



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

Anlagenband zum Schlussbericht

ENTWURF

Bearbeitung:

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

Aachen, im Oktober 2023

MPM_Hennef_SB_Entwurf_Anlagenband_2023-10-20.docx

Inhaltsverzeichnis

Online-Bürgerbeteiligung	3
Inhaltliche Details (Aspekte) der Themenfelder der Mitteilungen	3
Nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung	9
Ebene der Europäischen Union (EU)	9
Ebene der Bundesregierung	9
Ebene der Landesregierung	11
Ebene der Region	15
Maßnahmensteckbriefe	22
Gesamtübersicht	22
Planungsziel „Fußgängerverkehr“	26
Planungsziel „Radverkehr“	59
Planungsziel „Öffentlicher Personennahverkehr“	99
Planungsziel „Kfz-Verkehr“	129

Online-Bürgerbeteiligung

Inhaltliche Details (Aspekte) der Themenfelder der Mitteilungen

Den Themenfeldern (vgl. Schlussbericht) sind weitere Details (Aspekte) zugeordnet, die den Mitteilungsgrund und damit in Bezug auf die genannten Negativbeispiele den konkreten Kritikpunkt widerspiegeln. Die Verteilung der Nennungen sind nachfolgend tabellarisch aufgeführt.

Tabelle 1: Aspekte der Mitteilungen zum Fußgängerverkehr

Fußgängerverkehr [N = 372, Mehrfachnennungen möglich]	388
Gehwege	102
fehlender Gehweg	61
zu schmaler Gehweg	29
Sonstige Kritik	3
Wunsch	9
Fußgängerführung an Querungsstellen	140
fehlende Querungshilfe	92
mangelhafte Querungshilfe	27
schlechte Einsehbarkeit / eingeschränkte Sichtverhältnisse	8
Kritik an Ampelschaltung für Querende	4
Sonstige Kritik	5
Wunsch	4
Konflikte (Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer)	67
Behinderungen durch Kfz-Parken	28
Behinderungen durch Radfahrer	14
Behinderungen durch „Elterntaxi“	10
Behinderung durch Kfz-Verkehr	9
Behinderungen durch störende (dauerhafte) Hindernisse	3
Behinderungen durch störende (temporäre) Hindernisse	2
Sonstige Kritik	1
Wunsch	0
Sicherheit bzw. Unsicherheit	30
fehlende/mangelhafte Beleuchtung (soziale Sicherheit)	16
Gefühl der verkehrlichen Unsicherheit	12
Sonstige Kritik	1
Wunsch	1
Pflege (Zustand der Gehwege)	15
mangelhafte Oberfläche	14
fehlende/mangelhafte Pflege	1
Sonstige Kritik	0
Wunsch	0
Barrierefreiheit	3
fehlende Bordabsenkung	2
mangelhafte Bordabsenkung	1
Sonstige Kritik	0
Wunsch	0

Beschilderung und Wegweisung	3
fehlende Beschilderung/Wegweisung	1
mangelhafte Beschilderung/Wegweisung	1
Sonstige Kritik	1
Wunsch	0
Aufenthaltsqualität	25
Einrichtung einer Fußgängerzone	11
fehlende Sitzgelegenheiten	1
Sonstige Kritik	1
Wunsch	12
E-Scooter-Sharing	3
Ausweitung des Bedienegebiets	3
Sonstige Kritik	0
Wunsch	0

Tabelle 2: Aspekte der Mitteilungen zum Radverkehr

Radverkehr [N = 460, Mehrfachnennungen möglich]	496
Radverkehrsanlagen	227
fehlende Radverkehrsanlage	137
zu schmale Radverkehrsanlage	14
Einrichtung einer Fahrradstraße	12
unsichere Radverkehrsanlage	9
Sonstige Kritik	18
Wunsch	37
Radverkehrsführung an Querungsstellen	60
mangelhafte Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich	20
fehlende Querungshilfe	9
Kritik an Ampelschaltung für Querende	8
schlechte Einsehbarkeit / eingeschränkte Sichtverhältnisse	6
fehlende Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich	2
mangelhafte Querungshilfe	1
Sonstige Kritik	4
Wunsch	10
Konflikte (Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer)	64
Behinderung durch Kfz-Verkehr	30
Behinderungen durch Kfz-Parken	11
Behinderungen durch Fußgänger	9
Behinderungen durch störende (dauerhafte) Hindernisse	7
Behinderungen durch Radfahrer	3
Behinderungen durch „Elterntaxi“	2
Behinderungen durch störende (temporäre) Hindernisse	1
Sonstige Kritik	1
Wunsch	0

Sicherheit bzw. Unsicherheit	38
Gefühl der verkehrlichen Unsicherheit	26
fehlende/mangelhafte Beleuchtung (soziale Unsicherheit)	11
Sonstige Kritik	1
Wunsch	0
Pflege (Zustand der Radverkehrsanlagen)	76
mangelhafte Oberfläche	68
fehlende/mangelhafte Pflege	8
Sonstige Kritik	0
Wunsch	0
Barrierefreiheit	3
fehlende Bordabsenkung	2
mangelhafte Bordabsenkung	0
Sonstige Kritik	1
Wunsch	0
Beschilderung und Wegweisung	21
mangelhafte Beschilderung/Wegweisung	10
fehlende Beschilderung/Wegweisung	6
Sonstige Kritik	5
Wunsch	0
Begleitende Serviceangebote	7
Ausweitung Fahrradverleihsystem	6
fehlende Möglichkeiten für kleinere Reparaturen	1
Sonstige Kritik	0
Wunsch	0

Tabelle 3: Aspekte der Mitteilungen zum Radverkehr (Parken)

Radverkehr (Parken) [N = 17, Mehrfachnennungen möglich]	19
Radabstellanlagen	19
fehlendes Angebot	4
zu geringes Angebot	4
defekte Fahrradabstellplätze	1
Sonstige Kritik	3
Wunsch	7

Tabelle 4: Aspekte der Mitteilungen zum ÖPNV (Bus und Bahn)

ÖPNV (Bus und Bahn) [N = 101, Mehrfachnennungen möglich]	108
Anbindung und Erreichbarkeit	82
mangelhafte Anbindung/Erreichbarkeit (zu geringes Fahrtenangebot)	30
fehlende Anbindung/Erreichbarkeit (keine Haltestelle in der Nähe)	10
fehlende Anbindung/Erreichbarkeit (keine Linienverbindung zu erforderlichen bzw. gewünschten Zielen)	5
fehlende Anbindung an Schnellverbindungen (Bus, Bahn)	5
mangelhafte Anbindung/Erreichbarkeit (zu lange Fahrtzeiten durch mangelhafte Linienführung)	4
häufige Verspätungen/Ausfälle der Bedienungslinien	3
Sonstige Kritik	10
Wunsch	15
Haltestellen/-punkte	10
fehlende Sitzmöglichkeiten	1
fehlende Überdachung	1
fehlende sonstige Haltestellenausstattung (z. B. Mülleimer)	1
fehlende Wartefläche	1
zu kleine Wartefläche	2
fehlende Fahrgastinformation	4
Sonstige Kritik	0
Wunsch	0
Konflikte (Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer)	9
Behinderung des Linienbusverkehrs durch mangelhaften Verkehrsfluss	6
Behinderungen des Linienbusverkehrs durch Kfz-Parken (z. B. im Haltestellenbereich)	2
Behinderungen der Wartenden durch Radfahrende im Seitenraum	1
Sonstige Kritik	0
Wunsch	0
Sicherheit bzw. Unsicherheit	2
fehlende/mangelhafte Beleuchtung (soziale Sicherheit)	1
Sonstige Kritik	0
Wunsch	1
Barrierefreiheit	2
fehlender/mangelhafter Höhenausgleich zum Einstieg ins Fahrzeug	1
fehlende/mangelhafte akustische Elemente (Fahrplanansagen usw.)	1
Sonstige Kritik	0
Wunsch	0
Tarifgestaltung	3
zu hohe Ticketpreise	1
Sonstige Kritik	0
Wunsch	2

Tabelle 5: Aspekte der Mitteilungen zum Kfz-Verkehr

Kfz-Verkehr [N = 486, Mehrfachnennungen möglich]	562
Kfz-Führung auf der Strecke	407
zulässige Höchstgeschwindigkeit wird vom Kfz-Verkehr zu wenig beachtet	141
zu hohe zulässige Höchstgeschwindigkeit	113
zu hohe Verkehrsbelastung (insgesamt)	34
Wunsch: Geschwindigkeitsreduzierung	18
Wunsch: Einbahnstraße	18
Wunsch: Durchfahrtsverbot	17
zu hohe Lärmbelastung	12
zu viel Lkw-Verkehr	7
zu schlechte Luftqualität	2
Sonstige Kritik	14
Sonstiger Wunsch	30
Lob	1
Kfz-Führung an Knotenpunkten	61
Kritik: Knotenpunktregelung/-gestaltung	22
schlechte Einsehbarkeit / eingeschränkte Sichtverhältnisse	14
fehlende/mangelhafte Koordinierung	2
fehlender/mangelhaft markierter Aufstellstreifen (zum Abbiegen)	1
Sonstige Kritik	11
Wunsch	11
Konflikte (Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer)	66
Behinderungen durch Bahnübergang	24
Behinderungen durch Kfz-Parken	19
Behinderungen durch Radverkehr	6
Behinderungen durch „Elterntaxi“	4
Behinderungen durch Kfz-Verkehr	2
Behinderungen durch Fußgängerverkehr	2
Sonstige Kritik	5
Wunsch	4
Pflege (Zustand der Straße)	16
mangelhafte Oberfläche	9
fehlende/mangelhafte Pflege	3
Sonstige Kritik	2
Wunsch	2
Beschilderung und Wegweisung	6
mangelhafte Beschilderung/Wegweisung	1
fehlende Beschilderung/Wegweisung	2
Sonstige Kritik	2
Wunsch	1
Carsharing	6
fehlende Carsharingstation	4
Sonstige Kritik	0
Wunsch	2

Tabelle 6: Aspekte der Mitteilungen zum Kfz-Verkehr (Parken)

Kfz-Verkehr (Parken) [N = 42, Mehrfachnennungen möglich]	43
Parkraumangebot	24
fehlendes Angebot	4
zu geringes Angebot	5
zu großes Angebot	3
Sonstige Kritik	5
Wunsch	7
Parkraumbewirtschaftung	14
zu hohe Parkgebühren	1
Sonstige Kritik	1
Wunsch	12
Ladeinfrastruktur	4
Sonstige Kritik	0
Wunsch: Schnellladeinfrastruktur	4
Sonstiger Wunsch	0
Begleitende Serviceangebote	1
Fehlende Toilette	1
Sonstige Kritik	0
Wunsch	0

Nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung

Ebene der Europäischen Union (EU)

Tabelle 7: Verkehrspolitische Handlungsziele der EU

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

Ebene der Bundesregierung

Tabelle 8: Verkehrspolitische Handlungsziele der Bundesregierung

Handlungsziel	Handlungsansatz	
Oberziele	Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um nahezu 50 % bis 2030 gegenüber dem Referenzjahr 1990	./.
	Minderung des verkehrsbedingten Endenergieverbrauchs um rund 40 % bis 2050 gegenüber 2005	./.

Handlungsziel		Handlungsansatz
Elektromobilität		
Unterziele	Sieben bis zehn Millionen Elektro-Kfz in Deutschland bis 2030	Staatlicher „Umweltbonus“ beim Kauf von Kfz mit alternativen Antrieben (batterieelektrisch, Brennstoffzelle, aufladbarer Hybrid)
		Steuerliche Förderung der Anschaffung und Nutzung von Elektro-Dienst- und Lieferfahrzeugen
		Anpassung der Kfz-Steuer an die CO ₂ -Emissionsmengen der Fahrzeuge, wobei Elektro-Kfz von der Kfz-Steuer befreit sind
Unterziele	50 % der Stadtbusse in Deutschland fahren bis 2030 elektrisch	Staatliche Förderung von Busflotten mit elektrischen, wasserstoffbasierten und Biogas-Antrieben
	Eine Millionen Ladepunkte in Deutschland bis 2030	Finanzielle Förderung für die Installation von Ladepunkten (öffentlich, halb-öffentlich, privat)
		Gesetzliche Regelung der Verbindlichkeit von Ladepunkten bei größeren Parkplätzen von Gebäuden
	Reduzierung des Einsatzes fossiler Kraftstoffe	Beimischung regenerativer Energieträger
Finanzielle Förderung von Erzeugungsanlagen für strombasierte Kraftstoffe und fortschrittliche Biokraftstoffe		
Öffentlicher Personenverkehr		
Unterziele	Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs	Senkung der Mehrwertsteuer auf Fernbahntickets auf 7 %
		Steuererhöhung (Luftverkehrsabgaben) im Flugverkehr
	Ausbau des Nahverkehrsnetzes	Erhöhung des Investitionsvolumen für den öffentlichen Nahverkehr
	Steigerung der Kapazitäten und Effizienz auf der Schiene	Erhöhung des Investitionsvolumen für den Erhalt und die Modernisierung des bestehenden Schienennetzes (u. a. Erweiterung des elektrifizierten Netzes und der Digitalisierung der Leit- und Sicherheitstechnik, Förderung des Einzelwagenverkehrs als Alternative, Erweiterung des Streckennetzes für längere Güterzüge)
Güterverkehr		
Unterziel	Verlagerung von mehr Gütern vom Lkw auf die Schiene	Erhöhung des Investitionsvolumen für den Erhalt und die Modernisierung des bestehenden Schienennetzes (u. a. Erweiterung des elektrifizierten Netzes und der Digitalisierung der Leit- und Sicherheitstechnik, Förderung des Einzelwagenverkehrs als Alternative, Erweiterung des Streckennetzes für längere Güterzüge)
Radverkehr		
Unterziele	Deutliche Stärkung des Radverkehrs bis 2030	Erhöhung des Investitionsvolumen für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (u. a. flächendeckende Radwegenetze)
		Finanzielle Förderung von Modellprojekten

Ebene der Landesregierung

Tabelle 9: Verkehrspolitische Handlungsziele der NRW-Landesregierung aus dem Klimaschutzgesetz NRW

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziel	Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 31 % bis 2030 und um mindestens 60 % bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 1990	./.
Personenverkehr		
Oberziele	Ballungsräume: langfristig soll nur noch ein Viertel der Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden	./.
	Ländliche Gebiete: ebenfalls Reduzierung des MIV-Anteils, aber deutlich geringer als in den Ballungsräumen	./.
Unterziele	Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den Rad- und Fußgängerverkehr	Infrastrukturmaßnahmen zur Attraktivierung und zum Ausbau der (Wege-)Infrastruktur
		Kommunikationsmaßnahmen zu den positiven ökonomischen, ökologischen und gesundheitlichen Aspekten von Rad- und Fußgängerverkehr
	Verlagerung von Pkw-Verkehr auf Schienenpersonenverkehr und ÖPNV	Bereitstellung von attraktiven Alternativen zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (Attraktivierung und Erweiterung)
		Verbesserung der Finanzausstattung
	Aufbau/Ausbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements	Förderung eines abgestimmten Vorgehens innerhalb der Kommune
		Aufstellen von Mobilitätskonzepten
Entwicklung neuer Mobilitätsangebote		
Kooperation zwischen den Verkehrsträgern		
Aufbau/Ausbau von betrieblichem Mobilitätsmanagement	Anreize für Betriebe durch Modellprojekte	
	Schaffung eines landesweiten Netzwerks für Mobilitätsmanagement	
Unterziele-	Klimagerechterer motorisierter Individualverkehr	Informationsmaßnahmen zur Reduzierung der durch Fahrten verursachten CO ₂ -Emissionen
		Straßenverkehrsrechtliche Regelungen zur Reduzierung der durch Fahrten verursachten CO ₂ -Emissionen

Handlungsziel		Handlungsansatz
Wirtschafts- und Güterverkehr		
Oberziele	Tatsächlichen Güterverkehr so klimafreundliche wie möglich gestalten	./.
	Zuwachs des Güterverkehrs durch entsprechende Rahmenbedingungen begrenzen	./.
Unterziele	Effiziente Gestaltung von Produktions- und Transportketten	Optimierung von Zulieferverkehren
		Vermeidung von Leerfahrten
		Steigerung der Auslastung der im Zulieferverkehr sowie im Weitertransport der Produkte und Halbprodukte eingesetzten Verkehrsträger
	Herausforderung durch Online-Handel/Expresslieferungen kleinteiliger Sendungen direkt an den Konsumenten identifizieren und bewältigen	./. (Es fehlen derzeit ausreichende wissenschaftliche Grundlagen, um den Online-Handel in Bezug auf die Treibhausgasemissionen mit dem konventionellen Handel vergleichen zu können.)
Unterziele	Effiziente co-modale Nutzung aller Verkehrsträger	Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen für die im Hinblick auf Klimaschutz und Gesamtwirtschaft ideale Verkehrsträgernutzung (u. a. Kapazitätserweiterung bei Schiff und Schiene)
Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe		
Oberziele	Beschleunigte Marktdurchdringung alternativer Antriebe und Kraftstoffe sowie von Fahrzeugen mit besonders sparsamen konventionellen Antrieben	./.
	Hemmnisse für Bürgerinnen und Bürger abbauen alternativ angetriebene Fahrzeuge zu nutzen	./.
Unterziele	Erhöhung des Anteils sparsamer Fahrzeuge und alternativer Antriebe	Beschleunigung der Entwicklung, Markteinführung und Marktdurchdringung
	Förderung alternativer Kraftstoffe	Nutzung des Treibhausgaserminderungspotenzials von bereits eingeführten alternativen Kraftstoffen Vorantreibung wirtschaftlicher Erzeugung und Bereitstellung von weiteren alternativen emissionsarmen Energieträgern (Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten)

Handlungsziel		Handlungsansatz
Verkehrsinfrastruktur		
Oberziele	Schaffung der Grundlage für die Erreichung der angestrebten Verlagerungsziele	./.
	Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts NRW	./.
Unterziele	Schaffung bzw. Erhaltung von Siedlungsräumen mit kurzen Wegen	Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung Gleichrangige Gewährleistung der Erreichbarkeit der städtischen Kernbereiche für alle Verkehrsträger
	Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur (Ausbau von Schienennetz und Wasserstraßen, Erhaltung und Lückenschlüsse von Straßennetz)	Bereitstellung organisatorischer und finanzieller Ressourcen
	Minderung des kilometerspezifischen Energieverbrauchs der Fahrzeuge	Verstetigung des Verkehrsflusses (v. a. im übergeordneten Straßennetz)

Tabelle 10: Verkehrspolitische Handlungsziele der NRW-Landesregierung aus dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW)

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziel	Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs und sonstigen Formen der Nahmobilität	./.
Allgemeines		
Unterziele	Öffentlichkeitsarbeit	Initiierung einer breit angelegten Informations-, Aktions- und Umsetzungsinitiative des Landes
	Unterstützungsangebote	Weitere flankierende Aktivitäten und Unterstützungsangebote der übrigen Netzwerke
Verkehrssicherheit		
Unterziel	„Vision Zero“, d. h. keine Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten	Verkehrssichere Planung und Gestaltung der verkehrlichen Infrastruktur
		Einbeziehung des ruhenden Kfz-Verkehrs in die Planung
		Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms des Landes
		Intensivierung der Mobilitätsausbildung an den Schulen

Handlungsziel		Handlungsansatz
Fußgängerverkehr		
Unterziel	Steigerung des Modal Split-Anteils des Fußgängerverkehrs	Ausreichende Dimensionierung und barrierefreie Gestaltung der Gehwege
		Freihaltung der Gehwege von illegal abgestellten Fahrzeugen und Hindernissen
		Entwicklung einer Fußgängerverkehrsstrategie
		Entwicklung einer Fußgängerverkehrskampagne
		Durchführung von Fußverkehrschecks
Radverkehr		
Unterziele	Radverkehrsanteil von 25 % im Modal Split der Wege	Bedarfsgerechter Ausbau der Radverkehrsinfrastrukturen über die heutigen Standards hinaus
		Zusammenhängende und durchgängig befahrbare Netze für den Radverkehr (barrierefrei und ohne Netzlücken) mit schnellen und komfortablen Achsen
		Die Wahl der Führungselemente richtet sich nach den spezifischen lokalen städtebaulichen beziehungsweise verkehrsräumlichen Gegebenheiten.
		Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen zum Einsatz von Lastenfahrrädern und damit verbundenen Liefer- und Ladeprozessen
		Neuordnung bzw. Ergänzung der Innenstadtlogistik durch Einbindung von Lastenfahrrädern
		Bildung von Lastenfahrradnetzwerken zum Informationsaustausch und Förderung der Verbreitung gewerblicher Fahrradnutzung
		Vereinfachung und Beschleunigung des Planungsprozesses für Radschnellverbindungen
		Ausbau der Kommunikation und Bewerbung des radtouristischen Angebots
		Zusammendenken von Radverkehr und Radtourismus auf allen Ebenen
Andere Formen der Nahmobilität		
Unterziel	Elektrokleinstfahrzeuge in das multimodale Mobilitätsangebot zur Stärkung von vernetzten Wegeketten integrieren	Vorantreiben von Sharing-Modellen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge, insbesondere an Mobilstationen, in zentralen Lagen von Wohngebieten wie auch im ländlichen Raum
		Entwicklung von Lösungen für das bislang nicht geregelte Parken im Rahmen von Verleihsystemen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge
		Rad-Sharing mit einer Vielzahl an verschiedenen Fahrradtypen z. B. auch Lastenfahrräder und Fahrräder für mobilitätseingeschränkte Menschen

Handlungsziel		Handlungsansatz
Mobilitätsmanagement		
Unterziel	Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln zur Förderung der Nahmobilität	Errichtung und Förderung von Mobilstationen zur Verknüpfung mehrerer Verkehrsangebote im Umfeld von Bahnhöfen und Haltepunkten, aber auch in Wohnquartieren
		Verbesserung der Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs mit dem Fahrrad
		Mobilitätsdienstleistungen für einen reibungslosen und komfortablen Reiseablauf
		Vorantreiben von Sharing-Modellen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge, insbesondere an Mobilstationen, in zentralen Lagen von Wohngebieten wie auch im ländlichen Raum
		Einrichtung einer digitalen Mobilitätsplattform, die verkehrsmittelübergreifend Informationen zu verschiedenen Angeboten bündelt und nutzbar macht (Echtzeitinformationen, Fahrpläne, Tarife etc.) um den Komfort und die Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen
Parken		
Unterziel	Neuorganisation des ruhenden Kfz-Verkehrs zur Raumgewinnung für den Fußgänger- und Radverkehr	Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs aus dem Straßenraum in Sammelparkanlagen

Ebene der Region

Tabelle 11: Verkehrspolitische Handlungsziele in der Region – hier: NVR-Verbandsgebiet

Handlungsziel		Handlungsansatz	
Oberziel	Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen	./.	
Unterziele	Umweltfreundliches Pendeln im Rheinland voranbringen	lokal	Einführung einer bzw. Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung
			Ausbau der kommunalen Fahrradinfrastruktur
			Einführung von Carsharing und/oder Bikesharing als Ergänzung
			Erhöhung der Verkehrssicherheit
			Stärkung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements vor Ort
		regional	Optimierung des verkehrlichen ÖV-Angebotes (Taktichte und Liniennetz)
			Optimierung des tariflichen ÖV-Angebotes (Sortiment, Preise, Vertrieb etc.)
			Elektrifizierung von dieselbetriebenen SPNV-Trassen

Unterziele			Bau von Radschnellwegen
	Vernetzung der Mobilität fördern	lokal	Einrichtung und Betrieb von Mobilstationen (innerorts)
			regional
	Förderung/Unterstützung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen der Kommunen	lokal	Entwicklung eines kommunalen Mobilitätskonzepts
			Optimierung der kommunalen Infrastruktur
			Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für kommunale Liegenschaften
			Etablierung eines sogenannten Mobilitätsmanagers
			Einführung von zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen
			Einführung von wohnstandortspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen
		regional	Best-Practice-Austausch im »Zukunftsnetz Mobilität NRW«
			Schaffung von Standards für Schulweg- und Verkehrssicherheit allgemein
			Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement für Betriebe, Schüler, Senioren und Neubürger*innen
			Weiterentwicklung des regionalen Baustellenmanagements (»Mobil im Rheinland«)
	Förderung von E-Mobilität bei verschiedenen Verkehrsträgern	lokal	Festlegung der Standorte für E-Ladesäulen
			Angebotsgestaltung im Bereich »E-Mobilität« (z. B. Art und Anzahl E-Fahrzeuge)
		regional	Entwicklung bzw. Einigung auf regionalen Standard für E-Ladeinfrastruktur
			Aufzeigen von Best Practices für E-Mobilität (»Handbuch E-Mobilität«)
			Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken
	Umweltfreundliche Mobilitätsangebote für Touristen im Rheinland	lokal	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von beliebten Ausflugszielen
Ausbau der kommunalen Fahrradinfrastruktur (Wegenetz, Abstellmöglichkeiten etc.)			
regional		Ausweitung der kommunenübergreifenden Radwegeplanung	
		Bau von Radschnellwegen	
		Untersuchung zur Verbesserung des Fahrradtourismus im ÖPNV	

Unterziele			Erstellung einer Broschüre "Umweltfreundlicher Tourismus im Rheinland"
	Mobilitätsoptionen im ländlichen Raum erhalten und erweitern	lokal	Ausweitung/Erhaltung des ÖPNV-Systems als Rückgrat der kommunalen Mobilität
			Einführung bzw. Optimierung von »Alternativen und flexiblen Bedienformen«
			Potenzialprüfung für die Einführung von Carsharing
			Errichtung von Mobilstationen
		regional	Kommunenübergreifende Einführung von »Alternativen Bedienformen« prüfen
			Kommunenübergreifende Einführung von Carsharing prüfen
	Digitale Vernetzung der Mobilität im Rheinland forcieren	lokal	Digitalisierung von Mobilitätsservices der Kommunen
			Ernennung eines Kümmerers für Digitalisierungsprozesse im Mobilitätsbereich
		regional	Einheitliche Standards und Datendrehscheibe der Verkehrsunternehmen
Abstimmung bei der Gestaltung von Mobilitäts-Apps			

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

Tabelle 12: Verkehrspolitische Handlungsziele der Region – hier: shaREgion

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziele	Nachhaltige und zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Verkehr in der shaREgion unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse und unter Gewährleistung einer hohen Lebensqualität	Verkehr vermeiden
		Verkehr verlagern
		Verkehr verträglich abwickeln
Unterziele	Ausbau bzw. Attraktivierung des ÖPNV	Kapazitätserweiterung Stadtbahnlinie 66
		Bus-Bevorrechtigung im Zulauf zum SPNV
		Ausbau der Linie 13
	Förderung des Radverkehrs	Planung und Bau von Radpendlerrouten
		Projekt RadRegionRheinland
		E-Bike-Pendeln im Rhein-Sieg-Kreis „Ein Rad für alle Fälle“
	Sicherung der kleinräumigen Mobilität	Individuelle, lokale/kleinräumige ÖV-Angebote (Bestandssicherung und Übertragbarkeit)
		Mitfahrerbänke
		Regionaler Gestaltungsleitfaden Barrierefreiheit
	Förderung alternativer Antriebe	Erfahrungsaustausch SWB / RVK / RSVG
		E-Mobilität bei kommunalen Diensten
		E-Tankstellen/E-Ladesäulen
	Ausbau der Multi- und Intermodalität	Planung und Bau von Mobilstationen
		Mobilitätskarte
		Regionsweit einheitlicher B+R-Standard
	Verträgliche Organisation des Wirtschaftsverkehrs	Teilnahme am VRS-Projekt „Effiziente und stadtrträgliche Lkw-Navigation“
		Lastenradangebot
		Cargotram
	Steuerungsmöglichkeiten bzgl. des ruhenden Kfz-Verkehr	Planung und Bau von Mitfahrerparkplätzen
		shaREgion-spezifische Stellplatzsatzung
	Abstimmung/Koordinierung von Siedlung und verkehr	Stadtbahnachse Bonn – Niederkassel – Köln
Mustersiedlung „Homeoffice / Coworking Spaces“		
Information / Kommunikation / Organisation / Marketing	Zukunftsnetz Mobilität NRW – Teilnahme / Beitritt aller shaREgion-Kommunen	
	Betriebliches Mobilitätsmanagement	
	Neubürger*innen-Information	

Tabelle 13: Verkehrspolitische Handlungsziele der Region – hier: Bergisches RheinLand

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

Handlungsziel		Handlungsansatz
Unterziele	Regionale Fahrradinfrastruktur ausbauen und qualifizieren	Durchgängiges sicheres alltagstaugliches Radverkehrsnetz (Netz aus regionalen Verbindungen mit Anknüpfung der geplanten Radpendler Routen und feingliedrigere kommunale Netze)
		Umsetzung von gut gestalteten barrierefreien Mobilstationen, die den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern und die durch andere Nutzungen (Nahversorgung, Post etc.) ergänzt werden
		Öffentlichkeitsarbeit zur Kommunikation der Angebote
		Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten
Unterziele	Innovationen im Reallabor erproben	Prüfung der Übertragbarkeit bzw. Anpassung urbaner Innovationen
		Entwicklung von neuen Lösungen speziell für den ländlich geprägten Raum mit starken Pendlerverflechtungen

Tabelle 14: Verkehrspolitische Handlungsziele der Region – hier: Metropolregion Rheinland

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziele	Erhalt eines leistungsfähigen Straßen- und Schienensystems	./.
	Ausbau alternativer metropolverträglicher Mobilitätsstrukturen	./.
ÖPNV		
Oberziele	Änderung des Modal Splits zu Gunsten des ÖPNV	./.
	Umstellung des ÖPNV-Systems auf umweltfreundliche und CO ₂ -neutrale Antriebe	./.
Unterziele	Das ÖPNV-System wird als vorrangiger Bestandteil eines multimodalen Mobilitätssystems der Metropolregion Rheinland entwickelt.	Investitionen im ÖPNV, die ein in der Fläche bedarfsgerechtes, zuverlässiges und komfortables Angebot schaffen
	Das ÖPNV-System dient als Rückgrat der bestehenden Siedlungsstruktur und neuer Wohn- und Gewerbegebiete in der Metropolregion Rheinland.	Integrative und antizipierende Raumplanung: Vorhandene Siedlungsbereiche sind optimal an leistungsfähige ÖPNV-Systeme anzubinden Neue Wohn- und Gewerbegebiete sind vordringlich entlang bestehender, leistungsfähiger ÖPNV-Systeme zu realisieren
	In der Metropolregion Rheinland wird die Teilhabe aller Menschen an der Mobilität unabhängig der geografischen Lage in der Metropolregion Rheinland sowie der individuellen, sozio-ökonomischen Voraussetzungen ermöglicht.	Ausbau des ÖPNV in urbanen Zentren und sinnvolle Anbindung der ländlich geprägten Räume an den ÖPNV: Lückenschlüsse und Ausbau des Streckennetzes Effiziente Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger (Mobilstationen) Intelligente Informationssysteme für die Planung eines reibungslosen Wechsels und zur Etablierung von Mobility on Demand

Tabelle 15: Verkehrspolitische Handlungsziele der Region – hier: Nahverkehrsplan Rhein-Sieg-Kreis

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

Maßnahmensteckbriefe

Gesamtübersicht

Die Tabellenübersicht beinhaltet insgesamt 64 Handlungsansätze, die den vier verkehrsmittelspezifischen Planungszielen Fußgängerverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Kfz-Verkehr zugeordnet sind.

Es gibt planungszielspezifische Handlungsansätze, die für mehrere Planungsziele relevant und inhaltlich identisch sind. Sie werden der Vollständigkeit halber zu allen relevanten Planungszielen aufgeführt. Dies trifft auf die nachfolgenden Handlungsansätze zu:

- Pflege und Instandhaltung (F7, R10, Ö3, K6),
- KI-gestützte Zustandserfassung (F8, R11, K7),
- Begleit-App für Freizeiterlebnisse (F13, R17),
- Kommunikationskampagnen (F14, R15, K14).

