



**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

Maßnahmenkatalog
Arbeitsstand 27.10.2022

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael M. Baier
Dr.-Ing. Katja Engelen
Rebecca Schultes, M. Sc.

Aachen, im Oktober 2022

N:\2021_21\210530_Hennef Masterplan Mobilität\B 05 Texte\Berichte\ZB 03
Maßnahmen\MPM_Hennef_3ZB_2022-10-27.docx

(Fassung nach Beteiligung der Expertengruppen, des Projektbeirats und der Verwaltung)

Inhalt

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung	3
2 Herangehensweise	3
3 Grundlagenermittlung, Bestandsaufnahme und Zustandsanalyse der Ist-Situation	5
4 Leitbild- und Zielentwicklung	5
5 Maßnahmenkatalog	6
5.1 Planungszielspezifische Handlungsansätze	7
5.1.1 Planungsziel 1: Flächenmanagement	9
5.1.2 Planungsziel 2: Fußgängerverkehr	9
5.1.3 Planungsziel 3: Radverkehr	17
5.1.4 Planungsziel 4: Öffentlicher Personenverkehr	23
5.1.5 Planungsziel 5: Kfz-Verkehr	28
5.2 Lupenräume	33

Vorbemerkungen

Der vorliegende Zwischenbericht dokumentiert die Zwischenergebnisse zum Arbeitspaket „Maßnahmenkatalog“ des Masterplans Mobilität für die Stadt Hennef.

Der Zwischenbericht ist so aufgebaut, dass er zu Projektende zusammen mit den weiteren noch folgenden Zwischenberichten den endgültigen Schlussbericht darstellt. Durch die Zusammensetzung der Zwischenberichte ändert sich die Nummerierung der übergeordneten Gliederung.

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Aufgrund der inhaltlichen Überholung vorliegender Gesamtverkehrsplanungen und dem sich im Wandel befindlichen Mobilitätsverhaltens – infolge der Notwendigkeit des Klimaschutzes, der zunehmenden Digitalisierungen und den damit verbundenen Möglichkeiten, aber auch der pandemischen Auswirkungen – hat die Stadt Hennef beschlossen mit externer fachlicher Unterstützung einen Masterplan Mobilität zu erarbeiten. Es wird die Gesamtmobilität der Stadt Hennef mit allen Auswirkungen auf das öffentliche und wirtschaftliche Leben betrachtet. Ziel des Masterplans Mobilität ist es, zuverlässige, bezahlbare und nachhaltige Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger im gesamten Stadtgebiet dauerhaft sicherzustellen. Ein besonderer Fokus liegt auf der Förderung des Umweltverbunds (Fußgänger-, Radverkehr und öffentlicher Personenverkehr) und somit der Unterstützung der allgemein angestrebten Verkehrswende.

2 Herangehensweise

Der aufzustellende kommunale Masterplan Mobilität orientiert sich an den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung und Anwendung von Mobilitätsmanagement der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie den Empfehlungen der Europäischen Kommission zur Erstellung von Kommunalen nachhaltigen Mobilitätsplänen (SUMP).

Aufbauend auf einer allumfassenden Analyse wird ein Leitbild mit Leitzielen für die zukunftsorientierte Entwicklung der Mobilität in Hennef aufgestellt. Zur Umsetzung dieser Ziele werden praxisnahe Maßnahmvorschläge für die verschiedenen Verkehrsmittel definiert, konzipiert, strukturiert und priorisiert. Die Erarbeitung wird durch einen stark partizipativen Prozess mit umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit begleitet (Bild 1).

