



**HANBRUCHER STRASSE 9
D-52064 AACHEN**

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

Erstellung eines Masterplans Mobilität für die Stadt Hennef

Leitbild- und Zielentwicklung

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael M. Baier

Dr.-Ing. Katja Engelen

Rebecca Schultes, B. Sc.

Aachen, im Juni 2022

N:\2021_21\210530_Hennef Masterplan Mobilität\B 05 Texte\Berichte\ZB 02 Leitbild\MPM_Hennef_2ZB_2022-06-05.docx

(überarbeitete Fassung nach Beteiligung der Öffentlichkeit, des Projektbeirats und der Verwaltung)

HRB 3329 AMTSGERICHT AACHEN

GESCHÄFTSFÜHRER: DR.-ING. REINHOLD BAIER DIPL.-ING. AXEL C. SPRINGSFELD DR.-ING. MICHAEL M. BAIER
BANKVERBINDUNG: IBAN: DE 1639050000016011116 BIC: AACSD33

Inhalt

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung	3
2 Herangehensweise	3
3 Nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung auf übergeordneten Ebenen	5
3.1 Ebene der Europäischen Union	5
3.2 Ebene der Bundesregierung	5
3.3 Ebene der Landesregierung	6
3.4 Ebene der Region	6
4 Ausrichtung der Mobilität der Stadt Hennef	8
4.1 Vorliegende stadspezifische Ziele und Handlungsansätze	8
4.2 Definition eines verkehrlichen Leitbilds mit Zielen	10
4.2.1 Oberziel	10
4.2.2 Werteziele	11
4.2.3 Planungsziele	14
4.3 Planerischen Leitlinien	21
4.3.1 Fußgängerverkehr	21
4.3.2 Radverkehr	24
4.3.3 Öffentlicher Personenverkehr	29
4.3.4 Fließender Kfz-Verkehr	30
4.3.5 Ruhender Kfz-Verkehr	31
4.3.6 Wirtschaftsverkehr	32
4.3.7 Alternative Antriebsformen	32
4.3.8 Mobilitätsmanagement	33
Anhang	35

Vorbemerkungen

Der vorliegende Zwischenbericht dokumentiert die Zwischenergebnisse zum Arbeitspaket „Leitbild- und Zielentwicklung“ des Masterplans Mobilität für die Stadt Hennef.

Der Zwischenbericht ist so aufgebaut, dass er zu Projektende zusammen mit den weiteren noch folgenden Zwischenberichten den endgültigen Schlussbericht darstellt. Durch die Zusammensetzung der Zwischenberichte ändert sich die Nummerierung der übergeordneten Gliederung.

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Aufgrund der inhaltlichen Überholung vorliegender Gesamtverkehrsplanungen und dem sich im Wandel befindlichen Mobilitätsverhaltens – infolge der Notwendigkeit des Klimaschutzes, der zunehmenden Digitalisierungen und den damit verbundenen Möglichkeiten, aber auch der pandemischen Auswirkungen – hat die Stadt Hennef beschlossen mit externer fachlicher Unterstützung einen Masterplan Mobilität zu erarbeiten. Es wird die Gesamtmobilität der Stadt Hennef mit allen Auswirkungen auf das öffentliche und wirtschaftliche Leben betrachtet. Ziel des Masterplans Mobilität ist es, zuverlässige, bezahlbare und nachhaltige Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger im gesamten Stadtgebiet dauerhaft sicherzustellen. Ein besonderer Fokus liegt auf der Förderung des Umweltverbunds (Fußgänger-, Radverkehr und öffentlicher Personenverkehr) und somit der Unterstützung der allgemein angestrebten Verkehrswende.

2 Herangehensweise

Der aufzustellende kommunale Masterplan Mobilität orientiert sich an den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung und Anwendung von Mobilitätsmanagement der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie den Empfehlungen der Europäischen Kommission zur Erstellung von Kommunalen nachhaltigen Mobilitätsplänen (SUMP).

Aufbauend auf einer allumfassenden Analyse wird ein Leitbild mit Leitzielen für die zukunftsorientierte Entwicklung der Mobilität in Hennef aufgestellt. Zur Umsetzung dieser Ziele werden praxisnahe Maßnahmvorschläge für die verschiedenen Verkehrsmittel definiert, konzipiert, strukturiert und priorisiert. Die Erarbeitung wird durch einen stark partizipativen Prozess mit umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit begleitet (Bild 1).

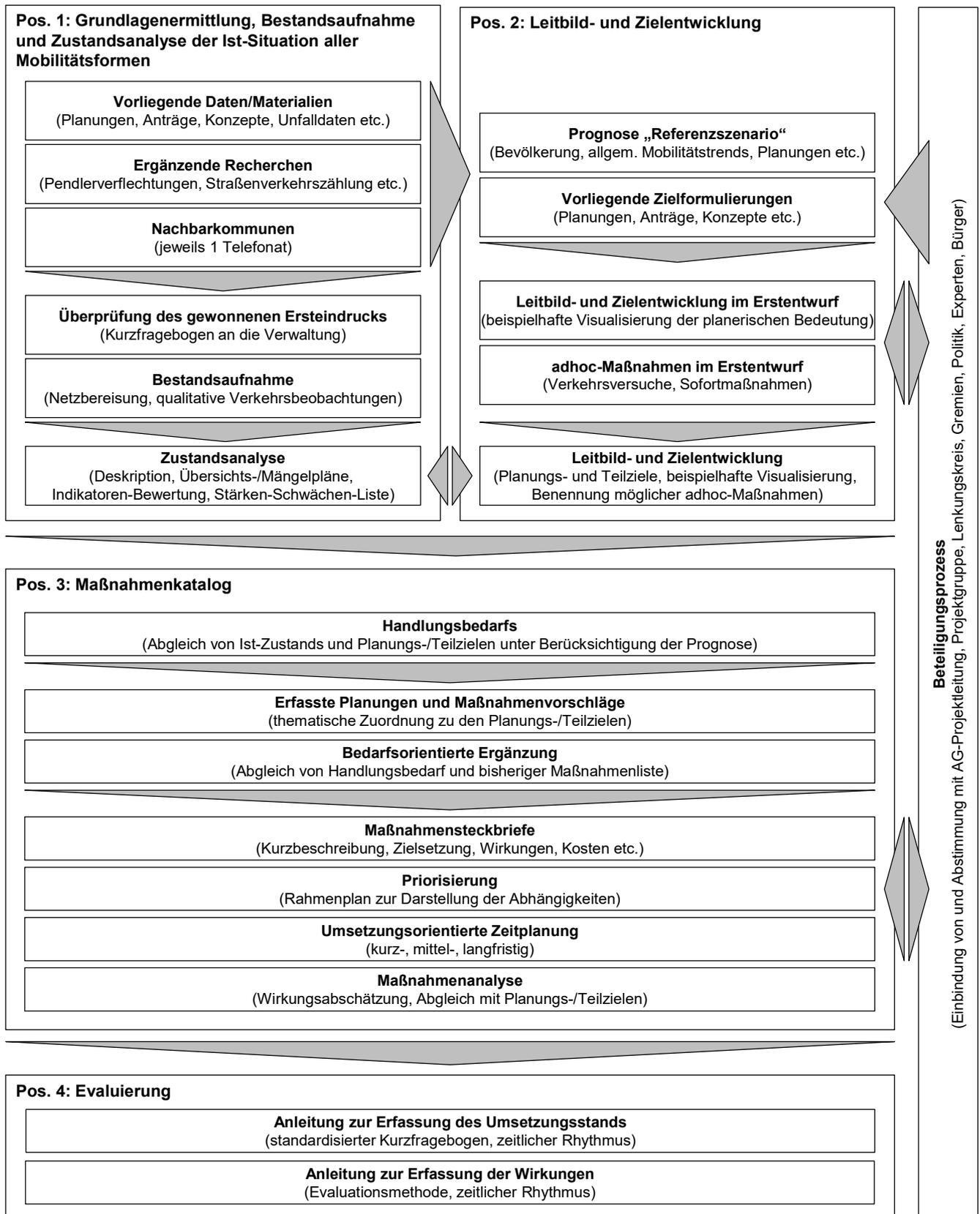


Bild 1: Schematische Darstellung der Projektinhalte und der Projektbearbeitung

3 Nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung auf übergeordneten Ebenen

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung wird nicht allein von der Stadt Hennef auf Kommunalebene angestrebt, sondern auch auf den der Stadt übergeordneten verkehrspolitischen Handlungsebenen (Europäische Union, Bund, Land, Region).

Nachfolgend werden verkehrspolitische Handlungsziele der übergeordneten Handlungsebenen aus verschiedenen Dokumenten zusammengefasst dargestellt. Detaillierte Übersichtstabellen mit den konkreten Handlungszielen (Ober- und Unterziele) und zugeordneten Handlungsansätzen werden im Anhang aufgeführt.

3.1 Ebene der Europäischen Union

Die Verkehrspolitik der Europäischen Union (EU) hat die Aufgabe, für einen reibungslosen, effizienten, sicheren und freien Personen- und Warenverkehr innerhalb der EU zu sorgen. Ziel ist es, effiziente, sichere und umweltfreundliche Mobilitätslösungen in der EU anzubieten und die Voraussetzungen für eine wettbewerbsfähige Industrie zu schaffen, die Wachstum und Arbeitsplätze generiert. Dazu werden gemeinschaftlich integrierte Netzwerke für alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser und Luft) aufgebaut.

Im Hinblick auf die energie- und klimapolitischen Ziele der EU hat der Einsatz nachhaltiger und innovativer Verkehrsmittel an Bedeutung gewonnen.

Um den Herausforderungen, die sich durch das stetig steigende Verkehrsaufkommen ergeben, zu begegnen, verfolgt die EU mehrere Handlungsziele (Anhang, Tabelle 1).

3.2 Ebene der Bundesregierung

Analog zur EU verfolgt auch die Bundesregierung in Bezug auf die Verkehrspolitik derzeit das Oberziel, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen gegenüber dem Referenzjahr 1990 zur Erreichung der Klimaziele zu senken: *„1990 betrug der Treibhausgas-Ausstoß des Verkehrssektors 164 Millionen Tonnen CO₂. 2020 waren es laut Klimabilanz des Umweltbundesamtes 146 Millionen Tonnen CO₂. Die Emissionen des Sektors sollen [laut der Novelle des Klimaschutzgesetzes] bis 2030 weiter auf höchstens 85 Millionen Tonnen CO₂ reduziert werden.“*¹

Daraus lässt sich eine Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um nahezu 50 % bis 2030 gegenüber 1990 ableiten. Darüber hinaus wurde bereits im Rahmen des Energiekonzepts 2010 eine Reduzierung des Endenergieverbrauchs im Verkehrssektor bis 2020 um 10 % und bis 2050 um rund 40 % gegenüber 2005 angestrebt. Um diese Ziele zu erreichen, verfolgt die Bundesregierung mehrere Handlungsziele (Anhang, Tabelle 2).

¹ Quelle: www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/

3.3 Ebene der Landesregierung

Auch bei der NRW-Landesregierung steht der Klimaschutz an vor-derster Stelle.

Für das Jahr 2019 konnte NRW eine Senkung der CO₂-Emissionen über alle Sektoren gegenüber 1990 um 38 % aufweisen und liegt damit über dem Bundeswert von 35 %. Aufbauend auf diesem Erfolg hat die NRW-Landesregierung im Sommer 2021 einer Novellierung des Klimaschutzgesetzes aus dem Jahr 2013 zugestimmt, mit der die bislang bestehenden Ziele verschärft werden: *„Wurde im ersten NRW-Klimaschutzgesetz von 2013 noch eine Minderung für 2050 von mindestens 80 % im Vergleich zum Jahr 1990 festgeschrieben, verpflichtet sich die Landesregierung nun bereits 2045 treibhausgasneutral zu wirtschaften. Zudem wurden im Gesetz Zwischenziele ergänzt: Bis 2030 sollen die Emissionen um 65 % im Vergleich zu 1990 sinken, bis 2040 um 88 %. Nordrhein-Westfalen übernimmt damit als erstes Bundesland die kürzlich verabschiedeten Bundesziele für den Klimaschutz.“*²

Gesonderte Zielsetzungen für die einzelnen Sektoren sind im NRW-Klimaschutzgesetz nicht festgehalten. Diese können jedoch dem Klimaschutzplan aus dem Jahre 2015 entnommen werden, wobei dieser sich noch auf die Zielsetzung des ersten Klimaschutzgesetzes des Landes NRW von 2013 bezieht. In Bezug auf die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor sind hier bis zum Jahr 2030 eine Minderung gegenüber 1990 um 31 % als Zielwert und bis 2050 um mindestens 60 % als Orientierungswert ausgewiesen. Darüber hinaus sind im Klimaschutzplan sektorale Handlungsstrategien aufgezeigt (Anhang, Tabelle 3).

Vor dem Hintergrund einer besseren, sicheren und sauberen Mobilität und dem hohen Stellenwert des Fahrrades und der Nahmobilität hat die Landesregierung im Herbst 2021 den Entwurf für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes verabschiedet. Damit bekommt Nordrhein-Westfalen als erstes Flächenland in Deutschland ein eigenes Gesetz, das den Rad- und Fußgängerverkehr noch attraktiver machen soll. Mit dem neuen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz wird per Gesetz festgeschrieben, dass jedes Jahr Rad- und Fußgängerverkehr verlässlich vom Land mit Geld gefördert wird. Hierzu wurden strategische Handlungsansätze formuliert (Anhang, Tabelle 4).

3.4 Ebene der Region

Um die Mobilität als unverzichtbaren Bestandteil einer modernen und vernetzten Welt zu gewährleisten, dabei aber die negativen Auswirkungen auf ein Minimum zu beschränken, engagiert sich der Rhein-Sieg-Kreis in verschiedenen Projekten, die sich mit der Zukunft des Themenkomplexes „Verkehr und Mobilität“ beschäftigt. Nachfolgend wird auf eine Auswahl dieser Projekte, aus denen verkehrsbezogene Zielsetzungen hervorgehen, in zeitlicher Chronologie Bezug genommen.

Novellierung des Klimaschutzgesetzes NRW
(aufgestellt 2021)

Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW
(aufgestellt 2021)

² Quelle: www.klimaschutz.nrw.de/instrumente/klimaschutzgesetz

Die NVR GmbH wurde im Jahr 2015 durch die Verbandsversammlung des NVR beauftragt, eine regionale Mobilitätsentwicklung zu initiieren. Zielsetzung ist u. a. ein Strategie- und Handlungskonzept mit Lösungsansätzen und Maßnahmen zur Sicherung einer effizienten, zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung (Infrastruktur und Management) im Verbandsgebiet des NVR. Als wichtiger Baustein des regionalen Mobilitätsentwicklungsprozesses wurde vom NVR mit externer Unterstützung das Klimaschutzteilkonzept „Mobilität im Rheinland“ erarbeitet und 2016 fertiggestellt.

