

## **5. Verkehrliche Auswirkungen in Hennef-Mitte**

Für den Bereich Hennef-Mitte sollte die Verkehrsuntersuchung zum Stadtentwicklungskonzept detailliert werden und Empfehlungen zur Verkehrsführung und zur Dimensionierung der Straßen und Knoten bieten.

Nach der Umsetzung der geplanten Entwicklung in diesem Gebiet (Einwohner- und Beschäftigtenzuwachs) stellen sich Verkehrsbelastungen ein, wie sie im Prognose-Null-Fall berechnet worden sind (Bild 3).

Die Bachstraße wird zukünftig mit rund 3.000 Kfz/DTV belastet werden. Auf der Mittelstraße ist dann eine Belastung von 1.700 Fahrzeugen am Tag festzustellen und die Bonner Straße wird zukünftig in diesem Bereich 5.000 bis 7.000 Fahrzeuge aufnehmen. Die übrigen Straßen liegen in ihren Belastungen mit bis zu rund 1.000 Fahrten am Tag auf sehr niedrigem Niveau.

Die Abschätzung der Leistungsfähigkeit der Knoten mit der Bonner Straße wird in der folgenden Tabelle wiedergegeben. Die Leistungsfähigkeitsrechnungen basieren auf den Belastungswerten für die Spitzenstunde.

Für die lichtsignalgeregelten Knoten ermittelt das AkF-Verfahren einen prozentualen Auslastungsgrad. Für nicht lichtsignalgeregelte Knoten kann die Leistungsfähigkeit mit Hilfe des Programms KNOSIMO (Ebenfalls Prof. Brilon) ermittelt werden. Sowohl die Ergebnisse des AkF-Verfahrens als auch die des KNOSIMO-Programms können in Anlehnung an die von Prof. Brilon entwickelten "Level of Service", genau wie die Ergebnisse für Kreisverkehre in Qualitätsstufen der Verkehrsabwicklung eingeteilt werden.

Es bedeuten dann allgemein

**Qualitätsstufe A** - sehr gute Verkehrsqualität - sichere Abwicklung der Knotenströme mit Leistungsreserven

**Qualitätsstufe B** - gute Verkehrsqualität - sichere Abwicklung der Knotenströme

**Qualitätsstufe C** - befriedigende Verkehrsqualität - hohe Auslastung bei sicherer Abwicklung der Knotenströme

**Qualitätsstufe D** - ausreichende Verkehrsqualität - starke Auslastung bzw. zeitweise Überlastung bei temporären Stauscheinungen

**Qualitätsstufe E** - mangelhafte Verkehrsqualität - Überlastung mit Stauscheinungen

**Qualitätsstufe F** - ungenügende Verkehrsqualität - Überlastung mit häufigen, größeren Stauscheinungen

	Bonner Str/ Bliesstr.	Bonne Str./Mit- telstr.	Bonner Str./G- Schumann-Str.
Level of Service	A	A	B

Die Knoten im Bereich Hennel-Mitte sind auch zukünftig leistungsfähig und ohne Signalanlage sicher abzuwickeln.

Auch die Radverkehrsführung kann in den Straßen Bachstraße, Mittelstraße und Humperdinckstr. ohne separate Radverkehrsanlagen erfolgen. Bei „Tempo 30“ und den zu erwartenden Belastungen kann der Radverkehr in der Fahrbahn mitgeführt werden. Auch der Fußgängerlängsverkehr kann in diesen Straßen auf ausreichend breiten Gehwegen bei dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen sicher geführt werden. Ob sich u.U. Konstellationen ergeben, wo der Schulbeginn (Radfahrer, Fußgänger) mit dem Arbeitsbeginn im Gewerbegebiet zusammentrifft und sich eventuell Konflikte ergeben können, kann heute noch nicht gesagt werden, da über die zukünftigen Firmenansiedlungen heute noch nichts bekannt ist. Hier sollte auf eine Entzerrung der Anfangszeiten geachtet werden, es ist aber zukünftig mit flexibleren Arbeitszeiten zu rechnen, sodass das Konfliktpotential nicht sehr groß erscheint.

