



Hennef

DER BÜRGERMEISTER

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der hier näher bezeichneten Sitzung lade ich Sie herzlich ein.

Die Tagesordnung ist beigelegt.

Hennef, 26.04.2023

Mit freundlichen Grüßen

Gremium		
Ausschuss für Mobilität		
Wochentag	Datum	Uhrzeit
Dienstag	09.05.2023	17:00
Sitzungsort		
Rathaus, Saal Hennef (T3.01), Frankfurter Straße 97, 53773 Hennef		

Dieses Deckblatt gilt ab einer halben Stunde vor Sitzungsbeginn und während der Sitzungszeit als Parkschein für die Rathaustiefgarage.

Legen Sie das Deckblatt gut sichtbar in Ihr Fahrzeug.

Tagesordnung		
TOP	Beratungsgegenstand	Anlagen
	Öffentliche Sitzung	
1	Beschlussvorlagen	
1.1	Masterplan Mobilität - Vorstellung der Lupenräume	-1-
1.2	Querungsinseln Bonner Str. - Bachstr. Antrag CDU-Fraktion vom 12.02.2020 Antrag CDU-Fraktion vom 10.10.2021	-2-
1.3	Verkehrsverhältnisse in Hennef (Sieg), sichere Querung Lindenstraße Antrag der CDU-Fraktion vom 18.09.2022 Beschluss-Nr. 88 Ausschuss für Mobilität vom 22.02.2023	-3-
2	Anfragen	
2.1	Schild "Motor aus" an Bahnübergängen Anfrage "Die Fraktion" vom 25.03.2023	-4-
2.2	Überholverbot einspuriger Fahrzeuge Anfrage "Die Fraktion" vom 25.03.2023	-5-
3	Mitteilungen	
3.1	Bewerbung für das Programm „Fußverkehrs-Check 2023“, Absage des Zukunftsnetzes Mobilität NRW	-
3.2	Mündlicher Bericht der Verwaltung zum Verkehrsversuch Schulcampus	-
	Nicht öffentliche Sitzung	
4	Beschlussvorlagen	
5	Anfragen	
6	Mitteilungen	



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: V/2023/3980
Datum: 21.04.2023

TOP: 11
Anlage Nr.: 4

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität		öffentlich

Tagesordnung

Masterplan Mobilität - Vorstellung der Lupenräume

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Mobilität nimmt die Ausführungen des Planungsbüros BSV und der Verwaltung sowie die Lupenräume 5, 6 und 10 zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, für den Lupenraum 5 „Bonner Straße“ vertiefend in die weitere Planung zu gehen und die mögliche Umsetzung zu prüfen.

Der Zeitplan zur Erstellung des Masterplans wird entsprechend der begründenden Ausführungen der Verwaltung angepasst.

Begründung

Das Planungsbüro BSV stellt im Ausschuss den Zwischenbericht „Straßenraumanalysen und detaillierte Betrachtungen für festgelegte Bereiche (Lupenräume) mit konzeptioneller Ausarbeitung von verkehrsfunktionalen Planungsvorschlägen“ sowie die planerischen Entwürfe zu den Lupenräume 5,6 und 10 vor. Der Bericht und die planerischen Entwürfe sind auch in der Anlage abgedruckt.

Die Lupenräume 6 und 10 werden zur Kenntnis genommen. Eine Priorisierung dieser Lupenräume erfolgt erst, wenn alle 10 Lupenräume in ausgearbeiteter Form vorliegen.

Der Lupenraum 5 betrifft mit der „Bonner Straße“ eine Stadtstraße, für die die Verwaltung beauftragt wird, vertiefend in die weitere Planung einzusteigen. Die Verwaltung sieht von den drei jetzt vorliegenden Lupenräumen hier die höchste Priorität und den größten Handlungsspielraum, da die Stadt Hennef für die Bonner Straße selbst der Straßenbaulastträger ist. Zudem gibt es immer wieder Nachfragen, Beschwerden und Anregungen von Anwohner*innen und vor allem Eltern der Kinder, deren Schulweg im Lupenraum verläuft.

Der Lupenraum 5 umfasst auch die Kreuzung Bonner Straße/ Stoßdorfer Straße (L 331), sodass die Straßenbaulast in diesem Bereich beim Land NRW liegt. Hier wird eine mögliche Anbindung der Straße „Am Helenenstift“ als neue Wegeführung für den Radverkehr und eine entsprechende Signalanpassung der dortigen Lichtsignalanlage geprüft und eine mögliche Umsetzung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW abgestimmt.

Alle zehn beauftragten Lupenräume wurden am 21. März schon im Projektbeirat Mobilität vorbesprochen. Der Projektbeirat merkte bei diesem Termin an, dass zu den Lupenräumen 1-4 und 7-9 noch weiterer Diskussionsbedarf in Bezug auf die planerischen Konzeptvorschläge bestünde sowie zu den weiteren, noch nicht präsentierten Berichtsinhalten. Hierbei geht es vor allem um die erarbeiteten Varianten zur Frankfurter Straße sowie um die Achsen Kurhausstraße und Humperdinckstraße/Wehrstraße. Für letztere besteht ein sachlicher Zusammenhang mit der derzeit in der Erarbeitung befindlichen interkommunalen Radpendlerroute. Die Ergebnisse des Fachbüros befinden sich aktuell noch in der Abstimmung zwischen den Kommunen und dem Büro und können dem Ausschuss für Mobilität erst in der nächsten Sitzung vorgelegt werden.

Der Masterplan Mobilität wurde im oben genannten Termin von den Mitgliedern des Beirates aufgrund dieser Lupenräume als noch nicht beschlussfähig erachtet.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, den Zeitplan entsprechend anzupassen und eine vertiefte Diskussion im Rahmen einer weiteren Sitzung des Projektbeirats Mobilität vor den Sommerferien (im Juni) zu ermöglichen sowie die Beratung in den politischen Gremien im September (Ausschuss für Mobilität) und Oktober (Rat) durchzuführen.

Der nächste Termin für den Projektbeirat Mobilität ist für den 20. Juni 2023 um 17 Uhr in der Meys Fabrik geplant.

Hennef (Sieg), den 25.04.2023



Mario Dahm
Bürgermeister



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

Zwischenbericht:
Straßenraumanalysen und detaillierte
Betrachtungen für festgelegte Berei-
che (Lupenräume) mit konzeptionel-
ler Ausarbeitung von verkehrsfunktio-
nalen Planungsvorschlägen

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael M. Baier
Dr.-Ing. Katja Engelen
Dipl.-Ing. Lamia Schuckließ

Aachen, im April 2023

N:\2021_21\210530_Hennef Masterplan Mobilität\B 05 Texte\Berichte\ZB 04
Lupenräume\MPM_Hennef_4ZB_2023-04-25.docx

Inhalt

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung	3
2 Herangehensweise	3
3 Grundlagenermittlung, Bestandsaufnahme und Zustandsanalyse der Ist-Situation	5
4 Leitbild- und Zielentwicklung	5
5 Maßnahmenkatalog	6
5.1 Inhaltlicher Aufbau des Maßnahmenkatalogs	6
5.2 Planungszielspezifische Handlungsansätze	7
5.2.1 Planungsziel 1: Flächenmanagement	8
5.2.2 Planungsziel 2: Fußgängerverkehr	9
5.2.3 Planungsziel 3: Radverkehr	10
5.2.4 Planungsziel 4: Öffentlicher Personenverkehr	11
5.2.5 Planungsziel 5: Kfz-Verkehr	12
6 Lupenräume	12
6.1.1 Bonner Straße zwischen Schützenstraße und Stoßdorfer Straße (Lupenraum 5)	14
6.1.2 B 478 Im Bröltal (Ortsdurchfahrt Bröl) (Lupenraum 6)	16
6.1.3 L 268 Zum Siegtal (Uckerath) zwischen Ortseingang und B 8 Westerwaldstraße (Lupenraum 10)	18

Vorbemerkungen

Der vorliegende Zwischenbericht dokumentiert die Zwischenergebnisse zum Maßnahmenkatalog des Masterplans Mobilität für die Stadt Hennef sowie zu den konzeptionellen Planungsvorschlägen für die Lupenräume, dem Evaluierungskonzept und zu erwartenden finanziellen und personellen Aufwänden zur Umsetzung der Maßnahmen.

Der Zwischenbericht ist so aufgebaut, dass er zu Projektende zusammen mit den bereits erstellten Zwischenberichten und den noch auszuarbeitenden Inhalten den endgültigen Schlussbericht darstellt. Durch die Zusammensetzung der Zwischenberichte wird sich die Nummerierung der übergeordneten Gliederung voraussichtlich noch ändern.

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- und Radverkehr sowie öffentlicher Personentransport (ÖV) – und somit der Unterstützung der allgemein angestrebten Verkehrswende. Der allgemeine Kfz-Verkehr als motorisierter Individualverkehr (MIV) wird dabei jedoch nicht außer Acht gelassen.

2 Herangehensweise

Der aufzustellende gesamtstädtische 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 Maßnahmenvorschläge für die verschiedenen Verkehrsmittel definiert, konzipiert, strukturiert und priorisiert. Die Erarbeitung wird durch einen stark partizipativen Prozess mit umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit begleitet (Bild 1).

Nachfolgend sind die Ergebnisse bzw. Diskussionsstände sowie die politische Beschlusslage zu Grundlagenermittlung, Bestandsaufnahme und Zustandsanalyse der Ist-Situation (Ziffer 3), zur Leitbild- und Zielentwicklung (Ziffer 4) sowie zum Maßnahmenkatalog (Ziffer 5) kurz zusammengefasst dargestellt. Den Schwerpunkt des vorliegenden Zwischenberichts stellt die Darstellung der Straßenraumanalysen und detaillierten Betrachtungen für festgelegte Bereiche (Lupenräume) mit konzeptioneller Ausarbeitung von verkehrsfunktionalen Planungsvorschlägen dar (Ziffer 6).

3 Grundlagenermittlung, Bestandsaufnahme und Zustandsanalyse der Ist-Situation

Am 6. April 2022 wurde im Ausschuss für Mobilität die Ergebnisse der Grundlagenermittlung, Bestandsaufnahme und Zustandsanalyse der Ist-Situation (Pos. 1 in Bild 1) vor- und zur Diskussion gestellt. Im Ergebnis liegt eine qualitative Bewertung des Ist-Zustands vor.

4 Leitbild- und Zielentwicklung

Am 22. Juni 2022 wurden im Ausschuss für Mobilität die Ergebnisse der Leitbild- und Zielentwicklung (Pos. 2 in Bild 1) vor- und zur Diskussion gestellt. Die damaligen Ausführungen zu Leitbild und Zielen wurden vom Ausschuss zur Kenntnis genommen. Die Ziele (Werteziele und Planungsziele) wurden als Grundlage für die weitere Bearbeitung des Masterplans Mobilität beschlossen. Änderungsbedarf wurde lediglich in Bezug auf den übergeordneten Slogan „Hennefs Mobilität für morgen: nachhaltig, sicher und für alle“ gesehen.

Deshalb wurden am 7. September 2022 im Ausschuss für Mobilität fünf neue Vorschläge für das Leitbild als übergeordneten Slogan zur Wahl gestellt. Eine Abstimmung erfolgte unter Berücksichtigung des ursprünglichen Slogans vom 22. Juni 2022 sowie einem weiteren, kurzfristig formulierten Slogan. Der ursprüngliche Slogan „Hennefs Mobilität von morgen: nachhaltig, sicher und für alle!“ wurde mehrheitlich festgelegt.



Bild 2: Leitbild und zugehörige Werte- und Planungsziele

In Bild 2 sind das beschlossene Leitbild und die zugehörige Werte- und Planungsziele zusammenfassend dargestellt.

Die planerischen Leitlinien für die zu entwickelnden Maßnahmen sind im Zwischenbericht (Juni 2022) dargestellt. Sie konkretisieren die Inhalte der in Bild 2 genannten Planungsziele. Die Leitlinien stellen zum einen die Arbeitsgrundlage für die Ausarbeitung des Maßnahmenkonzepts und vor allem der planerischen Ausarbeitung der Lupenräume und zum anderen einen Handlungsleitfaden für die Gestaltung von zukünftigen Um- und Neuplanungen dar.

Die planerischen Leitlinien gehen auf die ortsspezifischen Besonderheiten der Stadt Hennef ein.

5 Maßnahmenkatalog

Am 9. November 2022 wurde im Ausschuss für Mobilität ein Zwischenergebnis zum Maßnahmenkonzept (Pos. 3 in Bild 1) vorgestellt. Hierbei handelte es sich konkret um die planungszielspezifischen Handlungsansätze und die Festlegung der auszuarbeitenden Lupenräume. Das Zwischenergebnis wurde vom Ausschuss für Mobilität zur Kenntnis genommen und als Grundlage für die weitere Detailplanung der Einzelmaßnahmen sowie der Lupenräume des Masterplans beschlossen.

Nachfolgend sind der inhaltliche Aufbau des Maßnahmenkatalogs erläutert (Ziffer 5.1) sowie die planungszielspezifischen Handlungsansätze dargestellt (Ziffer 5.2). Ergänzend hierzu werden noch Maßnahmensteckbriefe erarbeitet.

5.1 Inhaltlicher Aufbau des Maßnahmenkatalogs

Der Maßnahmenkatalog ist als maßnahmenorientierte Konkretisierung der Planungsziele zu verstehen. Die Inhalte des Maßnahmenkatalogs sind gestuft aufgebaut.

In der ersten Stufe stehen die planungszielspezifischen Handlungsansätze. Sie ergeben sich über den Abgleich des Ist-Zustands und der Inhalte der festgelegten Planungsziele sowie über die im Beteiligungsprozess gesammelten Anregungen (Hinweise, Wünsche, Ideen). Die planungszielspezifischen Handlungsansätze beschreiben in allgemeiner Form den Handlungsbedarf, um die angestrebte Verkehrswende auf den Weg zu bringen. Sie werden tabellarisch als Übersicht zusammengestellt. Für einen schnellen inhaltlichen Vergleich der Handlungsansätze werden Steckbriefe mit einer Kurzbeschreibung und ausgewählten bewerteten Aspekten zur Charakterisierung der Handlungsansätze erstellt.

In der zweiten Stufe werden die einzelnen Handlungsansätze soweit wie möglich im Stadtgebiet räumlich verortet. Diese räumlichen Verortungen werden handlungsansatzspezifische Einzelmaßnahmen genannt. Sie werden ebenfalls tabellarisch zusammengestellt. Durch die räumliche Verortung können zu den einzelnen Handlungsansätzen spezifische Übersichtskarten erstellt werden. Darüber hinaus kann die Tabelle von der Stadtverwaltung im Rahmen der Evaluierung als Controlling-Instrument eingesetzt werden.

Die zusammengestellten handlungsspezifischen Einzelmaßnahmen können im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Mobilität nicht alle planerisch ausgearbeitet werden. Dies erfolgt als dritte Stufe des Maßnahmenkatalogs beispielhaft für ausgewählte Bereiche als sogenannte Lupenräume. Ein Lupenraum umfasst einen

ausgewählten Abschnitt im Straßennetz, für den eine Straßenraum-analyse mit anschließender planerischer Interpretation erfolgt. Die festgelegten Lupenräume haben dabei zum Teil unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte. Die Ausarbeitung erfolgt in Form von Querschnitten und Lageplandarstellungen im Maßstab 1:500.

Es wurden insgesamt zehn Lupenräume festgelegt. Die Festlegung erfolgte auf Grundlage der im Beteiligungsprozess thematisierten Bereiche mit den meisten Rückmeldungen im Straßennetz durch den Projektbeirat.

An dieser Stelle wird angemerkt, dass nicht als zu betrachtende Lupenräume in den Unterlagen zur Sitzung des Projektbeirats am 18. Oktober 2022 dokumentiert sind (Präsentation und Protokoll) und im Rahmen der gesamtstädtischen Betrachtung (Einzelmaßnahmenkatalog) berücksichtigt werden. Es erfolgt jedoch keine planerische Ausarbeitung im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Mobilität.

5.2 Planungszielspezifische Handlungsansätze

Der erste Entwurf der zusammengestellten planungszielspezifischen Handlungsansätze, der über einen Abgleich von Ist-Zustand und der Inhalte der festgelegten Planungsziele und der im Beteiligungsprozess gesammelten Anregungen (Hinweise, Wünsche, Ideen) zusammengestellt wurde, wurde in fünf thematischen Expertenrunden behandelt: Fußgängerverkehr (einschließlich Barrierefreiheit) am 29. August 2022, Radverkehr (einschließlich Fahrradparken) am 30. August 2022, ÖV (einschließlich Sharingangebote) am 1. September 2022, Kfz-Verkehr (einschließlich Parken, Wirtschaftsverkehr, alternative Antriebe) am 30. August 2022 und Parkraumbewirtschaftung (nur verwaltungsintern) am 29. August 2022. Zu den Expertenrunden liegen separate Protokolle (einschließlich Teilnehmerliste und Präsentation) vor.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der erste Entwurf der zusammengestellten planungszielspezifischen Handlungsansätze im Großen und Ganzen als vollständig erachtet wurde. Es ergaben sich punktuelle Veränderungen der Kurztitel und eine inhaltliche Aufteilung einzelner Handlungsansätze. Darüber hinaus wurden in Bezug auf das Themenfeld „Digitalisierung“ vereinzelte Handlungsansätze ergänzt.

Am 28. September 2022 wurde ein erster überarbeiteter Sachstand zu den zusammengestellten planungszielspezifischen Handlungsansätzen im verwaltungsinternen Arbeitskreis Verkehr vorgestellt. Aus der Vorstellung hat sich keine inhaltliche Anpassung ergeben.

