



Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachträglich erhalten Sie zu meiner Einladung folgende Dokumente:

1.2 Anlage Protokoll zur Bürgerveranstaltung „Maßnahmenkatalog“

2.1 Schützenstraße in Geistigen Tempo 30, Fraktion "Die Fraktion" vom 29.09.2022

Die aktualisierte Tagesordnung ist beigelegt.

Hennef, 02.11.2022
Mit freundlichen Grüßen

Ralf Offergeld
Ausschussvorsitzender

Gremium
Ausschuss für Mobilität

Wochentag	Datum	Uhrzeit
Mittwoch	09.11.2022	17:00

Tagesordnung		
TOP	Beratungsgegenstand	Anlagen
	Öffentliche Sitzung	
1	Beschlussvorlagen	
1.1	Bestellung eines stellvertretenden Schriftführers	1
1.2	Masterplan Mobilität - Maßnahmenkatalog	2
1.3	Motorradstellplätze Antrag der SPD-Fraktion vom 26.08.2022	3
2	Anfragen	
2.1	Schützenstraße in Geistigen Tempo 30, Fraktion "Die Fraktion" vom 29.09.2022	4 (Nachtrag)
3	Mitteilungen	
	Nicht öffentliche Sitzung	
4	Beschlussvorlagen	
5	Anfragen	
6	Mitteilungen	

Masterplan Mobilität für die Stadt Hennef

Protokoll zur Bürgerveranstaltung „Maßnahmenkatalog“ am 26. Oktober 2022 von 17:30 bis 20:00 Uhr

Teilnehmende: 45 angemeldete Bürger*innen zzgl. ausgewählte Politiker*innen und Verwaltungsvertreter*innen

TOP 1 Begrüßung

Herr Bürgermeister Dahm begrüßt die Teilnehmenden und leitet kurz ins Thema der Veranstaltung ein und übergibt das Wort an Herrn Stachowitz, den Moderator der Veranstaltung. Er stellt die Inhalte der Abendveranstaltung vor.

TOP 2 Vorstellung Ergebnisse Maßnahmenkatalog

Herr Dr. Baier stellt der Öffentlichkeit die Projekthinhalte und den Projektablauf vor und präsentiert die wichtigsten Ergebnisse aus der Grundlagenanalyse sowie der Leitbild- und Zieleentwicklung. Anschließend erläutert er, die Herangehensweise in Bezug auf die Aufstellung des Maßnahmenkatalogs und dessen gestuften Aufbau. Herr Dr. Baier erläutert, dass in der heutigen Veranstaltung die planungszielspezifischen Handlungsansätze das Thema sind. Es liegen insgesamt 64 Handlungsansätze vor, die sich auf die verkehrsmittelspezifischen Planungsziele aufteilen.

Eine Person aus dem Plenum erkundigt sich danach, ob das Fachbüro auf Grundlage von Erfahrungswerten bereits ortsspezifische Handlungsansätze für die Stadt Hennef identifizieren konnte. Herr Dr. Baier erklärt, dass das Fachbüro BSV bereits seit Anfang der 1990er Jahre über 50 Verkehrsentwicklungspläne erarbeitet hat. Hier lag zwar am Anfang stets der Schwerpunkt auf dem Kfz-Verkehr, aber diese Schwerpunktsetzung hat sich über die Jahre geändert. Es erfolgte mehr und mehr eine vollständig integrierte Betrachtung aller Verkehrsarten, d. h. auch des Fußgänger- und des Radverkehrs. Aus diesem Erfahrungsschatz kann sich BSV natürlich bedienen, da manche Handlungsansätze in mehreren Kommunen erforderlich sind und sich die Inhalte übertragen lassen (z. B. die Daueraufgabe Pflege und Instandhaltung von Verkehrsinfrastruktur). In jeder Kommune gibt es aber ortsspezifische Besonderheiten (hier in Hennef die beiden Zentren und die vielen Dörfer) oder Themen (z. B. die Diskussionen zur Frankfurter Straße), die bei der Entwicklung des Maßnahmenkatalogs auch berücksichtigt werden, sodass der für eine Kommune erarbeitete Maßnahmenkatalog stets „maßgeschneidert“ ist.

Eine weitere Person aus dem Plenum weist auf die geringe Anzahl an Teilnehmenden an der heutigen Veranstaltung hin und erkundigt sich danach, welche Möglichkeiten bestehen, die Beteiligungsquote zu erhöhen. Das Fachbüro und die Stadtverwaltung berichten, dass die Veranstaltung über verschiedene Medien mit großem zeitlichem Vorlauf beworben wurde (u. a. Stadtblatt, städtische Internetseite, Facebook, Twitter, Ansprache der schulischen Mobilitätsbeauftragten). Herr Dr. Baier weist darauf hin, dass es mehr Teilnehmende sind als beim ersten Workshop. Die Beteiligung an den fünf durchgeführten Stadtspaziergängen war gut und auch die Teilnahme an der Online-Bürgerbeteiligung war im Vergleich zu anderen Kommunen vergleichbarer Größe überdurchschnittlich hoch. Von daher kann man in Bezug auf Hennef und den Masterplan nicht wirklich von einer schlechten Beteiligung sprechen. In anderen vergleichbar großen Kommunen hat das Fachbüro auch Workshops mit deutlich geringerer Beteiligung durchgeführt. Herr Dr. Baier erklärt, dass das Interesse oft auch vom Veranstaltungsinhalt abhängt. Je stärker die Inhalte einen konkreten räumlichen Bezug haben, wie zum Beispiel bei den im Masterplan durchgeführten Stadtspaziergängen oder den festgelegten Lupenräumen (siehe TOP 4), desto größer ist die Beteiligung, da sich die Anwohnenden mit dem Untersuchungsraum identifizieren.

Hinsichtlich der Online-Bürgerbeteiligung wird aus dem Plenum angemerkt, dass diese Form der Beteiligung nicht unbedingt von allen Personengruppen genutzt wird. Vor allem ältere Menschen sind mit dem Umgang von Computer und Internet nicht immer vertraut. In diesem Zusammenhang wird nachgefragt, ob beispielsweise auch Hinweisplakate in den vorhandenen Seniorenunterkünften aufgehängt wurden. Dies wird vom Fachbüro und der Stadtverwaltung verneint, es

wird aber als Anregung für die nächste öffentliche Veranstaltung mit aufgenommen. Es meldet sich die Inklusionsbeauftragte zu Wort, die an der Veranstaltung teilnimmt, um die besonderen Belange von älteren sowie mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen mit in die Handlungsansätze einzubringen.

