ausgegangen werden. Der Abschnitt Am Bahnhof – Von-Galen-Straße ist mit ca. 10.000 Kfz/Tag etwas stärker belastet.

Bild 3-1: Räumliche Lage der L 16 und Lage der Zählstellen

Zählstelle	Bereich	Quelle	Jahr	Tagesverkehr	SV-Anteil
1	L16 nördl. der Einmündung Am Bahnhof	[8]	2005	9.800 Kfz/Tag	2 - 3%
	L 16 westl. der Einmündung Am Bahnhof	[8]	2005	9.400 Kfz/Tag	2 - 3%
	L 16 östl. der Einmündung Fasanenweg	[2]	2011	10.150 Kfz/Tag	< 3%
2	L 16 östl. der Einmündung Dürerstraße	[4]	2010	9.600 Kfz/Tag	4,5%
	L 16 westl. der Einmündung Dürerstraße	[4]	2010	9.000 Kfz/Tag	3,7%
3	Zählstelle: LS 5208 2303	[9]	2005	7.300 Kfz/Tag	-
	Zählstelle: LS 5208 2303	[9]	2010	6.900 Kfz/Tag	2,2%

Tab. 3-1: Ergebnisse verschiedener Verkehrszählungen entlang der L 16

Derzeit können zwei Entwicklungen noch nicht definitiv abgesehen werden und sind daher bei den weiteren Betrachtungen untergeordnet zu berücksichtigen. Bei kompletter Belegung des geplanten Gewerbegebiets Menden-Süd ist nach [8] mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 5.900 Kfz/Tag zu rechnen, das über den Anbindungspunkt Am Bahnhof und die L 16 abgewickelt werden müsste. Der westliche Abschnitt Lichweg – Am Bahnhof würde dann ein Verkehrsaufkommen von ca. 11.500 Kfz/Tag und der östliche Abschnitt Am Bahnhof – Von-Galen-Straße ca. 13.900 Kfz/Tag aufweisen. Da das Gewerbegebiet aber in mehreren Stufen entwickelt werden würde, würde sich die Verkehrszunahme in den nächsten Jahren deutlich geringer auswirken.

Im Zuge der Entwicklungsplanungen Menden-Süd wird auch der Bau einer L 16n mit einer Streckenführung südlich von Meindorf diskutiert. Nach [1] hätte dies den Effekt einer Verkehrsverlagerung, der für die Untersuchungsabschnitte eine Reduktion der Verkehrsbelastung um ca. 6.000 Kfz/Tag zur Folge hätte.

3.1.2 Straßenverkehrsrechtliche Situation

Die Untersuchungsstrecke der L 16 liegt verkehrsrechtlich innerorts, so dass in der Regel die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h liegt. Im unübersichtlichen und straßenräumlich engeren Abschnitt zwischen der Bahnhofstraße und dem Ende der beidseitig angebauten Meindorfer Straße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit auf 30 km/h herabgesetzt. Die Nebenstraßen (Lichweg, Dürerstraße, Bahnhofstraße, Am Bahnhof) sind Teil von Tempo 30-Zonen, der Fasanenweg (Sackgasse) weist keine besondere Beschilderung aus, so dass auch hier 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit gelten.

Die L 16 ist als Vorfahrtsstraße mit Zeichen 306 StVO angeordnet. Die Nebenstraßen sind mit den angeordneten Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren) bzw. Zeichen 206 StVO (STOP) gegenüber der L 16 untergeordnet.

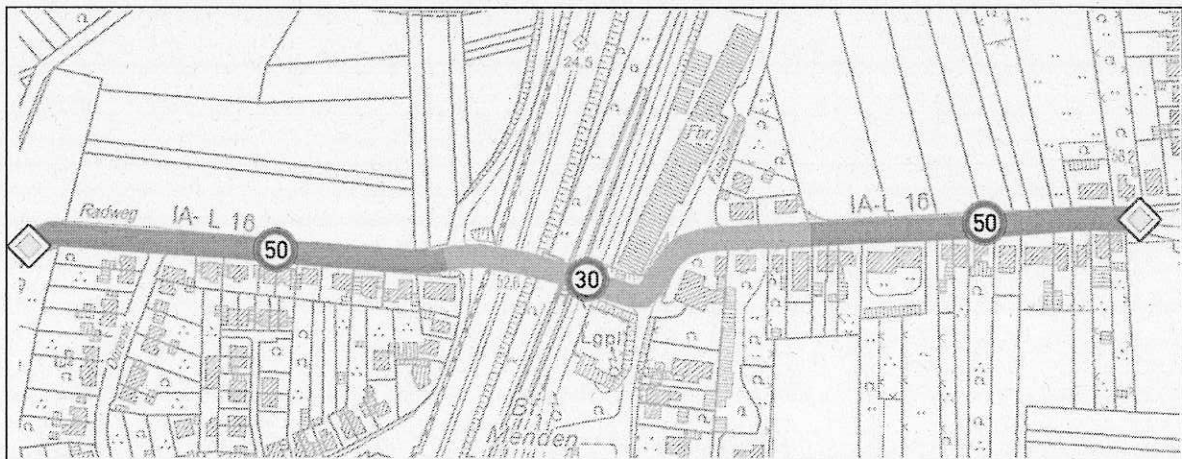


Bild 3-2: Geschwindigkeitsregelungen entlang der L 16

Die L 16 ist im Untersuchungsabschnitt für Fahrzeuge mit einer Höhe über 3,20 m gesperrt (Zeichen 265 StVO).

3.2 Radverkehr

3.2.1 Radverkehrsnetz

Die L 16 stellt für den Radverkehr eine wichtige innerstädtische Verbindungsstrecke, u.a. für den Schülerverkehr, dar. Die Bahn- und Autobahnunterführung stellt einen Zwangspunkt für den Radverkehr dar, wenn nicht weite Umwege in Kauf genommen werden wollen.

Die wichtigen Ziele des Radverkehrs innerhalb des Untersuchungsbereichs sind der Bahnhof Menden (B+R-Anlage in Höhe Einmündung Bahnhofstraße) und die angrenzenden Wohngebiete. Mit Realisierung der beiden Bebauungspläne werden zukünftig auch der Discounter und die vorgesehenen Kindertageseinrichtungen wichtige Ziele des Radverkehrs darstellen.

Für den die Untersuchungsstrecke durchfahrenden Radverkehr bestehen auf westlicher Seite der Unterführung insbesondere Verflechtungsbeziehungen über die Bahnhofstraße und den Lichweg in Richtung der Wohngebiete, des Ortskerns von Meindorf und der Sieg. Auf östlicher Seite der Unterführung gibt es neben der Verflechtungsbeziehung entlang der L 16 zwischen Meindorf und Menden/Zentrum (u.a. Schulen) auch Verflechtungen mit dem Fasanenweg und der Straße Am Bahnhof (Wegweisung in Richtung Freibad).

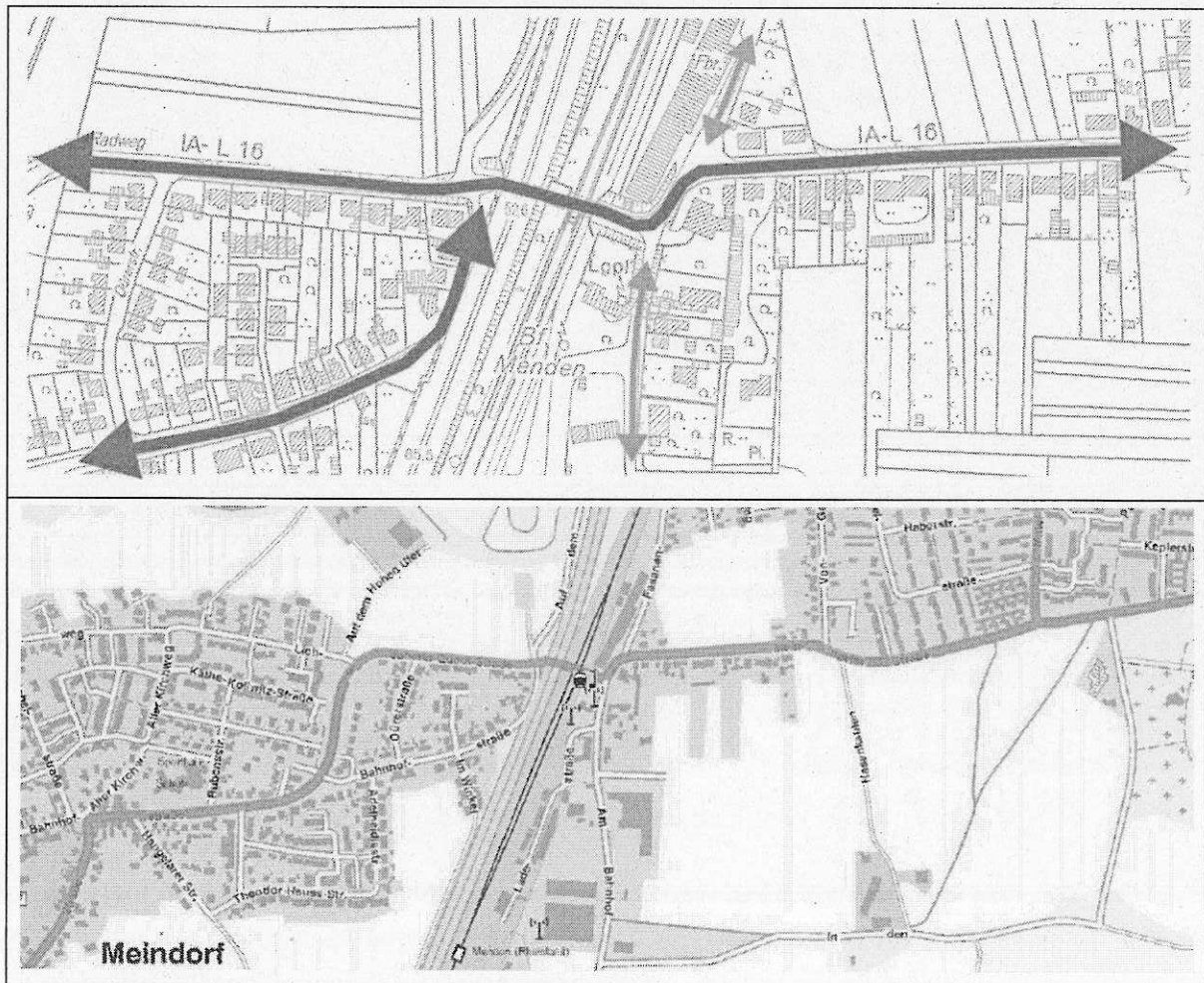


Bild 3-3: (Haupt-) Routen des Radverkehrs (oben) und Wegweisungsnetz im Untersuchungsgebiet (unten) [www.radroutenplaner.nrw.de]

Eine kommunale Wegweisung ist nach dem Radroutenplaner NRW entlang der L 16 vorhanden. Weitere Anbindungspunkte bestehen aber auch an den Einmündungen Lichweg (Ausweisung in Richtung Sieg) und an der Straße Am Bahnhof (Ausweisung in Richtung Freibad).