**Klimaschutzteilkonzept
„Mobilität im Rheinland“**
(aufgestellt 2016)

Unter Berücksichtigung der internationalen und nationalen Klimaschutzziele verfolgt auch das Klimaschutzteilkonzept eine Minimierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen als Oberziel. Im Klimaschutzszenario wurde für das NVR-Verbandsgebiet ein CO₂-Einsparpotenzial von bis zu 37 % bis 2030 gegenüber 2014 ermittelt. Auf Grundlage der Berichtsinhalte lassen sich mehrere Handlungsziele und Handlungsansätze für das NVR-Verbandsgebiet identifizieren (Anhang, Tabelle 5).

Die Stadt Bonn, die Umlandkommunen aus dem Rhein-Sieg-Kreis (Alfter, Bad Honnef, Bornheim, Hennef, Königswinter, Meckenheim, Niederkassel, Rheinbach, Sankt Augustin, Siegburg, Swisttal, Troisdorf, Wachtberg) und der Rhein-Sieg-Kreis haben sich als shaREgion zusammengeschlossen, um gemeinsam ein Zukunftskonzept im Rahmen der Initiative „StadtUmland.NRW“ zu erarbeiten: *„Bereits heute existiert in der Region ein dichtes und leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz für den Nah- und Fernverkehr, welches aber zunehmend an seine Leistungsgrenzen stößt („Verkehrsinfarkt“). Der weitere Ausbau des Verkehrsnetzes ist vielerorts jedoch nur auf Kosten konkurrierender Flächennutzungen und mit Behinderungen durch zahlreiche Baustellen möglich. Auch die Freiraumqualität ist zu beachten und steht oft in direkter Konkurrenz zur bedarfsgerechten Mobilitätssicherung.“*³

Projektauftrag „StadtUmland.NRW“ BonnUmland“
(aufgestellt 2017)

Um die vorhandene Verkehrsinfrastruktur nachhaltig und bedarfsgerecht an das steigende Verkehrsaufkommen in der wachsenden Region anzupassen und dabei die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und Wirtschaft zu berücksichtigen, wurde in 2017 ein innovatives Mobilitätskonzept mit externer Unterstützung und einem Planungshorizont bis 2030 erarbeitet. Auf Grundlage der Berichtsinhalte lassen sich mehrere Handlungsziele und Handlungsansätze für die shaREgion identifizieren (Anhang, Tabelle 6).

Die REGIONALE 2025 ist ein Strukturförderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen, mit dem sich das Bergische RheinLand, welches sich aus insgesamt 28 Kommunen der drei Kreise Rhein-Berg, Oberberg und Rhein-Sieg zusammensetzt, als Teilraum innerhalb der Region Köln/Bonn für die Zukunft positioniert. Ziel ist es, bis zur Präsentation im Jahr 2025 und darüber hinaus im Bergischen RheinLand lokale sowie interkommunale Strategien und Projekte mit strukturpolitischer und regionaler Bedeutung zu entwickeln, zu begleiten und umzusetzen. Für insgesamt sechs Handlungsfelder, darunter auch das Handlungsfeld Mobilität, wurde jeweils ein Strategiepapier ausgearbeitet. Auf Grundlage des mobilitätsbezogenen

REGIONALE 2025 –Strategiepapier Mobilität
(aufgestellt 2021)

³ Planersocietät (2017): Projektauftrag StadtUmland.NRW BonnUmland – shaREgion, Dokumentation der Arbeitsergebnisse im Themenfeld „Mobilität und Verkehr“

Strategiepapieren lassen sich mehrere Handlungsziele und Handlungsansätze identifizieren (Anhang, Tabelle 7).

Der Rhein-Sieg-Kreis ist Mitglied der Metropolregion Rheinland: *„Es besteht die Notwendigkeit, den Verkehr in der Region auf zukunftsfähige nachhaltige und multimodale Mobilitätskonzepte auszurichten, damit die Entwicklung der Region nicht im Verkehrsstau stecken bleibt. Gleichzeitig hat sich die Metropolregion Rheinland als dynamisch wachsende Region in der Mitte Europas zum Ziel gesetzt, dass die Zukunft der Mobilität innovativ, CO₂ neutral und digital sein soll.“*⁴

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Metropolregion Rheinland den Erhalt eines leistungsfähigen Straßen- und Schienensystems sowie des Ausbaus alternativer metropolverträglicher Mobilitätsstrukturen. Der Arbeitskreis „Verkehr und Infrastruktur“ hat aktuell (2021) ein regionsspezifisches Positionspapier zum ÖPNV-Bedarfsplan NRW verfasst, aus dem regionsbezogene Handlungsziele hervorgehen (Anhang, Tabelle 8).

Für die Sicherstellung und Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist aber vor allem der Nahverkehrsplan von Bedeutung, der vom Aufgabenträger, hier dem Rhein-Sieg-Kreis, aufgestellt und kontinuierlich fortgeschrieben wird. Es werden Qualitätsstandards der Erreichbarkeit und der Bedienung definiert. Durch den Abgleich der definierten Standards mit dem vorhandenen Angebot werden die Defizite und der notwendige Handlungsbedarf abgeleitet. *„Nachdem der erste Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises unter der Prämisse „Angebotsausbau“ und der zweite unter der Prämisse „Einsparung“ stand, orientiert sich der vorliegende dritte Nahverkehrsplan am Planungsszenario „Optimierung“.“*⁵

Aus dieser inhaltlichen Ausrichtung der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Rhein-Sieg-Kreises ergibt sich das Oberziel und die zugehörigen Unterziele (Anhang, Tabelle 9).

**Metropolregion Rheinland
– Positionspapier zum
ÖPNV-Bedarfsplan NRW**
(aufgestellt 2021)

**Nahverkehrsplan Rhein-
Sieg-Kreis, 3. Fortschreibung**
(aufgestellt 2021)

4 Ausrichtung der Mobilität der Stadt Hennef

Aus der Grundlagenanalyse und der Darstellung der Makrotrends und Szenarien der Mobilität gehen sowohl geänderte Alltagsabläufe und Mobilitätsgewohnheiten als auch weitere Entwicklungen hervor, aus denen sich verkehrliche Herausforderungen ergeben, denen die Stadt Hennef im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung begegnen muss.

4.1 Vorliegende stadtspezifische Ziele und Handlungsansätze

Die Stadt Hennef hat in verschiedenen Konzepten bereits gesamtstädtische Ziele mit Bezug zur Mobilität formuliert. Nachfolgend wird auf die vorliegenden Konzepte in zeitlicher Chronologie Bezug genommen.

⁴ metropolregion-rheinland.de/verkehr-und-infrastruktur/

⁵ Rhein-Sieg-Kreis (2021): Nahverkehrsplan Rhein-Sieg-Kreis, Version 2.4

Im Radwegekonzept für die Stadt Hennef werden übergeordnete Ziele für die Radverkehrsförderung benannt:

- Schaffung eines weitgehend flächendeckenden Radwegenetzes, das vornehmlich den Alltagsverkehr und sekundär den Freizeitverkehr fördern soll,
- Anerkennung des Fahrrads als gleichberechtigtes Verkehrsmittel,
- Abbau des hohen Gefährdungspotenzials radfahrender Verkehrsteilnehmenden,
- Reduktion der hohen Kfz-Verkehrsbelastung,
- Nutzbarmachung des Fahrrads als ideales Verkehrsmittel im Alltag für viele Verkehrszwecke und den Kurzstreckenbereich.

Die Stadt Hennef verfügt über ein städtisches Leitbild, wobei kein kurzer Slogan, sondern eine umfassende sachliche und funktionale Beschreibung formuliert wurde, die die typischen Merkmale der Stadt Hennef aufgreift: *„Hennef ist eine Stadt im ländlichen Raum, die geprägt ist von zwei urbanen Dienstleistungs- und Einkaufszentren einerseits und dörflichen Strukturen mit einer an gemeinsamen gesellschaftlichen Werten orientierten Bevölkerung andererseits. Diese beiden prägenden Eigenschaften stehen nicht isoliert nebeneinander, sondern stehen in einer engen und fruchtbaren Wechselwirkung.“*

Der Leitbilddefinition wurde ein Leitziel zugeordnet: *„Hennef ist sich seines Charakters als einer Stadt im ländlichen Raum, als einer Stadt, in der die beiden prägenden Elemente der Urbanität einerseits und der dörflichen Strukturen in enger und fruchtbarer Wechselwirkung stehen, bewusst und ist bestrebt, diesen Charakter zu erhalten, für die Zukunft zu stärken und für die nachfolgenden Generationen zu sichern.“*

Im Weiteren werden drei Themenfelder mit Hauptzielen und Zieldimensionen aufgestellt:

- *„Stadt im ländlichen Raum: Natur und Landschaft und deren Schutz,*
- *prägende Urbanität: Dienstleistung, Einzelhandel, Gewerbe und dessen Förderung, aber auch Modernität, Technik und urbane Kultur,*
- *prägende dörfliche Strukturen: Tradition, soziales Leben, Gemeinschaft, Vereinsleben und dörfliche Kultur.“*

Im vorliegenden städtischen Leitbild der Stadt Hennef fehlt die Betrachtung des Themenfelds Mobilität – auch im Zusammenhang mit dem Themenfeld Klimaschutz. Diese Lücke soll im Rahmen der Arbeiten zum Masterplan Mobilität behoben werden.

Mit der Erstellung eines Integrierten Klimaschutzkonzepts möchte die Stadtverwaltung das Thema Klimaschutz in der gesamten Stadt populärer machen, stärker verbreiten und die Bürger*innen diesbezüglich sensibilisieren und verfolgt damit unter anderem eine Steigerung der umweltfreundlichen Mobilität. Bereits hier wurde festgehalten, dass das städtische Leitbild um die Bereiche Klimaschutz

**Radwegekonzept
Stadt Hennef**
(aufgestellt 1996)

Kernthesen für ein städtisches Leitbild und Leitziele
(aufgestellt 2010)

Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Hennef
(aufgestellt 2016)

und Mobilität ergänzt werden soll (Maßnahme Struk 3). Darüber hinaus wurden weitere strategische Handlungsansätze für eine umweltfreundliche Mobilität zusammengestellt:

- Mobilitätskampagne Hennef und Aktionen für Öffentlichkeitsarbeit,
- Stärkung der Nahmobilität in Hennef,
- Verkehrsmittelübergreifender Ausbau der Elektromobilität,
- Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung,
- Etablierung einer Arbeitsgruppe „Schulisches Mobilitätsmanagement“,
- Aktionstag: Autofrei zur Schule,
- Mobilität im Einzelhandel – Aktivitäten mit der Werbegemeinschaft,
- Aktion: Nachhaltige Mobilität auf der Frankfurter Straße,
- Modellprojekt „E-Dorfauto“.

Im Aktionsplan Inklusion wird eine barrierefreie Stadtgestaltung als Zielsetzung formuliert. Im Zuge der Arbeitskreise wurden folgende strategische Handlungsansätze zusammengetragen:

- Mobilitätskampagne Hennef und Aktionen für Öffentlichkeitsarbeit,
- Beseitigung von Barrieren z. B. in der physischen Umwelt, Gebäuden, Straßen, Transportmitteln, Einrichtungen, Schulen, Arbeitsstätten,
- Sicherstellung der persönlichen Mobilität, z. B. durch hochwertige Mobilitätshilfen, unterstützende Technologien oder menschliche und tierische Hilfe.

Hennef inklusiv – Aktionsplan Inklusion der Stadt Hennef
(aufgestellt 2017)

4.2 Definition eines verkehrlichen Leitbilds mit Zielen

Das städtische Leitbild der Stadt Hennef soll zukünftig um das nachfolgende verkehrsbezogene Leitbild ergänzt werden. Dabei wird auch der Klimaschutz im Verkehrssektor berücksichtigt.

Das verkehrsbezogene Leitbild setzt sich aus den strategischen Zielen für die zukünftige Verkehrsentwicklungsplanung zusammen und bildet damit als inhaltliche Ausrichtung die Grundlage für die spätere Maßnahmenentwicklung. Mit Hilfe eines Oberziels und weiteren zugeordneten Unterzielen beschreibt das Leitbild qualitativ die angestrebte zukünftige Mobilitätssituation der Stadt Hennef im Jahr 2035.

4.2.1 Oberziel

Der Überschrift

Hennefs Mobilität von morgen: nachhaltig, sicher und für alle!

folgend, strebt die Stadt Hennef eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung an, um auf der einen Seite die weltweiten Klimaschutzanstrengungen zu stützen und auf der anderen Seite die Lebensqualität in der Stadt Hennef zu verbessern und damit langfristig auch Vorteile für Wohnen, Wirtschaft und Kultur zu erlangen.

Es besteht ein Zusammenhang zwischen der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Hennef ist vor allem dann als Wohn-, Wirtschafts- und Kulturstandort attraktiv, wenn die verkehrliche Erreichbarkeit – sowohl für Hennef als Start- sowie Zielpunkt – für alle Verkehrsarten gegeben ist und dabei eine Reduzierung der verkehrsbedingten negativen Auswirkungen auf die Umwelt berücksichtigt wird. Neben der regionalen Vernetzung ist aber vor allem auch die Vernetzung der beiden Hennefer Zentren und den umliegenden Dörfern von Bedeutung, und zwar zu jeder Zeit bei individueller Verkehrsmittelwahl. Der Nachhaltigkeitsgedanke bezieht sich dabei nicht nur auf die Verkehrsmittelnutzung, sondern auch auf das Verkehrsaufkommen und den Flächenverbrauch.

Der eigene Pkw stellt für viele die bequemste Mobilitätsmöglichkeit dar. Um die Bedeutung der Bequemlichkeit zu Gunsten des Allgemeinwohls zu verringern, ist ein gesellschaftliches Umdenken in Bezug auf die individuelle Verkehrsmittelwahl sowie eine Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Umweltverbands (Kosten- und Zeitfaktor) erforderlich. Dies erfordert ein ausgewogenes Verhältnis von push-Maßnahmen (einschränkende Maßnahmen) und pull-Maßnahmen (verbessernde Maßnahmen). Dabei sind alle technischen Möglichkeiten, die sich durch die fortgeschrittene Digitalisierung ergeben haben, einzubeziehen.

Die nachfolgenden Unterziele konkretisieren das kompakt formulierte Oberziel (Bild 2). Dabei ist zwischen Wertezielen und Planungszielen zu unterscheiden.