Der überarbeitete Stand der zusammengestellten planungszielspezifischen Handlungsansätze wurde mit dem Projektbeirat am 18. Oktober 2022 diskutiert. Die Anmerkungen (Hinweise, Empfehlungen, konkrete Verortungen) zu den einzelnen Handlungsansätzen wurden im Nachgang zur Sitzung in Bezug auf den Anpassungsbedarf der gezeigten Zusammenstellung analysiert.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Anmerkungen einen Erklärungsbedarf der Inhalte der Handlungsansätze aufgezeigt haben. Punktuell haben sich Veränderungen der Kurztitel ergeben.

Des Weiteren wurde ein neuer Handlungsansatz zum ÖV abgeleitet (Ö5 „Ausweitung und Anschlussoptimierung von Park+Ride und Bike+Ride“).

Im Ergebnis liegt eine Zusammenstellung von insgesamt 64 planungszielspezifischen Handlungsansätzen vor, die nachfolgend differenziert nach den einzelnen Planungszielen vorgestellt werden. Dieser Bearbeitungsstand wurde am 26. Oktober 2022 in einer Veranstaltung für Bürgerinnen und Bürger öffentlich vorgestellt. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, Anmerkungen zu den zusammengestellten Handlungsansätzen zu geben. In der Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 9. November 2022 wurde über das Meinungsbild der Bürgerinnen und Bürger und die Auswirkung auf die Zusammenstellung der planungszielspezifischen Handlungsansätze nachträglich berichtet.

Folgende Planungsziele mit ihren jeweiligen Handlungsansätzen wurden vom Ausschuss für Mobilität am 9. November 2022 als Grundlage für die weitere Detailplanung der Einzelmaßnahmen beschlossen:

- Planungsziel 1: Flächenmanagement,
- Planungsziel 2: Fußgängerverkehr,
- Planungsziel 3: Radverkehr,
- Planungsziel 4: Öffentlicher Personenverkehr,
- Planungsziel 5: Kfz-Verkehr.

In Ziffer 5.2.1 bis Ziffer 5.2.5 sind die planungszielspezifischen Handlungsansätze zusammenfassend – tabellarisch mit ihrer jeweiligen „Überschrift“ – dargestellt. Die jeweilige Nummerierung der planungszielspezifischen Handlungsansätze stellt keine Priorisierung dar, sondern resultiert vielmehr aus einer inhaltlichen Strukturierung.

5.2.1 Planungsziel 1: Flächenmanagement

Die Inhalte des Planungsziels „Flächenmanagement“ (abgewägte Flächenverteilung, Umnutzung von Kfz-Parkflächen im Straßenraum zugunsten des Umweltverbands, Flächenerwerb, Ladeinfrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit) werden über die Handlungsansätze der verkehrsmittelspezifischen Planungsziele abgedeckt.

5.2.2 Planungsziel 2: Fußgängerverkehr

Zur Förderung des Fußgängerverkehrs und damit zur Erhöhung seines Anteils am Modal Split liegen insgesamt 16 Handlungsansätze vor. Diese sind in Tabelle 1 angegeben.

Tabelle 1: Handlungsansätze zum Fußgängerverkehr

Nr.	Handlungsansatz
F1	Definition von Fußgängerverkehrsnetzen in den Ortteilen und zwischen den Ortsteilen
F2	Differenzierung der Fußgängerverkehrsnetze für verschiedene Zielgruppen
F3	Durchführung von zielgruppenspezifischen Fußverkehrs-Checks
F4	Bedarfsgerechte Verbreiterung von Gehwegen im Zuge von Neu-/Umbau
F5	Bedarfsgerechte Verbesserung der Querungssituation (auf der Strecke und an Knotenpunkten)
F6	Umsetzung einer möglichst flächendeckenden Barrierefreiheit
F7	Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Fußgängerverkehrs
F8	Einführung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung von Gehwegen
F9	Schaffung von Straßenräumen und Platzbereichen in den Zentren und den Ortsteilen mit Aufenthaltsqualität
F10	Erarbeitung eines Stadtplans für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen analog zum Kinderstadtplan (Mobilitätsmanagement)
F11	Erarbeitung eines Stadtplans für ältere Menschen analog zum Kinderstadtplan (Mobilitätsmanagement)
F12	Digitalisierung des Stadtplans für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen zur Navigation
F13	Erstellung einer Begleit-App für Freizeiterlebnisse (Tourismus) (Informationen zu freizeitorientierten Zielen inklusive Audioguide, Beschreibung und Navigation für Spazier- und Wanderrouten)
F14	Kommunikationskampagnen zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Fußgängerverkehr
F15	Durchführung der Schulwegdetektive in den 3. und 4. Klassen der Grundschulen (Mobilitätsmanagement)
F16	Ausweitung des Laufbusses auf alle Grundschulen (Mobilitätsmanagement)

5.2.3 Planungsziel 3: Radverkehr

Zur Förderung des Radverkehrs und damit zur Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Modal Split liegen insgesamt 19 Handlungsansätze vor. Diese sind in Tabelle 2 angegeben.

Tabelle 2: Handlungsansätze zum Radverkehr

Nr.	Handlungsansatz
R1	Überprüfung und Ergänzung der Definition des städtischen Radverkehrsnetzes
R2	Differenzierung des Radverkehrsnetze für verschiedene Zielgruppen
R3	Optimierung der Radverkehrsführung auf der Strecke
R4	Planung und Ausbau von Radpendlerrouten
R5	Durchführung von „Radverkehrs-Checks“
R6	Planung und Ausbau eines Fahrradstraßennetzes in der Innenstadt
R7	Optimierung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten im Zuge von Streckenabschnittsplanungen
R8	Bedarfsgerechte Verbesserung der Querungssituation (auf der Strecke und an Knotenpunkten)
R9	Bedarfsgerechter Ausbau von Fahrradabstellanlagen
R10	Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Radverkehrs
R11	Einführung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung für Radverkehrsanlagen
R12	Bereitstellung weiterer Lastenfahrräder und ggf. auch Nischenfahrräder
R13	Bedarfsgerechte Ausweitung der Ladeinfrastruktur für Fahrräder
R14	Ausweitung der Durchführung der Radwegdetektive in den 5. und 6. Klassen auf alle weiterführenden Schulen (Mobilitätsmanagement)
R15	Kommunikationskampagnen zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Radverkehr
R16	Aktion „Anradeln“ zu Frühjahrsbeginn mit Eröffnung einer neuen Radroute in Kooperation mit dem ADFC
R17	Erstellung einer Begleit-App für Freizeiterlebnisse (Tourismus) (Informationen zu freizeitorientierten Zielen inklusive Audioguide, Beschreibung und Navigation für Radrouten)
R18	Aufbau einer Datenbasis zum Radverkehr (weitere Zählstellen, Abstandsmessgeräte)
R19	Ausweitung und Sicherung von Radservicestationen (Reparatur, Gepäckaufbewahrung)

5.2.4 Planungsziel 4: Öffentlicher Personenverkehr

Zur Förderung des ÖV einschließlich Sharing-Angeboten und damit zur Erhöhung seines Anteils am Modal Split liegen insgesamt 14 Handlungsansätze vor. Diese sind in Tabelle 3 angegeben.

Tabelle 3: Handlungsansätze zum ÖV

Nr.	Handlungsansatz
Ö1	ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten
Ö2	Barrierefreier Umbau von Haltestellen/-punkten und deren Zuwegung
Ö3	Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des ÖPNV
Ö4	Überprüfung der Anpassungsmöglichkeit von Takt und Linienverläufen
Ö5	Ausweitung und Anschlussoptimierung von Park+Ride und Bike+Ride
Ö6	On-Demand- und Kleinbus-Angebot für ländliche Bereiche
Ö7	Optimierung der ÖPNV-Anbindungen der Schulen
Ö8	Überprüfung der Möglichkeiten für die Anpassung des E-Scooter-Bedienungsgebiets
Ö9	Bedarfsgerechte Ausweitung des Stationsnetz des RSVG-Bike
Ö10	Überprüfung der Möglichkeiten für Carsharing im städtischen und ländlichen Raum
Ö11	Aufbau einer Sharing-Plattform zur Verbesserung der Vernetzung (Projekt OMI)
Ö12	Initiierung eines ehrenamtlichen Busbegleitservices für mobilitäts- und sinneseingeschränkte sowie ältere Personen (Mobilitätsmanagement)
Ö13	Einführung eines Neubürgerpakets mit Schnupperticket für ÖPNV und Sharing
Ö14	Überprüfung der Möglichkeiten eines solidarischen Schülertarifs

5.2.5 Planungsziel 5: Kfz-Verkehr

Durch die Förderung des Umweltverbunds (Planungsziele 2 bis 4; vgl. Ziffer 5.2.2, 5.2.3 und 5.2.4) wird sich die Kfz-Nutzung nicht gänzlich aufheben. Aufgrund der ländlich geprägten Strukturen in der Stadt Hennef wird es auch in Zukunft Kfz-Verkehr geben. Vor diesem Hintergrund sollen die Handlungsansätze zum Planungsziel des Kfz-Verkehrs sowohl der Stärkung der Förderung des Umweltverbunds als auch der Verstetigung des Verkehrsflusses des verbleibenden Kfz-Verkehrs dienen. Letzteres soll die Kfz-bedingten Emissionen und die daraus resultierenden Lärm- und Luftschadstoffbelastungen auf ein Minimum beschränken.

In Bezug auf den Kfz-Verkehr liegen insgesamt 15 Handlungsansätze vor. Diese sind in Tabelle 4 angegeben.

Tabelle 4: Handlungsansätze zum Kfz-Verkehr

Nr.	Handlungsansatz
K1	Prüfung der Möglichkeiten und Wirkungen eines Einbahnstraßennetzes im zentralen Innenstadtbereich
K2	Überprüfung von Knotenpunktformen im Zuge von Streckenabschnittsplanungen
K3	Ausweitung und Differenzierung der Parkraumbewirtschaftung
K4	Zentralisierung des Parkraumangebots und Rückbau im öffentlichen Straßenraum
K5	Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung
K6	Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Kfz-Verkehrs
K7	Einführung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung für Kfz-Verkehrsanlagen
K8	Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrollen
K9	Unterstützung der KEP-Dienstleister beim Mikro-Depot-System
K10	Bedarfsgerechter Ausbau der Elektroladeinfrastruktur
K11	Überprüfung der Freigabemöglichkeit von land- und forstwirtschaftlichen Wegen sowie straßenbegleitende Geh-/Radwege im Außerortsbereich für motorisierte Zweiräder (Mofas)
K12	Prüfung der Möglichkeiten von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen in sensiblen Stadtbereichen
K13	Aufbau einer Datenbasis zum Kfz-Verkehr (Dauerzählstellen, Geschwindigkeitsmessungen)
K14	Kommunikationskampagnen zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Straßenverkehr
K15	Einführung und Ausweitung von betrieblichem Mobilitätsmanagement („Der neue Weg zur Arbeit“) (Mobilitätsmanagement)

6 Lupenräume

Die zusammengestellten handlungsspezifischen Einzelmaßnahmen können im Rahmen des Masterplans Mobilität nicht alle planerisch ausgearbeitet werden. Dies erfolgt als dritte Stufe des Maßnahmenkatalogs beispielhaft für ausgewählte Bereiche als sogenannte Lupenräume.

Ein Lupenraum umfasst einen ausgewählten Streckenabschnitt, für den eine Straßenraumanalyse mit anschließender planerischer Interpretation erfolgt. Die festgelegten Lupenräume haben dabei zum Teil unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte. Die Ausarbeitung erfolgt in Form von Querschnitten und Lageplandarstellungen im Maßstab 1:500.

Es wurden insgesamt zehn Lupenräume festgelegt (Bild 3); die Festlegung erfolgte auf Grundlage der im Projektprozess thematisierten Bereiche im Straßennetz:

- Lupenräume 1 bis 4: Frankfurter Straße (zwischen Fritz-Jacobi-Straße und Warther Kreisel),
- Lupenraum 5: Bonner Straße (zwischen Schützenstraße und Stoßdorfer Straße),
- Lupenraum 6: B 478 Im Bröltal (Ortsdurchfahrt Bröl),
- Lupenraum 7: Wehrstraße, Humperdinckstraße und Mittelstraße (zwischen Am Helenstift und Bachstraße),
- Lupenraum 8: Kurhausstraße,
- Lupenraum 9: Frankfurter Straße und Wingenshof (zwischen Warther Kreisel und Meiersheide),
- Lupenraum 10: L 268 Zum Siegtal in Uckerath (zwischen Orts-
eingang und B 8 Westerwaldstraße).

Es handelt sich hierbei um Straßenräume, die im bisherigen Arbeitsprozess zum Masterplan Mobilität (Online-Beteiligung, öffentliche Begehungen, Expertenrunden, Projektbeirat) aus unterschiedlichen Gründen aufgefallen sind (u.a. Unzufriedenheit mit der vorhandenen Radverkehrsführung, den Querungsmöglichkeiten, dem Geschwindigkeitsniveau) und im Projektbeirat ausgewählt wurden.

Die ersten ausgearbeiteten planerischen Konzeptvorschläge wurde dem verwaltungsinternen Arbeitskreis Verkehr am 1. März 2023, dem Projektbeirat am 21. März 2023 sowie der Öffentlichkeit am 23. März 2023 vor- und zur Diskussion gestellt. Anschließend erfolgte eine Überarbeitung, deren Ergebnis nachfolgend dargestellt ist.

Hinweis: Nachfolgend werden die planerischen Konzeptvorschläge zum einen derjenigen Lupenräume dargestellt, die sich im Rahmen des zuvor genannten Beteiligungsprozesses eine überwiegende Zustimmung erhalten haben; dies betrifft die Bonner Straße (Lupenraum 5), die B 478 Im Bröltal (Ortsdurchfahrt Bröl) (Lupenraum 6) und die L 268 Zum Siegtal in Uckerath (Lupenraum 10). Für diese wurden auf Grundlage der Rückmeldungen aus dem Beteiligungsprozess nunmehr konkrete Planungen ausgearbeitet. Die Konzeptvorschläge für die Frankfurter Straße (Lupenräume 1 bis 4 und Lupenraum 9) sowie die Konzeptvorschläge für die beiden als RadPendlerRoute nach Sankt Augustin, Siegburg und Troisdorf diskutierten Straßenzüge – Wehrstraße, Humperdinckstraße und Mittelstraße (Lupenraum 7) sowie Kurhausstraße (Lupenraum 8) – sollen zunächst nochmals im Projektbeirat diskutiert werden; sie sind deshalb nachfolgend nicht dargestellt.

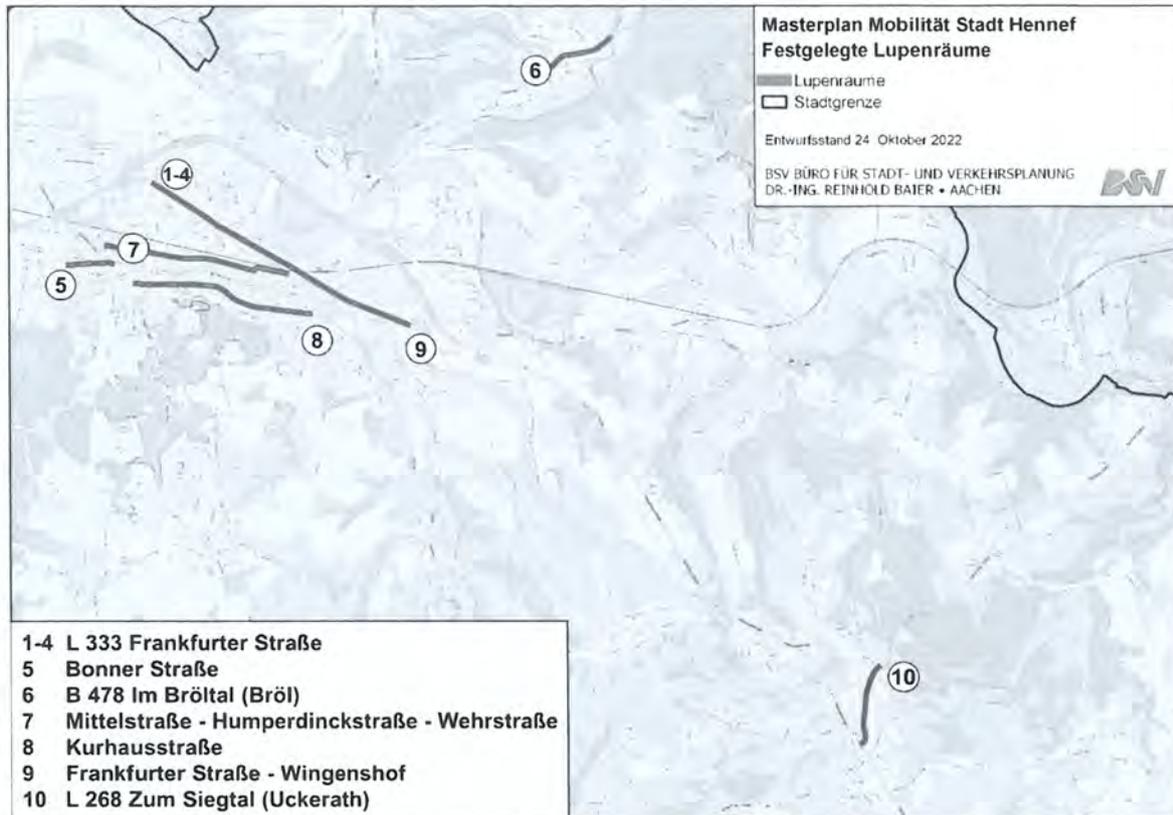


Bild 3: Übersicht der festgelegten Lupenräume

Über die zehn festgelegten Lupenräume hinausgehende aufgefallene Straßenabschnitte werden ebenfalls im Masterplan Mobilität berücksichtigt. Sie werden in jedem Fall als räumliche Verortungen der einzelnen planungszielspezifischen Handlungsansätze aufgegriffen. Es erfolgen aber keine planerischen Ausarbeitungen.