3.2.2 Straßenverkehrsrechtliche Situation

Entlang des Untersuchungsabschnittes der L 16 gibt es keine reinen Radverkehrsführungen. Im Abschnitt Lichweg – Höhe Einmündung Dürerstraße ist der einseitige Gehweg für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen frei gegeben. Im Abschnitt Am Bahnhof – Von-Galen-Straße ist der Gehweg in Fahrtrichtung Zentrum für den Radverkehr frei gegeben. Die Bahnhofstraße ist in ihrem letzten, abgebundenen Abschnitt als gemeinsamer Geh-/Radweg (Zeichen 240 StVO) ausgeschildert.

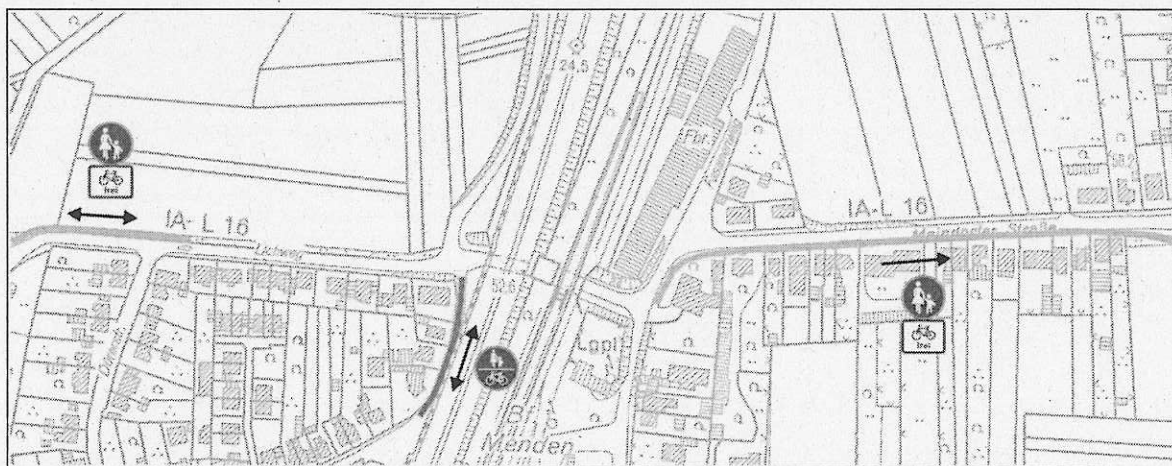
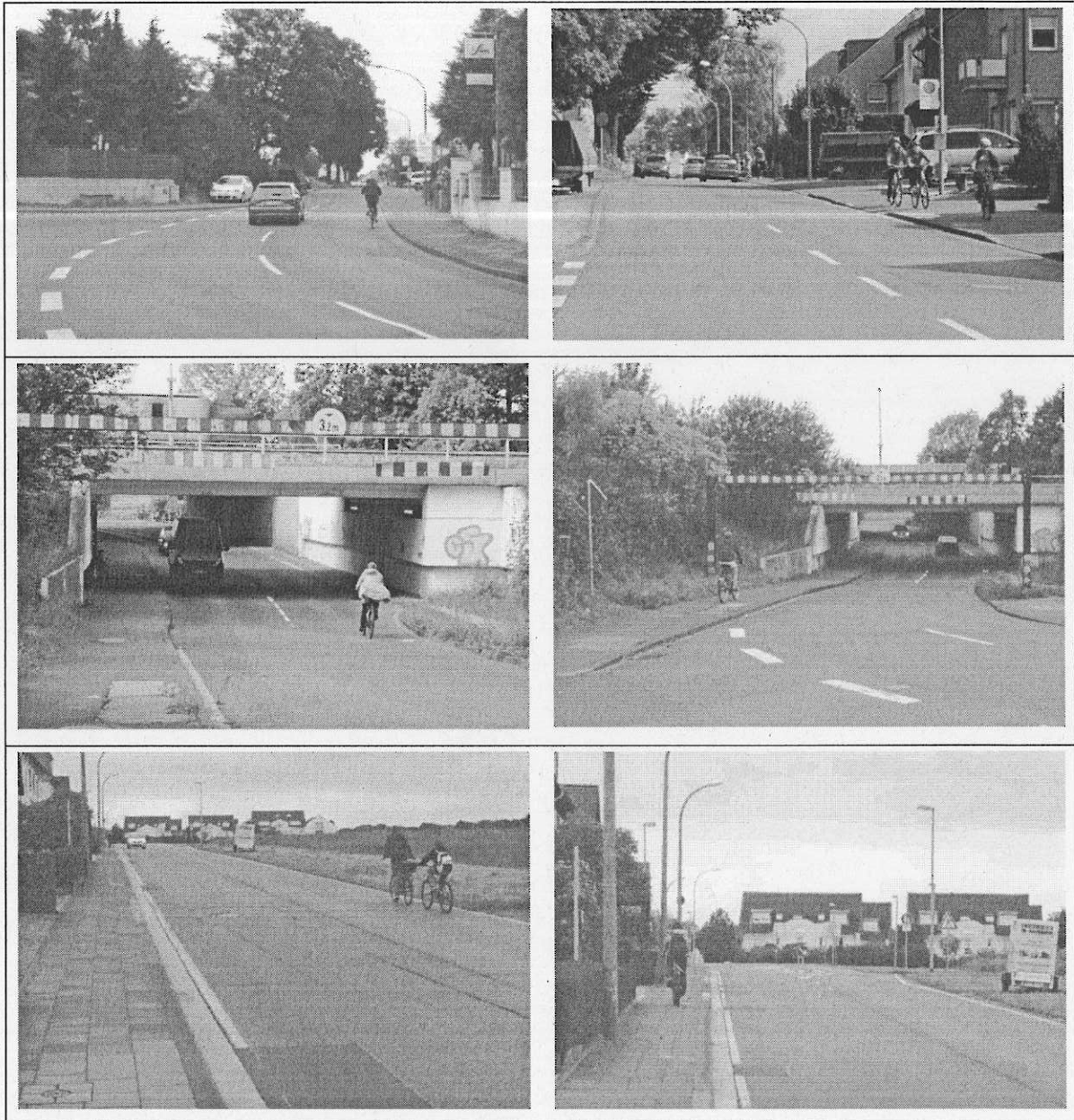


Bild 3-4: Heutige Radverkehrsführungen im Umfeld der Untersuchungsstrecke

3.2.3 Verkehrsbeobachtungen

Während der Ortsbesichtigungen konnte ein sehr unterschiedliches Verhalten von Radfahrern festgestellt werden, das zumindest teilweise auch nach Nutzergruppen unterschieden werden kann. Einige Radfahrer, vor allem erwachsene Radfahrer, fuhren in den Abschnitten ohne Radverkehrsführung auf der Fahrbahn. Ein Großteil der Radfahrer (v.a. Schulkinder) benutzten in Richtung Meindorf jedoch den Gehweg auf der Südseite der L 16 und verblieben dort bis zur Johann-Quadt-Straße bzw. bis zur Einmündung der Bahnhofstraße. Entlang der Johann-Quadt-Straße wurde je nach Verkehrssituation vom linksseitigen Gehweg auf die Fahrbahn gewechselt, um dort bis zum freigegebenen Gehweg zu fahren. Nur wenige fuhren auf dem Gehweg bis zur Mittelinsel durch, um dort unter Nutzung der Mittelinsel auf den rechtsseitig gelegenen Gehweg mit Radverkehrsfreigabe zu queren. Unterschiedliche Verhaltensweisen sind in Bild 3-5 beispielhaft dokumentiert.



**Bild 3-5: Unterschiedliche Verhaltensweisen von Radfahrern -
links Fahrbahnnutzung, rechts Gehwegnutzung**

3.3 Fußverkehr

Die Hauptziele des Fußverkehrs (aus den benachbarten Wohnquartieren) in dem Untersuchungsbereich sind der Bahnhof Menden sowie die Bushaltestellen. Ebenso wie für den Radverkehr werden mit Realisierung der Bebauungspläne zukünftig auch der Discounter und die ggf. geplanten Kindertageseinrichtungen bedeutende Ziele darstellen.

Netzlücken gibt es entlang der L 16 in den Abschnitten Bahnhofstraße – Lichweg, auf der nördlichen Straßenseite zwischen Dürerstraße und Am Bahnhof sowie entlang des anbaufreien nördlichen Abschnitts der Meindorfer Straße.

Im zum Untersuchungsbereich angrenzenden Abschnitt zwischen Bahnhofstraße und Lichweg sind entlang der L 16 sowie in Verbindung zum Wendehammer des Sackgassenstichs der Bahnhofstraße Trampelpfade festzustellen, die auf Wege in Richtung Ortskern aber auch zur Haltestelle „Meindorf Siedlung“ hinweisen. Insbesondere Fußwege zur Haltestelle weisen darauf hin, dass der nördliche Siedlungsbereich Meindorfs unzureichend an den öffentlichen Verkehr angebunden ist.

