



STADT HENNEF
Der Bürgermeister

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

Die Tagesordnung ist beigelegt.

Hennef, 26.10.2023

Mit freundlichen Grüßen

Gremium		
Ausschuss für Mobilität		

Wochentag	Datum	Uhrzeit
Dienstag	07.11.2023	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	Schlussbericht Masterplan Mobilität	1
1.2	Überarbeitung der Schulwegpläne Antrag CDU FDP Unabhängige vom 19.09.2023	2 (Nachtrag)
1.3	Einrichtung einer Fahrradzone Keplerstraße - Kegelswies Antrag "Die Fraktion" vom 31.08.2023	3
2	Anfragen	
2.1	Sperrung Fuß- und Radweg Gewerbegebiet West	4 (Nachtrag)
2.2	Fußgängerüberweg Theodor-Heuss-Allee	5 (Nachtrag)
3	Mitteilungen	
3.1	Einrichtung der Kleinbuslinie "Siegthalhüpfer" Hennef - Stadt Blankenberg (-Uckerath) mit gleichzeitiger Optimierung der bislang im Einzugsgebiet verkehrenden Linie 592 (Schulverkehr Hennef)	6
	Nicht öffentliche Sitzung	
4	Beschlussvorlagen	
5	Anfragen	
6	Mitteilungen	



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung

Vorl.Nr.: V/2023/4175

Datum: 19.10.2023

TOP: 1.1

Anlage Nr.: 1

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	07.11.2023	öffentlich
Rat	04.12.2023	öffentlich

Tagesordnung

Schlussbericht Masterplan Mobilität

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Mobilität empfiehlt, der Rat der Stadt Hennef (Sieg) möge die vorliegende konzeptionelle Ausarbeitung des Masterplans Mobilität (Bericht, Anlagenband, Pläne der Lupenräume, die textlichen Erläuterungen zu den Lupenräumen und thematische Karten Radverkehr) inklusive des dort beschriebenen ambitionierten Nachhaltigkeitsszenarios als Zielsetzung für die zukünftige Mobilitätsentwicklung der Stadt Hennef beschließen.

Begründung

Mit Beschluss vom 17.02.2021 wurde die Verwaltung beauftragt, den Masterplan Mobilität öffentlich auszuschreiben und mit Beschluss vom 23.06.2021 wurde der Auftrag an das Planungsbüro „BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH“ vergeben.

Der kommunale Masterplan Mobilität der Stadt Hennef 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 umfassenden Analyse wurde ein Leitbild mit Leitzielen für die zukunftsorientierte Entwicklung der Mobilität in Hennef bis 2035 (10 Jahre Umsetzungszeit) aufgestellt. Zur Umsetzung dieser Ziele wurden praxisnahe Maßnahmenvorschläge für die verschiedenen Verkehrsmittel definiert, konzipiert, strukturiert und priorisiert.

Den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung und Anwendung von Mobilitätsmanagement der FGSV sowie den Empfehlungen der Europäischen Kommission zur Erstellung von SUMPs folgend, kommt dem Beteiligungsprozess im Hinblick auf die Akzeptanz des fertiggestellten Masterplans Mobilität eine hohe Bedeutung zu. Vor diesem Hintergrund wurden über den gesamten Arbeitsprozess des Masterplans Mobilität verschiedene Akteursgruppen kontinuierlich beteiligt:

1. Beteiligung der Öffentlichkeit
2. Austausch in Expertenrunden
3. Austausch mit der Politik

Zu Projektbeginn wurden alle Grundlagendaten zusammengetragen (Übernahme von der Stadt Hennef und in Ergänzung eigene internetbasierte Recherchen). Es handelt sich hierbei um vorliegende Daten und Unterlagen (u. a. Planungen, Konzepte, Anträge), die gesichtet und unter Berücksichtigung der Aufgabenstellung ausgewertet wurden.