Herr Stachowitz bricht die Diskussion zur Öffentlichkeitsbeteiligung ab, da dies nicht das heutige Thema der Veranstaltung sei. Er weist aber darauf hin, dass die Anregungen zur Verbesserung der Bürgerbeteiligung für den weiteren Projektprozess mitgenommen werden. Zum Ende des Projekts (voraussichtlich im März 2023) wird es noch eine letzte öffentliche Veranstaltung im Rahmen des Masterplans Mobilität der Stadt Hennef geben.

TOP 3 Stationsrundgang zu den planungszielspezifischen Handlungsansätzen

Herr Dr. Baier erläutert den Arbeitsauftrag an die Teilnehmenden für den Stationsrundgang. Der Rundgang wird in vier Kleingruppen durchgeführt. Alle Kleingruppen werden alle aufgebauten Stationen, die die planungszielspezifischen Handlungsansätze darstellen, anlaufen.

Im Austausch mit den Stationsleitungen oder nach Durchlesen der Kurzbeschreibungen der Handlungsansätze sind die Teilnehmenden dazu angehalten, Anmerkungen zu den Handlungsansätzen zu formulieren:

- Fehlt ein Handlungsansatz?
- Ist ein Handlungsansatz besonders gut oder wichtig?
- Ist ein Handlungsansatz unnötig?
- Gibt es einen Vorschlag zur räumlichen Verortung ausgewählter Handlungsansätze, der als Einzelmaßnahme aufgegriffen werden soll?
- Gibt es sonstige Anmerkungen zu den planungszielspezifischen Handlungsansätzen?

Nachfolgend sind die zusammengetragenen Anmerkungen sortiert dargestellt.

Hinweis: Zum Planungsziel 1 „Flächenmanagement“ wurden keine Handlungsansätze zusammengestellt. Die Inhalte werden über die Handlungsansätze der verkehrsmittelspezifischen Planungsziele abgedeckt.

Fußgängerverkehr – Sicher und komfortabel auf kurzer Strecke		Anmerkungen
F1	Definition von Fußgängerverkehrsnetzen in den Ortsteilen und zwischen den Ortsteilen	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ Fehlende Verbindungen zwischen Hennef – Lauthausen und Hennef – Bödingen ▪ Ausbau exklusiver Fußwege (short-cuts nur für Unmotorisierte) ▪ Mehrwert zu google-maps?
F2	Differenzierung der Fußgängerverkehrsnetzen für verschiedene Zielgruppen	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung)
F3	Durchführung von zielgruppenspezifischen Fußverkehrs-Checks	

F4	Bedarfsgerechte Verbreiterung von Gehwegen im Zuge von Neu-/Umbau	▪ Bonner Straße (zwischen Am Helenenstift und Schützenstraße; neu sanierter Abschnitt) ▪ Ausbau versus Versiegelung von Flächen (kritische Erörterung, wo Asphaltoberfläche benötigt wird) ▪ Breite Gehwege als gemeinsame Geh- und Radwege ▪ Nicht nur Verbreiterung, sondern auf geringe Schräge achten (z. B. Kurhausstraße) ▪ Sicherstellung und konsequente Sanktionierung von Falschparkern auf Geh- und Radwegen (Bezug zu K8) (2 Nennungen)
F5	Bedarfsgerechte Verbesserung der Quersituation (auf der Strecke und an Knotenpunkten)	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ insbesondere an Bundesstraßen wie B 8 und B 478 ▪ B 8 (zur Pappelallee) – Anregung: Tempo 50 ▪ Zebrastreifen auf Frankfurter Straße (2 Nennungen) ▪ Frankfurter Straße (zwischen Gilgens und Buchhandlung) ▪ Ergänzung der Verkehrsinsel mit Zebrastreifen auf L 125 Abzweig Fasanenweg / Mühlenspielplatz ▪ Ampel statt Verkehrsinsel auf L 125 Abzweig Fasanenweg / Mühlenspielplatz ▪ Ergänzung der Verkehrsinseln mit Zebrastreifen (Wingenshof Höhe Meiersheide) ▪ Zebrastreifen Bonner Straße /Kneipweg ist gefährlich ▪ Verbesserung der Einsehbarkeit Hostmannsteg
F6	Umsetzung einer möglichst flächendeckenden Barrierefreiheit	▪ wirklich flache Bordabsenkungen ▪ abgeflachtere Bordkanten für Senioren (Seniorenheim Kurhausstraße zum Rewe Bonner Straße) ▪ fehlende Bordabsenkung Gehweg Bröltalstraße Richtung Rewe/Lidl; Fußweg endet im Matsch ▪ Außengastronomie schränkt Gehwegbreite ein (Frankfurter Straße Höhe Shisha-Bar) ▪ Kopfsteinpflaster entfernen (2 Nennungen) ▪ Rollatorgeeignete Oberflächen ▪ Keine schrägen Gehwege

F7	Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Fußgängerverkehrs	▪ regelmäßiger Herbstdienst ▪ Baustellenschilder nicht auf Geh- und Radwege platzieren ▪ Geeignete Lagen von Straßensperren wählen (z. B. Stadtfest kurz hinter Zebrastreifen gab Probleme zwischen Fußgängern und Kfz-Verkehr) ▪ Zurückschneiden von privaten Hecken (Bezug zu F7) ▪ Wer nimmt wohlwollende Hinweise zu Mängeln entgegen?
F8	Einführung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung von Gehwegen	▪ Implementierung von KI zur Zustandserfassung ist übertrieben bzw. zu teuer (Erfassung als solche ist wichtig)
F9	Schaffung von Straßenräumen und Platzbereichen in den Zentren und den Ortsteilen mit Aufenthaltsqualität	▪ (sehr) wichtig: 1 Nennung ▪ Platzbereich Nowy-Dwor-Gdanski-Platz ▪ „Oasen“ an Frankfurter Straße zum erholen bei Hitze ▪ Marktplatz teilweise entsiegeln und stärker begrünen (2 Nennungen) ▪ Ruheplätze / Sitzbänke für Senioren
F10	Erarbeitung eines Stadtplans für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen analog zum Kinderstadtplan (Mobilitätsmanagement)	
F11	Erarbeitung eines Stadtplans für ältere Menschen analog zum Kinderstadtplan (Mobilitätsmanagement)	▪ übertriebener bürokratischer Aufwand
F12	Digitalisierung des Stadtplans für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen zur Navigation	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung)
F13	Erstellung einer Begleit-App für Freizeiterlebnisse (Tourismus)	▪ keine App-Erstellung, sondern Integration in bestehende CityKey-App (2 Nennungen)
F14	Kommunikationskampagnen zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Fußgängerverkehr	▪ (sehr) wichtig (2 Nennung) ▪ Einbindung lokaler Initiativen ▪ Radfahrer gehören auf die Straße (keine Freigabe der Gehwege) (Bezug zu R3) ▪ Hostmannsteg (Verkehrsregeln)
F15	Durchführung der Schulwegdetektive in den 3. und 4. Klassen der Grundschulen (Mobilitätsmanagement)	▪ (sehr) wichtig (3 Nennung) ▪ Rückspielen der Handlungsmöglichkeiten zur Behebung identifizierter Mängel an die Schulkinder
F16	Ausweitung des Laufbusses auf alle Grundschulen (Mobilitätsmanagement)	▪ (sehr) wichtig (3 Nennung) ▪ An/für alle Schulen