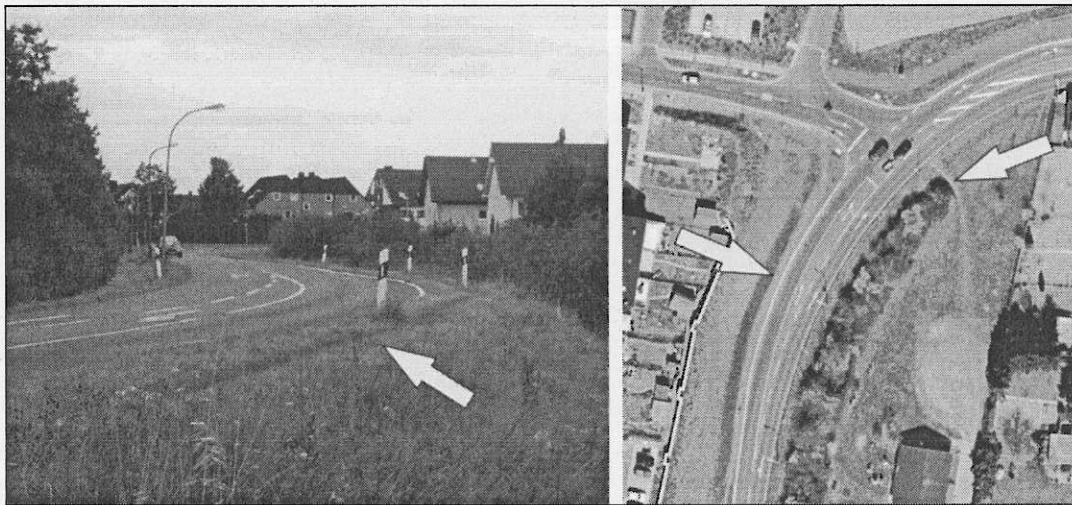


Bild 3-6: Trampelpfade entlang der L 16 [links: eigenes Foto / rechts: www.maps.google.de]

Im Bereich der Unterführung fehlt auf der nördlichen Seite ein Gehweg, aber auch hier weisen Trampelpfade darauf hin, dass der markierte Seitenstreifen zum Gehen verwendet wird.

Östlich der Einmündung des Fasanenwegs existiert im Bereich der Bebauung ein baulich ausgebildeter Seitenraum, der jedoch von den Anliegern zum Parken genutzt wird. Fußgänger können die Fläche nicht nutzen.

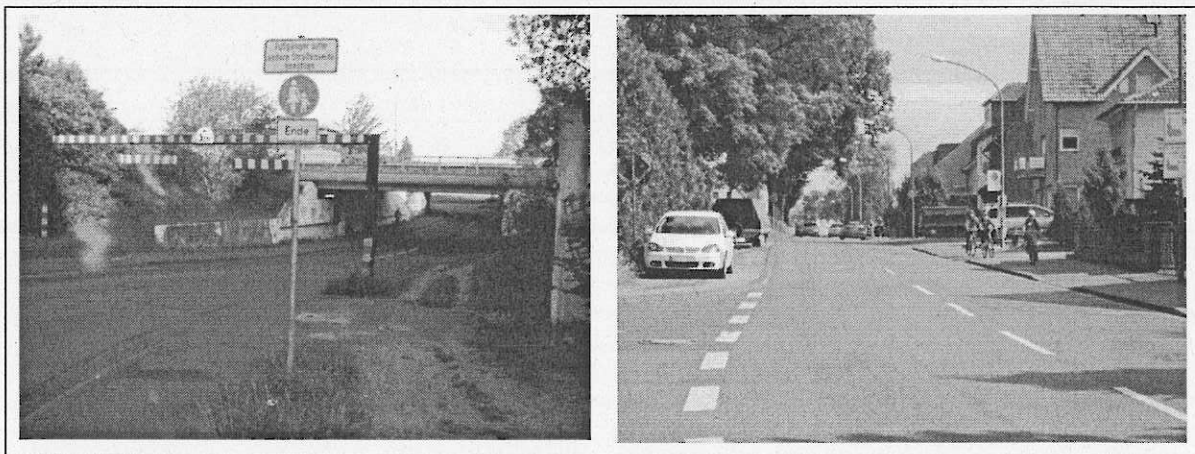


Bild 3-7: Beispiele für fehlende Gehwege entlang der L 16

Überquerungsanlagen, die das Überqueren über die Landesstraße absichern sollen gibt es lediglich in Höhe der Einmündung Dürerstraße (Mittelinsel) und in Höhe der Einmündung Von-Galen-Straße (Fußgängerüberweg „Zebrastrreifen“).

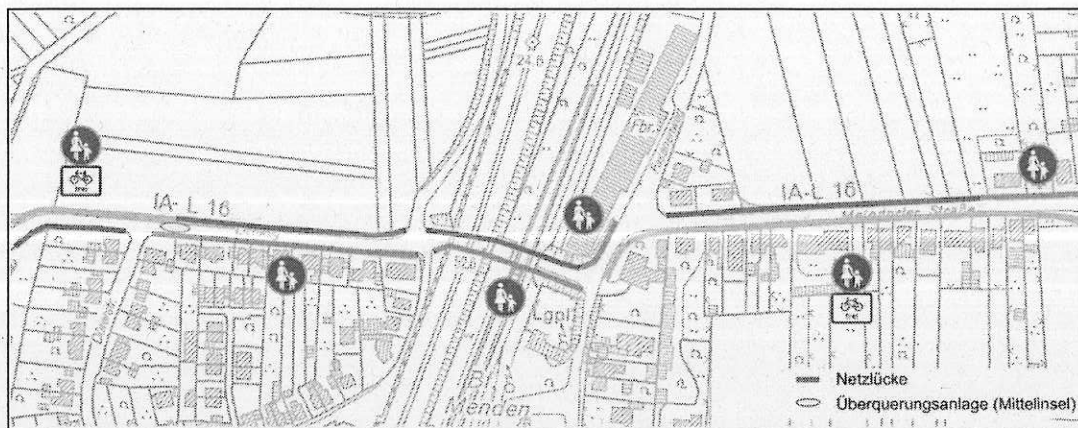


Bild 3-8: Heutige Fußverkehrsführungen entlang der Untersuchungsstrecke

3.4 Busverkehr

Über einen Großteil des Untersuchungsabschnittes werden die Buslinien 517 und 640 geführt. Im Bereich des Untersuchungsraums liegt die Haltestelle „Menden Bahnhof“, die nächsten Haltestellen in unmittelbarer Nähe sind „Meindorf Siedlung“ und „Nobelstraße“.

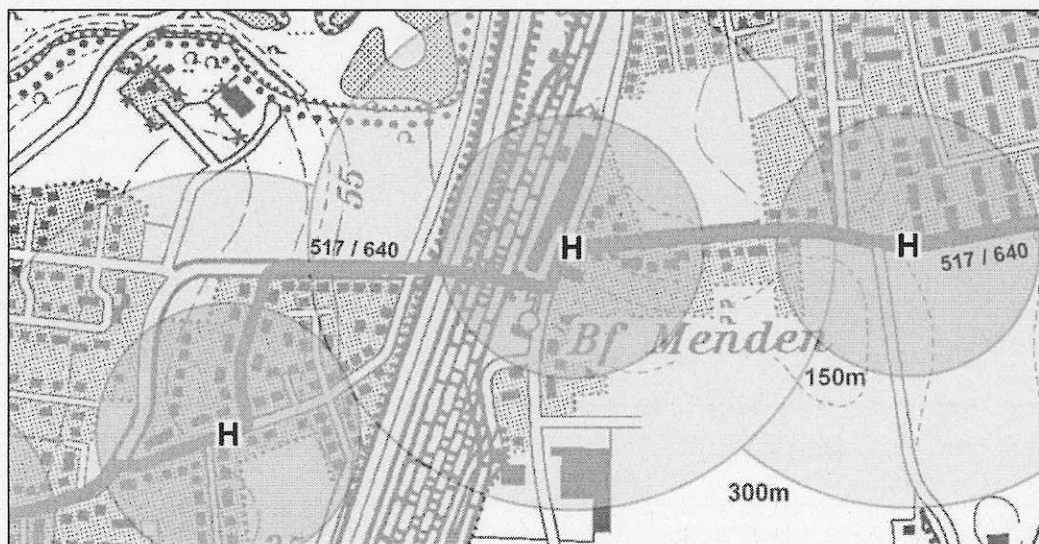


Bild 3-9: Erschließungswirkung des Busverkehrs – 150m und 300m-Radien um die Haltestellen

Die Haltestelle „Menden Bahnhof“ dient auch als Umsteigehaltestelle am Bahnhof Menden zwischen dem Bus- und Schienenpersonenverkehr. Mit einer Entfernung von 120 bis 150 m zwischen Bahnsteig und den beiden Haltepunkten ist eine fußläufige Umsteigebeziehung gegeben. Ohne Berücksichtigung des Treppensteigens und des ggf. notwendigen (sicheren) Überquerungsvorgangs über die L 16 benötigen ältere Menschen (bei 1,0 m/s Gehgeschwindigkeit) aber immerhin 2.00 bis 2.30 Minuten, eilige Menschen (bei 1,7 m/s Gehgeschwindigkeit) auch noch 1.10 bis 1.28 Minuten, um die reine Entfernung zu überwinden.

Für Fußgänger gibt es in der Nähe der Haltestelle keine Überquerungsanlagen, die notwendige Überquerungsvorgänge ausreichend absichern. Hinzu kommt die kurvige Streckenführung der L 16 in diesem Bereich, die die Sicht auf herannahende Kraftfahrzeuge stark einschränkt. Ins-

besondere für ältere Menschen mit verminderter Reaktionsfähigkeit und einer niedrigen Überquerungsgeschwindigkeit stellt diese Situation ein Problem dar.

Baulich entspricht die Haltestelle nicht den heutigen Anforderungen an eine barrierefreie Haltestelle. Insbesondere in Fahrtrichtung Meindorf ist die Lage der Haltestelle im Einmündungsbereich des Fasanenwegs sehr unglücklich. Fahrgäste müssen hierbei einen sehr großen Höhenunterschied für den Ein- und Ausstieg überwinden.



Bild 3-10: Haltepunkte der Haltestelle „Menden Bahnhof“

3.5 Straßenräumliche Situation und Breiten

Die L 16 im Untersuchungsbereich weist heutzutage in vielen Abschnitten aufgrund der einseitig anbaufreien Situation einen Außerortscharakter auf. Die Fahrbahn besitzt mit Breiten in einer Spanne von 5,50 bis 7,00 m einen eher schmalen Querschnitt.

Der südlich gelegene Gehweg im Abschnitt Von-Galen-Straße – Am Bahnhof weist Breiten von 1,80 bis 2,25 m auf. Im Bereich der Unterführung verbreitert sich der Gehweg auf ca. 2,40 m. Der an die Südseite der Johann-Quadt-Straße angrenzende Gehweg besitzt lediglich eine Breite von 1,30 m. Der nördlich gelegene Gehweg ab Höhe der Einmündung Dürerstraße weist Breiten von 2,50 m auf.

Die Unterführung besitzt eine Breite von ca. 10,70 m.