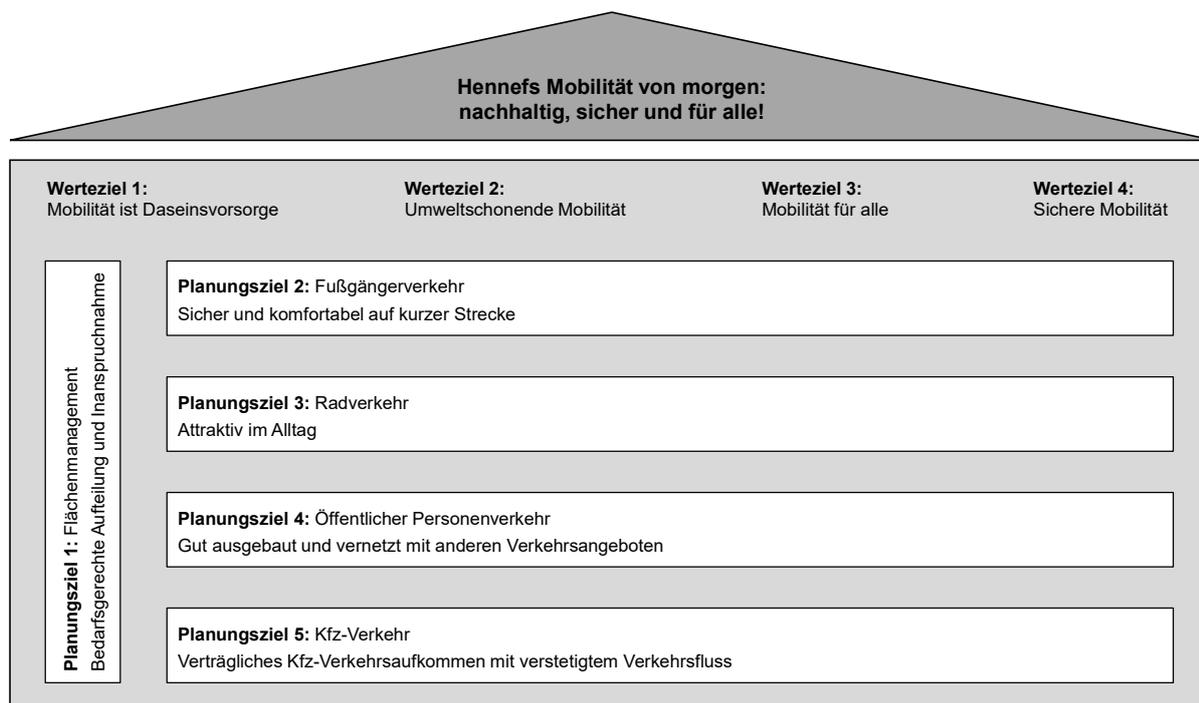


Bild 2: Verkehrliches Leitbild der Stadt Hennef – Schematischer Darstellung der inhaltlichen Zusammensetzung

4.2.2 Werteziele

Die Werteziele, die gleichberechtigt nebeneinanderstehen, stützen die gesellschaftlichen Grundwerte, die sich punktuell durch veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen über die Jahre modifiziert haben. Sie verfolgen die Aspekte der Nachhaltigkeit (ökologisch, sozial, ökonomisch).

Bereits aus den Wertezielen lässt sich der Bedarf eines vielfältigen und barrierefreien Mobilitätsangebots ableiten.

Werteziel 1: Mobilität ist Daseinsvorsorge

Mobilität ermöglicht die gesellschaftliche Teilhabe und stellt damit ein Grundrecht dar. Um Ziele erreichen zu können, muss die notwendige Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden. In den Anfängen bezog sich die Daseinsvorsorge aufgrund von fehlender Alternativen auf die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr. Mit der zunehmenden Durchdringung der Massenmotorisierung stieg die individuelle Mobilität an und der öffentliche Verkehr verlor an Bedeutung. Durch den Klimawandel und das Bewusstsein für die Notwendigkeit der Reduzierung der Treibhausgasemissionen sowie die Endlichkeit fossiler Energieträger wird nun der motorisierte Individualverkehr zunehmend von der Gesellschaft kritisch bewertet und der Umweltverbund, bestehend aus Fußgängerverkehr, Radverkehr und öffentlichem Personenverkehr, rückt wieder in den Vordergrund. Vor diesem Hintergrund muss sich die Daseinsvorsorge weg vom Fokus auf einzelne Verkehrsmittel hin zur Gewährleistung eines Mindestmaßes an Mobilität zur Sicherstellung der gesellschaftlichen Teilhabe entwickeln.

Es werden folgende Handlungsansätze verfolgt:

- Schaffung von geschlossenen Netzen für alle Verkehrsmittel zur Sicherstellung der überregionalen, regionalen und lokalen Erreichbarkeit der Stadt Hennef und ihrer Ortsteile mit allen Verkehrsmitteln,
- Gewährleistung einer Wegweisung zur Unterstützung einer zielgerichteten Orientierung,
- Gewährleistung der Instandhaltung und bedarfsgerechten Weiterentwicklung der geschaffenen Verkehrsinfrastruktur.

Werteziel 2: Umweltschonende Mobilität

Über die Handlungsansätze zur Verkehrsvermeidung (des Kfz-Verkehrs), Verkehrsverlagerung (des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund) und Verkehrsoptimierung (des Verkehrsflusses und der damit einhergehenden Emissionen des Kfz-Verkehrs) sollen die negativen Folgen für die Umwelt (Flächeninanspruchnahme, Lärm-, Luftschadstoff- und Klimabelastungen) zur Stützung der weltweiten Anstrengungen für den Klimaschutz auf ein Minimum reduziert werden.

Es werden folgende Handlungsansätze verfolgt:

- integrative Planung von Klimaschutz und Verkehr,
- Beschränkung des Flächenverbrauchs für den Verkehrssektor auf ein notwendiges Minimum,
- Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen in hoch belasteten Bereichen auf ein verträgliches Maß,
- Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens zur Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen und als Grundlage für neue Flächenaufteilungen,

- Förderung des Umweltverbands zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens und damit verbunden der verkehrsbedingten Emissionen,
- Verstetigung des notwendigen Kfz-Verkehrsfluss zur Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen,
- Förderung von alternativen Antrieben zur Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen,
- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität (Mobilitätsmanagement).

Werteziel 3: Mobilität für alle

Mobilität muss für alle gleichermaßen ermöglicht werden. Dabei sind unterschiedliche Merkmale zu beachten, die die Mobilitätsmöglichkeiten entweder dauerhaft oder aber auch nur temporär beeinflussen können. Neben Einschränkungen des Sehens oder des Gehens zählen auch mangelnde finanzielle Möglichkeiten sowie verkehrsschwache Räume und Zeiten dazu.

In Ergänzung zu dem unter dem Werteziel 2 benannten Umweltaspekt muss daher auch eine soziale und ökonomische Dimension berücksichtigt werden. Neben allen sozialen und gesellschaftlichen Gruppen sind auch die unterschiedlichen Raum- und Zeitstrukturen bei der Verkehrsentwicklungsplanung zu berücksichtigen. Daraus lässt sich der Bedarf an einem vielfältigen und barrierefreien Mobilitätsangebot ableiten.

Es werden folgende Handlungsansätze verfolgt:

- sukzessive Umsetzung einer barrierefreien Gestaltung des gesamten Straßen- und Wegenetzes,
- Gewährleistung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit aller Mobilitätsangebote für alle Menschen,
- Gewährleistung der Bezahlbarkeit aller Mobilitätsangebote für alle Menschen,
- Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse – insbesondere derer von Kindern, älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen – bei der Verkehrsplanung,
- Förderung eines vielfältigen Mobilitätsangebots als Alternativen zum Kfz-Verkehr.

Werteziel 4: Sichere Mobilität

Sicherheit dient dem Schutz des Menschen. Im Verkehrssektor sind sowohl verkehrliche als auch soziale Aspekte zu berücksichtigen. Der Fokus liegt dabei auf dem Fußgänger- und Radverkehr, da diese Verkehrsteilnehmenden sich ohne fahrzeugseitige Schutzelemente im Verkehrsraum bewegen.

Eine Verbesserung der verkehrlichen Sicherheit zielt auf eine Reduzierung der Unfallzahl, insbesondere der Unfallzahl mit Verunglückten, die oftmals dem Fußgänger- und Radverkehr zuzuordnen sind, ab. Sie ist objektiv messbar.

Eine Verbesserung der sozialen Sicherheit bezieht sich auf das subjektive Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmenden in Bezug auf die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur. Verkehrsräume dürfen keine

Angsträume darstellen, d. h. sie müssen klar strukturiert (Orientierung), einsehbar (Sichtbarkeit der Verkehrsteilnehmenden) und hell gestaltet (Orientierung und Sichtbarkeit) sein, damit sich Zufußgehende und Radfahrende ohne Angst im Straßenraum bewegen können.

Es werden folgende Handlungsansätze verfolgt:

- integrative Planung von Verkehrssicherheit und Verkehr,
- Schaffung von verkehrssicheren Netzen für alle Verkehrsmittel zur Reduzierung von Konflikten und Unfallrisiken,
- Berücksichtigung der subjektiven Sicherheit bei der Gestaltung von Verkehrsräumen,
- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung eines rücksichts- und respektvollen Miteinanders im Straßenverkehr (Mobilitätsmanagement).

4.2.3 Planungsziele

Die Planungsziele greifen den im Oberziel (vgl. Ziffer 4.2.1) erwähnten erforderlichen Handlungsansatz „push and pull“ auf, mit dessen Hilfe eine Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und verträgliche Verkehrsorganisation erzielt werden soll. Da die einzelnen Verkehrsangebote alle auf die Ressource Fläche zurückgreifen, ist das Planungsziel 1 „Flächenmanagement – Bedarfsgerechte Aufteilung und Inanspruchnahme“ in der Leitbild-Graphik seitlich allen vier verkehrsmittelspezifischen Planungszielen gleichermaßen zugeordnet (vgl. Bild 2).

Planungsziel 1: Flächenmanagement – Bedarfsgerechte Aufteilung und Inanspruchnahme

Planung und Entwurf von (Stadt-)Straßen müssen alle Nutzungsansprüche an den Straßenraum berücksichtigen. Vor dem Hintergrund der beschränkten Flächenverfügbarkeiten im Stadtgebiet Hennef ist es insgesamt wichtig, dass für eine bedarfsgerechte Flächenaufteilung abgewogen wird, welche Ansprüche an den Straßenraum (entspricht im Regelfall der Fläche zwischen der vorhandenen Randbebauung) mit welcher Priorität gestellt werden. Dabei erfolgt die Bemessung der Flächen von „außen nach innen“. Zuerst wird die erforderliche Seitenraumbreite unter Berücksichtigung der angrenzenden baulichen Nutzungen, der Inanspruchnahme durch den Fußgänger- und ggf. auch den Radverkehr sowie einem optimalen Breitenverhältnis des Seitenraums zur Fahrbahn bestimmt. Die städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite ergibt sich dann über die Differenz zur Gesamtbreite des Straßenraums. Sie ist mit der verkehrlich notwendigen Fahrbahnbreite, die sich über die Lage, Funktion und Belastung bestimmen lässt, abzugleichen. Die Planungspraxis zeigt auf, dass vor allem in dicht besiedelten Bereichen und historisch gewachsenen Räumen oftmals Abwägungen zwischen den Ansprüchen notwendig sind; auf der einen Seite zwischen den Ansprüchen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs und auf der anderen Seite denen des Umweltverbunds (Fußgänger-, Radverkehr, öffentlicher Personenverkehr) und der nicht verkehrlichen Straßenraumnutzung.

Die Abwägung soll die inhaltliche Ausrichtung des Masterplans Mobilität berücksichtigen. Im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung kommt dem Umweltverbund im Allgemeinen eine höhere Gewichtung als dem Kfz-Verkehr zu. Handlungsmöglichkeiten ergeben sich durch die Verlagerbarkeit ausgewählter Nutzungsansprüche wie z. B. die Zentralisierung von Parkmöglichkeiten außerhalb des Straßenraums auf ausgewiesene Sammelparkflächen bzw. in Sammelparkbauten. Dafür müssen entsprechend zentral gelegene Flächen vorgehalten werden.

Es werden folgende planerische Handlungsansätze verfolgt:

- Abwägungen hinsichtlich der Flächenverteilung unter Berücksichtigung der vorhandenen Nutzungsansprüche („außen nach innen“) und der angestrebten Höhergewichtung des Umweltverbunds,
- Bedarfsgerechte, verträgliche Umnutzung von Kfz-Parkflächen im Straßenraum zu Gunsten des Umweltverbunds,
- Flächenerwerb – wo notwendig und möglich – zur Erweiterung der Handlungsmöglichkeiten,
- Unterstützung des bedarfsgerechten Ausbaus einer öffentlichen Infrastruktur für Kfz-Verkehr mit alternativen Antrieben durch Flächenbereitstellung,
- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung eines rücksichts- und respektvollen Miteinanders im Straßenverkehr (Mobilitätsmanagement).

Planungsziel 2: Fußgängerverkehr – Sicher und komfortabel auf kurzer Strecke

Fußgängerverkehr hat im Alltag vor allem für den Binnenverkehr und für kurze Strecken (bis zu 2 km) seine Bedeutung. Im Freizeitverkehr sind die Wegelängen durchaus größer.

Die Strategie „Stadt der kurzen Wege“ basiert auf der Diskussion um eine nachhaltige Stadtentwicklung in den 1990er Jahren. Die Voraussetzungen für kurze Wege sind eine kompakte Siedlungsstruktur, eine Nutzungsmischung sowie öffentliche Räume mit Aufenthaltsqualität. Zu beachten ist, dass die Strategie „Stadt der kurzen Wege“ in Bezug auf die vorhandene duale Stadtstruktur in Hennef (urbane Elemente im Zentrum und dörfliche Strukturen im Umfeld des Zentrums) nicht allgemeingültig für das gesamte Stadtgebiet anzusetzen ist, sondern sich auf die beiden vorhandenen Siedlungsschwerpunkte/Zentren beschränkt. In den ländlichen Räumen dagegen gilt es die Nahversorgungsmöglichkeiten soweit wie möglich aufrecht zu erhalten, sodass Wege in die beiden vorhandenen Zentren nicht zwingend notwendig sind. Dies kann auch durch flexible Versorgungsangebote erreicht werden (z. B. rollende Dienstleistungsangebote).

Zufußgehende sind besonders schutzbedürftig und umwegempfindlich. Eine dauerhafte Förderung des Fußgängerverkehrs erfordert daher nicht nur ein geschlossenes Fußwegenetz in den Ortsteilen (vgl. Werteziel 1), sondern auch ein sicheres, komfortables und dichtes Fußwegenetz zur Gewährleistung von möglichst direkten

Wegen. Dabei können auch Wege abseits des Straßenverkehrs einbezogen werden, wobei hier insbesondere die soziale Sicherheit berücksichtigt werden muss.

Um den Zufußgehenden unter Beachtung der Barrierefreiheit und der weiteren Verkehrsteilnehmenden im Seitenraum (z. B. Fahrradfahrende Kinder) eine sichere Nutzung des Seitenraums zu ermöglichen, sind die Gehwege entsprechend der Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel regelkonform zu dimensionieren. Dabei ist immer die Nutzbarkeit für alle, d. h. die Barrierefreiheit und die Vermeidung von Nutzungsentfremdung der Gehwege durch z. B. Container, Einbauten oder Schilder, zu beachten.

Zusätzlich zur Nutzung der Gehwege ist die Querbarkeit von Fahrbahnen für eine direkte Wegeführung der Zufußgehenden von Bedeutung. Je nach Bedeutung der Fußwegebeziehung und der Netzfunktion des Streckenabschnitts sowie je nach Stärke des Fußgänger- und des Kfz-Verkehrs empfehlen sich unterschiedliche Maßnahmen, die eine sichere und komfortable Überquerung ermöglichen.