Im Ausschuss für Mobilität am 6. April 2022 erfolgte eine kompakte Darstellung der wesentlichen Fakten zu den im Rahmen des Masterplans Mobilität der Stadt Hennef betrachteten Themenfelder. Die Ist-Situation für die betrachteten Themenfelder wurde wie folgt zusammengefasst qualitativ bewertet:

- Fußgängerverkehr: historisch bedingte eingeschränkte Gehwegbreiten erfordern Anpassung – mindestens auf Hauptachsen in Stadtteilzentren,
- Radverkehr inklusive Fahrradparken: systematisch zusammengesetztes Netz, das einer Überprüfung bedarf (Routenführung, Radverkehrsanlagen),
- ÖPNV (Bus und Bahn): Anbindung an Schienennetz ist gut, Bedienungsqualität abseits der Hauptverkehrsachsen schwierig,
- Kfz-Verkehr inklusive Kfz-Parken: dichtes regionales Straßennetz mit Bündelungsfunktion, Gleisübergänge stören fließenden Kfz-Verkehr,
- Wirtschaftsverkehr: regionales Straßennetz mit höheren Schwerverkehrsaufkommen, durch Fremdnutzung der Ladezonen Konflikte mit KEP-Diensten,
- Alternative Antriebe: Verwaltung unterstützt bei Flächenbereitstellung, Ladeinfrastrukturkonzept des Rhein-Sieg-Kreises als regionale Planungsgrundlage,
- Sharing: erste positive Erfahrungen mit E-Scootern und RSVG-Bike, bei Carsharing sind alternative Modelle zu prüfen,
- Mobilitätsmanagement: Masterplan als Basis für kommunales Mobilitätsmanagement, Ausbau von betrieblichem Mobilitätsmanagement.

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung wird nicht allein von der Stadt Hennef auf Kommunalebene angestrebt, sondern auch auf den der Stadt übergeordneten verkehrspolitischen Handlungsebenen (Europäische Union, Bund, Land, Region). Deshalb wurden die verkehrspolitischen Handlungsziele der übergeordneten sowie der kommunalen Handlungsebene aus verschiedenen Dokumenten zusammengefasst und hieraus das folgende verkehrliche Leitbild mit Zielen für die Stadt Hennef erarbeitet:

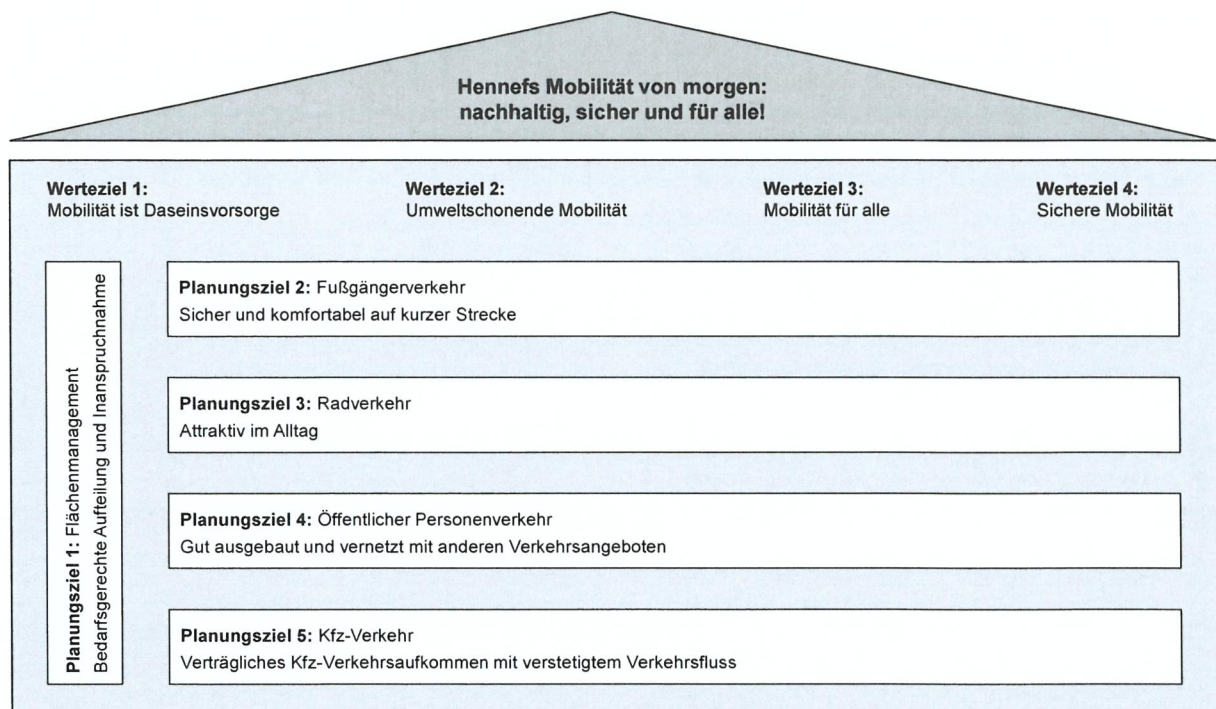


Abbildung 1: Verkehrliches Leitbild der Stadt Hennef – Schematischer Darstellung der inhaltlichen Zusammensetzung

Dem übergeordneten Slogan

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

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

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

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

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

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

Die Planungsziele greifen den im Slogan erwähnten erforderlichen Handlungsansatz „push and pull“ auf, mit dessen Hilfe eine Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und verträgliche Verkehrsorganisation erzielt werden soll.

Da die einzelnen Verkehrsangebote alle auf die Ressource Fläche zurückgreifen, ist das Planungsziel 1 „Flächenmanagement – Bedarfsgerechte Aufteilung und Inanspruchnahme“ in der Leitbild-Graphik seitlich allen vier verkehrsmittelspezifischen Planungszielen gleichermaßen zugeordnet (vgl. Abbildung oben).

Das Leitbild inklusive Slogan, ihrer Werte- und Planungsziele wurde nach einem längeren Prozess unter Beteiligung der Hennefer Bürger*innen und der Politik am 22. Juni 2022 bzw. 07. September 2022 beschlossen.

In der darauffolgenden Konzeptphase wurden auf Grundlage der Planungsziele folgende planungsspezifische Leitlinien erarbeitet, die die Inhalte der Planungsziele weiter konkretisieren:

- Fußgängerverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Fließender Kfz-Verkehr
- Ruhender Kfz-Verkehr
- Wirtschaftsverkehr
- Alternative Antriebsformen
- Mobilitätsmanagement

Die Leitlinien stellen zum einen die Arbeitsgrundlage für die Ausarbeitung des Maßnahmenkatalogs sowie der planerischen Ausarbeitung der Lupenräume und zum anderen einen Handlungsleitfaden für die Gestaltung von zukünftigen Um- und Neuplanungen dar.

In der Ausschusssitzung vom 09. November 2022 beschloss der Ausschuss dann den dort vorgestellten Maßnahmenkatalog als Grundlage für die weitere Detailplanung der Einzelmaßnahmen sowie der Lupenräume des Masterplans Mobilität. Der Maßnahmenkatalog setzt sich zusammen aus den erarbeiteten planungsspezifischen Handlungsansätzen, den handlungsansatzspezifischen Einzelmaßnahmen und den ortsspezifischen Lupenräumen. Diese Inhalte wurden am 18. Oktober 2022 (Projektbeirat) sowie am 26. Oktober 2022 (Bürger*innen Workshop) wieder unter Beteiligung von Politik und Hennefer Bürgerschaft gemeinsam erarbeitet.

Alle zehn beauftragten Lupenräume wurden am 21. März 2023 schon im Projektbeirat Mobilität vorbesprochen. Der Projektbeirat merkte bei diesem Termin jedoch 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. Dem zur Folge wurden in der Ausschusssitzung am 09. Mai 2023 den Gremienmitgliedern die Lupenräume 5, 6 und 10 vorgestellt und der Ausschuss beschloss die Lupenräume 6 und 10 zur Kenntnis zu nehmen und beauftragte die Verwaltung für den Lupenraum 5 vertiefend in die weitere Planung einzusteigen

Das Planungsbüro BSV stellt nun im Ausschuss den Schlussbericht vor. Neue Inhalte, gegenüber der in den bisherigen Ausschüssen vorgestellten Zwischenberichte, sind im Schlussbericht folgende Punkte:

- die nach dem letzten Ausschusstermin noch ausstehenden Lupenräume 1 - 4 und 7 – 9
- die thematischen Karten zum Radverkehr
- das Zielindikatoren-System
- die Detailbetrachtung zu ausgewählten Handlungsansätzen

- der Anlagenband zu den Maßnahmensteckbriefen

Alle oben aufgeführten neuen Inhalte wurden am 24. August 2023 und am 28. September 2023 schon mit den Mitglieder*innen des Mobilitätsbeirates vorbesprochen und diskutiert. Diese hatten darüber hinaus die Möglichkeit im Anschluss an die Termine bis zum 13. Oktober 2023 auch noch weitere Rückmeldungen zu den bereitgestellten Inhalten bei der Verwaltung einzureichen.