Radverkehr – Attraktiv im Alltag		Anmerkungen
R1	Überprüfung und Ergänzung der Definition des städtischen Radverkehrsnetzes	▪ Bürokratie vermeiden ▪ Anbindung von Lauthausen an Radwegenetz (Brücken-Neubau über die-Sieg im Bereich Dondorf) ▪ Anbindung der Dörfer an Zentrum und Dörfer untereinander nicht vergessen ▪ mehr Raum für unregelmäßigen Fahrradverkehr (keine Radwegeverbindungen, Shared Space, Wahlfreiheit, Flexibilität) ▪ Einbindung lokaler Initiativen
R2	Differenzierung des Radverkehrsnetzes für verschiedene Zielgruppen	▪ Bürokratie vermeiden ▪ Priorisierung der Schüler vor Pendler (vulnerable Gruppe) ▪ Synergien finden durch hohe Deckungsgleichheit bei Fahrradstraßen
R3	Optimierung der Radverkehrsführung auf der Strecke	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ Entfernung unnötiger oder irreführender Schilder ▪ Veröffentlichung auf openstreetmap und Radverkehrsnetz NRW ▪ Platz für Radfahrende durch Wegfall von Kfz-Parken schaffen (Frankfurter Straße) ▪ Markierung von ländlichen Radwegen (weiße Linien an den Rändern) ▪ Parkplätze von Schutzstreifen wieder entfernen (Bonner Straße) ▪ L 125 Radweg nach Dahlhausen: unvollständig erneuert (Höhe InterKult weiterhin schlecht) ▪ Geh-/Radweg Hennef – Buisdorf: unvollständig erneuert (2-3 Wurzelaufbrüche weiterhin vorhanden) ▪ mehr Raum für unregelmäßigen Fahrradverkehr (keine Radwegeverbindungen, Shared Space, Wahlfreiheit, Flexibilität) ▪ Qualität von Fahrbahnoberflächen ▪ Abstand von Pollern auf Radverkehrsachsen alltagstauglich gestalten (Lastenräder) ▪ Allner Brücke (B 478) ▪ Darf der Gehweg von Radfahrenden zwischen Übergang Penny (An der Brölbahn) bis zum nächsten Radweg genutzt werden?
R4	Planung und Ausbau von Radpendler Routen	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ Priorisierung der Schüler vor Pendler (vulnerable Gruppe) ▪ Synergien finden durch hohe Deckungsgleichheit bei Fahrradstraßen
R5	Durchführung von „Radverkehrs-Checks“	

R6	Planung und Ausbau eines Fahrradstraßen-netzes in der Innenstadt	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ ADFC-Vorschläge einbeziehen ▪ mehr Fahrradstraßen ▪ Anbindung der Dörfer an Zentrum und Dörfer untereinander nicht vergessen ▪ Kurhausstraße als Fahrradstraße (Quer- verbindung der Grundschule Hanftal- straße)
R7	Optimierung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten im Zuge von Streckenab-schnittsplanungen	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ Sichere Wege für kleine und niedrige Fahrräder ▪ Zebrastreifen Bonner Straße / Kneipweg ist gefährlich ▪ Warther Kreisel: Überleitung Radweg / Straße wurde entfernt ▪ Grünpfeil rechts für Radverkehr ▪ keine Bettelampeln ▪ Bordabsenkung an Überleitungen Rad- weg / Straße ▪ Qualität von Fahrbahnoberfläche in Kreisverkehren
R8	Bedarfsgerechte Verbesserung der Que-rungssituation (auf der Strecke und an Kno-tenpunkten)	▪ Querungen Radwege / Kfz-Straßen rot markieren (gesamtes Stadtgebiet) (2 Nennungen) ▪ Querungen Radwege / Kfz-Straßen rot markieren (L 125) ▪ Querungen Radweg / Kfz-Straße rot markieren (Stoßdorfer Straße / Schüt-zenstraße und Frankfurter Straße / Fritz-Jacobi-Straße) ▪ Ergänzung der Verkehrsinsel mit Zebra-streifen auf L 125 Abzweig Fasanenweg / Mühlenspielplatz ▪ Bettelampeln abstellen ▪ Frankfurter Straße – An der Brölbahn (Verbesserung stadteinwärts) ▪ Nullabsenkung von Bordhöhen für Rad-verkehr
R9	Bedarfsgerechter Ausbau von Fahrradab-stellanlagen	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung)
R10	Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Radverkehrs	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ Jahreszeiten-angepasste Pflege der Radwege (nasses Laub, Schnee, Eis, Schneematsch) (2 Nennungen) ▪ Nutzung der Plattform RADar! zur Män-gelmeldung und Abarbeitung ▪ Zurückschneiden von privaten Hecken (Bezug zu F7)

R11	Einführung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung für Radverkehrsanlagen	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ Nutzung der Plattform RADar! zur Mängelmeldung und Abarbeitung ▪ Implementierung von KI zur Zustandserfassung ist übertrieben bzw. zu teuer (Erfassung als solche ist wichtig)
R12	Bereitstellung weiterer Lastenfahrräder und ggf. auch Nischenfahrräder	▪ (sehr) wichtig (2 Nennung)
R13	Bedarfsgerechte Ausweitung der Ladeinfrastruktur für Fahrräder	▪ nicht wirklich nötig (Reichweite 150 km)
R14	Ausweitung der Durchführung der Radwegdetektive in den 5. und 6. Klassen auf alle weiterführenden Schulen (Mobilitätsmanagement)	▪ (sehr) wichtig (4 Nennung) ▪ Rückspielen der Handlungsmöglichkeiten zur Behebung identifizierter Mängel an die Schulkinder (2 Nennungen)
R15	Kommunikationskampagnen zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Radverkehr	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung)
R16	Aktion „Anradeln“ zu Frühjahrsbeginn mit Eröffnung einer neuen Radroute in Kooperation mit dem ADFC	▪ (sehr) wichtig (2 Nennung)
R17	Erstellung einer Begleit-App für Freizeiterlebnisse (Tourismus)	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ keine App-Erstellung, sondern Partnersuchen (z. B. bike citizens, Citykey-App) (2 Nennungen)
R18	Aufbau einer Datenbasis zum Radverkehr (weitere Zählstellen, Abstandsmessgeräte)	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ Nutzung der Plattform RADar! zur Mängelmeldung und Abarbeitung ▪ Daten veröffentlichen (opendata) (2 Nennungen) ▪ Teilnahme am ADFC Fahrradklimatest ▪ Open bike Sensor möglich?
R19	Ausweitung und Sicherung von Radservicestationen (Reparatur, Gepäckaufbewahrung)	▪ (sehr) wichtig (2 Nennung) ▪ Förderung der Ansiedlung von Fahrradwerkstätten im Zentralort oder / und in einzelnen Orten
		Anmerkungen ohne direkten Bezug zu einem Handlungsansatz: ▪ Fehlende Rückmeldung auf Schreiben an die Stadt bezüglich Mitarbeiterparkplätze Kfz / Fahrrad in Geistingen
ÖPNV – Gut ausgebaut und vernetzt mit anderen Verkehrsangeboten		Anmerkungen
Ö1	ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten	▪ (sehr) wichtig (2 Nennung) ▪ Bevorrechtigung des Busverkehrs an Knotenpunkten einführen (z. B. Hanf talstraße / Frankfurter Straße) ▪ eigene Fahrstreifen oder Vorrang-Behandlung für Busse