Neben der Erreichbarkeit kleinräumiger Ziele ist auch die Erreichbarkeit von großräumigen Zielen ohne Benutzung des Kfz, aber in Verbindung mit dem öffentlichen Personenverkehr (Bus und Bahn), zu ermöglichen. Hierfür sind die Zuwegung zu Verknüpfungspunkten und Haltestellen/-punkten sowie eine entsprechende Gestaltung jener notwendig (siehe Planungsziel 3 zum öffentlichen Personenverkehr).

Insbesondere für den Fußgängerverkehr sind Maßnahmen zur Instandhaltung der Infrastruktur sowie zur Verkehrssicherung von Bedeutung.

Es werden folgende planerische Handlungsansätze verfolgt:

- integrierte Planung von Stadtentwicklung und Verkehr zur Förderung einer Funktionsmischung und damit auch von kurzen Wegen,
- integrierte Planung von Aufenthalts- und Verkehrsräumen,
- Ausbau von kleinräumigen, sicheren, komfortablen und möglichst direkten Fußwegenetzen unter Einbeziehung von Wegen abseits des Straßenverkehrs,
- regelkonforme Dimensionierung von Gehwegen bei Neu- und Umbau unter Berücksichtigung der vorhandenen Randnutzungen und der verkehrlichen Bedingungen,
- regelkonforme Einrichtung von sicheren Querungsstellen unter Berücksichtigung der vorhandenen Randnutzungen und der verkehrlichen Bedingungen,
- Identifizierung und Beseitigung von räumlichen Barrieren bei Umbau zur Gewährleistung von möglichst direkten Verbindungen,
- Gewährleistung der Zuwegung zu Verknüpfungspunkten und Haltestellen/-punkten,

- Berücksichtigung von bedarfsgerechten Servicemaßnahmen (z. B. Sitzgelegenheiten, Toiletten, Beleuchtung) bei der Gestaltung von Aufenthaltsräumen,
- Freihaltung und Instandhaltung der Infrastruktur des Fußgängerverkehrs (Kontrolle, Reinigung, Winterdienst),
- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Zufußgehens und eines rücksichts- und respektvollen Miteinanders im Straßenverkehr (Mobilitätsmanagement).

Planungsziel 3: Radverkehr – Attraktiv im Alltag

Im Alltag hat der Radverkehr nicht nur im Binnenverkehr (Verkehr innerhalb der Stadt Hennef), sondern mit zunehmender Verbreitung von Pedelecs auch auf Pendlerrelationen mittlerer Länge (bis zu 20 km) eine Bedeutung.

Die Anforderungen und damit auch die Zielsetzungen des Radverkehrs sind ähnlich zu denen des Fußgängerverkehrs.

Radfahrende sind ebenfalls besonders schutzbedürftig und umwempfindlich, weshalb sie für die dauerhafte Förderung ein sicheres, komfortables und möglichst direktes Radverkehrsnetz benötigen. Notwendig sind sowohl klein- als auch großräumige Verbindungen. Es sollen Vernetzungen der Hennefer Ortsteile untereinander, aber auch zu Nachbarkommunen geschaffen werden. Pendlerachsen sind dabei als möglichst zügig befahrbare Radpendlerrouen zu gestalten.

Im Hinblick auf die Verständlichkeit des Radverkehrsnetzes ist bei den Radverkehrsanlagen auf eine hohe Kontinuität der Führungsform zu achten.

Auf den Haupttrachachsen sind Radverkehrsanlagen zu schaffen, die neben den Ansprüchen der touristischen Nutzung vor allem die der Alltagsnutzung erfüllen. Auf die sichere und komfortable Erreichung des Hauptradnetzes aus den Wohngebieten usw. ist zu achten. Dazu sind in diesen Bereichen Radverkehrsanlagen oder Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Betracht zu ziehen. Des Weiteren ist die Zuwegung zu den Verknüpfungspunkten und Haltestellen/-punkten zu gewährleisten (siehe Planungsziel 3 zum öffentlichen Personenverkehr).

An Knotenpunkten und in Querungsbereichen auf der Strecke ist neben dem Fußgängerverkehr auch der Radverkehr mitzudenken.

Neben den Radverkehrsanlagen sind sichere Radabstellanlagen in ausreichender Zahl an den relevanten Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs zu schaffen. Die Notwendigkeit eines Witterungsschutzes (Überdachung) und eines höherwertigen Diebstahlschutzes (geschlossene Fahrradabstellanlagen mit beschränkter Zugänglichkeit) orientiert sich an der zu erwartenden Abstelldauer der Fahrräder. Je länger die Abstelldauern, desto größer sind die Anforderungen an die Qualität der Abstellanlagen. An ausgewählten neuralgischen Punkten im Stadtgebiet sind öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten für Pedelecs vorzusehen.

Radverkehrsanlagen und für den Radverkehr vorgesehene Bereiche sollen von Nutzungsentfremdungen durch z. B. Container oder

geparkte Autos freigehalten werden. Analog zum Fußgängerverkehr sind auch für den Radverkehr Maßnahmen zur Instandhaltung der Infrastruktur sowie zur Verkehrssicherung von Bedeutung.

Es werden folgende planerische Handlungsansätze verfolgt:

- integrierte Planung von Stadtentwicklung und Verkehr zur Förderung einer Funktionsmischung und damit auch von kurzen Wegen,
- Ausbau von klein- und großräumigen, sicheren, komfortablen und möglichst direkten Radverkehrsnetzen,
- regelkonforme Dimensionierung der Radverkehrsanlagen bei Neu- und Umbau unter Berücksichtigung der Randnutzungen und der verkehrlichen Bedingungen,
- Gewährleistung einer möglichst hohen Kontinuität bei der Führungsform zur Verbesserung der Verständlichkeit des Radverkehrsnetzes,
- regelkonforme Einrichtung von sicheren Querungsstellen unter Berücksichtigung der Randnutzungen und der verkehrlichen Bedingungen,
- Herstellung einer ausreichenden Anzahl an sicheren Radabstellanlagen an den relevanten Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs unter Berücksichtigung der verschiedenen Fahrradmodelle (u. a. konventionelle Fahrräder, Pedelecs, Fahrradanhänger, Lastenfahrräder),
- Freihaltung und Instandhaltung der Infrastruktur des Radverkehrs (Kontrolle, Reinigung, Winterdienst),
- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Radnutzung und eines rücksichts- und respektvollen Miteinanders im Straßenverkehr (Mobilitätsmanagement).

Planungsziel 4: Öffentlicher Personenverkehr – Gut ausgebaut und vernetzt

Öffentlicher Personenverkehr (ÖV) ist bedeutend für den Binnenverkehr und starke Pendlerrelationen ins Umland.

Aufgabenträger des ÖV ist der Rhein-Sieg-Kreis. Vor diesem Hintergrund sind die Zuständigkeitsbereiche von Stadt und Kreis zu berücksichtigen. Der ÖV soll im Rahmen der Einflussmöglichkeiten der Stadt gefördert werden. Dazu zählt vor allem die Planung und Bereitstellung notwendiger Infrastruktur wie Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit je nach Lage und Umfeld notwendiger Ausstattung. Auch die Busbeschleunigung (wo möglich die Bevorrechtigung an Knotenpunkten und/oder die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens) dient der Stärkung des ÖV als attraktive Alternative zum Kfz-Verkehr. Weitere Maßnahmen zur Förderung des ÖV (Taktverdichtung, Liniennetz, Anpassung von Abfahrzeiten) sind sinnvollerweise in enger Kooperation mit dem Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger zu erarbeiten und durchzuführen. Hierzu zählt die verkehrliche Optimierung des ÖV-Angebots auf den Hauptachsen und die Stärkung der Verbindungen „in der Fläche“. Letzteres kann mit Hilfe neuer technischer Möglichkeiten (Digitalisierung von Informationsangeboten, On-Demand-Angebote) und öffentlich zugänglichen Sharingangeboten für die „letzte Meile“ (z. B. RSVG-

Bike, E-Scooter, Mitfahrerbanken) als Bestandteil des ÖV bedarfsgerecht erfolgen.

Insgesamt soll der ÖV inklusive der verschiedenen Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-, Ride-Sharing) durch Verbesserungen, Weiterentwicklungen und Ausweitungen zu einem zum Kfz-Verkehr konkurrenzfähigen Mobilitätsangebot ausgebaut werden.

Um allen Menschen den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln gewähren zu können, soll eine gute Zuwegung zu den Haltepunkten/-stellen vorhanden sein (vgl. Planungsziel 1 und 2). Sowohl bei der Zuwegung als auch bei den Haltestellen/-punkten und den Fahrzeugen des ÖV sollen die Belange der Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

Es werden folgende planerische Handlungsansätze verfolgt:

- integrierte Planung von Stadtentwicklung und Verkehr zur Förderung einer Funktionsmischung und damit auch von kurzen Wegen,
- Optimierung des verkehrlichen ÖV-Angebots auf den Hauptachsen (Bus-Bevorrechtigung),
- Einbringung von Anregungen bezüglich einer Optimierung des verkehrlichen ÖV-Angebots auf den Hauptachsen (Taktichte, Liniennetz) auf Kreisebene,
- Einbringung von Anregungen bezüglich einer bedarfsgerechten Optimierung des verkehrlichen ÖV-Angebots auf den Nebenachsen (Fahrzeitanpassung) und in den dörflichen Strukturen (z. B. On-Demand-Angebote und/oder Bürgerbusse unter Berücksichtigung des Einsatzes von Kleinbussen) auf Kreisebene,
- Einbringung von Anregungen bezüglich einer Optimierung des tariflichen ÖV-Angebots (Sortiment, Preise, Vertrieb usw.),
- Umsetzung von gut gestalteten barrierefreien Mobilstationen zur Optimierung der Multi- und Intermodalität,
- Einbringung von Anregungen bezüglich einer Einbindung neuer Antriebsformen zur Reduzierung der Emissionen des ÖV (bei Bedarf Unterstützung wie z. B. bei der Herstellung von öffentlicher Infrastruktur für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antriebsformen),
- Einbringung von Anregungen bezüglich einer Verbesserung der Fahrzeugausstattung (Digitalisierung und Komfort),
- Verbesserung des ÖV-Informations- und Buchungsangebots durch Nutzung der neuen digitalen Möglichkeiten,
- integrierte Einbindung der Sharing-Angebote in die Stadt- und Verkehrsplanung als Bestandteil des ÖV-Angebots und zur Reduzierung des Kfz-Bestands,
- Erörterung der Möglichkeiten zur Ausweitung und bedarfsgerechten Weiterentwicklung der vorhandenen Sharing-Angebote,
- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der ÖV-Nutzung und Bekanntheit der Sharing-Angebote und eines rücksichts- und respektvollen Miteinanders im Straßenverkehr (Mobilitätsmanagement).

Planungsziel 5: Kfz-Verkehr – Verträgliches Kfz-Verkehrsaufkommen mit verstetigtem Verkehrsfluss

Die Planungsziele zum Fußgänger-, Radverkehr und zum öffentlichen Personenverkehr dienen der Verbesserung der Angebote des Umweltverbunds und berücksichtigen vor allem „anziehende“ Handlungsansätze (pull), die eine Verkehrsverlagerung – weg vom Kfz-Verkehr, hin zum Umweltverbund – bewirken sollen.

Trotz der Vermeidung und Verlagerung von Kfz-Verkehren wird dieser weiterhin vorhanden sein. Um die umliegenden Siedlungsbereiche zu schützen, gilt es den verbleibenden Kfz-Verkehr umfeldverträglich zu führen, weitestgehend zu bündeln und zu verstetigen.

Das Vorbehaltsnetz dient der Bündelung und Verstetigung des noch notwendigen fließenden Kfz-Verkehrs. Dabei ist jedoch zu beachten, dass grundsätzlich die Verkehrssicherheit gegenüber der Schnelligkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs absoluten Vorrang hat. Die Führung des Lkw-Verkehrs erfolgt über Wegweisung und Zufahrtsbeschränkungen. Zur Verringerung der Umweltbelastungen und Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein stetiger Verkehrsablauf auf einem der räumlichen Situation angepassten Geschwindigkeitsniveau – punktuell auch maximal 30 km/h – anzustreben und durch flankierende Maßnahmen und konsequente Überwachung zu unterstützen. An den Knotenpunkten ist der Kfz-Verkehr entsprechend zu steuern. Vorhandene Barrieren (z. B. beschränkte Bahnübergänge) sind zur Gewährleistung des stetigen Verkehrsablaufs zu beseitigen.

Abseits des Vorbehaltsnetzes ist die Fahrgeschwindigkeit allgemein auf maximal 30 km/h zu beschränken, um die Verkehrssicherheit in den Wohnstraßen zu erhöhen, die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs (Lärm- und Luftschadstoffemissionen) zu minimieren und die Lebensqualität zu sichern bzw. zu verbessern.

Der ruhende Kfz-Verkehr ist ebenfalls so effizient wie möglich zu organisieren. Vor allem im urbanen Raum sind hier aufgrund der stark begrenzten Flächenverfügbarkeit Regelungen zu treffen, um die Flächeninanspruchnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs auf ein notwendiges Minimum zu beschränken.

Die Förderung alternativer Antriebe im Kfz-Verkehr soll seitens der Stadt Hennef durch eine Unterstützung des Aufbaus einer öffentlichen Infrastruktur erfolgen. Hierzu sind entsprechend in Anlehnung an die übergeordneten Ausbaupläne an geeigneten neuralgischen Punkten im Stadtgebiet öffentlich zugängliche Flächen bereitzustellen.

Es werden folgende planerischen Handlungsansätze verfolgt:

- integrierte Standortplanung für Industrie, Gewerbe und Handel,
- Erhalt der Leistungsfähigkeit des Vorbehaltsnetzes auf einem der räumlichen Situation angepassten Geschwindigkeitsniveau,
- Umsetzung von baulichen Maßnahmen zum Erhalt der Leistungsfähigkeit und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs unter Berücksichtigung der neuen technischen Möglichkeiten infolge der Digitalisierung (z. B. Telematik, koordinierte Signalsteuerung),

- Umsetzung von geschwindigkeitssensibilisierenden Maßnahmen (z. B. Einsatz mobiler Geschwindigkeitstafeln) zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit,
- stadtverträgliche Führung des Schwerverkehrs durch Zufahrtsbeschränkungen und deren Kommunikation,
- Regelung und Ordnung des innerstädtischen Lieferverkehrs,
- Regelung des ruhenden Kfz-Verkehrs in den zentralen urbanen Bereichen (u. a. Zentralisierung, Parkraumbewirtschaftung),
- Umsetzung von flankierenden Maßnahmen und konsequenter Überwachung des ruhenden Kfz-Verkehrs zur Einhaltung der Parkordnung,
- Unterstützung des bedarfsgerechten Ausbaus einer öffentlichen Infrastruktur für Kfz-Verkehr mit alternativen Antriebsformen durch Flächenbereitstellung,
- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung einer bewussten Kfz-Nutzung und eines rücksichts- und respektvollen Miteinanders im Straßenverkehr (Mobilitätsmanagement).

4.3 Planerischen Leitlinien

Die nachfolgenden planerischen Leitlinien dienen dazu die bei den Planungszielen aufgeführten Handlungsansätze im Hinblick auf die Umsetzung weiter zu konkretisieren.