In der Sitzung des Projektbeirats am 28. September 2023 wurde darüber hinaus das Ziel-Indikatoren-System vorgestellt und ausführlich über Kontrolle, Umsetzung und Wirksamkeit der im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen diskutiert. Die zentrale Frage des Ziel-Indikatoren-Systems lautet hierbei: Wie kann im laufenden Umsetzungsprozess sichergestellt und überprüft werden, dass die angestrebten Ziele mittels der umgesetzten Maßnahmen auch tatsächlich erreicht werden und wie ambitioniert sind die Ziele für den Zeithorizont 2035? Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) wird aufgrund von repräsentativen Befragungen ermittelt und ist hier einer der wichtigsten Zielindikatoren im Rahmen der Evaluation. Er gibt Auskunft darüber mit welchem Verkehrsmittel die Wege in einem Bezugsraum zurückgelegt werden. Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zielt generell auf eine Steigerung des Anteils des Umweltverbunds (Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖV) bzw. auf eine Minderung des Anteils des MIVs (Motorisierter Individualverkehr) am Modal Split ab. Derzeit (Bezugsjahr 2020) umfasst der Umweltverbund in Hennef einen Anteil von rund 40 %, wobei die Anteile des Fußgängerverkehrs, des Radverkehrs und des ÖVs nahezu gleich groß sind. In der Sitzung des Projektbeirates wurden unterschiedliche mögliche Szenarien für die Stadt Hennef vorgestellt:

1. Das Referenzszenario
2. Das moderate Nachhaltigkeitsszenario
3. Das ambitionierte Nachhaltigkeitsszenario

Die drei Szenarien unterscheiden sich im Wesentlichen in der Prognose der Modal-Split-Entwicklung für die Stadt Hennef:

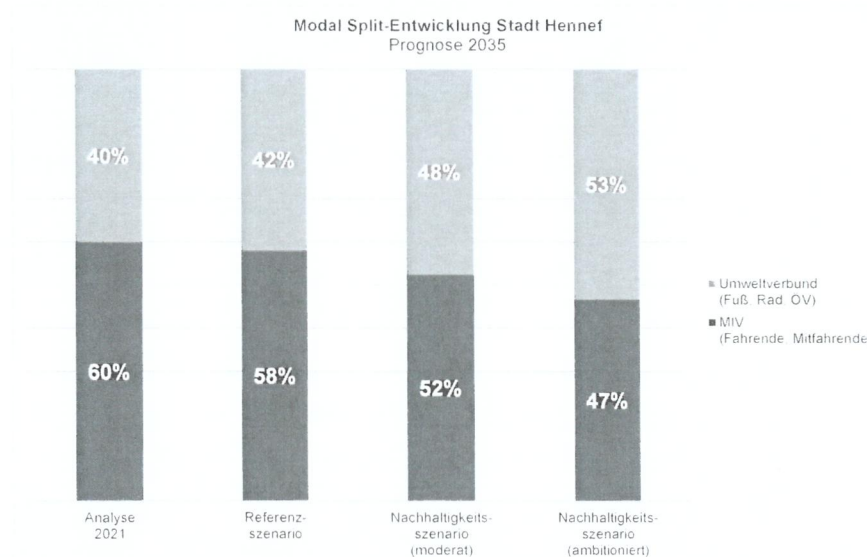


Abbildung 2: Prognose Modal Split-Entwicklung 2035 Stadt Hennef

Der Projektbeirat hat sich in der Sitzung vom 28. September 2023 für das ambitionierte Nachhaltigkeitsszenario ausgesprochen. Seitens der Stadt Hennef (Politik und Verwaltung) wird demnach ein sehr ambitioniertes Handeln angestrebt, d. h. die im Masterplan Mobilität aufgezeigten Maßnahmen sollen flächendeckend und vollständig innerhalb der nächsten 10 Jahre umgesetzt und kontinuierlich auf Grundlage der Evaluation zielgerichtet angepasst und fortgeschrieben werden. Das ambitionierte Nachhaltigkeitsszenario hat zum Ziel, den Anteil des MIVs zu senken und den Anteil des Umweltverbundes im Modal Split auf über 50% zu steigern.