Ö2	Barrierefreier Umbau von Haltestellen / -punkten und deren Zuwegung	▪ (sehr) wichtig (2 Nennung) ▪ Zugangsmöglichkeiten zum Bahnsteig mit dem Fahrrad ermöglichen
Ö3	Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des ÖPNV	▪ (sehr) wichtig (2 Nennung) ▪ Sicherheit schaffen (ÖPNV als Angst-raum)
Ö4	Überprüfung der Anpassungsmöglichkeit von Takt und Linienverläufen	▪ (sehr) wichtig (4 Nennung) ▪ Ausweitung S12 und S19
Ö5	Ausweitung und Anschlussoptimierung von Park+Ride und Bike+Ride	▪ mehr Park+Ride-Plätze Im Siegbogen ▪ Park+Ride kostenfrei und in ausreichender Anzahl ▪ Park+Ride mit E-Ladeinfrastruktur kombinieren
Ö6	On-Demand- und Kleinbus-Angebot für ländliche Bereiche	▪ (sehr) wichtig (7 Nennung) ▪ auch für Jugendliche interessant ▪ AST-Angebot (ob Taxi oder eigener Pkw) ▪ fehlendes Angebot in Happerschoß und Heisterschoß (kein AST vorhanden)
Ö7	Optimierung der ÖPNV-Anbindungen der Schulen	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ nicht jeder bzw. kein Bus muss direkt vor der Schule halten
Ö8	Überprüfung der Möglichkeiten für die Anpassung des E-Scooter-Bedienungsgebiets	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ Abstellbereiche festlegen und durchsetzen ▪ nur auf Kfz-Parkflächen abstellen (nicht auf Gehwegen) ▪ Modeerscheinung, nicht notwendig
Ö9	Bedarfsgerechte Ausweitung des Stationsnetz des RSVG-Bikes	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung)
Ö10	Überprüfung der Möglichkeiten für Carsharing im städtischen und ländlichen Raum	▪ (sehr) wichtig (4 Nennung) ▪ Ausweitung der Stationen (z. B. Stationsabstand 2 km im Stadtgebiet) ▪ in den Dörfern
Ö11	Aufbau einer Sharing-Plattform zur Verbesserung der Vernetzung (Projekt OMI)	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ Zu der Plattform gehört dann auch eine Versicherungsinfo
Ö12	Initiierung eines ehrenamtlichen Busbegleitservices für mobilitäts- und sinneseingeschränkte sowie ältere Personen (Mobilitätsmanagement)	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung)
Ö13	Einführung eines Neubürgerpakets mit Schnupperticket für ÖPNV und Sharing	▪ (sehr) wichtig (2 Nennung) ▪ Information reicht, Schnupperticket nicht notwendig

Ö14	Überprüfung der Möglichkeiten eines solidarisches Schülertarifs	▪ (sehr) wichtig (4 Nennung) ▪ erzielt eine Selbstständigkeit von Kindern und Jugendlichen ▪ auch für „bedürftige“ Mitbürgerinnen und -bürger ▪ auch Seniorentarif ▪ 9 Euro-Ticket für alle
		Anmerkungen ohne direkten Bezug zu einem Handlungsansatz: ▪ Busfahrende sollen „selbst spüren“, wie sich Sinnesbeeinträchtigungen anfühlen (Schulungen) ▪ Ausbau von Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bus und Bahn ▪ ÖPNV-Training für Neukunden zu Tarif und Verbindungen anbieten ▪ Mehr Pünktlichkeit ▪ Anpassung der Busgrößen an die entsprechenden Anforderungen
Kfz-Verkehr – Verträgliches Kfz-Verkehrsaufkommen mit verstetigtem Verkehrsfluss		Anmerkungen
K1	Prüfung der Möglichkeiten und Wirkungen eines Einbahnstraßennetzes im zentralen Innenstadtbereich	▪ (sehr) wichtig (6 Nennung) ▪ schafft mehr Platz für den Radverkehr ▪ Bestandssituation ist bestmögliche Lösung (2 Nennungen) ▪ Verbesserung der Bestandssituation: Kurze und deutliche Erläuterung der besonderen Regeln in der Frankfurter Straße (Gleichberechtigung aller Verkehrsarten) am Anfang von beiden Seiten (Shell-Tankstelle und Bahnübergang) ▪ Kfz-Verkehr aktiv reduzieren
K2	Überprüfung von Knotenpunktformen im Zuge von Streckenabschnittsplanungen	▪ (sehr) wichtig (3 Nennung) ▪ Theodor-Heuss-Allee/Wehrstraße (Kfz fahren über Bürgersteig, wenn Bus aus Wehrstraße kommt) (2 Nennungen) ▪ Bonner Straße / Am Helenenstift ▪ Bonner Straße / Wippenhohner Straße (Kreisverkehr statt Ampel) (2 Nennungen) ▪ fehlende Bahnunterführung (Rückstau bis auf Autobahn A 560) ▪ Frankfurter Straße / An der Brölbahn (Linksabbiegegebot bei geschlossener Schranke durchsetzen) ▪ Knotenpunkte Willi-Lindler-Straße (Minikreisverkehre)