Bei diesen planungszielspezifischen Handlungsansätzen wird die Kurzbeschreibung (Hintergrund, Handlungsansatz) nur im ersten Steckbrief (F7, F8, F13, F14) dargestellt. Die anderen Steckbriefinhalte (Zielsetzung, Querbezüge, Aufgaben und Zuständigkeit, Wirkungen, Umsetzungsparameter) werden in allen Steckbriefen aufgeführt.

Darüber hinaus gibt es planungszielspezifische Handlungsansätze, die für mehrere Planungsziele relevant und inhaltlich ähnlich sind. Die grundsätzliche inhaltliche Ausrichtung dieser Handlungsansätze ist gleich, jedoch gibt es verkehrsmittelspezifische Unterschiede, die von Bedeutung sind. Dies trifft auf die nachfolgenden Handlungsansätze zu:

- Fußgänger-netze (F1) und Radverkehrsnetz (R1),
- Netzdifferenzierung nach Zielgruppen (F2, R2),
- Fußverkehrs-Check (F3) und Radverkehrs-Check (R5),
- Querungssituation (F5, R8),
- Schulwegdetektive (F15) und Radwegdetektive (R14),
- Parkraumbewirtschaftung (K3) und Zentralisierung des Parkraumangebots (K4).

Aufgrund der verkehrsmittelspezifischen Details werden bei diesen planungszielspezifischen Handlungsansätzen in allen Steckbriefen die Kurzbeschreibung (Hintergrund, Handlungsansatz) und auch die anderen Steckbriefinhalte (Zielsetzung, Querbezüge, Aufgaben und Zuständigkeit, Wirkungen, Umsetzungsparameter) dargestellt.

Inhaltlich identische und inhaltlich ähnliche Handlungsansätze sind im Steckbrief über einen Hinweis erkennbar.

Zuordnung	Handlungsansatz	
Fußgängerverkehr	F1	Definition von Fußgängerverkehrsnetzen in den Ortsteilen 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)
	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)
Zuordnung	Handlungsansatz	
Radverkehr	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 Radpendler Routen
	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

Zuordnung		Handlungsansatz
Radverkehr	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
	R17	Erstellung einer Begleit-App für Freizeiterlebnisse (Tourismus)
	R18	Aufbau einer Datenbasis zum Radverkehr (weitere Zählstellen, Abstandsmessgeräte)
	R19	Ausweitung und Sicherung von Radservicestationen (Reparatur, Gepäckaufbewahrung)
Zuordnung		Handlungsansatz
Öffentlicher Personenverkehr	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

Zuordnung	Handlungsansatz	
Kfz-Verkehr	K1	Prüfung der Möglichkeiten und Wirkungen eines Einbahnstraßennetzes im zentralen Innenstadtbereich
	K2	Überprüfung von Knotenpunktformen im Zuge von Streckenabschnittsplannungen
	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
	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)

Planungsziel „Fußgängerverkehr“

Fußgängerverkehr

F1 Definition von Fußgängerverkehrsnetzen in den Ortsteilen und zwischen den Ortsteilen

Hinweis: Steckbrief R1 ist inhaltlich ähnlich

Hintergrund

Um das Zufußgehen zu fördern, muss die Infrastruktur im Längsverkehr (Gehwegbreiten) und Querverkehr (Querungshilfen) entsprechend attraktiv gestaltet sein. Dies gilt vor allem für Ortsteile mit Versorgungsfunktionen (u. a. Einkauf, Bildung, Freizeit) sowie Ortsteilverbindungen (zwischen dem Zentrum und den direkt angrenzenden Ortsteilen sowie zwischen benachbarten Ortsteilen). Durch die Vernetzung der Ortsteile untereinander spannt sich analog zum Radverkehr ein gesamtstädtisches Fußgängerverkehrsnetz auf.

In Hennef liegen keine definierten Fußgängerverkehrsnetze als weitere Arbeitsgrundlage vor (u. a. für F3, F4, F5, F6, F9, F10, F11, F12, F13).

Handlungsansatz

Auf Ebene der Ortsteile (mit mehr als 100 Einwohnenden) sollen Fußgängerverkehrsnetze definiert werden. An den Ortsteilrändern werden Übergabepunkten festgelegt, um die Netze benachbarter Ortsteile zu verbinden.

Zielsetzung



Festlegung einer Handlungspriorität für Maßnahmen des Fußgängerverkehrs

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F2 (Zielgruppendifferenzierung), F3 (Fußverkehrs-Check), F4 (Gehwegbreite), F5 (Querungssituation), F6 (Barrierefreiheit), F9 (Aufenthaltsqualität), F10 (Stadtplan Barrierefreiheit), F11 (Stadtplan ältere Menschen), F12 (Digitalisierung Barrierefreiheit), F13 (Freizeit-App)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Identifizierung der relevanten Quell- und Zielorte (differenziert nach Zielgruppen, siehe F2) sowie trennenden Elemente des Fußgängerverkehrs
2. Aufstellung eines zielgruppenspezifischen Luftliniennetzes als sogenanntes Dreiecksnetz unter Berücksichtigung der relevanten Quell- und Zielorte sowie der trennenden Elemente des Fußgängerverkehrs
3. Umlegung des zielgruppenspezifischen Dreiecksnetzes auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz
4. Überlagerung der zielgruppenspezifischen Netze zu einem ganzheitlichen Fußgängerverkehrsnetz
5. Überprüfung der grundsätzlichen Realisierbarkeit der Verbindungen im Fußgängerverkehrsnetz unter Berücksichtigung der zielgruppenspezifischen Anforderungen, ggf. Anpassung der Verbindungsverläufe
6. Umsetzung des definierten Fußgängernetzes unter Berücksichtigung der Planungsstandards

Wer?

- Stadt Hennef
- Stadt Hennef
- Stadt Hennef
- Stadt Hennef
- Stadt und ggf. weitere Baulastträger
- Stadt und ggf. weitere Baulastträger

Wirkung auf ...


	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit den für den Fußgängerverkehr definierten Netzen (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl definierter Fußgängerverkehrsnetz mit Differenzierung nach Zielgruppen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	34
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	gering
Fördermöglichkeiten	./.
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	mittel
Umsetzungspriorität	

Fußgängerverkehr

F2 Differenzierung der Fußgängerverkehrsnetze für verschiedene Zielgruppen

Hinweis: Steckbrief R2 ist inhaltlich ähnlich

Hintergrund

Im Fußgängerverkehr lassen sich unterschiedliche Zielgruppen mit unterschiedlichen Quell- und Zielpunkten, aber auch unterschiedlichen Ansprüchen an die Infrastrukturgestaltung differenzieren. Diese Zielgruppendifferenzierung sollte bereits bei der Definition von Fußgängerverkehrsnetzen (vgl. F1) berücksichtigt werden.

In Hennef liegen keine definierten Fußgängerverkehrsnetze für verschiedene Zielgruppen als weitere Arbeitsgrundlage vor.

Handlungsansatz

Die Differenzierung der Fußgängerverkehrsnetze ist bereits bei der Definition der Fußgängerverkehrsnetze (F1) über die Quell- und Zielpunkte zu berücksichtigen. Zu unterscheiden sind vor allem Kinder und Jugendliche (Schulwegplanung), ältere Menschen (Seniorenstadtplan, Querbezug zu F11), mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen (Querbezug zu F10) sowie Freizeitler und Touristen (Querbezug zu F13). Darauf aufbauend können dann zielgruppenspezifische Netzplankarten erarbeitet werden.

Zielsetzung



Festlegung einer Handlungspriorität für Maßnahmen des Fußgängerverkehrs differenziert nach Zielgruppen

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Fußgängerverkehrsnetze), F3 (Fußverkehrs-Check), F4 (Gehwegbreite), F5 (Querungssituation), F6 (Barrierefreiheit), F9 (Aufenthaltsqualität), F10 (Stadtplan Barrierefreiheit), F11 (Stadtplan ältere Menschen), F12 (Digitalisierung Barrierefreiheit), F13 (Freizeit-App)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Differenzierung der Quell- und Zielpunkte nach den empfohlenen Zielgruppen
weitere Arbeitsschritte unter F1 aufgeführt

Wer?

Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit den für den Fußgängerverkehr definierten Netzen (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl definierter Fußgängerverkehrsnetz mit Differenzierung nach Zielgruppen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Fußgängerverkehr

F3 Durchführung von zielgruppenspezifischen Fußverkehrs-Checks

Hinweis: Steckbrief R5 ist inhaltlich ähnlich

Hintergrund

Um gezielt bedeutende Fußverkehrsverbindungen gestalterisch zu verbessern, ist eine vorherige Analyse dieser unter Berücksichtigung der Ansprüche der verschiedenen Zielgruppen (Kinder und Jugendliche, ältere sowie mobilitäts- oder sinneseingeschränkte Personen) notwendig.

Beim Fußverkehrs-Check handelt es sich um ein standardisiertes Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung, welches vom Zukunftsnetz Mobilität NRW (Stadt Hennef ist Mitglied) gefördert wird. Hierzu ist ein Streckenabschnitt bzw. sind zwei Streckenabschnitte (einfache Länge von ein bis zwei Kilometern) auszuwählen, der im Rahmen des Fußverkehrs-Checks analysiert werden soll. Durch die Öffentlichkeitsbeteiligung können die Teilnehmenden sensibilisiert werden, aber vor allem auch ihre Wünsche und Anregungen aufgenommen werden.

Die Stadt Hennef hatte sich bei zwei vorangegangenen Wettbewerbsaufrufen bereits beworben, ist aber in beiden Fällen bisher nicht zum Zuge gekommen. Sie hat aber weiterhin den politischen Auftrag sich wieder zu bewerben. Der nächste Bewerbungsauftrag erfolgt voraussichtlich in 2024.

Handlungsansatz

Im Rahmen des Masterplans Mobilität wurden neben einer gesamtstädtischen Betrachtung ausgewählte Bereiche und Themenfelder detailliert betrachtet. Diese Detailbereiche decken sich mit den typischen Themen und Handlungsfelder von Fußverkehrs-Checks. Es sollten daher andere Detailbereiche bzw. Themenfelder im Rahmen eines Fußverkehrs-Checks betrachtet werden. Im Masterplan Mobilität werden dazu konkrete Vorschläge getätigt (siehe Schlussbericht unter Ziffer 8.1.1).

Es wird empfohlen, dass die Stadt Hennef sich 2024 wieder am Wettbewerb Fußverkehrs-Check bewirbt.

Zielsetzung



Identifizierung des Handlungsbedarfs auf den Fußgängerverkehrsverbindungen



Sensibilisierung für die Bedarfe des Fußgängerverkehrs

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Fußgängerverkehrsnetze), F2 (Zielgruppendifferenzierung), F4 (Gehwegbreite), F5 (Querungssituation), F6 (Barrierefreiheit), F9 (Aufenthaltsqualität), F10 (Stadtplan Barrierefreiheit), F11 (Stadtplan ältere Menschen), F12 (Digitalisierung Barrierefreiheit), F13 (Freizeit-App)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

Erneute Bewerbung beim Zukunftsnetz Mobilität NRW oder Ausschreibung der Leistung zur Durchführung mit externer Unterstützung oder eigenständige Durchführung auf Grundlage der Vorschläge im Masterplan und den Inhalten des Leitfadens zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

1. Auftaktgespräch zur Vorbereitung
2. Auftaktworkshop mit eingeladenen Teilnehmenden
3. Durchführung und Nachbereitung der Begehungen
4. Abschlussworkshop mit eingeladenen Teilnehmenden
5. Abschlussgespräch zur Nachbereitung
6. Umsetzung der identifizierten Maßnahmen

Wer?

Stadt Hennef mit Einbindung relevanter Akteure

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit den für den Fußgängerverkehr definierten Netzen (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl durchgeführter Fußverkehrs-Checks (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

Wettbewerb Zukunftsnetz Mobilität NRW

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig
(abhängig von Teilnahmeerfolg)

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Fußgängerverkehr

F4 Bedarfsgerechte Verbreiterung von Gehwegen im Zuge von Neu-/Umbau

Hintergrund

Im Hinblick auf die Nutzbarkeit des Seitenraums für den Fußgängerverkehr muss dieser eine ausreichende Nutzungsbreite aufweisen. In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) sind die räumlichen Nutzeransprüche des Fußgängerverkehrs festgehalten. In den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2002) sind die Anforderungen an die Ausstattung von Fußgängerverkehrsanlagen beschrieben (Seitenraumbreiten sowie Querungshilfen).




Handlungsansatz

Das Mindestmaß der Seitenraumbreite von 2,50 m (Regelfall) leitet sich dabei über den Platzbedarf von zwei nebeneinander gehenden Personen und den erforderlichen Abständen zur vorhandenen Bebauung und zur Fahrbahn ab. Das Maß berücksichtigt aber auch den Flächenbedarf von mobilitätseingeschränkten Personen. In Abhängigkeit der vorhandenen Randnutzung und dem damit verbundenen erwarteten Fußgängerverkehrsaufkommen sind zusätzlich zu dem Regellaß noch Breitenzuschläge erforderlich.

Im Bestand ist die Regelbreite von Gehwegen nicht immer erfüllt (Hinweise aus dem zum Masterplan Mobilität durchgeführten Beteiligungsprozess), da sich zum einen das Qualitätskriterium Führungsbreite in den letzten Jahrzehnten verändert hat und zum anderen nur eingeschränkte räumliche Platzverhältnisse vorhanden sind.

Um die Eingriffe in den Verkehrsraum auf ein notwendiges Minimum zu beschränken, sollen die Möglichkeiten zur Anpassung der Gehwegbreiten auf die neuen Qualitätsanforderungen im Zuge von geplanten Baumaßnahmen stets geprüft werden. Bei nicht ausreichenden Platzkapazitäten ist zu prüfen, ob Eingriffe in die Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs Abhilfe schaffen können (Überprüfung der Auflösung des Gehwegparkens, Querbezug zu K4), wobei die Belange des Fußgängerverkehrs Vorrang vor den Belangen des ruhenden Kfz-Verkehrs haben (Einzelfallentscheidung). Im Zuge von Verbreiterungen sind stets die Belange der Barrierefreiheit (Querbezug zu F6) sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Querbezug zu F9) zu berücksichtigen.

Zielsetzung

-  Attraktivierung der Verbindungen des Fußgängerverkehrs
-  Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur
-  Verbesserung des Komforts im Fußgängerverkehr

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Fußgängernetze), F2 (Zielgruppendifferenzierung), F6 (Barrierefreiheit), F9 (Aufenthaltsqualität)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Streckenabschnitten: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrrechtliche Situation, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Fußgängerverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung)
2. Festlegung der erforderlichen Gehwegbreiten (u. a. EFA-Tabelle „Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs“)
3. Ist-Soll-Abgleich zur Identifizierung des Handlungsbedarfs
4. Wenn Handlungsbedarf, dann Prüfung der Möglichkeiten (u. a.

Wer?

Stadt Hennef (für Bereiche im kommunalen Straßennetz), andernfalls ist der Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW zuständig

Änderung Flächenaufteilung, Geschwindigkeitsreduzierung)

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit den für den Fußgängerverkehr bestimmten Gehwegen (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl bzw. Länge der überprüften und ggf. verbesserten Streckenabschnitten (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	55
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	gering
Fördermöglichkeiten	xxx
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	hoch
Umsetzungspriorität	☆☆☆

Fußgängerverkehr

F5 Bedarfsgerechte Verbesserung der Querungssituation (auf der Strecke und an Knotenpunkten)

Hinweis: Steckbrief R8 ist inhaltlich ähnlich

Hintergrund

Zufußgehende müssen zur Zielerreichung auch die Straßenseite wechseln. Die Notwendigkeit einer Überquerungsanlage sowie die Art der Überquerungsanlage wird dabei aus den vorhandenen Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr, der verkehrsrechtlichen Situation, der städtebaulichen Situation, der Bedeutung für den Fußgängerverkehr und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgeleitet. Jede Anlagenart besitzt bestimmte Einsatzbereiche.





Aus der Online-Bürgerbeteiligung und im Rahmen der planerischen Ausarbeitung der festgelegten Lupenräume zeigte sich der Prüfungsbedarf sowohl zu Querungsstellen ohne als auch mit Überquerungsanlage.

Handlungsansatz

In Bezug auf die benannten Querungsstellen ohne Überquerungsanlage in der Bestandssituation soll die Notwendigkeit einer Überquerungsanlage überprüft werden.

In Bezug auf die benannten Querungsstellen mit Überquerungsanlage in der Bestandssituation soll die Art der Überquerungsanlage hinsichtlich der Verkehrssicherheit überprüft werden.

Zielsetzung

-  Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußgängerverkehr
-  Attraktivierung der Verbindungen des Fußgängerverkehrs
-  Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur
-  Verbesserung des Komforts im Fußgängerverkehr

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Fußgängerverkehrsnetze), F6 (Barrierefreiheit)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Querungsstellen: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrsrechtliche Situation, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Fußgängerverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung)
2. Festlegung der Notwendigkeit und Vorauswahl der Art der Überquerungsstellen auf Grundlage des EFA-Auswahldiagramms
3. Festlegung der Art der Überquerungsanlage unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Platzverhältnisse

Wer?

Stadt Hennef (für Bereiche im kommunalen Straßennetz), andernfalls ist der Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW zuständig

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Querungssituation im Fußgängerverkehr (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl überprüfter und ggf. verbesserter Querungsstellen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

67

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

hoch

Umsetzungspriorität



Fußgängerverkehr

F6 Umsetzung einer möglichst flächendeckenden Barrierefreiheit

Hintergrund

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Fußgängerverkehr beschränkt sich nicht allein auf mobilitätseingeschränkte Personen, sondern sind vielschichtig. Sie umfassen sowohl die Netzdurchlässigkeit (Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen für den Fußgängerverkehr, wurde in Hennef nicht bemängelt), die Nutzbarkeit des Seitenraums (Querbezug zu F4) sowie die Querbarkeit von Straßen (Querbezug zu F5).

Handlungsbedarf in Bezug auf die nutzbare Gehwegbreite (Kritikpunkt: fehlender oder zu schmaler Gehweg) sind dem Handlungsansatz F4 sowie in Bezug auf die Querbarkeit (Kritikpunkt: fehlende bzw. mangelhafte Querungshilfe) dem Handlungsansatz F5 zugeordnet.

Darüber hinaus gab es im Beteiligungsprozess des Masterplans Mobilität ergänzende Hinweise von mobilitätseingeschränkten Personen (Bordabsenkung, akustische Elemente, Höhenausgleich Bahn-Bahnsteigkante), die dem hier betrachteten Handlungsansatz F6 zugeordnet sind.

Handlungsansatz

Zur Verbesserung der Orientierung ist auf eine einheitliche Umsetzung der Barrierefreiheit im Stadtgebiet zu achten (Festhaltung in den stadtspezifischen Planungsleitlinien oder ggf. Erarbeitung eines stadtspezifischen Gestaltungsleitfadens).

Netzdurchlässigkeit

- Kennzeichnung/Beschilderung der Durchlässigkeit von Sackgasse für den Fußgängerverkehr
- Schaffung von Alternativen im Bereich von Treppenanlagen (z. B. alternative Gehwege, Rampen oder ausgeschilderte kleinräumige Umfahrungen)

Querbarkeit

- Anordnung von taktilen Leitelement zur Auffindbarkeit von sicheren Querungsstellen
- Anordnung von akustischen Elementen (Standard) oder Vibrationsplatten (in geräuschempfindlichen Bereichen) an Lichtsignalanlagen – mindestens mit hoher Querungsbedeutung
- Anordnung von getrennten Querungsstellen bzw. mindestens einer Bordhöhe von 3-6 cm als Kompromiss

Freihaltung des Gehwegs

- Entfernung von Hindernissen auf dem Gehweg (z. B. Werbeständer oder Geschäftsauslagen, abgestellte Zweiräder, verkehrswidrig abgestellte Pkw) durch regelmäßige Kontrollen (Querbezug zu K8)
- soweit möglich: getrennte Führung des Fußgänger- und Radverkehrs (Querbezug zu R3)

Zielsetzung



Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit



Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur



Verbesserung des Komforts im Fußgängerverkehr

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F2 (Zielgruppendifferenzierung), F4 (Gehwegbreiten), F5 (Querungssituation), F10 (Stadtplan Barrierefreiheit), F12 (Digitalisierung Barrierefreiheit)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Besichtigung des Betrachtungsbereichs (ggf. mit Beteiligung einer Vertretung für das Themenfeld Barrierefreiheit) zur Identifizierung des Handlungsbedarfs
2. Wenn Handlungsbedarf, dann Prüfung der Möglichkeiten (u. a. Anordnung getrennte Querungsstelle, Veränderung Bordhöhe, Anordnung von taktilen/akustischen Elementen) unter Berücksichtigung der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)

Wer?

Stadt Hennef (für Bereiche im kommunalen Straßennetz), andernfalls ist der Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW zuständig; ggf. Beteiligung einer Vertretung für das Themenfeld Barrierefreiheit

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Barrierefreiheit im Fußgängerverkehr (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl überprüfter und ggf. verbesserter Einzelmaßnahmen zum Thema „Barrierefreiheit“ (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	11
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	gering
Fördermöglichkeiten	xxx
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	mittel
Umsetzungspriorität	☆☆☆

Fußgängerverkehr

F7 Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Fußgängerverkehrs

Hinweis: Steckbriefe R10, Ö3 und K6 sind identisch

Hintergrund

Pflege und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur umfasst die drei Teilaspekte Kontrolle und Unterhaltung, Reinigung und Winterdienst sowie Baustellensicherung.

Grundsätzlich gehört die Pflege und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur zu den Daueraufgaben einer Stadtverwaltung, die auch von unterschiedlichen Fachbereichen wahrgenommen werden. Die Öffentlichkeit kann bereits heute über die „Citykey“-App Mängelmeldungen tätigen, die von der Verwaltung sukzessive abgearbeitet werden. Über den zum Masterplan Mobilität durchgeführten Beteiligungsprozess ist aufgefallen, dass diese Möglichkeit nicht allen bekannt ist. Zudem wurden Hinweise zur punktuellen Intensivierung der Pflege und Instandhaltung mitgeteilt.

Handlungsansatz

Zur Gewährleistung der Nutzbarkeit der Verkehrsinfrastruktur sind der Teilaspekt Kontrolle und Unterhaltung sowie die Reinigung kontinuierlich und der Winterdienst sowie die Baustellensicherung bedarfsorientiert durchzuführen.

Kontrolle und Unterhaltung

- Kontrolle und ggf. Instandsetzung der Oberflächen (Gehwege, Radwege, Haltestellen, Fahrbahn)
- Kontrolle und ggf. Instandsetzung der Beleuchtung
- Kontrolle und ggf. Instandsetzung der Beschilderung und Wegweisung
- Bewerbung der „Citykey“-App der Stadt Hennef (Einbindung der Bürgerschaft über Mängelmeldungen in die Kontrolle des Zustands der Verkehrsinfrastruktur)

Reinigung und Winterdienst

- Reinigung der Haltestellenbereiche
- Reinigung der Gemeindestraßen und Gemeindeverbindungsstraßen durch die Stadt Hennef
- Reinigung der Straßen, die überwiegend von den Anliegern selbst genutzt werden, durch die Anliegenden selbst
- Reinigung (Sommer- und Winterdienst) gehört zu den Aufgaben der Anliegenden (Übertragung der Reinigung auf die Anlieger ist nach Straßenreinigungsgesetz NRW (§ 4 Abs. 1 StrReinG NRW) erlaubt und in der kommunalen Straßenreinigungssatzung verankert). Ausführliche und verständliche Informationen zur Reinigung sind auf der städtischen Internetseite zu finden. Es fehlen Hinweise zur Reinigung von Radverkehrsanlagen.

Empfehlung: Ergänzung der Informationen zur Reinigung von Radverkehrsanlagen auf der städtischen Internetseite sowie Erinnerung in jedem Jahr mit Beginn der Wintersaison an die Reinigungspflichten per kurzer Pressemitteilung (ggf. in größeren Zeitabständen wie z. B. alle zwei bis fünf Jahre Informationsschreiben per Post denkbar).

Baustellensicherung

- Ausschilderung einer Umleitung bei Blockierung einer Verkehrsanlage (Gehwege, Radwege, Haltestelle, Fahrbahn)
- Wird eine Fußgänger- oder Radverkehrsanlage blockiert, soll die Arbeitsstelle möglichst auf derselben Straßenseite umgehbar bzw. umfahrbar sein. Dabei ist auf eine barrierefreie Gestaltung der Umgehung bzw. Umfahrung zu achten (z. B. kantenfrei, Rampen mit max. 5 %, ausreichende Führungsbreite – ggf. durch Eingriffe in die Flächen des Kfz-Verkehrs), damit sie auch von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden kann.

Details können der Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen entnommen werden.

Zielsetzung



Gewährleistung von Nutzbarkeit



Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F6 (Barrierefreiheit), F8 (Zustandserfassung), F9 (Aufenthaltsqualität), R10 (Instandhaltung), R11 (Zustandserfassung), Ö3 (Instandhaltung), K6 (Instandhaltung), K7 (Zustandserfassung)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. kontinuierliche Sichtung der über die „Citykey“-App eingehenden Hinweise (Statusmeldung an die mitteilende Person)
2. Kontinuierliche Reinigung (Sommer- und Winterdienst)
3. Aufstellung eines Baustellensicherungskonzepts zu jeder Bau- maßnahme, die den Verkehrsraum einschränkt

Wer?

Stadt Hennef
Stadt Hennef und Anwohnende
Baulastträger der Maßnahme

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem Zustand der Verkehrsinfrastruktur (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl überprüfter und ggf. verbesserter Einzelmaßnahmen zum Thema „Pflege und Instandhaltung“ (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xxx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittel

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig (adhoc),
ansonsten kontinuierlich bzw.
bedarfsabhängig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Fußgängerverkehr

F8 Einführung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung von Gehwegen

Hinweis: Steckbriefe R11 und K7 sind identisch

Hintergrund

Die Erfassung von Wegezuständen (Fahrbahn, aber auch Seitenraum sowie separat geführte Wege des Fußgänger- und Radverkehrs) ist bisher flächendeckend nur durch enormen Kosten-, Zeit- und Personalaufwand möglich, obwohl die Informationen für weitere Planungen von Bedeutung sind.

Über die „Citykey“-App wird die Bürgerschaft in die Kontrolle des Zustands der Verkehrsinfrastruktur des Fußgängerverkehrs mit eingebunden. Die eingehenden Mängelmeldungen entsprechen ad hoc-Maßnahmen, ermöglichen aber keine flächendeckende Zustandserfassung, um beispielsweise Handlungsprioritäten festzulegen.

Handlungsansatz

Es gibt inzwischen die Möglichkeit Wegeschäden per Foto (Kamera von Smartphones) präzise zu erfassen und mit Hilfe von künstlicher Intelligenz (KI) automatisiert auszuwerten. Diese aufwandersparende Vorgehensweise wird bereits von anderen Kommunen sowohl für das Kfz-Strabennetz als auch Fußgänger- und Radverkehrsnetze eingesetzt und lässt sich auf die Stadt Hennef übertragen.

Mögliche Anbieter für die Durchführung einer KI-gestützten Zustandserfassung sind: Gesellschaft für Straßenanalyse mbH (GSA), LEHMANN + PARTNER GmbH, eagle eye technologies Deutschland GmbH.

Zielsetzung



Reduzierung des Aufwands der Zustandserfassung



Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F7 (Instandhaltung), R10 (Instandhaltung), R11 (Zustandserfassung), K6 (Instandhaltung), K7 (Zustandserfassung)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Überprüfung der Notwendigkeit einer flächendeckenden Zustandserfassung
2. Ausschreibung und Beauftragung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung von Gehwegen
3. Festlegung der Handlungspriorität hinsichtlich „Pflege und Instandhaltung“, ggf. Kontaktaufnahme zu zuständigem Baulastträger

Wer?

Stadt Hennef

Wirkung auf ...


	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbands und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem Zustand der Gehwege (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung)

Vorliegen einer KI-gestützten Zustandserfassung von Gehwegen bzw. Aktualität der zuletzt durchgeführten KI-gestützten Zustandserfassung von Gehwegen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	./. (keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	hoch
Fördermöglichkeiten	xxx
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	langfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	gering
Umsetzungspriorität	

Fußgängerverkehr

F9 Schaffung von Straßenräumen und Platzbereichen in den Zentren und den Ortsteilen mit Aufenthaltsqualität

Hintergrund





„Wo Menschen sich durch abweisende Architektur, fensterlose, eintönige Erdgeschossfassaden, fehlendes Grün, Lärm und Abgase nicht wohl fühlen, vermeiden sie das Entlanggehen und den Aufenthalt. Ist ein Stadtraum durch diese Defizite geprägt, schwindet das Leben aus Straßen und Plätzen. Fußverkehrsförderung muss daher an der Belebung der öffentlichen Räume durch kurze Wege, vielfältige Strukturen und Anregungen auf Augenhöhe, Sicherheit, einladende Aufenthaltsgelegenheiten sowie Reduzierung von Lärm und Luftschadstoffen ansetzen.“
(www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/fussverkehr)

Handlungsansatz

Im ersten Schritt müssen die relevanten Straßenräume und Platzbereiche in den Zentren und Ortsteilen identifiziert werden. Die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume kann dann über verschiedene Indikatoren beurteilt werden. Dies sind vor allem eine große Anzahl von Menschen in Gruppen, verschiedene Altersstufen, unterschiedliche Aktivitäten und eine soziale Kommunikation. Ihre Erfassung erfolgt über Zählungen und Beobachtungen. In Ergänzung dazu können mit Hilfe von Befragungen Meinungen und Erfahrungen erfasst werden. Dabei geht es vor allem um Kriterien, die von außen nicht erkennbar sind (u. a. individuelle Wahrnehmung eines Raumes, Einschätzungen).

Neben den relevanten Straßenräumen und Platzbereichen sind aber auch die Zwischen- und Verbindungsräume von Bedeutung, d. h. die Erreichbarkeit der Straßenräume und Platzbereiche mit Aufenthaltsqualität. Während für Kinder ein Weg mit Hilfe von Spielelementen attraktiviert werden kann (Konzeptansatz „beSPIELbare Stadt“), ist es für ältere Menschen wichtig, dass auf ihren täglichen Wegen ausreichend Ruhepunkte vorhanden sind (Konzeptansatz „beSITZbare Stadt“). Dabei lassen sich punktuell Sitz- und Spielelemente auch kombinieren (z. B. Balancierbalken, der auch als Bank genutzt werden kann).

Zielsetzung

-  Attraktivierung von Straßenräumen und Platzbereichen („verweilen“)
-  Schaffung von Begegnungsräumen („Kommunikation“)
-  Aufrechterhaltung der Mobilität von älteren Menschen
-  Anregung der Mobilität von Kindern

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Fußgängernetze), F2 (Zielgruppendifferenzierung), F3 (Fußverkehrs-Check), F11 (Stadtplan ältere Menschen)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Identifizierung relevanter Straßenräume und Platzbereiche
2. Durchführung von Erhebungen zur Bewertung der vorhandenen Aufenthaltsqualität (Ist)
3. Überprüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (u. a. bauliche Öffnung des Raums, Schaffung von Grünflächen, Sitzmöglichkeiten, Spielmöglichkeiten und weiteren Serviceangeboten)

Wer?

Stadt Hennef, ggf. mit Einbindung relevanter Akteure (z. B. Kinder, ältere Menschen)

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl überprüfter und ggf. verbesserter Straßenräume und Platzbereiche (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xxx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittel

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittelfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Fußgängerverkehr

F10 Erarbeitung eines Stadtplans für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen analog zum Kinderstadtplan (Mobilitätsmanagement)

Hintergrund

Analog zum vorhandenen Kinderstadtplan der Stadt Hennef (inhaltliche Ausrichtung auf kleinere Kinder) wird auch ein Stadtplan für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen für sinnvoll erachtet, um eine eigenständige Teilhabe an der Mobilität zu gewährleisten und zu vereinfachen.

