



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung

TOP: _____

Vorl.Nr.: V/2015/0188

Anlage Nr.: _____

Datum: 26.05.2015

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	16.09.2015	öffentlich

Tagesordnung

Einbahnstraßen Ringverkehr Frankfurter Straße und Beteiligungsverfahren zur Verbesserung des Innenstadtverkehrs,
Antrag der SPD Fraktion vom 01.09.2014

Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Begründung

Aufgrund der komplexen Fragenstellungen wurden u.a. externe Stellungnahmen eingeholt, die die Vor- und Nachteile sowie Chancen und Risiken eines Einbahn-Ringverkehrs auf der Frankfurter Straße analysieren.

Die vorgeschlagene Einbahnregelung würde einen weitgehenden Eingriff in das innerstädtische Straßensystem darstellen. In der Sitzung wird die Brilon, Bondzio Weiser GmbH (BBW) die verkehrlichen Aspekte der angeregten Verkehrsführung im Rahmen einer Präsentation beleuchten. Im Anschluss wird Herr Schmidt-Illguth von der BBE Handelsberatung GmbH -unter Berücksichtigung der verkehrlichen Ergebnisse- Stellung nehmen zu den sich ergebenden Vor- und Nachteilen für den Einzelhandel in Hennef.

Verkehrliche Bewertung:

Die BBW GmbH hat im Rahmen ihrer Prüfung die aktuelle Verkehrssituation analysiert, eine Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens erstellt und eine Einschätzung der Folgen und Auswirkungen auf alle Verkehrsarten erarbeitet. Zurückgegriffen wurde hierbei insbesondere auf die „Verkehrsuntersuchung Frankfurter Straße“ aus dem Jahr 2009 vom Büro BSV, Dr. Baier, in der die Straße rund 20 Jahre nach ihrem Umbau im Auftrag der Stadt Hennef bereits grundlegend auf den Prüfstand gestellt wurde.

Vorteile der derzeitigen Gestaltung der Frankfurter Straße:

- Bundesweit vorbildhaftes Geschwindigkeitsniveau der Frankfurter Straße mit V85 zwischen 32 km/h und 35 km/h- trotz erlaubtem Tempo 50
- Verhältnismäßig wenige Unfälle, diese i.d.R. mit nur leichtem Verlauf
- Geringe Auswirkungen von Parkvorgängen sowie Halte- und Liefervorgängen auf den Verkehrsablauf (als Ergebnis von 86 Messfahrten gem. Gutachten Dr. Baier)
- I.d.R. funktionierendes Miteinander auf dem Gehweg, d.h. Fußgänger und Radfahrer achten in Seitenräumen aufeinander (Ausweichen, Ändern der Bewegungsrichtung, Anpassen der Geschwindigkeit)
- Gute bis sehr gute Überquerbarkeit für Fußgänger durch geringe Wartezeiten und Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr

Probleme der derzeitigen Gestaltung der Frankfurter Straße:

MIV (Motorisierter Individualverkehr)

- Begrenzte Anzahl an Stellplätzen, die zudem sehr gut ausgelastet sind
- Halte- und Liefervorgänge auf der Fahrbahn

Radverkehr

- Geringe Breite der für Radfahrer freigegebenen Gehwege
- Konflikte zw. Radfahrern auf dem Gehweg und Kfz in Einmündungsbereichen
- Verbotswidrige Nutzung der Gehwege entgegen der Fahrtrichtung
- Führung auf der Fahrbahn wird aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der seitlichen Pflasterbänder nicht angenommen
- Fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (könnten ggf. zu Lasten von Pkw-Stellplätzen eingerichtet werden)

Fußgängerverkehr

- Geringe Gehwegbreite, zusätzlich eingeschränkt durch Laternen, Parkscheinautomaten und Geschäftsauslagen, hohe Fahrradfrequentierung, z.T. auch Behinderungen durch Falschparker
- „gefühlte Unsicherheit“ durch fehlende Überwege (FGÜ) und Lichtsignalanlagen (LSA)

Die zu prüfende Verkehrsführung sieht einen Einbahn-Ringstraßenverkehr auf der Frankfurter Straße zwischen den Einmündungen „Alte Ladestraße“ und „Beethovenstraße“ und Mozartstraße-Bahnhofstraße-Alte Ladestraße vor. Als Ergebnis der Prognose ist festzuhalten, dass es auf der Frankfurter Straße zu erheblichen Entlastungen käme, rechnerisch sinkt die Verkehrsbelastung in den Verkehrsspitzenstunden um rund. 50%. Auf dem Abschnitt Beethovenstraße – Mozartstraße –Bahnhofstraße - Alte Ladestraße, der sogenannten Alternativroute kommt es im Gegenzug zu einer erheblichen Verkehrszunahme. Hier ist mehr als eine Verdopplung der Verkehrsbelastung zu erwarten (Beethovenstraße + 130 %, Mozartstraße und Bahnhofstraße + 110 %, Alte Ladestraße + 330 %).