K3	Ausweitung und Differenzierung der Parkraumbewirtschaftung	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ Parkangebote für mobilitätseingeschränkte Menschen (nicht Parkausweis) ▪ Raum des ruhenden Kfz-Verkehrs für fußläufige Nutzungen und Stadtgrün umnutzen (Bezug zu F4 und F9) ▪ Nur Kurzparkzonen und Ladebuchten an der Frankfurter Straße
K4	Zentralisierung des Parkraumangebots und Rückbau im öffentlichen Straßenraum	▪ Kfz-Verkehr aktiv reduzieren ▪ Nicht nur im Innenstadtbereich (z. B. auch in Stoßdorf) ▪ Geh- und Radwege so attraktiv gestalten, dass Pkw auch weiter entfernt stehen können ▪ Shuttleservice von Parkplatz Möbelhaus Lutz XXL (Nutzung als Parkplatz) ▪ Parkplatz nicht nur für Kfz (z. B. überdachte Fahrradabstellplätze und Mofas auch in Parkhaus-Arealen) ▪ weniger Parkraum in Frankfurter Straße ▪ Parkraum um den Innenstadtbereich schaffen ▪ Parkplätze von Schutzstreifen wieder entfernen (Bonner Straße)
K5	Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung) ▪ mehr Pkw auf privatem Grund, Stellplätze im Straßenraum müssen teurer werden ▪ Nutzung von Garagen prüfen ▪ Reduzierung Kfz-Parken im Straßenraum
K6	Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Kfz-Verkehrs	
K7	Einführung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung für Kfz-Verkehrsanlagen	▪ Implementierung von KI zur Zustandserfassung ist übertrieben bzw. zu teuer (Erfassung als solche ist wichtig)
K8	Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrollen	▪ Wer (Polizei / Ordnungsamt) kontrolliert wann, warum und wen? (Runder Tisch mit Bürgerinnen und Bürgern) ▪ Kontrolle und Aufmerksamkeit schaffen (Geschwindigkeitstafeln könnten ausreichen) ▪ Parkraumüberwachung ist weniger wichtig als Überwachung von Sicherheitsaspekten
K9	Unterstützung der KEP-Dienstleister beim Mikro-Depot-System	
K10	Bedarfsgerechter Ausbau der Elektroladeinfrastruktur	▪ (sehr) wichtig (1 Nennung)

K11	Überprüfung der Freigabemöglichkeit von land- und forstwirtschaftlichen Wegen sowie straßenbegleitende Geh- / Radwege im Außerortsbereich für motorisierte Zweiräder (Mofas)	▪ muss nicht ▪ absolut dagegen ▪ Mofas, keine Zweitakter ▪ Kfz-Verkehr nicht weiter ausweiten, sondern eher begrenzen
K12	Prüfung der Möglichkeiten von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen in sensiblen Stadtbereichen	▪ (sehr) wichtig (2 Nennung) ▪ einheitlich Tempo 30 im gesamten Innenstadtbereich (3 Nennungen) ▪ Tempo 50 an der Verkehrsinsel mit Zebrastreifen auf L 125 Abzweig Fasanenweg / Mühlenspielplatz ▪ Speziell in Tempo 30-Zone
K13	Aufbau einer Datenbasis zum Kfz-Verkehr (Dauerzählstellen, Geschwindigkeitsmessungen)	▪ Daten veröffentlichen (opendata)
K14	Kommunikationskampagnen zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Straßenverkehr (z. B. Miteinander im Straßenverkehr, Geschwindigkeit, Parken)	▪ Einbindung von lokalen Initiativen
K15	Einführung und Ausweitung von betrieblichem Mobilitätsmanagement („Der neue Weg zur Arbeit“) (Mobilitätsmanagement)	▪ Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ ▪ MIV-Pendlerverkehre zu Transporthubs
		Anmerkungen ohne direkten Bezug zu einem Handlungsansatz: ▪ Ausweitung Tempo 30 innerorts (nicht nur im Zentrum) ▪ Reduktion des Kfz-Verkehrs als Handlungsansatz fehlt ▪ Verwaltungsstrukturen für Mobilität anpassen (Zuständigkeiten, Schnelligkeit)

Nachträgliche Beantwortung der in den Anmerkungen formulierten Fragen:

1. Welchen Mehrwert hat die Definition von Fußgängerverkehrsnetzen gegenüber google maps?

Grundsätzlich sind sowohl der Fußgänger- als auch der Radverkehr weitestgehend (verkehrsrechtliche Einschränkungen) frei in der Routenwahl. Über die Definition von Fußgängerverkehrsnetzen soll analog zum Radverkehr eine Priorisierung von Wegen erfolgen. Auf diesen Routen werden die Belange des Fußgängerverkehrs besonders berücksichtigt. Die Netzdefinition dient der Stadtverwaltung bei der Umsetzung von Planungen als Abwägungs- und Priorisierungshilfe.

2. Wer nimmt wohlwollende Hinweise zu Mängeln entgegen?

Über die städtische Internetseite der Stadtverwaltung der Stadt Hennef finden Interessierte unter der Rubrik „Rathaus und Stadtrat“ die Unterrubrik „Bürger melden: online & APP“ (zu finden am Seitenende). Hier ist erläutert, wie die Meldungen über das Online-Formular oder über die Citykey-App getätigt werden können.

3. Darf der Gehweg von Radfahrenden zwischen Übergang Penny (An der Brölbahn) bis zum nächsten Radweg genutzt werden?

Vor dem Penny an der Brölbahn handelt es sich um einen reinen Gehweg (u. a. aufgrund der dort vorhandenen Bushaltestelle), d. h. Radverkehr ist auf dem Gehweg nicht zugelassen.

4. Ist der Einsatz von „open bike sensor“ beim Aufbau einer Datenbasis für den Radverkehr möglich?

Der Einsatz von „open bike sensor“ zur Erfassung von Erkenntnissen zum Überholabstand Kfz / Rad wird bereits in der Kurzbeschreibung als Möglichkeit benannt.

5. Wer (Polizei / Ordnungsamt) kontrolliert wann, warum und wen?

Im Allgemeinen liegt die Aufgabe der Parkraumkontrolle bei der Stadt Hennef (fehlender Parkschein bzw. fehlende Parkscheibe, Überschreitung der Parkdauer, „wiederholtes“ Parken) und die der Geschwindigkeitskontrolle bei der Polizei (wird nach personellen Möglichkeiten unregelmäßig durchgeführt).

Zusammenfassung des Ersteindrucks

Zurück im Plenum fragt Herr Stachowitz die Stationsleitungen nach dem Ersteindruck zu den gesammelten Rückmeldungen.

Hinweis: Zum Planungsziel 1 „Flächenmanagement“ wurden keine Handlungsansätze zusammengestellt. Die Inhalte werden über die Handlungsansätze der verkehrsmittelspezifischen Planungsziele abgedeckt.

