



Sehr geehrte Damen und Herren,

nachträglich erhalten Sie zu meiner Einladung folgende Dokumente:

1.2 Parkregelung in der Abtsgarten-, Cecilien-, Siegfeld- und Steinstraße (Hennef Nord)

Antrag der SPD-Fraktion vom 05.09.2022

1.3 Fußgängerüberweg Mozartstraße

Beschluss Bauausschuss vom 31.05.2023

1.8 Verkehrsberuhigung bei neuen Straßenbaumaßnahmen

Antrag der SPD-Fraktion vom 24.04.2023

Bauausschuss am 07.09.2023

Die aktualisierte Tagesordnung ist beigefügt.

Hennef, 20.09.2023

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Offergeld
Ausschussvorsitzender

Gremium
Ausschuss für Mobilität

Wochentag	Datum	Uhrzeit
Mittwoch	27.09.2023	17:00

Sitzungsort
Rathaus, Saal Hennef (T3.01), Frankfurter Straße 97, 53773 Hennef

Tagesordnung		
TOP	Beratungsgegenstand	Anlagen
	Öffentliche Sitzung	
1	Beschlussvorlagen	
1.1	Bürgerantrag "Realisierung von Maßnahmen zur Einhaltung der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit in der Bergstraße" Bürgerantrag vom 11.07.2023 Haupt-m Finanz- und Beschwerdeausschuss vom 28.08.2023	-1-
1.2	Parkregelung in der Abtsgarten-, Cecilien-, Siegfeld- und Steinstraße (Hennef-Nord) Antrag der SPD-Fraktion vom 05.09.2022	-2- (Nachtrag)
1.3	Fußgängerüberweg Mozartstraße Beschluss Bauausschuss vom 31.05.2023	-3- (Nachtrag)
1.4	Radverkehrsbrücke im Hennefer Zentrum - Antrag der SPD Fraktion vom 08.05.2023	-4-
1.5	Radpendlerroute Hennefer Obergemeinde - Antrag der SPD Fraktion vom 08.05.2023	-5-
1.6	RadPendlerRoute Hennef-Troisdorf: Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Hennef	-6-
1.7	Einrichtung einer Fahrradzone Keplerstraße - Kegelswies Antrag "Die Fraktion" vom 31.08.2023	-7-
1.8	Verkehrsberuhigung bei neuen Straßenbaumaßnahmen Antrag der SPD-Fraktion vom 24.04.2023 Bauausschuss am 07.09.2023	-7a- (Nachtrag)
2	Anfragen	
2.1	Situation des alternierenden Parkens auf der Bonner Straße Anfrage der CDU-Fraktion vom 29.05.2023	-8-
3	Mitteilungen	
	Nicht öffentliche Sitzung	
4	Beschlussvorlagen	
5	Anfragen	
6	Mitteilungen	



Beschlussvorlage

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

Vorl.Nr.: V/2023/4137

Datum: 15.09.2023

TOP: 1.2

Anlage Nr.: 2

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	27.09.2023	öffentlich

Tagesordnung

Parkregelung in der Abtsgarten-, Cecilien-, Siegfeld- und Steinstraße (Hennef-Nord)
Antrag der SPD-Fraktion vom 05.09.2022

Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Begründung

Die SPD-Fraktion beantragte, zunächst die Abtsgartenstraße, die Cecilienstraße, die Siegfeldstraße und die Steinstraße zu Anwohnerparkgebieten auszuweisen, das Parken soll dort nur mit Anwohnerparkausweis zeitlich unbefristet möglich sein. Um auch Nicht-Anwohnern z.B. den Besuch der heiligen Messe, des Friedhofs, der Innenstadt oder der ärztlichen Versorgung mit kurzen Fußwegen zu ermöglichen, soll im Übrigen eine großzügig bemessene Höchstparkdauer mit Parkscheibenregelung eingeführt werden. Nach Einführung der zuvor beschriebenen Regelung soll sechs Monate lang überprüft werden, ob sich die Maßnahme bewährt hat, oder ob Änderungen notwendig sind (z.B. bei weiter fortbestehenden Problemen, Verlagerung des Dauerparkens o.ä.).