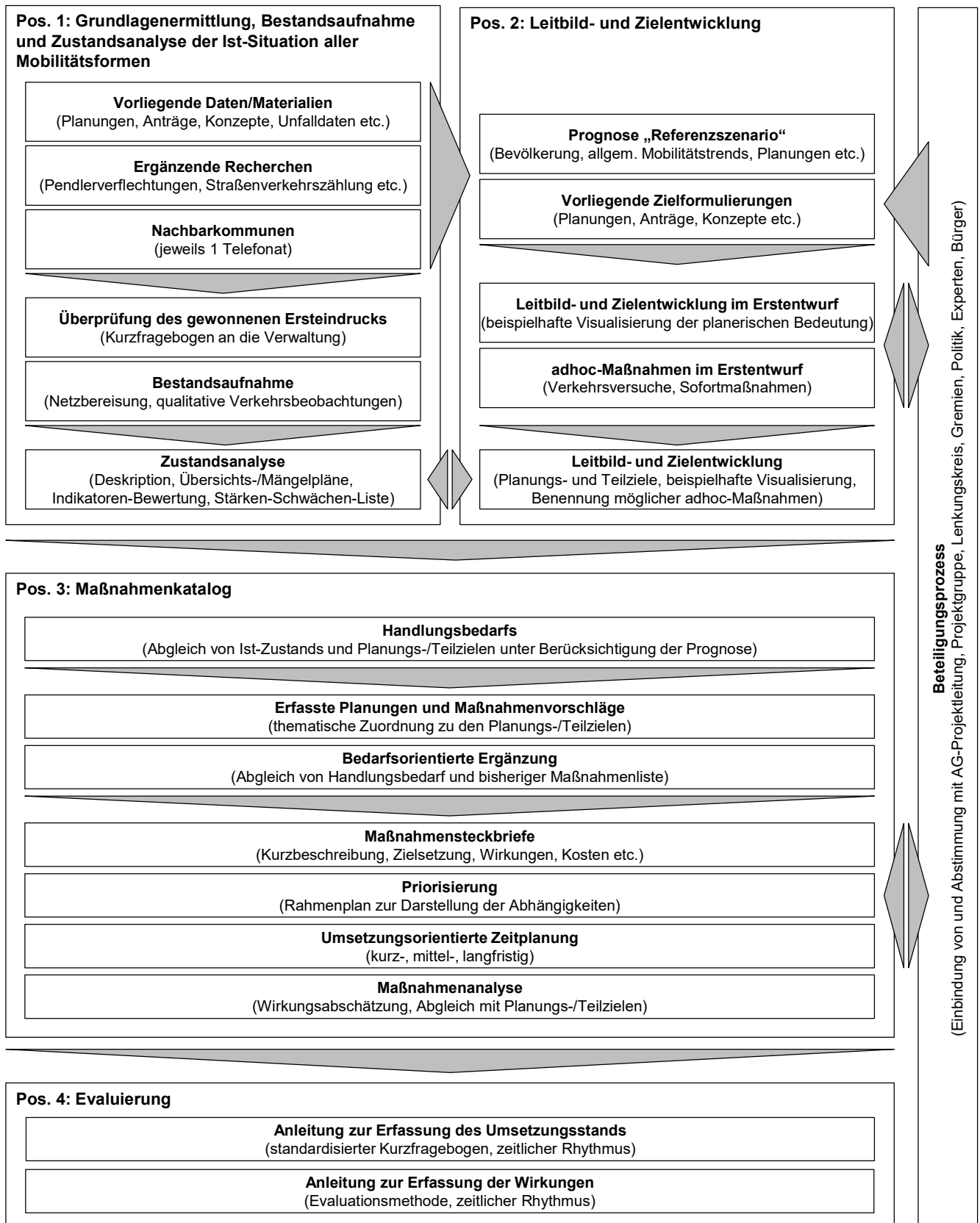


Bild 1: Schematische Darstellung der Projektinhalte und der Projektbearbeitung

3 Grundlagenermittlung, Bestandsaufnahme und Zustandsanalyse der Ist-Situation

Am 6. April 2022 wurde im Ausschuss für Mobilität die Ergebnisse der Grundlagenermittlung, Bestandsaufnahme und Zustandsanalyse der Ist-Situation (Pos. 1, Bild 1) vorgestellt.

Im Ergebnis liegt eine qualitative Bewertung des Ist-Zustands vor:

Fußgängerverkehr:

- historisch bedingte eingeschränkte Gehwegbreiten erfordern Anpassung mindestens auf Hauptachsen in Stadtteilzentren

Radverkehr:

- systematisch zusammengesetztes Netz, das einer Überprüfung bedarf (Routenführung, Radverkehrsanlagen)

Öffentlicher Personenverkehr:

- Anbindung an Schienennetz ist gut, Bedienungsqualität abseits der Hauptverkehrsachsen schwierig

Kfz-Verkehr:

- dichtes regionales Straßennetz mit Bündelungsfunktion,
- Gleisübergänge stören fließenden Kfz-Verkehr

Wirtschaftsverkehr:

- regionales Straßennetz mit höheren Schwerverkehrsaufkommen
- durch Fremdnutzung der Ladezonen Konflikte mit KEP-Diensten
Verwaltung unterstützt bei Flächenbereitstellung

Alternative Antriebe:

- Ladeinfrastrukturkonzept des Rhein-Sieg-Kreises als regionale Planungsgrundlage

Sharing:

- erste positive Erfahrungen mit E-Scootern und RSVG-Bike, bei Carsharing sind alternative Modelle zu prüfen

Mobilitätsmanagement:

- Masterplan als Basis für kommunales Mobilitätsmanagement
- Ausbau von betrieblichem Mobilitätsmanagement

4 Leitbild- und Zielentwicklung

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

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

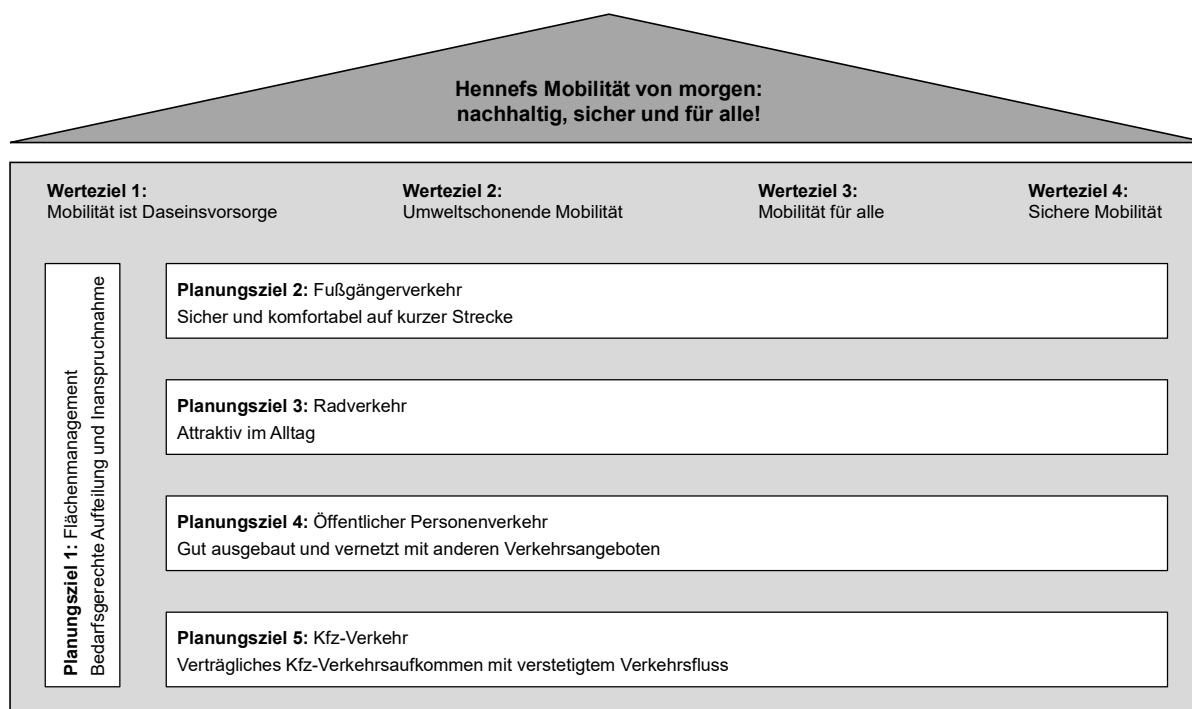


Bild 2: Verkehrliches Leitbild der Stadt Hennef – Schematische Darstellung der inhaltlichen Zusammensetzung

5 Maßnahmenkatalog

Hinweis: Aufgrund der im politischen Projektbeirat am 18. Oktober 2022 aufgetretenen Verständnisprobleme bezüglich des inhaltlichen Aufbaus des Maßnahmenkatalogs, wurden die bisher verwendeten Begriffe für ein besseres Verständnis angepasst.