4.3.1 Fußgängerverkehr

Netzgestaltung

- LF 1 Das Fußwegenetz soll in den Ortsteilzentren so weiterentwickelt werden, dass es sowohl der sicheren und komfortablen Erschließung des unmittelbaren städtebaulichen Umfelds dient als auch attraktive, sichere und umwegarme Verbindungen zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen und Haltestellen des ÖPNV schafft. Bereiche mit Aufenthaltsfunktion sollen dabei besonders berücksichtigt werden.
- LF 2 Das Alltagsfußwegenetz soll durch attraktive Verbindungen an das Freizeitwegenetz angeschlossen werden. Besondere Bedeutung haben Verbindungen zwischen benachbarten Ortsteilen sowie der Zugang zu Bereichen mit Naherholungsfunktion.

Ausbaustandard

- LF 3 Die Notwendigkeit und Dimensionierung von Gehwegen richtet sich nach deren Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel. Gehwegbreiten sollten die in den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

wie RAS⁶ und EFA⁷ empfohlenen Mindestmaße nicht unterschreiten.⁸

Bei Neubaumaßnahmen soll die empfohlene Dimensionierung nach den planerischen Regelwerken berücksichtigt werden. Dimensionierungsanpassungen im Bestand sind sukzessive im Rahmen von Umbaumaßnahmen durchzuführen.

- LF 4 Bei der Gestaltung aller Fußwege und Fußgängeranlagen sollen Standards für Mobilitätseingeschränkte realisiert werden, um die gesetzliche Anforderung der Barrierefreiheit (DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen: Planungsgrundlagen“) angemessen zu berücksichtigen. Im Hinblick auf die Oberflächengestaltung sind fußgängerfreundliche Bodenbeläge zu wählen (z. B. gespaltenes oder gesägtes Natursteinpflaster statt „unförmigem“ Natursteinpflaster; siehe auch LF 7).

Bei Neubaumaßnahmen sollen die genormten Standards berücksichtigt werden. Im Bestand sind die Elemente der Barrierefreiheit sukzessive im Rahmen von Umbaumaßnahmen zu ergänzen.

- LF 5 Zur Sicherung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen sollen Mittelinseln als Querungshilfen konsequent angeboten werden, da diese auch zur Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr beitragen.

Sind eindeutige Vorrangregelungen notwendig bzw. sinnvoll, sind Lichtsignalanlagen oder – unter bestimmten Bedingungen – Fußgängerüberwege anzuordnen.

- LF 6 Aus Verkehrssicherheitsgründen sind an Knotenpunkten sowie auf Hauptachsen des Fußgängerverkehrs keine Lichtsignalanlagen mit Anforderung („Bettelampel“) zu benutzen⁹. Die langen Wartezeiten steigern die Zahl der über Rot laufenden Fußgänger.

Im Allgemeinen sollen Lichtsignalanlagen fußgängerfreundliche Schaltungen erhalten, d. h. sowohl möglichst geringe Wartezeiten als auch ausreichend lange Räumzeiten.

Oberfläche und Beleuchtung

- LF 7 Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, die Barrierefreiheit (vgl. LF 4) und den Komfort beim Zufußgehen bedarf es allgemein ebener Oberflächen mit einer hohen Griffigkeit. Des Weiteren ist eine ausreichende Festigkeit des Unterbaus erforderlich, da die Fußgängerverkehrsanlagen im Hinblick auf die Instandhaltung und Reinigung temporär

⁶ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2006

⁷ Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2002

⁸ Die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die zugehörige allgemeine Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) geben für Gehwege keine Mindest- oder Regelbreiten vor.

⁹ Im Bestand der Stadt Hennef gibt es aktuell keine Lichtsignalanlage mit Anforderung an Knotenpunkten.

auch von Fahrzeugen des Bauhofs befahren werden müssen.

Die allgemeinen bautechnischen Grundlagen sind den geltenden Regelwerken zu entnehmen. Hinsichtlich des Oberflächenmaterials ist zwischen der Lage innerorts und außerorts zu differenzieren. Innerorts sind Fußgängerverkehrsanlagen außerhalb von Grünanlagen in bewährter alltagstauglicher und witterungsbeständiger Bauweise mit Bindemittel (beispielsweise Asphalt oder Pflaster) herzustellen. Dies gilt vorzugsweise auch für straßenbegleitende Fußgängerverkehrsanlagen außerorts.

Bei Anlagen in naturnahen Außenbereichen – sowohl innerorts als auch außerorts – ist im Regelfall eine naturverträgliche Bauweise aufgrund der Belange des Landschafts- und Umweltschutzes und der allgemeinen Aufenthaltsqualität herzustellen. In Einzelfällen – bei hoher Verbindungsbedeutung für den Alltagsfußgängerverkehr – ist eine Abwägung zwischen den Belangen des Landschafts- und Umweltschutzes und denen des Fußgängerverkehrs notwendig.

- LF 8 Für den Straßenbaulastträger besteht keine generelle Pflicht, Straßen zu beleuchten. Lediglich bei der Anordnung von Fußgängerüberwegen besteht eine gesetzliche Regelung zur Beleuchtung. Die Pflicht der Kommunen zur Beleuchtung von Straßen und Wegen leitet sich aus der Verkehrssicherungspflicht ab. In der Rechtsprechung wird allerdings eine Beleuchtungspflicht nur innerorts und nur für bebaute Gebiete und dazugehörige Verbindungsstraßen angenommen.

Innerhalb geschlossener Ortslagen erfolgt die Beleuchtung von Gehwegen über die für den Kfz-Verkehr vorgesehene Straßenbeleuchtung. Zur Gewährleistung der sozialen Sicherheit sollen auch Gehwege abseits des Kfz-Verkehrs innerorts vorzugsweise durchgehend beleuchtet werden, mindestens aber in Bereichen mit besonderer Gefahrenlage. Letzteres gilt auch für straßenbegleitende Fußgängerverkehrsanlagen außerorts.

Bei Anlagen in naturnahen Außenbereichen, sowohl innerorts als auch außerorts, sind ebenfalls mindestens die Bereiche mit besonderer Gefahrenlage zu beleuchten. In Einzelfällen – vor allem bei hoher Verbindungsbedeutung für den Alltagsfußgängerverkehr – ist eine Abwägung zwischen den Belangen des Landschafts- und Umweltschutzes und denen des Fußgängerverkehrs notwendig.

Wegweisung und Information

- LF 9 Eine fußwegbezogene Wegweisung („Fußgänger-Leitsystem“) ist Bestandteil des Netzangebotes und vor allem für externe Besucher (Touristen) von Bedeutung.

Es gibt keine definierten landesweite Wegweisungsstandards für den Fußgängerverkehr. Die innerörtliche Wegweisung für den Fußgängerverkehr sollte aber auf alle

wichtigen öffentlichen Einrichtungen und sonstigen relevanten Quellen und Ziele des Fußgängerverkehrs hinweisen. Hauptfußwegachsen sollten durchgängig gekennzeichnet sein. An wichtigen Knotenpunkten sollten Stadtpläne für eine weiträumige Orientierung aufgestellt werden.

Darüber hinaus sind Fußwegenetze mit Hilfe von Übersichtspläne – vor allem in digitaler (z. B. öffentliche digitale Routenplaner), aber auch bedarfsorientiert in analoger Form (z. B. als Informationsangebot für Neubürgerinnen und Neubürger) – öffentlich zu kommunizieren. Informationen zur Barrierefreiheit können hier gut integriert werden.

Aufenthaltsqualität

- LF 10 Zur fußgängergerechten Gestaltung des Wegenetzes gehören abwechslungsreich gestaltete Straßenräumen, die sich funktional in das städtebauliche Umfeld einfügen.
- LF 11 Zur fußgängergerechten Gestaltung gehören Aufenthaltsflächen und Plätze, die in zentralen Bereichen der Innenstadt zum Verweilen und Begegnen der Bürgerinnen und Bürger einladen; in diesen Bereichen sind wiedererkennbare gestalterische Elemente und funktionales Stadtmobiliar sinnvoll.
- LF 12 Besonders die Frankfurter Straße und der Marktplatz als zentrale Einkaufsbereiche sind fußgänger- und radverkehrsfreundlich zu gestalten; dazu gehören beispielsweise
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder,
 - sichere und erkennbare Wegebeziehungen,
 - attraktive Gestaltung im Sinne der Aufenthaltsqualität auf Plätzen (vgl. LF 9).
- LF 13 Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität soll geprüft werden, inwieweit sich das bestehende Parkraumangebot des Kfz-Verkehrs im Straßenraum bedarfsgerecht flexibel umnutzen (z. B. im Sommer Sitzen statt Parken), in baulichen Parkieranlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen) zentralisieren und/oder in die Randlagen der urbanen Zentren verschieben lässt (siehe LP 1).
- LF 14 Zur Sicherung der Aufenthaltsqualität ist das Stadtmobiliar sowie alle gestalterischen Elemente regelmäßig zu kontrollieren. Hierzu gehören Pflege und Instandhaltung.

4.3.2 Radverkehr

Netzgestaltung

- LR 1 Nach dem Prinzip der Angebotsplanung soll ein differenziertes, dichtes und geschlossenes Alltagsnetz für Radfahrende entwickelt werden. Dabei soll sowohl das Radfahren an Hauptverkehrsstraßen als auch das Radverkehrsnetz in verkehrsrühigen Straßen und auf Routen abseits von Straßen weiterentwickelt werden.
- LR 2 Die Routen des Schülerradverkehrs zu weiterführenden Schulen sollen neben den Routen zu den beiden Zentren

und zu nachgefragten Pendlerachsen vorrangig behandelt werden.

- LR 3 Für die Pendlerachsen sind möglichst zügig und sicher befahrbare Routen zu identifizieren und in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis umzusetzen.
- LR 4 Das Alltagsradverkehrsnetz soll durch attraktive Verbindungen an das Freizeitradwege- und Radwanderwegenetz angeschlossen werden.

Ausbaustandard

- LR 5 Radverkehrsanlagen sollen nach einem sicheren und funktionsgerechten Ausbaustandard hinsichtlich Breite, Oberfläche, Linienführung und Kontinuität ausgeführt werden. Breiten werden durch die VwV-StVO¹⁰ und das zugrunde liegende Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wie RAS¹¹ und ERA¹² vorgegeben. Mindestbreiten sollten bei Radverkehrsanlagen vermieden werden.

Führung an Hauptverkehrsstraßen

- LR 6 Innerorts ist eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum zu vermeiden. Dies bedeutet, dass der Radverkehr bei niedriger Höchstgeschwindigkeit und/oder Kfz-Verkehrslastung gemeinsame mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt wird. Andernfalls ist die Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen oder eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit zu prüfen. Konkrete Empfehlungen hinsichtlich der Anwendbarkeit der verschiedenen Führungsformen sind in den ERA zu entnehmen.
- LR 7 An signalisierten Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen wird das direkte Linksabbiegen bevorzugt. In untergeordneten Zufahrten von signalisierten Knotenpunkten sollen vorgezogene und nach Möglichkeit aufgeweitete Aufstellbereiche für Radfahrer angelegt werden.
- LR 8 An Kreisverkehren soll der Radverkehr idealerweise gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr (Mischverkehr) auf der Kreisfahrbahn geführt werden. Die Führung im Blickfeld des Kfz-Verkehrs erhöht nachweislich die Verkehrssicherheit.
- LR 9 Fahrbahnmarkierungen sind gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) Verkehrszeichen, weshalb hier zwingend die rechtlichen Vorgaben einzuhalten sind. Eine flächige Einfärbung von Radverkehrsanlagen als durchgehende besondere Kennzeichnung gehört nicht dazu.

¹⁰ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

¹¹ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2006

¹² Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010

Die aktuellen Regelwerke empfehlen derzeit eine Einfärbung von Radverkehrsanlagen aus Verkehrssicherheitsgründen in Konfliktbereichen (z. B. im Zuge von Vorfahrtsstraßen und an Knotenpunkten). Eine durchgängige, flächige Einfärbung der Radverkehrsanlagen würde das Ziel der Aufmerksamkeitserhöhung der Verkehrsteilnehmenden an kritischen Stellen konterkarieren und ist daher nicht erstrebenswert und widerspricht zudem den bestehenden Regelwerken. Ziel muss es weiterhin sein, auf außergewöhnliche Gefahrenstellen mit flächiger Farbmarkierung hinzuweisen.

Führung im Erschließungsstraßennetz

- LR 10 Erschließungsstraßen sind – bzw. sollten sein – in der Regel Bestandteil von Tempo 30-Zonen, in denen keine besonderen Radverkehrsführungen erforderlich bzw. zulässig sind. In besonderen Fällen, d. h. nicht flächendeckend, sondern zielgerichtet, sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße¹³ geprüft werden (z. B. zum Hauptverkehrsstraßennetz parallel verlaufende Hauptachsen mit wahrnehmbarem Radverkehr).
- LR 11 Sackgassen sollen für den Radverkehr durchlässig gehalten werden.

Oberfläche und Beleuchtung

- LR 12 Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und den Komfort beim Radfahren bedarf es allgemein ebener Oberflächen mit einer hohen Griffigkeit und einem geringen Rollwiderstand. Des Weiteren ist eine ausreichende Festigkeit des Unterbaus erforderlich, da die Radverkehrsanlagen im Hinblick auf die Instandhaltung und Reinigung temporär auch von Fahrzeugen des Bauhofs befahren werden müssen.

Die allgemeinen bautechnischen Grundlagen sind den geltenden Regelwerken zu entnehmen. Hinsichtlich des Oberflächenmaterials ist zwischen der Lage innerorts und außerorts zu differenzieren. Innerorts sind Radverkehrsanlagen außerhalb von Grünanlagen in bewährter alltagstauglicher und witterungsbeständiger Bauweise mit Bindemittel (beispielsweise Asphalt oder Pflaster) herzustellen. Dies gilt vorzugsweise auch für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen außerorts.

Bei Anlagen in naturnahen Außenbereichen – sowohl innerorts als auch außerorts – ist im Regelfall eine naturverträgliche Bauweise aufgrund der Belange des Landschafts- und Umweltschutzes und der allgemeinen Aufenthaltsqualität herzustellen. In Einzelfällen – bei hoher Verbindungsbedeutung für den Alltagsradverkehr – ist eine Abwägung zwischen den Belangen des Landschafts- und Umweltschutzes und denen des Radverkehrs notwendig.

¹³ In Bezug auf Fahrradstraßen ist zu beachten, dass diese bevorrechtigt sind, d. h. die Vorfahrt-Regelung „rechts-vor-links“, die in Tempo 30-Zonen normalerweise gilt, muss mittels Beschilderung aufgehoben werden. Andere Verkehrsteilnehmer können zugelassen werden.

- LR 13 Eine funktionierende und vollständige Beleuchtung am Fahrrad ist Pflicht und wird über die Beleuchtungsvorschriften für Fahrräder in § 67 StVZO (Einzelnorm, Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern) geregelt.

Für den Straßenbaulastträger besteht dagegen keine generelle Pflicht, Straßen zu beleuchten. Die Pflicht der Kommunen zur Beleuchtung von Straßen und Wegen leitet sich aus der Verkehrssicherungspflicht ab. In der Rechtsprechung wird allerdings eine Beleuchtungspflicht nur innerorts und nur für bebaute Gebiete und dazugehörige Verbindungsstraßen angenommen.