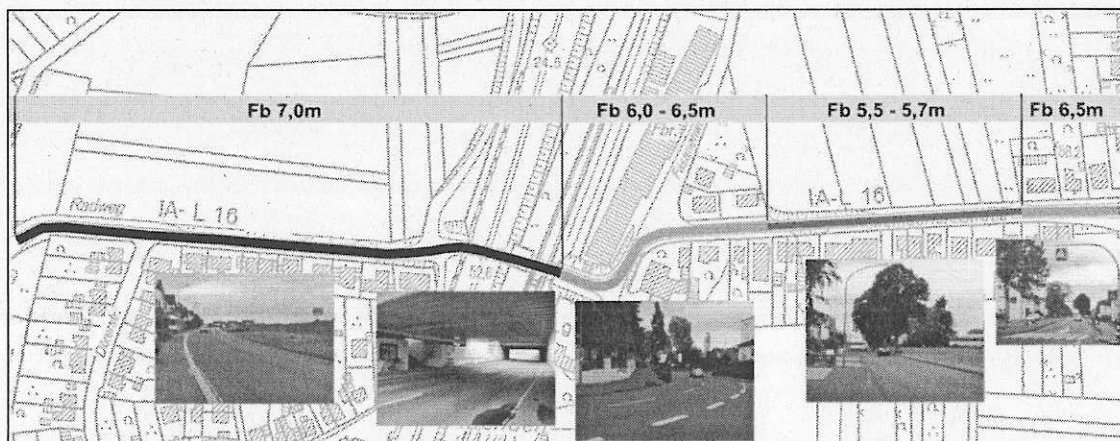


Bild 3-11: Fahrbahnbreiten entlang der Untersuchungsstrecke

4 Planungsempfehlungen

4.1 Grundlagen zu Radverkehrs- und Fußverkehrsführungen

Zur Festlegung geeigneter Führungsformen für den Radverkehr müssen neben den Aussagen in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ insbesondere auch die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ berücksichtigt werden, die in detaillierter Form das Verfahren zur Wahl einer Führungsform beschreiben.¹

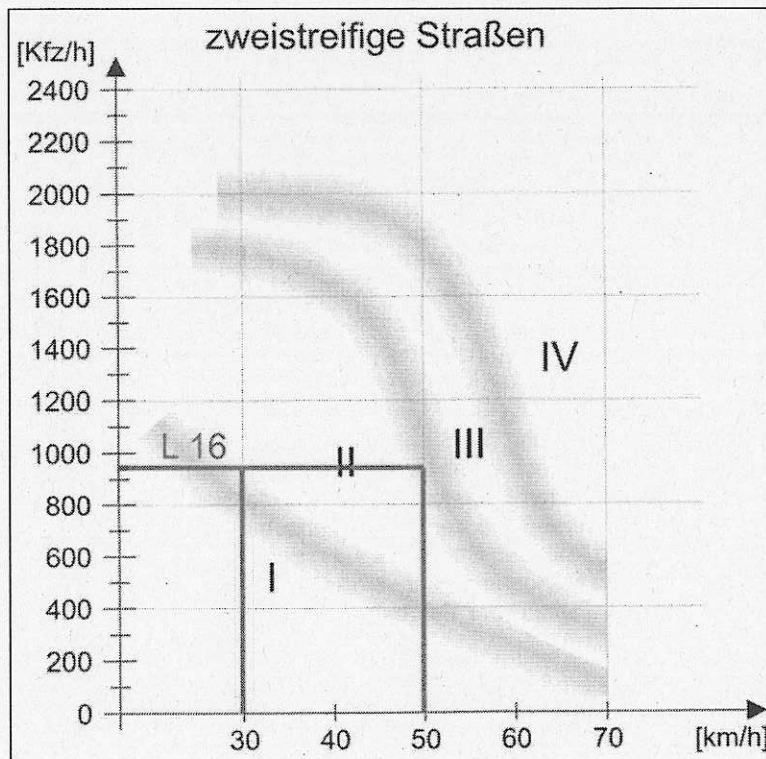


Bild 4-1: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Führungsformen nach den ERA in Bezug auf die Merkmale der Untersuchungsstrecke [Quelle: ERA, ergänzt]

Nach Bild 4-1 fällt der größte Teil der Untersuchungsstrecke in den Belastungsbereich II, aufgrund der höheren Verkehrsmengen grenzt die Strecke jedoch bereits an den Belastungsbereich III. Im Bereich des Streckenabschnitts mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wird der Belastungsbereich I tangiert.

Entsprechend der Tabelle 8 in den ERA sind folgende Führungsformen für die jeweiligen Belastungsbereiche vorgesehen, wenn nicht besonders niedrige oder hohe Schwerverkehrsanteile, Längsneigungen, unübersichtliche Linienführungen oder schmale/große Fahrbahnbreiten ggf. dafür sprechen, Führungsformen eines niedrigeren bzw. höheren Belastungsbereichs auszuwählen (vgl. Tab. 4-1).

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. FGSV (Hrsg. 2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. RASt 06. – Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. FGSV (Hrsg. 2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA. – Köln

Belastungs- bereich	Empfohlene Führungsformen nach ERA
I	- Mischverkehr auf der Fahrbahn - Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen
II	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf Fahrbahn und Gehweg + Radfahrer frei - Kombination Schutzstreifen und Gehweg + Radfahrer frei - Kombination Mischverkehr auf Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und Radweg ohne Benutzungspflicht
III / IV	- Radfahrstreifen - Radweg - Gemeinsamer Geh- und Radweg

Tab. 4-1: Empfohlene Zuordnung von Führungsformen nach Belastungsbereichen

Da gemeinsame Führungen von Fußgängern und Radfahrern auch konflikträchtig sein können, Fußgänger dabei gefährdet oder Radfahrer behindert werden können, sind in den Regelwerken Ausschlusskriterien für die Anwendung dieser Führung genannt. Nach den ERA kommen für den Untersuchungsbereich v.a. die Ausschlusskriterien „Strecke ist eine Hauptverbindung des Radverkehrs“ und die „Einsatzgrenzen nach Bild 4-2 werden überschritten“ in Frage. Bei der möglichen Überschreitung der Einsatzgrenzen ist entlang der L 16 insbesondere die Mindestwegbreite von 2,50 m zu berücksichtigen.

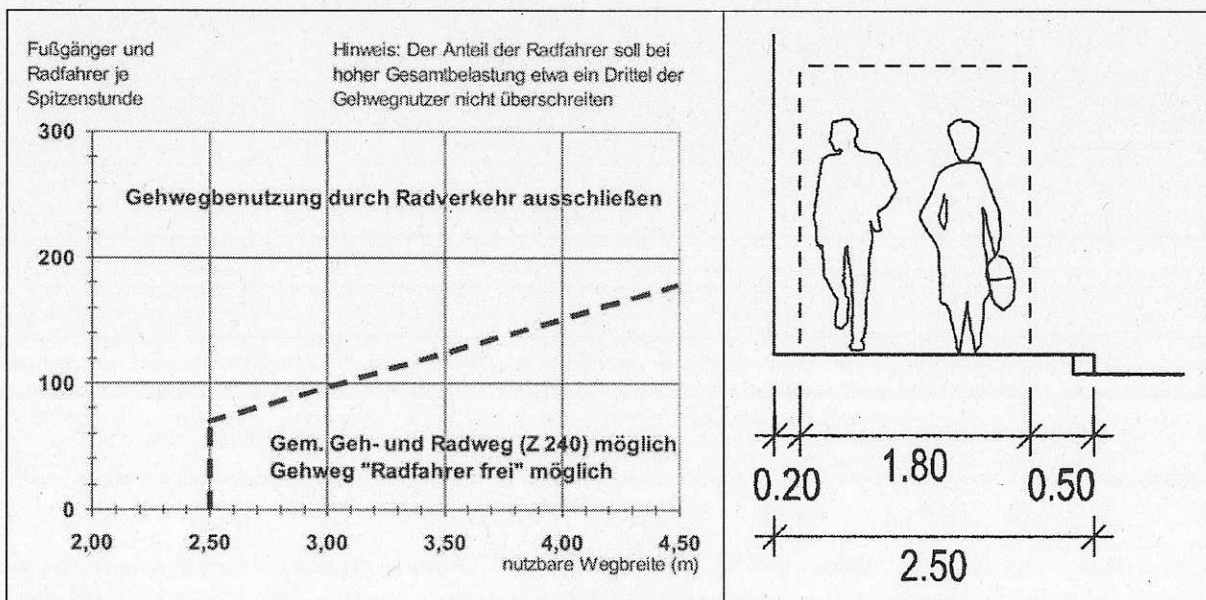


Bild 4-2: Einsatzgrenzen von gemeinsamen Fußverkehrs- und Radverkehrsführungen nach ERA (links) und Regelbreite eines Seitenraums nach RAST 06 [Quelle: ERA und RAST 06]

Nach den RAST 06 soll die Regelbreite von Gehwegen inkl. Sicherheitsabstände zu Wänden und zur Fahrbahn sowie inkl. des Begegnungsabstandes zweier Fußgänger mindestens 2,50 m betragen.