Der Maßnahmenkatalog ist als maßnahmenorientierte Konkretisierung der Planungsziele zu verstehen. Die Inhalte des Maßnahmenkatalogs bauen sich gestuft auf.

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

Hinweis: Die Erarbeitung der Steckbriefe erfolgt erst nach finaler Abstimmung der tabellarischen Zusammenstellung der planungszielspezifischen Handlungsansätze.

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

Hinweis: Die Zusammenstellung der handlungsansatzspezifischen Einzelmaßnahmen erfolgt erst nach finaler Abstimmung der tabellarischen Zusammenstellung der planungszielspezifischen Handlungsansätze.

Die zusammengestellten handlungsspezifischen Einzelmaßnahmen können im Rahmen des Masterplans Mobilität nicht alle planerisch ausgearbeitet werden. Dies erfolgt als dritte Stufe des Maßnahmenkatalogs beispielhaft für ausgewählte Bereiche als sogenannte **Lupenräume**. Ein Lupenraum umfasst einen ausgewählten Streckenabschnitt, für den eine Straßenraumanalyse mit anschließender planerischer Interpretation erfolgt. Die festgelegten Lupenräume haben dabei zum Teil unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte. Die Ausarbeitung erfolgt in Form von Querschnitten und Lageplandarstellungen im Maßstab 1:500. Es wurden insgesamt zehn Lupenräume festgelegt. Die Festlegung erfolgte auf Grundlage der im Projektprozess thematisierten Bereiche mit den meisten Rückmeldungen im Straßennetz durch den Projektbeirat.

An dieser Stelle wird angemerkt, dass nicht festgelegte, aber thematisierte Bereiche nicht verloren gehen, sondern im Projektbericht verankert werden. Es erfolgt jedoch keine planerische Ausarbeitung im Rahmen des Masterplans Mobilität.

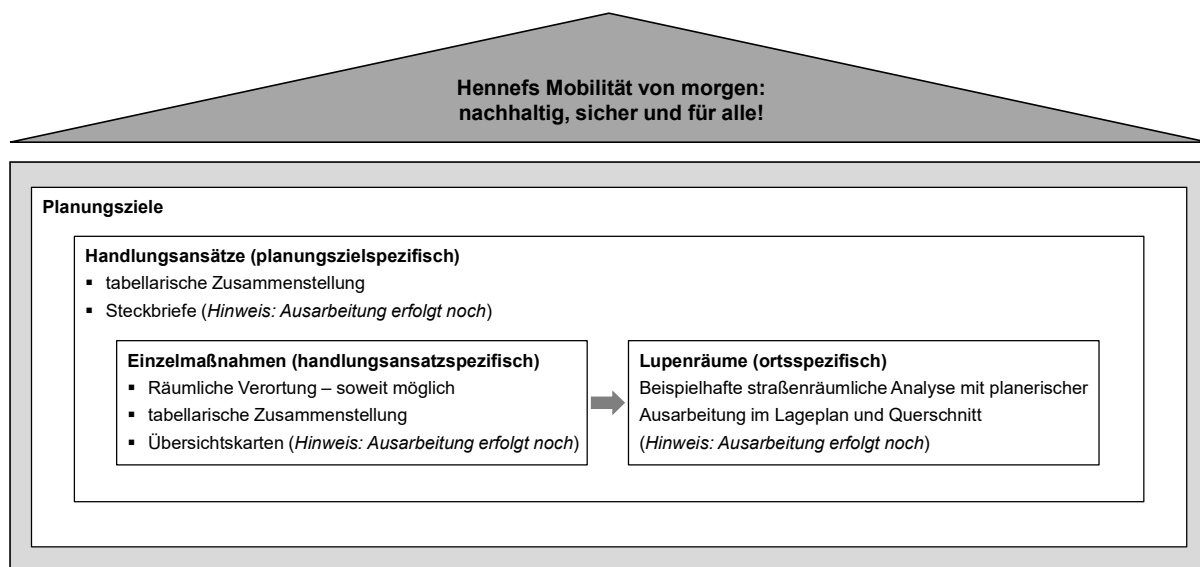


Bild 3: Schematische Darstellung der inhaltlichen Zusammenhänge von Leitbild, Handlungsansätzen, Einzelmaßnahmen und Lupenräumen

5.1 Planungszielspezifische Handlungsansätze

Der erste Entwurf der zusammengestellten planungszielspezifischen Handlungsansätze, der über einen Abgleich von Ist-Zustand und der Inhalte der im Leitbild verankerten Planungsziele und der

im Beteiligungsprozess gesammelten Anregungen (Hinweise, Wünsche, Ideen) zusammengestellt wurde, wurde in fünf thematischen **Expertenrunden** besprochen:

- Fußgängerverkehr (inkl. Barrierefreiheit): 29. August 2022,
- Radverkehr (inkl. Fahrradparken): 30. August 2022,
- ÖPNV (inkl. Sharing): 01. September 2022,
- Kfz-Verkehr (inkl. Kfz-Parken, Wirtschaftsverkehr, alternative Antriebe): 30. August 2022,
- Parkraumbewirtschaftung: 29. August 2022 (verwaltungsintern).

Zu den Expertenrunden liegen separate Protokolle (inklusive Teilnehmerliste und Präsentationen) vor. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der erste Entwurf der zusammengestellten planungszielspezifischen Handlungsansätze im Großen und Ganzen als vollständig erachtet wurde. Es ergaben sich punktuelle Veränderungen der Kurztitel und eine inhaltliche Aufteilung einzelner Handlungsansätze. Darüber hinaus wurden in Bezug auf das Themenfeld Digitalisierung vereinzelt Handlungsansätze ergänzt.

Am 28. September 2022 wurde ein erster überarbeiteter Sachstand zu den zusammengestellten planungszielspezifischen Handlungsansätze in der **verwaltungsinternen Arbeitsgruppe Verkehr** vorgestellt. Aus der Vorstellung hat sich keine inhaltliche Anpassung ergeben.