In Bezug auf die Handlungsziele des Planungsziels 2 „Fußgängerverkehr“ fasst Frau Dr. Engelen (BSV) zusammen, dass die dargestellten Handlungsansätze durchweg positiv aufgenommen werden. Bei ausgewählten wird dies auch schriftlich zum Ausdruck gebracht. Die gesammelten Anmerkungen zeigen punktuell inhaltliche Konkretisierungen bzw. Ergänzungen auf, aber auch räumliche Verortungen (Einzelmaßnahmen). Ein gänzlich neuer Handlungsansatz lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht erkennen.

Herr Krumm (Stadt Hennef) fasst die Anmerkungen zu den Handlungsansätzen des Planungsziels 3 „Radverkehr“ zusammen. Auch er bestätigt eine große Zustimmung zu den dargestellten Handlungsansätzen und die Nennung von räumlichen Verortungen. Zum jetzigen Zeitpunkt ergibt sich aus den Anmerkungen kein neuer Handlungsansatz. Beim Handlungsansatz R3 „Optimierung der Radverkehrsführung auf der Strecke“ sahen die Teilnehmenden den größten Bedarf. Die Anmerkungen und vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen zu diesem Punkt liefern auch viele thematische Überschneidungen zum Handlungsansatz R10 „Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Radverkehrs“.

In Bezug auf die Handlungsansätze des Planungsziels 4 „Öffentlicher Personenverkehr“ fasst Herr Drieschner (Stadt Hennef) zusammen, dass auch hier die dargestellten Handlungsansätze durchweg positiv aufgenommen werden. Vor allem die alternativen Angebote (On-Demand, Kleinbusse) werden stark befürwortet. Im Gegensatz dazu wird das E-Scooter-Angebot kontrovers bewertet. Zudem wird auf ergänzende Handlungsansätze hingewiesen, einmal zur Fahrradmitnahme im ÖPNV (Bus und Bahn) und einmal zu Schulungen (Fahrpersonal und Neukunden). Die Barrierefreiheit und die Möglichkeiten der Teilhabe / Zugangsmöglichkeiten aller Menschen am ÖPNV wird als wichtiger Faktor und Handlungsfeld angesehen. Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket werden durchweg als positiv betrachtet und als notwendige zukünftige Maßnahme erachtet.

Herr Dr. Baier fasst die Anmerkungen zu den Handlungsansätzen des Planungsziels 5 „Kfz-Verkehr“ zusammen. Er erläutert, dass die Reduzierung des Kfz-Verkehrs als fehlender Handlungsansatz bemängelt wurde und erklärt hierzu, dass alle anderen Handlungsansätze dazu dienen, das Kfz-Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Der Kfz-Verkehr wird aber aufgrund der vorhandenen Strukturen der Stadt Hennef auch in Zukunft seine Bedeutung haben. Die Einstufung „verträglich“ ist dabei stets von der räumlichen Lage abhängig. Die nicht vermeidbaren Kfz-Verkehrsmengen, die sich auch nicht durch die Inhalte der anderen drei Planungsziele reduzieren lassen, diese sollen einen stetigen Verkehrsfluss haben, damit die Umweltauswirkungen wie Lärm und Abgase auf ein Minimum reduziert werden. Der Handlungsansatz K11 „Überprüfung der Freigabemöglichkeit von land- und forstwirtschaftlichen Wegen sowie straßenbegleitende Geh- / Radwege im Außerortsbereich für motorisierte Zweiräder (Mofas)“ wird eher abgelehnt als befürwortet. Hier wird geprüft, ob dieser Handlungsansatz weiter beibehalten wird. Ansonsten gibt es

aber auch zu den zusammengestellten Handlungsansätzen des Planungsziels 5 „Kfz-Verkehrs“ eine sichtbare Zustimmung und Hinweise zu räumlichen Verortungen.

TOP 4 Vorstellung der festgelegten Lupenräume

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Mobilität soll für zehn ausgewählte Bereiche eine Straßenraumanalyse durchgeführt werden. Hierzu erläutert Herr Dr. Baier anhand eines Beispiels die Arbeitstiefe der Lupenräume. Anschließend stellt er die zehn festgelegten Bereiche dem Plenum inhaltlich vor. Er erläutert, dass zum Lupenraum Frankfurter Straße auch noch eine Beteiligung des anliegenden Einzelhandels erfolgen wird, um auch diese Interessen bei der inhaltlichen Planung zu berücksichtigen. Herr Dr. Baier verweist darauf, dass die Lupenräume auch auf zwei Plakaten dargestellt sind und hierzu gerne schriftliche Anmerkungen hinterlassen werden können.

Zu den vorgestellten, als Lupenräume festgelegten, Bereiche gab es keine Rückfragen bzw. Anmerkungen.

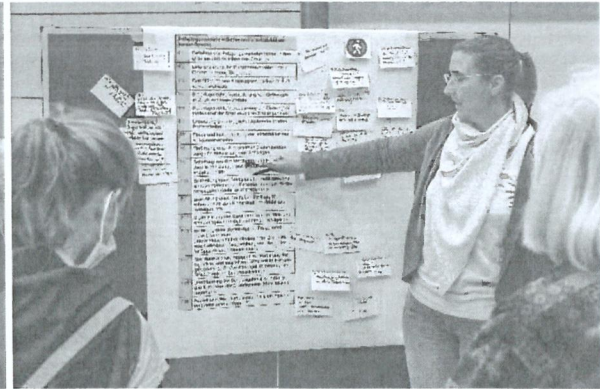
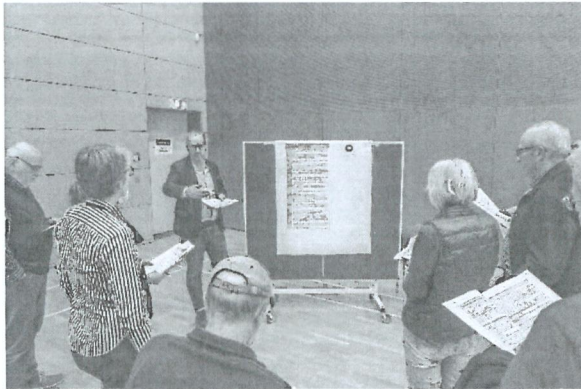
TOP 5 Ausblick und Tagesbilanz

Herr Dr. Baier zeigt auf, dass im Nachgang zur Veranstaltung die gesammelten Anmerkungen zu den Handlungsansätzen gesichtet werden. Es wird geprüft, ob sich ein inhaltlicher Anpassungsbedarf ergibt oder eine Ergänzung der bereits gesammelten Einzelmaßnahmen erfolgt. Am 9. November 2022 wird der Sachstand zum Maßnahmenkatalog im Ausschuss Mobilität präsentiert wird. Anschließend erfolgt die Fertigstellung der Zusammenstellung der Einzelmaßnahmen, die steckbriefartige Aufbereitung der Handlungsansätze und die planerische Bearbeitung der zehn festgelegten Lupenräume.