Der Schlussbericht inklusive aller bisherigen und neuen Inhalte und die planerischen Entwürfe liegen der Vorlage im Ratsinformationssystem als digitale Anlage bei und sind somit öffentlich verfügbar. Darüber hinaus wurden die Ausschussmitglieder informiert, dass sie bei Bedarf gedruckte Exemplare bei der Verwaltung anfordern können. Da das Gesamtwerk Masterplan Mobilität mehrere hundert Seiten umfasst, erfolgte aus Umweltschutzgründen kein Abdruck in der Einladung zu diesem Ausschuss.

Hennef (Sieg), den 19.10.2023

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a horizontal line and a small flourish.

Mario Dahm
Bürgermeister



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
07.11.2023
Titel der Vorlage
Schlussbericht Masterplan Mobilität

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

Erneuerbare Energien

Hierzu zählen Solarenergie (Photovoltaik zur Stromgewinnung und Solarthermie zur Wärmeengewinnung), Windenergie, Wasserkraft, Biomasse, Kraft-Wärme-Kopplung und Erdwärme.

Welche Auswirkungen hat das Vorhaben auf den Ausbau erneuerbarer Energien?	Erläuterung:
☐ Positive ☒ Keine ☐ Negative	
Welche Auswirkungen hat das Vorhaben auf die Unabhängigkeit gegenüber fossilen Energien?	Erläuterung:
☒ Positive ☐ Keine ☐ Negative	Umverteilung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes.

Energieverbrauch

Verbrauch der gesamten Energie, auch der aus regenerativer Energieerzeugung. Im Freitextfeld, falls vorliegend, genauere Angaben zum Primärenergieverbrauch ergänzen.

Welche Auswirkungen hat das Vorhaben auf den Verbrauch im Wärmesektor?	Erläuterung:
☐ Positive ☒ Keine ☐ Negative	
Welche Auswirkungen hat das Vorhaben auf den Verbrauch im Stromsektor?	Erläuterung:
☐ Positive ☒ Keine ☐ Negative	

Natürliche Ressourcen

Hierunter zählen Boden, Wasser, Luft, Bodenschätze, Rohstoffe, Biodiversität, natürliche Lichtverhältnisse und nicht verlärmte Umgebung.

Wie wirkt sich Vorhaben gegenüber Qualität von Boden, Wasser, Luft, Bodenschätze, Rohstoffe, Biodiversität, natürliche Lichtverhältnisse und nicht verlärmte Umgebung aus?	Erläuterung:
☐ Positive ☒ Keine ☐ Negative	

Flächenverbrauch

Gemeint ist der Verbrauch unverbauter und unversiegelter Flächen (Wald, landwirtschaftliche Flächen, Grün- und Freiflächen).

Wie wirkt sich das Vorhaben auf die Flächen(neu-)versiegelung aus	Erläuterung:
☐ Positive ☒ Keine ☐ Negative	

Treibhausgas-Emissionen

Hierzu zählen alle Gase, die den Treibhauseffekt fördern (Kohlendioxid, Methan, Fluorkohlenwasserstoffe und Lachgas).

Wie wirkt sich das Vorhaben auf den Ausstoß von Treibhausgasen aus?	Erläuterung:
☒ Positive ☐ Keine ☐ Negative	
Wie wirkt sich das Vorhaben auf die Kompensation von Treibhausgasen aus?	Erläuterung:
☐ Positive ☒ Keine ☐ Negative	

Auswertung

Zusammenfassende Bewertung	
☒	Das Vorhaben / der Beschlussgegenstand wirkt sich überwiegend positiv auf das Klima aus.
☐	Das Vorhaben / der Beschlussgegenstand hat keine relevanten Auswirkungen auf das Klima.
☐	Das Vorhaben / der Beschlussgegenstand wirkt sich überwiegend negativ auf das Klima aus.