Der überarbeitete Stand der zusammengestellten planungszielspezifischen Handlungsansätze wurde mit dem politischen **Projektbeirat** in der dritten Sitzung am 18. Oktober 2022 diskutiert. Die Anmerkungen (Hinweise, Empfehlungen, konkrete Verortungen) des Projektbeirats zu den einzelnen Handlungsansätzen wurden im Nachgang zur Sitzung in Bezug auf den Anpassungsbedarf der gezeigten Zusammenstellung analysiert. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Anmerkungen einen Erklärungsbedarf der Inhalte der Handlungsansätze aufgezeigt haben. Punktuell haben sich Veränderungen der Kurztitel ergeben. Des Weiteren wurde ein neuer Handlungsansatz abgeleitet.

Nach der Beratung mit dem politischen Projektbeirat liegt eine Zusammenstellung von insgesamt 64 planungszielspezifischen Handlungsansätzen vor, die nachfolgend differenziert nach den einzelnen Planungszielen vorgestellt wird. Dieser Bearbeitungsstand wurde am 26. Oktober 2022 in einer Veranstaltung für die **Hennefer Bürgerinnen und Bürger** öffentlich vorgestellt. Die interessierten Teilnehmenden haben die Möglichkeit Anmerkungen zu den zusammengestellten Handlungsansätzen zu geben. In der Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 9. November 2022 wird über das Meinungsbild der Bürgerinnen und Bürger und der Auswirkung auf die Zusammenstellung der planungsspezifischen Handlungsansätze nachträglich berichtet.

Die nachfolgende Nummerierung der planungszielspezifischen Handlungsansätze stellt keine Priorisierung dar, sondern resultiert vielmehr aus einer inhaltlichen Strukturierung.

5.1.1 Planungsziel 1: Flächenmanagement

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

5.1.2 Planungsziel 2: Fußgängerverkehr

Zur Förderung des Fußgängerverkehrs und damit zur Erhöhung des Anteils des Fußgängerverkehrs am Modal Split (Verkehrsmittelwahl) liegen insgesamt 16 Handlungsansätze vor, die nachfolgend kurz inhaltlich beschrieben werden.

F1: Definition von Fußgängerverkehrsnetzen in den Ortsteilen und zwischen den Ortsteilen

Um das Zufußgehen zu fördern, muss die Infrastruktur im Längsverkehr (Gehwegbreiten) und Querverkehr (Querungshilfen) entsprechend attraktiv gestaltet sein. Dies gilt gesamtstädtisch, aber vor allem für die Ortsteile mit Nahversorgungsfunktion, in denen sich oftmals auch noch weitere publikumsintensive Einrichtungen befinden, sowie für bedeutende Fußgängerverkehrsachsen.

Für die Definition von Fußgängerverkehrsnetzen in den Ortsteilen mit Nahversorgungsfunktion sind Luftliniennetze als sogenannte Dreiecksnetze unter Berücksichtigung der relevanten Quell- und Zielorte des Fußgängerverkehrs aufzustellen und anschließend auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz umzulegen. Relevante Quell- und Zielorte des Fußgängerverkehrs sind:

- Wohn- und Arbeitsgebiete,
- Orts- und Quartierszentren, Einkaufs- und Geschäftsbereiche,
- Parkanlagen und Plätze,
- Öffentliche Einrichtungen wie Schulen und Ärztehäuser,
- Freizeitanlagen wie Schwimmbäder und Turnhallen,
- Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs,
- Parkieranlagen des Radverkehrs und des Kfz-Verkehrs.

Zudem sollten Anschlusspunkte an Wanderwege berücksichtigt werden.

Außerdem sind bei der Netzplanung trennende Elemente zu berücksichtigen, die an geeigneten Stellen überwunden werden sollten. Dies sind beispielsweise:

- Gewässer, nicht erschlossene Wälder und andere topographische Hindernisse,
- Eisenbahnstrecken,
- Autobahnen.

F2: Differenzierung der Fußgängerverkehrsnetze für verschiedene Zielgruppen

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 (Querbezug zu F1) berücksichtigt werden. Darauf aufbauend können dann zielgruppenspezifische Netzplankarten erarbeitet werden. Zu unterscheiden sind vor allem Kinder und Jugendliche (Schulwegplanung), ältere Menschen (Seniorenstadtplan, Querbezug zu F11), mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen (Querbezug zu F10) sowie Freizeitleiter und Touristen (Querbezug zu F13).

F3: Durchführung von zielgruppenspezifischen Fußverkehrs-Checks

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 (ca. 1,5 km Länge) auszuwählen, der im Rahmen des Fußverkehrs-Checks analysiert werden soll. In einem Auftaktworkshop sowie einer Ortsbegehung wird die interessierte Öffentlichkeit beteiligt.

Die Stadt Hennef hatte sich bei einem vorangegangenen Wettbewerbsaufruf bereits beworben, ist damals aber nicht zum Zuge gekommen. Sie hat aber weiterhin den politischen Auftrag sich im kommenden Jahr 2023 wieder zu bewerben. Vorstellbar ist die Auswahl eines Abschnitts, der für Kinder und Jugendliche (Schulwegplanung) oder ältere Menschen von Interesse ist (Querbezug zu F2, F10 und F11). Im Masterplan Mobilität werden Vorschläge für sinnvolle Streckenabschnitte zur Durchführung des Fußverkehrs-Check erarbeitet.

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

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). 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 Regelmaß noch Breitenzuschläge erforderlich.

Im Bestand ist die Regelbreite von Gehwegen nicht immer erfüllt (Hinweise aus der Online-Bürgerbeteiligung und den Ortsbegehungen), da sich zum einen das Qualitätskriterium Führungsbreite in den letzten Jahrzehnten verändert hat und zum anderen nur eingeschränkte räumliche Platzverhältnisse vorhanden sind. Um die Ein-

griffe 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 (Einzelfallentscheidung). Im Zuge von Verbreiterungen sind stets die Belange der Barrierefreiheit (Querbezug zu F6) sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Querbezug zu F9) zu berücksichtigen.