Zur Begründung verwies die SPD-Fraktion auf Hinweise von verärgerten Bürgern aus der Abtsgartenstraße, der Cecilienstraße, der Siegfeldstraße und der Steinstraße (Hennef-Nord), dass ortsfremde Personen, im o.g. Bereich private PKW, Wohnmobile, Anhänger und / oder Firmenfahrzeuge zum „überwachten Dauerparken“ inmitten des Wohngebiets abstellen, wobei in zahlreichen Fällen die ununterbrochene Parkzeit mehr als acht Wochen betragen haben soll.

Der Parkdruck in Hennef-Nord sei u.a. durch die Nähe zum Friedhof Steinstraße, der Kirche St. Simon und Judas, diversen Arztpraxen, Kindergärten und Gewerbebetrieben, gewöhnlichem Besuchsverkehr der Anwohner sowie der unmittelbar angrenzenden Innenstadt sehr hoch. In diesem Zusammenhang sei es nicht zuzumuten, dass rücksichtslose Dauerparker die derzeit unregelmäßige Situation in Autobahnnähe ausnutzen und ihre Fahrzeuge / Anhänger, offenkundig über Wochen unbewegt, in öffentlichem Raum abstellen und wertvollen Parkraum dauerhaft blockieren.

In der Bundesrepublik ist das Parken grundsätzlich erlaubt, unabhängig davon, ob es sich um kurze oder lange Parkvorgänge handelt. Eine generelle Beschränkung des Dauerparkens auf öffentlichen Straßen wäre nur durch Änderung der Straßenverkehrsordnung durch den Bund möglich. Das Bundesverfassungsgericht hat in den 1980er Jahren entschieden, dass die Bundesländer im Rahmen ihrer Straßengesetze das Parken als „ruhenden Verkehr“ nicht generell einschränken dürfen. Wollte man den Bundesländern die entsprechende Kompetenz einräumen, bedürfte es deswegen einer Verfassungsänderung.

Parken stellt eine verkehrliche Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums dar und ist deshalb immer dann erlaubt, wenn es nicht explizit verboten ist. Straßenrechtlich wird es als Gemeingebrauch eingeordnet. Gemeingebrauch ist die jedermann im Rahmen der Widmung gestattete Benutzung der Straße zum Verkehr. Eine Benutzung zum Verkehr liegt dabei sowohl in der Teilnahme am fließenden Verkehr als auch dem ruhenden Verkehr vor. Damit unterfällt das Parken (ruhender Verkehr) als solches dem Gemeingebrauch.

Parkverbote im öffentlichen Verkehrsraum müssen im Einzelfall auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts (StVG und StVO) festgesetzt werden. Sie bedürfen stets einer Rechtfertigung (§ 45 Abs. 9 StVO) und sind im Regelfall nur zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Straßenverkehrs zulässig, vgl. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO. Aufgrund der Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts können andere Begründungen, wie beispielsweise die Förderung klimaschonender Mobilitätsformen, nicht herangezogen werden.

Der Bedarf an Stellplätzen übersteigt an Werktagen tagsüber den vorhandenen Raum. In Hennef-Nord sind ca. 2.200 Personen über 18 Jahre gemeldet, welche einen Führerschein und ein Fahrzeug haben können. Demgegenüber stehen aber nur ca. 675 öffentliche Parkplätze. Zu den o.g. Personen kommen an den Arbeitstagen noch weitere Parkraumsucher, welche die Dienstleistungsbetriebe und Arztpraxen aufsuchen sowie Arbeitnehmer des Stadtzentrums.

Im Jahr 2010 wurde zusammen mit dem ADAC eine Begehung der Straßen in Hennef - Nord durchgeführt. An den damals gewonnenen Erkenntnissen hat sich kaum etwas geändert. Dieser Stadtteil wird durch die Frankfurter Straße, den Autobahndamm und die Sieg eingegrenzt. Durchgangsverkehr findet dort nicht statt. Der Fahrzeugverkehr ist überwiegend Anwohnerverkehr. An wenigen gesonderten Bereichen, z.B. Siegreha, Arztpraxen, Dienstleistungsbetrieben und Kleingartenanlage, findet auch Parksuchverkehr statt. Festzuhalten ist aber, dass die öffentlichen Verkehrsflächen andererseits auch als Tagesparkplatz für die im Zentrum beschäftigten Arbeitnehmer dient, deren Arbeitgeber keine Stellplätze für Mitarbeiter anbieten.