Im Rahmen der Einrichtung eines Einbahnstraßen-Ringverkehrs eröffnen sich neue Gestaltungsmöglichkeiten bzw. -notwendigkeiten. Auf der Frankfurter Straße wäre eine Neuaufteilung des Straßenquerschnitts sinnvoll. Die Gehwege könnten verbreitert und separate Radwege angelegt werden. Es könnten auch zusätzliche Stellplätze für Kurzzeitparker geschaffen und Ladezonen eingerichtet werden. Zusätzliche Flächen für Außengastronomie und / oder Grünanlagen wären in jedem Fall ein Gewinn für die Aufenthaltsqualität.

Auf der Straße „Alte Ladestraße“ wäre aufgrund der Fahrbahnbreite nur eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten möglich (mit Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung). An dem Knotenpunkt Beethovenstraße / Mozartstraße müsste ein Ausbau und eine Signalisierung mit Koordinierung zu dem unmittelbar nördlich gelegenen Knotenpunkt Frankfurter Straße / Beethovenstraße erfolgen. Am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Alte Ladestraße wäre ein Umbau und eine Änderung der Vorfahrtregelung notwendig. Am Bahnübergang Frankfurter Straße / An der Brölbahn wäre eine Schließung für den Kfz-Verkehr zur Vermeidung von Rückstau in der Alten Ladestraße angezeigt. Hier müsste aber geprüft werden, ob dies -im Hinblick auf Leistungsfähigkeit benachbarter Knotenpunkte- überhaupt möglich ist. Es ist zwingend erforderlich

entweder Radwege entgegen der Einbahnrichtung anzulegen oder die Einbahnstraßen für den Radverkehr zu öffnen.

Insgesamt wäre die Umgestaltung nicht allein durch Markierung und Beschilderung, sondern nur im Zusammenhang mit einem kompletten Umbau möglich und setzt auch das Einverständnis des LBS, als Baulastträger der Fahrbahn, voraus. Darüber hinaus müsste mit dem LBS erörtert bzw. geprüft werden, ob der Straßenzug Mozartstraße – Bahnhofstraße – Alte Ladestraße zu einer Landesstraße aufgestuft werden müsste. Auch die Frage, ob durch die Umbaumaßnahme eine Beitragspflicht der Anwohner ausgelöst würde, müsste geprüft werden und wäre u.a. abhängig von der zukünftigen Klassifizierung der Straße.

Vorteile eines Einbahnstraßen-Ringverkehrs:

MIV

- Einrichten von weiteren Stellplätzen für Kurzzeitparker möglich (unter Berücksichtigung von zusätzlichen Ladezonen)

Busverkehr

- Keine Vorteile

Lieferverkehr

- Be- und Entladen in Ladezonen statt auf der Fahrbahn

Radverkehr

- Verbreiterung der für Radfahrer freigegeben Gehwege oder separate Radwege entlang der Frankfurter Straße möglich (höhere Verkehrssicherheit)
Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder möglich

Fußgängerverkehr

- Verbreiterung der Gehwege der Frankfurter Straße möglich
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Frankfurter Straße durch Verringerung der Verkehrsbelastung und der Möglichkeit Flächen für Außengastronomie/Grünflächen zu schaffen
- Verbesserung der „gefühlten Verkehrssicherheit“

Nachteile eines Einbahnstraßen-Ringverkehrs:

MIV

- Verkehrsführung als Einbahnstraße erhöht oftmals das Geschwindigkeitsniveau
- Umwegige Verkehrsführungen erschweren die Erreichbarkeit der Innenstadt/des Einzelhandels und erhöhen die Fahrleistung inkl. der damit verbundenen Umweltauswirkungen (CO² Ausstoß)
- An- und abreisender Verkehr belastet den gesamten Streckenzug des Ringverkehrs

Busverkehr

- Beeinträchtigung des Busverkehrs durch die erhebliche Verkehrszunahme im Bereich der unmittelbaren Ein- und Ausfahrt des Busbahnhofs und durch das steigende Verkehrsaufkommen auf der Achse Mozartstraße – Bahnhofstraße – Alte Ladestraße