Solch ein zielgruppenspezifischer Stadtplan liegt bisher für die Stadt Hennef noch nicht vor. Im Idealfall wird der Stadtplan nicht nur als analoge Karte angeboten, sondern die enthaltenen Informationen auch für eine digitale Navigation bereitgestellt (Querbezug zu F12).

Handlungsansatz

Zur Erstellung des Stadtplans für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen, der diesen eine Orientierungshilfe bieten soll, sind die gewünschten Darstellungsinhalte zu erheben und zu verorten.

Der Plan sollte mögliche Hindernisse (z. B. Steigungen über 6 %, Treppenanlagen, unebener Bodenbelag), deren Umfahrungsmöglichkeiten (z. B. Rampen, geteilte Querungsstellen, Ampel mit akustischem bzw. taktilem Element) sowie barrierefreie Orte und Institutionen (z. B. Läden mit barrierefreiem Zugang, öffentliche WC und Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen) aufzeigen.

Für die barrierearme Gestaltung sind zu beachten: Schriftgröße, Farbe, Kontrast, Lesbarkeit und einfache Handhabbarkeit. Es wird empfohlen die Zielgruppe selbst am Erarbeitungsprozess zu beteiligen (z. B. Durchführung von Stadtteilspaziergängen).

Beispielhafte Stadtpläne für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen (Kartendarstellungen) sind im Internet zu finden: u. a. Kommunen der StädteRegion Aachen (www.staedteregion-aachen.de/de/navigation/aemter/amt-fuer-inklusion-und-sozialplanung-a-58/inklusion/barrierefreie-stadtplaene).

Analog zum Kinderstadtplan sind die Inhalte des Stadtplans für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und zu aktualisieren.

Zielsetzung



Gewährleistung und Vereinfachung einer eigenständigen Mobilität für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen als besondere Zielgruppe

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Fußgängernetze), F2 (Zielgruppendifferenzierung), F3 (Fußverkehrs-Check), F4 (Gehwegbreiten), F5 (Querungssituation), F6 (Barrierefreiheit), F12 (Digitalisierung Barrierefreiheit)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Sichtung beispielhafter Stadtpläne für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen zur Festlegung der gewünschten Inhalte und des Designs
2. Georeferenzierte Erhebung der darzustellenden Informationen
3. Einbindung der erhobenen Informationen in einen Stadtplan

Wer?

Stadt Hennef, ggf. mit Einbindung relevanter Akteure

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Information über die Barrierefreiheit im Stadtgebiet (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Vorliegen eines Stadtplans für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen bzw. Aktualität der letzten Auflage des Stadtplans (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Fußgängerverkehr

F11 Erarbeitung eines Stadtplans für ältere Menschen analog zum Kinderstadtplan (Mobilitätsmanagement)

Hintergrund

Analog zum vorhandenen Kinderstadtplan der Stadt Hennef (inhaltliche Ausrichtung auf kleinere Kinder) und den im Masterplan Mobilität vorgeschlagenen Stadtplan für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen (Querbezug zu F10) wird auch ein Stadtplan für ältere Menschen für sinnvoll erachtet, um eine eigenständige Teilhabe an der Mobilität zu gewährleisten und zu vereinfachen. Damit hat die Zielgruppe die Möglichkeit den eigenen Ortsteil oder aber auch andere Ortsteile nochmal neu zu entdecken.

Solch ein zielgruppenspezifischer Stadtplan liegt bisher für die Stadt Hennef noch nicht vor. Vor allem die Älteren in der Stadtbevölkerung sind mit dem Umgang von Faltpänen vertraut und können sich daher oftmals schneller mit einem Faltpan orientieren als mit einer ungewohnten App auf dem Smartphone.

Handlungsansatz

Zur Erstellung des Stadtplans für ältere Menschen, der diesen eine Orientierungshilfe bieten soll, sind die gewünschten Darstellungsinhalte zu erheben und zu verorten. Im Gegensatz zu dem Stadtplan für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen orientieren sich die Inhalte des Stadtplans für ältere Menschen stärker an den Inhalten des Kinderstadtplans.

Arbeitsgrundlage für die Erarbeitung des Seniorenstadtplans kann der Seniorenwegweiser der Stadt Hennef sein. Der Plan sollte Zielpunkte, die für ältere Menschen von Interesse sind (z. B. Café-Treffs, Mittagstischangebote, Sportangebote für ältere Menschen, Apotheken, Seniorenwohnanlagen und Pflegeheime, Naherholungsmöglichkeiten, Plätze mit Aufenthaltsfunktionen), aufzeigen. In den Stadtplan können auch Routenvorschläge für Spaziergänge integriert werden. Darüber hinaus lassen sich auch – gegebenenfalls ausgewählte – Inhalte des Stadtplans für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen integrieren (z. B. Hindernisse, sichere Querungsstellen).

Für die barrierearme Gestaltung sind zu beachten: Schriftgröße, Farbe, Kontrast, Lesbarkeit und einfache Handhabbarkeit. Es wird empfohlen die Zielgruppe selbst am Erarbeitungsprozess zu beteiligen (z. B. Durchführung von Stadtteilspaziergängen mit Bewerbung der Beteiligungsmöglichkeit über Aushänge in Senioreneinrichtungen und anderen bedeutenden Zielpunkten für ältere Menschen).

Beispielhafte Stadtpläne für ältere Menschen (Kartendarstellungen) sind im Internet zu finden: u. a. Stadtteile der Hansestadt Bremen (z. B. seniorenlotse.bremen.de/2014/08/stadtteilplan-fuer-aeltere-menschen-walle-ueberseestadt/).

Analog zum Kinderstadtplan sind die Inhalte des Stadtplans für ältere Menschen in regelmäßigen Zeitabständen (rund alle drei Jahre) zu überprüfen und zu aktualisieren.

Zielsetzung



Gewährleistung und Vereinfachung einer eigenständigen Mobilität für ältere Menschen als besondere Zielgruppe

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Fußgängernetze), F2 (Zielgruppendifferenzierung), F3 (Fußverkehrs-Check), F4 (Gehwegbreiten), F5 (Querungssituation), F6 (Barrierefreiheit), F10 (Stadtplan Barrierefreiheit)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Sichtung beispielhafter Stadtpläne für ältere Menschen zur Festlegung der gewünschten Inhalte und des Designs
2. Georeferenzierte Erhebung der darzustellenden Informationen
3. Einbindung der erhobenen Informationen in einen Stadtplan

Wer?

Stadt Hennef, ggf. mit Einbindung relevanter Akteure

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Information über die Angebote für ältere Menschen im Stadtgebiet (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Vorliegen eines Stadtplans für ältere Menschen bzw. Aktualität der letzten Auflage des Stadtplans (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Fußgängerverkehr

F12 Digitalisierung des Stadtplans für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen zur Navigation

Hintergrund

Die konventionellen Navigationssysteme (z. B. googlemaps), die eine Navigation für den Fußgängerverkehr beinhalten, berücksichtigen keine Informationen über die für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen erforderliche Barrierefreiheit (z. B. taktile und akustische Elemente, Behindertenparkplatz) bzw. über vorhandene Hindernisse (z. B. Steigungen über 6 %, Treppenanlagen, unebener Bodenbelag).

Die digitale Navigation per App bietet gegenüber dem konventionellen Stadtplan (Querbezug zu F10) den Vorteil der eigenständigen Anwendung während des Weges und vereinfacht damit stärker die eigenständige Teilhabe an der Mobilität.

Sowohl ein analoger Stadtplan für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen als auch eine Integration der Inhalte eines solchen Stadtplans in eine zielgruppenspezifische Navigationsapp gibt es bisher für die Stadt Hennef nicht.

Handlungsansatz

Um den Datenstand des Stadtplans für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen aktuell zu halten sind regelmäßige Datenüberprüfungen erforderlich. Dies stellt einen hohen finanziellen und zeitlichen Aufwand dar. Dieser kann durch Einbindung der Öffentlichkeit (z. B. über die „Citykey“-App) oder bestehender Apps (z. B. Wheelmap-App oder BlindSquare-App) reduziert werden.

Die in Hennef eingesetzte „Citykey“-App ermöglicht keine Navigation, sondern stellt einen digitalen Stadtplan dar. Hier lassen sich in jedem Fall die Informationen des analogen Stadtplans für mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen integrieren.

Es ist zu prüfen, inwieweit die bestehenden Apps die Anforderungen an eine digitale Navigation von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen erfüllen und sich ortsspezifische Informationen ergänzen lassen.

Zielsetzung



Gewährleistung und Vereinfachung einer eigenständigen Mobilität für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen als besondere Zielgruppe

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Fußgängernetze), F2 (Zielgruppendifferenzierung), F3 (Fußverkehrs-Check), F4 (Gehwegbreiten), F5 (Querungssituation), F6 (Barrierefreiheit), F10 (Stadtplan Barrierefreiheit)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Einbindung der Informationen aus dem analogen Stadtplan für mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen in die „Citykey“-App
2. Einbindung der Bevölkerung zur georeferenzierten Erhebung der erforderlichen Informationen für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen über die „Citykey“-App (Möglichkeit muss aktiv beworben werden)
3. Prüfung, inwieweit die bestehenden Apps die Anforderungen an eine digitale Navigation von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen erfüllen und sich ortsspezifische Informationen ergänzen lassen (Bewerbung der bestehenden App-Angebote sowie ggf. Nutzung der Ergänzungsmöglichkeit)

Wer?

Stadt Hennef, ggf. mit Einbindung relevanter Akteure

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Information über die Barrierefreiheit im Stadtgebiet (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Einbindung der für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen relevanten Informationen in die „Citykey“-App (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

hoch

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

langfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

gering

Umsetzungspriorität



Fußgängerverkehr

F13 Erstellung einer Begleit-App für Freizeiterlebnisse (Tourismus)

Hinweis: Steckbrief R17 ist identisch

Hintergrund

Das Zufußgehen und das Radfahren sind häufig auch Mobilität als Selbstzweck wie spazieren gehen/fahren oder touristische Wege. Hier steht die Erholung oder das Vergnügen im Vordergrund. Für diese Mobilität ist die Gestaltung, die landschaftliche oder stadträumliche Qualität besonders wichtig. Hier wird der Verkehrsraum auch zum Ort der Kommunikation. Die Bewegung kann durch „gedankenverlorene Unachtsamkeit“ geprägt sein. Plötzliche Richtungswechsel können zu Konflikten mit zielgerichtetem Verkehr führen.

Die Stadt Hennef verfügt über eine Tourist-Info, die für Informationen, Auskünfte und Info-Material wie z. B. Wander- und Radwanderkarten zur Verfügung steht. Darüber hinaus stellt sie weitere Informationen zum Thema Tourismus und Freizeit über das Internet bereit. Vor allem über das Internetportal „Tourismus in Hennef“ sind Informationen zu Sehenswürdigkeiten und touristischen Routen (Wandern, Radfahren) zu finden. Da digitale Informationen und deren Vernetzung untereinander zunehmend an Bedeutung gewinnen, werden Möglichkeiten gesehen, das bestehende internetbasierte Angebot weiter auszubauen. Diese Einschätzung basiert auf den Aktivitäten anderer Kommunen. Beispielsweise hat der Kreis Soest für eine einfachere und barrierefreie Nutzbarkeit sowie zur Stärkung des Tourismus in der Region eigene Apps erstellt, die verschiedene Aufgaben übernehmen (App mobil info zur Fahrplanauskunft, App Tour info als Begleit-App für Freizeiterlebnisse mit integrierten Audio-Guide). Darüber hinaus gibt es 360-Grad-Rundgänge für ausgewählte Sehenswürdigkeiten. *„So werden die Ausstellungen auch für Menschen zugänglich, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind oder sich vorher vergewissern möchten, ob die Ausstellungen barrierefrei zugänglich sind.“*

Handlungsansatz

Es sind die Möglichkeiten zum Ausbau des bestehenden internetbasierten Informationsangebots zu prüfen. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung von digitalen Informationen und deren Vernetzung sind insbesondere die Möglichkeiten von mobilen Daten zu berücksichtigen.

Dieser Handlungsansatz wird als regionaler Handlungsansatz verstanden, da Freizeit und Tourismus oftmals interkommunal ausgeführt werden. Vor diesem Hintergrund wird eine interkommunale Zusammenarbeit unter Einbeziehung des Rhein-Sieg-Kreises vorgeschlagen. Dabei kann die Stadt Hennef die Initiatorin darstellen.

Um die Bedeutung und die Möglichkeiten einer eigenen Freizeit-App besser einschätzen zu können, wird eine Kontaktaufnahme zu einer Kommune (Stadt oder Kreis) mit einer eigenen Freizeit-App vorgeschlagen (z. B. Kreis Soest). Auf Grundlage dieser Erfahrungswerte können die Ergänzungsmöglichkeiten (z. B. Routendarstellung und Routennavigation, verbale Tipps und Fotos, Integration einer Mängelmeldung, Verbindung zu ÖV-Informationen) sowie die Umsetzungsmöglichkeiten (Entwicklung einer eigenen App, Verwendung einer bestehenden App wie z. B. komoot, outdooractive oder die in der Stadt Hennef eingesetzte „Citykey“-App) diskutiert werden. Beispielsweise baut die Freizeit-App „Tour Info“ des Kreises Soest auf ein Baukastensystem des Dienstleisters Outdooractive zurück.

Zielsetzung



Stärkung des regionalen Tourismus



Verknüpfung von Mobilitäts- und Freizeit-/Tourismusinformationen

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Fußgängerverkehrsnetze), F2 (Zielgruppendifferenzierung), R1 (Radverkehrsnetz), R2 (Zielgruppendifferenzierung), R16 (Anradeln)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Kontaktaufnahme zum Rhein-Sieg-Kreis und den anderen kreisangehörigen Kommunen
2. Kontaktaufnahme zu anderen Kommunen (Stadt oder Kreis) mit eigener Freizeit-App
3. Gemeinsame Diskussion der Ergänzungs- und Umsetzungsmöglichkeiten zur Festlegung des weiteren Vorgehens

Wer?

Stadt Hennef sowie Rhein-Sieg-Kreis und kreisangehörige Kommunen

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Information über die Bereiche Freizeit und Touristik im Stadtgebiet (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Ausbau des Informations- und Dienstleistungsangebots für die Bereiche Freizeit und Touristik (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittel

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittelfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Fußgängerverkehr

F14 Kommunikationskampagnen zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Fußgängerverkehr

Hinweis: Steckbriefe R15 und K14 sind identisch

Hintergrund

Eine gute Kommunikation fördert die Umsetzung der Verkehrswende. Sie umfasst Hinweise auf neue Möglichkeiten und Angebote, motiviert diese in den Alltag zu integrieren und fördert ein Bewusstsein für die eigene Mobilität und für die anderen Verkehrsteilnehmende.

„Mehr Achtung“ ist eine neue (Mai 2023), bundesweite Initiative für mehr Respekt und Rücksichtnahme im Straßenverkehr und Teil der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“. Unter diesem Motto möchten die Initiatoren Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) das Verkehrsklima verbessern und die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen. Die Initiative wird von einer großen Allianz von Partnerorganisationen aus dem Mobilitätsbereich unterstützt und folgt dem Leitbild der Vision Zero – keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr.

Über den im Masterplan durchgeführten Beteiligungsprozess ergab sich eine Unzufriedenheit mit dem Miteinander im Straßenverkehr. Mit Hilfe von Kommunikationskampagnen sollen ein respektvolles Miteinander und Rücksichtnahme im Straßenverkehr gefördert werden. Dies soll das Wohlbefinden, aber vor allem auch die Sicherheit verbessern.

Handlungsansatz

Dieser Handlungsansatz ermöglicht eine regionale Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis, den kreisangehörigen Kommunen sowie weiteren verkehrssicherheitsrelevanter Akteure (z. B. Polizei). Vor diesem Hintergrund wird eine interkommunale Zusammenarbeit unter Einbeziehung des Rhein-Sieg-Kreises vorgeschlagen. Dabei kann die Stadt Hennef die Initiatorin darstellen.

Im Rahmen der regionalen Zusammenarbeit geht es darum, die Anforderungen und Ziele der Verkehrssicherheit unter einem Leitsatz (z. B. Rücksichtvoll mobil im gesamten Rhein-Sieg-Kreis) zu diskutieren und festzuschreiben. Dem Leitsatz sind Leitwerte zuzuordnen (u. a. Gemeinschaft, Rücksichtnahme, Respekt, Regelkunde, Empathie, Vorausschau, Verantwortung, Eindeutigkeit, Kommunikation). Grundlagen bilden vorliegende Zielsetzungen aus den kommunalen Konzepten (z. B. Masterplan Mobilität der Stadt Hennef, Mobilitätsplan der Stadt Siegburg).

Darauf aufbauend sind Beispiele von Kommunikationskampagnen (und anderen Aktionen) für eine Erstorientierung zu sichten. Hier kann das Zukunftsnetz Mobilität NRW mit Anregungen und Beispielaktionen unterstützen. Nach Festlegung einer Kommunikationskampagne (und anderen Aktionen) zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit (Fußgängerverkehr, Radverkehr, Straßenverkehr) sind Partner und lokale Unterstützende zu akquirieren, um die Konzeptionierung und Umsetzung zu erleichtern.

Es handelt sich hierbei nicht um einen einmaligen Handlungsansatz, sondern um eine Daueraufgabe – zumindest, solange die Verkehrssicherheit und das Miteinander im Straßenverkehr kritisiert wird.

Zielsetzung



Förderung der subjektiven Sicherheit (individuelles Sicherheitsgefühl)



Förderung der objektiven Sicherheit (Reduzierung der Unfallgefahr)

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R15 (Kommunikation), K13 (Kommunikation)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Kontaktaufnahme zum Rhein-Sieg-Kreis und den anderen kreisangehörigen Kommunen
2. Verständigung auf gemeinsame Anforderungen und Ziele der Verkehrssicherheit
3. Sichtung der vom Zukunftsnetz Mobilität NRW bereitgestellten Anregungen und Beispielaktionen
4. Suche nach Partnern und lokalen Unterstützenden
5. Konzeptionierung und Umsetzung einer gemeinsamen Kommunikationskampagnen (und weiteren Aktionen)

Wer?

Stadt Hennef sowie Rhein-Sieg-Kreis und kreisangehörige Kommunen und weitere verkehrssicherheitsrelevante Akteure

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit und dem Miteinander im Straßenverkehr im Stadtgebiet (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Durchführung einer kreisweiten Kommunikationskampagne bzw. Aktualität der letzten Kommunikationskampagne (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung
(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen, Land NRW
(freie Ausgestaltung, da keine Förderrichtlinie; Investitionen, Personalkosten und Konzepte werden nicht gefördert)

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)
(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

hoch

Umsetzungspriorität



Fußgängerverkehr

F15 Durchführung der Schulwegdetektive in den 3. und 4. Klassen der Grundschulen (Mobilitätsmanagement)

Hinweis: Steckbrief R14 ist inhaltlich ähnlich

Hintergrund

Die Aktion „Schulwegdetektive“ ist dem schulischen Mobilitätsmanagement zuzuordnen und richtet sich an die dritten und vierten Jahrgangsstufen an Grundschulen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bzw. der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) stellt hierfür Materialien zur Verfügung.

In einer Materialkiste werden Fragebogen, Maßband und Stoppuhr den Klassen zur Verfügung gestellt, mit deren Hilfe sie ihren Schulweg untersuchen können. Sie werden angeleitet Verkehrszählungen durchzuführen, Gehwegbreiten zu messen, Wartezeiten an Ampelanlagen zu erfassen und im Allgemeinen problematische Stellen auf Schul- und Freizeitwegen zu identifizieren. Gemeinsam mit der Stadtverwaltung sollen anschließend für die ermittelten Gefahrenpunkte Lösungsmöglichkeiten ausgearbeitet werden.

Die Aktion „Schulwegdetektive“, die zum schulischen Mobilitätsmanagement gehört, wird bisher nicht von den Grundschulen in Hennef durchgeführt. Die Aktion dient der Förderung der Selbständigkeit der Grundschulkinder im Verkehr.

Handlungsansatz

In Hennef gibt es insgesamt neun Grundschulen mit unterschiedlichen Trägerschaften.

Analog zur Aktion „Radwegdetektive“ (Querbezug zu R14), die von einer weiterführenden Schule durchgeführt und von der Stadt Hennef begleitet wird, untersuchen Schülerinnen und Schüler – hier der Grundschulen – ihr schulisches Umfeld und ihre Freizeitwege auf Gefahrenpunkte – hier aus Sicht des Fußgängerverkehrs. Dabei werden die Schulkinder von Lehrpersonal, Polizei und der Stadt unterstützt. Anschließend erfolgen eine Dokumentation sowie eine gemeinsame Erarbeitung von Lösungsvorschlägen durch die Schulkinder, die sie an die Stadt übergeben. Aufgabe der Stadt ist es, die Lösungsvorschläge der Kinder zu prüfen oder alternative Lösungsansätze zu entwickeln oder zu erklären, warum der Lösungsvorschlag beispielweise rechtlich nicht umgesetzt werden kann. Von großer Bedeutung ist es, den Kindern eine Rückmeldung über das weitere Vorgehen zu geben, so dass sie nachvollziehen können, wie mit den identifizierten Gefahrenpunkten umgegangen wird.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bzw. der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) bietet Informationen über die Aktion „Schulwegdetektive“. Aufgabe der Stadt ist es, auf alle Grundschulen zuzugehen, um die Durchführung zu initiieren.

Neben der Aktion „Schulwegdetektive“ gibt es auch noch weitere Aktionen, wie beispielsweise den Laufbus (Querbezug zu F16) oder das „Verkehrszähler“-Programm (Belohnung in Form von Zaubersternen für das Zufußgehen und anderes, die im Klassenverbund gesammelt und gegen Gefälligkeiten, z. B. Pausenverlängerung, eingetauscht werden können).

Im Hinblick auf die untenstehenden Teilaufgaben hat die Stadt Hennef bereits Kontakt zum Zukunftsnetz Mobilität NRW aufgenommen (Aufgabe 1). Die Informationen zur Aktion Schulwegdetektive auch bereits an alle Schulen weitergeleitet (Aufgabe 2). Es wird daher vorgeschlagen, dass Thema nochmals auf der nächsten Schulkonferenz seitens der Stadt Hennef aufzugreifen.

Zielsetzung



Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern



Bewusstseinsbildung für die eigene Mobilität

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Fußgängerverkehrsnetz), F2 (Zielgruppendifferenzierung), F16 (Laufbus), R14 (Radwegdetektive)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Kontaktaufnahme zum Zukunftsnetz Mobilität NRW bzw. zum VRS zur Erstinformation über die Aktion „Schulwegdetektive“
2. Kontaktaufnahme zu allen Grundschulen, um diese über die Aktion „Schulwegdetektive“ zu informieren und die Durchführung zu initiieren
3. Gemeinsame Planung und Durchführung der Aktion
4. Sichtung der identifizierten Gefahrenpunkte und der erarbeiteten Lösungsvorschläge der Kinder
5. Rückmeldung über das weitere Vorgehen an die Kinder

Wer?

Stadt Hennef
Stadt Hennef
Schulen und alle relevanten Akteure
Stadt Hennef
Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem Schülerverkehr (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl Grundschulen, die die Aktion „Schulwegdetektive“ durchführen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

9

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Fußgängerverkehr

F16 Ausweitung des Laufbusses auf alle Grundschulen (Mobilitätsmanagement)

Hintergrund

Der Schulweg wird sicherer und macht mehr Spaß, wenn Kinder ihn gemeinsam zu Fuß zurücklegen. Als Laufbus wird eine von einem oder mehreren Erwachsenen (Eltern, Großeltern, andere Vertrauenspersonen) begleitete Gruppe von ca. zehn bis zwölf Kindern bezeichnet, die eine festgelegte „Buslinie“ zur Schule ablaufen und dabei an fest vereinbarten „Haltestellen“ die Kinder einsammelt. Der Laufbus ist sowohl für den Hinweg zur Schule als auch den Rückweg von der Schule nach Hause durchführbar.

Bisher wird der Laufbus, der zum schulischen Mobilitätsmanagement gehört, an zwei Grundschulen im Stadtgebiet Hennef durchgeführt (Grundschule Hanftal und Grundschule Siegtal).

Handlungsansatz




Der Laufbus funktioniert wie ein Bus. Eine Begleitperson sammelt auf einer festgelegten Route Schulkinder ein, die gemeinsam zu Fuß zur Schule gehen.

Die Durchführung der Aktion Laufbus erfordert die Unterstützung der Eltern der Schulkinder. Alternativ können auch andere ehrenamtliche Erwachsene oder auch Dienstleistende die Begleitung eines Laufbusses übernehmen. Neben der Organisation des Begleitpersonals ist eine Routen- und Zeitplanung notwendig. Hier ist die jeweilige Grundschule sowie das Begleitpersonal mit einzubinden.

Die Einrichtung von Haltestellen für den Laufbus sind nicht zwingend erforderlich, rücken das Projekt aber durch die Sichtbarkeit mehr in die Öffentlichkeit.

Neben der Aktion Laufbus gibt es auch noch weitere Aktionen, wie beispielsweise die „Schulwegdetektive“ (Querbezug zu F15) oder das „Verkehrszähmer“-Programm (Belohnung in Form von Zaubersternen für das Zufußgehen und anderes, die im Klassenverbund gesammelt und gegen Gefälligkeiten, z. B. Pausenverlängerung, eingetauscht werden können).

Zielsetzung

-  Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern
-  Bewusstseinsbildung für die eigene Mobilität
-  Reduzierung des Aufkommens von Elterntaxis

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Fußgängerverkehrsnetz), F2 (Zielgruppendifferenzierung), F16 (Laufbus), R14 (Radwegdetektive)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Kontaktaufnahme zu den Grundschulen, die bisher noch keinen Laufbus haben
2. Gemeinsam aktive Ansprache der Eltern im Rahmen eines klassenübergreifenden Elternabends zur Akquise von Begleitpersonal
3. Ggf. Suche nach alternativen Begleitmöglichkeiten
4. Durchführung der Laufbusse

Wer?

Stadt Hennef
 Stadt Hennef und Grundschulen
 Stadt Hennef
 Ehrenamtlich arbeitende Personen oder Dienstleistende

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem Schülerverkehr (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl Grundschulen mit einem oder mehreren Laufbussen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

7

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Planungsziel „Radverkehr“

Radverkehr

R1 Überprüfung und Ergänzung der Definition des städtischen Radverkehrsnetzes

Hinweis: Steckbrief F1 ist inhaltlich ähnlich

Hintergrund

Das kommunale Radverkehrsnetz der Stadt Hennef ergänzt das NRW-Radverkehrsnetz, welches die Zentren der NRW-Kommunen sowie die vorhandenen Bahnhöfe auf möglichst kurzen und direkten Wegen miteinander verbindet. Das NRW-Radverkehrsnetz dient primär dem Alltagsradverkehr, berücksichtigt aber zusätzlich die Belange des Freizeitradverkehrs. Das lokale Radverkehrsnetz der Stadt Hennef ergänzt das NRW-Netz zur weiteren Netzverdichtung. Es geht zurück auf das 1998 beschlossene Konzept und beinhaltet Wunschlinien, die dann als Alltags- und Freizeitrouen auf das konkrete Straßennetz umgelegt wurden. Darüber hinaus liegen politische Anträge zu verschiedenen Radpendlerrouen vor (Querbezug zu R4).

In der Detailbetrachtung des in der Stadt Hennef vorliegenden Radverkehrsnetzes (u. a. Abgleich mit Bewegungsdaten des Radverkehrs) zeigen sich punktuell Netzlücken, weshalb im Rahmen des Masterplans Mobilität eine Überprüfung und Ergänzung der vorliegenden Definition des städtischen Radverkehrsnetzes durchgeführt wurde.

Handlungsansatz

Die vorgeschlagenen Netzergänzungen (Details hierzu sind im Schlussbericht unter Ziffer 8.1.2 aufgeführt) und die Notwendigkeit einer Beschilderung bei Aufnahme von Ergänzungen sind zu prüfen. In veröffentlichten Karten sollten Streckenabschnitte mit größerer Steigung kenntlich gemacht werden.

Die angepasste Netzdefinition des kommunalen Radverkehrsnetzes der Stadt Hennef dient als weitere Arbeitsgrundlage (u. a. Optimierung der Radverkehrsführung, d. h. Querbezug zu R3).

Zielsetzung



Festlegung einer Handlungspriorität für Maßnahmen des Radverkehrs

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R2 (Zielgruppendifferenzierung), R3 (Führungsform), R4 (RadPendlerRouten), R5 (Radverkehrs-Check), R6 (Fahrradstraßen), R7 (Führung an Knotenpunkten), R8 (Querungssituation), R17 (Freizeit-App), R18 (Datenbasis)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Überprüfung der vorgeschlagenen Anpassung der Netzdefinition des kommunalen Radverkehrsnetzes der Stadt Hennef
2. Überprüfung und ggf. Anpassung der wegweisenden Beschilderung des Radverkehrs

Wer?

Stadt Hennef

Wirkung auf ...


	gering			hoch	
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit den für den Radverkehr definierten Netz (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Aktualität des Radverkehrsnetzes mit Differenzierung nach Zielgruppen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	./. (keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	gering
Fördermöglichkeiten	./.
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	mittel
Umsetzungspriorität	

Radverkehr

R2 Differenzierung des Radverkehrsnetze für verschiedene Zielgruppen

Hinweis: Steckbrief F2 ist inhaltlich ähnlich

Hintergrund

Im Radverkehr lassen sich unterschiedliche Nutzergruppen differenzieren, die aufgrund ihrer Radfahrfahrung (geübt/ungeübt) oder ihres Fahrverhaltens (langsam/schnell) unterschiedliche Ansprüche an die Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur stellen.

Die vorliegende Definition des kommunalen Radverkehrsnetzes unterscheidet ausschließlich zwischen Alltagsradverkehr und Freizeitradverkehr. Durch die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs wird empfohlen hier weitere Zielgruppen zu unterscheiden. Im Rahmen des Masterplans Mobilität wurde hierzu ein Differenzierungsvorschlag ausgearbeitet.

Handlungsansatz

Der vorliegende Differenzierungsvorschlag (Details hierzu sind im Schlussbericht unter Ziffer 8.1.4 aufgeführt) ist zu prüfen und dient als weitere Arbeitsgrundlage (u. a. Optimierung der Radverkehrsführung, d. h. Querbezug zu R3).

In veröffentlichten Karten sollten Streckenabschnitte mit größerer Steigung kenntlich gemacht werden.

Zielsetzung



Festlegung einer Handlungspriorität für Maßnahmen des Radverkehrs differenziert nach Zielgruppen

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R1 (Radverkehrsnetz), R3 (Führungsform), R4 (RadPendlerRouten), R5 (Radverkehrs-Check), R6 (Fahrradstraßen), R7 (Führung an Knotenpunkten), R8 (Querungssituation), R17 (Freizeit-App), R18 (Datenbasis)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Überprüfung der vorgeschlagenen zielgruppenspezifischen Differenzierung des kommunalen Radverkehrsnetzes der Stadt Hennef

Wer?

Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering			hoch	
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit den für den Radverkehr definierten Netz (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Aktualität des Radverkehrsnetzes mit Differenzierung nach Zielgruppen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Radverkehr

R3 Optimierung der Radverkehrsführung auf der Strecke

Hintergrund

Die Wahl der Radverkehrsführung an Straßen muss die verkehrliche Situation berücksichtigen, damit eine möglichst hohe objektive und subjektive Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann. Mit den Angaben zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsbelastung erfolgt eine Vorauswahl der möglichen Führungsformen (Diagramm zur Auswahl in ERA¹ enthalten). Die finale Auswahl erfordert die Einbeziehung der zielgruppenspezifischen Anforderungen (Querbezug zu R2) sowie die Umsetzbarkeit im Bestand (Überprüfung der Platzkapazitäten).