In den ERA wird eine ortsfeste Beleuchtung dann für sinnvoll erachtet, wenn die Verkehrssicherheit bei eingeschränkten Lichtverhältnissen beeinträchtigt ist.

Innerhalb geschlossener Ortslagen erfolgt die Beleuchtung von fahrbahnahe Radverkehrsführungen über die für den Kfz-Verkehr (und auch Zufußgehende) vorgesehene Straßenbeleuchtung. Zur Gewährleistung der sozialen Sicherheit sollen auch Radverkehrsführungen abseits des Kfz-Verkehrs innerorts vorzugsweise durchgehend beleuchtet werden, mindestens aber in Bereichen mit besonderer Gefahrenlage. Letzteres gilt auch für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen außerorts.

Bei Anlagen in naturnahen Außenbereichen, sowohl innerorts als auch außerorts, sind ebenfalls mindestens die Bereiche mit besonderer Gefahrenlage zu beleuchten. In Einzelfällen – vor allem bei hoher Verbindungsbedeutung für den Alltagsradverkehr – ist eine Abwägung zwischen den Belangen des Landschafts- und Umweltschutzes und denen des Radverkehrs notwendig.

Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr

- LR 14 Sofern keine Sicherheitsgründe dagegen sprechen, sollten Einbahnstraßen im Radverkehrsnetz zur Vermeidung von Umwegen für den Radverkehr in beide Richtungen nutzbar sein. Hierzu reicht in der Regel die Aufstellung des Zusatzzeichens 1000-32 StVO („Radfahrer kreuzen von rechts und links“) zu Zeichen 220 StVO („Einbahnstraßen“) und des Zusatzzeichens 1022-10 StVO („Radfahrer frei“) zu Zeichen 267 StVO („Verbot der Einfahrt“) aus.
- LR 15 Bei Einbahnstraßen, die mit der heutigen Gestaltung keine ausreichende Begegnungsbreiten aufweisen, aber Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind, sind zunächst die Möglichkeiten zur Umgestaltung ohne Umbau zu überprüfen (z. B. Entfernung von Parkständen auf der Fahrbahn, Einrichtung einer Fahrradstraße). Sprechen trotz dieser Maßnahmen Sicherheitsgründe gegen eine Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung, ist ein Umbau des Straßenraums zu prüfen.
- LR 16 Die Umsetzung einer Freigabe einer Einbahnstraße für den Radverkehr sollte zur besseren Wahrnehmung und Akzep-

tanz mit einer öffentlichen Informationskampagne durchgeführt werden (z. B. Pressemitteilung, Informationsplakat, Informationsflyer).

Querungshilfen

- LR 17 In Hinblick auf eine regelkonforme Nutzung und ein zügiges Vorankommen sollte als Querungshilfe auf der Strecke für den Radverkehr entweder eine Mittelinsel oder eine Lichtsignalanlage angeordnet werden. Fußgängerüberwege sind ausschließlich für Zufußgehende gedacht bzw. sind zu Fuß zu benutzen. Radfahrende können aufgrund ihrer Geschwindigkeit vom Kfz-Verkehr nicht als Querungswillige wahrgenommen werden.
- LR 18 Aus Verkehrssicherheitsgründen sind an Knotenpunkten und auch auf Hauptachsen des Radverkehrs keine Lichtsignalanlagen mit Anforderung („Bettelampel“) zu benutzen. Die langen Wartezeiten steigert die Zahl der über Rot fahrenden Personen.

Wegweisung und Information

- LR 19 Eine alltags- und freizeittaugliche Radwegweisung ist Bestandteil des Netzangebotes. Hierbei sind die definierten landesweiten Wegweisungsstandards aus „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW“ (HBR NRW) zu beachten.

Darüber hinaus ist das vorhandene Radverkehrsnetzes für Alltags- und Freizeitverkehr mit Hilfe von Übersichtspläne – vor allem in digitaler (z. B. Integration in den Radroutenplaner NRW), aber auch bedarfsorientiert in analoger Form (z. B. als Informationsangebot für Neubürgerinnen und Neubürger) – öffentlich zu kommunizieren.

Fahrradparken

- LR 20 An wichtigen Zielen im Stadtgebiet sollen diebstahlsichere, möglichst witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen – unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen – errichtet werden. Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen ist anhand der abgestellten Fahrräder regelmäßig zu überprüfen und ggf. durch Ergänzung der Anlagen fortzuschreiben.
- LR 21 Um das Stadtbild und die Fahrradabstellanlagen von nicht mehr funktionstüchtigen Fahrrädern („Fahrradleichen“) frei zu halten, soll in regelmäßigen Zeitabständen eine Markierung der aufgefallenen Fahrräder durchgeführt werden (z. B. Anbringen von orangefarbenen Informationsklebezetteln am Fahrradrahmen durch das Ordnungsamt). Wird das markierte Fahrrad nicht innerhalb von vier Wochen vom Besitzer instandgesetzt oder eigenhändig entsorgt, sammelt die Stadt das Fahrrad ein. Diese Fahrräder können je nach Zustand wieder instandgesetzt werden und als Gebrauchtfahrräder verkauft werden (z. B. bei einem regelmäßig durchgeführten Fahrradmarkt) oder müssen von der Stadt entsorgt werden.

- LR 22 In Bezug auf die Art der Fahrradabstellanlagen stellen Anlehnhalter den städtischen Mindeststandard dar, da sie die vielfältigen Grundanforderungen an Fahrradhalter am besten erfüllen. In Bezug auf die Abstände der einzelnen Fahrradstellplätze sollen Lastenfahrräder und Fahrradanhänger Berücksichtigung finden.

4.3.3 Öffentlicher Personenverkehr

Angebotsplanung und -standards

- LÖ 1 Aufgabenträger des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) ist der Rhein-Sieg-Kreis. Damit liegt die Angebotsplanung nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Hennef. Sie kann im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) Anregungen zur Verbesserung des ÖV-Angebots einbringen.
- LÖ 2 Die im NVP definierten Erschließungsstandards sollen grundsätzlich sichergestellt sein. Für „fußwegsensible“ Einrichtungen (z. B. Altenheim) sollte ein Abgleich mit der tatsächlichen Fußwegweite erfolgen, damit hier bei großen Abweichungen nachgesteuert werden kann.
- LÖ 3 Im Hinblick auf die Verbindungsqualität sind mindestens die im NVP festgelegten Bedienungsstandards (u. a. Fahrtenangebot bzw. Takt) zu erfüllen. Ein koordinierter Taktverkehr ist erforderlich, um das „schlanke Umsteigen“ zu garantieren.
- LÖ 4 Die Stadt Hennef möchte über die im Nahverkehrsplan definierten Qualitätsstandards der Erreichbarkeit und der Bedienung eine Anbindung aller Ortsteile als eigene stadtspezifische Angebotsqualität definieren. Lässt sich ein ÖV-Linienangebot für ein Ortsteil nicht umsetzen, sind nach Möglichkeit neben dem nachfrageorientierten AST-Angebot weitere digitale On-Demand-Angebote und Sharing-Angebote einzurichten, die zumindest eine Verbindung zum nächstgelegenen ÖV-Knotenpunkt gewährleisten.

Intermodalität

- LÖ 5 Zur Förderung der Intermodalität im Zusammenhang mit dem ÖV sollen an allen Bahnhaltedpunkten sowie an verkehrsrelevanten Bushaltedstellen – sowohl im urbanen als auch im dörflichen Bereich – ausreichend sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen angeboten werden (Bike&Ride-Anlagen). Die Auslastung des vorhandenen Angebots ist regelmäßig zu prüfen und bei Mehrbedarf entsprechend anzupassen.
- LÖ 6 Analog sollen an allen Bahnhaltedpunkten sowie an verkehrsrelevanten Bushaltedstellen im Randbereich der beiden urbanen Zentren geeignete Park&Ride-Anlagen angelegt werden. Auch hier richtet sich der Stellplatzbedarf nach der zu erwartenden Nachfrage. Die Auslastung des vorhandenen Angebots ist regelmäßig zu prüfen und bei Mehrbedarf entsprechend anzupassen.

- LÖ 7 Die verschiedenen Sharing-Angebote (derzeit: Mitfahrer-bänke, E-Scooter, RSVG-Bike, Carsharing) sind als Bestandteil des ÖV zu verstehen. Sie stellen auf der einen Seite allgemein alternative Mobilitätsangebote dar. Auf der anderen Seite können die stationsungebundenen Sharing-Angebote vor allem den ÖV auf der „letzten Meile“ unterstützen. Vor diesem Hintergrund ist der räumliche Bedarf an Sharing-Angeboten kontinuierlich zu prüfen, sodass die vorhandenen Sharing-Angebote in Zusammenarbeit mit den Betreibern nachfrageorientiert angepasst werden können.

Busbeschleunigung

- LÖ 8 Der öffentliche Linienbusverkehr soll im Straßenraum präsent sein. Wo Buslinien die Verkehrsflächen mit dem MIV teilen, ist der Vorrang des öffentlichen Verkehrs – soweit möglich – durchzusetzen, vor allem bei hohen Kfz-Verkehrsbelastungen. Dies sichert die Pünktlichkeit im Linienbusverkehr.
- LÖ 9 Die Haltestellen sollen in der Regel am Fahrbahnrand ausgebildet werden (Fahrbahnrandhaltestelle oder Buskap), damit das Einfädeln in den fließenden Kfz-Verkehr beschleunigt werden kann.

Haltestellen

- LÖ 10 Haltestellen müssen gut sichtbar bzw. auffindbar sein.
- LÖ 11 Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung (u. a. Sitzmöglichkeit, Überdachung, Beleuchtung) müssen als Mindeststandard erfüllt sein. Da Sitzmöglichkeiten und Barrierefreiheit vor allem für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen eine hohe Bedeutung haben, sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit und nach Möglichkeit auch der Bedarf an Sitzgelegenheiten flächendeckend zu erfüllen. Hierdurch wird die Zugänglichkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV für alle gewährleistet.
- LÖ 12 Darüber hinaus sind Haltestellen ansprechend zu gestalten, d. h. sie sollen sauber, ohne Beschädigungen und nach Möglichkeit modern sein. Die Einhaltung erfordert eine regelmäßige Kontrolle, Pflege und Instandhaltung.

4.3.4 Fließender Kfz-Verkehr

Netzgestaltung

- LK 1 Das Straßennetz für den Kfz-Verkehr ist unter Berücksichtigung des definierten Vorbehaltsnetzes im Hinblick auf die vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu prüfen. Auch abseits des Vorbehaltsnetzes sind die Höchstgeschwindigkeiten zu prüfen (z. B. Abgrenzung zwischen Tempo 30-Zone und verkehrsberuhigtem Bereich). Wo möglich, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren.
- LK 2 Die Verkehrssicherheit soll gegenüber der Schnelligkeit und Flüssigkeit im Kfz-Verkehr den absoluten Vorrang haben.

ben. Eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit soll allgemein zum Schutz des Menschen (unabhängig von der Verkehrsmittelwahl), von Natur und Umwelt und zur Beseitigung der Hauptunfallursachen beitragen.

- LK 3 Beim Neu- oder Umbau von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen ist die Wahl der Knotenpunktart unter Berücksichtigung des Kontinuitätskriteriums und der anzustrebenden Funktion zu wählen.

Ausbaustandard

- LK 4 Der Ausbaustandard und die Gestaltung der Infrastruktur für den Kfz-Verkehr orientiert sich an dem im Planungsziel 1 „Flächenmanagement“ aufgezeigtem Planungsprinzip „von außen nach innen“. Grundsätzlich werden alle Nutzungsansprüche berücksichtigt. Aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit sind jedoch in der Regel Abwägungen notwendig.

Der Ausbaustandard und die Gestaltung sollen nach den in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) empfohlenen Regelmaßen ausgebaut werden. Mindestmaße sollen eine Ausnahme darstellen und sind zu begründen. Lassen sich auch die Mindestmaße nicht umsetzen, sind Abwägungen hinsichtlich der Unterbringung der verschiedenen Nutzungsansprüche notwendig. Nutzungsansprüche, die alternativ untergebracht werden können, sind auszulagern (z. B. Straßenraumparken in Parkierungssammelanlagen).

4.3.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Parkraummanagement

- LP 1 Ein Parkraummanagement dient der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung und ist vor allem in Bereichen mit einer hohen Parkraumnachfrage durch verschiedene Nutzergruppen erforderlich. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität soll geprüft werden, inwieweit sich das bestehende Parkraumangebot des Kfz-Verkehrs im Straßenraum bedarfsgerecht flexibel umnutzen (z. B. im Sommer Sitzen statt Parken), in baulichen Parkierungsanlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen) zentralisieren und/oder in die Randlagen der urbanen Zentren verschieben lässt (siehe LF 11). Dabei soll auch die Tarifierung als Handlungsansatz einbezogen werden (kostengünstigere Tarife in baulichen Parkierungsanlagen als im Straßenraum, kostengünstigere Tarife in Randlage als im Zentrum).
- LP 2 Erfolge mit dem Parkraummanagement können nur dann erzielt werden, wenn ein begleitendes Überwachungskonzept konsequent umgesetzt wird.
- LP 3 Im Hinblick auf ein innovatives Parkraummanagement sind technische Systeme zur automatischen Auslastungserfassung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum in Betracht zu ziehen. Diese ermöglichen auch die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems sowie eine gezielte

Überwachung, das Parkdauerüberschreitungen online detektiert und an das Ordnungsamt weitergeleitet werden können.

- LP 4 Seit dem 1. Januar 2019 können Städte und Gemeinden in NRW infolge der Novellierung der Landesbauordnung NRW erstmals Art und Umfang von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrrädern bei Bauvorhaben selbst festsetzen. Diese Möglichkeit soll die Stadt Hennef nutzen, um differenziert nach den dualen Raumcharakteren (urban versus dörflich) einen stadtspezifischen Rahmen zu setzen. Der Masterplan Mobilität liefert hierzu wichtige Grundlagen für die Aufstellung der kommunalen Stellplatzsatzung, zu der bereits der politische Auftrag vorliegt.

4.3.6 Wirtschaftsverkehr

Netzgestaltung

- LW 1 Für den Wirtschaftsverkehr (Güter- und Lieferverkehr, einschließlich Kurier-, Express- und Paketdiensten) ist ein eigenständiges Netz innerhalb des Netzes für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu entwickeln.
- LW 2 Für dieses Netz sollte eine begreifbare und leicht verständliche, aber zugleich auch auffällige Wegweisung erfolgen (Beschilderung im Straßenraum). Zudem sind die Informationen zu diesem Netz an Navigationsanbieter, aber auch an die betroffenen Betriebe, Einzelhändler usw., weiterzugeben.
- LW 3 In besonders sensiblen Bereichen sollten neben rein verkehrsrechtlichen Ver- und Geboten auch technische Systeme für Zufahrtbeschränkungen in Betracht gezogen werden (z. B. versenkbare Poller), die nur für Nutzungsberechtigte „überwindbar“ sind.