Eine Person aus dem Plenum erkundigt sich danach, ob die zusammengestellten Handlungsansätze, die ja von vielen für richtig und wichtig angesehen werden, einen großen Arbeitsaufwand für die Stadtverwaltung darstellen und wie damit im weiteren Verlauf umgegangen wird. Herr Dr. Baier erläutert, dass die aufgeführten Handlungsansätze nicht alle einen direkten Bezug zur Verkehrsplanung haben, sondern auch Arbeitsaufträge für weitere Fachabteilungen der Stadtverwaltung darstellen (z. B. Digitalisierung und Tourismus). Vor diesem Hintergrund wird sich die Arbeit verteilen. Es muss aber dennoch eine Priorisierung erfolgen, die auch im Rahmen des Masterplans Mobilität noch im Austausch mit der Stadtverwaltung und dem politischen Projektbeirat erarbeitet wird.

Herr Stachowitz fragt die Teilnehmenden, wie die heutige Zusammenarbeit wahrgenommen wurde und ob die Teilnehmenden mit dem Inhalt und dem Ablauf der Veranstaltung zufrieden sind. Es wird darauf hingewiesen, dass die in Anspruch genommenen 2,5 Stunden einen maximalen Zeitumfang für Bürgerveranstaltungen darstellen sollten und die Vortragszeit möglichst kurz gehalten werden sollte. Insgesamt wird die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger positiv gewertet.

erstellt durch BSV am 28. Oktober 2022

Fotodokumentation

Fußgängerverkehr – Sicher und komfortabel auf kurzer Strecke

1. Zielsetzung: Fußgängerverkehr ist sicher und komfortabel auf kurzer Strecke.

2. Maßnahmen:

- 2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur:
 - 2.1.1. Ausbau der Fußgängerwege:
 - 2.1.1.1. Ausbau der Fußgängerwege in den Ortskernen.
 - 2.1.1.2. Ausbau der Fußgängerwege in den Außenbereichen.
 - 2.1.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen:
 - 2.1.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
 - 2.1.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
- 2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen:
 - 2.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.
 - 2.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.

3. Zielsetzung: Fußgängerverkehr ist sicher und komfortabel auf kurzer Strecke.

4. Maßnahmen:

- 4.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur:
 - 4.1.1. Ausbau der Fußgängerwege:
 - 4.1.1.1. Ausbau der Fußgängerwege in den Ortskernen.
 - 4.1.1.2. Ausbau der Fußgängerwege in den Außenbereichen.
 - 4.1.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen:
 - 4.1.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
 - 4.1.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
- 4.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen:
 - 4.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.
 - 4.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.

Fußgängerverkehr

Radverkehr

1. Zielsetzung: Radverkehr ist sicher und komfortabel auf kurzer Strecke.

2. Maßnahmen:

- 2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur:
 - 2.1.1. Ausbau der Radwege:
 - 2.1.1.1. Ausbau der Radwege in den Ortskernen.
 - 2.1.1.2. Ausbau der Radwege in den Außenbereichen.
 - 2.1.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen:
 - 2.1.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
 - 2.1.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
- 2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen:
 - 2.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.
 - 2.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.

3. Zielsetzung: Radverkehr ist sicher und komfortabel auf kurzer Strecke.

4. Maßnahmen:

- 4.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur:
 - 4.1.1. Ausbau der Radwege:
 - 4.1.1.1. Ausbau der Radwege in den Ortskernen.
 - 4.1.1.2. Ausbau der Radwege in den Außenbereichen.
 - 4.1.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen:
 - 4.1.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
 - 4.1.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
- 4.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen:
 - 4.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.
 - 4.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.

Radverkehr

ÖPNV – Gut ausgebaut und vernetzt mit anderen Verkehrsmitteln

1. Zielsetzung: ÖPNV ist gut ausgebaut und vernetzt mit anderen Verkehrsmitteln.

2. Maßnahmen:

- 2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur:
 - 2.1.1. Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur:
 - 2.1.1.1. Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in den Ortskernen.
 - 2.1.1.2. Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in den Außenbereichen.
 - 2.1.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen:
 - 2.1.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
 - 2.1.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
- 2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen:
 - 2.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.
 - 2.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.

3. Zielsetzung: ÖPNV ist gut ausgebaut und vernetzt mit anderen Verkehrsmitteln.

4. Maßnahmen:

- 4.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur:
 - 4.1.1. Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur:
 - 4.1.1.1. Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in den Ortskernen.
 - 4.1.1.2. Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in den Außenbereichen.
 - 4.1.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen:
 - 4.1.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
 - 4.1.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
- 4.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen:
 - 4.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.
 - 4.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.

ÖPNV

Kfz-Verkehr – Verlässliches Kfz-Verkehrsaufkommen

1. Zielsetzung: Kfz-Verkehr ist verlässlich und sicher auf kurzer Strecke.

2. Maßnahmen:

- 2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur:
 - 2.1.1. Ausbau der Kfz-Infrastruktur:
 - 2.1.1.1. Ausbau der Kfz-Infrastruktur in den Ortskernen.
 - 2.1.1.2. Ausbau der Kfz-Infrastruktur in den Außenbereichen.
 - 2.1.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen:
 - 2.1.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
 - 2.1.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
- 2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen:
 - 2.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.
 - 2.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.

3. Zielsetzung: Kfz-Verkehr ist verlässlich und sicher auf kurzer Strecke.

4. Maßnahmen:

- 4.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur:
 - 4.1.1. Ausbau der Kfz-Infrastruktur:
 - 4.1.1.1. Ausbau der Kfz-Infrastruktur in den Ortskernen.
 - 4.1.1.2. Ausbau der Kfz-Infrastruktur in den Außenbereichen.
 - 4.1.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen:
 - 4.1.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
 - 4.1.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Ortskernen.
- 4.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen:
 - 4.2.1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.
 - 4.2.2. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen.

Kfz-Verkehr



Anfrage

Amt: Amt für Ordnungsverwaltung, Bürgerzentrum,
Zivil- und Bevölkerungsschutz

Vorl.Nr.: F/2022/0341

Datum: 02.11.2022

TOP: 21

Anlage Nr.: 4

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	09.11.2022	öffentlich

Tagesordnung

Tempo 30 Schützenstraße
Anfrage "Die Fraktion" vom 29.09.2022

Anfragentext

„Die Fraktion“ stellte eine vermeintliche Ungleichbehandlung bei der Geschwindigkeitsanordnung in der Annostraße / Im Lohkamp in Happerschoß und der Schützenstraße / Bonner Straße in Geistingen in Frage. Beides sind Hauptverkehrs- und Sammelstraßen mit ÖPNV-Busverkehr. In Happerschoß sind 30 km/h-Streckenbeschränkungen angeordnet, in Geistingen ist das nicht der Fall. Hier läge eine Ungleichbehandlung vor.