Aus dem zum Masterplan durchgeführten Beteiligungsprozess gehen Hinweise hervor, dass die vorhandenen Führungsformen des Radverkehrs punktuell eine Überprüfung erfordern.

Handlungsansatz

Im innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz wird die Führung auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen als wiedererkennbares „System“ bevorzugt. Dabei sollen Mindestmaße vermieden und der Ausbau mit den Regelmaßen angestrebt werden (Radfahrstreifen 1,85 m bei $V_{max} = 50$ km/h; Schutzstreifen 1,50 m). Hierbei ist die verbleibende Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr zu berücksichtigen (Radfahrstreifen: mind. 5,50 m; Schutzstreifen: mind. 4,50 m).

Auch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen stellt grundsätzlich eine Lösungsmöglichkeit dar, lässt sich aber heute von Kommunen noch nicht selbstbestimmt festlegen. Vor diesem Hintergrund hat sich die Stadt Hennef der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtvträglicheren Verkehr“ angeschlossen. Die Initiative bekennt sich zur Mobilitätswende und fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten.

Bei Schutzstreifen kann der Seitenraum zwar grundsätzlich für den Radverkehr in nicht-benutzungspflichtiger Form freigegeben werden. Auf eine für den Kfz-Verkehr „sichtbare“ Doppelstruktur sollte aber möglichst verzichtet werden. Dies gilt vor allem für die Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“. Dies erleichtert sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr die Orientierung und erhöht damit die Verkehrssicherheit.

Bei Seitenraumführungen ist der Zweirichtungsbetrieb aufgrund des erhöhten Querungsbedarfs sowie aus Sicherheitsgründen (für den Kfz-Verkehr unerwartete Herkunftsrichtung des Radverkehrs) zu vermeiden.

Um Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden, sollen benutzungspflichtige gemeinsame Führungen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsstärken und mit einer ausreichenden Nutzungsbreite eingesetzt werden (nutzungsabhängige Einsatzgrenzen sind in ERA enthalten).

Im innerörtlichen Erschließungsstraßennetz soll eine Führung im Mischverkehr bei Tempo 30 angestrebt werden. Zudem können Fahrradstraßen den Komfort für den Radverkehr auf radverkehrsrelevanten Relationen (z. B. Schülerradrouten) erhöhen (Querbezug zu R6).

Außerorts wird aufgrund der verkehrlichen und sozialen Sicherheit eine Führung auf straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-/Radwegen im Zweirichtungsbetrieb als Standard angestrebt. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine beleuchtete Alternativroute auszuweisen. (Quellen: RASSt 2006, ERA 2010)

Der anzustrebende Ausbaustandard für RadPendlerRouten (Querbezug zu R4) sollte aufgrund der

¹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV 2010

höheren zu erwartenden Geschwindigkeiten soweit wie möglich „höher“ sein als der Regelstandard sowie interkommunal abgestimmt sein.

Zur Optimierung der Radverkehrsführung auf der Strecke gehört auch die wegweisende Beschilderung für Ortsfremde und ungeübte Radfahrende.

Zielsetzung



Attraktivierung der Verbindungen des Radverkehrs



Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur



Verbesserung des Komforts im Radverkehr

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R1 (Radverkehrsnetz), R2 (Zielgruppendifferenzierung), R4 (RadPendlerRouten), R6 (Fahrradstraßen)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Streckenabschnitten: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrrechtliche Situation, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung)
2. Festlegung des erforderlichen Ausbaustandards unter Berücksichtigung der Zielgruppendifferenzierung)
3. Identifizierung der möglichen Führungsformen des Radverkehrs (u. a. ERA-Diagramm)
3. Ist-Soll-Abgleich zur Identifizierung des Handlungsbedarfs
4. Wenn Handlungsbedarf, dann Prüfung der Möglichkeiten (u. a. Änderung Flächenaufteilung, Geschwindigkeitsreduzierung)

Wer?

Stadt Hennef (für Bereiche im kommunalen Straßennetz), andernfalls ist der Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW zuständig

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit den für den Radverkehr umgesetzten Führungsformen (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl bzw. Länge der überprüften und ggf. verbesserten Streckenabschnitten (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter**Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen**

xx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittelt

Umsetzungspriorität

Radverkehr

R4 Planung und Ausbau von Radpendler Routen

Hintergrund

Um in den kommenden Jahren das Kfz-Verkehrsaufkommen zu reduzieren und damit den Klimaschutz zu gewährleisten, kann der Radverkehr auf bedeutenden Pendlerachsen mit Hilfe von qualitativ hochwertigen Radverkehrsverbindungen – sogenannten RadPendler Routen – gefördert werden. Hierzu laufen bundesweit planerische Aktivitäten, an denen sich auch der Rhein-Sieg-Kreis auf unterschiedlichen Ebenen beteiligt. Die Stadt Hennef ist dabei Bestandteil der RadPendlerRoute Hennef (Innenstadt) – Uckerath (innerkommunal) und Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf. Vom ADFC wird zudem auch die RadPendlerRoute Eitorf – Hennef – Sankt Augustin – Bonn Nord – Dransdorf diskutiert. Darüber hinaus liegen für die Stadt Hennef ein politischer Antrag zu der RadPendlerRoute Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf (vgl. Auflistung Rhein-Sieg-Kreis) vor. Die RadPendlerRoute Hennef – Allner – Happerschoß (innerkommunal) wurde bereits umgesetzt. Das Beschilderungskonzept hierzu befindet sich derzeit in der Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis.

Handlungsansatz

Radpendler Routen sollen sichere, zügige und komfortable Radwegeverbindungen für bedeutende Pendlerachsen sein.

Im Rahmen des Masterplans Mobilität wurde eine Pendlerdatenanalyse durchgeführt (Details hierzu sind im Schlussbericht unter Ziffer 8.1.3), um die für den Radverkehr bedeutenden Verbindungsrelationen zu identifizieren. Von den zehn stärksten Pendlerrelationen sind bereits die Relationen von und nach Siegburg, Sankt Augustin und Troisdorf, nach Lohmar sowie Bonn und Eitorf über die oben benannten RadPendler Routen abgedeckt. Weiteres Potenzial ergibt sich zu den direkten Nachbarn Neunkirchen-Seelscheid (Anschlussmöglichkeit an die RadPendlerRoute Hennef – Allner – Happerschoß) und Königswinter sowie den übernächsten Nachbarn Lohmar (Anschlussmöglichkeit über die RadPendlerRoute Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf und den in Siegburg beginnenden Bahntrassenradweg nach Lohmar) und Asbach (Anschlussmöglichkeit an die RadPendlerRoute Hennef – Uckerath).

Auf Grundlage dieses Ergebnisses wird empfohlen, dass die Stadt Hennef in Zusammenarbeit mit den relevanten Kommunen (Neunkirchen-Seelscheid, Eitorf, Asbach, Königswinter, Bonn, Lohmar) sowie den zugehörigen relevanten Kreisen (Rhein-Sieg-Kreis, Landkreis Neuwied) mögliche Routenverläufe einer RadPendlerRoute diskutiert und plant. Erste Vorschläge hierzu sind im Schlussbericht unter Ziffer 8.1.4 zu finden. Die Öffentlichkeit kann über die Durchführung eines oder mehrerer Radverkehrs-Checks (Querbezug zu R5) zum Thema RadPendler Routen in den Planungsprozess mit einbezogen werden. Bei Konkretisierung der Routenverläufe sind diese in die Definition des kommunalen Radverkehrsnetzes mit aufzunehmen (Querbezug zu R1 und R2).

Der anzustrebende Ausbaustandard ist aufgrund der regionalen Bedeutung interkommunale abzustimmen. Aufgrund der beschränkten innerörtlichen Platzverhältnisse haben Fahrradstraßen (Querbezug R6) im Hinblick auf eine sichere, zügige und komfortable Radwegeverbindungen für RadPendler Routen eine besondere Bedeutung.

Zielsetzung



Attraktivierung der Verbindungen des Radverkehrs



Stärkung des Radverkehrs zum Wegezweck Arbeit

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R1 (Radverkehrsnetz), R2 (Zielgruppendifferenzierung), R3 (Führungsform), R5 (Radverkehrs-Check), R6 (Fahrradstraßen)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Überprüfung des vorliegenden Netzvorschlags RadPendlerRouten
2. Kontaktaufnahme zu den benachbarten relevanten Kommunen, um den Verlauf der RadPendlerRouten über die Stadtgrenze hinweg fortzusetzen
3. Konkretisierung der neu zu planenden RadPendlerRouten
4. Verständigung auf einen regionalen anzustrebenden Ausbaustandard für RadPendlerRouten

Wer?

Stadt Hennef

Stadt Hennef, relevante Nachbarkommunen und Kreise

Stadt Hennef und weitere relevante Baulastträger
Kreise und kreisangehörige Kommunen der Region

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit den verfügbaren und ausgewiesenen RadPendlerRouten (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl der verfügbaren und ausgewiesenen RadPendlerRouten (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

8

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittel

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittelfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

hoch

Umsetzungspriorität



Radverkehr

R5 Durchführung von „Radverkehrs-Checks“

Hinweis: Steckbrief F3 ist inhaltlich ähnlich

Hintergrund

Um gezielt bedeutende Radverkehrsverbindungen gestalterische zu verbessern, ist eine vorherige Analyse dieser unter Berücksichtigung der Ansprüche der verschiedenen Zielgruppen (Pendlerinnen und Pendler, Schülerinnen und Schüler, Freizeitlerinnen und Freizeitler) notwendig.

Auch wenn es hierzu keine Förderung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW gibt, lässt sich das standardisierte Verfahren des Fußverkehrs-Checks (Querbezug zu F3) mit Öffentlichkeitsbeteiligung auf den Radverkehr übertragen. Analog zum Fußverkehrs-Check ist hierzu ein Streckenabschnitt (einfache Länge von ein bis zwei Kilometern bei Begehung zu Fuß, bei Befahrung mit dem Fahrrad und ausgewählten Zwischenstopps ist eine längere Strecke möglich, bei Bereisung zur AGFK-Mitgliedschaft werden beispielsweise Strecken von rund 10 km befahren) auszuwählen, der im Rahmen des Radverkehrs-Checks analysiert werden soll. Auch hier können durch die Öffentlichkeitsbeteiligung die Teilnehmenden sensibilisiert werden, aber vor allem auch ihre Wünsche und Anregungen aufgenommen werden.

Handlungsansatz

Da die Durchführung des Radverkehrs-Checks nicht durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW gefördert wird, ist hier keine Bewerbung im Rahmen eines Wettbewerbs notwendig, sondern eine Durchführung in Eigenregie (oder zumindest am Anfang mit externer fachlicher Begleitung). In Bezug auf die Umgestaltungsmöglichkeiten sollten die planerischen Leitlinien berücksichtigt werden.

Zielsetzung



Identifizierung des Handlungsbedarfs auf den Radverkehrsverbindungen



Sensibilisierung für die Bedarfe des Radverkehrs

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Radverkehrsnetz), R2 (Zielgruppendifferenzierung), R3 (Führungsform), R4 (RadPendlerRouten), R6 (Fahrradstraßen), R7 (Führung an Knotenpunkten), R8 (Querungssituation), R9 (Fahrradabstellanlagen)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Festlegung des zu untersuchenden Streckenabschnitts
2. Auftaktgespräch zur Vorbereitung
3. Auftaktworkshop mit eingeladenen Teilnehmenden
4. Durchführung und Nachbereitung der Begehungen
5. Abschlussworkshop mit eingeladenen Teilnehmenden
6. Abschlussgespräch zur Nachbereitung
7. Umsetzung der identifizierten Maßnahmen

Wer?

Stadt Hennef mit Einbindung relevanter Akteure

Wirkung auf ...


	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbands und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem für den Radverkehr definiertem Netz (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl durchgeführter Radverkehrs-Checks (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	./. (keine georeferenzierte Einzelmaßnahme)
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	gering
Fördermöglichkeiten	./.
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	mittel
Umsetzungspriorität	

Radverkehr

R6 Planung und Ausbau eines Fahrradstraßennetzes in der Innenstadt

Hintergrund

Die verkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße wurde in der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 1997 das erste mal verankert. Es sind Straßen, die dem Radverkehr vorbehalten sind. Der Fußgängerverkehr ist ebenfalls uneingeschränkt in den Seitenräumen zugelassen. Andere Fahrzeuge sind nur über entsprechende Zusatzbeschilderung in Fahrradstraßen zugelassen.

Bisher kamen sie nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) dann in Betracht, „wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“. Mit der Novellierung der Verwaltungsvorschrift zur StVO (2021) wurde ergänzt, dass eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte sich auch dadurch begründen kann, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. Damit soll klargestellt werden, dass Fahrradstraßen nicht mehr nur dann in Betracht kommen, wenn der Radverkehr die „vorherrschende Verkehrsart“ ist. Sie kommen nunmehr auch dann in Betracht, wenn erst infolge bzw. aufgrund deren Einrichtung mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte zu rechnen ist. Dies lässt sich damit begründen, dass durch die Einrichtung einer Fahrradstraße der Radverkehr auf diesem Abschnitt sicherer und attraktiver wird und es infolgedessen zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils kommt bzw. kommen kann („Anstoßwirkung“).



Im Bestand der Stadt Hennef gibt es nur drei Fahrradstraßen (Siegallee zwischen Bismarckstraße und Uferstraße, Siegaue zwischen Kita Kaiserkind und Kreuzung Steinstraße sowie Königstraße im Rahmen des Verkehrsversuchs Schulcampus). Aus dem zum Masterplan durchgeführten Beteiligungsprozess gehen Hinweise hervor, dass im Stadtgebiet weitere Fahrradstraßen – auch im Zuge von RadPendlerRouten (Querbezug zu R4) – gewünscht werden.

Handlungsansatz

Im Rahmen des Masterplans Mobilität wurde ein Vorschlag für ein Fahrradstraßennetz erarbeitet (siehe Schlussbericht unter Ziffer 8.1.5). Es berücksichtigt sowohl Verbindungen in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung. Der Vorschlag basiert auf einer Überlagerung des kommunalen Radverkehrsnetzes inklusive der Ergänzungsvorschläge mit den verkehrlichen Rahmenbedingungen (Straßenkategorie, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Kfz-Verkehrsbelastung soweit vorhanden). Auch die Verbindungsrelationen sowie im Projektprozess gesammelte Hinweise/Wünsche in Bezug auf das Planungsinstrument Fahrradstraße wurden berücksichtigt.

Die vorgeschlagenen Fahrradstraßen sind im Detail (Relevanz und Ausbaubedarf) von der Stadt Hennef zu prüfen. In Bezug auf den Ausbau sind die planerischen Leitlinien „Radverkehr“ zu berücksichtigen.

Zielsetzung

-  Attraktivierung der Verbindungen des Radverkehrs
-  Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Radverkehrsnetz), R2 (Zielgruppendifferenzierung), R3 (Führungsform), R4 (RadPendlerRouten)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Überprüfung des vorliegenden Netzvorschlags Fahrradstraßen
2. Umsetzung eines Fahrradstraßennetzes auf Grundlage des Überprüfungsergebnisses

Wer?

Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering			hoch	
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit den für den Radverkehr umgesetzten Führungsformen (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl der verfügbaren und ausgewiesenen Fahrradstraßen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

27

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

hoch

Umsetzungspriorität



Radverkehr

R7 Optimierung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten im Zuge von Streckenabschnittsplanungen

Hintergrund

Verbindungsrouen im Straßen- und Wegenetz setzen sich aus Strecken und Knotenpunkten zusammen. Insbesondere an Knotenpunkten besteht für den Radverkehr durch die Querung anderer Verkehrswege eine erhöhte Unfallgefahr. Im Hinblick auf ein sicheres und komfortables Radverkehrsnetz ist daher nicht nur eine Optimierung der Radverkehrsführung auf der Strecke (Querbezug zu R3) erforderlich, sondern auch an den Knotenpunkten.

Die grundlegenden Anforderungen an die Verkehrsführung an Knotenpunkten ergeben sich aus der Erkennbarkeit, Begreifbarkeit, Übersichtlichkeit sowie der Befahrbarkeit der Knotenpunkte. Dies gilt nicht nur für den Radverkehr, sondern allgemein für alle Verkehrsteilnehmenden.

Um unnötige Gefahren für den Radverkehr zu vermeiden, ist eine klar erkennbare Radverkehrsführung wichtig. Es sind die verschiedenen Arten von Knotenpunkten zu berücksichtigen (Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelung, mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen, mit Lichtsignalanlagen sowie Kreisverkehre).

Hinweise zum Optimierungsbedarf liegen aus dem im Rahmen des Masterplan Mobilität durchgeführten Beteiligungsprozess vor.

Handlungsansatz

Die Festlegung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten ist grundsätzlich stets eine Einzelfallentscheidung und hängt von den räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen ab. Es lassen sich aber allgemeine Empfehlungen für den Regelfall zusammenstellen.

An Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelung ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr gut geeignet. In besonderen Fällen (z. B. Fahrradstraßen mit Bevorrechtigung an den Knotenpunkten) kann die bevorrechtigte Fahrtrichtung betont werden (z. B. Fahrbahnanhebung, Roteinfärbung, Haifischzahn-Markierung, Beschilderung).

Bei Führung des Radverkehrs auf Schutz- oder Radfahrstreifen ist an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage zu prüfen, ob die Umsetzung einer vorgezogenen Haltlinie oder eines aufgeweiteten Rad-aufstellstreifens umsetzbar ist. Letzteres kommt vorrangig in Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zum Einsatz, damit die Mehrzahl der Radfahrenden den Aufstellstreifen auch nutzen kann. Beide Varianten (Haltlinie, Aufstellstreifen) bieten für den Radverkehr die Möglichkeit, sich im Blickfeld des Kfz-Verkehrs aufzustellen und können durch eine Entflechtung rechts abbiegender Kfz von geradeaus fahrendem oder links abbiegendem Radverkehr zu einer erheblichen Gefahrenentschärfung beitragen.

Bei kleineren Kreisverkehren ist ebenfalls eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr gut geeignet. Bei großen Kreisverkehren ist dagegen eine getrennte Führung des Radverkehrs zu empfehlen. Die Kreuzungspunkte sollten durch farbliche Markierung deutlich kenntlich gemacht werden.

Seit einigen Jahren wird die abgesetzte Radverkehrsführung an Knotenpunkten² zur Reduzierung der Unfallgefahr diskutiert. Durch die Absetzung des Radverkehrs an den Zufahrten erfordert diese Form der Radverkehrsführung an Knotenpunkten einen großen Platzbedarf. Bei Erfüllung der Mindestanforderungen umfasst der Seitenraum eine Breite von rund sieben Metern. Diese Fläche steht allerdings häufig im Bestand nicht zur Verfügung, auch in Hennef nicht. Die abgesetzte Radverkehrsführung an Knotenpunkten eignet sich daher hauptsächlich für den Neubau oder den Umbau von überdimensionierten Knotenpunkten.

² Knotenpunkte mit abgesetzter Radverkehrsführung werden in der Öffentlichkeit auch als „niederländische Kreuzung“, „geschützte Kreuzung“ oder „Protected Intersection“ bezeichnet.

Zielsetzung



Attraktivierung der Verbindungen des Radverkehrs



Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R1 (Radverkehrsnetz), R2 (Zielgruppendifferenzierung), R3 (Führungsform), R4 (RadPendlerRouten), R5 (Radverkehrs-Check), R8, Querungssituation)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Knotenpunkten: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrsrechtliche Situation, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung)
2. Festlegung einer anzustrebenden Radverkehrsführung im Knotenpunkt unter Berücksichtigung der Führungsform auf den vorherigen und nachfolgenden Streckenabschnitten
3. Ist-Soll-Abgleich zur Identifizierung des Handlungsbedarfs
4. Wenn Handlungsbedarf, dann Prüfung der Möglichkeiten (u. a. Änderung Flächenaufteilung, Geschwindigkeitsreduzierung)

Wer?

Stadt Hennef (für Bereiche im kommunalen Straßennetz), andernfalls ist der Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW zuständig

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl der überprüften Knotenpunkte (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter**Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen**

xx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

hoch

Umsetzungspriorität

Radverkehr

R8 Bedarfsgerechte Verbesserung der Querungssituation (auf der Strecke und an Knotenpunkten)

Hinweis: Steckbrief F5 ist inhaltlich ähnlich

Hintergrund

Analog zum Fußgängerverkehr müssen auch Radfahrende zur Zielerreichung Fahrbahnen queren.

Eine sichere Querung an einem Knotenpunkt ist über die Radverkehrsführung an Knotenpunkten (Querbezug zu R7) abgedeckt. In Abhängigkeit des definierten kommunalen Radverkehrsnetzes (Querbezug zu R1) gibt es zusätzlich Querungsbedarf auf der Strecke.





Aus der Online-Bürgerbeteiligung und im Rahmen der planerischen Ausarbeitung der festgelegten Lupenräume zeigte sich der Prüfungsbedarf sowohl zu Querungsstellen ohne als auch mit Überquerungsanlage.

Handlungsansatz

In Bezug auf die benannten Querungsstellen ohne Überquerungsanlage in der Bestandssituation soll die Notwendigkeit einer Überquerungsanlage überprüft werden.

In Bezug auf die benannten Querungsstellen mit Überquerungsanlage in der Bestandssituation soll die Art der Überquerungsanlage hinsichtlich der Verkehrssicherheit überprüft werden.

Zielsetzung

-  Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Radverkehr
-  Attraktivierung der Verbindungen des Radverkehrs
-  Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur
-  Verbesserung des Komforts im Radverkehr

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R1 (Radverkehrsnetz), R3 (Führungsform), R7 (Führung an Knotenpunkten)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Querungsstellen: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrsrechtliche Situation, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung)
2. Festlegung der Notwendigkeit und Vorauswahl der Art der Überquerungsstellen (Querungsanlagen mit Wartepflicht, Lichtsignalanlagen, Querungsanlagen mit Bevorrechtigung des Radverkehrs)
3. Festlegung der Art der Überquerungsanlage unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Platzverhältnisse

Wer?

Stadt Hennef (für Bereiche im kommunalen Straßennetz), andernfalls ist der Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW zuständig

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Querungssituation im Radverkehr (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl überprüfter und ggf. verbesserter Querungsstellen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

hoch

Umsetzungspriorität



Radverkehr

R9 Bedarfsgerechter Ausbau von Fahrradabstellanlagen

Hintergrund

Die Verbesserung des Fahrradparkens gehört zu einer umfassenden Strategie zur Förderung des Radverkehrs. Es ist davon auszugehen, dass ergänzend zu weiteren Handlungsansätzen durch eine Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Zielorten zusätzliche Potenziale für die Fahrradnutzung im Alltag erschlossen werden können. Relevante Aspekte bedarfsgerechter Fahrradabstellanlagen sind insbesondere Diebstahlsicherheit, Witterungsschutz und Standsicherheit. An neuralgischen Punkten im Stadtgebiet lassen sich die Fahrradabstellanlagen mit weiteren Serviceelementen (z. B. Reparatur, Gepäckaufbewahrung, Ladeinfrastruktur; Querbezug zu R13 und R19).

Aus dem zum Masterplan durchgeführten Beteiligungsprozess gehen Hinweise hervor, dass im Stadtgebiet weitere Fahrradabstellanlagen gewünscht werden.

Handlungsansatz

Bedarf für Fahrradabstellanlagen ergibt sich vor allem an den Bahnhaltepunkten und sonstigen bedeutenden ÖPNV-Haltestellen, an Bildungseinrichtungen (vor allem Schulen) und publikumsintensive Nutzungen.

Die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen an ÖPNV-Haltestellen besteht überwiegend tagsüber und für eine längerfristige Dauer (mindestens Fahrradbügel mit Überdachung, am Bahnhof auch abschließbare Systeme). Die erforderliche Kapazität hängt stark von der Funktion der Haltestelle sowie der Lage im Stadt-/Tarifgebiet ab. Die Stadt Hennef plant aktuell die Umsetzung einer Fahrradstation/-parkhaus am Bahnhof Hennef als qualitativ hochwertiges Fahrradabstellangebot. Hier sind die Möglichkeiten zur Einbindung weiterer Servicedienstleistungen (z. B. Reparatur, Gepäckaufbewahrung, Ladeinfrastruktur) zu prüfen.

Zu den publikumsintensiven Nutzungen zählen Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, kleinere Freizeiteinrichtungen wie Spiel- und Sportplätze sowie städtische Einrichtungen. Im Zentrum können punktuelle Bedarfe an Abstellanlagen gebündelt werden, um den Gesamtbedarf des Gebietes zu decken. Grundsätzlich sollten bei Fahrradabstellanlagen an publikumsintensiven Einrichtungen extra breite Abstellplätze für Lastenräder und Fahrradanhängern berücksichtigt werden.

Im zentralen Innenstadtbereich (v. a. Geschäftsbereich der Frankfurter Straße) besteht zwischen dem Fahrradparken und dem Kfz-Parken in Bezug auf die verfügbare Fläche eine Nutzungskonkurrenz. Da das Radverkehrsaufkommen saisonale Unterschiede aufweist, kann hier das Angebot an Fahrradabstellanlagen mit Hilfe von mobilen Anlagen, die auf Kfz-Parkständen platziert werden (sogenannte Parkletts oder Fahrradflunder), flexibel angepasst werden.

Die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen an Schulen (v. a. weiterführende Schulen) besteht regelmäßig tagsüber und über eine längere Dauer. Die Fahrradabstellanlagen an Schulen besitzen erhöhte Anforderungen an Witterungsschutz und Einsehbarkeit (mindestens Fahrradbügel mit Überdachung, an zentralen Punkten auch Fahrradkäfig/-keller zur Erhöhung des Diebstahlschutzes).

Zur Anpassung des Fahrradabstellangebots ist der Bedarf über regelmäßige Erhebungen vor Ort zu beobachten.

Zielsetzung



Attraktivierung der Fahrradnutzung

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R13 (Ladeinfrastruktur), R19 (Radservicestation), Ö5 (Verknüpfung), K4 (Parkraumangebot)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Erhebung des vorhandenen Angebots an Fahrradabstellanlagen (mindestens Innenstadt und publikumsintensive Einrichtungen)
2. Erhebung der vorhandenen Nachfrage an Fahrradabstellanlagen (Auslastung der vorhandenen Anlagen sowie Anzahl frei abgestellter Fahrräder)
3. Identifizierung des Bedarfs und der für die Aufstellung der (mobilen) Anlagen verfügbaren Flächen (u. a. umnutzbare Kfz-Parkstände im öffentlichen Straßenraum)
4. Anschaffung und Aufstellung der Fahrradabstellanlagen

Wer?

Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Fahrradparksituation (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Vorhandenes bzw. neu hergestelltes Fahrradabstellangebot (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

hoch

Umsetzungspriorität



Radverkehr

R10 Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Radverkehrs

Hinweis: Steckbriefe F7, Ö3 und K6 sind identisch

Hintergrund

siehe Steckbrief F7

Handlungsansatz

siehe Steckbrief F7

Zielsetzung



Gewährleistung von Nutzbarkeit



Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F6 (Barrierefreiheit), F7 (Instandhaltung), F8 (Zustandserfassung), F9 (Aufenthaltsqualität), R11 (Zustandserfassung), Ö3 (Instandhaltung), K6 (Instandhaltung), K7 (Zustandserfassung)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. kontinuierliche Sichtung der über die „Citykey“-App eingehenden Hinweise (Statusmeldung an die mitteilende Person)
2. Kontinuierliche Reinigung (Sommer- und Winterdienst)
3. Aufstellung eines Baustellensicherungskonzepts zu jeder Bau- maßnahme, die den Verkehrsraum einschränkt

Wer?

Stadt Hennef

Stadt Hennef und Anwohnende
Baulastträger der Maßnahme

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem Zustand der Verkehrsinfrastruktur (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl überprüfter und ggf. verbesserter Einzelmaßnahmen zum Thema „Pflege und Instandhaltung“ (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xxx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittel

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig (adhoc),
ansonsten kontinuierlich bzw.
bedarfsabhängig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Radverkehr

R11 Einführung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung für Radverkehrsanlagen

Hinweis: Steckbriefe F8 und K7 sind identisch

Hintergrund

siehe Steckbrief F8

Handlungsansatz

siehe Steckbrief F8

Zielsetzung



Reduzierung des Aufwands der Zustandserfassung



Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F7 (Instandhaltung), F8 (Zustandserfassung), R10 (Instandhaltung), K6 (Instandhaltung), K7 (Zustandserfassung)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Überprüfung der Notwendigkeit einer flächendeckenden Zustandserfassung
2. Ausschreibung und Beauftragung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung von Gehwegen
3. Festlegung der Handlungspriorität hinsichtlich „Pflege und Instandhaltung“, ggf. Kontaktaufnahme zu zuständigem Baulastträger

Wer?

Stadt Hennef

Wirkung auf ...


	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem Zustand der Radwege (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung)

Vorliegen einer KI-gestützten Zustandserfassung von Radwegen bzw. Aktualität der zuletzt durchgeführten KI-gestützten Zustandserfassung von Radwegen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	./. (keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	hoch
Fördermöglichkeiten	xxx
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	langfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	gering
Umsetzungspriorität	

Radverkehr

R12 Bereitstellung weiterer Lastenfahrräder und ggf. auch Nischenfahrräder

Hintergrund

Pedelecs und vor allem Lastenpedelecs sind derzeit in der Anschaffung verhältnismäßig (im Vergleich zu einem konventionellen Fahrrad) teurer. Durch die elektrische Trittunterstützung bieten sie aber vor allem in topographisch bewegten Gebieten Potenziale für eine Steigerung des Radverkehrsanteils bei der Verkehrsmittelwahl und damit auch CO₂-Einsparpotenziale.

Im Gegensatz zum Kauf eines E-Pkw gibt es in Deutschland derzeit keine öffentliche, bundesweite Förderung für den Kauf von privaten E-Fahrrädern. Dies gibt es derzeit nur für Lastenfahrräder, die im fahrradgebundenen Lastenverkehr in Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und im kommunalen Bereich eingesetzt werden (E-Lastenrad-Richtlinie, gültig ab 01.03.2021). Diese Lücke haben Kommunen (z. B. München, Münster, Tübingen, Heidelberg, Mannheim, Regensburg) sowie Stadtwerke und Energieversorger erkannt und eigene Fördermöglichkeiten eingerichtet. Während die Förderhöhe der Stadtwerke und Energieversorger im Durchschnitt bei 100 € liegen, fällt die kommunale Förderung in der Regel etwas höher aus (oftmals bei 500 € für Pedelecs und 1.000 € für Lastenpedelecs).

Mit Nischenfahrrädern sind spezielle Fahrräder für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen gemeint. Der Verein Radeln ohne Alter Hennef e. V. ist Teil einer weltweiten Initiative, die in vielen Ländern einen kostenfreien und ehrenamtlichen Rikschas-Service für mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. Bewohner von Seniorenheimen) anbietet. Das Angebot ist bereits in einigen Städten Deutschlands wie Berlin und Bonn eingeführt, in Hennef seit April 2019. Die Rikschas ermöglichen eine sichere und komfortable Fahrt mit Elektrounterstützung. Sie bieten Platz für zwei Mitfahrende. Sicherheitsgurte, Verdeck und Decke sorgen für Sicherheit und guten Wetterschutz. Neu im Angebot ist seit April 2021 eine Rollstuhl-Rikschas.