Liefer- und Ladezonen

- LW 4 Für Liefer- und Ladezonen sollten nicht nur gezielt ausgewiesen werden, sondern auch überwacht werden. Auch hier ist der Einsatz technischer Systeme zur automatischen Auslastungserfassung in Betracht zu ziehen.

4.3.7 Alternative Antriebsformen

Angebotsplanung

- LA 1 Die Stadt Hennef soll die Zunahme an alternativen Antriebsformen zur Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen im Rahmen ihrer Möglichkeiten fördern. Die Unterstützung erfolgt durch punktuelle Bereitstellung von städtischen/öffentlichen Flächen zur Installation von öffentlicher Ladeinfrastruktur. Die Stadt Hennef übernimmt jedoch nicht den Betrieb der Infrastruktur.
- LA 2 Im Hinblick auf den kreisweiten Netzgedanken beabsichtigt der Rhein-Sieg-Kreis ein Ladeinfrastrukturkonzept als kreisweite Arbeitsgrundlage erstellen zu lassen. Die Stadt

Hennef unterstützt die Ausarbeitung im Rahmen ihrer Möglichkeiten.

- LA 3 Da Pedelecs-Akkus im Gegensatz zu den Kfz-Batterien transportabel und schneller aufladbar sind (z. B. einfaches Aufladen während eines Café-Besuchs möglich), wird hier kein vordringlicher Handlungsbedarf gesehen. Nichtsdestotrotz ist Ladeinfrastruktur für Pedelecs sinnvoll in Bezug auf Sammelabstellanlagen (z. B. Fahrradstation, Fahrradboxen) mitzudenken.
- LA 4 Im Hinblick auf den öffentlichen Linienbusverkehr unterstützt die Stadt Hennef bei Bedarf den Rhein-Sieg-Kreis bei der Schaffung der Grundlagen für den Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben (z. B. bei der Herstellung von öffentlicher Infrastruktur durch Bereitstellung von städtischen Flächen).
- LA 5 Grundsätzlich stellt die Stadtverwaltung als Arbeitgeber einen öffentlichen Betrieb dar, der im Hinblick auf den Einsatz von alternativen Antrieben eine Vorbildfunktion hat. Dies wird heute schon von der Stadtverwaltung befolgt. Ein Großteil des städtischen Fuhrparks ist bereits auf alternative Antriebe (z. B. Elektroautos) umgestellt. Dies wird im Rahmen bei den weiteren Fahrzeugaustauschen fortgesetzt.

4.3.8 Mobilitätsmanagement

Angebotsplanung

- LM 1 Der Masterplan Mobilität dient als strategischer Handlungsrahmen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Das Handlungskonzept des Masterplans Mobilität ist sukzessive umzusetzen. Es ist eine regelmäßige Erfolgskontrolle durchzuführen.
- LM 2 Das kommunale Mobilitätsmanagement erfordert eine thematische Verankerung der Themenfelder Klimaschutz und Mobilität in der Verwaltung. Ein regelmäßiger Austausch zwischen den Fachabteilungen erfolgt im Rahmen des initiierten Arbeitskreises Verkehr. Hier werden Einzelthemen besprochen und das weitere Vorgehen festgehalten (Was? Wer? Bis wann?).
- LM 3 Betriebliches Mobilitätsmanagement soll betriebliche Veränderungsprozesse für eine nachhaltige Abwicklung der Betriebsverkehre – sowohl die der Belegschaft als auch die der Kunden und der Waren – anstoßen. Die Stadt Hennef soll hier zusammen mit weiteren Akteuren (z. B. Industrie- und Handelskammer, Wirtschaftsförderung) durch Information und Beratung entsprechend unterstützen. Auch die Stadtverwaltung selbst bildet einen Betrieb. Aufgrund ihrer öffentlichen Funktion hat sie – wie andere öffentliche Betriebe auch – eine Vorbildfunktion und sollte daher bzgl. der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement vorgehen.

- LM 4 Der Ansatz des zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement fokussiert sich auf die Mobilität einzelner Personengruppen (z. B. Kinder, ältere oder aber mobilitätseingeschränkte Personen), Fahrtzwecke (z. B. Schul-, Arbeitswege) und Standorte (z. B. ländlicher Raum, Schule). Die Stadt Hennef soll hier die relevanten Akteure unterstützen bzw. mit ihnen zusammenarbeiten.
- LM 5 Die Umsetzung der jeweiligen verkehrsmittelspezifischen Konzepte, aber auch von Maßnahmen aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements, sollten zur besseren Wahrnehmung und Akzeptanz jeweils durch öffentliche Informationskampagnen begleitet werden (Pressemitteilungen, Informationsplakate, Informationsflyer, Online-Informationen auf der städtischen Homepage, Informationen über soziale Medien wie Facebook, Instagram usw.). Die Stadtverwaltung muss hier ihre informierende, motivierende und koordinierende Rolle zum Auf- und Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit wahrnehmen.

Anhang

Tabelle 1: Verkehrspolitische Handlungsziele der EU

Problemlage	Handlungsziel	
./.	Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 60 % bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 1990	Oberziel
Verkehrsüberlastung im Straßen- und Luftverkehr	Verlagerung von 50 % des Straßengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr	Unterziele
	Verlagerung des Großteils der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn	
Abhängigkeit des Verkehrs vom Erdöl ist ökologisch und wirtschaftlich untragbar	Vollständiger Verzicht auf mit konventionellem Kraftstoff betriebene Pkw im Stadtverkehr	
	Anteil CO ₂ -emissionsarmer nachhaltiger Flugkraftstoffe von 40 %	
Große Menge an verkehrsbedingten Emissionen	Senkung der CO ₂ -Emissionen durch Bunkeröle für die Seeschifffahrt um 40 %	
	Aufbau eines vollständigen transeuropäischen Verkehrsnetzes	
Infrastruktur ist innerhalb der EU unterschiedlich gut entwickelt	Vollendung des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes	
Zunehmender Wettbewerb mit den rasch wachsenden Verkehrsmärkten in anderen Regionen der Welt	Senkung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null	

Tabelle 2: Verkehrspolitische Handlungsziele der Bundesregierung

	Handlungsziel	Handlungsansatz
Oberziele	Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um nahezu 50 % bis 2030 gegenüber dem Referenzjahr 1990	./.
	Minderung des verkehrsbedingten Endenergieverbrauchs um rund 40 % bis 2050 gegenüber 2005	./.
Elektromobilität		
Unterziele	Sieben bis zehn Millionen Elektro-Kfz in Deutschland bis 2030	Staatlicher „Umweltbonus“ beim Kauf von Kfz mit alternativen Antrieben (batterieelektrisch, Brennstoffzelle, aufladbarer Hybrid)
		Steuerliche Förderung der Anschaffung und Nutzung von Elektro-Dienst- und Lieferfahrzeugen
		Anpassung der Kfz-Steuer an die CO ₂ -Emissionsmengen der Fahrzeuge, wobei Elektro-Kfz von der Kfz-Steuer befreit sind

Handlungsziel		Handlungsansatz
Unterziele	50 % der Stadtbusse in Deutschland fahren bis 2030 elektrisch	Staatliche Förderung von Busflotten mit elektrischen, wasserstoffbasierten und Biogas-Antrieben
	Eine Millionen Ladepunkte in Deutschland bis 2030	Finanzielle Förderung für die Installation von Ladepunkten (öffentlich, halb-öffentlich, privat)
		Gesetzliche Regelung der Verbindlichkeit von Ladepunkten bei größeren Parkplätzen von Gebäuden
	Reduzierung des Einsatzes fossiler Kraftstoffe	Beimischung regenerativer Energieträger
Finanzielle Förderung von Erzeugungsanlagen für strombasierte Kraftstoffe und fortschrittliche Biokraftstoffe		
Öffentlicher Personenverkehr		
Unterziele	Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs	Senkung der Mehrwertsteuer auf Fernbahntickets auf 7 %
		Steuererhöhung (Luftverkehrsabgaben) im Flugverkehr
	Ausbau des Nahverkehrsnetzes	Erhöhung des Investitionsvolumen für den öffentlichen Nahverkehr
	Steigerung der Kapazitäten und Effizienz auf der Schiene	Erhöhung des Investitionsvolumen für den Erhalt und die Modernisierung des bestehenden Schienennetzes (u. a. Erweiterung des elektrifizierten Netzes und der Digitalisierung der Leit- und Sicherheitstechnik, Förderung des Einzelwagenverkehrs als Alternative, Erweiterung des Streckennetzes für längere Güterzüge)
Güterverkehr		
Unterziel	Verlagerung von mehr Gütern vom Lkw auf die Schiene	Erhöhung des Investitionsvolumen für den Erhalt und die Modernisierung des bestehenden Schienennetzes (u. a. Erweiterung des elektrifizierten Netzes und der Digitalisierung der Leit- und Sicherheitstechnik, Förderung des Einzelwagenverkehrs als Alternative, Erweiterung des Streckennetzes für längere Güterzüge)
Radverkehr		
Unterziele	Deutliche Stärkung des Radverkehrs bis 2030	Erhöhung des Investitionsvolumen für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (u. a. flächendeckende Radwegenetze)
		Finanzielle Förderung von Modellprojekten

Tabelle 3: Verkehrspolitische Handlungsziele der NRW-Landesregierung aus dem Klimaschutzgesetz NRW

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziel	Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 31 % bis 2030 und um mindestens 60 % bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 1990	./.

Handlungsziel		Handlungsansatz
Personenverkehr		
Oberziele	Ballungsräume: langfristig soll nur noch ein Viertel der Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden	./.
	Ländliche Gebiete: ebenfalls Reduzierung des MIV-Anteils, aber deutlich geringer als in den Ballungsräumen	./.
Unterziele	Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den Rad- und Fußgängerverkehr	Infrastrukturmaßnahmen zur Attraktivierung und zum Ausbau der (Wege-)Infrastruktur
		Kommunikationsmaßnahmen zu den positiven ökonomischen, ökologischen und gesundheitlichen Aspekten von Rad- und Fußgängerverkehr
	Verlagerung von Pkw-Verkehr auf Schienenpersonenverkehr und ÖPNV	Bereitstellung von attraktiven Alternativen zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (Attraktivierung und Erweiterung)
		Verbesserung der Finanzausstattung
	Aufbau/Ausbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements	Förderung eines abgestimmten Vorgehens innerhalb der Kommune
		Aufstellen von Mobilitätskonzepten
		Entwicklung neuer Mobilitätsangebote
Kooperation zwischen den Verkehrsträgern		
Aufbau/Ausbau von betrieblichem Mobilitätsmanagement	Anreize für Betriebe durch Modellprojekte	
	Schaffung eines landesweiten Netzwerks für Mobilitätsmanagement	
Unter-	Klimagerechterer motorisierter Individualverkehr	Informationsmaßnahmen zur Reduzierung der durch Fahrten verursachten CO ₂ -Emissionen
		Straßenverkehrsrechtliche Regelungen zur Reduzierung der durch Fahrten verursachten CO ₂ -Emissionen
Wirtschafts- und Güterverkehr		
Oberziele	Tatsächlichen Güterverkehr so klimafreundliche wie möglich gestalten	./.
	Zuwachs des Güterverkehrs durch entsprechende Rahmenbedingungen begrenzen	./.
Unterziele	Effiziente Gestaltung von Produktions- und Transportketten	Optimierung von Zulieferverkehren
		Vermeidung von Leerfahrten
		Steigerung der Auslastung der im Zulieferverkehr sowie im Weitertransport der Produkte und Halbprodukte eingesetzten Verkehrsträger
	Herausforderung durch Online-Handel/Expresslieferungen kleinteiliger Sendungen direkt an den Konsumenten identifizieren und bewältigen	./. (Es fehlen derzeit ausreichende wissenschaftliche Grundlagen, um den Online-Handel in Bezug auf die Treibhausgasemissionen mit dem konventionellen Handel vergleichen zu können.)

Handlungsziel		Handlungsansatz
Unterziele	Effiziente co-modale Nutzung aller Verkehrsträger	Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen für die im Hinblick auf Klimaschutz und Gesamtwirtschaft ideale Verkehrsträgernutzung (u. a. Kapazitätserweiterung bei Schiff und Schiene)
Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe		
Oberziele	Beschleunigte Marktdurchdringung alternativer Antriebe und Kraftstoffe sowie von Fahrzeugen mit besonders sparsamen konventionellen Antrieben	./.
	Hemmnisse für Bürgerinnen und Bürger abbauen alternativ angetriebene Fahrzeuge zu nutzen	./.
Unterziele	Erhöhung des Anteils sparsamer Fahrzeuge und alternativer Antriebe	Beschleunigung der Entwicklung, Markteinführung und Marktdurchdringung
	Förderung alternativer Kraftstoffe	Nutzung des Treibhausgasreduzierungs potenzials von bereits eingeführten alternativen Kraftstoffen
		Vorantreibung wirtschaftlicher Erzeugung und Bereitstellung von weiteren alternativen emissionsarmen Energieträgern (Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten)
Verkehrsinfrastruktur		
Oberziele	Schaffung der Grundlage für die Erreichung der angestrebten Verlagerungsziele	./.
	Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts NRW	./.
Unterziele	Schaffung bzw. Erhaltung von Siedlungsräumen mit kurzen Wegen	Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
		Gleichrangige Gewährleistung der Erreichbarkeit der städtischen Kernbereiche für alle Verkehrsträger
	Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur (Ausbau von Schienennetz und Wasserstraßen, Erhaltung und Lückenschlüsse von Straßennetz)	Bereitstellung organisatorischer und finanzieller Ressourcen
	Minderung des kilometerspezifischen Energieverbrauchs der Fahrzeuge	Verstetigung des Verkehrsflusses (v. a. im übergeordneten Straßennetz)

Tabelle 4: Verkehrspolitische Handlungsziele der NRW-Landesregierung aus dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (Fa-NaG NRW)

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziel	Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs und sonstigen Formen der Nahmobilität	./.
Allgemeines		
Unter-	Öffentlichkeitsarbeit	Initiierung einer breit angelegten Informations-, Aktions- und Umsetzungsoffensive des Landes
	Unterstützungsangebote	Weitere flankierende Aktivitäten und Unterstützungsangebote der übrigen Netzwerke
Verkehrssicherheit		
Unterziel	„Vision Zero“, d. h. keine Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten	Verkehrssichere Planung und Gestaltung der verkehrlichen Infrastruktur
		Einbeziehung des ruhenden Kfz-Verkehrs in die Planung
		Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms des Landes
		Intensivierung der Mobilitätsausbildung an den Schulen
Fußgängerverkehr		
Unterziel	Steigerung des Modal Split-Anteils des Fußgängerverkehrs	Ausreichende Dimensionierung und barrierefreie Gestaltung der Gehwege
		Freihaltung der Gehwege von illegal abgestellten Fahrzeugen und Hindernissen
		Entwicklung einer Fußgängerverkehrsstrategie
		Entwicklung einer Fußgängerverkehrskampagne
		Durchführung von Fußverkehrschecks
Radverkehr		
Unterziele	Radverkehrsanteil von 25 % im Modal Split der Wege	Bedarfsgerechter Ausbau der Radverkehrsinfrastrukturen über die heutigen Standards hinaus
		Zusammenhängende und durchgängig befahrbare Netze für den Radverkehr (barrierefrei und ohne Netzlücken) mit schnellen und komfortablen Achsen
		Die Wahl der Führungselemente richtet sich nach den spezifischen lokalen städtebaulichen beziehungsweise verkehrsräumlichen Gegebenheiten.
		Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen zum Einsatz von Lastenfahrrädern und damit verbundenen Liefer- und Ladeprozessen
		Neuordnung bzw. Ergänzung der Innenstadtlogistik durch Einbindung von Lastenfahrrädern