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

Querungsstellen dienen dazu, Fußgängern die verkehrssichere Überquerung durch eine Verkürzung oder Unterteilung des Fahrbahnquerschnitts zu erleichtern. 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.

Überquerungsanlagen für den Fußgängerverkehr sind dort vorzusehen, wo ein besonderer Überquerungsbedarf besteht oder die Verkehrsstärke im Querschnitt über 1.000 Kfz/h bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h oder mehr als 500 Kfz/h bei einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h beträgt. Darüber hinaus sind Überquerungsanlagen bei einem hohen Aufkommen schutzbedürftiger Fußgänger (Kinder, Senioren) unabhängig von der Verkehrsstärke sinnvoll.

Bauliche Unterstützungen von Überquerungsstellen dienen dazu, diese optisch hervorzuheben (gute Erkennbarkeit und Sichtbarkeit tagsüber und nachts), fahrdynamische Wirkungen zu erzielen (z. B. Auf-/Plateaupflasterung) oder die Überquerung in zwei Abschnitte zu teilen (Mittelinseln).

Es können folgende Arten von Querungshilfen zur sicheren Querung von Fahrbahnen durch Fußgänger oder Radfahrer unterschieden werden: Mittelstreifen oder Mittelinseln, ein Fußgängerüberweg, eine Fußgängerlichtsignalanlage, vorgezogene Seitenräume zur sicheren Querung von Fahrbahnen durch Fußgänger oder Radfahrer, Aufpflasterungen im Bereich von Knotenpunkten.

Neben den Querungsmöglichkeiten für Fußgänger an Knotenpunkten (Kreuzungen und Kreisverkehren), sind auf längeren Abschnitten ohne Knotenpunkte zusätzliche Querungshilfen einzurichten, insbesondere bei entsprechenden Seitenraumnutzungen und sonstigen ersichtlichen Wegebeziehungen von Fußgängern, die eine Querung der Straße erfordern.

Aus der Online-Bürgerbeteiligung liegen Hinweise zu fehlenden oder der mangelhaften Querungsstellen vor. Diese sind von der Stadtverwaltung unter Berücksichtigung der oben genannten Kriterien hinsichtlich des Bedarfs oder der Eignung einer Querungshilfe zu prüfen.

F6: Umsetzung einer möglichst flächendeckenden Barrierefreiheit

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Fußgängerverkehr sind vielschichtig. Sie umfassen sowohl die Netzdurchlässigkeit als auch die Querbarkeit von Straßen.

Netzdurchlässigkeit

Der Fußgängerverkehr ist umwegempfindlich. Vor diesem Hintergrund ist für den Fußgängerverkehr am Anfang einer Sackgasse eindeutig über Beschilderung zu kennzeichnen, ob für den Fußgängerverkehr am Ende eine Durchwegung vorhanden ist.

Im Bereich von Treppenanlagen sind für mobilitätseingeschränkte Personen möglichst Alternativen (z. B. Rampen oder ausgeschilderte kleinräumige Umfahrungen) anzubieten.

Querbarkeit

Sichere Querungsstellen müssen für sehingeschränkte Personen auffindbar sein. Hierfür sind taktile Leitelemente zur Führung anzubringen. An Lichtsignalanlagen sind zudem akustische Elemente oder aber Vibrationsplatten zu berücksichtigen.

Durch die Ausgestaltung von Bordabsenkungen an den Übergängen zwischen Seitenraum und Fahrbahn wird eine problemlose Querung der Fahrbahn für geingeschränkte Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Damit die Übergänge aber auch für Sehingeschränkte ausreichend erkennbar sind, sind hier im Idealfall getrennte Querungsstellen anzulegen bzw. zumindest eine Bordhöhe von 3-6 cm als Kompromiss anzulegen.

Freihaltung des Gehwegs

Vor allem in engen Straßenräumen (z. B. in historisch gewachsenen Stadtteilen) können Hindernisse auf dem Gehweg (z. B. Werbeständer oder Geschäftsauslagen, abgestellte Zweiräder, verkehrswidrig abgestellte Pkw) die Barrierefreiheit im Längsverkehr ohne ausreichende Ausweichmöglichkeiten einschränken. Diese sind nach Möglichkeit zu entfernen (Identifizierung über Kontrollen, Querbezug zu K8). Im weitesten Sinne gehört auch eine getrennte Führung des Fußgänger- und Radverkehrs zur Freihaltung des Gehwegs. Dies ist in Bezug auf die Optimierung der Radverkehrsführung auf der Strecke (Querbezug zu R3) planerisch zu berücksichtigen.

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).

F7: Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Fußgängerverkehrs

Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Fußgängerverkehrs umfasst drei Teilaspekte.

Kontrolle und Unterhaltung

Um die Barrierefreiheit sowie Akzeptanz von Fußgängerverkehrsanlagen zu gewährleisten, soll die Oberfläche jederzeit in einwandfreiem Zustand gehalten werden. Dies ist vor allem für Mobilitätseingeschränkte sowie Ältere von großer Bedeutung. Neben der

Oberfläche muss auch die Beschilderung und Wegweisung in einem einwandfreien Zustand gehalten werden. Hierzu ist eine regelmäßige Kontrolle erforderlich, wobei die Kontrollhäufigkeit nicht geringer sein sollte als diejenige im übrigen Straßennetz. Identifizierte Schäden sind zu erfassen und möglichst zeitnah zu beheben. Dabei werden die Zufußgehenden selbst heute schon von der Stadtverwaltung mit eingebunden (Mängelmeldung über die „Citykey“ App der Stadt Hennef). Diese Möglichkeit ist im Hinblick auf die Bekanntheit zu bewerben. Den mängelmeldenden Personen sind Rückmeldungen mitzuteilen.