Handlungsansatz

Hinsichtlich der Bereitstellung von Lastenfahrrädern kann die Stadt Hennef selbst die Anschaffung von Lastenpedelecs unter Berücksichtigung der bestehenden Haushaltsbelastung nicht finanziell fördern. Eine Erhöhung der Anzahl im Angebot des RSVG-Bikes kann aber auch als Anreiz dienen (Sichtbarkeit und Testmöglichkeit). Auf Grundlage der Erfahrungen mit dem einen Lastenpedelec im RSVG-Bike-Sharing-Angebot ist eine Erhöhung der Anzahl im Austausch mit der RSVG zu prüfen. Falls nur eine geringe Nutzungsnachfrage für das Lastenpedelec zu erkennen ist, ist eine stärkere Bewerbung durchzuführen und anschließend erneut die Nutzungsnachfrage zu analysieren. Zeigt sich keine Veränderung, wird eine Erhöhung der Anzahl an Lastenpedelecs im RSVG-Bike-Sharing-Angebot für nicht notwendig erachtet.

Hinsichtlich der Bereitstellung von Nischenfahrrädern sollte geprüft werden, inwieweit der Verein die Fahrräder auf Anfrage ohne Begleitservice verleihen würde (z. B. an Familien). Des Weiteren sollten die Möglichkeiten der Stadt Hennef geprüft werden, den Verein zu unterstützen (z. B. in Form einer Kooperation zur Anschaffung weiterer Nischenfahrräder oder bei der Bewerbung des Angebots).

Zielsetzung



Verbesserung der Nutzbarkeit von Lastenpedelecs



Einbindung von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen in den Radverkehr

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

Ö9 (RASVG-Bike)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

- 1. Analyse der bisherigen Nutzungsnachfrage des Lastenpedelec im RSVG-Bike-Sharing-System, ggf. stärkere Bewerbung der Verfügbarkeit
- 2. Kontaktaufnahme zum Verein Radeln ohne Alter Hennef e. V. um die Unterstützungsmöglichkeiten gemeinsam zu prüfen

Wer?

Stadt Hennef, RSVG

Stadt Hennef, Verein Radeln ohne Alter Hennef e. V.

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Verfügbarkeit von Lastenfahrrädern und Nischenfahrrädern (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl vorhandene bzw. neu angeschaffter Lastenfahrräder und Nischenfahrräder (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahme)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Radverkehr

R13 Bedarfsgerechte Ausweitung der Ladeinfrastruktur für Fahrräder

Hintergrund

Im Gegensatz zu E-Pkw ist für Pedelecs eine flächendeckende Ladeinfrastruktur auf Grund der ausreichenden Reiseweiten für alltägliche Fahrradwege sowie der einfachen und schnellen Aufladung über eine konventionelle Steckdose (u. a. Zuhause oder am Arbeitsplatz) nicht zwingend notwendig.

Für die Sichtbarkeit und ein öffentlich zugängliches Angebot (vor allem für Ortsfremde) wird die Installation von Ladeinfrastruktur für Pedelecs an wichtigen Punkten im Stadtgebiet (ähnlich zu den Fahrradabstellanlagen, Querbezug zu R9) empfohlen. Grundsätzlich lässt sich Ladeinfrastruktur für Pedelecs gut mit weiteren Radservicestationen (vor allem Gepäckaufbewahrung) kombinieren (Querbezug zu R19).

Im Bestand gibt es eine Ladestation für Fahrräder an der Touristeninformation (Ladesäule mit drei frei zugänglichen SCHUKO-Steckdosen). Des Weiteren sind einige Fahrradboxen im Stadtgebiet (z. B. Im Siegbogen), die für Dauermieter zur Verfügung stehen, mit einem Stromanschluss ausgestattet ermöglichen damit das Aufladen eines Akkus. Aus dem zum Masterplan durchgeführten Beteiligungsprozess gehen Hinweise hervor, dass im Stadtgebiet weitere Ladeinfrastruktur für Fahrräder gewünscht wird.

Handlungsansatz

Die vorhandene Ladestation für Fahrräder an der Touristeninformation erfordert ein Dabeibleiben des Fahrradbesitzers, da die Steckdosen offen sind und nicht mit einem Schließfach kombiniert sind. Es ist zu prüfen, ob zusätzlich zur der bestehenden Ladesäule mit den offenen Steckdosen ein Schließfachschränk (Querbezug zu R19) mit Steckdosen als Kombination von Gepäckaufbewahrung und Laden aufgestellt werden kann. Damit können die Nutzer während der Ladezeit sich frei im Geschäftsbereich aufhalten. Analog ist die Aufstellung eines Schließfachschranks mit Lademöglichkeiten im Zentrum von Uckerath (z. B. Pantaleon-Schmitz-Platz) zu prüfen.

In Kooperation mit der Touristeninformation sind weiter Freizeitziele mit Aufenthaltszeiten zu identifizieren und die Möglichkeiten zur Aufstellung von Schließfachschränken mit Lademöglichkeiten zu prüfen.

In unmittelbarer Nähe von Ladestationen sollten stets Möglichkeiten für Fahrradparken vorgesehen werden.

Zielsetzung



Verbesserung des Komforts im Radverkehr

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R9 (Fahrradabstellanlagen), R19 (Radservicestation)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Prüfung der Aufstellungsmöglichkeiten für einen Schließfachschränk mit Lademöglichkeiten vor der Touristeninformation
2. Kontaktaufnahme zur Touristeninformation zur Identifizierung weiterer relevanter Freizeitziele mit Potenzialen für Ladeinfrastruktur

Wer?

Stadt Hennef
Stadt Hennef und Touristeninformation

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit den Lademöglichkeiten im Stadtgebiet (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl vorhandene bzw. neu aufgestellter Ladeinfrastruktur (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

keine

Umsetzungspriorität



Radverkehr

R14 Ausweitung der Durchführung der Radwegdetektive in den 5. und 6. Klassen auf alle weiterführenden Schulen (Mobilitätsmanagement)

Hintergrund

Die Aktion „Radwegdetektive“ ist dem schulischen Mobilitätsmanagement zuzuordnen und richtet sich an die fünften und sechsten Jahrgangsstufen an weiterführenden Schulen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bzw. der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) stellt hierfür Materialien zur Verfügung.

In einer Materialkiste werden Fragebogen, Maßband und Stoppuhr den Klassen zur Verfügung gestellt, mit deren Hilfe sie ihren Schulweg aus Perspektive des Radverkehrs untersuchen können. Sie werden angeleitet Verkehrszählungen durchzuführen, Radwegbreiten zu messen, Wartezeiten an Ampelanlagen zu erfassen und im Allgemeinen problematische Stellen auf Schul- und Freizeitwegen zu identifizieren. Gemeinsam mit der Stadtverwaltung sollen anschließend für die ermittelten Gefahrenpunkte Lösungsmöglichkeiten ausgearbeitet werden.

Die Aktion „Radwegdetektive“ wird bisher von einer weiterführenden Schule (städtisches Gymnasium) in Hennef durchgeführt (seit 2013) und kann auch von den anderen vorhandenen weiterführenden Schulen durchgeführt werden.

Handlungsansatz

In Hennef gibt es insgesamt drei weiterführende Schulen in städtischer Trägerschaft.

Analog zur Aktion „Schulwegdetektive“ (Querbezug zu F15), die bisher von keiner Grundschule in Hennef durchgeführt und daher auch nicht von der Stadt Hennef begleitet wird, untersuchen Schülerinnen und Schüler – hier der weiterführenden Schulen – ihr schulisches Umfeld und ihre Freizeitwege auf Gefahrenpunkte – hier aus Sicht des Radverkehrs. Dabei werden die Schulkinder von Lehrpersonal, Polizei und der Stadt unterstützt. Anschließend erfolgen eine Dokumentation sowie eine gemeinsame Erarbeitung von Lösungsvorschlägen durch die Schulkinder, die sie an die Stadt übergeben. Aufgabe der Stadt ist es, die Lösungsvorschläge der Kinder zu prüfen oder alternative Lösungsansätze zu entwickeln oder zu erklären, warum der Lösungsvorschlag beispielsweise rechtlich nicht umgesetzt werden kann. Von großer Bedeutung ist es, den Kindern eine Rückmeldung über das weitere Vorgehen zu geben, sodass sie nachvollziehen können, wie mit den identifizierten Gefahrenpunkten umgegangen wird.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bzw. der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) bietet Informationen über die Aktion „Schulwegdetektive“. Aufgabe der Stadt ist es, auf alle weiterführenden Schulen zuzugehen, um die Durchführung zu initiieren.

Neben der Aktion „Radwegdetektive“ gibt es auch noch weitere Aktionen, wie beispielsweise Fahrradwerkstatt (Prüfung der Verkehrssicherheit der Fahrräder und Behebung der identifizierten Mängel oder Durchführung eines Fahrsicherheitstrainings zur Verbesserung der Reaktion und des Fahrverhaltens).

Im Hinblick auf die untenstehenden Teilaufgaben hat die Stadt Hennef bereits Kontakt zum Zukunftsnetz Mobilität NRW aufgenommen (Aufgabe 1). Die Informationen zur Aktion Radwegdetektive auch bereits an alle Schulen weitergeleitet (Aufgabe 2). Es wird daher vorgeschlagen, dass Thema nochmals auf der nächsten Schulkonferenz seitens der Stadt Hennef aufzugreifen.

Zielsetzung



Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern



Bewusstseinsbildung für die eigene Mobilität

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R1 (Radverkehrsnetz), R2 (Zielgruppendifferenzierung), F15 (Schulwegdetektive)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Kontaktaufnahme zu allen weiterführenden Schulen, um diese über die Aktion „Radwegdetektive“ zu informieren und die Durchführung zu initiieren
2. Gemeinsame Planung und Durchführung der Aktion
3. Sichtung der identifizierten Gefahrenpunkte und der erarbeiteten Lösungsvorschläge der Kinder
4. Rückmeldung über das weitere Vorgehen an die Kinder

Wer?

Stadt Hennef
Schulen und alle relevanten Akteure
Stadt Hennef
Stadt Hennef

Wirkung auf ...


	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem Schülerverkehr (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl weiterführender Schulen, die die Aktion „Radwegdetektive“ durchführen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	2
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	gering
Fördermöglichkeiten	./.
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	mittel
Umsetzungspriorität	

Radverkehr

R15 Kommunikationskampagnen zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Radverkehr

Hinweis: Steckbriefe F14 und K14 sind identisch

Hintergrund

siehe Steckbrief F14

Handlungsansatz

siehe Steckbrief F14

Zielsetzung



Förderung der subjektiven Sicherheit (individuelles Sicherheitsgefühl)



Förderung der objektiven Sicherheit (Reduzierung der Unfallgefahr)

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R15 (Kommunikation), K13 (Kommunikation)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Kontaktaufnahme zum Rhein-Sieg-Kreis und den anderen kreisangehörigen Kommunen
2. Verständigung auf gemeinsame Anforderungen und Ziele der Verkehrssicherheit
3. Sichtung der vom Zukunftsnetz Mobilität NRW bereitgestellten Anregungen und Beispielaktionen
4. Suche nach Partnern und lokalen Unterstützenden
5. Konzeptionierung und Umsetzung einer gemeinsamen Kommunikationskampagnen (und weiteren Aktionen)

Wer?

Stadt Hennef sowie Rhein-Sieg-Kreis und kreisangehörige Kommunen und weitere verkehrssicherheitsrelevante Akteure

Wirkung auf ...


	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit und dem Miteinander im Straßenverkehr im Stadtgebiet (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Durchführung einer kreisweiten Kommunikationskampagne bzw. Aktualität der letzten Kommunikationskampagne (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	./. (keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	gering
Fördermöglichkeiten	Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen, Land NRW (freie Ausgestaltung, da keine Förderrichtlinie; Investitionen, Personalkosten und Konzepte werden nicht gefördert)
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	hoch
Umsetzungspriorität	

Radverkehr

R16 Aktion „Anradeln“ zu Frühjahrsbeginn mit Eröffnung einer neuen Radroute

Hintergrund

Die Aktion „Anradeln“ soll Personen, die nicht ganzjährig mit dem Fahrrad unterwegs sind zu Beginn der „Schön-Wetter-Periode“ (z. B. Mitte/Ende April) dazu animieren, nach der Herbst-/Winterpause wieder auf das Fahrrad zu steigen. Mit einer gemeinsamen Radtour kann dies öffentlichkeitswirksam erfolgen, sodass dies für alle sichtbar erfolgt und darüber auch berichtet werden kann. Dadurch werden ggf. weitere Personen, die selbst nicht an der Radtour „Anradeln“ teilgenommen haben, noch nachträglich motiviert.

Die Aktion „Anradeln“ wird bereits von vielen anderen Kommunen durchgeführt (teilweise unter einem anderen Namen) und lässt sich gut auf andere Kommunen übertragen. Der ADFC in Hennef führt selbst geführte Radtouren durch, sodass hier eine Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und ADFC denkbar wäre.

Handlungsansatz

Für jedes Jahr sollte eine neue Jahresroute (einfache Streckenlänge von rund 20 Kilometer) ausgearbeitet werden (eventuell in Kooperation mit der Touristeninformation sowie eventuell dem ADFC und/oder dem Verein Radeln ohne Alter Hennef e. V.). Diese ist mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf auf Ausbauzustand und Gefahrenpotenzial zu prüfen. Sie ist für den Starttermin entsprechend vorzubereiten (Pflege und Instandhaltung, Querbezug zu R10). Die neue Jahresroute kann als weiterer Routenvorschlag in die Freizeit-App (Querbezug zu R17) integriert werden.

Für die Durchführung wird die Festlegung eines einheitlichen jährlichen Starttermins (z. B. letzter Sonntag im April) empfohlen. Die Teilnehmendenquote kann durch weitere Anreize (z. B. Verlosung, Sammelaufkleber) gesteigert werden. Die Durchführung ist personell zu organisieren. Hier können Vereine (z. B. ADFC oder Verein Radeln ohne Alter Hennef e. V.) die Stadt Hennef unterstützen.

Zielsetzung



Animation zum Radfahren



gemeinsame Erkundung des Stadtgebiets und des Radverkehrsnetzes

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R1 (Radverkehrsnetz), R2 (Zielgruppendifferenzierung), R17 (Freizeit-App)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Ausarbeitung einer neuen Jahresroute
2. Überprüfung und Vorbereitung des Streckenverlaufs
3. Vorbereitung und Durchführung der Jahrestour

Wer?

Stadt Hennef, ggf. mit weiteren relevanten Akteuren
 Stadt Hennef
 Stadt Hennef, ggf. mit weiteren relevanten Akteuren

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

./ (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl durchgeführter Aktionen „Anradeln“ (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahme)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittel

Fördermöglichkeiten

./

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Radverkehr

R17 Erstellung einer Begleit-App für Freizeiterlebnisse (Tourismus)

Hintergrund

siehe Steckbrief F13

Handlungsansatz

siehe Steckbrief F13

Zielsetzung



Stärkung des regionalen Tourismus



Verknüpfung von Mobilitäts- und Freizeit-/Tourismusinformationen

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F1 (Fußgängerverkehrsnetze), F2 (Zielgruppendifferenzierung), R1 (Radverkehrsnetz), R2 (Zielgruppendifferenzierung), R16 (Anradeln)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Kontaktaufnahme zum Rhein-Sieg-Kreis und den kreisangehörigen Kommunen
2. Kontaktaufnahme zu anderen Kommunen (Stadt oder Kreis) mit eigener Freizeit-App
3. Gemeinsame Diskussion der Ergänzungs- und Umsetzungsmöglichkeiten zur Festlegung des weiteren Vorgehens

Wer?

Stadt Hennef sowie Rhein-Sieg-Kreis und kreisangehörige Kommunen

Wirkung auf ...


	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Information über die Bereiche Freizeit und Touristik im Stadtgebiet (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Ausbau des Informations- und Dienstleistungsangebots für die Bereiche Freizeit und Touristik (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	./. (keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	mittel
Fördermöglichkeiten	xxx
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	mittelfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	mittel
Umsetzungspriorität	

Radverkehr

R18 Aufbau einer Datenbasis zum Radverkehr (weitere Zählstellen, Abstandsmessgeräte)

Hintergrund

Für die zukünftige Analyse des Radverkehrs sind Informationen (v. a. zum Aufkommen) von Bedeutung.

Der Rhein-Sieg-Kreis hat bereits seit 2015 auf dem Siegtalradweg in Bülgenuel eine Zählstelle. Die Stadt Hennef zählt seit Ende 2020 den Fahrradverkehr auf dem Horstmannsteg. Kontaktschleifen, die in den Boden eingelassen sind, erfassen passierende Fahrräder. Über die erfassten Zählraten können Aussagen zur Entwicklung des Radverkehrsaufkommens getätigt werden. Sichtbare Displays können zudem Anreize schaffen und die Sichtbarkeit des Radverkehrs stärken.

Handlungsansatz

Es wird eine Ausweitung der automatischen, fest installierten Zählstellen im Stadtgebiet für weitere bedeutende Punkte im Radverkehrsnetz empfohlen. Hierbei sollte die Definition des kommunalen Radverkehrsnetzes (Querbezug zu R1) und die Zielgruppendifferenzierung (Querbezug zu R2) berücksichtigt und darauf geachtet werden, dass unterschiedliche Radverkehrsachsen/-strecken (z. B. Haupt- und Nebenrouten sowie RadPendlerRouten und Schülerradrouten) bei der Aufkommenserhebung abgedeckt sind. Im Rahmen des Masterplans Mobilität wurden erste Vorschläge für Zählstellen getätigt (Einzelmaßnahmen).

Um Kenntnisse über das Überholverhalten von Kfz-Fahrern in Bezug auf den Radverkehr im Mischverkehr zu erhalten, ist der Einsatz von Abstandsmessern denkbar (z. B. open bike sensor³ oder Dashbike Mont Ventoux der Firma Dashfactory⁴). Hierbei ist zu beachten, dass standardisierte Messverfahren zur polizeilichen Überwachung hinsichtlich einer verfahrenssicheren, gerichtsverwertbaren Dokumentation grundsätzlich eine Zulassung der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) benötigen und solch ein geprüfetes System bisher nicht verfügbar ist. Die Messergebnisse können daher nicht als Grundlage für eine (private) Anzeige genutzt werden. Sie können aber einen Hinweis auf die Notwendigkeit von Kommunikationskampagnen (Querbezug zu K14) zum Thema Überholabstand geben. Die Stadt Hennef könnte entweder pro forma das Thema in eine Kommunikationskampagne integrieren oder aber entsprechende Abstandsmessgeräte anschaffen und interessierten Radfahrenden als Leihgabe zur Verfügung stellen. Letzteres stellt aber einen höheren Aufwand für die Stadt Hennef dar.

Zielsetzung



Schaffung einer Arbeitsgrundlage für den Radverkehrs

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R1 (Radverkehrsnetz), R2 (Zielgruppendifferenzierung), K13 (Datenbasis)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Überprüfung der vorgeschlagenen Zählstandorte
2. Anschaffung und Aufbau der automatischen Zählstellen
3. Prüfung der Möglichkeiten zur Anschaffung und Verleihung von Abstandsmessgeräten
4. Kontinuierliche Datenauswertung

Wer?

Stadt Hennef

³ Do-it-yourself-Kit

⁴ derzeit nicht verfügbar (Vorbestellung möglich)

Wirkung auf ...

	gering			hoch	
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

./ (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl vorhandener bzw. neu aufgestellter automatischer Zählstellen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

keine

Umsetzungspriorität



Radverkehr

R19 Ausweitung und Sicherung von Radservicestationen (Reparatur, Gepäckaufbewahrung)

Hintergrund

Zur Förderung des Radverkehrs gehören neben der Verbesserung der Infrastruktur auch ergänzende Maßnahmen und Angebote, die insbesondere auf die Steigerung des Komforts abzielen. Zu solchen Maßnahmen zählen beispielsweise punktuelle Serviceangebote. In der Umsetzung sollen die Serviceangebote allen Bürgerinnen und Bürgern sowie Touristen zur Verfügung stehen. Sie sollten sichtbar installiert oder mit Hilfe von Wegweisern gut auffindbar sein.

Handlungsansatz

Zu den punktuellen frei zugänglichen Serviceangeboten gehören beispielsweise Reparatur- und Luftpumpenstationen (wie z. B. auf dem Nowy-Dwór-Gdański-Platz) sowie Automaten mit Fahrradzubehör (z. B. Flickzeug, Fahrradschlauch, Ventil). Diese Angebote können flexibel im Stadtgebiet, auch in Kooperation mit lokalen Unternehmen (z. B. Fahrradhändler) installiert werden. Auch Gepäckschließfächer sind für Radfahrende attraktiv und lassen sich mit Lademöglichkeiten (Querbezug zu R13) gut kombinieren.

Potenzielle Standorte für Radservicestationen sind zentrale Punkte oder aber bedeutende Verkehrsknotenpunkte im Stadtgebiet (z. B. Rathaus, Bahnhof). Darüber hinaus eignen sich auch Freizeitziele mit Aufenthaltszeiten. Wie bereits in Bezug auf die Ladeinfrastruktur für Fahrräder dargestellt, sind die potenziellen Standorte für Radservicestationen in Kooperation mit der Touristeninformation zu identifizieren und hinsichtlich der Möglichkeiten zur Installation von Radservicestationen zu überprüfen. Auch hier ist wieder zu empfehlen, dass in unmittelbarer Nähe zu den Radservicestationen stets Möglichkeiten für Fahrradparken vorgesehen werden.

Zielsetzung



Verbesserung des Komforts im Radverkehr

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R9 (Fahrradabstellanlagen), R13 (Ladeinfrastruktur)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Prüfung der Aufstellungsmöglichkeiten für eine Radservicestation vor der Touristeninformation und am Bahnhof (ggf. Integriert in geplante Fahrradstation)
2. Kontaktaufnahme zur Touristeninformation zur Identifizierung weiterer relevanter Freizeitziele mit Potenzialen für Radserviceangebote

Wer?

Stadt Hennef

Stadt Hennef und Touristeninformation

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit den Radserviceangeboten im Stadtgebiet (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl vorhandene bzw. neu aufgestellter Radserviceangeboten (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	xx
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	gering
Fördermöglichkeiten	xxx
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	keine
Umsetzungspriorität	☆☆☆

Planungsziel „Öffentlicher Personennahverkehr“

Öffentlicher Personennahverkehr

Ö1 ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten

Hintergrund

Die Fahrzeit im Linienbusverkehr beeinflusst die Attraktivität des Angebots. Im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit muss die Fahrzeit möglichst schnell und vor allem auch zuverlässig sein.

In Bereichen, in denen der straßengebundene ÖPNV (Linienbusverkehr) gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird, sind die Fahrtzeiten im Linienbusverkehr vom allgemeinen Kfz-Verkehrsaufkommen bzw. Kfz-Verkehrsfluss abhängig. Dadurch können in den Hauptverkehrszeiten ungewollte Verzögerungen an Knotenpunkten sowie Probleme beim Einordnen in den fließenden Kfz-Verkehr entstehen.

Aus dem zum Masterplan durchgeführten Beteiligungsprozess geht Kritik an der Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des Linienbusverkehrs hervor. Es werden Verbesserungen diesbezüglich gewünscht.

Handlungsansatz

Um die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des Linienbusverkehrs trotz der Abhängigkeit zum fließenden Kfz-Verkehr gewährleisten zu können, ist der Linienbusverkehr gegenüber dem allgemeinen Kfz-Verkehr zu priorisieren. Dies kann durch organisatorische Maßnahmen (Vorfahrtsberechtigung entlang der Linienwegen) und durch ordnende Maßnahmen (Beseitigung von Störfaktoren, Verhinderung von verbotswidrigem Parken am Fahrbahnrand) erzielt werden.

Die organisatorischen Maßnahmen erfordern dazu ein Intermodal Transport Control System (ITCS)⁵ als Arbeitsgrundlage, welches auch für weitere Aufgaben verwendet wird (Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle, rechnergestützter Fahrbetrieb, Fahrgastinformation in Echtzeit). Im Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises (Version 2.4, Januar 2021) ist das ITCS-System im Anforderungsprofil für Fahrzeuge als Ausstattungsmerkmal aufgeführt und auch der Einsatz eines ITCS-Systems zur Betriebssteuerung und Sicherung der Pünktlichkeit ist benannt. Im Austausch mit dem Rhein-Sieg-Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger ist die Pünktlichkeitsstatistik zu sichten und nach Störquellen im Betriebsablauf zu suchen. Darauf aufbauen sind die Örtlichkeiten der Störquellen gemeinsam zu begutachten, um Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren.

Eine Beschleunigung des ÖPNV kann neben den organisatorischen und ordnenden Maßnahmen insbesondere durch infrastrukturelle Maßnahmen erreicht werden. Bei Umgestaltungen und Neuanlagen von Haltestellen sollen in Abhängigkeit der Bedingungen vor Ort die Möglichkeiten zur Verlegung der Haltestellen vor eine Lichtsignalanlage (ermöglicht eine signaltechnische Priorisierung des Linienbusverkehrs am Knotenpunkt) oder zur Umwandlung von Busbuchten zu Buskaps (erspart das Einordnen in den fließenden Kfz-Verkehr) geprüft werden.

Zielsetzung



Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Linienbusverkehrs



Sicherung der Pünktlichkeit des Linienbusverkehrs

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

Ö4 (Takt und Linienverläufe), Ö7 (Schul-ÖPNV)

⁵ Frühere Bezeichnung: Rechnergestütztes Betriebssystem (RBL)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Kontaktaufnahme zum Rhein-Sieg-Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger
2. Sichtung der Pünktlichkeitsstatistik zur Identifizierung nach Störquellen im Betriebsablauf
3. Ortsbesichtigung der identifizierten Störquellen
4. Ableitung von Verbesserungsmaßnahmen

Wer?

Stadt Hennef
 Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Hennef
 Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Hennef
 Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Schnelligkeit und Pünktlichkeit des Linienbusverkehrs (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl durchgeführter Verbesserungsmaßnahmen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
 (keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

hoch

Fördermöglichkeiten

xxx

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittelfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

gering

Umsetzungspriorität



Öffentlicher Personennahverkehr

Ö2 Barrierefreier Umbau von Haltestellen/-punkten und deren Zuwegung

Hintergrund

Die Haltestellen stellen den Zugang zum öffentlichen Personenverkehr dar. Um dessen Nutzungsmöglichkeit grundsätzlich gewährleisten zu können, muss die Infrastruktur der Haltestelle barrierefrei sein, gepflegt und Instand gehalten werden (Querbezug zu Ö3). Für die ungehinderte Nutzbarkeit der Haltestellen sind die Haltestellen sowie die An- und Abfahrtsbereiche freizuhalten. Im Hinblick auf die Attraktivität spielt auch die Modernität der Ausstattungselemente eine Rolle.

Aus dem zum Masterplan durchgeführten Beteiligungsprozess gehen vereinzelte Hinweise auf eine fehlende Barrierefreiheit von Haltestellen/-punkten hervor.

Handlungsansatz

Die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen ist gesetzlich gefordert (Personenbeförderungsgesetz) und bis 2022 vollständig umzusetzen. Eine barrierefreie Gestaltung von Haltestellen erleichtert nicht nur mobilitätseingeschränkten und älteren Menschen den Zugang und den Einstieg, sondern allen ÖPNV-Nutzern. Während die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen in kommunaler Zuständigkeit liegt, ist die RSVG für den Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen zuständig.

Im Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises (Version 2.4, Januar 2021) ist eine fünfstufige Prioritätenreihenfolge (Basis: Linienangebot und Fahrgastaufkommen) für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit aufgeführt, um das Vorgehen zielgerichtet durchzuführen. Die angestrebten Standards für den barrierefreien Ausbau sind für die Kategorien 1 bis 4 identisch (Ausbaustandard der Haltestellen ist im Nahverkehrsplan festgehalten und berücksichtigt auch die Einbindung in das Wegenetz). Die fünfte Kategorie enthält die Haltestellen, die bis auf weiteres nicht ausgebaut werden sollen. Dies ist zu begründen und turnusmäßig zu prüfen. Im Nahverkehrsplan ist auch der Umsetzungsstand in den kreisangehörigen Kommunen (Datenstand unbekannt) dargestellt. Er zeigt für die Stadt Hennef weiteren Handlungsbedarf auf, da noch nicht alle Haltestellen der Kategorien 1 bis 4 barrierefrei hergestellt sind.

Die noch nicht barrierefrei umgebauten Haltestellen/-punkte sind unter Berücksichtigung der festgelegten Priorisierung in das städtische Programm für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen aufzunehmen und das Programm ist weiter fortzuschreiben. Die Herstellung der Barrierefreiheit bezüglich der Zuwegung erfolgt über die Umsetzung der Handlungsansätze des Fußgängerverkehrs.

Zielsetzung



Gewährleistung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV für alle

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F4 (Gehwegbreiten), F5 (Querungssituation), F6 (Barrierefreiheit), F7 (Instandhaltung), Ö3 (Instandhaltung)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Aktualisierung der Übersicht zum Umsetzungsstand der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Stadtgebiet Hennef
2. Umsetzung der noch ausstehenden Haltestellen der Kategorien 1 bis 4

Wer?

Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering			hoch	
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Barrierefreiheit an Haltestellen/-punkte (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl barrierefreier Haltestellen/-punkte (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	xx
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	mittel
Fördermöglichkeiten	xxx
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	keine
Umsetzungspriorität	☆☆☆

Öffentlicher Personennahverkehr

Ö3 Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des ÖPNV

Hinweis: Steckbriefe F7, R10 und K6 sind identisch

Hintergrund

siehe Steckbrief F7

Handlungsansatz

siehe Steckbrief F7

Zielsetzung



Gewährleistung von Nutzbarkeit



Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F6 (Barrierefreiheit), F7 (Instandhaltung), F8 (Zustandserfassung), F9 (Aufenthaltsqualität), R10 (Instandhaltung), R11 (Zustandserfassung), K6 (Instandhaltung), K7 (Zustandserfassung)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. kontinuierliche Sichtung der über die „Citykey“-App eingehenden Hinweise (Statusmeldung an die mitteilende Person)
2. Kontinuierliche Reinigung (Sommer- und Winterdienst)
3. Aufstellung eines Baustellensicherungskonzepts zu jeder Bau-
maßnahme, die den Verkehrsraum einschränkt

Wer?

Stadt Hennef
Stadt Hennef und Anwohnende
Baulastträger der Maßnahme

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem Zustand der Verkehrsinfrastruktur (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl überprüfter und ggf. verbesserter Einzelmaßnahmen zum Thema „Pflege und Instandhaltung“ (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xxx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittel

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig (adhoc),
ansonsten kontinuierlich bzw.
bedarfsabhängig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Öffentlicher Personennahverkehr

Ö4 Überprüfung der Anpassungsmöglichkeit von Takt und Linienverläufen

Hintergrund

Die Angebotsqualität des ÖPNV wird im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans analysiert (Erschließung, Bedienung, Verbindung). Die Aufstellung und Fortschreibung obliegt dem Aufgabenträger, d. h. dem Rhein-Sieg-Kreis. Die Standards werden im Nahverkehrsplan definiert und festgelegt und abgesehen von wenigen Ausnahmen bereits erfüllt.

Aus dem zum Masterplan Mobilität durchgeführten Beteiligungsprozess geht hervor, dass aus Bürgersicht vor allem die Anbindung der umliegenden Ortsteile an das Zentrum von Hennef und an die Bahnhaltdepunkte als nicht ausreichend bewertet wird.

Handlungsansatz

Der Rhein-Sieg-Kreis ist ÖPNV-Aufgabenträger und damit zuständig für die Angebotsqualität des ÖPNV. Für den Schienenpersonenverkehr (SPNV) ist der Nahverkehr Rheinland (NVR) zuständig.

Im Rahmen des Masterplans wurden keine Reisezeitvergleiche MIV/ÖPNV durchgeführt, über die defizitäre Verbindungsachsen identifiziert werden können. Sie sind auch nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans des Rhein-Sieg-Kreises (Version 2.4 Januar 2021). Sie bilden aber eine gute Arbeitsgrundlage zur Erörterung der Möglichkeiten der Fahrplan-Optimierung.