Die örtlichen Gegebenheiten der Straßenzüge sind derart unterschiedlich, dass eine Gleichbehandlung aber ausschließt. Die einzige Gemeinsamkeit ist das Vorhandensein einer abknickenden Vorfahrt, welche letztlich mit ursächlich dafür ist, dass in Happerschoß die Einrichtung einer Tempo 30-Zone nicht möglich war und dort nur eine Streckenbeschränkung auf 30 km/h angeordnet werden konnte.

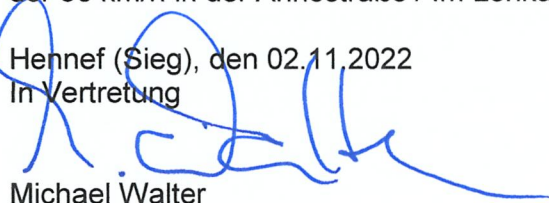
Grundsätzlich darf sich eine Tempo 30-Zonenanordnung weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen erstrecken. Bei der Anordnung von Tempo 30-Zonen ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz sicherzustellen.

Happerschoß liegt abseits der Landesstraße und hat infolgedessen ein wesentlich geringeres Verkehrsaufkommen. Die Straßen in Happerschoß haben streckenweise keine Gehwege, die Fahrbahnbreiten haben stellenweise unterschiedliche Breiten. Im Zuge der gesamten Strecken sind keine Querungshilfen. Die Bushaltestelle bei St. Ansgar ist nicht ausgebaut, die Fahrgäste stehen dort unmittelbar am Fahrbahnrand. Im Bereich der Zufahrt zu Schule / Sportplatz / Feuerwehr ist kein ausgebauter Gehweg vorhanden.

Aus den vorgenannten Gründen wurde im Zuge der Straßen Im Lohkamp / Annostraße ausnahmsweise eine Streckenbeschränkung auf 30 km/h angeordnet. Die besondere örtliche Situation ist mit der Schützenstraße / Bonner Straße nicht vergleichbar. Dort sind durchgängige Gehwege und Querungshilfen vorhanden und das Verkehrsaufkommen ist insgesamt höher.

Selbst bei einer strengen Auslegung der rechtlichen Vorgaben und strikter Einhaltung einer Gleichbehandlung ohne Berücksichtigung der unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten hätte dies *nicht* die Anordnung von 30 km/h in der Schützenstraße zur Folge, sondern die Aufhebung der 30 km/h in der Annostraße / Im Lohkamp.

Hennef (Sieg), den 02.11.2022
In Vertretung



Michael Walter
Erster Beigeordneter



Hennef
DER BÜRGERMEISTER

1. Schreiben an:

Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef

An die Fraktion

„Die Fraktion“

im Rat der Stadt Hennef

Frankfurter Str. 97

53773 Hennef

Amt für Steuerungsunterstützung

Ansprechpartnerin

Christina Viehof

Tel. 0 22 42 / 888 218

E-Mail christina.viehof@hennef.de

Zentrale 0 22 42 / 888 0

Zimmer 1.07

Sprechzeiten

Mo.-Mi. 8.30-16.00 Uhr

Do. 8.30-17.30 Uhr

Fr. 8.30-12.00 Uhr

weitere Termine nach Vereinbarung

Online www.hennef.de

Gläubiger-ID: DE30HEN00000020187

Mein Zeichen: 100

Datum: 30.09.2022

Anfrage: Warum wird in der Schützenstraße in Geistingen nicht Tempo 30 angeordnet?

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 29.09.2022 welches hier am 29.09.2022 eingegangen ist.

Ihr Anliegen gehört fachlich in den Zuständigkeitsbereich des Ausschusses für Mobilität. Ich habe Ihr Schreiben an den Ausschussvorsitzenden, Herrn Offergeld weitergeleitet, mit der Bitte, Ihr Anliegen in die Tagesordnung der nächsten Ausschusssitzung aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Michael Walter
Erster Beigeordneter

2. Dez. II - Amt 32 mit der Bitte um Kenntnisnahme und eine Sitzungsvorlage für den MobilitätsA zu fertigen.
3. Dem Ausschussvorsitzenden, Herrn Offergeld, zur Kenntnis und mit der Bitte um Vormerkung für die nächste Sitzung.
4. Der Schriftführerin, Frau Jugl, zur Kenntnis.
5. Wvl. Einladung MobilitätsA.

Bankverbindung:

Kreissparkasse Köln
Volksbank Köln Bonn eG

Kto 213900

Kto 3703317013

BLZ 37050299

BLZ 38060186

IBAN DE76370502990000213900

IBAN DE66380601863703317013

BIC COKSDE33XXX

BIC GENODED1BRS

Besucheranschrift: Frankfurter Straße 97, 53773 Hennef (Sieg)

DIE FRAKTION.

IM RAT DER STADT HENNEF

Die Fraktion, Hennef
Frankfurterstraße 97
53773 Hennef

29. SEP. 2022

Fraktionsvorsitzende: Astrid Stahn
Geschäftsführung: Detlef Krey
Detlef.krey@t-online.de
01573 4877040

Hennef, den 29.09.2022

An den
Bürgermeister der Stadt Hennef
Herrn Mario Dahm
Rathaus

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
ich bitte Sie nachfolgende Anfrage im Rahmen der nächsten Sitzung des
Mobilitätsausschuß schriftlich zu beantworten:

Anfrage:

Warum wird in der Schützenstraße in Geistingen nicht Tempo 30 angeordnet?

Sachverhalt :

Bei der Auswertung der Karte mit den Tempo 30 Anordnungen sind uns
Unregelmäßigkeiten aufgefallen. Während in der Schützenstraße trotz
Forderung der AnwohnerInnen kein Tempo 30 angeordnet wird, ist dieses in
Happerschoß sehr wohl möglich. Beide Straßen sind Sammelstraßen und werden
vom ÖPNV-Busverkehr genutzt. Den BürgerInnen ist diese
Ungleichbehandlung nicht zu vermitteln. In der letzten Sitzung des Ausschuß
für Mobilität (07.09.2022) konnte die Verwaltung, entgegen der Behauptung im
Protokoll, keine Begründung diesbezüglich abgeben.

gez. Detlef Krey
Fraktionsgeschäftsführer

gez. Astrid Stahn
Fraktionsvorsitzende