Stellenweise wurde auf inzwischen eingetretene Entwicklungen reagiert, so wurde z. B. nach Einrichtung der neuen Arztpraxis gegenüber der Kindertagesstätte in der Kaiserstraße eine Parkscheibenregelung eingeführt, um dem Parkraumbedarf für Eltern (Hol- und Bringdienst der KiTa) sowie für Patienten der dort neu entstandenen Arztpraxis Rechnung zu tragen. Im Abschnitt der Siegfeldstraße zwischen Frankfurter Straße und Deichstraße einschließlich Karol-Wojtyla-Platz ist bereits eine Parkscheibenregelung eingerichtet worden, damit Parkraum für die anliegende Arztpraxis, die Kindertagesstätte und das Pfarrzentrum im Wechsel für Besucher zur Verfügung steht.

In den vom Stadtzentrum entfernter gelegenen Straßen ist hingegen eine Bewirtschaftung auch mangels Dienstleistungs- und Geschäftsbetrieben derzeit nicht notwendig. Zudem würde es andernfalls zu einer Verdrängung des ruhenden Verkehrs an andere Straßen zur Folge haben. Das Abstellen von Anhängern über längere Zeiträume wird bereits kontrolliert. Grundsätzlich ist die individuelle Parkraumnachfrage auf den privaten Grundstücken sicherzustellen. Einen Anspruch auf die Einrichtung, den Erhalt oder die Unveränderbarkeit öffentlicher Stellplätze gibt es nicht. Voraussetzungen für die Einrichtung von Bewohnerparkzonen sind u.a. ein Mangel an privaten Stellflächen, ein erheblicher Parkdruck, regelmäßig keine Möglichkeit für Quartiersbewohner, ihr Fahrzeug in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung (500-1.000 m) zu ihrer Wohnung abzustellen.

Die Straßenverkehrsbehörde ist nach einem Urteil des VG München im Rahmen der Ausweisvergabe befähigt, den Kreis der Bewohnenden, die einen Bewohnerparkausweis erhalten, sachgerecht und willkürfrei zu begrenzen (Az.: M 23 K 16.1536). Zu einem ähnlichen Schluss kam das VG Aachen im Jahr 2020. Die Verkehrsbehörden müssen eine Abwägung vornehmen und zwischen Gemeingebrauch, vorhandenem Parkdruck und örtlichen Besonderheiten abwägen (VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e). In diesem Zusammenhang kann es sein, dass Personen trotz vorliegender Voraussetzungen keinen Bewohnerparkausweis erhalten, z. B. weil sie bereits über eine Garage oder einen anderweitigen, privaten Stellplatz verfügen.

Im Zusammenhang mit einem zurückliegenden Antrag der SPD-Fraktion von 2016 für ein Parkraumkonzept für Hennef-Nord, der seinerzeit schon vorrangig auf eine Einrichtung von Bewohnersonderregelungen zielte, hat die Verwaltung in 2017 die örtlichen Gegebenheiten in Hennef-Nord geprüft. Dabei ist festgestellt worden, dass der Parkraumbedarf der Anwohner zu rund 95 Prozent auf den privaten Grundstücken abgedeckt ist. Somit gibt es grundsätzlich keine Notwendigkeit für die Einrichtung von Parksonderregelungen für die Bewohner. Mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung wurden im Bereich der Dickstraße, Kaiserstraße und Friedrich-Ebert-Platz eine Anwohnerparkregelung getroffen. Der tatsächliche Anspruch reduziert sich aber auf nur ca. 3 - 5 Häuser, die nachweislich keine privaten Stellplätze haben.

Aufgrund der ländlich geprägten Strukturen in der Stadt Hennef wird es auch in Zukunft die Notwendigkeit von Kfz-Verkehr geben. Daher werden viele verschiedene Nutzungsansprüche für die Flächen für fließenden und ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum gestellt, wobei die Flächenverfügbarkeit beschränkt ist. Vor allem in dicht besiedelten Bereichen und historisch gewachsenen Räumen sind Abwägungen zwischen den Nutzungsansprüchen notwendig.