Es wird vorgeschlagen, die Erstellung von Reisezeitvergleichen für die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplans beim Rhein-Sieg-Kreis anzuregen. Bis dahin sollten die im Rahmen des Masterplanprozess gesammelten Hinweise zu fehlenden oder mangelhaften ÖPNV-Anbindungen gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Nahverkehr Rheinland besprochen werden, um die Anpassungsmöglichkeiten von Takt und Linienverläufen zu erörtern.

Auf die Besonderheiten der ländlichen Bereiche geht der Handlungsansatz Ö6 ein.

Zielsetzung



Attraktivierung der Verbindungen des ÖPNV

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

Ö6 (Angebote ländlicher Raum)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Kontaktaufnahme zu Rhein-Sieg-Kreis und NVR, um die gesammelten Hinweise zu besprechen
2. Erstellung von Reisezeitvergleichen als Anregung für die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplans anregen

Wer?

Stadt Hennef, Rhein-Sieg-Kreis, NVR
Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering			hoch	
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der vorhandenen ÖPNV-Anbindung (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl überprüfter Hinweise (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Öffentlicher Personennahverkehr

Ö5 Ausweitung und Anschlussoptimierung von Park+Ride und Bike+Ride

Hintergrund

Die Begriffe Multi- und Intermodalität haben in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Dabei bezeichnet Multimodalität die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege und Intermodalität die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg. Die Förderung der Multimodalität zielt auf eine eingeschränkte Kfz-Nutzung (z. B. bei kurzen Strecken). Die Förderung der Intermodalität fokussiert sich dagegen auf die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel untereinander – insbesondere aber mit dem ÖPNV.

Die Verknüpfung erfolgt über eine Linienbusanbindung (Umstieg von Bus auf Bahn bzw. umgekehrt), Bike+Ride (Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV bzw. umgekehrt), Park+Ride (Umstieg vom Kfz auf den ÖPNV bzw. umgekehrt) sowie Mobilstationen (Umstieg von verschiedenen Verkehrsmitteln auf verschiedene Verkehrsmittel).

Der Bahnhof Hennef liegt an einer Hauptachse des Linienbusverkehrs und verfügt über den angegliederten Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) über eine umfangreiche Busanbindung. Der Bahnhofpunkt Im Siegbogen wird von der Buslinie 532 tagsüber im 30-Minuten-Takt angefahren, wodurch die Ortsteile Weldergoven, Lauthausen, Bödingen und Altenbödingen angeschlossen sind. Der Bahnhofpunkt Blankenberg verfügt über keine direkte Linienbusanbindung (Haltestelle Oberauel ist mehr als 500 m Fußweg entfernt).

Bike+Ride gibt es im Stadtgebiet Hennef an den zwei Bahnhofpunkten Hennef Bahnhof und Im Siegbogen. Eine Anlage am Bahnhofpunkt Blankenberg macht erst Sinn, wenn der barrierefreie Ausbau (Querbezug zu Ö2) mit Gleisquerung umgesetzt ist. Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen sind punktuell, aber nicht regelbasiert vorhanden (z. B. Haltestelle Hennefer Straße in Dambroich).

Park+Ride gibt es im Stadtgebiet Hennef nur in Bezug auf die vorhandenen Bahnhofpunkte (Hennef Bahnhof, Im Siegbogen und Blankenberg).

Mobilstationsstandorte wurde in einem verbundweiten Projekt vom NVR identifiziert und im Feinkonzept Mobilstationen des Rhein-Sieg-Kreises (2021) detaillierter betrachtet. Für Hennef sind insgesamt vier Mobilstationsstandorte definiert. Neben Hennef Bahnhof wurden im Feinkonzept die drei Haltestellen/-punkte Blankenberg Bahnhof, Alter Zoll und Sieg-Rheinischer Hof analysiert.

Handlungsansatz

In Bezug auf den Bahnhofpunkt Im Siegbogen ist zu prüfen, ob die vorhandene Linienbusanbindung optimiert werden kann (z. B. Taktverdichtung im morgendlichen und nachmittäglichen Berufsverkehr). In Bezug auf den Bahnhofpunkt Blankenberg ist zu prüfen, ob eine Linienbusanbindung (eventuell auch über ein On-Demand-/Kleinbus-Angebot) über Siegtalstraße oder Haus Attenbach ermöglicht werden kann.

Die vorhandenen Bike+Ride-Anlagen wurden bei der Überprüfung und Ergänzung der Definition des städtischen Radverkehrsnetzes (Querbezug zu R1) berücksichtigt und sind damit angebunden. Die Einrichtung von Bike+Ride in Blankenberg steht im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau mit Gleisquerung. Hinsichtlich der Verknüpfung von Fahrrad und Linienbus wird eine regelbasierte Ausstattung von Bushaltestellen mit kleineren Fahrradabstellanlagen empfohlen. Die Festlegung der Notwendigkeit kann sich an der Priorisierungsreihenfolge zur Herstellung der Barrierefreiheit orientieren. Nach Identifizierung der relevanten Haltestellen sind diese hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit für die Aufstellung von kleineren Fahrradabstellanlagen (mindestens zwei Anlehnbügel) zu überprüfen.

Die vorhandenen Park+Ride-Anlagen sind über das vorhandene Straßennetz angebunden.

Um das Kfz-Verkehrsaufkommen im Zentrum der Stadt Hennef zu reduzieren, ist zu prüfen, inwie-

weit es Möglichkeiten gibt, am Rand des Stadtzentrums für Besucher von Außerorts Park+Ride-Anlagen anzuordnen. Eine Analyse der Pendlerverflechtungen der Stadt Hennef zeigt auf, dass der Großteil der Kfz-Verkehre in die Innenstadt über das klassifizierte Straßennetz (aus Richtung Norden über L 352, aus Richtung Osten über L 333, aus Richtung Süden und Westen über A 560 und L 333). Damit sind die Achsen Heisterschoß-Happerschoß-Allner (Nordachse) sowie Bülgenuel-Greuelsiefen-Dondorf-Warth (Ostachse) sowie der Standort Stoßdorf näher zu betrachten. Es ist jedoch zu beachten, dass die Nutzungswirkung von Park+Ride-Anlagen am Rand des Stadtzentrums nur dann erzielt werden, wenn die Park+Ride-Anlagen attraktiv mit dem ÖPNV an das Stadtzentrum angebunden sind. Dies erfordert entweder einen Ausbau des bestehenden Linienangebots oder eigenständige Pendelbuslinien. Im Weiteren sind eine Flächenanalyse sowie eine Analyse des Linienbusangebots durchzuführen.

Die Handlungsempfehlungen aus dem Feinkonzept Mobilstationen sind für die drei analysierten Standorte umzusetzen.

Für eine gezielte Ausweitung sind regelmäßige Nachfrageerhebungen durchzuführen, die einen Aufschluss über den aktuellen Auslastungsgrad geben. Zeigen sich fehlende Kapazitäten, sind die Anlagen entsprechend auszuweiten.

Zielsetzung



Verbesserung der Verkehrsmittelverknüpfung – insbesondere mit dem ÖPNV



Stärkung des ÖPNV

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R9 (Fahrradabstellanlagen), Ö4 (Takt und Linienverläufe), K3 (Parkraumbewirtschaftung), K4 (Parkraumangebot)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Linienbusanbindung Bahnhofpunkte: Kontaktaufnahme zum Rhein-Sieg-Kreis zur Besprechung der Möglichkeiten
2. Bike+Ride: Einrichtung einer Anlage am Bahnhofpunkt Blankenberg sowie regelmäßige Nachfrageerhebung an allen drei Bahnhofpunkten für eine gezielte Ausweitung; regelbasierte Ausstattung von Bushaltestellen mit kleinen Fahrradabstellanlagen
3. Park+Ride: regelmäßige Nachfrageerhebung an allen drei Bahnhofpunkten für eine gezielte Ausweitung
4. Mobilstationen: Umsetzung der Handlungsempfehlungen aus dem Feinkonzept

Wer?

Stadt Hennef, Rhein-Sieg-Kreis
 Stadt Hennef
 Stadt Hennef
 Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Verkehrsmittelverknüpfung (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl An-/Abfahrten im Linienbusverkehr an den Bahnhaltdepunkten Im Siegbogen und Blankenberg sowie Anzahl Stellplätze Bike+Ride und Park+Ride (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Öffentlicher Personennahverkehr

Ö6 On-Demand- und Kleinbus-Angebot für ländliche Bereiche

Hintergrund

Während in urbanen Räumen das Angebot des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) – auch in Ergänzung mit diversen Sharing-Angeboten – aufgrund einer ausreichend hohen Nachfrage als gut bezeichnet werden kann, fällt die Nachfrage in vielen ländlichen Bereichen aufgrund der geringen Siedlungsdichte sehr gering aus, sodass in diesen Bereichen ein dicht getaktetes ÖV-Angebot sich nicht wirtschaftlich trägt. Dies führt hier zu einer geringen ÖV-Auslastung und einer starken Dominanz des privaten Pkw bei der Verkehrsmittelwahl, was aus Sicht des Klimaschutzes problematisch ist.

Die Aufgabenträger des ÖV müssen hier im Hinblick auf die Gewährleistung der Daseinsvorsorge eine Lösung unter Abwägung von Angebot und Nachfrage finden. Dabei kommen den nachfrageorientierten und flexiblen Angeboten eine hohe Bedeutung zu (On-Demand, Kleinbusse, autonom fahrende Elektrokleinbusse).

Durch die Lage der Stadt Hennef im ländlichen Raum gibt es – wie in vielen anderen Bereichen des Kreises auch – durch die Streusiedlungen Bereiche, die in Bezug auf den ÖPNV schlecht angebunden sind. Bezogen auf die Bevölkerung sind das 10 bis 15 % der Gesamtbevölkerung der Stadt Hennef und zudem mit einer ganz dispersen Struktur, sodass der ÖPNV hier keine große Nachfrage abrufen kann.

Der Rhein-Sieg-Kreis arbeitet bereits sehr vielen Jahren mit den Angeboten des TaxiBusses, Anruf-Sammeltaxis (AST) und Bürgerbus, wobei in Hennef nur das Anruf-Sammeltaxi angeboten wird (Details sind im Schlussbericht unter Ziffer 8.1.6 aufgeführt). Dabei ist zu beachten, dass das AST-Angebot aufgrund der Ungebundenheit in Bezug auf den Linienweg eine höhere Flexibilität als der TaxiBus und der Bürgerbus hat.

Da sich auch der Rhein-Sieg-Kreis als ÖV-Aufgabenträger weiterentwickeln will, prüft er, in welcher Form er das nachfrageorientierte AST-Angebot weiterentwickeln kann. Hierzu sammelt er erste Erfahrungen durch das im August 2021 in Neukirchen-Seelscheid gestartete Pilotprojekt „Rhesi“. Es handelt sich hierbei um ein App-basiertes nachfrageorientiertes Kleinbus-Angebot. Nach Anmeldung des Fahrtwunsches unabhängig von einem Fahrplan, werden die eingegangenen Fahrtwünsche gebündelt und die Route möglichst effektiv geplant. Ein- und Ausstieg ist an allen regulären Haltestellen in der Kommune möglich sowie an gekennzeichneten virtuellen Haltestellen (gekennzeichnet über eine Bodenmarkierung). Ob und welche Änderungen aus dem Pilotprojekt umgesetzt werden, ist noch offen, da die zeitliche Gebundenheit des AST auch Vorteile hat, z. B. im Hinblick auf die Anknüpfung an ÖPNV-Knotenpunkte zur Weiterfahrt.

Handlungsansatz

Im Rahmen des Masterplans Mobilität wurden keine detaillierten Nachfrageanalysen durchgeführt. Vor diesem Hintergrund wurde das nachfrageorientierte ÖV-Angebot ausschließlich qualitative analysiert (siehe Schlussbericht unter Ziffer 8.1.6).

Bereits 2016 wurde die Vision einer nachfrageorientierten Kleinbuslinie ausgearbeitet (einfache Streckenlänge von rund 30 km), die ÖV-Angebotslücken im Osten und Süden von Hennef abdecken soll. Diese Vision wurde jedoch bis heute noch nicht umgesetzt. Eine Überlagerung mit allen Ortsteilen mit mehr als 100 Einwohnenden und den im Beteiligungsprozess gesammelten subjektiven Hinweisen, dass die vorhandene ÖV-Anbindung „fehlt“ oder „mangelhaft“ sei⁶, zeigt auf, dass der vorge-

⁶ Das ÖPNV-Angebot im Bestand wird im Rahmen der Aufstellung eines Nahverkehrsplans durch den Aufgabenträger (hier dem Rhein-Sieg-Kreis) nach festgelegten Mindestbedienungsstandards bewertet. Die im Nahverkehrsplan Version 2.4 (Januar 2021) durchgeführte Analyse der Angebotsqualität im Bestand zeigt für die Stadt Hennef einen hohen Erfüllungsgrad und damit eine gute Angebotsqualität.

schlagene Linienverlauf viele Dörfer (Umfang von rund 9.000 Einwohnenden ohne das Zentrum) und Hinweise (22 Hinweise von insgesamt 40 Hinweisen zu fehlenden bzw. mangelhaften Linienverbindungen) abdeckt.

Diese Vision aus 2016 wurde inzwischen in Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis zum Handlungsansatz „Siegthüpfer“ weiterentwickelt und von Stadt und Kreis als Umsetzungsplanung beschlossen.

Es wird empfohlen, den „Siegthüpfer“ als Pilotprojekt in Hennef umzusetzen. Zeigt sich in Bezug auf den „Siegthüpfer“ nach Einführung und Etablierung eine positive Resonanz, so sind auf Grundlage des Linienverlaufs des „Siegthüpfers“ und der Vision aus 2016 weitere Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Busverkehrs ins Hennef zu prüfen (z. B. Verbesserung der Anbindung der östlichen oder der südlichen Ortsteile an den Bahnhof Im Siegbogen oder der nördlichen Ortsteile an den Bahnhof Hennef).

Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit der bestehenden Haltestellen durch Ausweitung der Sharing-Angebote für die „letzte Meile“ (E-Scooter und RSVG-Bike; Querbezug zu den Handlungsansätzen Ö8 und Ö9) zu verbessern.

Zielsetzung



Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in ländlichen Räumen

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

Ö4 (Takt und Linienverläufe), Ö5 (Verknüpfung), Ö8 (E-Scooter), Ö9 (RSVG-Bike)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Kontaktaufnahme zum Rhein-Sieg-Kreis, um die Umsetzungsmöglichkeiten der On-Demand-Kleinbuslinie zu besprechen

Wer?

Stadt Hennef, Rhein-Sieg-Kreis

Wirkung auf ...


	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der ÖPNV-Anbindung in ländlichen Räumen (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl vorhandener On-Demand-Kleinbuslinien (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	./. (keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	mittel
Fördermöglichkeiten	xxx
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	mittel
Umsetzungspriorität	

Öffentlicher Personennahverkehr

Ö7 Optimierung der ÖPNV-Anbindungen der Schulen

Hintergrund

Kinder und Jugendliche sind in Bezug auf eine eigenständige Mobilität auf den Umweltverbund (Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV) angewiesen. Vor allem in Bezug auf weiterführende Schulen kommt dem ÖPNV durch weitere Entfernungen eine besondere Bedeutung zu.

Eine Attraktive ÖPNV-Anbindung der Schulen erfordert sowohl eine Abstimmung der Busfahrzeiten mit den Schulzeiten (Anfang wie auch Ende) als auch eine gute Linienverlaufsplanung, damit die Fahrzeit zum MIV konkurrenzfähig bleibt.

Aus dem zum Masterplan Mobilität durchgeführten Beteiligungsprozess gehen Hinweise hervor, dass die vorhandene ÖPNV-Anbindung der weiterführenden Schulen in Hennef (städtisches Gymnasium, Gesamtschule Hennef-West, Gesamtschule Meiersheide) einer Überprüfung bedürfen.

Handlungsansatz

Es wird empfohlen, die im Rahmen der Öffentlichkeits- und Schulbeteiligung eingegangenen Anregungen gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis zu erörtern und zu prüfen, ob sich hieraus neue Erkenntnisse hinsichtlich eines weiteren Anpassungsbedarfs und Optimierungsmöglichkeiten im Schülerverkehr ergeben und der Austausch sollte anlassbezogen und regelmäßig fortgeführt werden.

Zielsetzung



Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Schulen

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

Ö4 (Takt und Linienverläufe)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Gemeinsame Besprechung mit dem Rhein-Sieg-Kreis und den Schulen mit Busverkehr, um den konkreten Bedarf und die Handlungsmöglichkeiten zu besprechen

Wer?

Stadt Hennef, Rhein-Sieg-Kreis, Schulen mit Busverkehr

Wirkung auf ...


	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der ÖPNV-Anbindung der Schulen (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl geprüfter bzw. verbesserter Schulanbindungen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	2
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	gering
Fördermöglichkeiten	./.
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	mittel
Umsetzungspriorität	

Öffentlicher Personennahverkehr

Ö8 Überprüfung der Möglichkeiten für die Anpassung des E-Scooter-Bediensgebiets

Hintergrund

Sharing-Angebote werden zunehmend gefördert, da eine nachhaltige Verkehrsmittelnutzung durch den Umstieg vom MIV auf die neuen Angebote in Ergänzung zum Umweltverbund sowie auch ein Rückgang des Kfz-Bestands erwartet wird. Dies würde die Bewältigung der angestrebten Mobilitätswende stützen.

Seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) im Juni 2019 werden auch Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk- oder Haltestange (ohne Sitz) – im allgemeinen Sprachgebrauch als „E-Scooter“ bezeichnet und im Weiteren auch als Begriff verwendet – als Sharing-Fahrzeuge in vielen Innenstädten angeboten. Es handelt sich hierbei bisher um sogenannte „free-floating“-Systeme (keine fest installierten Stationen, Abstellung innerhalb eines festgelegten Gebiets). Erste Evaluationen in verschiedenen deutschen Städten haben aufgezeigt, dass die Nutzung vor allem mit dem Umweltverbund konkurriert und hier insbesondere mit dem zu Fuß gehen. Nichtsdestotrotz können die E-Scooter auch für die erste und letzte „Meile“ in Verbindung mit dem ÖPNV eingesetzt werden.

Grundsätzlich können Kommunen eine Einführung von E-Scooter durch einen Mobilitätsdienstleister nicht verhindern, da die Nutzung des öffentlichen Raums frei ist. Die Kommunen können aber mit den interessierten Dienstleistern sowohl das Nutzungsgebiet (ggf. auch mit ausgewiesenen Abstellflächen) als auch die Regeln für den Betrieb sowie die Abwicklung (Kooperationsvertrag) einvernehmlich abzustimmen, damit es im Betrieb selbst zu keinen Problemen kommt. Bisher zeigten die Mobilitätsdienstleister vor allem Interesse an dicht besiedelten Gebieten – vornehmlich die Innenstadtbereiche von Groß- und Mittelstädten.

In Hennef ist im März 2021 das Unternehmen Spin Mobility GmbH in Kooperation mit der Stadt Hennef mit einem E-Scooter-Verleihsystem im Innenstadtbereich als Pilotversuch an den Start gegangen, jedoch erfolgt bereits im Januar 2022 trotz wahrnehmbarer Nutzungsnachfrage der Rückzug. Die Stadt Hennef hat sich daraufhin mit den Nachbarkommunen im Rhein-Sieg-Kreis ausgetauscht und ist eine neue Kooperation mit dem Unternehmen TIER eingegangen. Dies hat den Vorteil, dass die Nutzung für die Nutzenden über die Stadtgrenze hinaus möglich ist (einmalige Registrierung).

Der bisherigen Erfahrungswerte mit den E-Scootern in Hennef zeigen nur eine sehr geringe Anzahl an Beschwerden auf und eine höhere Nutzung zu Uhrzeiten, zu denen der ÖPNV nur noch eingeschränkt verkehrt. Vor diesem Hintergrund erkennt die Stadtverwaltung hier den Nutzen als Ergänzung des ÖPNV in den Bediensrandzeiten und auf der letzten Meile. Bei erkennbaren Konflikten wäre der Anbieter auch bereit, statt dem bisherigen Free-Floating-System mit festen Stationen zu arbeiten. Dies wird aber zum jetzigen Zeitpunkt für nicht notwendig erachtet. Aus dem im Rahmen des Masterplans Mobilität durchgeführten Beteiligungsprozess geht aber der Wunsch einer Gebietsausweitung hervor.

Handlungsansatz

In Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsdienstleister sind die Möglichkeiten der Gebietsausweitungen zu prüfen. Hierzu sind bedeutende ÖPNV-Haltestellen/-punkte zu identifizieren und mit der üblichen Fahrtstrecke der E-Scootern sowie dem vorhandenen ÖPNV-Angebot zu überlagern. Durch die Nutzung der E-Scooter auf der ersten und letzten „Meile“ vergrößert sich quasi der Einzugsbereich der Haltestellen. Neben den drei Bahnhaltepunkten (Der Bahnhaltepunkte Blankenberg wird bisher nicht durch das Bediensgebiet abgedeckt.) werden Bushaltestellen am Rand der Innenstadt mit guter Linienebusanbindung ins Zentrum als bedeutend erachtet.

Zusätzlich wird empfohlen, die Gebietsfestlegung (Bedienzone und Verbotszonen) über die städtische Internetseite zu kommunizieren und zu erläutern, damit das Verständnis für die Gebietsfestlegung gestärkt wird.

Zielsetzung



Verbesserung des E-Scooter-Sharing-Angebots

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

Ö11 (Sharing-Plattform)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Identifizierung bedeutender Haltestellen am Rand der Innenstadt
2. Analyse der Möglichkeiten zur Ausweitung der Gebietsfestlegung

Wer?

Stadt Hennef
Stadt Hennef, TIER

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem vorhandenen E-Scooter-Angebot (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Fläche des Bediengebiets und Anzahl E-Scooter (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

3

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Öffentlicher Personennahverkehr

Ö9 Bedarfsgerechte Ausweitung des Stationsnetz des RSVG-Bike

Hintergrund

Sharing-Angebote werden zunehmend gefördert, da eine nachhaltige Verkehrsmittelnutzung durch den Umstieg vom MIV auf die neuen Angebote in Ergänzung zum Umweltverbund sowie auch ein Rückgang des Kfz-Bestands erwartet wird. Dies würde die Bewältigung der angestrebten Mobilitätswende stützen.

Im Oktober 2020 wurde das kreisweite Verleihsystem RSVG-Bike, welches mit festen und virtuellen Stationen arbeitet, in 13 Städten des Rhein-Sieg-Kreises in Zusammenarbeit mit der RSVG und dem Unternehmen nextbike gestartet. Die Stadt Hennef war von Anfang an mit dabei und hat das vorhandene Angebot bereits mehrfach ausgeweitet (Aufstockung der konventionellen Fahrräder, Einbindung von zehn E-Bikes und einem E-Cargo-Bike sowie weitere faktische und virtuelle Ausleihstationen).

Das RSVG-Bike wird als ein sehr gutes Angebot wahrgenommen, um beispielsweise von allen Bahnhaltepunkten weiter fahren zu können. Dies gilt vor allem auch vor dem Gesichtspunkt, dass bei Bahnausfall oftmals die Bahnhaltepunkte im Siegbogen und Blankenberg nicht mehr angefahren werden.

Analog zum E-Scooter-Sharing-Angebot geht aus dem zum Masterplan Mobilität durchgeführten Beteiligungsprozess der Ausweitungswunsch des RSVG-Bediensbereichs hervor.

Handlungsansatz

In Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsdienstleister sind die Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Systems (weitere Fahrräder bzw. weitere feste und/oder virtuelle Stationen). Hierzu sind bedeutende ÖPNV-Haltestellen/-punkte sowie publikumsintensive Einrichtungen als bedeutende Quell-/Zielpunkte zu identifizieren und mit der üblichen Fahrtstrecke der RSVG-Bikes sowie dem vorhandenen ÖPNV-Angebot zu überlagern.

Zusätzlich wird empfohlen, das vorhandene Angebot und die Möglichkeiten des Angebots (z. B. 30 Minuten kostenlose Nutzung für ÖPNV-Abo-Kunden) stärker zu bewerben, damit die Nachfrage weiter gesteigert werden kann.

Zielsetzung



Verbesserung des RSVG-Bike-Sharing-Angebots

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

Ö11 (Sharing-Plattform)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Identifizierung bedeutender Haltestellen und publikumsintensive Einrichtungen
2. Analyse der Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Systems

Wer?

Stadt Hennef
Stadt Hennef, RSVG, nextbike

Wirkung auf ...


	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem vorhandenen RSVG-Bike-Angebot (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl RSVG-Bikes und Anzahl Stationen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	4
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	gering
Fördermöglichkeiten	./.
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	mittel
Umsetzungspriorität	

Öffentlicher Personennahverkehr

Ö10 Überprüfung der Möglichkeiten für Carsharing im städtischen und ländlichen Raum

Hintergrund

Sharing-Angebote werden zunehmend gefördert, da eine nachhaltige Verkehrsmittelnutzung durch den Umstieg vom MIV auf die neuen Angebote in Ergänzung zum Umweltverbund sowie auch ein Rückgang des Kfz-Bestands erwartet wird. Dies würde die Bewältigung der angestrebten Mobilitätswende stützen.

Im Gegensatz zu den neueren Sharing-Angeboten (E-Scooter und Fahrrad) spielt der Wirtschaftsaspekt beim Carsharing (gibt es bereits seit Ende der 1980er Jahren in Deutschland) im Allgemeinen eine höhere Rolle, da die Erprobungsphase schon überschritten ist. Vor diesem Hintergrund orientieren sich die kommerziellen Mobilitätsdienstleister von Carsharing-Angeboten mit Schwerpunkt an den Großstädten (Stand Januar 2023: 91 % an allen Kommunen ab 100.000 Einwohnenden, 74 % an allen Kommunen der Größe 50.000 bis unter 100.000 Einwohnenden, 49 % an allen Kommunen der Größe 20.000 bis unter 50.000 Einwohnenden).

Es gibt aber inzwischen auch Carsharing-Möglichkeiten für kleinere bzw. ländliche Kommunen, die auch von der Öffentlichkeit zunehmend gefordert werden. Da es in Hennef derzeit nur ein Fahrzeug von Ford Carsharing als Partner im Flinkster-Netzwerk der DB am Bahnhof Hennef als Carsharing-Angebot gibt, wurde auch im Rahmen des Masterplans Mobilität durchgeführten Beteiligungsprozess der Wunsch nach einer Ausweitung von Carsharing in der Stadt Hennef formuliert.

Handlungsansatz

In der im Beteiligungsprozess zum Masterplan Mobilität durchgeführten Expertenrunde zum ÖPNV wurden verschiedene Möglichkeiten als Alternative zum kommerziellen Carsharing-Angebot aufgezeigt und diskutiert (z. B. Nutzung des kommunalen Fuhrparks und/oder privater Fahrzeuge in „Eigenregie“ oder durch ein genossenschaftlichen Mobilitätsdienstleister).

Die Umsetzung in „Eigenregie“ könnte über die Sharing-Plattform OMI, die im Forschungsprojekt „Offene Mobilitätsinfrastruktur“ (OMI) aufgebaut wird und an der sich die Stadt Hennef beteiligt, erfolgen (Querbezug zu Ö11). Als genossenschaftlicher Mobilitätsdienstleister ist das Unternehmen BürgerEnergie Rhein-Sieg eG tätig.

Das Forschungsprojekt OMI läuft noch bis zum Herbst 2024. Erst dann werden wichtige Erkenntnisse zur Entscheidung über das weitere Vorgehen vorliegen. Die Zwischenzeit kann dazu genutzt werden, sich nochmals mit dem genossenschaftlichen Mobilitätsdienstleister BürgerEnergie Rhein-Sieg eG (oder einem anderen Unternehmen) auszutauschen. Als Arbeitsgrundlage wäre eine öffentliche Abfrage des konkreten Interesses an einem Carsharing-Angebot von Vorteil. Diese Abfrage könnte die Stadt Hennef ebenfalls durchführen.

Zielsetzung



Reduzierung des Kfz-Bestands

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

Ö11 (Sharing-Plattform), K5 (Stellplatzsatzung)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Austausch mit einem genossenschaftlichen Mobilitätsdienstleister für Carsharing
2. Stadtweite Abfrage des Interesses an Carsharing in Hennef
3. Entscheidungsfindung nach Abschluss des Forschungsprojekts OMI

Wer?

- Stadt Hennef, Mobilitätsdienstleister
Stadt Hennef
Stadt Hennef

Wirkung auf ...


	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem vorhandenen Carsharing-Angebot (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl Carsharing-Fahrzeuge und Anzahl Stationen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	4
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	gering
Fördermöglichkeiten	./.
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	mittel
Umsetzungspriorität	

Öffentlicher Personennahverkehr

Ö11 Aufbau einer Sharing-Plattform zur Verbesserung der Vernetzung (Projekt OMI)

Hintergrund

Die Stadtverwaltung Hennef beteiligt sich am Forschungsprojekt „Offene Mobilitätsinfrastruktur“ (OMI), welches im Herbst 2021 gestartet ist und vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert wird. Im Rahmen des Projekts soll ein digitales Angebot für Privatpersonen und Unternehmen geschaffen werden, um ihr privates Fahrzeug bzw. ihren Unternehmensfuhrpark anderen zur Verfügung zu stellen bzw. Fahrzeuge anderer anmieten zu können (Prinzip „geben und nehmen“). Damit stellt die geplante Sharing-Plattform eine mögliche Alternative zu einem Carsharing-Angebot von einem Mobilitätsdienstleister (Querbezug zu Ö11) dar.

Handlungsansatz

In der im Beteiligungsprozess zum Masterplan Mobilität durchgeführten Expertenrunde zum ÖPNV wurden verschiedene Möglichkeiten als Alternative zum kommerziellen Carsharing-Angebot aufgezeigt und diskutiert (z. B. Nutzung des kommunalen Fuhrparks und/oder privater Fahrzeuge in „Eigenregie“ oder durch ein genossenschaftlichen Mobilitätsdienstleister).

Die Inhalte des Forschungsprojekts wurden dabei von der Expertenrunde und dem politischen Projektbeirat positiv bewertet, sodass eine Fortsetzung der am Ende des Forschungsprojekts aufgebauten Sharing-Plattform wünschenswert wäre. Dies würde die Umsetzung eines Carsharing-Angebots in „Eigenregie“ entsprechen (siehe Steckbrief Ö11).

Das Forschungsprojekt OMI läuft noch bis zum Herbst 2024. Erst dann werden wichtige Erkenntnisse zur Entscheidung über das weitere Vorgehen vorliegen. Vor dem Hintergrund der Vorbildfunktion wird es für wichtig erachtet, dass die Stadt Hennef den kommunalen Fuhrpark zumindest in Teilen in die Sharing-Plattform mit einbindet. Zum jetzigen Zeitpunkt ist diesbezüglich noch keine Entscheidung gefallen.

Bis zum Abschluss des Forschungsprojekts kann die Zwischenzeit dazu genutzt werden, um die Inhalte von Ö11 abzuarbeiten.

Zielsetzung



Vernetzung der Informationen über die vorhandenen Sharing-Angebote

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

Ö8 (E-Scooter), Ö9 (RSVG-Bike), Ö10 (Carsharing)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

siehe Steckbrief Ö11

Wer?