4.2 Ausgestaltungsempfehlungen für die Untersuchungsstrecke

Entsprechend der Streckencharakteristik und Verkehrsbelastungen wird die Untersuchungsstrecke in vier Abschnitte unterteilt, für die Empfehlungen für zukünftige Führungsformen des Rad- und Fußverkehrs ausgesprochen werden:

Abschnitt I: Johann-Quadt-Straße (Lichweg – Beginn Unterführung)

Abschnitt II: Johann-Quadt-Straße (Unterführung – Am Bahnhof)

Abschnitt III: Meindorfer Straße (Am Bahnhof – Fasanenweg)

Abschnitt IV: Meindorfer Straße (Fasanenweg – Von-Galen-Straße)

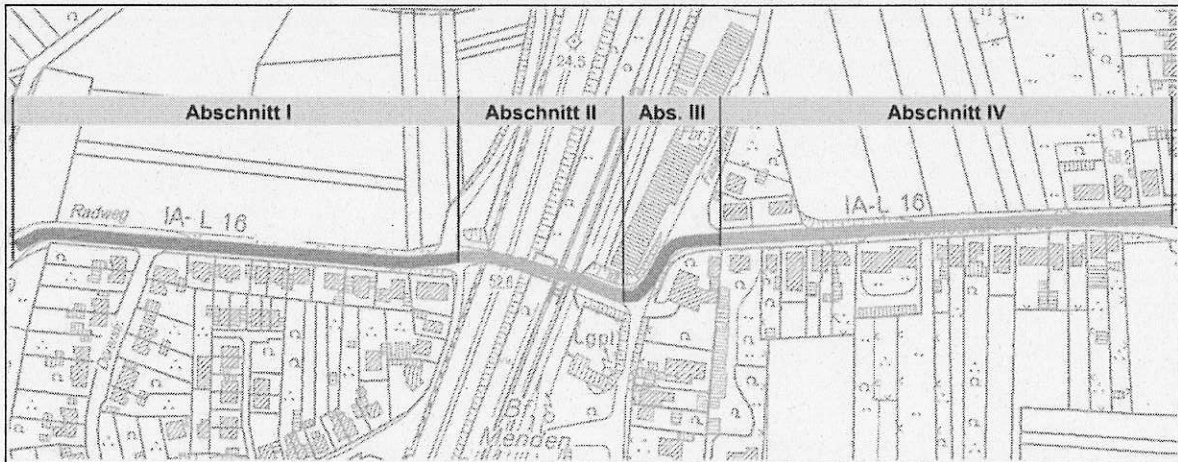


Bild 4-3: Streckeneinteilung für die Ausgestaltungsempfehlungen zur Rad-/Fußverkehrsführung

4.2.1 Abschnitt I: Johann-Quadt-Straße (Lichweg Beginn Unterführung)

Für den Abschnitt 1 gibt es bereits ausgereifte Planungen zur Erschließung des B-Plans Nr. 306 „Johann-Quadt-Straße“, die auch die Rad- und Fußverkehrsführungen entlang des Straßenabschnittes berücksichtigen.

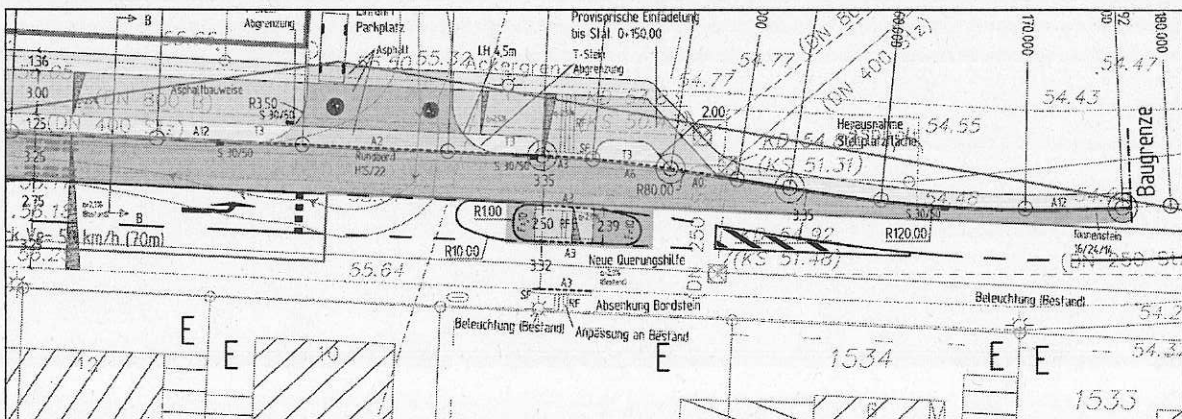


Bild 4-4: Lageplanausschnitt – Erschließung B-Plan Nr. 306 Johann-Quadt-Straße
[Quelle: Büro StadtVerkehr]

Die Planungen sehen einen 3,0 m breiten Gehweg entlang der nördlichen Straßenseite vor. Der Gehweg soll für beide Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben werden. Im westlichen Bereich mündet der Weg im bestehenden Weg, im östlichen Bereich endet der Weg in Höhe der zukünftigen Zufahrt zum vorgesehenen Discounter (gegenüber Haus-Nr. 8). An dieser Stelle ist auch eine Mittelinsel als Überquerungshilfe für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen.

Die Verlängerung des bestehenden Weges und die vorgesehene Anordnung als Gehweg mit der Regelung Radfahrer frei (Z. 239 + ZZ. 1022-10) wird positiv gewertet. Aufgrund der Zuordnung in den Belastungsbereich II sowie der fehlenden Wege entlang der L 16 im Abschnitt Bahnhofstraße – Lichweg sollte eine Benutzungspflicht des Weges im Seitenraum nicht vorgesehen werden. Die Anlage von Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreite und des notwendigen Linksabbiegers zum Discounter nicht möglich.

Es wird jedoch empfohlen, den Weg bis zur Unterführung bzw. der heutigen Bike & Ride-Anlage fortzuführen, um eine Führungskontinuität entlang des Streckenabschnittes gewähren zu können. Zudem werden zukünftig auch Fußgänger sowie Radfahrer von der Bahnhofstraße kommend den Discounter bzw. die Kindertagesstätte als Ziele ansteuern. Diesen Personen sollte bereits ab Höhe Bahnhofstraße eine qualitativ hochwertige Führung im Seitenraum angeboten werden.

Bei Weiterführung des Weges bis zur Unterführung wäre jedoch eine weitere Überquerungsanlage (Mittelinsel) im Bereich der Einmündung Bahnhofstraße notwendig. Die Insel würde zusätzlich den Übergang in Abschnitt II (Unterführung) betonen und durch ggf. eine Fahrstreifeneinengung zur Geschwindigkeitsreduktion beitragen. Im Schatten der Insel könnte zusätzlich für linksabbiegende Radfahrer in die Bahnhofstraße ein markierter Aufstellbereich angelegt werden.

Wie im Lage- und Markierungsplan dargestellt, sollte die ggf. stark befahrene Zufahrt zum Discounter rot eingefärbt werden. Es sollten jedoch nicht das Z. 239 Gehweg als Piktogramm sondern ein Fußgänger und Fahrradsymbol mit zwei gegengerichteten Pfeilen als Piktogramme aufgebracht werden. Zusätzlich ist bei der Ausfahrt das Zeichen 205 StVO „Vorfahrt gewähren!“ mit dem Zusatzzeichen 1000-32 aufzustellen.

4.2.2 Abschnitt II: Johann-Quadt-Straße (Beginn Unterführung – Am Bahnhof)

Der Bereich der Unterführung ist aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit aber auch aufgrund des Zugangs zum Bahnhof Menden und der vielfältigen Umsteigefunktionen ein sensibler Bereich. Besonders wichtig erscheint daher, den Abschnitt so zu gestalten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h von einem Großteil der Fahrzeugführer intuitiv eingehalten wird.

Das Brückenbauwerk begrenzt die verfügbare Fläche im Querschnitt auf ca. 10,70 m. Im heutigen Zustand haben wir einen einseitigen Gehweg, eine ca. 7,0 m breite Fahrbahn und auf der nördlichen Fahrbahnseite einen markierten Seitenstreifen mit einer Breite von ca. 1,30 bis 1,45 m.

Aufgrund der Geschwindigkeitsanordnung von 30 km/h befinden wir uns in diesem Abschnitt nach ERA an der Grenze zwischen Belastungsbereich I und II. Eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist dabei ebenso denkbar wie die Führung auf Schutzstreifen bzw. der Wahlmöglichkeit, den Seitenraum zu benutzen.

Variante II-1

Ziel der Variante II-1 ist es, die Nutzungsansprüche aller Verkehre zu berücksichtigen und gleichzeitig einen sicheren Verkehrsablauf zu ermöglichen.

In der Variante wird beidseitig ein Gehweg angelegt. Mit Breiten von 2,00 – 2,20 m besitzen die Gehwege für das Fußverkehrsaufkommen noch eine akzeptable Breite. Aufgrund des Zugangs zum Bahnsteig auf der südlichen Seite ist dieser Gehweg etwas breiter ausgebildet.

Der Radverkehr muss in dieser Variante auf der Fahrbahn mit dem Kraftfahrzeugverkehr „mitschwimmen“. Die Beibehaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist aus diesem Grund notwendig. Zusätzlich sollte das Geschwindigkeitsverhalten durch eine hochwertige und verkehrsberuhigende Gestaltung unterstützt werden. Die Fahrstreifen sollten dabei ggf. durch Pflasterstreifen visuell auf 2,75 m verschmälert werden.

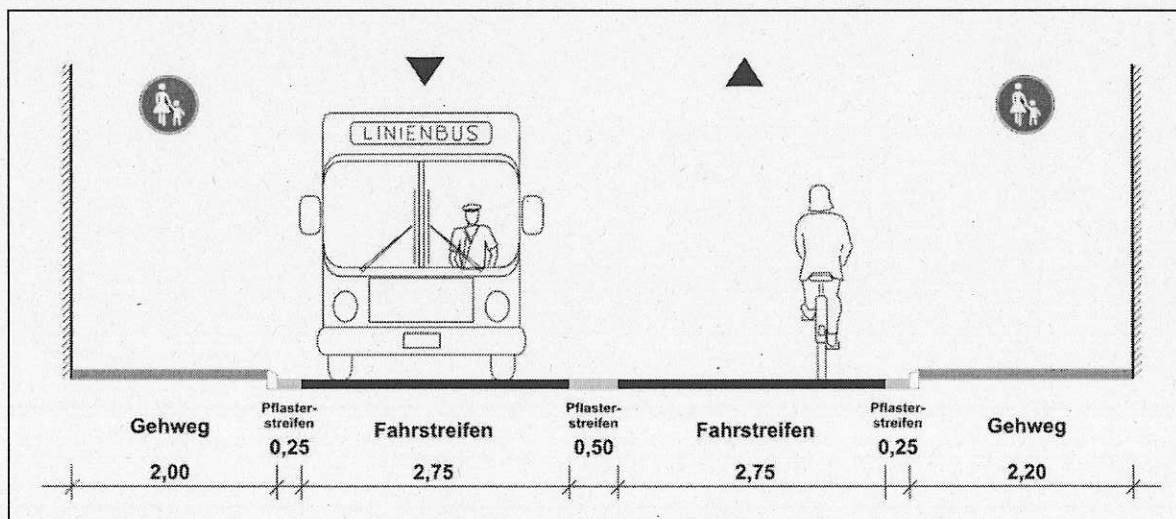


Bild 4-5: Abschnitt II – Straßenraumquerschnitt Variante II-1

Bei dieser Variante wäre es auch vorstellbar, die Bushaltestelle in den Bereich der Unterführung zu verlegen, um damit kürzeste Umsteigewege zu realisieren.