6.1.1 Bonner Straße zwischen Schützenstraße und Stoßdorfer Straße (Lupenraum 5)

Der betrachtete Abschnitt der Bonner Straße zwischen Schützenstraße und Stoßdorfer Straße ist rund 450 m lang. Die räumliche Abgrenzung des Lupenraums zeigt Bild 4.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h (Vorbehaltsweg, u. a. wegen des Linienbusverkehrs).

Die Bonner Straße ist Bestandteil des kommunalen Radverkehrsnetzes und eine Variante (von zwei betrachteten Varianten) der geplanten RadPendlerRoute nach Sankt Augustin, Siegburg und Troisdorf. Diese Variante der geplanten RadPendlerRoute, die weiter über Am Helenenstift, Wehrstraße, Humperdinckstraße und Mittelstraße (Lupenraum 7) geführt wird, wird seitens der Stadt Hennef, des Projektbeirates und seitens der Bürgerbeteiligung favorisiert. Eine abschließende Beschlussfassung wird jedoch erst im September 2023 im zuständigen Ausschuss erfolgen.

Zudem hat die Bonner Straße eine Bedeutung als Schulweg.

Die Sanierung der Bonner Straße mit Wiederherstellung der ursprünglichen Straßenraumaufteilung wurde erst im November 2020 fertiggestellt. Als kommunale Straßen liegt die Baulast bei der Stadt

Hennef. Als Straßenbaulastträger trägt sie insofern auch die Kosten für Betrieb und Unterhalt sowie Verkehrssicherungspflicht.

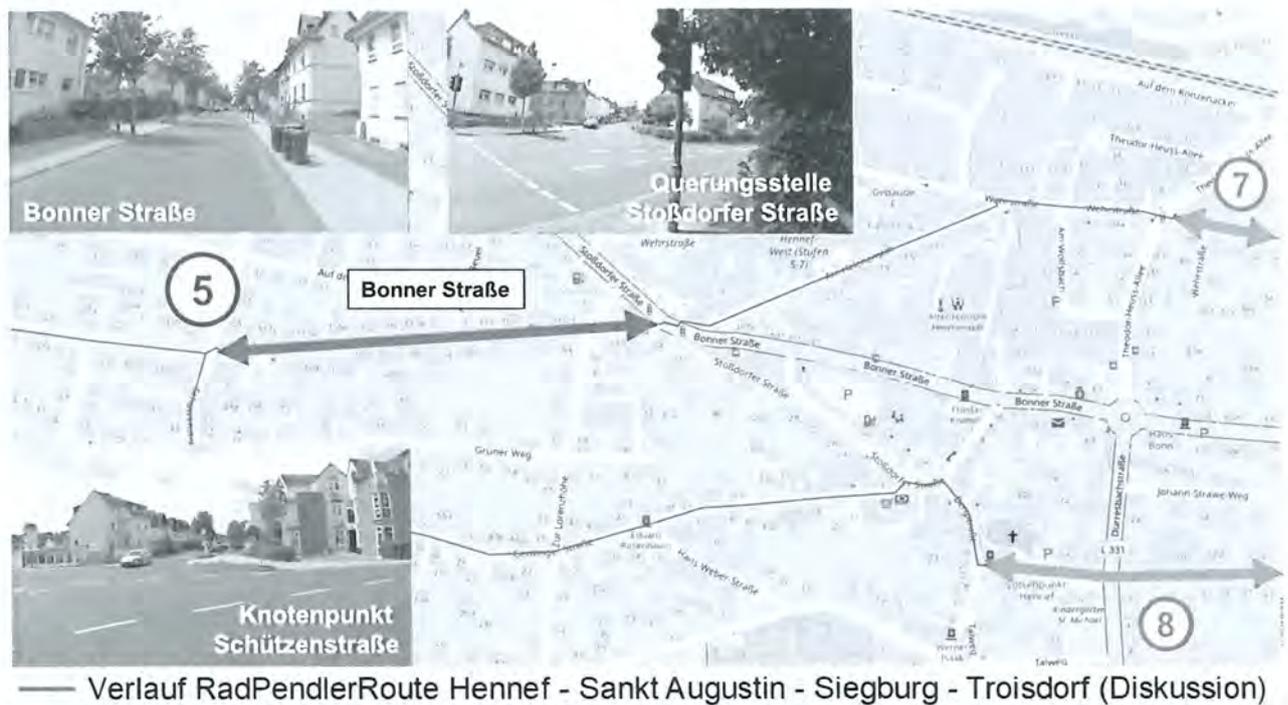


Bild 4: Bonner Straße zwischen Schützenstraße und Stoßdorfer Straße (räumliche Abgrenzung des Lupenraums 5)

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Erarbeitung des Masterplans Mobilität wurde die Bonner Straße bei einem „Stadtspaziergang“ am 19. März 2022 gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern begangen. Themen bzw. Wünsche dabei waren, wie auch bei der Online-Beteiligung und den Expertenrunden, die zu hohe Kfz-Geschwindigkeit sowie die Ausweisung als Fahrradstraße.

Der Konzeptvorschlag ist als Lageplan in Anhang 1 dargestellt und nachfolgend kurz erläutert.

Zwischen der Schützenstraße und der Stoßdorfer Straße wird eine Ausweisung und Gestaltung als Fahrradstraße vorgeschlagen. Damit gilt auf der Bonner Straße implizit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Verkehr auf der Bonner Straße soll dabei gegenüber dem Verkehr an einmündenden Straßen (Auf dem Beuel, Zur Lorenzhöhe) bevorzugt werden.

Die Gestaltung der Fahrradstraße erfolgt gemäß den Empfehlungen und Hinweisen des Leitfadens für Fahrradstraßen.¹ Vorgesehen ist eine 4,00 m breite Fahrgasse mit einem markierten Sicherheitsstreifen von mindestens 0,50 m in Abhängigkeit der verfügbaren Fahrbahnbreite zwischen den bestehenden Borden. Der Sicherheitsstreifen wird mit einem unterbrochenen Breitstrich markiert.²

¹ Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, Bergische Universität Wuppertal Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik und Deutsches Institut für Urbanistik, gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans, Wuppertal/Berlin 2021.

² Eine entsprechende Markierung ist auf der inzwischen als Fahrradstraße ausgewiesenen und gestalteten Königstraße umgesetzt.

Neben wiederholten Radpiktogrammen mit Richtungspfeilen auf der Fahrbahn werden die Einmündungsbereiche der vorfahrtrechtlich untergeordneten Straßen rot eingefärbt. Zudem sollten Radpiktogramme und Pfeile in der roten Fläche aufgebracht werden, die quer zur Fahrradstraße ausgerichtet sind, um den einfahrenden Verkehrsteilnehmenden auf den – bevorrechtigt – kreuzenden Radverkehr aufmerksam zu machen. Damit wird die Aufmerksamkeit des einbiegenden Verkehrs auf den bevorrechtigten Verkehr auf der Bonner Straße erhöht.

Zur Verdeutlichung für den Radverkehr, dass er sich auf einer Route mit einer für ihn höheren Verbindungsfunktion befindet, wird zusätzlich die Markierung einer grünen Linie (Schmalstrich) neben der unterbrochenen Markierung des Sicherheitsstreifens vorgeschlagen (in den Lageplänen bisher nicht dargestellt). Bei einer sogenannten Radvorrangroute, wie die geplante RadPendlerRoute netzplanerisch einzuordnen ist, sollte diese grüne Linie unterbrochen sein, also die Strich-Lücken-Längen wie die Breitstrichmarkierung aufweisen.³ Zudem sollen die grünen Linien im Zuge einer Fahrradstraße den Radfahrenden auch verdeutlichen, dass diese Fahrradstraße gegenüber den einmündenden Straßen vorfahrtrechtlich übergeordnet ist.

Für die Kreuzung mit der Schützenstraße werden zwei Varianten erarbeitet. Zum einen die Beibehaltung der derzeit bestehenden abknickenden Vorfahrtregelung, jedoch mit einer Verdeutlichung der Rangfolge der Vorfahrt für den Verkehr aus der westlichen Zufahrt der Bonner Straße. Zum anderen die Anordnung einer Lichtsignalanlage (die dafür notwendigen Rohre zur Verlegung der Kabel sind bereits vorhanden). Letztere Variante wird zur Umsetzung empfohlen, da hiermit eine eindeutige und sicherere Lösung besteht, die zugleich aber auch eine Bevorrechtigung des über die Eckbeziehung von Bonner Straße und Schützenstraße fahrenden Linienbusverkehrs durch eine entsprechende verkehrsabhängige Lichtsignalsteuerung ermöglicht. Zudem ist, bei Installation geeigneter Detektoren, auch eine verkehrsabhängige Bevorrechtigung des im Zuge der Bonner Straßen fahrenden Radverkehrs möglich.

Am Knotenpunkt mit der Stoßdorfer Straße wird die Anbindung von Am Helenenstift als weiterer Knotenpunktarm vorgeschlagen; dieser ist jedoch nur für den Radverkehr vorgesehen. Die Lichtsignalsteuerung ist entsprechend anzupassen, sodass der Radverkehr aus der Zufahrt Am Helenenstift in diese integriert wird. Zudem sollte die Phaseneinteilung eine eigene Phase für alle querenden Fußgänger vorsehen („Rundumgrün“). Die Machbarkeit der Umsetzung einer eigenen Phase ist im Detail zu prüfen.

6.1.2 B 478 Im Bröltal (Ortsdurchfahrt Bröl) (Lupenraum 6)

Der betrachtete Abschnitt der Ortsdurchfahrt Bröl hat eine Länge von rund 900 m. Die räumliche Abgrenzung des betrachteten Lupenraums zeigt Bild 7.



Beispiel einer bevorrechtigten Fahrradstraße mit hoher Verbindungsfunktion in Berlin: Hervorhebung der Verbindungsbedeutung und der Vorfahrtregelung mittels einer durchgehenden grünen Linie

³ Eine Radschnellverbindung mit einer noch höheren Verbindungsfunktion sollte dann eine durchgezogene grüne Linie (Schmalstrich) neben der unterbrochenen Breitstrichmarkierung des Sicherheitsstreifens aufweisen.

Der Konzeptvorschlag ist als Lageplan in Anhang 2 dargestellt und nachfolgend kurz erläutert. Es ist eine Umgestaltung unter weitestgehender Beibehaltung der bestehenden Straßenraumaufteilung und insbesondere der bestehenden Borde vorgesehen (bestandsnaher Umbau).

An beiden Ortseingängen wird als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme die Anlage einer Mittelinsel vorgeschlagen. Für den östlichen Ortseingangsbereich wurden zwei mögliche Lagen für die Mittelinsel betrachtet, einmal auf Höhe der Ortstafel und einmal bereits deutlich davor und damit vor der Kurve, in der sich der Ortseingangsbereich befindet. Für erstere Lage wurden zudem zwei Varianten erarbeitet. Bei ausschließlicher Anordnung einer Mittelinsel wird hier die Ausbildung mit einer deutlichen Verschwenkung des ortseinwärtsführenden Fahrstreifens empfohlen. Bevorzugt wird aber die Anordnung von Mittelinseln an beiden Lagen. Die außerorts gelegene Mittelinsel dient dann vor allem zur Geschwindigkeitsdämpfung, die auf Höhe der Ortstafel gelegene Mittelinsel sollte dann den Beginn der Ortsdurchfahrt verdeutlichen; hier ist dann durchaus auch die Anlage von baulichen vertikalen Elementen anstelle von Bäumen denkbar.

In der Ortsmitte wird für die dortige Haltestelle „Bröl Kirche“ die Anlage von Buskaps mit einer dazwischen liegenden (gegenüber heute verlängerten) Mittelinsel vorgeschlagen. Hierdurch müssen nachfolgende Kfz hinter (auf der Fahrbahn) haltenden Bussen warten, wodurch zum einen eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung ausgeht und zum anderen eine Beschleunigung des Busverkehrs bewirkt wird, da sich die Busse nach dem Halt an der Haltestelle nicht wieder in den (bevorrechtigten) fließenden Verkehr einordnen müssen.

Zudem ermöglicht die Anlage von Buskaps eine Verbreiterung der Seitenräume und damit der Wartebereiche an der Haltestelle. Dies ist insbesondere auf der nördlichen Straßenseite erforderlich.

Der gesamte Bereich in der Ortsmitte sollte zudem in einem anderen Fahrbahnmaterial (Beton oder eingefärbter Asphalt) ausgeführt werden. Hiermit wird dieser zusätzlich als ein Bereich, in dem eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist, verdeutlicht.

6.1.3 L 268 Zum Siegtal (Uckerath) zwischen Ortseingang und B 8 Westerwaldstraße (Lupenraum 10)

Die L 268 Zum Siegtal zwischen Ortseingang und B 8 Westerwaldstraße hat eine Länge von rund 800 m. Die räumliche Abgrenzung des betrachteten Lupenraums zeigt Bild 10.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 50 km/h beschränkt (Vorbehaltsnetz), mit Ausnahme des südlichen Abschnitts (von Am Messkreuz bis Westerwaldstraße), auf dem eine Beschränkung auf 30 km/h besteht,

Die Verkehrsbelastung ist mit 2.400 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 3 % (SVZ 2015) relativ gering.

Die L 268 Zum Siegtal ist Bestandteil des kommunalen Radverkehrsnetzes.

Zudem hat sie eine Bedeutung als Schulweg.

Als Landesstraße (L 268) liegt die Baulast bei Straßen.NRW. Als Straßenbaulastträger trägt dieser auch die Kosten für Betrieb und Unterhalt sowie Verkehrssicherungspflicht. Für Umbauplanungen ist das Einvernehmen mit Straßen.NRW erforderlich.



Bild 6: L 268 Zum Siegtal zwischen Ortseingang und B 8 Westerwaldstraße in Uckerath (räumliche Abgrenzung des Lu-penraums 10)

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Erarbeitung des Masterplans Mobilität wurde am 30. März 2022 eine Schulverkehrsbeobachtung an der Grundschule Uckerath durchgeführt. Themen dabei waren, wie auch bei der Online-Beteiligung und den Expertenrunden, Behinderungen des fließenden Kfz-Verkehrs durch Parken aus der Fahrbahn, die Kfz-Geschwindigkeiten und die Querungsmöglichkeiten.

Der Konzeptvorschlag ist als Lageplan in Anhang 3 dargestellt und nachfolgend kurz erläutert. Es ist eine Umgestaltung unter weitestgehender Beibehaltung der bestehenden Straßenraumaufteilung und insbesondere der bestehenden Borde vorgesehen (bestandsnaher Umbau).

Zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr wird ortsau-wärts (bergauf) die Anlage eines 2,00 m breiten Schutzstreifens vorgeschlagen. Dieser wird im Bereich der Mittelsinsel auf Höhe Am Messkreuz unterbrochen. Im südlichen Bereich bis zum Anschluss an die B 8 Westerwaldstraße ist aufgrund der verfügbaren Fahr-bahnbreite keine Anlage eines Schutzstreifens möglich.

Ortseinwärts (bergab) wird die wiederholte Anordnung von Radpiktogrammen („Piktogrammreihe“) vorgeschlagen. Hierdurch soll die Bedeutung der L 268 Zum Siegtal für den Radverkehr und die gewollte Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr (benutzungspflichtig) verdeutlicht werden.

Für den mittleren Bereich zwischen Finkenweg und Am Messkreuz wurden zwei Varianten erarbeitet. Zum einen ohne Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn, zum anderen mit Parkmöglichkeiten durch die Anlage von Parkstreifen, begrenzt durch Baumpflanzungen. Beide Varianten haben Vor- und Nachteile. Durch die Anlage der Parkstreifen erfolgt auch eine Geschwindigkeitsdämpfung des bergabfahrenden Kfz-Verkehrs, zugleich ergeben sich Engstellen für den bergabfahrenden Radverkehr im Begegnungsfall mit bergauffahrenden Kfz. Ohne Anlage der Parkstreifen ist keine Geschwindigkeitsdämpfung gegeben, zugleich ist dann auch ein besserer Verkehrsablauf für Radfahrende gegeben. Die Entscheidung für oder gegen die Parkstände sollte deshalb auch von der tatsächlichen Erfordernis der Parkmöglichkeiten im Straßenraum gefällt werden. Hierzu sind vertiefende Betrachtungen erforderlich.

Im Ortseingangsbereich wird als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme die Anlage einer Mittelinsel vorgeschlagen. Es wird eine Ausbildung mit einer deutlichen Verschwenkung des ortseinwärtsführenden Fahrstreifens empfohlen.

Im Einmündungsbereich in die B 8 Westerwaldstraße wird die Anlage eines Fahrbahnteilers empfohlen, um das Nebeneinanderaufstellen von zwei Kfz in der verkehrsrechtlich untergeordneten Zufahrt der L 268 Zum Siegtal zu verhindern. Der Fahrbahnteiler ist wegen der Schleppkurven des Schwerverkehrs jedoch überfahrbar auszubilden. Um das Überfahren für Pkw und andere kleine Kfz zugleich zu vermeiden, ist eine bauliche Ausbildung mit Großpflaster sinnvoll.