Im Innenstadtbereich überlagern sich Nutzungen und Nutzungsansprüche durch die hohe Zielpunktdichte. Hier besteht in der Regel eine größere Nachfrage an öffentlich zugänglichem Parkraumangebot, der zum Teil auch das vorhandene Parkraumangebot überschreitet. Dadurch steigt das Aufkommen im Parksuchverkehr, was wiederum eine Zunahme der verkehrsbedingten Emissionen zur Folge hat (Lärm- und Luftschadstoffbelastungen). Mit Hilfe einer Parkraumbewirtschaftung (Bewirtschaftungsgebiet, -form, -zeit) kann die Parkraumnachfrage zeitlich und räumlich gesteuert und damit besser verteilt werden, sodass das Aufkommen im Parksuchverkehr nicht weiter steigt oder idealerweise abnimmt.

In der Abwägung möglicher Maßnahmen ist aber auch vorausschauend zu berücksichtigen, ob Verlagerungen des Parkverhaltens andere negative Folgen in bisher weniger belasteten Wohnquartieren zur Folge haben kann. Zudem sind auch evtl. notwendige Personalverstärkungen und Kosten für die Überwachung des ruhenden Verkehrs und die Nachbearbeitung der Protokolle sowie für die erforderlichen Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen zu beachten.

Bei der Überprüfung der örtlichen Gegebenheiten sind nur wenige LKW bzw. Anhänger festgestellt worden. Bei den Anhängern konnte nur in geringen Fällen ein ordnungswidriges Parken über 14 Tage tatsächlich bewiesen werden. Ein Parkverbot für LKW oder Anhänger ist nicht zu rechtfertigen. Ein Verbot in bestimmten einzelnen Straßen würde voraussichtlich zu einer Verlagerung in andere Straße führen. Ein ausgedehntes Parkverbot für LKW und Anhänger im Wohngebiet Hennef-Nord wäre zudem unverhältnismäßig.

Verkehrszeichen dürfen nur angeordnet werden, wenn dies zwingend geboten ist. Das ist nur dann der Fall, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, welche die allgemeinen Gefahren bei der Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr erheblich übersteigt. Eine solche besondere Gefahrenlage liegt hier aber nicht vor.

Unter Abwägung der Verhältnismäßigkeit, auch unter Beachtung von Aufwand und Nutzen, kommt die Verwaltung zum Ergebnis, den Antrag der SPD-Fraktion nicht zu befürworten. Ohne Alternativen für Dauerparker (z. B. durch ein Parkhaus am Stadtrand) ist eine Verlagerung der Parkraumnachfrage in andere, noch weniger geeignete Wohnbereiche zu erwarten.

Die Entwicklung im Wohngebiet Hennef-Nord wird von der Verwaltung weiter beobachtet. Bei Bedarf werden einzelne Maßnahmen dort ergriffen, wo sie notwendig sind.

Hennef (Sieg), den 15.09.2023

In Vertretung



Michael Walter
Erster Beigeordneter



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

27.09.2023

Titel der Vorlage

Parkregelung in der Abtsgarten-, Cecilien-, Siegfeld- und Steinstraße (Hennef-Nord) Antrag der SPD-Fraktion vom 05.09.2022

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/2023/4136
Datum: 20.09.2023

TOP: 13

Anlage Nr.: 3

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	27.09.2023	öffentlich

Tagesordnung

Fußgängerüberweg Mozartstraße
Beschluss Bauausschuss vom 31.05.2023

Beschlussvorschlag

Auf der Mozartstraße wird ein Fußgängerüberweg eingerichtet. Der vom Fachbetrieb Tiefbau vorgeschlagene Ausbauplan wird zuständigkeitshalber in den Bauausschuss verwiesen.

Begründung

Während einer Baumaßnahme in der Beethovenstraße mit Vollsperrung des Gehwegs zwischen der Gartenstraße und Frankfurter Straße wurde als Ersatzweg ein provisorischer Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) in der Mozartstraße zwischen Haus-Nr. 4 und 16 eingerichtet. Nach Beendigung der Vollsperrung des Gehwegs in der Beethovenstraße wurde der baustellenbedingte provisorische Fußgängerüberweg entfernt.

Aufgrund von Bürgeranregungen, den provisorischen Überweg in der Mozartstraße dauerhaft anzulegen, wurde eine vom Fachbetrieb Tiefbau beauftragte Planung in der Sitzung des Bauausschusses am 31.05.2023 beraten. Haushaltsmittel wurden mit Beschluss des Rates bereits zuvor zur Verfügung gestellt. Der Bauausschuss hat die Beratung in den Ausschuss für Mobilität verwiesen.