Lieferverkehr

- Umwegige Anreise zur Frankfurter Straße zwischen Beethovenstraße und Alter Ladestraße aus Fahrtrichtung Westen
- Umwegige Abreise in Fahrtrichtung Osten
- Überwachung des bestimmungsgemäßen Gebrauchs der Ladezonen erforderlich

Radverkehr

- Verschlechterung auf der Alternativroute durch die starke Zunahme der Verkehrsbelastung

Fußgängerverkehr

- Verschlechterung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Alternativroute durch Zunahme der Verkehrsbelastung
- Verschlechterung der Quermöglichkeiten im Bereich der Alternativroute
- Verschlechterung der Erreichbarkeit und der Verbindungsqualität Marktplatz mit Busbahnhof/Bahnhof

Fazit Verkehr:

In der Analyse ergeben sich verkehrliche Vor- und Nachteile. Den Vorteilen für den Rad- und Fußgängerverkehr entlang der Frankfurter Straße stehen erhebliche Nachteile auf der Alternativroute gegenüber. Die BBW GmbH spricht sich daher gegen einen Einbahnstraßen-Ringverkehr aus. Als Handlungsempfehlung wird u.a. zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine konsequente Überwachung der Regelungen für den ruhenden Verkehr und der Verkehrsregelung für Radfahrer (Benutzung der rechten Fahrbahnseite bzw. des rechten Seitenraums in Fahrtrichtung) formuliert. Verstärkt kontrolliert werden soll gem. Gutachter auch die Einhaltung der Gestaltungssatzung (Freihaltung eines 1,80m breiten Gehwegs). Des Weiteren wird die Umsetzung der bereits im Gutachten von Herrn Dr. Baier angeregten Verbesserungen (u.a. Versetzung von einigen Parkscheinautomaten und Laternen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und der nutzbaren Gehwegbreiten) empfohlen.

Wesentliche Ergebnisse der Analyse des **Einzelhandels** und der Auswirkungen der geplanten Verkehrsführung:

Ergebnisse der Standortanalyse:

- Die Innenstadt von Hennef stellt aufgrund ihrer Nutzungsstruktur den Schwerpunkt der mittelzentralen Versorgung mit öffentlichen und privaten Angeboten dar.
- Die Frankfurter Straße übernimmt innerhalb der Hennefer Innenstadt im Bereich zwischen der Einmündung der Lindenstraße im Westen und dem Bahnübergang im Osten die Funktion der Hauptgeschäftsstraße.
- Die Hauptgeschäftsstraße verfügt über eine hohe Nutzungsdichte und Angebotsvielfalt mit einem ausgewogen Mix aus Filialbetrieben und inhabergeführten Fachgeschäften. Als vorteilhaft sind die günstige Verkehrserschließung mit hoher Verkehrsfrequenz und die Werbewirksamkeit zu bewerten (Impulseinkäufe). Als Schwächen sind die vergleichsweise kleinen Betriebsgrößen, das Fehlen größerer Einzelhandelsbetriebe mit Frequenzwirkung sowie die starke Verkehrsbelastung und das eingeschränkte Angebot an Pkw-Stellplätzen anzusehen.
- Die künftige Entwicklung sowohl der gesamten Innenstadt von Hennef als auch des Hauptgeschäftsbereiches an der Frankfurter Straße wird im Wesentlichen davon abhängen, in welchem Maße die Ausstrahlungskraft erhalten und gesteigert werden kann.
- Ziel der Einzelhandelsentwicklung sollte es sein, die Versorgungsfunktion zu erhalten und zu stärken.
- Aufgrund der gegebenen Gebäudestrukturen und fehlender Potenzialflächen werden keine Möglichkeiten gesehen, den Hauptgeschäftsbereich an der Frankfurter Straße durch eine Nutzungsvordichtung – insbesondere durch die Ansiedlung von Magnetbetrieben – zu sichern und zu stärken.
- Als Potenzialflächen für die zukünftige Einzelhandelsentwicklung werden der Bereich Heiligenstädter Platz / Bahnhofstraße sowie weiterer Grundstücke von privater und öffentlicher Seite als Nutzungsalternativen diskutiert, die sich alle abseits der Frankfurter Straße befinden.
- Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, alternative Möglichkeiten zu diskutieren, die zum Erhalt und zur Stärkung der Frankfurter Straße als Hauptgeschäftsstraße beitragen können.