Handlungsziel		Handlungsansatz
Unterziele		Bildung von Lastenfahrradnetzwerken zum Informationsaustausch und Förderung der Verbreitung gewerblicher Fahrradnutzung
		Vereinfachung und Beschleunigung des Planungsprozesses für Radschnellverbindungen
		Ausbau der Kommunikation und Bewerbung des radtouristischen Angebots
		Zusammendenken von Radverkehr und Radtourismus auf allen Ebenen
Andere Formen der Nahmobilität		
Unterziel	Elektrokleinstfahrzeuge in das multimodale Mobilitätsangebot zur Stärkung von vernetzten Wegeketten integrieren	Vorantreiben von Sharing-Modellen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge, insbesondere an Mobilstationen, in zentralen Lagen von Wohngebieten wie auch im ländlichen Raum
		Entwicklung von Lösungen für das bislang nicht geregelte Parken im Rahmen von Verleihsystemen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge
		Rad-Sharing mit einer Vielzahl an verschiedenen Fahrradtypen z. B. auch Lastenfahrräder und Fahrräder für mobilitätseingeschränkte Menschen
Mobilitätsmanagement		
Unterziel	Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln zur Förderung der Nahmobilität	Errichtung und Förderung von Mobilstationen zur Verknüpfung mehrerer Verkehrsangebote im Umfeld von Bahnhöfen und Haltepunkten, aber auch in Wohnquartieren
		Verbesserung der Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs mit dem Fahrrad
		Mobilitätsdienstleistungen für einen reibungslosen und komfortablen Reiseablauf
		Vorantreiben von Sharing-Modellen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge, insbesondere an Mobilstationen, in zentralen Lagen von Wohngebieten wie auch im ländlichen Raum
		Einrichtung einer digitalen Mobilitätsplattform, die verkehrsmittelübergreifend Informationen zu verschiedenen Angeboten bündelt und nutzbar macht (Echtzeitinformationen, Fahrpläne, Tarife etc.) um den Komfort und die Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen
Parken		
Unterziel	Neuorganisation des ruhenden Kfz-Verkehrs zur Raumgewinnung für den Fußgänger- und Radverkehr	Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs aus dem Straßenraum in Sammelparkanlagen

Tabelle 5: Verkehrspolitische Handlungsziele in der Region – hier: NVR-Verbandsgebiet

Handlungsziel		Handlungsansatz	
Oberziel	Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen	./.	
Unterziele	Umweltfreundliches Pendeln im Rheinland voranbringen	lokal	Einführung einer bzw. Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung
			Ausbau der kommunalen Fahrradinfrastruktur
			Einführung von Carsharing und/oder Bikesharing als Ergänzung
			Erhöhung der Verkehrssicherheit
			Stärkung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements vor Ort
		regional	Optimierung des verkehrlichen ÖV-Angebotes (Taktichte und Liniennetz)
			Optimierung des tariflichen ÖV-Angebotes (Sortiment, Preise, Vertrieb etc.)
			Elektrifizierung von dieselbetriebenen SPNV-Trassen
			Bau von Radschnellwegen
	Vernetzung der Mobilität fördern	lokal	Einrichtung und Betrieb von Mobilstationen (innerorts)
			regional
		Umsetzungskonzept Mobilstationen für die Region (Pendlerachsen)	
	Förderung/Unterstützung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen der Kommunen	lokal	Entwicklung eines kommunalen Mobilitätskonzepts
			Optimierung der kommunalen Infrastruktur
			Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für kommunale Liegenschaften
			Etablierung eines sogenannten Mobilitätsmanagers
			Einführung von zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen
			Einführung von wohnstandortspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen

Handlungsziel		Handlungsansatz	
Unterziele		regional	Best-Practice-Austausch im »Zukunftsnetz Mobilität NRW«
			Schaffung von Standards für Schulweg- und Verkehrssicherheit allgemein
			Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement für Betriebe, Schüler, Senioren und Neubürger*innen
			Weiterentwicklung des regionalen Baustellenmanagements (»Mobil im Rheinland«)
	Förderung von E-Mobilität bei verschiedenen Verkehrsträgern	lokal	Festlegung der Standorte für E-Ladesäulen
			Angebotsgestaltung im Bereich »E-Mobilität« (z. B. Art und Anzahl E-Fahrzeuge)
		regional	Entwicklung bzw. Einigung auf regionalen Standard für E-Ladeinfrastruktur
			Aufzeigen von Best Practices für E-Mobilität (»Handbuch E-Mobilität«)
			Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken
	Umweltfreundliche Mobilitätsangebote für Touristen im Rheinland	lokal	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von beliebten Ausflugszielen
			Ausbau der kommunalen Fahrradinfrastruktur (Wegenetz, Abstellmöglichkeiten etc.)
		regional	Ausweitung der kommunenübergreifenden Radwegeplanung
			Bau von Radschnellwegen
			Untersuchung zur Verbesserung des Fahrradtourismus im ÖPNV
			Erstellung einer Broschüre "Umweltfreundlicher Tourismus im Rheinland"
	Mobilitätsoptionen im ländlichen Raum erhalten und erweitern	lokal	Ausweitung/Erhaltung des ÖPNV-Systems als Rückgrat der kommunalen Mobilität
			Einführung bzw. Optimierung von »Alternativen und flexiblen Bedienformen«
Potenzialprüfung für die Einführung von Carsharing			
Errichtung von Mobilstationen			
regio-		Kommunenübergreifende Einführung von »Alternativen Bedienformen« prüfen	
		Kommunenübergreifende Einführung von Carsharing prüfen	
Digitale Vernetzung der Mobilität im Rheinland forcieren	lokal	Digitalisierung von Mobilitätsservices der Kommunen	
		Ernennung eines Kümmerers für Digitalisierungsprozesse im Mobilitätsbereich	
	regio-	Einheitliche Standards und Datendrehscheibe der Verkehrsunternehmen	
		Abstimmung bei der Gestaltung von Mobilitäts-Apps	

Handlungsziel		Handlungsansatz	
Unterziele	Umweltfreundliche Mobilität in der Siedlungsentwicklung berücksichtigen	lokal	Anpassung oder Neuentwicklung von Stellplatzsatzungen
			Optimierung des Fußgängernetzes inkl. Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit
			Umsetzung des Konzeptes der sog. »Smart City«
			Aktive Einbeziehung der ÖPNV-Betreiber, Verkehrsplaner und -Aufgabenträger in die Bauleitplanung
		regional	Bereitstellung/Mitarbeit an einer Musterstellplatzsatzung, möglichst landesweit
			Aktive Einbeziehung der Verkehrsplaner und -Aufgabenträger in die Bauleitplanung auf regionaler Ebene
			Austausch von Best Practices zur Gestaltung einer »Smart City« als ganzheitlicher, effizienter und grüner Ansatz zur Planung von Städten

Tabelle 6: Verkehrspolitische Handlungsziele der Region – hier: shaREgion

Handlungsziel		Handlungsansatz	
Oberziele	Nachhaltige und zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Verkehr in der shaREgion unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse und unter Gewährleistung einer hohen Lebensqualität	Verkehr vermeiden	
		Verkehr verlagern	
		Verkehr verträglich abwickeln	
Unterziele	Ausbau bzw. Attraktivierung des ÖPNV	Kapazitätserweiterung Stadtbahnlinie 66	
		Bus-Bevorrechtigung im Zulauf zum SPNV	
		Ausbau der Linie 13	
	Förderung des Radverkehrs	Planung und Bau von Radpendlerrouen	
		Projekt RadRegionRheinland	
		E-Bike-Pendeln im Rhein-Sieg-Kreis „Ein Rad für alle Fälle“	
	Sicherung der kleinräumigen Mobilität	Individuelle, lokale/kleinräumige ÖV-Angebote (Bestandssicherung und Übertragbarkeit)	
		Mitfahrerbanken	
		Regionaler Gestaltungsleitfaden Barrierefreiheit	
	Förderung alternativer Antriebe	Erfahrungsaustausch SWB / RVK / RSVG	
		E-Mobilität bei kommunalen Diensten	
		E-Tankstellen/E-Ladesäulen	
	Ausbau der Multi- und Intermodalität	Planung und Bau von Mobilstationen	
		Mobilitätskarte	
		Regionsweit einheitlicher B+R-Standard	
Verträgliche Organisation des Wirtschaftsverkehrs	Teilnahme am VRS-Projekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation“		

Handlungsziel		Handlungsansatz
Unterziele		Lastenradangebot
		Cargotram
	Steuerungsmöglichkeiten bzgl. des ruhenden Kfz-Verkehr	Planung und Bau von Mitfahrerparkplätzen
		shaREgion-spezifische Stellplatzsatzung
	Abstimmung/Koordinierung von Siedlung und verkehr	Stadtbahnachse Bonn – Niederkassel – Köln
		Mustersiedlung „Homeoffice / Coworking Spaces“
	Information / Kommunikation / Organisation / Marketing	Zukunftsnetz Mobilität NRW – Teilnahme / Beitritt aller shaREgion-Kommunen
		Betriebliches Mobilitätsmanagement
		Neubürger*innen -Information

Tabelle 7: Verkehrspolitische Handlungsziele der Region – hier: Bergisches RheinLand

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziel	Stärkung des Umweltverbunds, um eine Gleichberechtigung der Verkehrsmittel zu erreichen	Kurzfristig: Beispiele zeigen und Impulse setzen
		Langfristig: Schaffung eines Gesamtsystems, in dem die (wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen) Stärken aller Verkehrsmittel besser genutzt werden (Synergien, Vernetzung, Kombinierbarkeit)
Unterziele	Siedlungsentwicklung, Verkehr und Mobilität gemeinsam denken	Anstreben von Raumstruktur mit kurzen Distanzen (vielfältige funktionale Ausstattung und Nutzungsdurchmischung von Quartieren)
	Multimodalen Verkehr ermöglichen und koordinieren	Umsetzung von gut gestalteten barrierefreien Mobilstationen, die den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern und die durch andere Nutzungen (Nahversorgung, Post etc.) ergänzt werden
		Verbesserung der organisatorischen Verzahnung der Verkehrsmittel (digitale Informationen und Zahlungsabwicklung)
		Öffentlichkeitsarbeit zur Kommunikation der Angebote
	ÖPNV auf den Hauptachsen stärken und in der Fläche flexibel bereitstellen	ÖPNV-Hauptachsen
Taktverdichtungen durch den NVR auf den bestehenden Linien des SPNV		
Ergänzung des SPNV durch neue Schnellbuslinien		
Konsequente ÖPNV-Bevorrechtigung (z. B. an Lichtsignalanlagen oder durch Busspuren)		

Handlungsziel		Handlungsansatz
Unterziele		ÖPNV „in der Fläche“
		Nutzung neuer technischer Möglichkeiten für Verbindungen „in der Fläche“ als Zubringer (z. B. On-demand-Angebote)
		Umsetzung von gut gestalteten barrierefreien Mobilstationen, die den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern und die durch andere Nutzungen (Nahversorgung, Post etc.) ergänzt werden
		Einbindung neuer Antriebsformen (langfristig auch automatisiertes Fahren)
		Verbesserung der Fahrzeugausstattung (Digitalisierung und Komfort)
		Verbesserung der organisatorischen Verzahnung der Verkehrsmittel (digitale Informationen und Zahlungsabwicklung)
	Öffentlichkeitsarbeit zur Kommunikation der Angebote	
	Regionale Fahrradinfrastruktur ausbauen und qualifizieren	Durchgängiges sicheres alltagstaugliches Radverkehrsnetz (Netz aus regionalen Verbindungen mit Anknüpfung der geplanten Radpendler Routen und feingliedrigere kommunale Netze)
		Umsetzung von gut gestalteten barrierefreien Mobilstationen, die den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern und die durch andere Nutzungen (Nahversorgung, Post etc.) ergänzt werden
		Öffentlichkeitsarbeit zur Kommunikation der Angebote
	Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten	
Innovationen im Reallabor erproben	Prüfung der Übertragbarkeit bzw. Anpassung urbaner Innovationen	
	Entwicklung von neuen Lösungen speziell für den ländlich geprägten Raum mit starken Pendlerverflechtungen	

Tabelle 8: Verkehrspolitische Handlungsziele der Region – hier: Metropolregion Rheinland

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziele	Erhalt eines leistungsfähigen Straßen- und Schienensystems	./.
	Ausbau alternativer metropolverträglicher Mobilitätsstrukturen	./.
ÖPNV		
Oberziele	Änderung des Modal Splits zu Gunsten des ÖPNV	./.
	Umstellung des ÖPNV-Systems auf umweltfreundliche und CO ₂ -neutrale Antriebe	./.

Handlungsziel		Handlungsansatz
Unterziele	Das ÖPNV-System wird als vorrangiger Bestandteil eines multimodalen Mobilitätssystem der Metropolregion Rheinland entwickelt.	Investitionen im ÖPNV, die ein in der Fläche bedarfsgerechtes, zuverlässiges und komfortables Angebot schaffen
	Das ÖPNV-System dient als Rückgrat der bestehenden Siedlungsstruktur und neuer Wohn- und Gewerbegebiete in der Metropolregion Rheinland.	Integrative und antizipierende Raumplanung: Vorhandene Siedlungsbereiche sind optimal an leistungsfähige ÖPNV-Systeme anzubinden Neue Wohn- und Gewerbegebiete sind vordringlich entlang bestehender, leistungsfähiger ÖPNV-Systeme zu realisieren
	In der Metropolregion Rheinland wird die Teilhabe aller Menschen an der Mobilität unabhängig der geografischen Lage in der Metropolregion Rheinland sowie der individuellen, sozio-ökonomischen Voraussetzungen ermöglicht.	Ausbau des ÖPNV in urbanen Zentren und sinnvolle Anbindung der ländlich geprägten Räume an den ÖPNV: Lückenschlüsse und Ausbau des Streckennetzes Effiziente Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger (Mobilstationen) Intelligente Informationssysteme für die Planung eines reibungslosen Wechsels und zur Etablierung von Mobility on Demand

Tabelle 9: Verkehrspolitische Handlungsziele der Region – hier: Nahverkehrsplan Rhein-Sieg-Kreis

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziel	Optimierung des vorhandenen Angebots im öffentlichen Personennahverkehr	./.
Unterziele	Nachfragestarke Relationen verbessern	Stärkung der Hauptachsen
	Schaffung von begreifbaren Strukturen („ÖPNV für jedermann“)	Systematisierung des Liniennetzes
		Abbau von Parallelstrukturen
	Bessere Erschließung des Fahrgastpotenzials	Herstellung flächendeckender Bedienungsstandards
Langfristige Sicherung der Attraktivität des ÖPNV	Ausweitung des Konzepts der differenzierten Bedienung	