Anhang

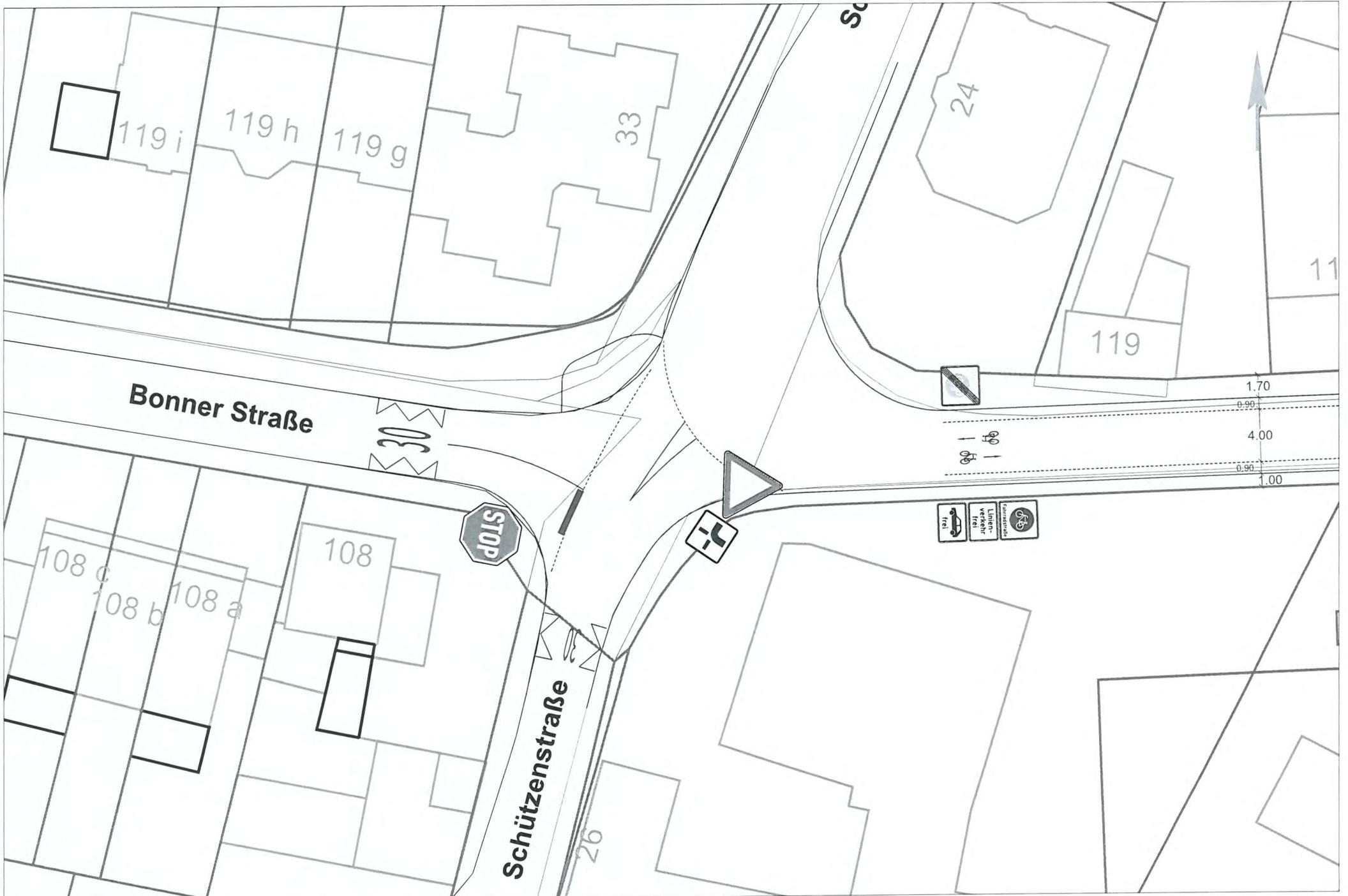
Lagepläne zu den Konzeptvorschlägen für die betrachteten Lupenräume

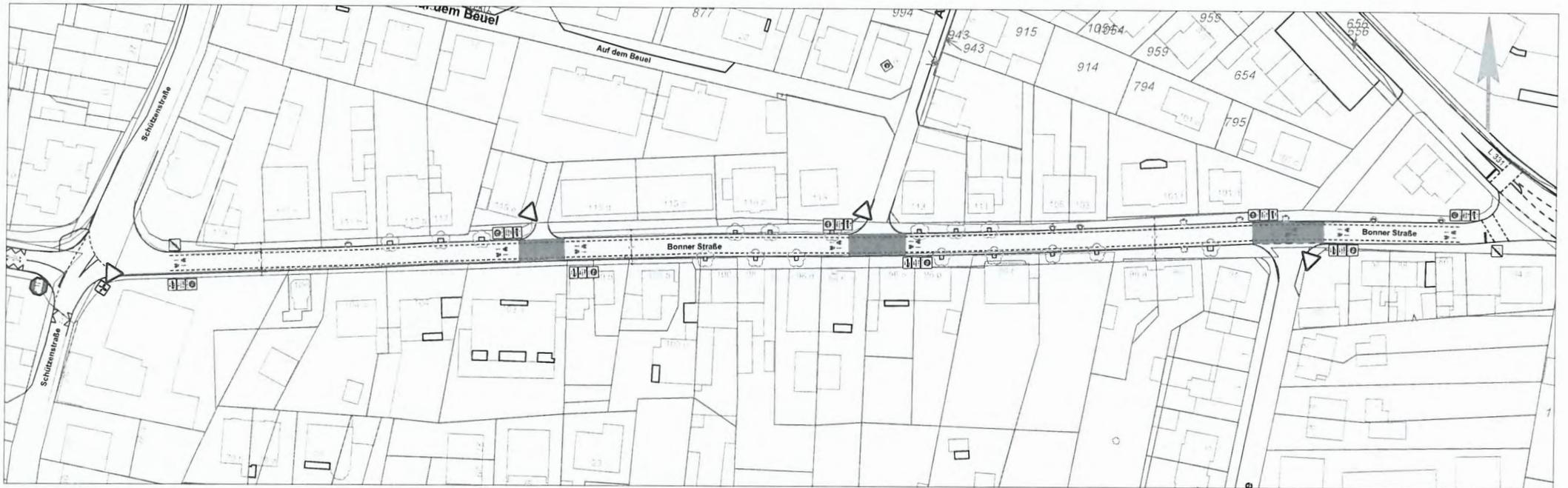
Anhang 1: Bonner Straße zwischen Schützenstraße und Stoßdorfer Straße (Lupenraum 5)

Anhang 2: B 478 Im Bröltal (Ortsdurchfahrt Bröl) (Lupenraum 6)

Anhang 3: L 268 Zum Siegtal (Uckerath) zwischen B 8 Westerwaldstraße und Schreinersbitze (Lupenraum 10)

Hinweis: Die Anhänge sind in der elektronischen Fassung als gesonderte Anlagen beigefügt. Zum maßstabsgetreuen Ausdruck der Lagepläne ist das jeweils angegebene Blattformat zu beachten.





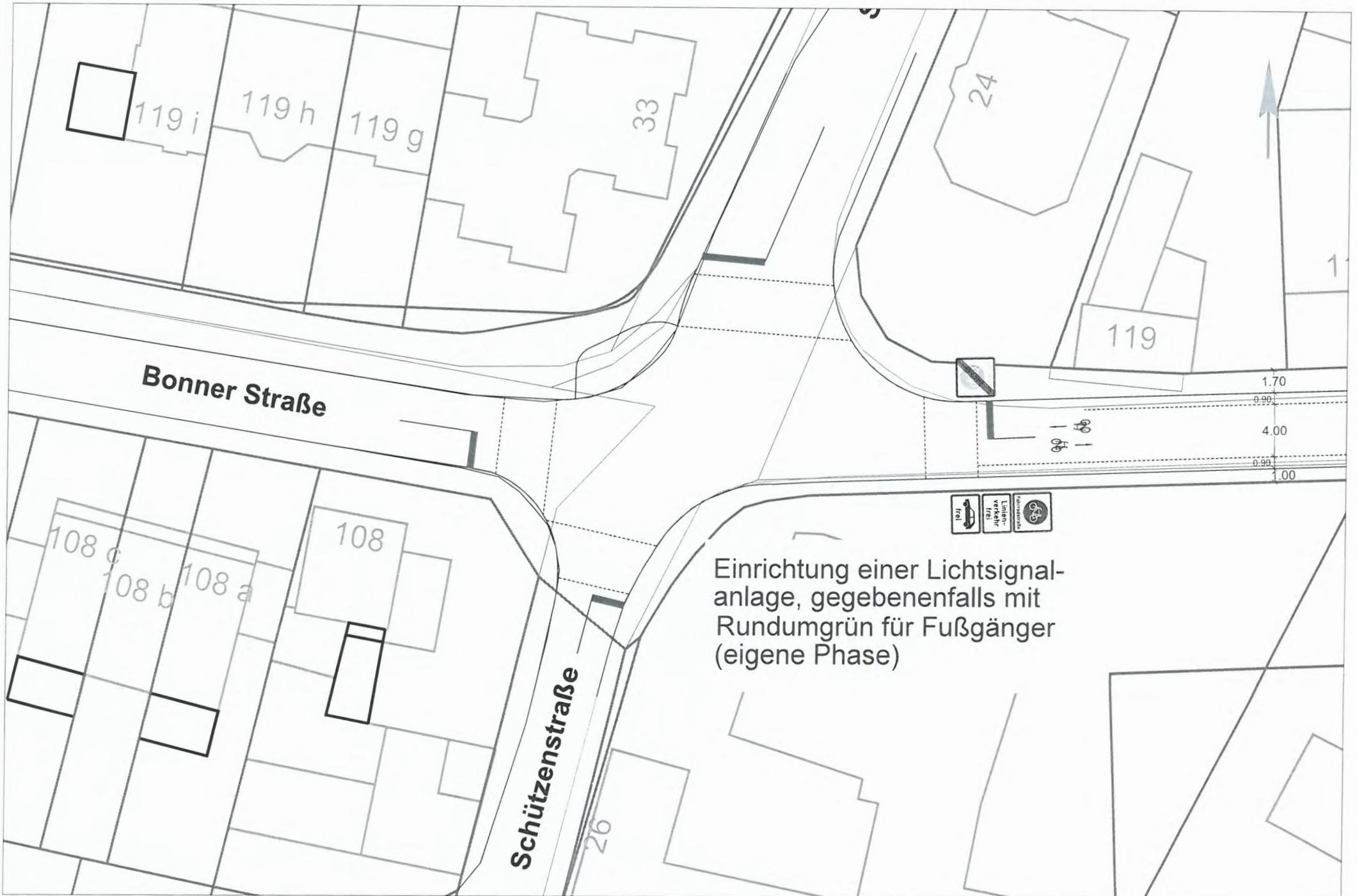
Masterplan Mobilität für die Stadt Hennef

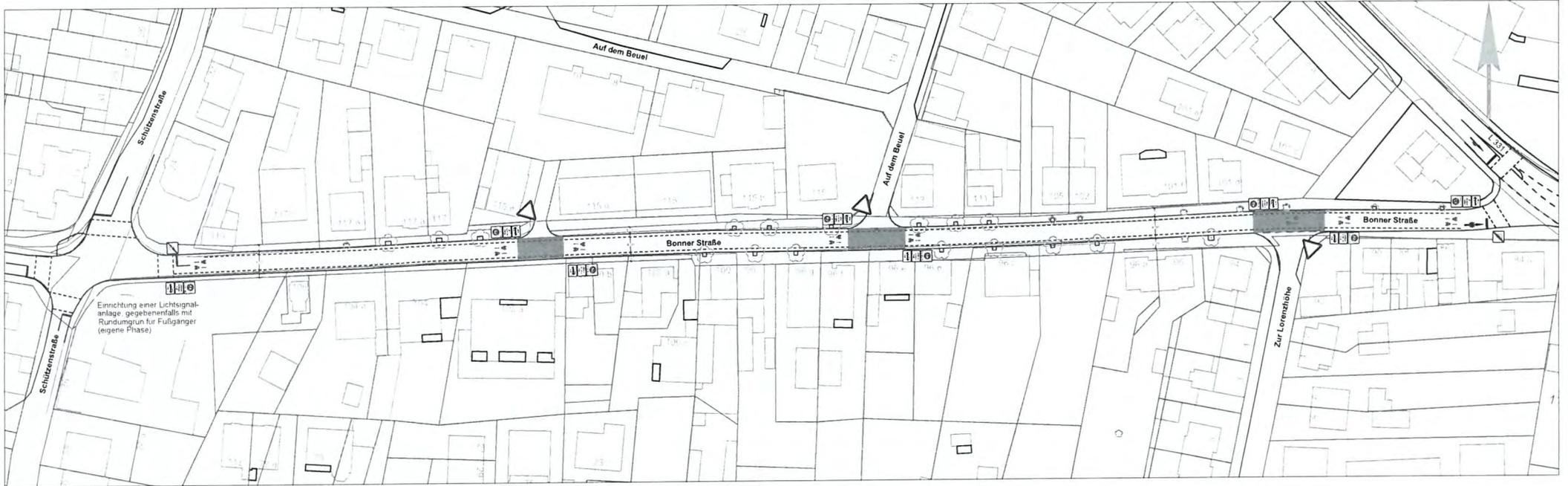
Planungsvorschlag Lupenraum 5 Bonner Straße - Variante 1a

Maßstab: 1: 1000 @ DIN A3 / Stand 22.03.2023



BSV BURO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH





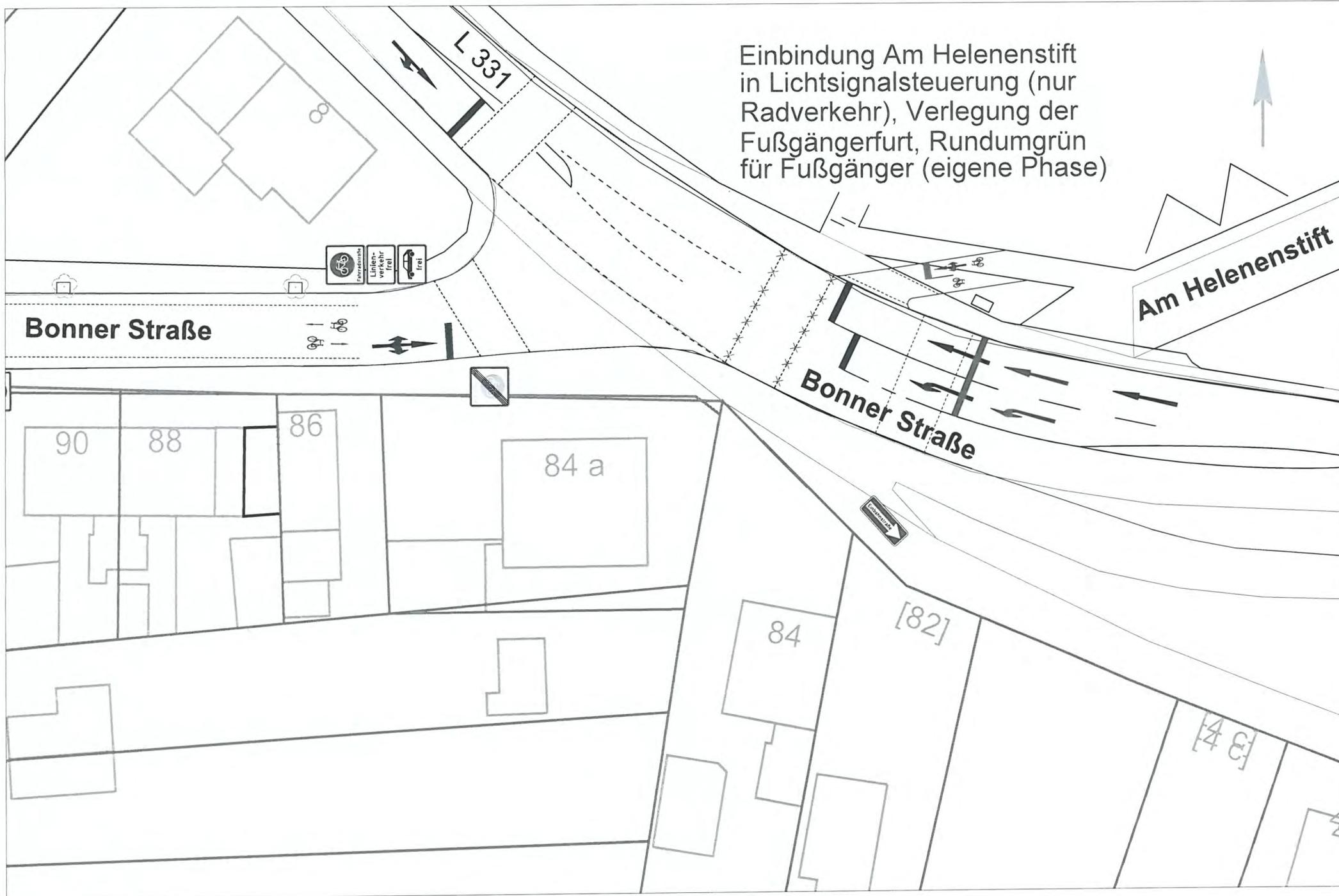
Masterplan Mobilität für die Stadt Hennef