Vorteile des „Einbahnstraßen-Ringverkehrs“ aus Sicht des Einzelhandels:

- Verkehrsreduktion auf der Frankfurter Straße, Erhöhung der „gefühlten Verkehrssicherheit“
- Flächengewinn für die Umsetzung baulicher Maßnahmen und hierdurch Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Erlebbarkeit:
 - Verbreiterung der Fußwegebereiche denkbar,
 - Schaffung separater Radweg machbar,
 - Einrichtung von Ladezonen und zusätzlicher Kurzzeit-Stellplätze möglich.

Nachteile des „Einbahnstraßen-Ringverkehrs“ aus Sicht des Einzelhandels:

- Herabsetzung der Erreichbarkeit (Umwegfahrten) der Frankfurter Straße für Pkw-Kunden, aber auch für den Lieferverkehr, die Müllabfuhr, Rettungsdienste etc..
- Wegleitung eines Großteils des Kundenverkehrs von den Ladenlokalen an der Frankfurter Straße und dadurch Verringerung der Werbewirksamkeit infolge der geringeren Verkehrsfrequenz (geringere Zahl von Impulseinkäufen).
- Das Mehr an Flächen für den nicht-motorisierten Verkehr und den Aufenthalt kann nicht dazu genutzt werden, eine Nutzungsverdichtung entlang der Frankfurter Straße herbeizuführen, denn die baulichen Strukturen lassen dies insbesondere an der Nordseite nicht zu (denkmalgeschützte Bausubstanz / Villenbebauung).
- Mögliche Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus auf der Maßnahmenstrecke kann sich wiederum negativ auf Erlebbarkeit, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit auswirken. Der Zwang zu Umwegfahrten kann zu Mehrverkehren in den umliegenden Wohngebieten führen.
- Die Verlagerung von Verkehren auf die Alternativroute könnte hier zu einer Verringerung der Aufenthaltsqualität und zu neuen Nutzungskonflikten führen. Dies ist von besonderer Brisanz, da sich in diesem Bereich die wichtigsten Potenzialflächen der zukünftigen Einzelhandelsentwicklung befinden (z. B. Umfeld des Heiligenstädter Platzes, Eckgrundstück Bahnhofstraße / Mozartstraße / Lindenstraße).

Fazit Einzelhandel:

Eine Einbahnstraßenregelung auf der Frankfurter Straße hätte für den Einzelhandel Vor- und Nachteile, insgesamt lässt sich festhalten, dass es mehr Nachteile als Vorteile gibt. Die Auswirkungen auf die Nebenstraßen und somit auf die einzigen Einzelhandelspotentialflächen sind sogar ausschließlich negativ zu bewerten. Die BBE Handelsberatung spricht sich – mit dem Focus auf den Einzelhandel – insgesamt gegen eine Einbahnregelung aus.

Fazit der Verwaltung:

Die Umsetzung einer Einbahnregelung wäre mit Vor- und Nachteilen verbunden. Aus Sicht der Verwaltung und der externen Gutachter überwiegen aber die Nachteile.

Hinzu kommt, dass die Umsetzung nur mit baulichen Mitteln machbar ist. Im Hinblick auf die aktuelle Haushaltssituation und das im nächsten Jahr anstehende Haushaltssicherungskonzept sind derartige Maßnahmen voraussichtlich nicht finanzierbar. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die Kreuzungsbereiche „Frankfurter Str./ Alte Ladestraße“ sowie „Frankfurter Str. /Bahnhofstr.“ erst kürzlich zu Lasten der Stadt - aufgrund der Forderungen des Landesbetriebs im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben „Alte Ladestraße“ - umgebaut wurden. Die diesbezüglich mit dem Landesbetrieb abzuschließende Verwaltungsvereinbarung befindet sich dort noch im Abstimmungsverfahren.

Es ist auch nicht davon auszugehen, dass ein Umbau der Frankfurter Straße (nochmals) gefördert würde. Der Ausbau der Frankfurter Straße gilt in der Fachwelt nach wie vor als vorbildlich und wegweisend. Der Ausbau ist als empfohlener Regelquerschnitt für eine örtliche Geschäftsstraße in der aktuellen Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) aufgeführt. Jedes Jahr gibt es Fachbesuchergruppen – auch aus dem Ausland – die extra anreisen um sich den Ausbau vor Ort anzusehen. Im letzten Jahr hat sogar eine Besuchergruppe aus Australien auf dem Weg zu einem Fachkongress einen Zwischenstopp eingelegt. Die Ausbaukonzeption wurde bereits oft kopiert und im In- und Ausland umgesetzt.