Reinigung und Winterdienst

Die Stadt Hennef reinigt die Gemeindestraßen und die Gemeindeverbindungsstraßen. Straßen, die überwiegend von den Anliegern selbst genutzt werden, müssen von den Anliegern gereinigt werden. Die Reinigung (Sommer- und Winterdienst) der Gehwege ist im gesamten Stadtgebiet auf die Anlieger übertragen. Die Übertragung der Reinigung auf die Anlieger ist nach Straßenreinigungsgesetz NRW (§ 4 Abs. 1 StrReinG NRW) erlaubt und in der kommunalen Straßenreinigungssatzung verankert. Die Stadtverwaltung informiert ihre Bürgerinnen und Bürger darüber ausführlich und verständlich auf der städtischen Internetseite. Zur Verinnerlichung sollten zusätzlich in jedem Jahr mit Beginn der Wintersaison an die Reinigungspflichten per kurzer Pressemitteilung erinnert werden. In größeren Zeitabständen (z. B. alle zwei bis fünf Jahre) sind Informationsschreiben per Post denkbar.

Baustellensicherung

Bei der Einrichtung einer Baustelle gilt die RSA (Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen). Wird eine Fußgängerverkehrsanlage blockiert, soll die Arbeitsstelle möglichst auf derselben Straßenseite umgehbar sein. Dabei ist auf eine barrierefreie Gestaltung der Umgehung zu achten (z. B. kantenfrei, Rampen mit max. 5 %), damit sie auch von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden kann. (Quelle: EFA 2002)

Hinweise zu räumlich verorteten Einzelmaßnahmen gehen aus der Online-Bürgermitteilung hervor. Diese Stellen sind von der Stadtverwaltung zu prüfen. Darüber hinaus stellt die Pflege und Instandhaltung eine Daueraufgabe der Stadtverwaltung dar.

F8: Einführung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung von Gehwegen

Die Erfassung von Wegezuständen (Querbezug zu F7) ist bisher nur durch enormen Kosten-, Zeit- und Personalaufwand möglich, obwohl die Informationen für weitere Planungen von Bedeutung sind. Es gibt inzwischen die Möglichkeit Wegeschäden per Foto (Kamera von Smartphones) präzise zu erfassen und mit Hilfe von künstlicher Intelligenz (KI) automatisiert auszuwerten. Diese aufwandsersparende Vorgehensweise wird bereits von anderen Kommunen sowohl für das Kfz-Straßennetz als auch Fußgänger- und Radverkehrsnetze eingesetzt und lässt sich auf die Stadt Hennef übertragen (Querbezug zu R11 und K7).

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

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).

Zielgruppenspezifische Routen können beispielsweise über die Durchführung von Fußverkehrs-Checks identifiziert und analysiert werden (Querbezug zu F3).

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

Die Stadt Hennef verfügt über einen Kinderstadtplan (ist über die städtische Internetseite unter der Rubrik „Hennef: Kinder & Familie – Kinder und Jugend“ zu finden). Alle Grundschulen werden angeschrieben, wenn eine neue Auflage des Kinderstadtplans vorliegt, da gerade die ersten Ausgaben des Kinderstadtplans mehr auf kleine Kinder ausgerichtet waren.

Analog zum vorhandenen Kinderstadtplan wird auch ein Stadtplan für mobilitäts- und sinnesingeschränkte Personen für sinnvoll erachtet. Hier geht es nicht um Routenpläne, sondern vielmehr um Übersichtspläne zu vorhandenen Leitelementen (taktile, akustisch) sowie Bordabsenkungen und vorhandene Barrieren (z. B. Treppenanlagen). Auf Grundlage dieser Informationen können eigenständig geeignete Routen gewählt werden.

Die Fortschreibung der Barrierefreiheit (Querbezug zu F4 und F6) führt zu einer kontinuierlichen Fortschreibung des Stadtplans für mobilitäts- und sinnesingeschränkte Personen.

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

Analog zum vorhandenen Kinderstadtplan und zum vorgeschlagenen Stadtplan für mobilitäts- und sinnesingeschränkte Personen (Querbezug zu F10) ist auch ein Stadtplan für ältere Menschen sinnvoll. Vor allem die Älteren in der Stadtbevölkerung sind mit dem Umgang von Fallplänen vertraut und können sich daher oftmals

schneller mit einem Faltplan orientieren als mit einer ungewohnten App auf dem Smartphone.

Ziel des Stadtplans ist es, seniorengerechte Themen zu erläutern und vorzustellen, damit sich die Seniorinnen und Senioren zu Fuß und mit dem Fahrrad in der Stadt Hennef wohlfühlen und sie sich als eigene Gruppe angesprochen fühlen. Der Stadtplan soll Anreize schaffen nicht nur die nähere Umgebung, sondern auch die angrenzenden Nachbarschaften im Stadtgebiet zu erkunden. Arbeitsgrundlage für die Erarbeitung des Seniorenstadtplans kann der Seniorenwegweiser der Stadt Hennef sein.

F12: Digitalisierung des Stadtplans für mobilitäts- und sinnesingeschränkte Personen zur Navigation

Der konventionellen Navigationssysteme, die eine Navigation für den Fußgängerverkehr beinhalten, berücksichtigen keine Informationen über die für mobilitäts- und sinnesingeschränkte Personen erforderliche Barrierefreiheit (z. B. taktile und akustische Elemente, Behindertenparkplatz) bzw. über vorhandene Barrieren (u. a. Barrieren wie z. B. Treppenanlagen, Steigungen im Gelände, grobes Pflaster).

Der vorgeschlagene Handlungsansatz basiert auf Rückmeldungen aus den durchgeführten Ortsteilbegehungen und dem bestehenden App-Angebot „Wheelmap“. Hier basieren die Karteninhalte auf öffentlichen Eintragungen. Die Stadtverwaltung kann hier als eintragende Institution fungieren und die Nutzung der App bewerben.

F13: Erstellung einer Begleit-App für Freizeiterlebnisse (Tourismus) (Informationen zu freizeitorientierten Zielen inklusive Audioguide, Beschreibung und Navigation für Spazier- und Wanderwegen)

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

Auf Basis des zu definierenden Fußgängerverkehrsnetzes für die Alltagswege (Querbezug F1) wird vorgeschlagen die Freizeitler und Touristen bei der Differenzierung der Fußgängerverkehrsnetze (Querbezug zu F2) mit aufzugreifen, um ein Freizeit- sowie Tourismuswegenetz zu entwickeln. Inhalte können beispielweise sein: Flanierwegen, Joggingwegen oder auch Wanderwegen.