Variante II-2

Auch die Variante II-2 soll möglichst vielen Nutzungsansprüchen gerecht werden. Sie orientiert sich am Bestand, der markierte Seitenstreifen wird jedoch baulich als Gehweg ausgebildet und über die Markierung von Schutzstreifen soll den Radfahrern eine Führung angeboten werden.

Da diese Variante viele Mindestbreiten enthält, kann sie jedoch für die Umsetzung nicht empfohlen werden. Der schmale Gehweg wäre in diesem Fall lediglich eine Hilfskonstruktion, Be-

gegnungsverkehre zwischen Fußgängern sind nur eingeschränkt unter Inanspruchnahme von Sicherheitsräumen zur Fahrbahn möglich.

Mit 1,25 m Schutzstreifenbreite und 4,50 m Kernfahrbahn würden Mindestbreiten für diese Führungsform angewendet. Bei Überholvorgängen von Radfahrern würden ggf. zu geringe Seitenabstände eingehalten.

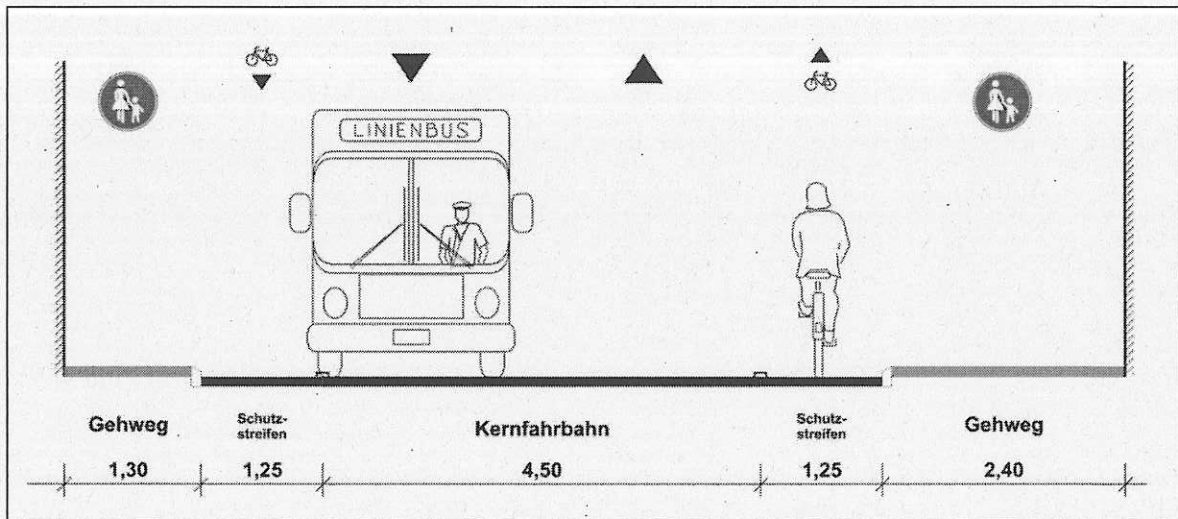


Bild 4-6: Abschnitt II – Straßenraumquerschnitt Variante II-2

Variante II-3

Die Variante II-3 soll wie die Variante II-2 möglichst vielen Nutzungsansprüchen gerecht werden. Im Gegensatz zu Variante II-2 sollen jedoch keine Mindestbreiten zum Einsatz kommen. Der nördlich gelegene Gehweg ist mit 1,70 m Breite auch relativ schmal und wird damit den heutigen Qualitätsansprüchen an barrierefreien Gehwegen nicht gerecht, stellt jedoch eine gegenüber heute und Variante II-2 eine deutliche Verbesserung dar.

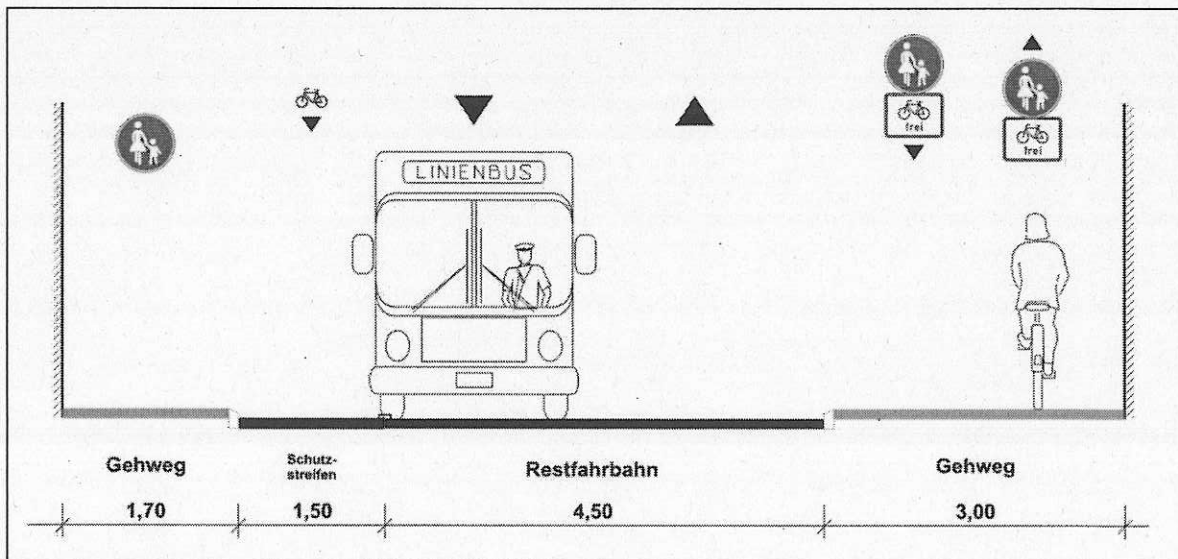


Bild 4-7: Abschnitt II – Straßenraumquerschnitt Variante II-3

Für beide Fahrtrichtungen sieht die Variante eine Wahlfreiheit der Wegewahl für Radfahrer vor und wird damit dem heutigen Verhalten insbesondere des Schülerverkehrs gerecht. Der einseitige Schutzstreifen in Fahrtrichtung Meindorf ist mit 1,50 m Breite ausreichend dimensioniert, so dass auch bei Überholvorgängen Sicherheitsabstände eingehalten werden können. In Fahrtrichtung Menden verbleibt kein Raum für die Anlage eines weiteren Schutzstreifens, hier sollen Radfahrer in der Regel auf der Fahrbahn im Verkehr „mitschwimmen“. Da der südlich gelegene Gehweg mit 3,0 m Breite die Möglichkeit aufweist, den Radverkehr in beide Richtungen auf dem Gehweg frei zu geben, können unsichere Radfahrer auch den Seitenraum benutzen. Für Radfahrer aus Richtung Menden erreichen den linksseitig liegenden Gehweg über einen potenziellen Minikreisverkehr oder über eine einzuplanende Überquerungsanlage (Mittelinsel) in der Lage zwischen der Unterführung und der Straße Am Bahnhof (vgl. Kapitel 4.2.5).

Der heutige Zugangsbereich (Treppe) zum Bahnsteig stellt jedoch ein potenzielles Gefährdungspotenzial dar, da es zwischen Radfahrern und Fußgängern, die unvermittelt von der Treppe kommen, zu Konflikten kommen kann. Dieser Bereich sollte sich gestalterisch vom übrigen Gehbereich abgrenzen und der Zugangsbereich zum Bahnsteig sollte generell besser gekennzeichnet werden. Diese potenzielle Konfliktsituation fällt weg, wenn entsprechend den Planungen zum Bau der S 13 der Zugangsbereich aus der Unterführung heraus verlegt wird.

4.2.3 Abschnitt III: Meindorfer Straße (Am Bahnhof - Fasanenweg)

Der Abschnitt III stellt aufgrund der kurvigen Streckenführung und der abschüssigen Topographie besondere Bedingungen an die zukünftige Ausgestaltung. Wie beim Abschnitt II muss das Hauptziel auch in einer verkehrsberuhigenden Gestaltung liegen, die zu einer Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten und einem sicheren Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsarten führt.

Im Abschnitt III können die Böschungen ggf. durch Stützwände ersetzt werden, so dass Fläche gewonnen wird.

Variante III-1

Mit der Variante III-1 würden gegenüber dem Bestand kaum größere bauliche Veränderungen notwendig werden. Lediglich der Gehweg auf der Westseite sollte etwas verbreitert werden, wozu Stützwände eingesetzt bzw. versetzt werden müssten.

Die Variante würde in Kombination mit der Variante II-1 eine Führungskontinuität für den Radverkehr in den engen und unübersichtlichen Abschnitten II und III herstellen. Besonders wichtig ist in diesem Fall die verkehrsberuhigende und hochwertige Gestaltung des Straßenraums. Auch hier sollten die Fahrstreifen visuell ggf. durch Pflasterstreifen verschmälert werden.

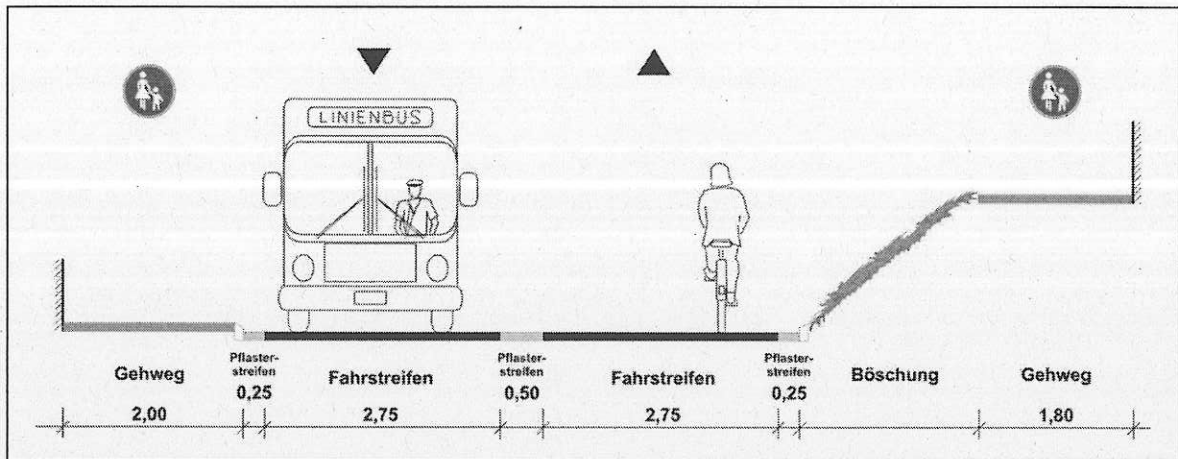


Bild 4-8: Abschnitt II – Straßenraumquerschnitt Variante III-1

Variante III-2

Mit Variante III-2 wird eine Fahrbahnverbreiterung durch Einbeziehung der Böschungsfläche vorgesehen. Der erhöhte Gehweg könnte dadurch verbreitert werden. Der Einsatz von Stützwänden ist in diesem Fall notwendig.