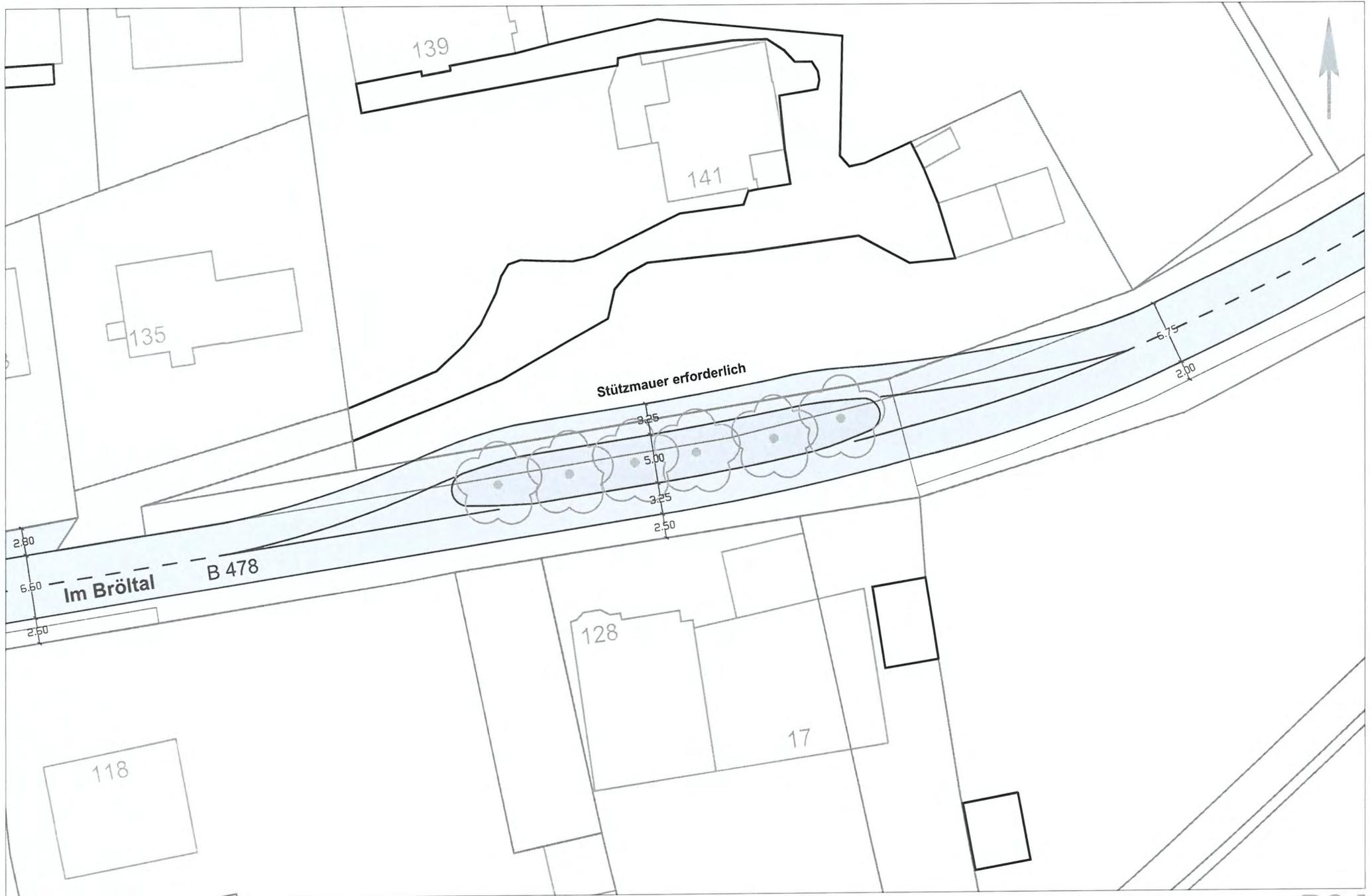
Planungsvorschlag Lupenraum 5 Bonner Straße - Variante 1b