Der Kreis Soest hat 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.“

Es muss nicht zwingend eine eigene neue App erstellt werden, da bereits etablierte Apps vorhanden sind (z. B. komoot, outdooractive). Es müssen aber die entsprechenden Informationen über vorhandene Freizeitziele und Freizeitrouten eingepflegt werden.

Der Handlungsansatz beschränkt sich nicht auf den Fußgängerverkehr, sondern ist auch beim Radverkehr mit aufgeführt (Querbezug zu R17).

F14: Kommunikationskampagnen zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Fußgängerverkehr

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.

Die Kommunikationskampagnen sollen Ansätze zur Bewusstseinsbildung, zur Sensibilisierung, zur Imagebildung und Information sowie zur Mobilitätserziehung aufgreifen.

Themen in Bezug auf den Fußgängerverkehr sind beispielsweise: Verkehrsregel, Miteinander im Straßenverkehr, Schutzbekleidung. Kommunikationskampagnen sind nicht nur in Bezug auf den Fußgängerverkehr durchzuführen, sondern selbstverständlich auch auf die anderen individuellen Verkehrsarten (Querbezug zu R15 und K13).

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

Die Aktion „Schulwegdetektive“ ist dem schulischen Mobilitätsmanagement zuzuordnen und richtet sich an die dritten und vierten Jahrgangsstufen an Grundschulen. Die Aktion wird vom Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt (Bereitstellung der Materialkiste). In einer Materialkiste werden Fragebogen, Maßband und Stoppuhr den Klassen zur Verfügung gestellt, mit deren Hilfe sie ihre Alltagswege 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“ wird bisher nicht an den Grundschulen in Hennef durchgeführt.

F16: Ausweitung des Laufbusses auf alle Grundschulen (Mobilitätsmanagement)

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 an zwei Grundschulen im Stadtgebiet Hennef durchgeführt. Eine Ausweitung auf andere Grundschulen ist sinnvoll, erfordert aber die Unterstützung der Eltern der Schulkinder. Alternativ können auch andere ehrenamtliche Erwachsene oder auch Dienstleister die Begleitung eines Laufbusses übernehmen. Neben der Organisation des Begleitpersonals ist eine Routen- und Zeitplanung notwendig. Die Einrichtung von Haltestellen für den Laufbus sind nicht zwingend erforderlich, rücken das Projekt aber mehr in die Öffentlichkeit.

5.1.3 Planungsziel 3: Radverkehr

Zur Förderung des Radverkehrs und damit zur Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Modal Split (Verkehrsmittelwahl) liegen insgesamt 19 Handlungsansätze vor, die nachfolgend kurz inhaltlich beschrieben werden.

R1: Überprüfung und Ergänzung der Definition des städtischen Radverkehrsnetzes

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 Freizeitrouten auf das konkrete Straßennetz umgelegt wurden. Darüber hinaus liegen politische Anträge zu verschiedenen Radpendlerwegen vor (Querbezug zu R4).

In der Detailbetrachtung des in der Stadt Hennef vorliegenden Radverkehrsnetzes zeigen sich punktuell Netzlücken sowie Abweichungen zwischen der Netzdefinition und der in der Praxis gewählten Routen. Vor diesem Hintergrund wird eine Überprüfung und Ergänzung der vorliegenden Definition des städtischen Radverkehrsnetzes erfolgen.

R2: Differenzierung des Radverkehrsnetzes für verschiedene Zielgruppen

Im Radverkehr lassen sich unterschiedliche Zielgruppen mit unterschiedlichen Quell- und Zielpunkten, aber auch unterschiedlichen Ansprüchen an die Infrastrukturgestaltung differenzieren. Diese Zielgruppendifferenzierung sollte bereits bei der Überprüfung und Ergänzung der Definition des Radverkehrsnetzes (Querbezug zu R1) berücksichtigt werden. Darauf aufbauend können dann zielgruppenspezifische Netzplankarten erarbeitet werden. Zu unterscheiden sind vor allem geübte Radfahrende (Haupttrouten entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes als möglichst direkte Verbindungen), ungeübte Radfahrende (Nebenrouten entlang verkehrsunruhiger Achsen, aber nicht immer als direkte Verbindung), Radpendler (Radpendlerwegen als möglichst direkte und zügig befahrbare Achsen), E-Bike Radfahrer (sind steigungsunempfindlich) sowie Schüler (Schülerradwegen, die in die Schulwegplanung aufgenommen werden).

R3: Optimierung der Radverkehrsführung auf der Strecke

Die Wahl der Radverkehrsführung an Straßen muss die verkehrliche Situation berücksichtigen. Mit den Angaben zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsbelastung erfolgt eine Vorauswahl der möglichen Führungsformen (Diagramm zur Auswahl in ERA¹ enthalten). Die Umsetzbarkeit im Bestand erfordert zudem eine Überprüfung der Platzkapazitäten.

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).

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.

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: RASt 2006, ERA 2010)

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

R4: Planung und Ausbau von Radpendlerrouten

Radpendlerrouten stellen sichere, zügige und komfortable Radwegeverbindungen für die Nahmobilität dar.

Für die Stadt Hennef liegen politische Anträge zu verschiedenen Radpendlerrouten vor. Die Umsetzbarkeit dieser vorgeschlagenen

¹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV 2010

Radpendler Routen gilt es zu prüfen und im Hinblick auf die Vollständigkeit der Netzdefinition (Querbezug zu R1 und R2) möglichst umzusetzen. Der Baubeginn der ersten Route, von Allner nach Happerschoß, erfolgt noch in diesem Jahr.

R5: Durchführung von „Radverkehrs-Checks“

Ähnlich zum Fußverkehrs-Check (Querbezug F3) ist eine Analyse von ausgewählten Streckenabschnitten auch in Bezug auf die Anforderungen des Radverkehrs möglich. Auch wenn es hierzu keine Förderung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW gibt, lässt sich die standardisierte Durchführung auf den Radverkehr übertragen.

Es wird vorgeschlagen dies in Eigenregie oder zumindest am Anfang mit externer fachlicher Begleitung unter Berücksichtigung der stadtspezifischen Planungsleitlinien durchzuführen.