Aus Sicht der Verwaltung ist es daher zielführender an der Optimierung des Bestands zu arbeiten. Einige der Empfehlungen aus dem Gutachten von Herrn Dr. Baier konnten leider bis heute – aus Kostengründen – nicht umgesetzt werden (u.a. Befestigung der wassergebundenen Decken, Versetzung oder Entfall störender Leuchten, Versetzung von störenden Parkscheinautomaten im Gehweg).

Als größtes Problem wird aber seitens des verwaltungsinternen Arbeitskreises AK Verkehr die Radfahrerführung bzw. das Nutzerverhalten der Radfahrer auf der Frankfurter Straße

angesehen.

Nur knapp 10 % der Radfahrer fahren auf der Fahrbahn, gut 90 % benutzen die beidseitigen Seitenräume, wobei Kinder diese fast ausschließlich (96 %) nutzen. In beiden Seitenräumen sind zudem rund 40 % Radfahrer zu verzeichnen, die diese entgegen der freigegebenen Richtung nutzen (Quelle Analyse Dr. Baier 2009).

Im AK Verkehr besteht Einigkeit, dass die Radfahrer grundsätzlich auf der Fahrbahn der Frankfurter Straße geführt werden sollten. Nur so könnten die Konflikte zw. Radfahrern und Fußgängern auf den relativ schmalen Gehwegen sowie die Konflikte Radfahrer/Pkw in den Einmündungsbereichen behoben werden. Dies ist aber nicht durchführbar, solange die teilweise vorhandenen mehrzeiligen Pflasterbänder am Fahrbahnrand existieren.

Für den Radfahrer ist das in der Broschüre „Bilder einer Umgestaltung“ beworbene konfliktfreie Miteinander von Fahrrad und Kfz auf der Fahrbahn im Moment nicht durchsetzbar. „Die Radfahrer benutzen vorwiegend die bituminöse Fahrbahnmitte: selbstbewusste Sicherheit, die hier nicht provoziert“. Dies entspricht leider nicht der aktuellen Nutzerrealität. Wenn Radfahrer mittig auf der Fahrbahn fahren, werden sie häufig von Autofahrern bedrängt und oft sogar angehupt. Andererseits kann der Radfahrer im Bereich der Pflasterbänder nicht am Fahrbahnrand fahren. Aus Radfahrersicht ist die Frankfurter Straße daher ein schwieriges Terrain. Seitens der Verwaltung wird verstärkt versucht werden, einer breiten Öffentlichkeit über Presse- und Öffentlichkeitsarbeit die Grundkonzeption der Frankfurter Straße wieder in Erinnerung zu rufen oder auch Neubürgern zur Kenntnis zu bringen. Hier wäre es auch hilfreich, wenn der Ortsverband des ADFC mithilft, dieses Wissen an die Radfahrer zu verbreiten.

Die Frankfurter Straße beruht auf dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme. Die vorhandene niedrige Geschwindigkeit und die sehr gute Querbarkeit bei geringen Wartezeiten für den Fußgänger ist eine Konsequenz dieses Prinzips unterstützt durch den verkehrsberuhigten Ausbau. Der Ausbau der Frankfurter Straße und auch das Fehlen von LSA und FGÜ's kann als Beispiel für den Shared Space Gedanken aufgefasst werden. Unsicherheit schafft Sicherheit. Aufgrund des Ausbaus und der „gefühlten Unsicherheit“ fährt der Kfz-Fahrer langsamer als er eigentlich muss.

Dieser Grundgedanke muss wieder viel stärker in das Bewusstsein aller Nutzer der Frankfurter Straße gebracht werden.

Zu den weiteren Fragestellungen im SPD Antrag:

4. Parkraumbewirtschaftung und Parkleitsystem

Im Bereich des Hennefer Zentralortes wird bereits ein großer Teil des öffentlichen Parkraums bewirtschaftet. Seitens der Ordnungsverwaltung wird die Nutzung des Parkraums intensiv beobachtet und überwacht. Zudem wird die Parkraumbewirtschaftung auch kontinuierlich fortgeschrieben. In nächster Zeit sind folgende Neuerungen geplant:

Im Abschnitt Siegfeldstraße zwischen Deichstraße und Frankfurter Straße sowie im Bereich Karol-Woityla-Platz wird eine Parkscheibenregelung max. 2 Stunden von Mo-Fr 8-19 h eingerichtet.