Maßstab: 1: 1000 @ DIN A3 / Stand 24.04.2023

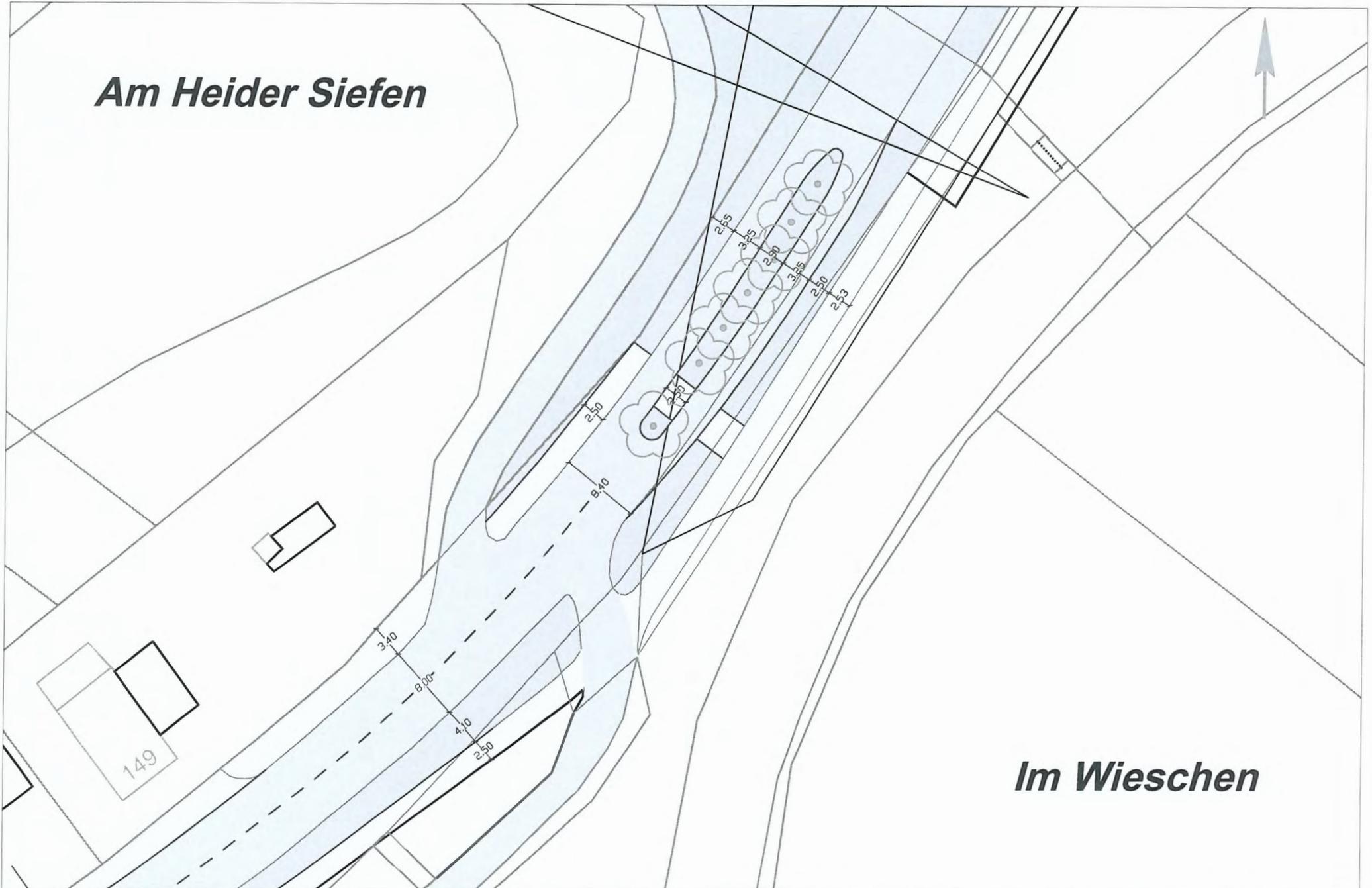


BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



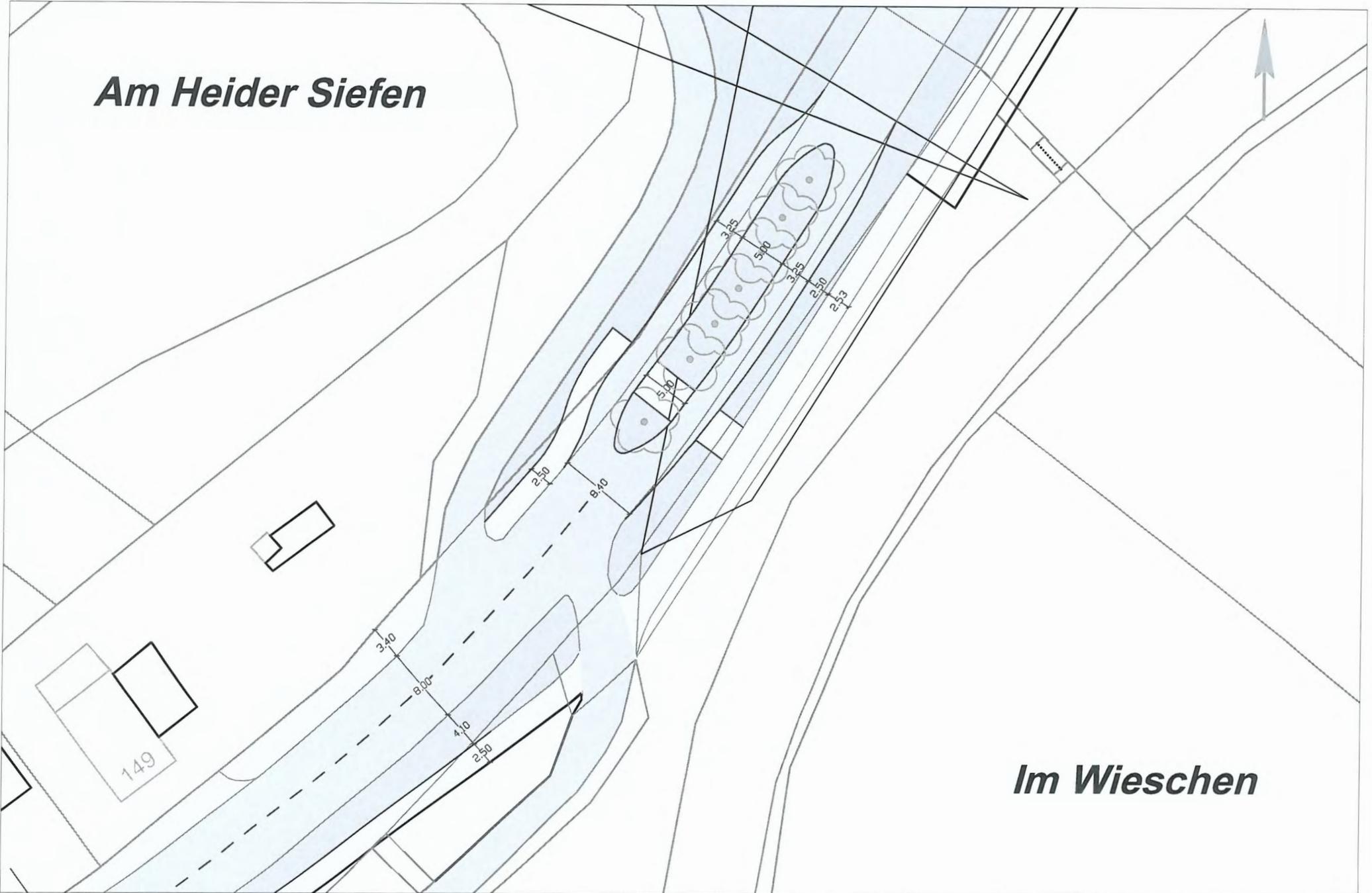


Am Heider Siefen

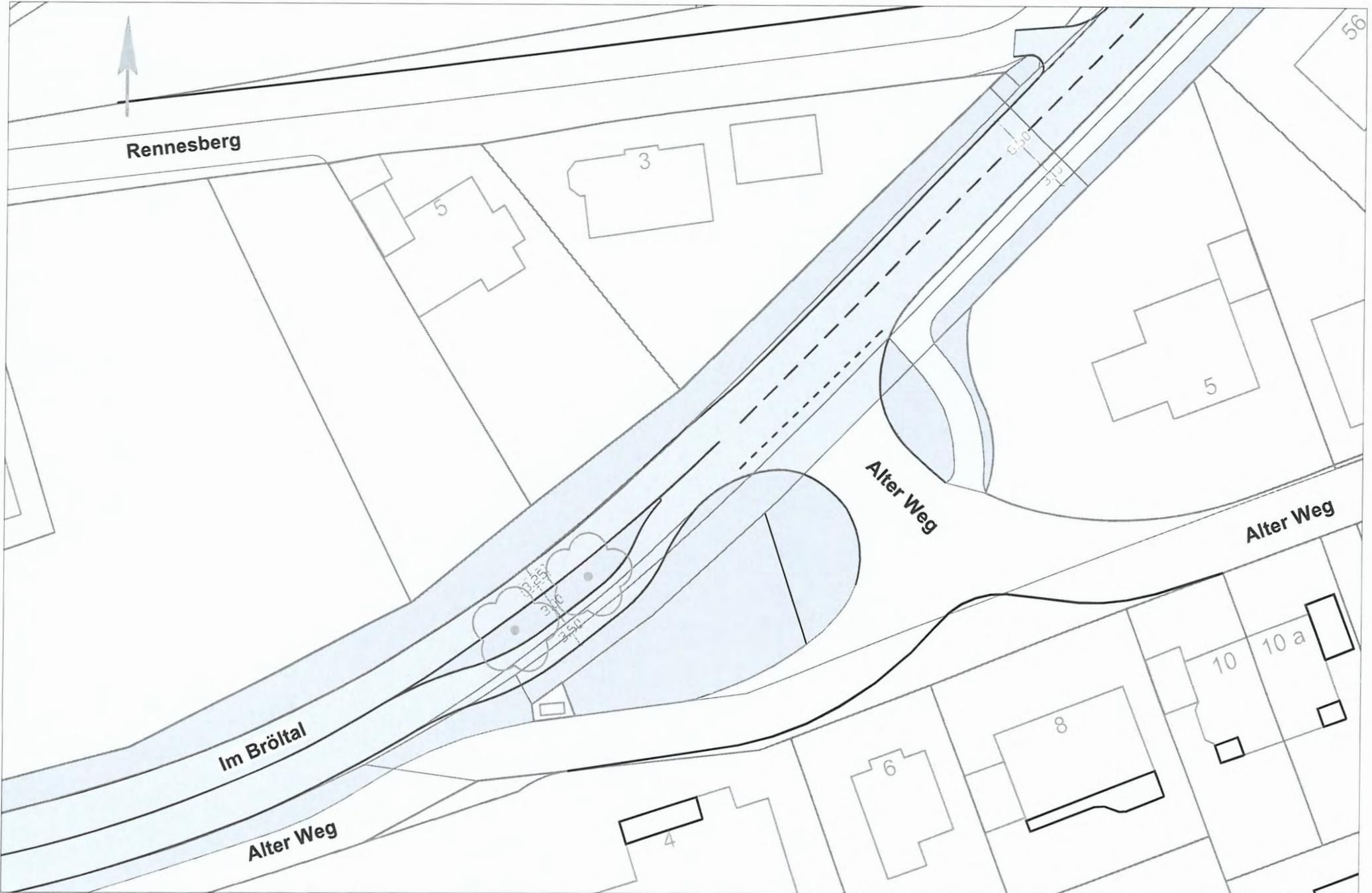


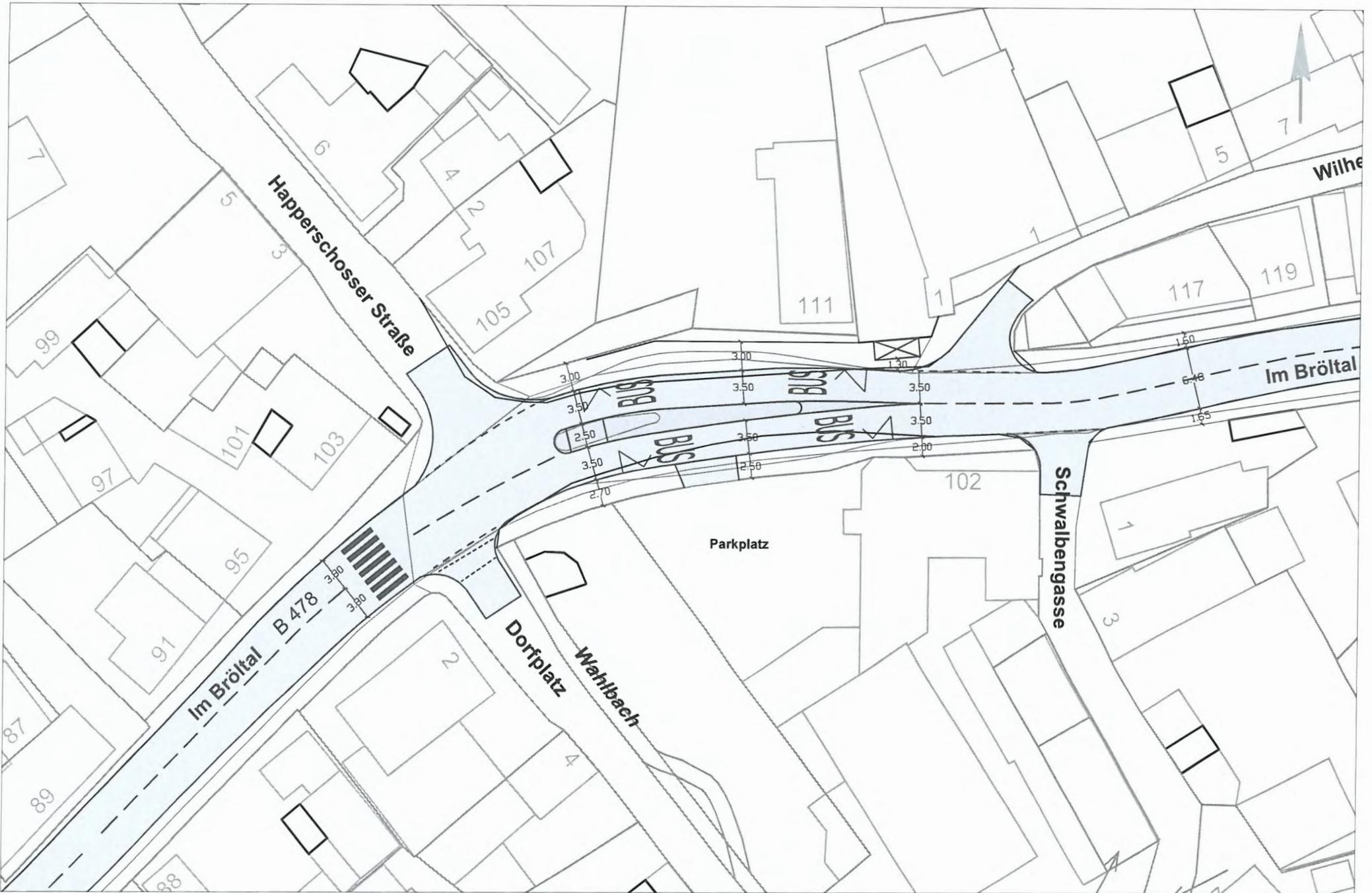
Im Wieschen

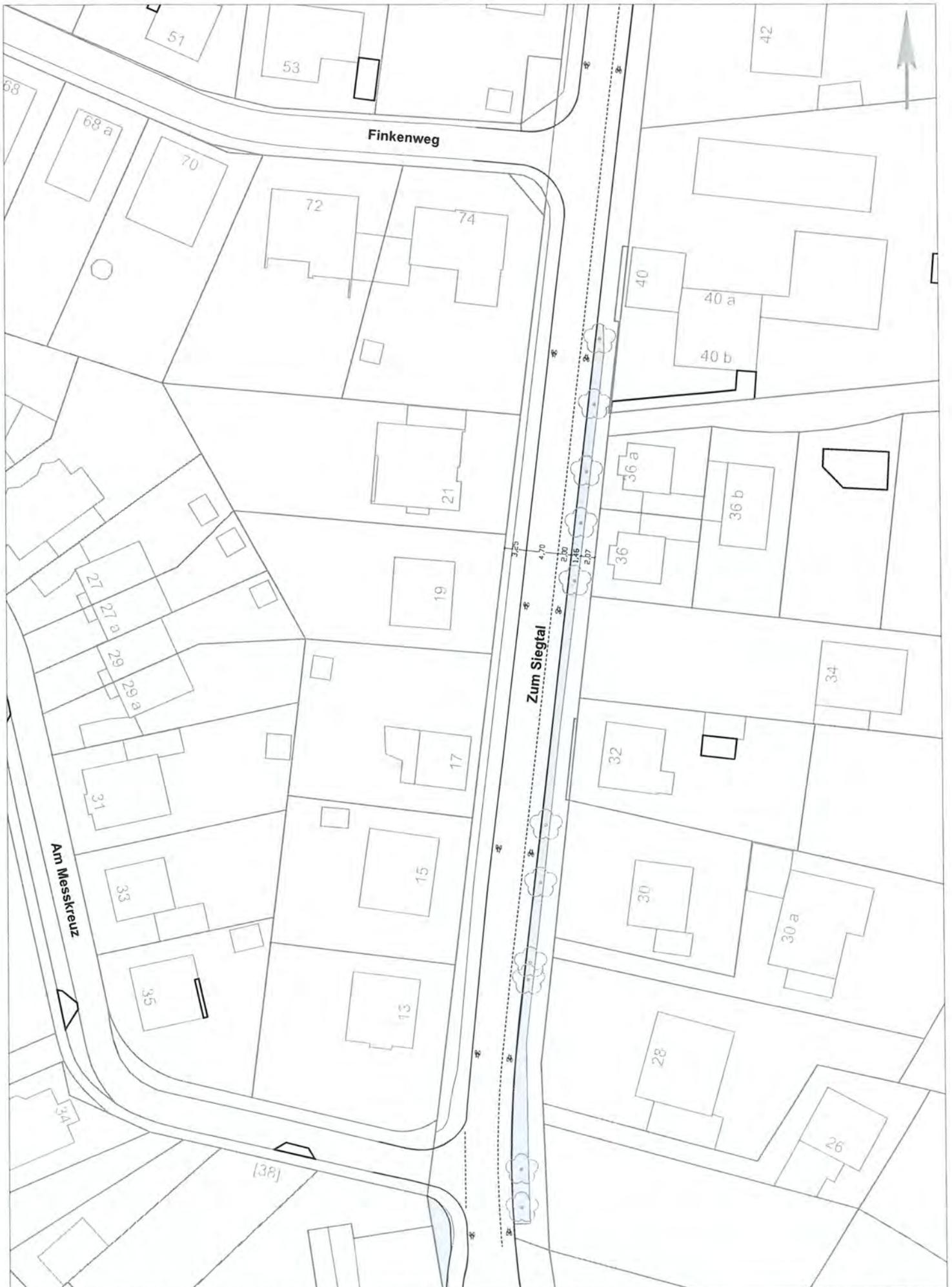
Am Heider Siefen

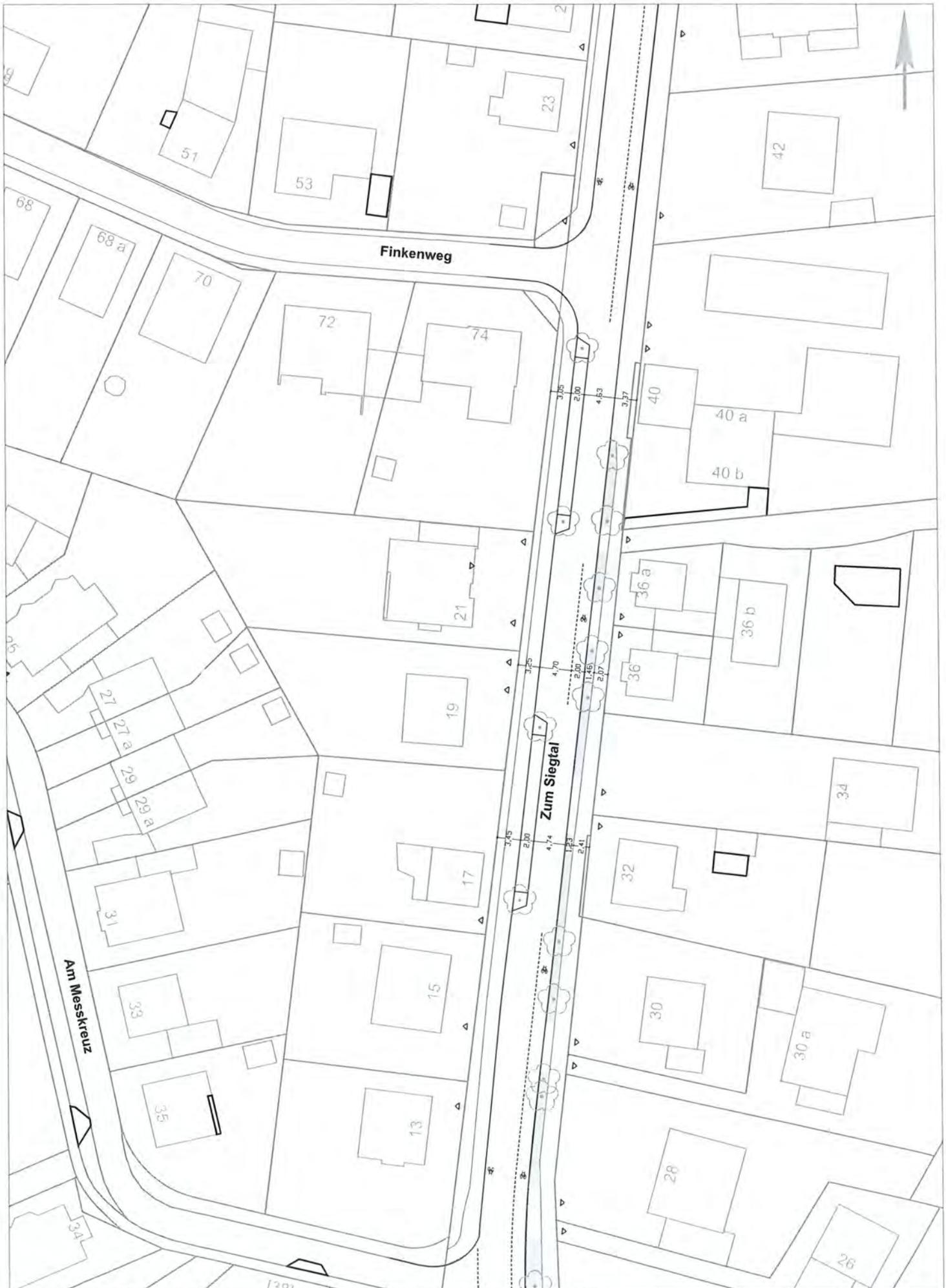


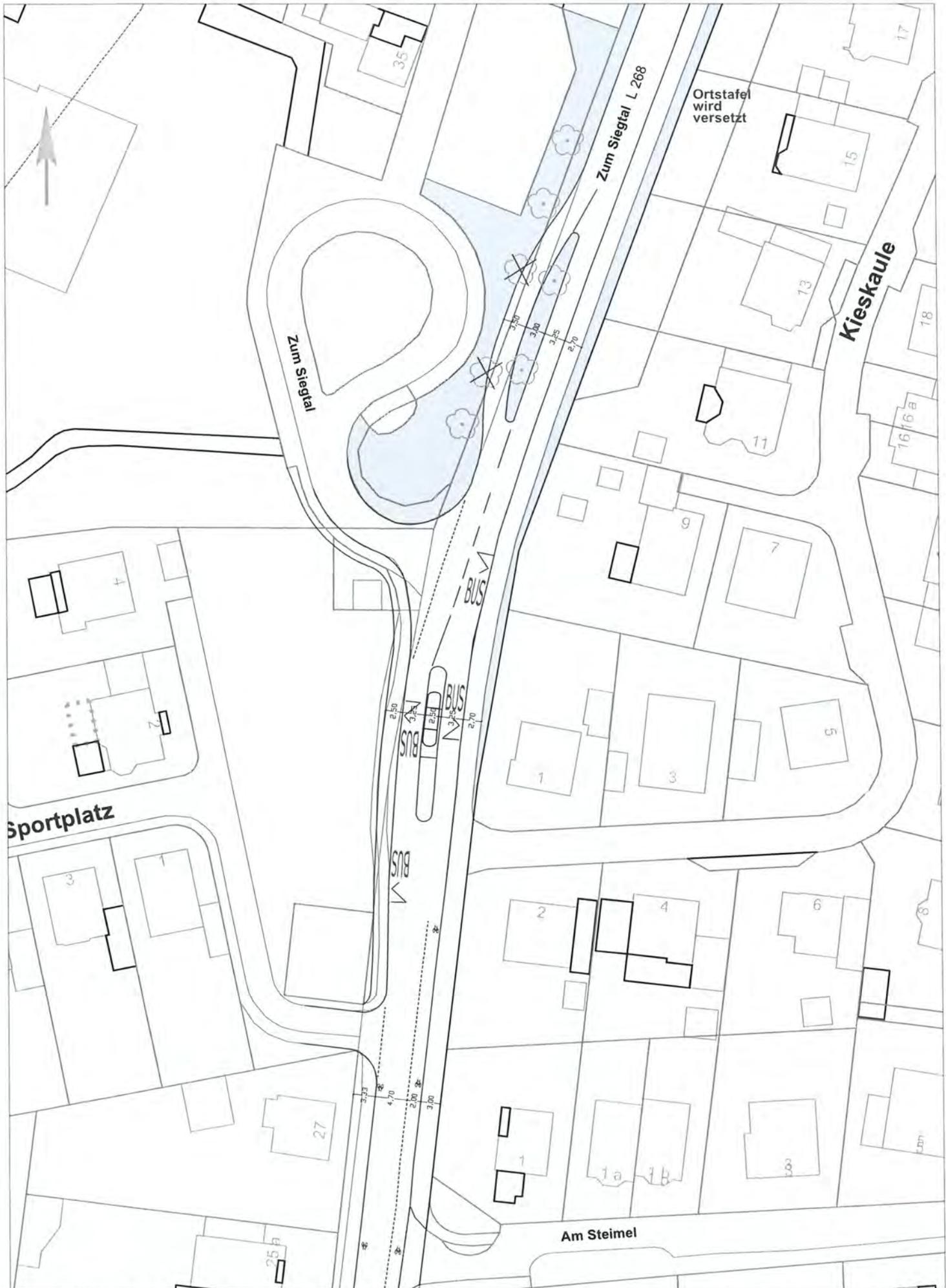
Im Wieschen

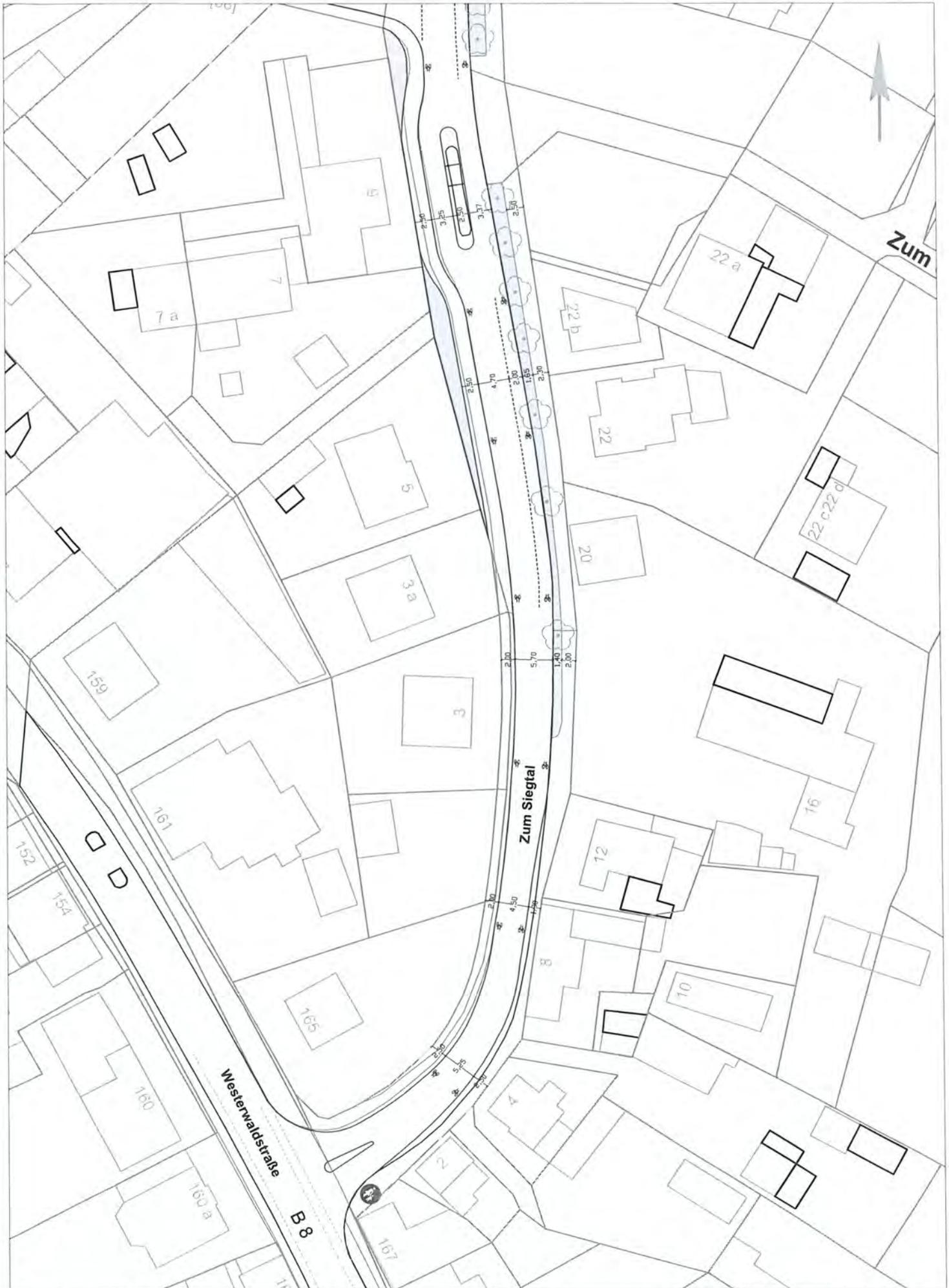














Hennefer Klimacheck

Klimawirksamkeit von Beschlüssen

Einordnung des Beschlusses:
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Der Beschluss ist rein administrativer Natur und entfaltet eindeutig keine Auswirkungen auf das Klima
<input type="checkbox"/> 2. Der Beschluss hat eine städtebauliche Planung oder die Einleitung eines Bauleitplanverfahrens zum Ziel
<input type="checkbox"/> 3. Sonstige Beschlüsse
Gremium
Ausschuss für Mobilität
Datum der Sitzung
09.05.2023
Titel der Vorlage
Masterplan Mobilität - Vorstellung der Lupenräume

Die Auswirkungen des Beschlusses im Hinblick auf seine Auswirkungen auf das Klima wurden geprüft. Ergebnis:

Es sind keine Auswirkungen auf das Klima zu erwarten.