Für die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) ist nach § 45 Abs. 9 StVO eine Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde erforderlich. Die Anlage eines FGÜ kann nicht durch einen Ausschussbeschluss angeordnet werden.

Die rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen sind § 26 und § 45 Abs. 9 StVO, Verwaltungsvorschriften (VwV) sowie die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ).

Grundsätzlich gilt auch hier wie bei anderen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, dass nach § 45 Abs. 9 StVO eine Anordnung nur zulässig ist, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Die Anordnung eines Fußgängerüberweges bleibt eine Einzelfallentscheidung, die unter Beteiligung der Polizei und Straßenbaubehörde nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben geprüft und entschieden wird. Hierfür wesentliche Abwägungsbelange sind u. a. Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Nach den Verwaltungsvorschriften zu § 26 StVO sollen FGÜ in der Regel nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, Fußgängern Vorrang zu gewähren, weil sie sonst nicht sicher über die Straße kommen.

Als Bemessungsgrundlage zur Beurteilung der Notwendigkeit dient eine Tabelle in der R-FGÜ, welche die Einsatzbereiche mit Zahlenwerten verdeutlicht. Die Anordnung eines FGÜ kommt in Betracht, wenn die in dieser Tabelle ersichtlichen Verkehrsstärken in den Spitzenstunden des Fußgänger-Querverkehrs an einem Werktag mit durchschnittlichem Verkehr vorliegen. Die Richtlinien empfehlen die Anlage allerdings erst bei 100-150 Fußgängern und 300-450 Fahrzeugen in der Stunde.

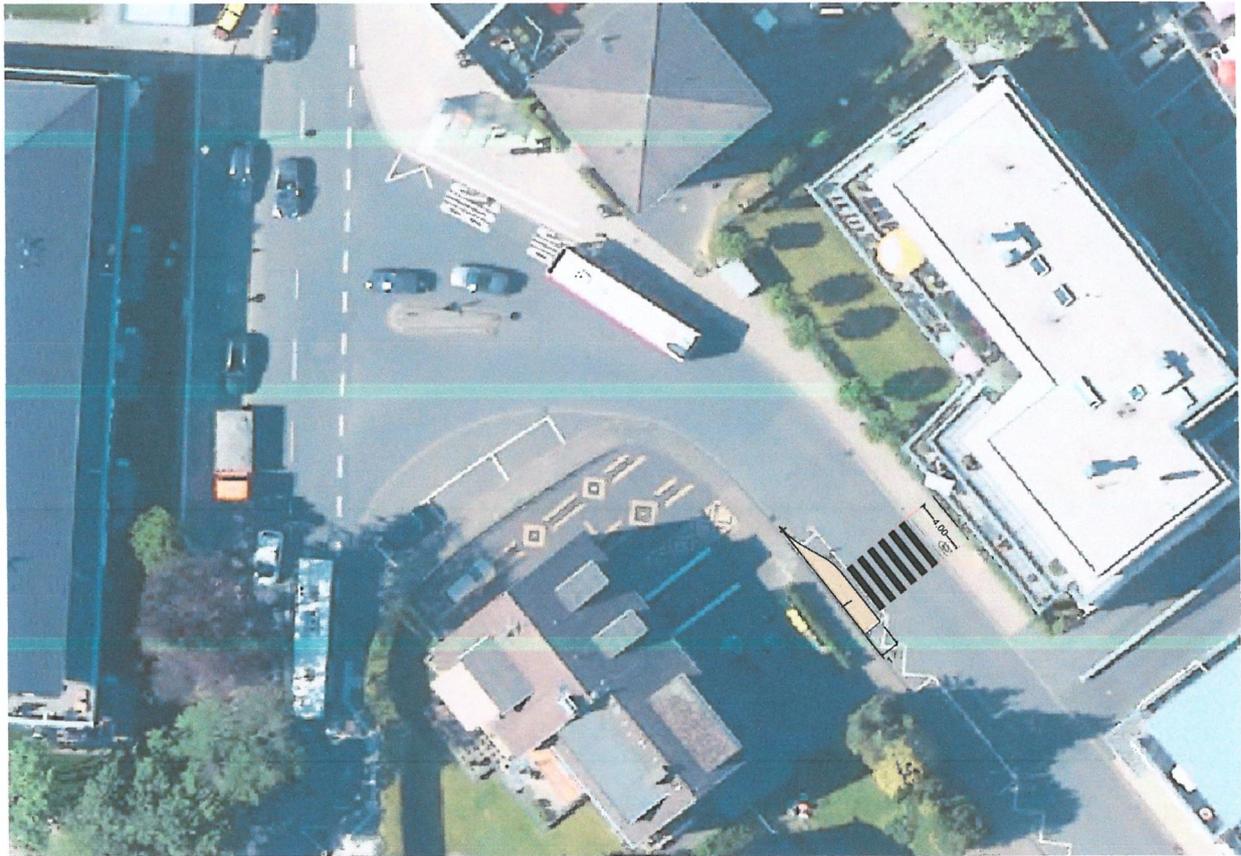
KFZ-VERKEHRSTÄRKE IN DER SPITZENSTUNDE DES FUSSVERKEHRS (KFZ/SP-HFG)