STADT HENNEF
Der Bürgermeister

Beschlussvorlage

Amt: Amt für Ordnungsverwaltung, Bürgerzentrum,
Zivil- und Bevölkerungsschutz
Vorl.Nr.: V/2023/4135
Datum: 11.09.2023

TOP: ~~1.7~~ ^{neu} 1.3
Anlage Nr.: ~~1.7~~ 3

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

Tagesordnung

Einrichtung einer Fahrradzone Keplerstraße - Kegelswies
Antrag "Die Fraktion" vom 31.08.2023

Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Begründung

„Die Fraktion“ beantragte die Ausweisung der Straßen „Keplerstraße“ und „Kegelswies“ als Fahrradzone mit Verkehrszeichen 244.3. Mit Zusatzzeichen sollen weitere Verkehrsarten zugelassen werden.

Begründet wurde der Antrag damit, dass die Anwohner des Wohngebiets „Keplerstraße / Kegelswies“ durch das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ die Fahrradstraße „Königstraße“ aus der Sackgasse kommend nur dann befahren dürften, wenn sie dort ein Anliegen haben. Andernfalls bliebe den Anwohnern der Zugang zum öffentlichen Straßennetz verweigert, da es keinen anderen Zugang gibt.

Nach Ansicht der Antragsteller sei die einzige Möglichkeit einer Lösung die Ausweisung des gesamten Gebietes als Fahrradzone. Die Kriterien für die Einrichtung einer Fahrradzone seien im angesprochenen Gebiet alle erfüllt.

Fahrradzonen sollen ein Netz an Fahrradstraßen als zusammenhängenden Bereich umfassen und damit eine Bündelung des Radverkehrs begünstigen. Die Anordnung einer Fahrradzone kommt nur auf Straßen in Betracht mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr.

Anders als die Fahrradstraße in der Königsstraße, welche als Radnetzverbindung zwischen Frankfurter Straße und Bonner Straße dient, haben die Keplerstraße und Kegelswies keine Netzbedeutung für den Radverkehr. Die Argumentation, die Beschilderung „Anlieger frei“ in der Fahrradstraße Königsstraße würde die Bewohner der Keplerstraße und Kegelswies von der Nutzung ausschließen, geht fehl. Die Bewohner dieser Straßen haben stets ein berechtigtes Anliegen ihre Wohnungen zu erreichen und zu verlassen und gelten somit als Anlieger, welche die Fahrradstraße „Königsstraße“ jederzeit befahren dürfen.

Generell sind die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradzone nicht erfüllt, da nicht mehrere Fahrradstraßen miteinander verbunden werden. Insbesondere ist hier aber insbesondere § 45 Abs. 11 Satz 4 StVO zu beachten, dass die Anordnung einer Fahrradzone sich nicht mit der Anordnung einer Tempo 30-Zone überschneiden darf. Die Straßen „Keplerstraße“ und „Kegelswies“ sind aber als solche ausgewiesen.

Im Ergebnis kann der Antrag nicht befürwortet werden.

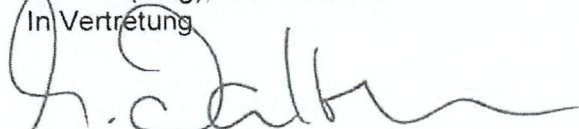
Abschließend wird noch darauf hingewiesen, dass der Antrag an sich eigentlich ein Geschäft der laufenden Verwaltung ist und hier nur ausnahmsweise zur allgemeinen Information behandelt wird. In der Sitzung des Ausschusses für Mobilität vom 04.03.2021 zu Mitteilungen unter Top 3.1 „Verkehrsrechtliche Entscheidung nach StVO Geschäft der laufenden Verwaltung“ wurde diese Thematik ausführlich erläutert.

In der Regel erfolgen die Entscheidungen über entsprechende Anträge zu Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen als Geschäft der laufenden Verwaltung und werden nicht im Rahmen eines Rats- oder Ausschussbeschlusses getroffen. Angelegenheiten von grundsätzlicher Bedeutung können in den Fachausschüssen erörtert und beraten werden, dabei können auch Anträge auf Verkehrszeichen gestellt werden, aber die Entscheidung, ob und welche Verkehrszeichen / Verkehrsmaßnahmen eingerichtet werden, bleibt im allgemeinen der Verwaltung als Pflichtaufgabe nach Weisung vorbehalten.