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Informationsvernetzung der vorhandenen Sharing-Angebote (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl registrierter Personen und Anzahl Buchungsvorgänge bzgl. der Sharing-Plattform

Vorhandensein der Sharing-Plattform (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Öffentlicher Personennahverkehr

Ö12 Initiierung eines ehrenamtlichen Busbegleitservices für mobilitäts- und sinneseingeschränkte sowie ältere Personen (Mobilitätsmanagement)

Hintergrund

„Wenn ältere Menschen aus Angst nicht mehr Bus fahren oder Hilfe beim Einsteigen benötigen oder wenn Menschen mit Behinderungen sich nicht zutrauen, allein mit dem Bus zu fahren, dann sind die Busbegleiter [...] die richtigen Ansprechpartner. Sie ermöglichen älteren oder behinderten Fahrgästen die individuelle Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Der Service beginnt bereits an der Haustüre und erstreckt sich über die Hilfe beim Ein- und Aussteigen bis hin zu Auskünften zum Fahrplan und zu den Tarifen. Der Service ist für die genannte Zielgruppe für Fahrten innerhalb [...] [des Kreisgebiets] kostenfrei. Zu zahlen sind lediglich die eigenen Fahrtkosten.“ (Flyer Stadt Herzogenrath)

Die Nutzung des Busbegleitservices muss frühzeitig – mindestens aber einen Tag vorher – angemeldet werden.

Vor dem Hintergrund der Bevölkerungsalterung unterstützt dieser Handlungsansatz die Aufrechterhaltung der eigenständigen Mobilität von mobilitäts- und sinneseingeschränkten sowie von älteren Personen.

Handlungsansatz

In der StädteRegion Aachen wird der oben beschriebene Service in Zusammenarbeit des JobCenters der StädteRegion Aachen, der jeweiligen Kommune (hier Stadt Herzogenrath) sowie dem Pia Causa Pflegedienst der Alexianer GmbH angeboten. Alternativ kann der Service auch mit ehrenamtlichen Personen durchgeführt werden, wobei diese im Idealfall eine vorherige Fachschulung für eine effektive Unterstützung der bewegungseingeschränkten Personen erhalten.

Es wird vorgeschlagen, dass die Stadt Hennef Kontakt zum Servicebüro Busbegleitung für die StädteRegion Aachen aufnimmt, um sich zu den Details zu den Rahmenbedingungen, zum Betrieb und den bisherigen Erfahrungen mit dem Busbegleitservice auszutauschen. Anschließend kann die Stadt Hennef nach geeigneten Projektpartnern suchen (z. B. JobCenter Rhein-Sieg, DRK-Sozialstation oder anderen sozialen Einrichtungen in Hennef). Da das Projekt nicht nur für die Stadt Hennef von Interesse sein kann, wird es für sinnvoll erachtet, dass auch der Rhein-Sieg-Kreis bei der Suche nach geeigneten Projektpartnern mit einbezogen wird.

Wenn der Busbegleitservice initiiert ist, gilt es das Vorhandensein zu bewerben (u. a. über die städtische Internetseite).

Zielsetzung



Aufrechterhaltung der Mobilität von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Menschen



Aufrechterhaltung der Mobilität von älteren Menschen

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

./.

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Kontaktaufnahme zum Servicebüro Busbegleitung für die StädteRegion Aachen für Detailinformationen
2. Suche nach geeigneten Projektpartnern in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis

Wer?

Stadt Hennef, Servicebüro Busbegleitung für die StädteRegion Aachen
Stadt Hennef, Rhein-Sieg-Kreis

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Anzahl nutzender Personen und Anzahl Buchungen des Begleitservices

Vorhandensein eines Begleitservices (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung
(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)
(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Öffentlicher Personennahverkehr

Ö13 Einführung eines Neubürgerpakets mit Schnupperticket für ÖPNV und Sharing

Hintergrund

Mit einem Umzug in eine neue Stadt erfolgt in der Regel eine Neuorientierung (z. B. Auffindung neuer Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten). Mit einem frühzeitig greifenden Informationsangebot für Neubürger, kann der Neuorientierungsprozess auch für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens genutzt werden. Neben Informationen zum ÖPNV (z. B. Liniennetzkarte und Preistabelle), zum Radverkehr (z. B. Übersichtskarte zum Radverkehrsnetz, Übersichtskarte mit den Verknüpfungspunkten zum ÖPNV) sowie zu vorhandenen bzw. geplanten Sharing-Angeboten (z. B. Carsharing, Bikesharing) können Schnuppertickets zum Ausprobieren der beworbenen Mobilitätsangebote animieren.

Handlungsansatz

Es wird vorgeschlagen, die Information zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten gezielt für Neubürger zusammenzustellen und bereitzustellen (über städtische Internetseite und als Neubürgerbrochure, die bei der Anmeldung ausgehändigt wird).

Durch Beilage von Schnuppertickets (Mobilitätsvoucher) können Nutzungsanreize zur Sammlung von eigenen Erfahrungen mit den vorhandenen Mobilitätsangeboten geschaffen werden. Hierzu sind Gespräche mit den Mobilitätsdienstleistern zu führen, um die Möglichkeiten für Schnuppertickets zu besprechen.

Zielsetzung



Verbesserung der Einstiegsinformationen für Neubürgerinnen und Neubürger

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

./.

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Zusammenstellung der Informationen zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten
2. Kontaktaufnahme zu den vorhandenen Mobilitätsdienstleistern, um die Möglichkeiten für Schnuppertickets zu klären

Wer?

Stadt Hennef
Stadt Hennef, Mobilitätsdienstleister

Wirkung auf ...

	gering		hoch	
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)				
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)				
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)				

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Anzahl ausgeteilter Informationsbroschüren und Anzahl eingelöster Mobilitätsvoucher

Vorhandensein eines Neubürgerpakets (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter**Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen**./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)**Kostenschätzung**

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittel

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

gering

Umsetzungspriorität

Öffentlicher Personennahverkehr

Ö14 Überprüfung der Möglichkeiten eines solidarischen Schülertarifs

Hintergrund

Die Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist durch den Umweltverbund geprägt. In Bezug auf die Nutzung des ÖPNV spielt dabei der Besitz einer Schülerfahrkarte eine Rolle, da sich diese auch in der Freizeit verwendet werden kann.

Derzeit erhalten nur diejenigen Schülerinnen und Schüler eine Schülerfahrkarte gestellt (mit Eigenanteil), die „weit“ von der Schule entfernt wohnen. Die anderen Schülerinnen und Schüler dürfen sich eine Schülerfahrkarte auf eigene Kosten kaufen, wenn sie wollen.

Es gibt aber auch ein Solidarmodell, bei dem alle Schülerinnen und Schüler eine Schülerfahrkarte bekommen und sich der Eigenanteil auf alle Schülerinnen und Schüler verteilt.

Als dritte Möglichkeit gibt es auch Kreise, in denen alle Schülerinnen und Schüler, die im Kreisgebiet zur Schule gehen, eine kostenlose Schülerfahrkarte erhalten (Beispiel Siegen-Wittgenstein). Hier übernimmt der Kreis die vollständigen Kosten, d. h. der Eigenanteil entfällt.

Im Zuge des neuen Deutschlandtickets (49-Euro-Ticket; eingeführt am 1. Mai 2023) ermöglicht die Stadt Hennef zum neuen Schuljahr 2023 allen Schülerinnen und Schülern den Erwerb eines „Deutschlandtickets“ für maximal 29 Euro. Alle, die bisher weniger als 29 Euro im Monat für Primaticket oder Schülerticket zahlten, zahlen auch weiterhin den alten Preis. Alle Schülerinnen und Schüler, die bisher ein teureres Ticket zum Selbstzahler-Preis erworben haben, erhalten das „Deutschlandticket“ künftig für 29 Euro. Als weiterer Vorteil kommt der größere Leistungsumfang des Deutschlandtickets hinzu. Hierbei ist zu beachten, dass die Finanzierung des Deutschlandtickets bislang nur bis Ende 2023 abgesichert ist. Bund und Länder müssen sich über die Übernahme der Mehrkosten neu einigen. Dies kann wiederum auf das Angebot der Stadt Hennef Auswirkungen haben.

Handlungsansatz

Es wird vorgeschlagen, dass die Stadt Hennef die zukünftigen Entscheidungen über den Fortbestand des Deutschlandtickets im Auge behält. Alternativ dazu sollte die Stadt sich in einem ersten Schritt über die beiden möglichen Alternativen (Solidarmodell und kostenlose Schülerfahrkarte) selbst Gedanken machen und sich hierzu auch mit dem Rhein-Sieg-Kreis austauscht.

Wird zukünftig das Solidarmodell als Alternative favorisiert, sind anschließend Gespräche mit den Schulen und den zugehörigen Elternvertretungen zu führen, um auch hier das Meinungsbild einzuholen, da jeder Schulträger einzeln über die Finanzierung der Schülerfahrkarte entscheiden kann.

Wird die kostenlose Schülerfahrkarte favorisiert, ist die Kostenübernahme interkommunal zu diskutieren (Rhein-Sieg-Kreis oder jede Kommune einzeln oder jeder Schulträger einzeln).

Zielsetzung



Attraktivierung der ÖPNV-Nutzung von Kindern und Jugendlichen

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

Ö7 (Schul-ÖPNV)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Eruierung der beiden Alternativen (Solidarmodell und kostenlose Schülerfahrkarte) im Austausch mit dem Rhein-Sieg-Kreis
2. Wenn Solidarmodell als Alternative favorisiert wird: Kontaktaufnahme zu allen Schulen im Stadtgebiet, um das Interesse der Schulen (inklusive der Eltern) abzuklären
3. Ausführliche Information der Eltern über das Solidarmodell und der Vorteile, die damit verbunden sind

Wer?

- Stadt Hennef, Rhein-Sieg-Kreis
- Stadt Hennef, alle Schulen im Stadtgebiet
- Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Anzahl ÖPNV-Wege von Schülerinnen und Schülern zum Zweck Ausbildung und Freizeit (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Wegetagebuch)

Vorhandensein eines solidarischen Schülertickets (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Planungsziel „Kfz-Verkehr“

Kfz-Verkehr

K1 Prüfung der Möglichkeiten und Wirkungen eines Einbahnstraßennetzes im zentralen Innenstadtbereich

Hintergrund

In Hennef ist die Einführung eines Einbahnstraßennetzes im zentralen Innenstadtbereich (Frankfurter Straße zwischen Alte Ladestraße und Beethovenstraße sowie das südliche Umfeld) seit 2014 immer wieder in der Diskussion. Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung in 2015 wurden die verkehrlichen Auswirkungen verschiedener Einbahnstraßenvarianten sowie die Vor- und Nachteile einer Einbahnstraßenregelung aus verkehrlicher und aus Sicht des Einzelhandels analysiert.

Zum damaligen Zeitpunkt wurde ein Einbahnstraßennetz nicht befürwortet. Dabei wurde auf die Funktion der Frankfurter Straße (Landesstraße mit einer hohen Bedeutung im städtischen und über-regionalen Straßenverkehrsnetz), die fehlende Zuständigkeit (Baulastträgerschaft liegt bei Straßen.NRW) sowie die Notwendigkeit der Umgestaltung der Straße und der Nebenräume und den damit verbundenen hohen Kosten verwiesen.

Die Frankfurter Straße wurde im Rahmen des Masterplans Mobilität als Lupenraum detaillierter planerisch betrachtet. Dabei ist auch wieder der Vorschlag eines Einbahnstraßennetzes thematisiert und aus Sicht der Politik, des Einzelhandels sowie der Bürgerschaft beleuchtet worden. Es wurde aber keine erneute Wirkungsanalyse durchgeführt, da hierzu idealerweise ein makroskopisches Verkehrsmodell als Arbeitswerkzeug eingesetzt werden sollte.

Handlungsansatz

Im Rahmen des Masterplans Mobilität wurden bei der detaillierten planerischen Betrachtung der Frankfurter Straße die gestalterischen Möglichkeiten in verschiedenen Varianten (ohne und mit Einbahnstraße) dargestellt. Folgende Varianten sind aus der bisherigen Diskussion hervorgegangen: Eine Einbahnstraße lässt sich auf der Frankfurter Straße aufgrund des vorhandenen Linienbusverkehrs ausschließlich auf der nördlichen Fahrbahnseite mit Fahrtrichtung nach Westen anordnen. Für die Anordnungslänge gibt es verschiedene Möglichkeiten:

1. Einbahnstraße auf der Frankfurter Straße mit Fahrtrichtung nach Westen (Anordnung auf der nördlichen Fahrbahnseite) zwischen Alte Lade Straße und Beethovenstraße sowie auf der Alte Ladestraße in Gegenrichtung,
2. Einbahnstraße auf der Frankfurter Straße mit Fahrtrichtung nach Westen (Anordnung auf der nördlichen Fahrbahnseite) zwischen Alte Lade Straße und Beethovenstraße sowie auf dem Streckenzug Mozartstraße - Bahnhofstraße - Alte Ladestraße in Gegenrichtung,
3. Einbahnstraße auf der Frankfurter Straße mit Fahrtrichtung nach Westen (Anordnung auf der nördlichen Fahrbahnseite) zwischen Alte Lade Straße und Beethovenstraße sowie auf dem Streckenzug Mozartstraße - Bahnhofstraße - Alte Ladestraße in Gegenrichtung mit Freigabe für den Radverkehr über den gesamten Streckenzug und Freigabe für den ÖPNV auf dem Streckenzug Mozartstraße - Bahnhofstraße,
4. Einbahnstraße auf der Frankfurter Straße mit Fahrtrichtung nach Westen (Anordnung auf der nördlichen Fahrbahnseite) zwischen Bahnhofstraße und Lindenstraße, Einbahnstraße auf Bahnhofstraße zwischen Lindenstraße und Bahnhofstraße in Gegenrichtung sowie Einbahnstraße auf den Verbindenden Abschnitten Lindenstraße und Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Norden.

Für eine Entscheidung über die planerische Weiterverfolgung eines Einbahnstraßennetzes im Zentrum von Hennef sind die verkehrlichen Wirkungen der vier aufgeführten Varianten unter Berücksichtigung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30⁷ zu untersuchen. Die Variante 1 ist

⁷ Die Stadt Hennef hat sich der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr“ angeschlossen (Querbezug zu R3).

Inhalt der Verkehrsuntersuchung in 2015 gewesen. Die Variante 2 wurde von der Stadtverwaltung in 2020 qualitativ bewertet (ohne verkehrliche Wirkungsanalyse). Die Varianten 3 und 4 sind im Masterplanprozess neu hinzugekommen.

Der Rhein-Sieg-Kreis verfügt über ein älteres Verkehrsmodell (Datenstand 2014), welches er als Arbeitsgrundlage kostenlos zur Verfügung stellt. Das Modell, welches den kompletten Rhein-Sieg-Kreis abbildet, enthält auf der Netzebene nur die klassifizierten Straßen (Autobahn, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen). Daher muss zunächst das Netzmodell für den Betrachtungsbereich Hennef um weitere wichtige Straßen ergänzt und die vorhandene Kodierung plausibilisiert werden. Da auch die im Modell hinterlegten Strukturdaten veraltet sind, muss die Stadt Hennef die strukturellen Änderungen zwischen 2014 und 2023 auswerten und zur Verfügung stellen, sodass eine Aktualisierung der Strukturdaten vorgenommen werden kann. Für die abschließende Kalibrierung der Verkehrsumlegung sind aktuelle Verkehrszählraten der modellrelevanten Stützpunkte (bedeutende Verkehrsknotenpunkte) erforderlich. Nach fertiger Kalibrierung der Analyse 2023 können dann die vier Einbahnstraßenvarianten simuliert werden, um die verkehrlichen Wirkungen (Änderung der Kfz-Verkehrsbelastung im Straßennetz) als Entscheidungsgrundlage darzustellen.

Zielsetzung



Entscheidungsfindung zu Einbahnstraßennetz im Zentrum von Hennef

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F9 (Aufenthaltsqualität), R3 (Führungsform), R9 (Fahrradabstellanlagen)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Anfrage des beim Rhein-Sieg-Kreis vorliegenden Verkehrsmodells (Datenstand 2014)
2. Zusammenstellung der strukturellen Änderungen zwischen 2014 und 2023
3. Benennung der zu ergänzenden kommunalen Straßen im Netzmodell
4. Benennung der modellrelevanten Stützpunkte und Durchführung der Verkehrserhebungen
5. Aktualisierung des Netzmodells und der Strukturdaten
6. Kalibrierung der Umlegung der Analyse 2023
7. Simulation der vier diskutierten Einbahnstraßenvarianten mit abschließender fachgutachterlicher Bewertung

Wer?

Stadt Hennef
Stadt Hennef
Stadt Hennef
Stadt Hennef und/oder Fachgutachter
Fachgutachter
Fachgutachter
Fachgutachter

Wirkung auf ...


	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

./. (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung)

Vorliegen von aktuellen Untersuchungsergebnissen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	./. (keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	mittel
Fördermöglichkeiten	./.
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	gering
Umsetzungspriorität	

Kfz-Verkehr

K2 Überprüfung von Knotenpunktformen im Zuge von Streckenabschnittsplanungen

Hintergrund

Aus dem zum Masterplan Mobilität durchgeführten Beteiligungsprozess gehen Hinweise zu verkehrlichen Problemen in Bezug auf ausgewählte Knotenpunkte im Stadtgebiet hervor. Es handelt sich überwiegend um Knotenpunkte im klassifizierten Straßennetz mit entsprechend höheren Kfz-Verkehrsbelastungen.

Handlungsansatz

Da Knotenpunkte stets im Zusammenhang mit den davor und dahinter liegenden Streckenabschnitten zu betrachten sind, sind die Knotenpunkte mit Hinweisen zu verkehrlichen Problemen im Zuge von Streckenabschnittsplanungen im Detail zu begutachten. Hierzu sind die räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen der Knotenpunkte zusammenzutragen (u. a. Straßenkategorie, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Kfz-Verkehrsbelastung, Schwerverkehrsanteil, Abbiegebeziehungen, Radverkehrsführung im Knotenpunkt).

Darauf aufbauen können entweder Verkehrsbeobachtungen durchgeführt oder Leistungsnachweise (HBS-Verkehrsqualität) erstellt werden, um die vorhandene Verkehrsqualität objektiv beurteilen zu können.

Wird die vorhandene Verkehrsqualität (oder die bestehende Radverkehrsführung im Knotenpunkt, Querbezug zu R7) als nicht ausreichend erachtet, sind auf Grundlage der zusammengetragenen räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen die Umgestaltungsmöglichkeiten zu prüfen und diskutieren.

Zielsetzung



Schaffung von Handlungsmöglichkeiten für den nicht-motorisierten Verkehr



Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F5 (Querungssituation), R7 (Führung an Knotenpunkten), R8 (Querungssituation)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Knotenpunkten: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrsrechtliche Situation, Unfallgeschehen, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung)
2. Durchführung von Verkehrsbeobachtungen und/oder Erstellung von Leistungsnachweisen
3. Wenn Handlungsbedarf, dann Prüfung der Möglichkeiten (u. a. Änderung Flächenaufteilung, Geschwindigkeitsreduzierung, Änderung der Knotenpunktform)

Wer?

Stadt Hennef (für Bereiche im kommunalen Straßennetz), andernfalls ist der Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW zuständig

Wirkung auf ...

	gering			hoch	
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

./ (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung)

Anzahl geprüfter und umgestalteter Knotenpunkte (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittel

Fördermöglichkeiten

./

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittelfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Kfz-Verkehr

K3 Ausweitung und Differenzierung der Parkraumbewirtschaftung

Hinweis: Steckbrief K4 ist inhaltlich ähnlich

Hintergrund

Der Straßenraum muss vielen verschiedenen Nutzungsansprüchen (Flächen für fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr, für den Umweltverbund sowie die nicht verkehrliche Straßenraumnutzung) gerecht werden, wobei die Flächenverfügbarkeit beschränkt ist und dementsprechend oftmals Abwägungen zwischen den Nutzungsansprüchen notwendig sind. Die Handlungsrichtung des Masterplans Mobilität gibt dabei dem Umweltverbund im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung im Allgemeinen eine höhere Gewichtung als dem Kfz-Verkehr.

Vor allem in urban(er)en Räumen – wie beispielsweise auch im Innenstadtbereich der Stadt Hennef – überlagern sich Nutzungen und Nutzungsansprüche durch die hohe Quell-/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.

Die Stadt Hennef verfügt bereits seit langem in Teilräumen über eine Parkraumbewirtschaftung (Parkschein-, Parkscheibenpflicht, Daueranmietung, Bewohnerparken auf Antrag) und hat die Bewirtschaftung auch anlassbezogen punktuell fortgeschrieben (z. B. Erhöhung der maximalen Parkdauer von zwei Stunden bei Ersteinführung auf heute drei Stunden).

Handlungsansatz

Im Rahmen des Masterplans Mobilität wurde keine Erhebung des Parkraumangebots und der zugehörigen Nachfrage durchgeführt. Vor diesem Hintergrund wurde die Situation der Parkraumbewirtschaftung ausschließlich qualitativ analysiert (siehe Schlussbericht unter Ziffer 8.1.8).

Das Parkraummanagement ist kein einmaliger Planungsvorgang, sondern sollte aufgrund von Entwicklungsprozessen im Stadtgebiet einer stetigen Evaluation (Analyse von Parkraumangebot und -nachfrage mit anschließender zielgerichteter Anpassung des Parkraummanagements zur Steuerung der Parkraumnachfrage) unterzogen werden, sodass die Reduzierung des Parkraumangebots im Hinblick auf die Akzeptanz an der geplanten und erzielten Reduzierung des Kfz-Verkehrs ausgerichtet werden kann.

Die Kompensation einer größeren Menge von entfallenen Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum des Geschäftsbereichs erfordert eine Analyse der Auslastung des heutigen Parkraumangebots. Es ist zu prüfen, ob freie Kapazitäten vorhanden sind, die durch eine intensivere Bewerbung und durch Anpassung der Parkgebühren im Straßenraum besser genutzt werden. Vor diesem Hintergrund wird die Durchführung einer Parkraumanalyse für die beiden Zentren (Innenstadt und Uckerath) empfohlen. Zur Einbindung der Verkehrsteilnehmenden kann parallel zur Erhebung des vorhandenen Parkraumangebots und der zugehörigen Parkraumnachfrage eine Befragung der Kundschaft und der Anwohnenden zum Parkverhalten und den Wünschen bzw. der Akzeptanz von neuen Lösungsvorschlägen durchgeführt werden. Erst auf dieser Datenbasis können konkrete, räumlich verortete Einzelmaßnahmen vorgeschlagen werden.

Erste Maßnahmenempfehlungen lassen sich dennoch bereits jetzt ableiten:

- Anpassung der Parkraumgebühren in den Zentren in Abstimmung mit den Nachbarkommunen: Initiierung eines Regionaltreffens in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis, zur Diskussion einer regional orientierten Gebührenordnung unter Berücksichtigung der regionalen Bedeutung der Zentren.
- Verfeinerung der Zoneneinteilung der Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich: Die derzei-

tige große Zoneneinteilung ermöglicht ein Umsetzen des Pkw unter Beibehaltung des gekauften Parkscheins.

- Reduzierung der Höchstparkdauern in den zentralen Bewirtschaftungszonen (Querbezug zu K4): Push-Maßnahme zur Erhöhung des Parkstandwechsels im öffentlichen Straßenraum und Verlagerung von Langzeitparken in die umliegenden flächigen Parkbauten.
- Anpassung der Parkgebühren für Bewohnerparken und Dauermiete: Push-Maßnahme zur Unterstützung der Verkehrswende, die zum einen die Nutzung der endlichen Ressource öffentlicher Straßenraum fairer bepreisen und zum anderen zur Überdenkung der Notwendigkeit des Pkw-Besitzes anregen soll. Letzteres erfordert einen attraktiven Ausbau der Mobilitätsalternativen.
- Parkleitsystem: Parkraumangebote in Parkierungsanlagen und im Straßenraum können zielgerichtet angefahren werden, wenn diese mit Hilfe eines dynamischen Parkleitsystems angezeigt werden. Aufgrund der hohen Anzahl an privaten Parkflächen, auf die die Stadt Hennef keinen direkten Einfluss hat, ist eine Prüfung der Möglichkeiten zur Implementierung eines Parkleitsystems (statisch und dynamisch) in Hennef durchzuführen. Dabei wird die Einbeziehung des Parkraumangebots im öffentlichen Straßenraum empfohlen.
- Öffentliche Kommunikation des Entfalls von Kfz-Parkständen: Da Kfz-Parken in der Bevölkerung stets kontrovers diskutiert wird, ist eine öffentliche Kommunikation des Handelns mit Darstellung der positiv ausgerichteten Zielsetzung (u. a. Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr sowie für das Allgemeinwohl) und der vorhandenen Mobilitätsalternativen (u. a. freie Kapazitäten in umliegenden flächigen Parkbauten mit Angabe des Fußwegs zum Geschäftsbereich) erforderlich.

Zielsetzung



Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Kfz-Verkehr



Reduzierung des Parksuchverkehrs



Schaffung von Handlungsmöglichkeiten für den nicht-motorisierten Verkehr

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F9 (Aufenthaltsqualität), K4 (Parkraumangebot), K5 (Stellplatzsatzung)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Durchführung einer Parkraumerhebung und -analyse für die beiden Zentren (Innenstadt, Uckerath)
2. Durchführung einer Befragung der Kundschaft und der Anwohnenden zum Parkverhalten und den Wünschen bzw. der Akzeptanz von neuen Lösungsvorschlägen
3. Initiierung eines Regionaltreffens in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis, zur Diskussion einer regional orientierten Gebührenerordnung unter Berücksichtigung der regionalen Bedeutung der Zentren
4. Verfeinerung der Zoneneinteilung der Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich
5. Reduzierung der Höchstparkdauern in den zentralen Bewirtschaftungszonen
6. Anpassung der Parkgebühren für Bewohnerparken und Dauermiete
7. Prüfung der Möglichkeiten zur Implementierung eines Parkleitsystems

Wer?

- Stadt Hennef oder Fachgutachter
- Stadt Hennef oder Fachgutachter
- Stadt Hennef, Rhein-Sieg-Kreis
- Stadt Hennef
- Stadt Hennef
- Stadt Hennef
- Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

./. (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung)

Parkraumangebot differenziert nach der Bewirtschaftung (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung
(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittel

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)
(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

gering

Umsetzungspriorität



Kfz-Verkehr

K4 Zentralisierung des Parkraumangebots und Rückbau im öffentlichen Straßenraum

Hinweis: Steckbrief K3 ist inhaltlich ähnlich

Hintergrund

siehe Steckbrief K3

Handlungsansatz

siehe Steckbrief K3

In Ergänzung zu den erste Maßnahmenempfehlungen unter K3 lassen sich weitere erste Maßnahmenempfehlungen zur Förderung der Zentralisierung des Parkens ableiten:

- Einsatz von mobilem Stadtmobiliar (z. B. Parklets mit Fahrradbügel, Blumenkübel oder Sitzmobiliar) (Querbezug zu K3): Zum einen um die Umwidmung von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum jahreszeitlich unterschiedlich zu gestalten und zum anderen um die Akzeptanz von neuen Angeboten und die Auswirkungen des Entfalls von einzelnen Kfz-Stellplätzen beobachten und bewerten zu können. Letzteres ermöglicht eine sukzessive Reduzierung des Kfz-Parkraumangebots im öffentlichen Straßenraum unter stetiger Beobachtung der Auswirkungen.
- Auflösung des Gehwerkparkens: Gehwegparken schränkt die nutzbare Gehwegbreiten ein. Vor diesem Hintergrund sind die vorhandenen Bereiche von Gehwegparken zu erfassen und hinsichtlich ihrer Auflösungsmöglichkeiten zu analysieren.
- Suche nach potenziellen Kompensationsflächen (Querbezug zu K3): Freie Kapazitäten in bestehenden flächigen Parkbauten können über die empfohlene Erhebung identifiziert werden. Darüber hinaus sind aber auch die Aufstockungsmöglichkeiten (z. B. Park & Ride-Parkhaus) oder die Übernahmemöglichkeiten von privat getragenen Parkbauten seitens der Stadt Hennef zu prüfen. Hierbei ist zu beachten, dass Kompensationsflächen mit einer fußläufigen Entfernung in Höhe von bis zu fünf Minuten keine gesonderte Busanbindung erfordern. Liegen die Flächen weiter entfernt, werden diese nur akzeptiert, wenn sie eine attraktive Busanbindung ans Zentrum haben (ggf. Kleinbus-Shuttle).
- Öffentliche Kommunikation des Entfalls von Kfz-Parkständen: Da Kfz-Parken in der Bevölkerung stets kontrovers diskutiert wird, ist eine öffentliche Kommunikation des Handelns mit Darstellung der positiv ausgerichteten Zielsetzung (u. a. Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr sowie für das Allgemeinwohl) und der vorhandenen Mobilitätsalternativen (u. a. freie Kapazitäten in umliegenden flächigen Parkbauten mit Angabe des Fußwegs zum Geschäftsbereich) erforderlich.

Zielsetzung



Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Kfz-Verkehr



Schaffung von Handlungsmöglichkeiten für den nicht-motorisierten Verkehr

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F9 (Aufenthaltsqualität), K3 (Parkraumbewirtschaftung), K5 (Stellplatzsatzung)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Einsatz von mobilem Stadtmobiliar
2. Suche nach potenziellen Kompensationsflächen und deren Ausbau
3. Öffentliche Kommunikation des Entfalls von Kfz-Parkständen

Wer?

Stadt Hennef
Stadt Hennef
Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

./. (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung)

Anzahl Pkw-Parkstände im öffentlichen Straßenraum und in Parkieranlagen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung
(Bezug zur Einzelmaßnahme)

hoch

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)
(Bezug zur Einzelmaßnahme)

langfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

gering

Umsetzungspriorität



Kfz-Verkehr

K5 Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung

Hintergrund

Mit der Novelle der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen (NRW) im Jahr 2018 haben Kommunen erstmals die Möglichkeit, eigene Regelungen festzusetzen, wie und in welchem Umfang bei Bauvorhaben Stellplätze für Kfz und für Fahrräder geschaffen werden. Zusätzlich hat das Land NRW in 2022 eine Stellplatzverordnung aufgestellt.

Die Stadtverwaltung hat einen politischen Auftrag, eine Stellplatzsatzung zu erarbeiten. Es ist zu prüfen, ob der Stadt Hennef die landesweite Stellplatzverordnung ausreicht oder ob weiterhin eine eigene stadtspezifische Stellplatzsatzung notwendig ist.

Grundsätzlich müssen die Inhalte der Stellplatzsatzung gut kontrollierbar sein, damit die Stellplatzsatzung handhabbar ist. Die Stellplatzsatzung muss Regeln formulieren, was zu tun ist, wenn das erforderliche Stellplatzangebot nicht realisiert werden kann.

Handlungsansatz

Die Notwendigkeit einer eigenen kommunalen Stellplatzsatzung wurde im Rahmen des Masterplans detailliert betrachtet (siehe Schlussbericht unter Ziffer 8.1.9).

Aus fachgutachterlicher Sicht wird die Aufstellung einer eigenen kommunalen Stellplatzsatzung empfohlen. Dies begründet sich vor allem durch die niedrigen Richtzahlen für die notwendige Anzahl an Fahrradabstellplätzen in der StellplatzVO NRW. Für die anderen Nutzungsarten ist eine ergänzende Gegenüberstellung der Richtzahlen erforderlich.

Es wird vorgeschlagen, die vorliegende Ablösesatzung mit der kommunalen Stellplatzsatzung für eine Verbesserung der Verständlichkeit für Investoren zusammenzuführen.

Eine räumliche Differenzierung der Richtzahlen ist grundsätzlich möglich und könnte die strukturelle Besonderheit der Stadt Hennef („Stadt im ländlichen Raum“) aufgreifen. Die Sinnhaftigkeit lässt sich jedoch nur über eine räumliche Differenzierung der Leitgrößen (MIV-Fahrer Anteil am Modal Split sowie Kfz-Besitz) feststellen. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt auf Basis der vorliegenden Datengrundlagen jedoch nicht möglich. Hierzu ist eine eigene kommunale Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten notwendig, die von der Stichprobengröße so ausgelegt ist, dass eine differenzierte Auswertung nach Zentren und Dörfern möglich ist.