FG/ Spitzenstd.	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	750-900
0-50	Fußgängerüberwege möglich bei besonders Schutzbedürftigen, bei Haltestellen sowie in Straßen ohne gesicherte Überquerungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung.					
50-100	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege empfohlen	Fußgängerüberwege empfohlen	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich. Mögliche Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs sind zu prüfen und abzuwägen. Hierfür bietet sich z.B. eine Simulation an.
100-150	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege empfohlen	Fußgängerüberwege empfohlen			
über 150	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich. Mögliche Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs sind zu prüfen und abzuwägen. Hierfür bietet sich z.B. eine Simulation an.				

Tabelle 1 Einsatzbereiche für FGÜ

Der Einmündungsbereich der Mozartstraße in die Beethovenstraße ist sehr breit angelegt und lässt dort keine unmittelbare Fußgängerquerung zu, da die für Fußgänger zu überquerende Strecke zu lang ist. Die Mittelinsel ist daher nur als Fahrbahnteiler und nicht als Querungshilfe ausgelegt. Zudem ist mit dem durch den behindertengerechten Umbau der Bushaltestelle auf der Nordseite angelegten Hochbord ein weiteres Hindernis für eine unmittelbare Fußgängerquerung vorhanden.

Bei Verkehrszählungen hat sich herausgestellt, dass die Fußgängerzahlen selbst in den Spitzenstunden unter den für die Einrichtung eines FGÜ empfohlenen Richtwerten liegen (< 50). Eine Unfallhäufung liegt nicht vor. Jedoch ist in Folge des Verkehrsversuchs Schulcampus an dieser Stelle mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen.



Wegen der o.g. baulichen Gegebenheiten und den privaten Grundstückszufahrten ist die Lage des FGÜ nur von der Einmündung der Burggasse entfernt möglich. Die Stelle ist aus diesem Grund nicht optimal, weil sicherlich auch weiterhin Fußgänger*innen näher zur Burggasse queren werden.

In der Stellungnahme vom 27.03.2023 weist die Kreispolizeibehörde darauf hin, dass bei Vorliegen entsprechender Querungszahlen und dem dazu passenden Verkehrsaufkommen wegen des fehlenden Sichtdreiecks über eine Verschiebung des FGÜ an eine bessere Stelle nachzudenken sei. Dann wäre der FGÜ aber noch weiter entfernt von der Beethovenstraße und Burggasse, sodass diese Variante mit Blick auf die Fußverkehrsströme ausscheidet. Die Kreispolizeibehörde bestätigt in einer Stellungnahme vom 05.09.2023 zudem, dass die inzwischen ermittelten Querungszahlen gemäß Richtlinie gegen einen FGÜ sprechen.

Während der erwähnten Baumaßnahme wurde der provisorische Fußgängerüberweg jedoch von Fußgänger*innen genutzt. Er stellt mithin gerade für unsichere Verkehrsteilnehmer*innen eine Alternative zur unregelmäßigen Querung der Straße an anderer Stelle dar und kann dazu beitragen, (Schul-)Wege sicherer zu machen.

Hennef (Sieg), den 20.09.2023
In Vertretung

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Michael Walter', written over the text 'In Vertretung'.