Dabei ist zu beachten, dass die Bestimmungen der StVO Bundesrecht sind und nicht durch kommunale Einzelentscheidungen geändert werden können. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen und Entscheidungen nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) unterliegen einem für die Verwaltung verbindlich vorgeschriebenen Verfahren. Bei der Sachentscheidung ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO festzustellen. So dürfen insbesondere Einschränkungen des fließenden Verkehrs nur dann angeordnet werden, wenn besondere Gefahren vorliegen, welche die allgemeinen Gefahren bei der Teilnahme am Straßenverkehr erheblich überschreiten.

Hennef (Sieg), den 11.09.2023

In Vertretung



Michael Walter
Erster Beigeordneter



DIE FRAKTION.

IM RAT DER STADT HENNEF

Die Fraktion, Hennef
Frankfurterstraße 97
53773 Hennef

An den
Bürgermeister der Stadt Hennef
Herrn Mario Dahm

Rathaus

E: 01. SEP. 2023

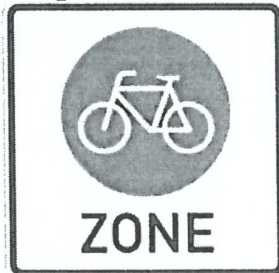
Fraktionsvorsitzende: Astrid Stahn
Geschäftsführung: Detlef Krey
Detlef.krey@t-online.de
01573 4877040

Hennef, den 31.08.2023

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
hiermit übersenden wir Ihnen nachfolgenden Antrag mit der Bitte um
Aufnahme in die nächste Sitzung des zuständigen Ausschuß:

Antrag:

**Die Keplerstraße und die Kegelswies werden als Fahrradzone (244.3)
ausgewiesen. Mit Zusatzzeichen werden weitere Verkehrsarten zugelassen.**



Zeichen 244.3 Fahrradzone

Sachverhalt:

Mit großer Verwunderung wurde in der Kegelswies das neue Kennzeichen Anlieger frei für die Fahrradstraße Königstrasse entgegengenommen. KFZ-Nutzer können laut der neuen Beschilderung aus der Sackgasse Kegelswies/Keplerstraße die Königstraße also nur dann befahren, wenn sie dort ein Anliegen haben. Wenn nicht, bleibt Ihnen der Zugang zum Straßennetz verweigert, da es keinen anderen Zugang gibt! Sollen die AnwohnerInnen ihre KFZ verkaufen?

Die einzige Möglichkeit einer Lösung ist die Ausweisung des gesamten Gebietes als Fahrradzone. Die Kriterien für die Einrichtung einer Fahrradzone sind im

angesprochenen Gebiet alle erfüllt.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Detlef Krey

gez. Astrid Stahn



Ansicht aus der Keplerstraße. Durch das „Anlieger frei“-Schild wird den Bewohnern der Zugang zum Straßennetz verweigert.





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

Einrichtung einer Fahrradzone Keplerstraße - Kegelswies Antrag "Die Fraktion" vom 31.08.2023

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

Es sind keine Auswirkungen auf das Klima zu erwarten.



Mitteilung

Amt: Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Vorl.Nr.: M/2023/0887
Datum: 23.10.2023

TOP: 3.1
Anlage Nr.: 6

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	07.11.2023	öffentlich

Tagesordnung

Einrichtung der Kleinbuslinie „Siegthühpf“, Hennef – Stadt Blankenberg (- Uckerath) mit gleichzeitiger Optimierung der bislang im Einzugsgebiet verkehrenden Linie 592 (Schulverkehr Hennef)

Mitteilungstext

Die Verwaltung hat im Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung der Stadt Hennef am 13.11.2019 ein erstes Grobkonzept zur potenziellen Einrichtung einer neuen Kleinbuslinie vom Bahnhof Hennef nach Stadt Blankenberg vorgestellt.

Anschließend wurden die Überlegungen im Rahmen der 5-Jahres-Strategie ÖPNV zusammen mit der Stadt Hennef und der RSVG weiter verfeinert.

Am 22.02.2023 hat der Ausschuss für Mobilität der Stadt Hennef beschlossen, den Rhein-Sieg-Kreis um Aufnahme der Linie in den Nahverkehrsplan und Umsetzung zum nächstmöglichen Zeitpunkt zu bitten.