Auszubauen sind die Straßen als Erschließungsstraßen, wobei in Bach- und Mittelstraße auf eine ausreichende Fahrbahnbreite (5,50m) für die Lkw-Begegnung zu achten ist, wobei heute noch nichts über den zu erwartenden Lkw-Verkehr gesagt werden kann, da die Nutzer noch nicht

bekannt sind. Es ist jedoch recht wahrscheinlich, dass die Ansiedlungen in Richtung Dienstleistungen bzw. Kleingewerbe gehen, sodass nicht mit überdurchschnittlichem Lkw-Verkehr zu rechnen ist. Ebenso sind die Gehwege im Zuge der Schulwegsicherung ausreichend zu dimensionieren. (Ausbaustandards nach EAE 85/95 mit den zu erwartenden Verkehrsstärken)

Eingebunden in die Berechnungen wurde auch das geplante P+R-Parkhaus an der Humperdinckstraße.

Im Parkhaus Humperdinckstraße sollten neben den Plätzen für P+R ca. 50 Kurzzeitparkplätze geschaffen werden, die als Ausgleich für wegfallende Parkplätze im Innenstadtbereich dienen sollen. Zusätzlicher Parkraum muss nicht geschaffen werden.

Für P + R-Plätze sind nach überschläglichen Abschätzungen 300 Plätze vorzusehen. Grundlage für die überschlägliche Abschätzung war zunächst die Pendlerstatistik Nordrhein-Westfalen von 1998. Danach werden rund 200 P+R-Plätze benötigt. Rechnet man nun den Ausbau der S 12 und die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung gemäß Stadtentwicklungskonzept in Hennef hinzu, so sollte ein Angebot von 300 P+R-Plätzen hier angeboten werden. Am neuen Haltepunkt Hennef-Ost sollte aber ebenfalls ein kleines Areal (rund 50 Plätze ebenerdig) für P+R zur Verfügung gestellt werden.

Es bietet sich die Möglichkeit Parkraum für Berufspendler in oberen Etagen des Parkhauses Humperdinckstr. als Dauermietplätze anzubieten. Es kann nicht Aufgabe der Kommune sein diesen Parkraum zu schaffen, jedoch ist vielleicht in Absprache mit den ansiedelnden Firmen hier ein kostengünstiges Angebot zu schaffen um die Attraktivität des Gewerbestandes zu sichern.

Insgesamt lässt sich überschläglich für Hennef-Mitte ein Parkraumbedarf von 900 Parkplätzen für Berufspendler ermitteln. Der größte Teil muss auf den Firmengeländen realisiert werden. Wie das im einzelnen aussehen kann, ist momentan nicht abzusehen und von den jeweiligen, zukünftigen Nutzern bzw. Investoren im Gewerbegebiet abhängig.

Das Parkhaus Hennel-Mitte (Humperdinckstr.) sollte neben den 50 Kurzzeitstellplätzen 300 P+R-Plätze enthalten. Da über die Zahl der Dauer-mietplätze für Berufspendler zu einem jetzigen Zeitpunkt keine verlässlichen Angaben gemacht werden können, bietet sich ein flexibles Bausystem für das Parkhaus an, das im Falle eines hohen Bedarfes an Dauer-mietplätzen erweitert werden kann.

Durch die Anlage des Parkhauses im Bereich Humperdinckstraße kann ein Teil des Zielverkehrs der Innenstadt, der aus den südlichen Teilen Hennels kommt, bereits südlich der Bahnlinie abgefangen werden. Der Quell- und Zielverkehr kann auf kurzen Wegen geführt werden. Ein Teil des Parksuchverkehrs kann somit aus der Innenstadt herausgehalten werden. Es werden mit diesem Parkhaus attraktive Parkplätze in unmittelbarer Innenstadtnähe angeboten.

## 6. Handlungsempfehlung

Insgesamt lassen sich zusammenfassend folgende Punkte als Hinweise zur Handlungsempfehlung nennen:

- die geplante Entwicklung des Gebietes lässt sich verkehrlich abwickeln,
- die Knoten sind leistungsfähig,
- Ausbau als Tempo 30- Zone,
- Der Radverkehr sollte mit in der Fahrbahn geführt werden,
- Straßenausbau entsprechend EAE, Lkw-Begegnung in Bachstr. und Mittelstr., Gehwege mit ausreichenden Breiten.
- Parkhaus Mittelstraße mit 300 P+R-Plätzen, rund 50 Kurzzeitparkplätzen und vermietbare Dauerparkplätze für Berufspendler in Abhängigkeit von der Entwicklung des Gebietes.