Michael Walter
Erster Beigeordneter



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
27.09.2023
Titel der Vorlage
Fußgängerüberweg Mozartstraße Beschluss Bauausschuss vom 31.05.2023

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/2023/4145
Datum: 15.09.2023

TOP: 1.8

Anlage Nr.: 7a

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	27.09.2023	öffentlich

Tagesordnung

Verkehrsberuhigung bei neuen Straßenbaumaßnahmen
Antrag der SPD-Fraktion vom 24.04.2023
Bauausschuss am 07.09.2023

Beschlussvorschlag

Zu 1.:

Im Zuge der Fahrbahnsanierung und des Ausbaus der Gehwege in der Ortsdurchfahrt Kurscheid (K36) wird der Fachbetrieb Tiefbau mit dem Straßenbauamt des Rhein-Sieg-Kreises Gespräche hinsichtlich sowohl der Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen an den Ortseingängen als auch der Aufbringung von Markierungen für Parkplätze geführt.

Zu 2.:

Bei der künftigen Planung von Stadtstraßen sind grundsätzlich, aber vorwiegend an den Ortseingängen, die Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu prüfen.

Begründung

Zu 1. K 36 Kurscheid:

Auf Grundlage des letzten Jahresgespräches des Fachbetriebs Tiefbau mit dem Straßenbauamt des Rhein-Sieg-Kreises beabsichtigt dieser nach derzeitigem Stand in 2025 den Ausbau der K36 in der Ortslage Kurscheid. Es handelt sich hierbei um eine Gemeinschaftsmaßnahme, wobei die Stadt Baulastträger der Seitenbereiche (Gehwege und Beleuchtung) ist.

Bezüglich des geplanten Straßenausbaus der K36 innerhalb der Ortslage Kurscheid sowie zwischen Kurscheid und Westerhausen mit einem straßenbegleitenden Geh-/Radweg fand am 14.08.2023 ein Abstimmungstermin mit dem Straßenbauamt des Rhein-Sieg-Kreises statt. Der Wunsch nach einer baulichen Geschwindigkeitsreduzierung wurde bereits im Vorfeld an den Rhein-Sieg-Kreis übermittelt.

Nach derzeitigem Planungsstand sind verkehrsberuhigende Elemente in Form von Fahrbahneinengungen am Ortseingang aus Richtung Westerhausen (Beginn / Ende des neuen Radwegs) sowie in der Ortsdurchfahrt vorgesehen. Die Markierung von Parkflächen ist unabhängig vom Straßenausbau zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen und ggf. umzusetzen.

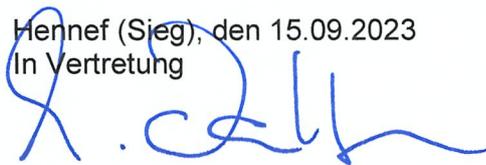
Zu 2. Neue Straßenbauprojekte:

Auch bereits bei aktuellen Straßenplanungen werden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Form von Pflanz- und Baumscheiben, die in die Fahrbahn ragen, geplant. Durch die örtlichen Gegebenheiten (Zufahrten, Einmündungen, etc.) sind diesen Gestaltungselementen allerdings oftmals Grenzen gesetzt.

Die in der Vergangenheit durchgeführte Installation von Schwellen bzw. „Berliner Kissen“ fand bei der im Umfeld wohnenden Bevölkerung aufgrund der Lärmentwicklung (Abbremsen, Überfahren, Beschleunigen) überwiegend keine Zustimmung, so dass diese in der Vergangenheit teilweise wieder zurückgebaut wurden. Solche Anlagen sind also im Vorfeld unter Aufzeigen der Vor- und Nachteile im Rahmen der Bürgerbeteiligung zu erörtern.

Dennoch wird die Stadt zukünftig vermehrt darauf achten, dass bei zukünftigen Straßenplanungen in Abstimmung mit den fachlich Beteiligten (Verkehrsordnung, Kreispolizeibehörde) die Möglichkeit der Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen grundsätzlich geprüft und möglichst umgesetzt wird, um den Straßenraum im Sinne der Geschwindigkeitsreduzierung und damit der Verkehrssicherheit aller Beteiligten zu gestalten.

Hennef (Sieg), den 15.09.2023
In Vertretung



Michael Walter
Erster Beigeordneter



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
27.09.2023
Titel der Vorlage
Verkehrsberuhigung bei neuen Straßenbaumaßnahmen Antrag der SPD-Fraktion vom 24.04.2023 Bauausschuss am 07.09.2023

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

Es sind keine Auswirkungen auf das Klima zu erwarten.