Aufgrund der Verbreiterung der Fahrbahn könnten beidseitig Schutzstreifen mit 1,50m Breite angelegt werden. Zur Stützwand sollte ein zusätzlicher Sicherheitsraum von 0,25 m eingeplant werden.

Ein Vorteil dieser Variante besteht unter anderem darin, dass durch den Wegfall der Böschung und die damit verbundene Verbreiterung der Fahrbahn die Sichtbeziehungen im Kurvenbereich deutlich verbessert werden würden.

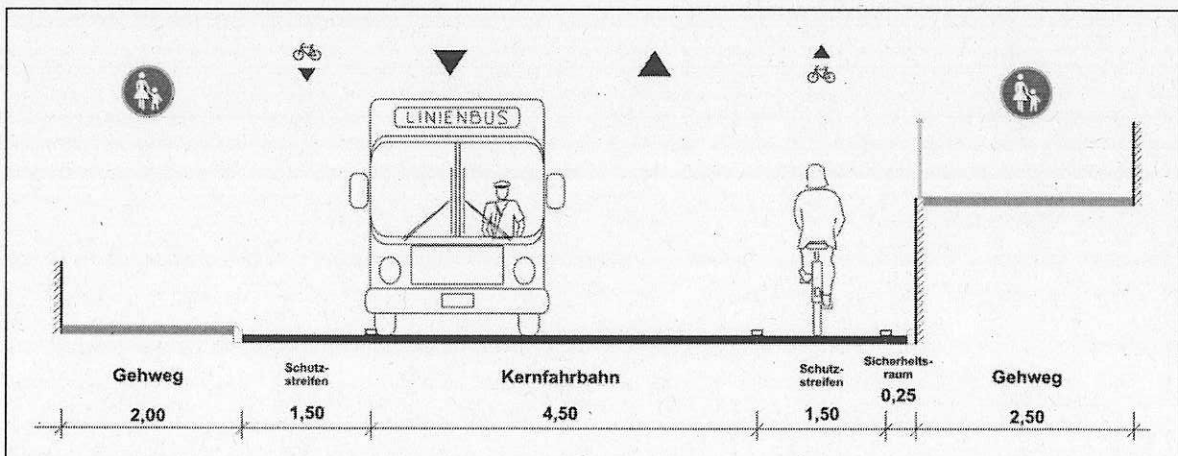


Bild 4-9: Abschnitt II – Straßenraumquerschnitt Variante III-2

4.2.4 Abschnitt IV: Meindorfer Straße (Fasanenweg – Von-Galen-Straße)

Aufgrund der Fahrbahnbreite von 6,50 m und der im Bestand teilweise schmalen Seitenräume, die aufgrund der angrenzenden Bebauung nicht verbreitert werden können, stehen für den Abschnitt IV kaum Führungsvarianten für den Radverkehr zur Verfügung. Mit dem Lageplan zur Erschließung des B-Plangebiets Nr. 416 steht ein Vorschlag im Raum, der aufgegriffen werden sollte.

Der Fahrbahnquerschnitt lässt nur eine einseitige Schutzstreifenführung zu. Da die Wege im Seitenraum auf der Nordseite zu schmal sind, sollte dieser Schutzstreifen wie im Lageplan eingezeichnet, in Fahrtrichtung Meindorf markiert werden. Die Breite des Schutzstreifens sollte 1,50 m betragen. Der Schutzstreifen sollte – wie bereits von der Stadt Sankt Augustin geplant – am Kreisverkehr Siegstraße (L 143) beginnen. Die Sperrflächen vor den Inseln sollten deutlich kürzer ausfallen, damit längere Abschnitte entstehen, in denen nicht durch eine mittlere Markierung eine Trennung der Fahrstreifen entsteht. Die Restfahrbahn von 5,0 m sollte möglichst nicht durch eine Leitlinie unterteilt werden.

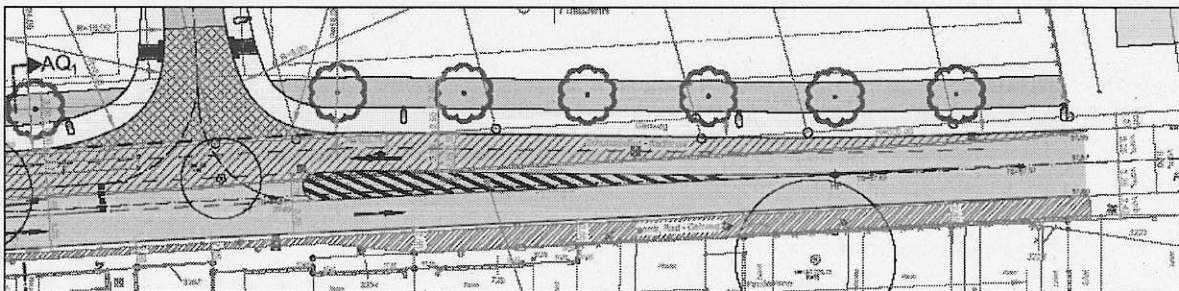


Bild 4-10: Lageplanausschnitt – Erschließung B-Plan Nr. 416 Fasanenweg
[Quelle: Kohlenbach + Sander]

Wie im Lageplan eingezeichnet, sollte der südliche Gehweg auf mindestens 2,50 m verbreitert und eine Radverkehrsfreigabe (ZZ. 1022-10) anstelle einer benutzungspflichtigen Radverkehrsführung angeordnet werden.

In Höhe der Einmündung Fasanenweg vor den Häusern Nr. 301/303 soll zukünftig ein Gehweg angelegt werden. Somit fallen die Stellplätze weg, damit zukünftig auf dem Gehweg nicht ordnungswidrig geparkt wird, sollte überprüft werden, ob die Stellplätze an anderer Stelle hergerichtet werden könnten.

4.2.5 Knotenpunkte

Die Knotenpunkte innerhalb der Untersuchungsstrecke müssen die Aufgabe erfüllen, dass sie mit Hilfe der Gestaltung den Übergang in die sensiblen Bereiche der Abschnitte II und III verdeutlichen.

An der Einmündung Bahnhofstraße könnte mit Hilfe der Anlage einer Mittelinsel der Einfahrtsbereich in die Unterführung so gestaltet werden, dass Kraftfahrzeugführer intuitiv die zulässige Höchstgeschwindigkeit einhalten (vgl. Kapitel 4.2.1).

An der Einmündung Am Bahnhof sollte geprüft werden, ob ein Minikreisverkehr eingepasst werden kann (ggf. in Kombination mit den Umbauplanungen bei Einrichtung eines P+R-Platzes). Da der vorhandene Raum hierfür sehr begrenzt ist, kann der Außendurchmesser lediglich 16-18 m betragen. An der nördlichen Seite des Minikreisels müsste dann ggf. die Böschung verkleinert werden, was den Einbau von Stützwänden erfordert und vermutlich auch den Erwerb von Grundeigentum. An den Zufahrten könnten dann Fußgängerüberwege angelegt werden, um Überquerungsvorgänge von Fußgängern abzusichern. Wenn kein Minikreisverkehr angelegt werden kann, sollte auf jeden Fall eine Mittelinsel entlang der L 16 vor der Unterführung als Überquerungsanlage vorgesehen werden, wie sie im B-Plan zum Gewerbegebiet Menden Süd eingezeichnet ist. Weitere Maßnahmen wie die Einrichtung eines Linksabbiegers in die Straße Am Bahnhof werden erst mit Auffüllung der Entwicklungsstufe 1 des Gewerbegebiets notwendig.

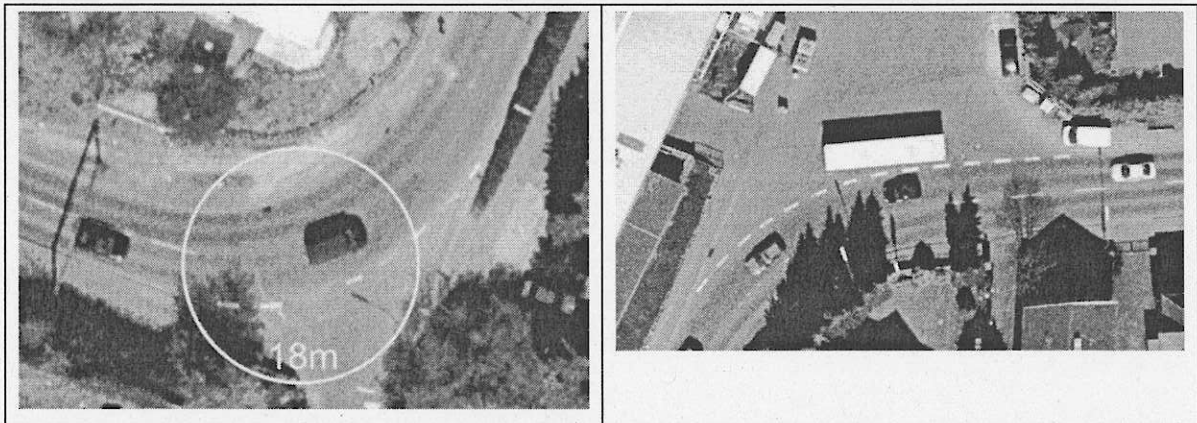


Bild 4-11: Minikreisell an der Einmündung Am Bahnhof und Einmündung Fasanenweg
[Luftbild-Quelle: maps.google.de]

Der Einmündungsbereich Fasanenweg ist sehr stark aufgeweitet. Der Fahrbahnbereich des Fasanenwegs ist deutlich zu verschmälern bzw. die Seitenräume vorzuziehen, so dass die Überquerungswege für Fußgänger kürzer werden.