Damit sollen Eltern der neu eingerichteten kath. KiTa, aber auch Patienten der in der Siegfeldstraße vorhandenen Praxen, Wechsellparkraum erhalten. Durch die 2 Stunden-Regelung sollen auch Besucher der Kirchmessen angemessene Zeit zum Parken bekommen.

Im Zuge der Bonner Straße wird zwischen Beethovenstraße und kurz vor Weidenbroich (Ford - REWE) eine Parkscheibenregelung für max. 3 Std von Mo-Fr 8- 19 h eingerichtet, ebenso im Eckverlauf der Humperdinckstraße und der Beethovenstraße. Diese Plätze sollen auch den Nutzern der Dienstleistungsbetriebe Hennef - Mitte zur Verfügung stehen. Im Bereich der evangelischen Kirche gilt eine auf die Messen abgestimmte Sonderregelung.

Darüber hinaus sind Parkscheibenregelungen im Zuge der Frankfurter Straße zwischen Steinstraße und Gartenstraße beabsichtigt. Dort sollen damit Parkmöglichkeiten für die Eltern der Schulkinder angeboten werden.

Ebenso wird die Königstraße nach Fertigstellung des Straßenbaus eine Parkscheibenregelung erhalten.

Für die Deichstraße wird eine Parkscheibenregelung vorbereitet, um nach dem Straßenausbau

auch zusätzliche Wechsellparkplätze u. a. für die Arztpraxen im Nahbereich anzubieten. Vor weiteren Überlegungen zur Einrichtung eines Parkleitsystems für die Innenstadt ist zunächst die zukünftige Entwicklung der großen Potentialflächen (u.a. Bahnhofsparkhaus und Heiligenstädter Platz) abzuwarten und die Verkehrsführung in der Innenstadt abschließend festzulegen.

5. Dieser Punkt wurde bereits durch die beiden externen Gutachter analysiert.

6. Auf Möglichkeiten der Öffentlichkeitsbeteiligung wird das Büro BBW im Rahmen seiner Präsentation eingehen. Es werden die Öffentlichkeitsbeteiligungsformen Informationsveranstaltung, Befragung und Workshop vorgestellt und deren Vor- und Nachteile erläutert. Vor kurzem wurde die Aufstellung des „Integrierten Kommunalen Klimaschutzkonzeptes (IKK)“ in Hennef initiiert. Es gibt eine Steuerungsgruppe und diverse Arbeitsgruppen. Erste Veranstaltungen haben bereits stattgefunden. Eine Arbeitsgruppe beschäftigt sich mit dem Thema „Verkehr und Mobilität“, der 1. Workshop dieser Arbeitsgruppe fand am 12.05.2015 statt. Die Themen Radfahren und auch Fahrradabstellanlagen wurden bereits aufgegriffen. Ergebnis des 1. Workshops:“ Für die nächste Veranstaltung wird beabsichtigt, einen Workshop zum Thema Radverkehr mit dem Schwerpunktgebiet Zentralort und weiteren „Tal-Lagen“ zu veranstalten, der öffentlich angeboten wird. Dieser könnte unter dem Ziel stattfinden, Wege im Zentralort möglichst umweltfreundlich (also zu Fuß oder per Rad) durchzuführen.“ Hier bestünde die Möglichkeit für die Hennefer Bürgerinnen und Bürger ihre Vorstellungen in den weiteren Planungsprozeß einzubringen.

7. Die rechtlichen Bedingungen bezüglich der Zweckbindung der Fördermittel für die Frankfurter Straße wurden bereits in der Sitzung am 19.11.2014 aufgeführt. Der Vollständigkeit halber werden sie hier nochmals aufgeführt. Zwischen der Königstraße und dem Bahnübergang Warth gilt der folgende Sachstand:

Für den Umbau der Nebenanlagen (Gehwege, Parkflächen, Beleuchtung) sind der Stadt seinerzeit Fördermittel aus der Stadterneuerung der Bezirksregierung Köln gewährt worden. Der 1. Bauabschnitt ist 1990 fertiggestellt worden. Die Zweckbindungsfrist läuft 25 Jahre und dementsprechend in Kürze (Ende 2015) aus.

Zuständig für die Er- und Unterhaltung der Seitenräume und für die Beleuchtung ist seit dem Ausbau die Stadt. Eigentum, Baulast und Unterhaltung für die Fahrbahn (L 333) obliegen nach wie vor dem Landesbetrieb Straßenbau NRW.

Hennef (Sieg), den 25.08.2015

Klaus Pipke