Beschlussvorlage

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

Vorl.Nr.: V/2023/3983

Datum: 24.04.2023

TOP: 1.2

Anlage Nr.: 2

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	09.05.2023	öffentlich

Tagesordnung

Querunginseln Bonner Str. - Bachstr.
Antrag CDU-Fraktion vom 12.02.2020
Antrag CDU-Fraktion vom 10.10.2021

Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Begründung

Die CDU-Fraktion beantragte mit Schreiben vom 12.02.2020 und 10.10.2021 eine Ergänzung der vorhandenen Querunginseln an der Kreuzung Bonner Straße / Bachstraße mit „Zebrastrreifen“.

Nach den Verwaltungsvorschriften zu § 26 StVO sollen Fußgängerüberwege in der Regel nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt. Vor Ort sind bereits auf beiden Seiten der Kreuzung Querunginseln vorhanden. Diese stellen an sich schon eine sichere Querungshilfe dar. So sagt auch die Gesetzliche Unfallversicherung (GUV) in ihrem Schulweglexikon, dass Mittelinseln auf Hauptverkehrsstraßen als sichere Überquerungsstellen geeignet sind und es sich herausgestellt hat, dass Fußgängerüberwege („Zebrastrreifen“) nicht in allen Fällen helfen, das Überqueren sicherer zu machen, sondern unter Umständen zu mehr Gefahren führen können.

Gemäß den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen kommt die Anordnung eines Fußgängerüberwegs in Betracht, wenn bestimmte Verkehrsstärken in Bezug auf querende Fußgänger und Kraftfahrzeugverkehr vorliegen. Die Fußgängerkehrsstärken beziehen sich auf die Spitzenstunden des Fußgänger-Querverkehrs an einem Werktag mit durchschnittlichem Verkehr.

Die Kraftfahrzeugverkehrsstärke bezieht sich auf die gleiche Stunde und gilt für den in einem Zug zu überquerenden Fahrbahnteil, d. h. bei Mittelinseln für die jeweils stärker belastete Fahrtrichtung.

Bei Verkehrszählungen in der Zeit vom 23.02.2023 bis 28.02.2023 hat sich jedoch herausgestellt, dass die Querungshäufigkeit von Fußgängern weit unter den in den Richtlinien erforderlichen Werten von 100 Querungen in der Spitzenstunde liegen. Die gezählten Querungen lagen sogar deutlich unter 50 Fußgängern.

Legt man die Bewertungszahlen der Richtlinie zugrunde, wäre nicht einmal eine Querungshilfe nötig. Für einen außerhalb des möglichen bzw. empfohlenen Einsatzbereiches liegen keine begründeten Ausnahmefälle vor. Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken unterhalb des für FGÜ möglichen / empfohlenen Einsatzbereiches sind - wenn überhaupt erforderlich - in der Regel bauliche Querungshilfen ausreichend.

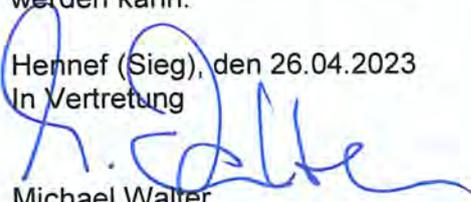
Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer bewegt sich zwischen 41 bis 50 km/h, hält sich also an die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit. Nach Mitteilung der Kreispolizeibehörde ist die Örtlichkeit nicht unfallauffällig. In der Zeit von 2017 bis 2020 ereigneten sich –zwei- polizeilich registrierte Verkehrsunfälle ohne Fußgängerbeteiligung. Die Kreispolizeibehörde sieht hier keinen Handlungsbedarf, wegen fehlender Gefahrenlage sowie der nur geringen Anzahl an Querungen. Die Kreispolizeibehörde sieht hingegen einen ausreichenden Schutz für Fußgänger durch die bereits vorhandenen Querungsinseln.

Anders sind hingegen die im weiteren Verlauf der Bonner Straße neu angelegten Fußgängerüberwege zu bewerten. Diese wurden als Maßnahmen zur Behebung einer Unfallhäufungslinie von der Unfallkommission gefordert und auf Grundlage des im Planungsausschuss am 26.06.2019 vorgestellten Verkehrsgutachtens und Beschluss des Bauausschusses vom 12.09.2019 eingerichtet.

Die auf Höhe der Kreuzung Bonner Straße / Bachstraße vorhandene Querungsinseln haben eine Lenkungsfunktion, um eine Bündelung der Fußgängerquerungen zu erreichen. Im Gegensatz zu der als Unfallhäufungslinie auffälligen Strecke zwischen Brahmstraße und Mittelstraße liegt an den Querungshilfen Bonner Straße / Bachstraße keine besondere Gefahrenlage vor, welche die allgemeinen Gefahren bei der Teilnahme am Straßenverkehr erheblich übersteigt.

Die inzwischen ermittelten Fußgängerquerungs- und Fahrzeugverkehrszahlen haben belegt, dass eine zusätzliche Markierung als „Zebrastrifen“ weder verhältnismäßig noch zweckmäßig ist. Zudem ist in ca. 120 m Entfernung an der Kreuzung Bonner Straße / Wippenhohner Straße eine Lichtzeichenanlage, die auch von Fußgängern für eine Querung der Straße genutzt werden kann.

Hennef (Sieg), den 26.04.2023
In Vertretung



Michael Walter
Erster Beigeordneter

CDU Fraktion im Rat der Stadt Hennef, Frankfurter Str. 97, 53773 Hennef

Bürgermeister der Stadt Hennef
Herrn Klaus Pipke
Frankfurter Str. 97

53773 Hennef

E: 18.02.2020

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Hennef
Historisches Rathaus, Zimmer 25 (1. OG)
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef

Telefon: 02242 / 888 -295 oder -297
Telefax: 02242 / 888 -7 297
E-Mail: cdu@hennef.de
Internet: fraktion.hennefpartei.de

Fraktionsvorsitzender: Ralf Offergeld
Fraktionsgeschäftsführung: Sören Schilling
Theo Walterscheid

Öffnungszeiten Büro:
Mo-Mi: 08:00 - 12:00 Uhr

Antrag: Querungshilfe Bonner Straße / Bachstraße

Hennef, den 12.02.2020 / Schi
AN/2020/009

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit bitten wir Sie namens der CDU-Fraktion den nachfolgenden Antrag an den zuständigen Ausschuss zur Beschlussfassung weiterzuleiten:

Die beiden Querungshilfen auf der Bonner Straße auf Höhe der Bachstraße sind zusätzlich mit einem „Zebrastreifen“ zu versehen. Die Markierungsarbeiten sollen im Zuge der Erstellung der vorgesehenen Querungshilfen auf der Bonner Straße im Sommer diesen Jahres erfolgen.

Begründung

Die bezeichneten Übergangshilfen werden vielfach von den Anwohnenden genutzt, um aus den südlich der Bonner Straße gelegenen Wohneinheiten in die Innenstadt zu gelangen. Zudem nutzen Schülerinnen und Schüler die dort liegenden Bushaltestellen auf ihrem Schulweg.

Da insbesondere auf der südlichen Seite nur ein sehr begrenzter Bürgersteig vorhanden ist und zudem auf den Schutz der zu Fußgehenden ein besonderes Augenmerk zu legen ist, sollte hier diesen ein zügiges und sicheres Queren der viel befahrenen Bonner Straße ermöglicht werden.

Aus wirtschaftlichen Gründen sollten die hier notwendigen Arbeiten mit den bereits geplanten Maßnahmen auf der Bonner Straße im Sommer 2020 verbunden werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Markus Kania
Ratsmitglied

gez.

Christa Große Winkelsett
Ratsmitglied

gez.

Ralf Offergeld
Fraktionsvorsitzender

gez.

Christoph Laudan
Sachkundiger Bürger

gez.

Günter Kania
Sachkundiger Bürger

Ausgefertigt:
Schilling



CDU Fraktion im Rat der Stadt Hennef, Frankfurter Str. 97, 53773 Hennef

Bürgermeister der Stadt Hennef
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef

€: 11. OKT. 2021

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Hennef
Historisches Rathaus, Zimmer 25 (1. OG)
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef

Telefon: 02242 / 888 -295 oder -297
Telefax: 02242 / 888 -7 297
E-Mail: cdu@hennef.de
Internet: fraktion.hennefpartei.de

Fraktionsvorsitzender: Ralf Offergeld
Fraktionsgeschäftsführung: Swen Schubert
Gianluca Boehern

Öffnungszeiten Büro:
Mo-Mi: 08:00 - 12:00 Uhr

Hennef, den 10.10.2021 /
AN/2021-078

Antrag: Ergänzung Querungshilfe mit einem Zebrastreifen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit bitten wir Sie den nachfolgenden Antrag an den zuständigen Ausschuss zur Beratung und Beschlussfassung weiterzuleiten:

Die Verwaltung wird gebeten, zum Schutz der Fußgängerinnen und Fußgänger – insbesondere die Schülerinnen und Schüler als schwächstem Mitglied im Straßenverkehr – die östliche Querungshilfen auf der Bonner Straße, Höhe Bachstraße zusätzlich mit einem „Zebrastreifen“ zu versehen.

Begründung:

Die bezeichneten Übergangshilfe wird vielfach von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus den südlich der Bonner Straße gelegenen Wohneinheiten genutzt, um in die Innenstadt zu gelangen. Zudem nutzen Schülerinnen und Schüler die Bushaltstellen auf ihrem Schulweg.

müssen (Verkehrssicherungspflicht → *Zuständigkeiten*). Bauliche Maßnahmen ergeben sich oft aus → *Schulwegplänen*, in denen u. a. auf Defizite des Straßenraums hingewiesen wird.

Durch bauliche Maßnahmen können

- die Kfz-Geschwindigkeiten – wo notwendig – wirkungsvoll verringert werden
- der Durchgangsverkehr aus Wohngebieten herausgehalten werden
- die Sichtverhältnisse verbessert (→ *Parken*)
- sichere Überquerungsstellen (→ *Mittelinseln*) geschaffen
- ausreichende Flächen für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung gestellt werden.



Auf **Hauptstraßen** (Verkehrsstraßen) sind → *Mittelinseln* i. d. R. geeignet. Fußgänger-Lichtsignalanlagen (Druckknopfampeln) kommen dann in Frage, wenn schnell gefahren wird und gleichzeitig das Verkehrsaufkommen sehr hoch ist. Weiterhin können → *Radwege* bzw. Radfahrstreifen angelegt werden. Wo bauliche Maßnahmen nicht möglich sind oder nicht ausreichen, kommt die → *Überwachung* der Geschwindigkeiten als eine geeignete Maßnahme in Frage.

In **Wohnstraßen** (Erschließungsstraßen) lässt sich eine langsame Fahrweise nur baulich erreichen. Beschilderungen allein sind nicht ausreichend. Insbesondere mit den straßenbaulichen Elementen »Aufpflasterung« und »Versatz« (→ *Tempo 30*) lassen sich die Geschwindigkeiten wirksam dämpfen.

Sichere Schulwege müssen nicht teuer sein: Mittelinseln, Versätze, Poller, aber auch Aufpflasterungen kosten bei entsprechender baulicher Ausführung nicht unbedingt viel Geld, sind aber, an den richtigen Stellen installiert, sehr wirkungsvoll. Außerdem gibt es insbesondere für Maßnahmen der Schulwegsicherung verschiedene finanzielle Förderungsmöglichkeiten von Land und Bund.

Daneben gibt es eine Reihe von Maßnahmen, deren Wirkung umstritten ist:

- → *Fußgängerüberwege* (Zebrastrifen): Es hat sich herausgestellt, dass sie nicht in allen Fällen helfen das Überqueren sicherer zu machen, sondern u. U. zu mehr Gefahren führen können.
- Kreisverkehrsplätze können zwar sinnvoll sein, sind aber für zu Fuß gehende und Rad fahrende Schüler problematisch. Sie sind deshalb als spezielle Schulwegsicherungsmaßnahme nicht empfehlenswert und können die Gefährdungen sogar erhöhen.
- Die Praxis hat gezeigt, dass von Schwellen, Einengungen und → *Schulwegmarkierungen* abzuraten ist.
- Nahezu unwirksam sind Pflasterwechsel sowie Radwege, Radfahrstreifen oder Lichtsignalanlagen in reinen Wohnstraßen.
- Begrünungen, Baumreihen und Baumtore sind zwar aus gestalterischen Gründen



Hennefer Klimacheck

Klimawirksamkeit von Beschlüssen

Einordnung des Beschlusses: <input checked="" type="checkbox"/> 1. Der Beschluss ist rein administrativer Natur und entfaltet eindeutig keine Auswirkungen auf das Klima <input type="checkbox"/> 2. Der Beschluss hat eine städtebauliche Planung oder die Einleitung eines Bauleitplanverfahrens zum Ziel <input type="checkbox"/> 3. Sonstige Beschlüsse
Gremium Ausschuss für Mobilität
Datum der Sitzung 09.05.2023
Titel der Vorlage Querunginseln Bonner Str.- Bachstr.

Die Auswirkungen des Beschlusses im Hinblick auf seine Auswirkungen auf das Klima wurden geprüft. Ergebnis:

Es sind keine Auswirkungen auf das Klima zu erwarten.



Beschlussvorlage

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

Vorl.Nr.: V/2023/3982

Datum: 24.04.2023

TOP: 13

Anlage Nr.: 3

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	09.05.2023	öffentlich

Tagesordnung

Verkehrsverhältnisse in Hennef (Sieg), sichere Querung Lindenstraße
Antrag der CDU-Fraktion vom 18.09.2022
Beschluss-Nr. 88 Ausschuss für Mobilität vom 22.02.2023

Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Begründung

Die CDU-Fraktion beantragte die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs („Zebrastrifen“) in der Lindenstraße zwischen ehemaliger Polizeiwache und Aldi-Markt. Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs ist jedoch nicht zu rechtfertigen, da keine konzentrierten Fußgängerquerungen an einer bestimmten Stelle vorliegen.

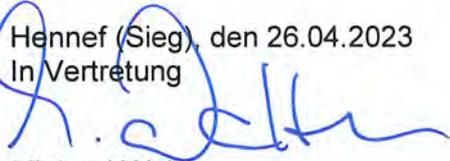
In der Sitzung vom 22.02.2023 wurde beschlossen, die Verwaltung mit einer Prüfung zu beauftragen, inwieweit der Abschnitt der Lindenstraße zwischen Bahnhofstraße und Frankfurter Straße so umgestaltet werden kann, dass eine weitgehende Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs durch die Einrichtung einer Fußgänger- und Fahrradfreundlichen Zone erreicht werden kann.

Die Lindenstraße kann an der Einmündung Frankfurter Straße bis zu den Parkplätzen nach dem Eingang des Sparkassengebäudes mittels Absperrpfosten für den motorisierten Verkehr abgetrennt werden, so dass ein Fußgängerraum zwischen dem Marktplatz und dem Gehweg der Lindenstraße entsteht.

Die Zufahrt zu den Grundstücken und Parkplätzen bleibt weiterhin möglich, nur die Durchfahrt von Bahnhofstraße / Mozartstraße zur Frankfurter Straße wird unterbunden. Für Sonderfälle, z.B. Umleitungen, kann die Absperrung wieder entfernt werden.

Mittel- bis langfristig kann dieser Abschnitt baulich als Fußgängerraum umgestaltet werden. Abzuwarten ist aber das Ergebnis des Masterplans Mobilität, da ggf. andere Absichten / Vorschläge darin enthalten sein können.

Hennef (Sieg), den 26.04.2023
In Vertretung



Michael Walter
Erster Beigeordneter



CDU-Fraktion im Rat der Stadt Hennef, Frankfurter Str. 97, 53773 Hennef

Bürgermeister der Stadt Hennef
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef

- per E-Mail -

E: 22. SEP. 2022

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Hennef
Historisches Rathaus, Zimmer 25 (1. OG)
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef

Telefon: 02242 / 888 -295 oder -297
Telefax: 02242 / 888 -880 297
E-Mail: cdu@hennef.de
Internet: fraktion.hennefpartei.de
facebook.com/hennefpartei
instagram.com/hennefpartei

Fraktionsvorsitzender: Ralf Offergeld
Fraktionsgeschäftsführung: Swen Schubert

Öffnungszeiten Büro:
Mo-Mi: 08:00 - 12:00 Uhr

Hennef, den 18.09.2022 / Schu

Antrag: 2022-100 Sichere Überquerung der Lindenstrasse

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit bitten wir namens der CDU-Fraktion den nachfolgenden Antrag an den zuständigen Ausschuss zur Beratung und Beschlussfassung weiterzuleiten:

Antrag:

Auf der Lindenstraße wird zur sicheren Überquerung derselben Straße zwischen der alten Polizeistelle (nun Mobilfunkanbieter) und dem gegenüber liegenden Aldi-Einkaufsmarkt ein Zebrastreifen eingerichtet.

Begründung:

Mit der Eröffnung des Aldi-Marktes wird eine zunehmende Überquerungsrate der Lindenstraße zum Einkaufsmarkt hin und zurück eintreten. Der innerstädtische Einkaufsmarkt wird in großem Maße auch von älteren Menschen besucht. Dem muss durch die Sicherstellung einer klaren Ordnung der Überquerungssituation Rechnung getragen werden und Fußgänger müssen einen klar fixierten Anlaufpunkt für die Transferbewegungen haben. Dazu dient die Einrichtung eines Zebrastreifens auf der Lindenstraße in hervorragender Weise.