4.2.6 Bushaltestellen

Ziel muss es sein, die Bushaltestelle Menden Bahnhof möglichst nah an den Zugang zum Bahnhof zu verlegen, damit Umsteigebeziehungen erleichtert und gefördert werden. Dies ist nur möglich, wenn die Haltestelle in den Bereich der Unterführung verlegt wird. Die Einrichtung beider Haltepunkte innerhalb des Unterführungsbereichs erfordert die Wahl der Variante II-1, weil nur so ausreichend breite Seitenräume realisiert werden können. Neben den kurzen Umsteigewegen wäre die bestehende Überdachung ein weiterer Vorteil. Zwingend erforderlich wäre es hierbei aber, die Beleuchtung innerhalb der Unterführung zu optimieren.

Bei Wahl der Führungsvariante II-3 könnte lediglich der Haltepunkt in Fahrtrichtung Menden innerhalb der Unterführung realisiert werden. Mit 3,0 m besitzt der Seitenraum eine ausreichende Breite für einen kombinierten Warte- und Gehbereich. Die Haltestelle sollte dann in Höhe des Bahnsteigzugangs liegen, so dass die Umsteigefunktion deutlich wird. Dieser „Warte- und

Umsteigekorridor“ sollte sich gestalterisch (Wahl einer kontrastreichen Oberfläche) vom übrigen Gehbereich abgrenzen, damit auch Radfahrer, die den Seitenraum benutzen, diese spezielle Bedeutung besonders wahrnehmen und ihr Verhalten daraufhin anpassen. Der Haltepunkt in Fahrtrichtung Meindorf müsste dann westlich der Unterführung an der Johann-Quadt-Straße platziert werden. Eine Lage zwischen den beiden empfohlenen Mittelinseln wäre vorteilhaft, da damit Überquerungsanlagen in unmittelbarer Nähe wären und gefährdende Überholvorgänge von Kfz unterbunden werden. Vorteilhaft an dieser Lage wäre auch die Nähe zum geplanten Discounter, so dass auch Einkaufswege per Bus erledigt werden könnten.

Eine komplette Verlegung der Bushaltestelle mit beiden Haltepunkten westlich der Unterführung wäre schwierig, da auf der südlichen Straßenseite bestehende Grundstückszufahrten eine barrierefreie Ausgestaltung (Anhebung der Wartefläche auf 16-18 cm) verhindern würden.

Alternativ könnte der heutige Haltepunkt in Richtung Meindorf vor die Einmündung Fasanenweg verlegt werden, also gegenüber dem heutigen Haltepunkt für die Gegenrichtung. Aber auch hier sprechen Grundstückszufahrten gegen einen barrierefreien Ausbau der Haltestelle. Auch würden sich die Umsteigewege noch weiter verlängern. Vorteilhaft wäre hingegen, dass das Wohngebiet des B-Plans „Fasanenweg“ besser an das Busliniennetz angebunden wäre.

5 Maßnahmenempfehlungen

5.1 Maßnahmen und Führungsvarianten entlang der L 16

Folgende Maßnahmen werden für die Untersuchungsstrecke empfohlen:

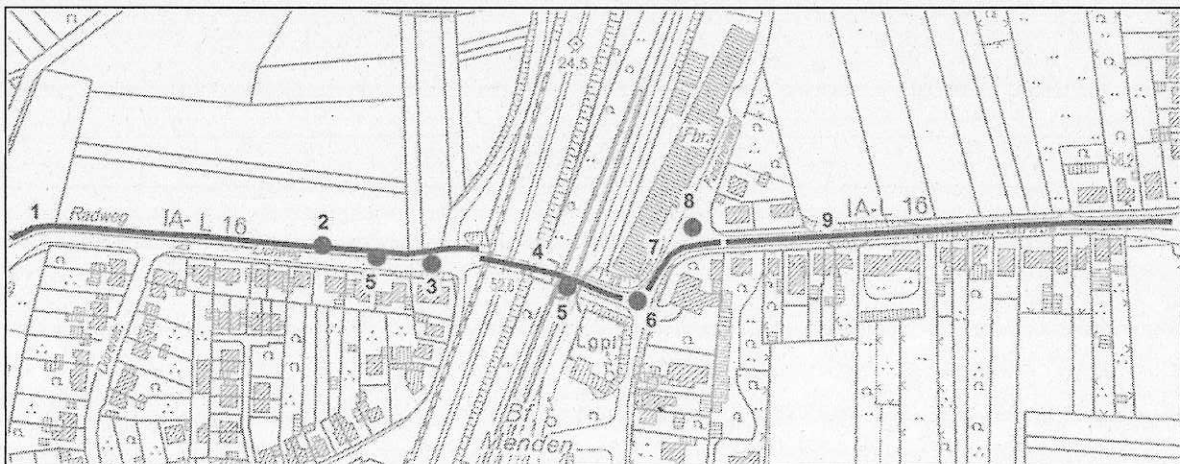
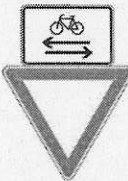
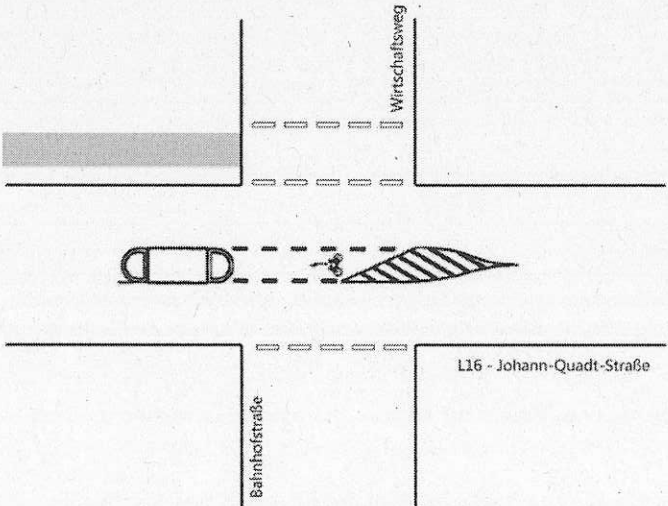


Bild 5-1: Abschnitt I - Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Beschreibung
1	- Anlage eines Weges mit 3,0 m Breite (vgl. Lageplan) vom Lichweg bis zur Unterführung (heutige B&R-Stellplätze). - Anordnung des Weges als Gehweg (Z. 239 StVO), Freigabe des Gehweges für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen (ZZ. 1022-10).
2	- Roteinfärbung des Zufahrtbereichs zum Discounter. - Markierung Fußgänger- + Fahrrad-Piktogramme mit Zweirichtungspfeilen.  - Anordnung Z. 205 + ZZ. 1000-32 im Ausfahrtbereich vor der Furt. 
3	- Anlage einer Mittelinsel mit einer Tiefe des Aufstellbereichs von 2,50 m und einer Breite von 4,0 m damit sich Fahrräder mit Anhänger schräg aufstellen können. - Fahrstreifenbreite neben der Insel: 3,25 m - Markierung eines Aufstellbereichs für linksabbiegende Radfahrer in die Bahnhofstraße im Schatten der Insel.  <i>Prinzipskizze: Als Zufahrt zur Kläranlage ist die Lage und Ausgestaltung der Mittelinsel über Schleppkurven für Großfahrzeuge zu überprüfen!</i>
4	- Wahl der Variante II-3: Anlage eines einseitigen Schutzstreifens in Richtung Meindorf; Anlage beidseitiger Gehwege (1,70 m bzw. 3,0 m); Freigabe des breiteren Gehwegs für den Radverkehr.

Maßnahme	Beschreibung
5	- Verlegung der Bushaltestelle „Menden Bahnhof“ in den Bereich des Bahnsteigzugangs: Haltepunkt Ri. Menden innerhalb der Unterführung in Höhe des Bahnsteigzugangs, besondere Gestaltung des Warte- und Umsteigebereichs mit Abhebung von übriger Gehfläche, Optimierung der Beleuchtung, besondere Kennzeichnung des Bahnsteigzugangs. Haltepunkt Ri. Meindorf westlich der Unterführung zwischen die beiden Inseln (Maßnahme-Nr. 3 und Lageplan).
6	- Prüfung der Anlage eines Minikreisverkehrs (Außendurchmesser 16-18 m); Anlage von Fußgängerüberwegen an den Zufahrten. - Alternativ Anlage einer Mittelinsel an der L16 im Vorfeld der Unterführung wie im B-Plan Menden Süd eingezeichnet. Eine Anlage des Linksabbiegers in die Straße Am Bahnhof wird erst mit Auffüllung der Entwicklungsstufe 1 des Gewerbegebiets notwendig.
7	- Wahl der Variante III-2: Verbreiterung der Fahrbahn durch Wegfall der Böschung; Markierung beidseitiger Schutzstreifen (1,50m).
8	- Einengung der Einmündung durch das Vorziehen der Seitenräume.
9	- Anlage eines einseitigen Schutzstreifens (1,5 m Breite; vgl. Lageplan) vom Fasanenweg bis zur Von-Galen-Straße. Möglichst kurze Sperrflächen markieren, damit für die Restfahrbahn keine Richtungstrennung erfolgt. - Verbreiterung des südlichen Gehwegs auf mind. 2,50 m und Freigabe des Gehweges für den Radverkehr (ZZ. 1022-10).

5.2 Weitere Empfehlungen

Abseits der Untersuchungsstrecke sollten weitere Maßnahmen diskutiert werden:

- Anlage eines Gehwegs entlang der L 16 im Abschnitt Bahnhofstraße – Lichweg

Die Trampelpfade zeigen, dass dieser Abschnitt der L 16 eine Netzlücke im Fußwegenetz darstellt. Mittel- bis langfristig sollten – ggf. mit einer Verlegung der Haltestelle „Meindorf Siedlung“ – ein- bzw. besser beidseitig Gehwege angelegt werden. Mit der Realisierung eines Discounters und einer Kindertagesstätte wird die Bedeutung dieses Abschnittes auch für den Fußverkehr weiter zunehmen, so dass Handlungsbedarf gesehen wird.

- Fahrradstraße Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße ist Teil einer wichtigen Radverkehrsverbindung zwischen Meindorf und dem Bahnhaltelpunkt bzw. Meindorf und Sankt Augustin Zentrum. Ein kleiner Abschnitt ist bereits heute als gemeinsamer Geh- und Radweg angeordnet. Die Bahnhofstraße wäre prädestiniert für eine Fahrradstraße. Mit der Anordnung als Fahrradstraße würde die Route auch deutlicher im Stadtraum wahrgenommen.