Das neue Angebot soll als Linie 530 vom Bahnhof Hennef über die Blankenberger Straße, Dondorf, Greuelsiefen, Stein, Bülgenuel nach Stadt Blankenberg (Katharinentor) führen und die bislang nicht im Taktverkehr erschlossene Ortschaften des Siegtals im Linienverkehr anbinden.

Hier bestehen gemäß Nahverkehrsplan bislang Bedienungsdefizite; die abseits des gleichnamigen Bahnhofs auf den Höhen gelegene historische Stadt Blankenberg mit dem dahinterliegendem Neubaugebiet ist aktuell die größte Ortschaft im Rhein-Sieg-Kreis ohne vertakteten Linienverkehr.

Ziel der Linie ist die Verbesserung sowohl der Alltagsmobilität als auch der touristischen Erschließung der Stadt Blankenberg. Das Projekt ist in das laufende Integrierte Handlungskonzept Stadt Blankenberg integriert.

Vorgesehen ist als Grundangebot montags bis sonntags ein Stundentakt bis ca. 21 Uhr mit Einbindung in den Taktknoten am Bahnhof Hennef.

Der Abendverkehr wird weiterhin mit dem vorhanden AST sichergestellt.

Im Einzugsgebiet bereits bestehende Schulfahrten mit Standardbussen, die bislang unter der

Liniennummer 592 laufen, werden zusätzlich zu den Taktfahrten in die neue Linie integriert und über Stadt Blankenberg hinaus in die Ortslagen des östlichen Höhenbereichs mit Endpunkt an der Uckerather Grundschule weitergeführt. Dies führt zu folgenden Vorteilen:

- Es entstehen betriebliche Synergien, da das neue Angebot unter Nutzung bereits bestehender Ressourcen realisiert werden kann (insb. Personalverfügbarkeit in den Hauptverkehrszeiten).
- Die Ortslagen Süchterscheid, Fernegierscheid, Issertshof, Kraheck, Darscheid, Löbach und Sommershof erhalten in den Hauptverkehrszeiten ein verbessertes Angebot von/nach Hennef.
- Alle Verbindungen sowohl für den Schulverkehr als auch für Alltagsmobilität können im Einzugsgebiet mit einheitlichem Linienweg in einer Linie konzentriert werden. Im Gegenzug wird der sehr komplexe Fahrplan der Linie 592 (Schulverkehr Hennef) vereinfacht. Beides kommt der Übersichtlichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV zugute.

Während die bestehende Haltestelleninfrastruktur zwischen Hennef und Bülgenuel ausreicht, bedarf es im Höhenbereich der Neueinrichtung bzw. Verschiebung von Haltestellen. Bei einer Ortsbesichtigung wurden die Neueinrichtungen bzw. Verschiebungen der Haltestellen als unproblematisch eingeordnet. Es handelt sich hierbei um die Standorte Kraheck, Ravenstein Abzweigung, Lückert Abzweigung, Süchterscheid In der Dränk, Blankenberg Eitorfer Straße und Blankenberg Pumpe Berg.

Mittelfristig ist es denkbar, weitere Fahrten über die Höhen bis Uckerath durchzubinden. Auf der Linie ist der Einsatz eines speziell folierten 17-Sitzers anlog der bestehenden Kleinbuslinien in Bad Honnef und Königswinter vorgesehen. Das Fahrzeug zzgl. Betriebsreserve steht bei der RSVG bereits zu Verfügung, weswegen die Einrichtung der Linie kurzfristig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 möglich ist. Die Verwaltung strebt in den kommenden Jahren den Einsatz derartiger Fahrzeuge auf weiteren, ggf. dafür optimierten Linien im RSVG-Netz an.

Flankierend zur Einrichtung der Linie erarbeitet die Stadt Hennef in eigener Zuständigkeit ein Konzept zur Weiterentwicklung des Bahnhofs Blankenberg zur Mobilstation. Nach Fertigstellung kann dort auch eine direkte Verknüpfung der neuen Buslinie mit der S-Bahn erfolgen.

Hennef (Sieg), den 26.10.23



Mario Dahm
Bürgermeister