Die benachbarte Bahnhofsstraße zeigt hier beispielhaft die Lenkung der Fußgängerströme durch die Zebrastreifen.

Mit freundlichen Grüßen

Gez.
Ralf Offergeld

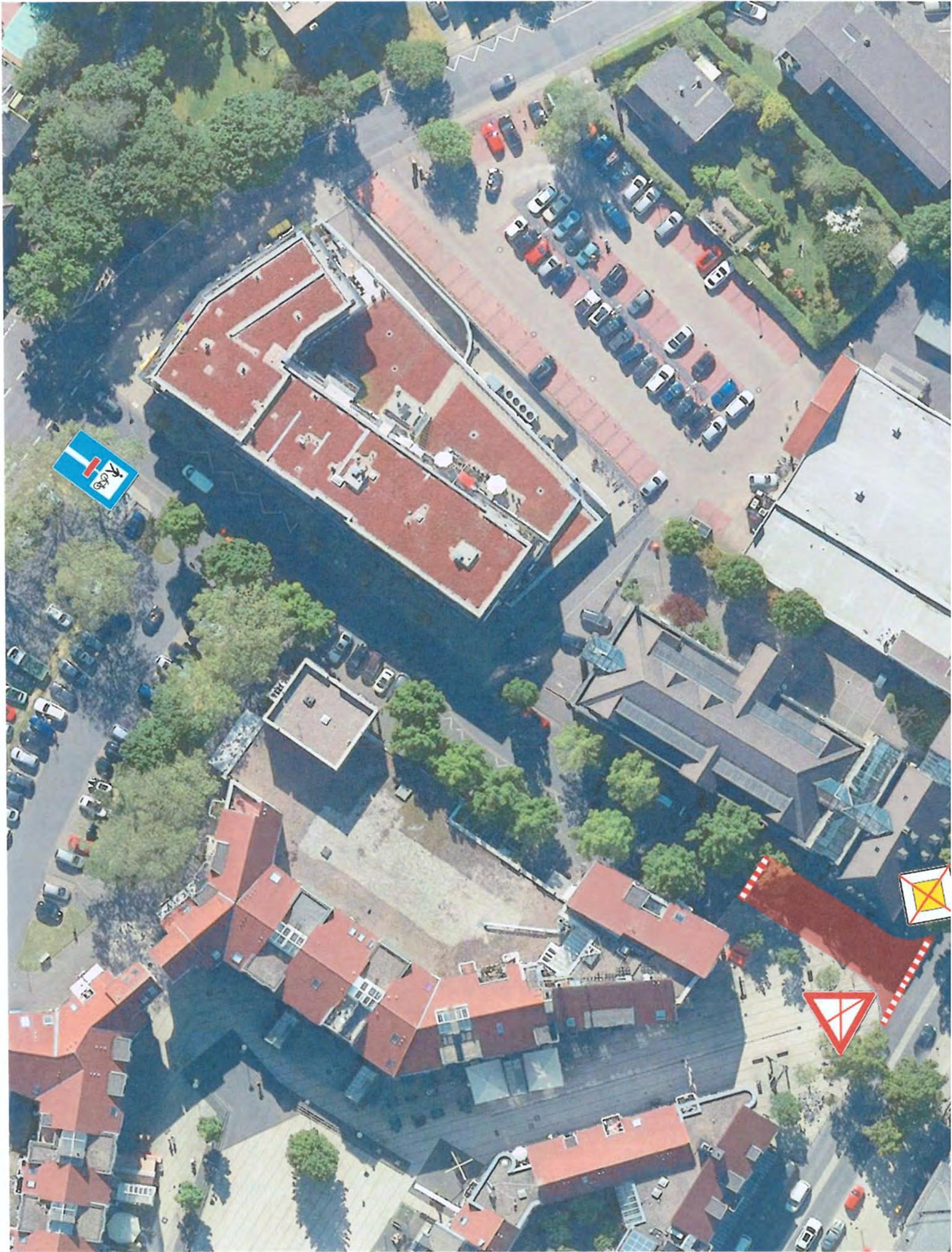
Fraktionsvorsitzender
CDU-Fraktion

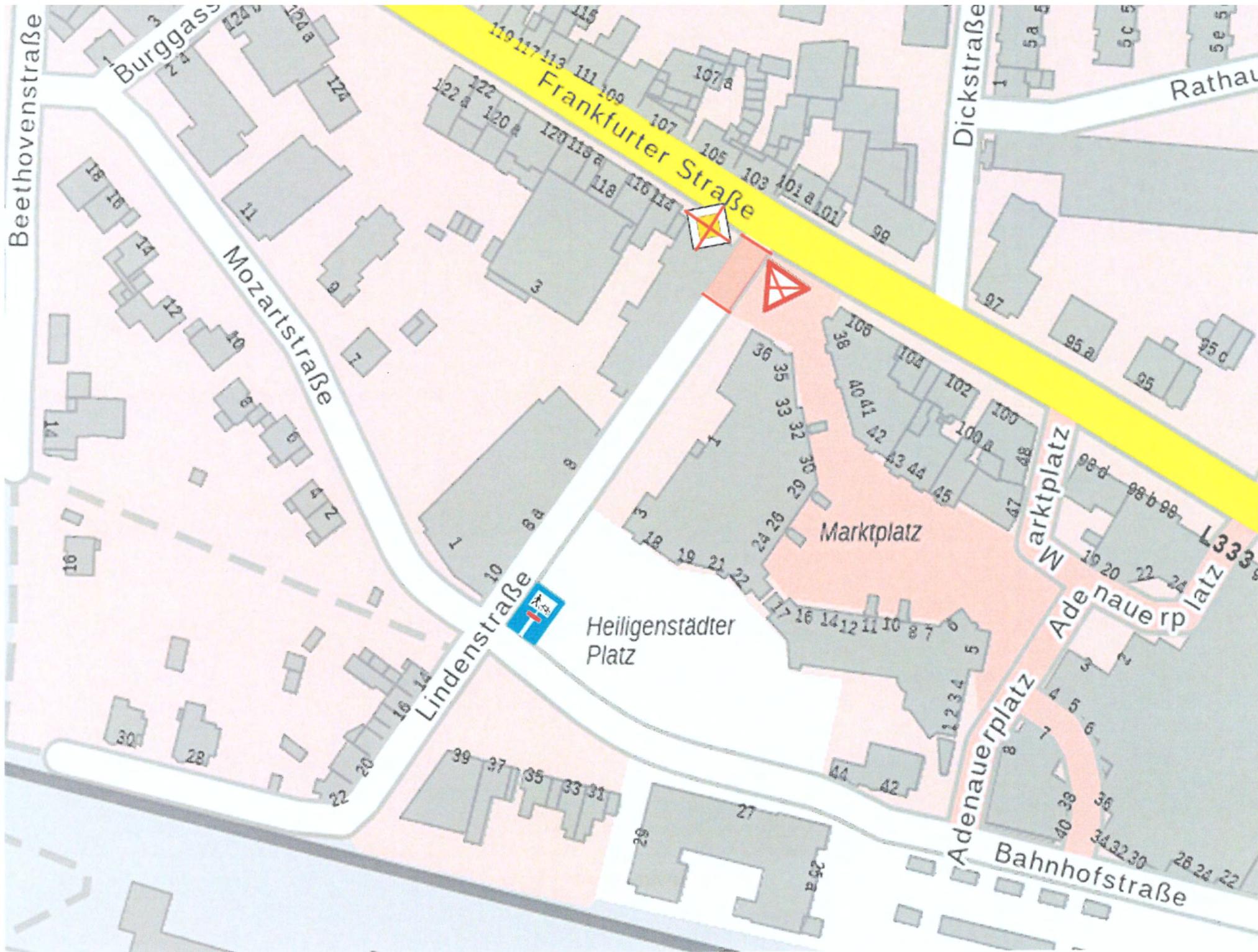
Gez.
Martin Gerards

Ratsmitglied
CDU-Fraktion

Gez.
Monika Grünwald

Ratsmitglied
CDU-Fraktion





Beethovenstraße

Burggasse

Mozartstraße

Lindenstraße

Frankfurter Straße

Dickstraße

Rathaus

Heiligenstädter Platz

Marktplatz

Marktplatz

Adenauerplatz

Bahnhofstraße

Adenauerplatz

L333

124
124a
124

119 117 113
111 109
107
105
103 101 a 101

9a 5
5c 5
5e 5

18 16
14
12
10
8
6
4 2

122
122 a
120 a
120 118 a
118
116 114

97
95 a
95
95 c

16
14
12
10
8
6
4 2

10
8
6
4
2

106
104
102
100
98
96
94
92
90
88
86
84
82
80
78
76
74
72
70
68
66
64
62
60
58
56
54
52
50
48
46
44
42
40
38
36
34
32
30
28
26
24
22
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2

30
28
26
24
22
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2

10
8
6
4
2

106
104
102
100
98
96
94
92
90
88
86
84
82
80
78
76
74
72
70
68
66
64
62
60
58
56
54
52
50
48
46
44
42
40
38
36
34
32
30
28
26
24
22
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2

30
28
26
24
22
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2

39
37
35
33
31
29
27
25 a

44
42
40
38
36
34
32
30
28
26
24
22

98 d
98 b
98
19
20
22
24
26
28
30
32
34
36
38
40

30
28
26
24
22
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2

39
37
35
33
31
29
27
25 a

44
42
40
38
36
34
32
30
28
26
24
22

98 d
98 b
98
19
20
22
24
26
28
30
32
34
36
38
40



Hennefer Klimacheck

Klimawirksamkeit von Beschlüssen

Einordnung des Beschlusses:

- 1. Der Beschluss ist rein administrativer Natur und entfaltet eindeutig keine Auswirkungen auf das Klima
- 2. Der Beschluss hat eine städtebauliche Planung oder die Einleitung eines Bauleitplanverfahrens zum Ziel
- 3. Sonstige Beschlüsse

Gremium

Ausschuss für Mobilität

Datum der Sitzung

24.04.2023

Titel der Vorlage

V/2023/3982 Verkehrsverhältnisse in Hennef (Sieg), sichere Querung Lindenstraße

Die Auswirkungen des Beschlusses im Hinblick auf seine Auswirkungen auf das Klima wurden geprüft. Ergebnis:

Es sind keine Auswirkungen auf das Klima zu erwarten.



Anfrage

Amt: Amt für Ordnungsverwaltung, Bürgerzentrum,
Zivil- und Bevölkerungsschutz
Vorl.Nr.: F/2023/0358
Datum: 18.04.2023

TOP: 2.1

Anlage Nr.: _____

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	09.05.2023	öffentlich

Tagesordnung

Schild "Motor aus" an Bahnübergängen
Anfrage "Die Fraktion" vom 25.03.2023

Anfragentext

„Die Fraktion“ fragte mit Schreiben vom 25.03.2023 an, warum an den Hennefer Bahnübergängen keine Schilder angebracht werden, die den wartenden Verkehr auffordern, den Motor auszumachen.

Es besteht bereits eine allgemeine gesetzliche Regelung, da nach § 30 StVO Abs. 1 bei der Benutzung von Fahrzeugen unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelastigungen verboten sind. Insbesondere das unnötige Laufenlassen von Motoren ist unzulässig, u.a. bei längerem Halt vor Bahnübergängen.

Gemäß den Verwaltungsvorschriften der StVO sollen Verkehrszeichen die allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen. Jedoch sind Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, nicht anzuordnen. Darüber hinaus dürfen nur die in der StVO abgebildeten Verkehrszeichen verwendet werden.

Das Zeichen „Bei geschlossener Schranke bitte Motor abstellen“ ist im aktuellen Verkehrszeichenkatalog allerdings nicht mehr als gültiges Verkehrszeichen enthalten. Daher kann eine Aufstellung dieser Beschilderung nicht angeordnet werden.

Ferner sind mittlerweile bereits viele Fahrzeuge mit einer „Start-/Stopp“-Automatik ausgestattet, welche den Motor beim Halten abstellt. Darüber hinaus hat auch die Anzahl von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zugenommen, bei denen eine Abschaltung des Hybrid- oder Elektromotors unnötig ist.

Hennef (Sieg), den 19.04.2023
In Vertretung

Michael Walter
Erster Beigeordneter

DIE FRAKTION.

IM RAT DER STADT HENNEF

Er 27. MRZ. 2023

Die Fraktion, Hennef
Frankfurterstraße 97
53773 Hennef

An den
Bürgermeister der Stadt Hennef
Herrn Mario Dahm

Rathaus

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

Hennef, den 25.03.2023

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
hiermit übersenden wir Ihnen nachfolgende Anfrage mit der Bitte um
schriftliche Beantwortung zur nächsten Sitzung des zuständigen Ausschuß:

Anfrage:

**Warum werden an den Hennefer Bahnübergängen keine Schilder
angebracht, die den wartenden Verkehr auffordern den Motor
auszumachen.**

Sachverhalt:

Zu unserem Erstaunen werden angesprochene Beschilderungen in Hennef nicht
angebracht. Ein Antrag von uns im letzten Jahr wurde als Geschäft der
laufenden Verwaltung abgelehnt. Diese Maßnahme könnte eine erhebliche
Minderung des Energieverbrauchs und damit einen Beitrag zum Klimaschutz
und Umweltschutz leisten. Welche unnötige Umweltbelastung ein laufender
Motor bedeutet, brauchen wir sicherlich nicht darzulegen. Obwohl die StVO das
unnötige Laufenlassen von Motoren verbietet, werden Zuwiderhandlungen von
der Polizei oder dem Ordnungsamt nicht geahndet.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Detlef Krey
Geschäftsführer

gez. Astrid Stahn
Fraktionsvorsitzende



Anfrage

Amt: Amt für Ordnungsverwaltung, Bürgerzentrum,
Zivil- und Bevölkerungsschutz
Vorl.Nr.: F/2023/0359
Datum: 24.04.2023

TOP: 22

Anlage Nr.: 5

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	09.05.2023	öffentlich

Tagesordnung

Überholverbot einspuriger Fahrzeuge
Anfrage "Die Fraktion" vom 25.03.2023

Anfragentext

Mit Schreiben vom 25.03.2023 fragte „Die Fraktion“ nach, warum das Überholverbot für einspurige Fahrzeuge Richtung Bahnhofstraße erst auf Höhe des Rathauses und nicht schon ab der Sparkasse beginnt.

Vor der Einmündung der Lindenstraße steht zwar die erste mittig aufgestellte Straßenlaterne, aber durch die Einmündung gilt gleichzeitig auch ein gesetzliches Überholverbot. Wer vor der Straßenlaterne zum Überholen ansetzt, kann die Verkehrssituation im Einmündungsbereich nicht ausreichend sicher überschauen.

Hennef (Sieg), den 26.04.2023
In Vertretung

Michael Walter
Erster Beigeordneter

DIE FRAKTION.

IM RAT DER STADT HENNEF

E 27. MRZ. 2023

Die Fraktion, Hennef
Frankfurterstraße 97
53773 Hennef

An den
Bürgermeister der Stadt Hennef
Herrn Mario Dahm

Rathaus

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

Hennef, den 25.03.2023

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
hiermit übersenden wir Ihnen nachfolgende Anfrage mit der Bitte um
schriftliche Beantwortung zur nächsten Sitzung des zuständigen Ausschuß:

Anfrage:

**Warum beginnt das Überholverbot einspuriger Fahrzeuge auf der
Frankfurterstraße Richtung Ost erst auf Höhe des Rathauses und nicht
schon ab Sparkasse?**



Sachverhalt:

Das neue Verkehrszeichen „Verbot des Überholens von einspurigen und mehrspurigen Fahrzeugen“ auf der Frankfurterstraße wird überall gelobt. Die Anordnung erfolgte laut Verwaltung in dem Bereich wo Mittellaternen das Überholen unmöglich machten. Deshalb erschließt uns nicht, weshalb nicht schon ab Sparkasse die Beschränkung besteht, da sich dort schon die erste Mittellaterne befindet. In der jetzigen Situation überholen PKW dort ohne den Sicherheitsabstand einzuhalten.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Detlef Krey
Geschäftsführer

gez. Astrid Stahn
Fraktionsvorsitzende



Mitteilung

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: M/2023/0832
Datum: 25.04.2023

TOP: 3.1
Anlage Nr.: _____

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	09.05.2023	öffentlich

Tagesordnung

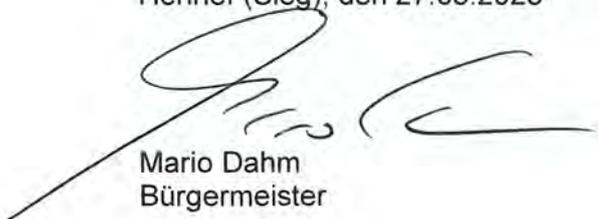
Bewerbung für das Programm „Fußverkehrs-Check 2023,, Absage des Zukunftsnetzes Mobilität NRW

Mitteilungstext

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner Sitzung vom 22.06.2022 die Verwaltung beauftragt (Beschluss Nr. 74 zur Vorlage V/2022/3509) sich für das Programm „Fußverkehrs-Check“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW für das Jahr 2023 zu bewerben.

Die Stadtverwaltung hat die Bewerbung fristgerecht eingereicht. In diesem Jahr haben sich NRW-weit 30 Kommunen beworben. Die Stadt Hennef wurde leider nicht zur Durchführung der Checks ausgewählt.

Hennef (Sieg), den 27.05.2023



Mario Dahm
Bürgermeister