Die Minderungsmöglichkeit wird durch die ÖPNV-Lagegunst räumlich differenziert. Hier ist zu prüfen, ob die von der Stadt Sankt Augustin vorgegebenen Kriterien der ÖPNV-Lagegunst auf die Stadt Hennef unangepasst übertragbar sind. In Anlehnung an das Fachgutachten der Stadt Sankt Augustin sind hierzu ergänzende Analysen durchzuführen. Dabei sind Sharing-Angebote in Ergänzung zum ÖPNV zu berücksichtigen.

Nach Einführung der kommunalen Stellplatzsatzung soll sich die Anwendung zunächst über fünf Jahre etablieren. Danach sollen die Inhalte auf Grundlage der gesammelten Erfahrungswerte nochmals einer Prüfung unterzogen werden, um eventuell identifizierte Schwachstellen auszubessern. Im Falle von erkennbaren gravierenden Mängeln kann eine Änderung der Satzung und der der Anlagen zur Satzung auch schon vorzeitig durchgeführt werden.

Zielsetzung



Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Kfz-Verkehr



Schaffung von Handlungsmöglichkeiten für den nicht-motorisierten Verkehr

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F9 (Aufenthaltsqualität), Ö10 (Carsharing), K3 (Parkraumbewirtschaftung), K4 (Parkraumangebot)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Austausch mit der Stadt Sankt Augustin (und ggf. auch mit der Stadt Siegburg), die aktuell eine eigene kommunale Stellplatzsatzung erstellt
2. Durchführung der ergänzenden Untersuchungen zur Aufstellung einer eigenen kommunalen Stellplatzsatzung
3. Zusammenführung der kommunalen Stellplatzsatzung und der Ablösesatzung

Wer?

Stadt Hennef, Nachbarkommunen
Stadt Hennef
Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

./.

Vorhandensein einer kommunalen Stellplatzsatzung (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

keine

Umsetzungspriorität



Kfz-Verkehr

K6 Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Kfz-Verkehrs

Hinweis: Steckbriefe F7, Ö3 und R10 sind identisch

Hintergrund

siehe Steckbrief F7

Handlungsansatz

siehe Steckbrief F7

Zielsetzung



Gewährleistung von Nutzbarkeit



Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F6 (Barrierefreiheit), F7 (Instandhaltung), F8 (Zustandserfassung), F9 (Aufenthaltsqualität), R10 (Instandhaltung), R11 (Zustandserfassung), Ö3 (Instandhaltung), K7 (Zustandserfassung)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. kontinuierliche Sichtung der über die „Citykey“-App eingehenden Hinweise (Statusmeldung an die mitteilende Person)
2. Kontinuierliche Reinigung (Sommer- und Winterdienst)
3. Aufstellung eines Baustellensicherungskonzepts zu jeder Bau- maßnahme, die den Verkehrsraum einschränkt

Wer?

Stadt Hennef
Stadt Hennef und Anwohnende
Baulastträger der Maßnahme

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem Zustand der Verkehrsinfrastruktur (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl überprüfter und ggf. verbesserter Einzelmaßnahmen zum Thema „Pflege und Instandhaltung“ (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xxx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittel

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig (adhoc),
ansonsten kontinuierlich bzw.
bedarfsabhängig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Kfz-Verkehr

K7 Einführung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung für Kfz-Verkehrsanlagen

Hinweis: Steckbriefe F8 und R11 sind identisch

Hintergrund

siehe Steckbrief F8

Handlungsansatz

siehe Steckbrief F8

Zielsetzung



Reduzierung des Aufwands der Zustandserfassung



Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F7 (Instandhaltung), F8 (Zustandserfassung), R10 (Instandhaltung), R11 (Zustandserfassung), K6 (Instandhaltung)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Überprüfung der Notwendigkeit einer flächendeckenden Zustandserfassung
2. Ausschreibung und Beauftragung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung von Gehwegen
3. Festlegung der Handlungspriorität hinsichtlich „Pflege und Instandhaltung“, ggf. Kontaktaufnahme zu zuständigem Baulastträger

Wer?

Stadt Hennef

Wirkung auf ...


	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem Zustand der Fahrbahnbereiche (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung)

Vorliegen einer KI-gestützten Zustandserfassung von Fahrbahnbereichen bzw. Aktualität der zuletzt durchgeführten KI-gestützten Zustandserfassung von Fahrbahnbereichen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	./. (keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	hoch
Fördermöglichkeiten	xxx
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	langfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	gering
Umsetzungspriorität	

Kfz-Verkehr

K8 Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrollen

Hintergrund

Verkehrsrechtliche Anordnungen zeigen erst dann ihre volle Wirksamkeit, wenn sie auch eingehalten werden. Dies gilt für alle Verkehrsteilnehmenden, sodass ein rücksichtvolles Miteinander im Straßenverkehr gewährleistet werden kann (Querbezug zu F14, R15 und K14). Dabei wirkt eine intensive Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle in Bezug auf die Einhaltung der verkehrsrechtlichen Anordnungen als push-Maßnahme.

Aus dem zum Masterplan Mobilität durchgeführten Beteiligungsprozess geht eine gewisse Unzufriedenheit in Bezug auf die Einhaltung der verkehrsrechtlichen Anordnungen hervor. Vor allem Zufußgehende und Radfahrende fühlen sich durch die Nichteinhaltung von Parkverboten und Geschwindigkeitsbegrenzungen gestört und verunsichert.

Handlungsansatz




Um die Verkehrssituation für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern, wird allgemein eine Intensivierung der Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle empfohlen. Dies erfordert jedoch personelle Kapazitäten.

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

Neben den polizeilich durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen kann die Stadt Hennef das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau erfassen. Hierzu verfügt die Stadt über mehrere Geschwindigkeitstafeln (fünf Tafeln im Bestand und vier weitere Tafeln bestellt). Die Geschwindigkeitstafeln werden im Wechsel im Stadtgebiet auf Grundlage von Hinweisen auf eine unzureichende Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufgestellt. Über die Messergebnisse werden im Ausschuss für Mobilität berichtet. Eine deutliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit lässt sich bei den Auswertungen oftmals nicht erkennen, d. h. es gibt eine Diskrepanz zwischen der subjektiven Wahrnehmung und dem objektiven Sachverhalt.

Es wird vorgeschlagen, dass die Stadt Hennef die Hinweismöglichkeit über die „Citykey“-App weiter bewirbt.

Zielsetzung

-  Attraktivierung der Verbindungen des Fußgänger- und Radverkehrs
-  Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus
-  Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

K12 (Geschwindigkeitsreduzierung)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Intensivierung der Parkraumkontrolle
2. Intensivierung der Geschwindigkeitskontrolle

Wer?

Stadt Hennef
Polizei, Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Konfliktmeldungen hinsichtlich Parken und Geschwindigkeit im Stadtgebiet („Citykey“-App)

Anzahl durchgeführter jährlicher Kontrollen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Kfz-Verkehr

K9 Unterstützung der KEP-Dienstleister

Hintergrund

Im Hinblick auf eine ganzheitliche Betrachtung von Mobilität und Verkehr, ist neben den Verkehren der Einwohnenden und Besuchenden der Stadt Hennef auch der urbane Wirtschaftsverkehr, d. h. Verkehre zur Ver- und Entsorgung im Stadtgebiet, von Bedeutung.

Durch die zu beobachtende Dynamik im Online-Handel, die durch die Corona-Pandemie in den vergangenen Jahren nochmals an Stärke gewonnen hat, steigt vor allem das Aufkommen im Verkehr der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP). Es handelt sich hierbei um eine Transportdienstleistung, bei der vornehmlich Kleinsendungen (geringes Gewicht bis ca. 30 kg und kleines Volumen, eine Gewichtsbeschränkung gibt es jedoch nicht), wie z. B. Briefe, Dokumente, Päckchen und Kleinstückgüter zugestellt werden. Die größten Dienstleister, die deutschlandweit tätig sind, sind UPS, DPD, GLS, Hermes und DHL.

Die Stadt Hennef hat die Relevanz des urbanen Wirtschaftsverkehrs – vor allem in Bezug auf den Geschäftsbereich der Frankfurter Straße – frühzeitig erkannt und sich bereits in 2018 und den folgenden Jahren mit den Möglichkeiten zur Reduzierung bzw. zur verträglichen Organisation des urbanen Wirtschaftsverkehrs beschäftigt. Auf Grundlage einer Kurzstudie zur Verkehrssituation im Bereich des Geschäftsbereichs der Frankfurter Straße wurden im Untersuchungsbereich Anfang 2021 insgesamt fünf kleinere Be- und Entladebereiche mit zeitlicher Beschränkung (6 bis 19 Uhr) als Pilotprojekt eingerichtet. Die KEP-Dienstleistenden verteilen von hier aus die Waren zu Fuß (zum Teil mit Hilfe einer Sackkarre).

In diesem Zusammenhang wurde auch die Möglichkeit von einem oder mehreren Mikro-Depots mit Einsatz von Lastenfahrrädern auf der „letzten Meile“ diskutiert und zum damaligen Zeitpunkt aufgrund des Platzbedarfs und der heutigen Gestaltung als problematisch eingeschätzt.

Handlungsansatz

Das Thema KEP-Verkehre wurde im Rahmen des Masterplans detailliert betrachtet (siehe Schlussbericht unter Ziffer 8.1.10).

Um auch im urbanen Wirtschaftsverkehr verkehrsbedingte Emissionen einzusparen, sind im Austausch mit anderer Kommunen die allgemeinen Möglichkeiten (in Ergänzung zu den hier dargestellten Möglichkeiten Ladezonen und Mikro-Depot) zusammenzutragen. Dazu gehören beispielsweise auch Aktionen zur Stärkung des lokalen Einzelhandels (z. B. „Buy local“, einer bundesweiten Qualitätsoffensive inhabergeführter Unternehmen zur Sensibilisierung der Konsumenten für die Auswirkungen der Kaufentscheidungen; Abholstationen für den lokalen Einzelhandel, sodass Waren auch nach Ladenschluss abgeholt werden können), sodass das KEP-Aufkommen sich reduziert.

Es wird empfohlen, dass die Stadt Hennef zum einen die vorhandenen Be- und Entladezonen beibehält. Zum anderen werden Gespräche mit anderen Kommunen (z. B. Aachen, Siegen, Marburg) und relevanten Akteuren (u. a. KEP-Dienstleister, Werbegemeinschaft) empfohlen. Aus diesen Gesprächen können Kenntnisse über die bisherigen Erfahrungen mit verschiedenen Handlungsansätzen zur Reduzierung des Wirtschaftsverkehrs (u. a. auch zu Mikro-Depots), aber auch über die Bedürfnisse der KEP-Dienstleister gewonnen werden. Darauf aufbauend können dann weitere Schritte angegangen werden.

Zielsetzung



Umweltschonendere Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs (Aufkommen, Emissionen)

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

./.

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Kontaktaufnahme zur Stadt Aachen, um sich hier nach den bisherigen Erfahrungen mit der Planung, Umsetzung und dem Betrieb des Mikro-Depots zu erkundigen
2. Klärung der Möglichkeiten zur Aufstellung eines Lkw-Anhängers oder Containers als Mikro-Depot
3. Kontaktaufnahme zu den großen KEP-Dienstleistern, um die Teilnahmereitschaft an einem Pilotprojekt Mikro-Depot teilzunehmen

Wer?

Stadt Hennef, Stadt Aachen
 Stadt Hennef
 Stadt Hennef, KEP-Dienstleister

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Aufkommen und Zusammensetzung der KEP-Verkehre (eigene Erhebung oder Abfrage bei den KEP-Dienstleistenden)

Anzahl umgesetzter Mikro-Depot-Systeme (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen	./. (keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)
Kostenschätzung (Bezug zur Einzelmaßnahme)	gering
Fördermöglichkeiten	xxx
Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung) (Bezug zur Einzelmaßnahme)	kurzfristig
Kosten-Nutzen-orientierte Priorität	mittel
Umsetzungspriorität	☆☆☆

Kfz-Verkehr

K10 Bedarfsgerechter Ausbau der Elektroladeinfrastruktur

Hintergrund

Um den Schadstoffausstoß im Kfz-Verkehr zu reduzieren, bietet sich die Förderung der alternativen Antriebe an. Um effektive Wirkungen zu erzielen, stellt die Stromgewinnung aus regenerativen Energieträgern im Hinblick auf den Elektroantrieb eine Grundvoraussetzung dar.

„Für das Erreichen der Klimaziele sollen bis 2030 mindestens sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren. Zudem sollen im gleichen Zeitraum eine Million Ladepunkte zur Verfügung stehen. Um das zu unterstützen, hat die Bundesregierung unterschiedliche Fördermaßnahmen beschlossen, unter anderem im Klimaschutzprogramm 2030. Hierzu gehören Kaufprämien, Steuervergünstigungen und umfassende Zuschüsse zur Verbesserung der Ladeinfrastruktur.“

[...]

Im November 2019 wurde der Masterplan Ladeinfrastruktur beschlossen. Dieser beinhaltet unter anderem die Einrichtung von 50.000 öffentlichen Ladepunkten bis Ende 2022. Seit dem Sommer 2021 stellt das BMVI bis Ende 2025 insgesamt nochmals 500 Millionen Euro für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zur Verfügung. Auch zur Förderung privater Lademöglichkeiten werden Mittel zur Verfügung gestellt. Die Umsetzung obliegt dem Bundesverkehrsministerium (BMVI).“ (www.bmuv.de, Abruf Juni 2023)

Der Rhein-Sieg-Kreis möchte als übergeordnete Verwaltungseinheit seine kreisangehörigen Kommunen bei einem zielgerichteten Ausbau eines Ladeinfrastrukturnetz unterstützen und hat hierzu in 2021 Fördermittel für die Erstellung eines kreisweiten Elektromobilitäts- und Ladeinfrastrukturkonzept beantragt und bewilligt bekommen. In Bezug auf die Erarbeitung des Konzepts, die mit Akteursbeteiligung erfolgen soll, gab es jedoch Verzögerungen, sodass das Projekt jetzt erst gestartet ist (Kickoff mit Netzbetreibern und kreisangehörigen Kommunen findet vor den Sommerferien 2023 statt; Bearbeitungszeit voraussichtlich 10 Monate). Das kreisweite Konzept wird eine Bedarfsprognose zur Ladeinfrastruktur auf Grundlage einer Prognose des Bestands an Elektro-Pkw enthalten.

Handlungsansatz

Private Flächen ohne öffentlichen Zugang sowie halböffentliche Flächen (z. B. Kundenparkplätze von Handel und Gewerbe, Parkhäuser, Tankstellen) entziehen sich bei der Ladeinfrastrukturplanung weitestgehend dem Einfluss der Kommune (Beratungsangebote sind möglich, in Bezug auf die halböffentlichen Flächen auch Kooperationsangebote). Die größten rechtlichen Einflussmöglichkeiten bestehen in Bezug auf die öffentlichen Flächen, jedoch stehen diese aufgrund vielfältiger Nutzungskonkurrenzen nur beschränkt zur Verfügung (Abwägung).

Es wird vorgeschlagen, dass sich die Stadt Hennef an der Erarbeitung des kreisweiten Elektromobilitäts- und Ladeinfrastrukturkonzept beteiligt und die Ergebnisse des Konzepts als weitere Arbeitsgrundlage abwartet. Im Vorgriff auf die Konzeptergebnisse wurde im Masterplan Mobilität eine erste grobe Bedarfsabschätzung durchgeführt (Schlussbericht unter Ziffer 6.4), die einen ersten Hinweis auf den erforderlichen Ausbaubedarf aufzeigt. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Stadt Hennef grundsätzlich keine Ladeinfrastruktur selbst aufstellt und auch nicht betreibt. Sie überlässt dieses Handlungsfeld den fachrelevanten Dienstleistern. Die Stadt Hennef sieht ihre Aufgabe darin, die fachrelevanten Dienstleister bei der Auffindung geeigneter Standorte für die Ladeinfrastruktur zu unterstützen. Diese Aufgabe nicht die Stadt Hennef bereits heute wahr und wird dies auch in Zukunft tun. Es ist zu prüfen, inwieweit hier die Hilfsmittel der Bundesregierung (u. a. StandortTOOL zur Einschätzung des Bedarfs an Ladeinfrastruktur, FlächenTOOL zur Identifizierung geeigneter Liegenschaften) sinnvoll eingesetzt werden können.

Zielsetzung



Unterstützung der Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

./.

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Einbindung in die Erarbeitung des kreisweiten Elektromobilitäts- und Ladeinfrastrukturkonzept
2. Prüfung der Möglichkeiten einer sinnvollen Einsetzbarkeit der Hilfsmittel der Bundesregierung (u. a. StandortTOOL zur Einschätzung des Bedarfs an Ladeinfrastruktur, FlächenTOOL zur Identifizierung geeigneter Liegenschaften)
3. Fortsetzung der Unterstützung der fachrelevanten Dienstleister bei der Auffindung geeigneter Standorte für die Ladeinfrastruktur

Wer?

Stadt Hennef, Rhein-Sieg-Kreis

Stadt Hennef

Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit den öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten im Stadtgebiet (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

Förderprogramm „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ (bis Ende 2025)

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Kfz-Verkehr

K11 Überprüfung der Freigabemöglichkeit von land- und forstwirtschaftlichen Wegen sowie straßenbegleitende Geh-/Radwege im Außerortsbereich für motorisierte Zweiräder (Mofas)

Hintergrund

Land- und forstwirtschaftliche Wege sowie straßenbegleitende gemeinsame Geh-/Radwege dürfen nur dann von motorisierten Zweirädern (hier: im speziellen Mofas) genutzt werden, wenn dies per Zusatzschild zugelassen ist.

Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit wurde im Beteiligungsprozess zum Masterplan Mobilität der Wunsch geäußert, dass land- und forstwirtschaftlichen Wege sowie straßenbegleitende gemeinsame Geh-/Radwege im Außerortsbereich zwischen den Ortsteilverbindungen dann freigegeben werden sollten, wenn die Straßenverbindung hoch belastet ist.

Handlungsansatz

Die Freigabe von land- und forstwirtschaftlichen Wegen sowie straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-/Radwegen stellt stets eine Einzelfallentscheidung dar. Um diese Entscheidung zu treffen, sind für die jeweilige Ortsteilverbindung die verkehrlichen Rahmenbedingungen zusammenzutragen (u. a. zulässige Höchstgeschwindigkeit, Kfz-Verkehrsbelastung, Schwerverkehrsanteil, Wegebreite der in Frage kommenden Alternativverbindung). Für eine möglichst einheitliche Entscheidungsfindung können beispielsweise Belastungsgrenzen (Kfz, Schwerverkehrsanteil) festgelegt werden.

Zielsetzung



Attraktivierung von einzelnen Verbindungen für motorisierte Zweiräder (Mofas)



Verbesserung der Verkehrssicherheit

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

./.

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Ortsteilverbindungen: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrrechtliche Situation, Unfallgeschehen, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung)
2. Gegebenenfalls: Festlegung von Belastungsgrenzen für eine möglichst einheitliche Entscheidungsfindung

Wer?

Stadt Hennef (für Bereiche im kommunalen Straßennetz), andernfalls ist der Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW zuständig

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

./. (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung)

Anzahl überprüfter land- und forstwirtschaftlicher Wege (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

keine

Umsetzungspriorität



Kfz-Verkehr

K12 Prüfung der Möglichkeiten von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen in sensiblen Stadtbereichen

Hintergrund

Überhöhte Geschwindigkeiten sind eine der häufigsten Unfallursachen im innerstädtischen Bereich. Des Weiteren stehen sie eng im Zusammenhang mit der Unfallschwere. Gelingt es also, das Geschwindigkeitsniveau zu senken, so sinken auch die Unfallzahlen und die Auswirkungen der Unfälle fallen geringer aus.

Aus dem zum Masterplan Mobilität durchgeführten Beteiligungsprozess gehen punktuelle Hinweise auf eine unzureichende Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hervor (Querbezug zu K8).

Handlungsansatz

Die Notwendigkeit und die Elementauswahl bleibt stets eine Einzelfallentscheidung. Um die Geschwindigkeiten auf ein erträgliches Niveau zu senken, stehen mehrere Entwurfs Elemente zur Verfügung. Die Auswahl hängt von der jeweiligen örtlichen Situation ab.

Erschließungsstraßen:

- Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen,
- Versätze.

Ortsdurchfahrten – Ortseinfahrtbereiche:

- deutlich erkennbare Verkehrsregelung (Ortstafel), gegebenenfalls ergänzt durch Geschwindigkeitstrichter (schrittweise Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Vorfeld),
- Mittelinsel mit (einseitigem oder) beidseitigem Versatz ohne/mit Querungsmöglichkeiten,
- Ausbildung von Fahrbahnverengungen.

Ortsdurchfahrten – Innerortsbereich:

- städtebaulich abgeleitete Abschnittsbildung
- wiederkehrende geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen in Form von Mittelinseln, Mittelstreifen oder Einengungen,
- Anhebung der Fahrbahn an Knotenpunkten bzw. an städtebaulich und/oder verkehrssicherheitsbedeutsamen Stellen.

Städtische Hauptverkehrsstraßen:

- Versätze mit Mittelinseln.

Dort, wo bauliche Maßnahmen aus Platzgründen oder sonstigen Gründen (z. B. städtebaulich-gestalterischer Art) nicht umsetzbar sind, soll der Einsatz ortsfester Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen geprüft werden.

Zielsetzung



Attraktivierung von Straßenräumen



Verbesserung der Verkehrssicherheit

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

F9 (Aufenthaltsqualität), K8 (Kontrolle)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Überprüfung der im Beteiligungsprozess aufgezeigten Bereiche mit Hinweisen auf eine unzureichende Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Identifizierung Geschwindigkeitsniveau)
2. Intensivierung der polizeilichen Geschwindigkeitsmessung bei identifiziertem überhöhten Geschwindigkeitsniveau und Beobachtung der weiteren Entwicklung
3. Begutachtung der örtlichen Situation bei langanhaltender unzureichender Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
4. Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Knotenpunkten: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrsrechtliche Situation, Unfallgeschehen, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung)
5. Festlegung eines geeigneten EntwurfsElements zur Geschwindigkeitsdämpfung

Wer?

Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit dem Geschwindigkeitsniveau im Stadtgebiet (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Anzahl überprüfter und ggf. verbesserter Straßenräume (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

mittel

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität



Kfz-Verkehr

K13 Aufbau einer Datenbasis zum Kfz-Verkehr (Dauerzählstellen, Geschwindigkeitsmessungen)

Hintergrund

Für die zukünftige Analyse des Kfz-Verkehrs sind Informationen (v. a. zum Aufkommen und zum Geschwindigkeitsniveau) von Bedeutung.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) findet die bundesweite Straßenverkehrszählung regelmäßig alle fünf Jahre statt. Systematisch gezählt werden die Fahrzeuge auf den Autobahnen und Bundesstraßen, in Nordrhein-Westfalen zusätzlich auf "klassifizierten" Straßen – also auch den Landes- und Kreisstraßen – sowie auf besonders hoch belasteten innerörtlichen (kommunalen) Hauptverkehrsstraßen (festgelegte Referenzquerschnitte). Die letzte Straßenverkehrszählung erfolgte im Jahr 2021.

Anlassbezogen führt die Stadt Hennef selbst Verkehrszählungen und -messungen durch. Hierfür verfügt sie bereits über mehrere Geschwindigkeitstafeln (fünf Tafeln im Bestand, weitere vier Tafeln sind bestellt), die neben der Geschwindigkeit auch die Verkehrsmengen erfassen und die im Wechsel im Stadtgebiet aufgestellt werden. Wenn die Stadt Hennef keine eigenen Kapazitäten zur Durchführung einer Erhebung frei hat, werden die Leistungen an externe Dienstleister vergeben.

Handlungsansatz

Im Hinblick auf die Erfassung von Kfz-Verkehrsmengen zur Beobachtung der Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet werden ausgewählte Knotenpunkte als Beobachtungreferenzstellen vorgeschlagen. Diese Knotenpunkte können auch als modellrelevante Stützstellen für den Aufbau eines gesamtstädtischen Verkehrsmodells verwendet werden (Querbezug zu K1). An diesen vorgeschlagenen Knotenpunkten sind die jeweiligen Knotenströme zu erfassen (mindestens alle fünf Jahre parallel zur bundesweiten Straßenverkehrszählung).

Das Geschwindigkeitsniveau ist vor allem in sensiblen städtebaulichen Bereichen von Bedeutung. Analog zu den vorgeschlagenen Knotenpunkten sind erste bedeutende Querschnitte unter Berücksichtigung des definierten kommunalen Radverkehrsnetzes (Querbezug zu R1) vorgeschlagen. An diesen vorgeschlagenen Beobachtungreferenzstellen ist das Geschwindigkeitsniveau zu erfassen (mindestens alle fünf Jahre parallel zur bundesweiten Straßenverkehrszählung).

Zielsetzung



Schaffung einer Arbeitsgrundlage für den Kfz-Verkehr

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R1 (Radverkehrsnetz), R18 (Datenbasis), K1 (Einbahnstraßennetz)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Überprüfung der vorgeschlagenen Knotenpunkte zur Analyse der Verkehrsentwicklung
2. Überprüfung der vorgeschlagenen Querschnitte zur Analyse des Geschwindigkeitsniveaus
3. Durchführung der Knotenstromzählungen und Geschwindigkeitsmessungen

Wer?

Stadt Hennef
 Stadt Hennef
 Stadt Hennef und/oder Fachgutachter

Wirkung auf ...

	gering			hoch	
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

./. (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Aktualität der durchgeführten Knotenstromzählungen und Geschwindigkeitsmessungen an den Beobachtungsreferenzstellen (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

xx

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

keine

Umsetzungspriorität



Kfz-Verkehr

K14 Kommunikationskampagnen zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Straßenverkehr

Hinweis: Steckbriefe F14 und R15 sind identisch

Hintergrund

siehe Steckbrief F14

Handlungsansatz

siehe Steckbrief F14

Zielsetzung



Förderung der subjektiven Sicherheit (individuelles Sicherheitsgefühl)



Förderung der objektiven Sicherheit (Reduzierung der Unfallgefahr)

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

R15 (Kommunikation), K13 (Kommunikation)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Kontaktaufnahme zum Rhein-Sieg-Kreis und den anderen kreisangehörigen Kommunen
2. Verständigung auf gemeinsame Anforderungen und Ziele der Verkehrssicherheit
3. Sichtung der vom Zukunftsnetz Mobilität NRW bereitgestellten Anregungen und Beispielaktionen
4. Suche nach Partnern und lokalen Unterstützenden
5. Konzeptionierung und Umsetzung einer gemeinsamen Kommunikationskampagnen (und weiteren Aktionen)

Wer?

Stadt Hennef sowie Rhein-Sieg-Kreis und kreisangehörige Kommunen und weitere verkehrssicherheitsrelevante Akteure

Wirkung auf ...

gering

hoch

Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)

Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)

Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit und dem Miteinander im Straßenverkehr im Stadtgebiet (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung, Bewertung über Schulnoten)

Durchführung einer kreisweiten Kommunikationskampagne bzw. Aktualität der letzten Kommunikationskampagne (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen,
Land NRW
(freie Ausgestaltung, da keine
Förderrichtlinie; Investitionen,
Personalkosten und Konzepte
werden nicht gefördert)

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)

(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

hoch

Umsetzungspriorität



Kfz-Verkehr

K15 Einführung und Ausweitung von betrieblichem Mobilitätsmanagement („Der neue Weg zur Arbeit“) (Mobilitätsmanagement)

Hintergrund

Betriebe sind große Verkehrserzeuger. Es entsteht Verkehr durch die Mitarbeitenden, die Besuchenden und die Kundschaft sowie gegebenenfalls durch Zulieferer. Im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gilt es, diese Verkehre so verträglich wie möglich abzuwickeln. Mit Hilfe eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sollen dazu die notwendigen Veränderungsprozesse angestoßen werden.

Handlungsansatz

Dieser Handlungsansatz ergänzt das vorgeschlagene „Neubürger-Paket“ (Querbezug zu Ö13).

Analog zum Masterplan Mobilität, der als Rahmenplan für ein kommunales Mobilitätsmanagement zu verstehen ist, ist ein ganzheitlicher Ansatz zu verfolgen, d. h. neben der Mitarbeitermobilität auf Arbeits- und Dienstwegen sowie der Kunden- und Besucherverkehre, ist auch ein Fuhrparkmanagement mit einzubeziehen.

Für die Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sind zunächst geeignete Betriebe zu identifizieren. Dies kann über eine Betriebsbefragung (z. B. Betriebsgröße, Arbeitszeitmodelle, Aufkommen Kunden- und Lieferverkehre, ÖPNV-Anschluss) erfolgen. Anschließend muss eine aktive Erstansprache der als geeignet eingestuften Betriebe erfolgen (gestufte Ansprache auf Grundlage der identifizierten Eignung), in der der Mehrwert von betrieblichen Mobilitätsmanagement verdeutlicht und von Praxiserfahrungen berichtet wird. Anschließend sollten interessierte Betriebe bei der Entwicklung und Einführung eines eigenen betrieblichen Mobilitätsmanagement unterstützt werden. Neben Beratungsangeboten und Kontakten bieten auch Förderprogramme entsprechende Anreize.

Aufgrund der bestehenden Kontakte zu den lokal ansässigen Betrieben, sollte die Wirtschaftsförderung des Rhein-Sieg-Kreises und/oder die Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg in den Ausbauprozess des betrieblichen Mobilitätsmanagements eingebunden werden. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt seine Mitgliedskommunen (Hennef ist Mitglied im Zukunftsnetz) bei dieser Maßnahme durch Beratung sowie fachliche und organisatorische Unterstützung.

Da die Stadtverwaltung selbst einen Betrieb darstellt, sollte sie aufgrund der Vorbildfunktion mit der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements starten, um von eigenen Erfahrungen berichten zu können. Beispielsweise kann die Stadtverwaltung in Anlehnung an das Neubürger-Paket für ihre neuen Mitarbeitenden eine Informationsbroschüre „Wege zur Arbeit“ erstellt und verteilen.

Zielsetzung



Erhöhung des Anteils des Umweltverbunds bei den Arbeitswegen

Querbezüge zu anderen Handlungsansätzen

Ö13 (Neubürgerpaket)

Aufgaben und Zuständigkeiten

Was?

1. Identifizierung geeigneter Betriebe (z. B. Betriebsbefragung)
2. Aktive Erstansprache der geeigneten Betriebe
3. Unterstützung von interessierten Betrieben
4. Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung

Wer?

Stadt Hennef, Rhein-Sieg-Kreis, IHK
 Stadt Hennef, Rhein-Sieg-Kreis, IHK
 Stadt Hennef, Rhein-Sieg-Kreis, IHK
 Stadt Hennef

Wirkung auf ...

	gering		hoch		
Umweltwirkungen (Verringerung durch Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds und/oder Erhöhung der Fahrleistung alternativer Antriebe)					
Verkehrssicherheit (Reduzierung der Unfallanzahl und insbesondere der Unfallanzahl mit Verunglückten)					
Öffentlichkeit (Erhöhung der Wahrnehmung in der Bevölkerung)					

Bewertungsindikatoren (Evaluation)

Anteil Umweltverbund zum Wegezweck Arbeit (Abfrage im Rahmen einer Mobilitätsbefragung)

Anzahl Betriebe mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement (Abfrage im Rahmen der Erfassung des Umsetzungsstands des Masterplans Mobilität)

Umsetzungsparameter

Anzahl zugeordneter Einzelmaßnahmen

./.
(keine georeferenzierte Einzelmaßnahmen)

Kostenschätzung
(Bezug zur Einzelmaßnahme)

gering

Fördermöglichkeiten

./.

Zeithorizont (Fertigstellung Umsetzung)
(Bezug zur Einzelmaßnahme)

kurzfristig

Kosten-Nutzen-orientierte Priorität

mittel

Umsetzungspriorität