R6: Planung und Ausbau eines Fahrradstraßennetzes in der Innenstadt

Die verkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße wurde in der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 1997 das erste mal verankert. 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 Zuge der Überprüfung und Ergänzung der Definition des Radverkehrsnetzes soll die Möglichkeit von Fahrradstraßen als attraktive Radverkehrsachsen entlang verkehrsrühigeren Verkehrsachsen berücksichtigt werden. Im Idealfall lassen sich parallel zum Hauptverkehrsstraßennetz Fahrradstraßenachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung finden. Dies gilt vor allem für das Zentrum. Die Anwendbarkeit des Planungsinstruments Fahrradstraße soll aber auch für die Ortsteile geprüft werden.

R7: Optimierung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten im Zuge von Streckenabschnittsplanungen

Bei der Führung des Radverkehrs auf Schutz- oder Radfahrstreifen ist an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage zu prüfen, ob die Umsetzung einer vorgezogenen Haltlinie oder eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens umsetzbar ist. Beide Varianten 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 Entschärfung von Gefahrensituationen beitragen.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen kommen vorrangig in Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zum Einsatz, damit die Mehrzahl der Radfahrer den Aufstellstreifen auch nutzen kann. (Quelle: ERA 2010)

Im Zuge der Optimierung der Radverkehrsführung auf der Strecke (Querbezug zu R3) ist die Optimierung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten zu berücksichtigen.

Hinweise zum Optimierungsbedarf liegen aus der Online-Bürgerbeteiligung vor.

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

siehe Kurzerläuterung zu F5

R9: Bedarfsgerechter Ausbau von Fahrradabstellanlagen

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. Es lassen sich aber auch weitere Radservicestationen integrieren (Reparatur, Gepäckaufbewahrung, Ladeinfrastruktur).

Bedarf für Fahrradabstellanlagen ergibt sich vor allem an den Bahnhaltedpunkten 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. Die erforderliche Kapazität hängt stark von der Funktion der Haltestelle sowie der Lage im Stadt-/Tarifgebiet ab. Die Stadt Hennef prüft aktuell die Umsetzbarkeit einer Fahrradstation am Bahnhof Hennef als qualitativ hochwertiges Fahrradabstellangebot.

Zu den publikumsintensiven Nutzungen zählen punktuelle 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.

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.

R10: Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Radverkehrs

siehe Kurzerläuterung zu F7

R11: Einführung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung für Radverkehrsanlagen

siehe Kurzerläuterung zu F8

R12: Bereitstellung weiterer Lastenfahrräder und ggf. auch Nischenfahrräder

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). Auch wenn die Stadt Hennef selbst die Anschaffung von Lastenpedelecs nicht finanziell fördern kann, kann eine Erhöhung der Anzahl im Angebot des RSVG-Bikes als Anreiz dienen (Sichtbarkeit und Testmöglichkeit). Bisher verfügt die Stadt Hennef über ein Lastenpedelec im RSVG-Bike-Sharing-Angebot.

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 Rikscha-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-Rikscha. Es 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).

R13: Bedarfsgerechte Ausweitung der Ladeinfrastruktur für Fahrräder

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 Rad-servicestationen (vor allem Gepäckaufbewahrung) kombinieren (Querbezug zu R19).

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

Die Aktion „Radwegdetektive“ ist dem schulischen Mobilitätsmanagement zuzuordnen und richtet sich an die fünften und sechsten Jahrgangsstufen an weiterführenden Schulen.

Im Rahmen der Mobilitätserziehung üben die Schülerinnen und Schüler die Beherrschung des Fahrrads und erhalten Infos zu Verkehrsregeln. Ziel des Projektes ist es, die Perspektive der Kinder und Jugendlichen im (Rad-)Verkehr in Hennef zu zeigen und das Bewusstsein für Problemstellen zu schärfen. Bevor die Schülerinnen und Schüler die Schulwege untersuchten, werden sie im Unterricht auf das Thema vorbereitet. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW stellt hierfür Materialien zur Verfügung. Die Stadtverwaltung bekommt durch die Aktion wichtige Hinweise zu Gefahren- und Schwachstellen auf Schulwegen und nutzt diese, um die Sicherheit auf Schulwegen weiter zu verbessern.

Die Aktion „Radwegdetektive“ wird bisher an einer weiterführenden Schule in Hennef durchgeführt (seit 2013) und kann auf die anderen vorhandenen weiterführenden Schulen ausgeweitet werden.

R15: Kommunikationskampagnen zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Radverkehr

siehe Kurzbeschreibung zu F14

R16: Aktion „Anradeln“ zu Frühjahrsbeginn mit Eröffnung einer neuen Radroute in Kooperation mit dem ADFC

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 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.

R17: Erstellung einer Begleit-App für Freizeiterlebnisse (Tourismus) (Informationen zu freizeitorientierten Zielen inklusive Audioguide, Beschreibung und Navigation für Radrouten)

siehe Kurzbeschreibung zu F13

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

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

Die Stadt Hennef zählt seit Ende 2020 den Fahrradverkehr auf dem Horstmannsteg. Der RSK hat bereits seit 2015 auf dem Siegtalradweg in Bülgenuel eine Zählstelle. 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. Eine Ausweitung der automatischen Zählstellen im Stadtgebiet für weitere bedeutende Punkte im Radverkehrsnetz wird empfohlen.

Um Kenntnisse über das Überholverhalten von Kfz-Fahrern in Bezug auf den Radverkehr zu erhalten, ist der Einsatz von Abstandsmessern denkbar (z. B. open bike sensor). Die Erkenntnisse können Hinweise auf die Notwendigkeit von Kommunikationskampagnen geben oder aber auch Hinweise auf eine punktuelle Veränderung der Radverkehrsführung. Die Stadt Hennef könnte hier entsprechende Abstandsmessgeräte anschaffen und interessierten Radfahrenden zur Verfügung stellen.

R19: Ausweitung und Sicherung von Radservicestationen (Reparatur, Gepäckaufbewahrung)

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.

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.

5.1.4 Planungsziel 4: Öffentlicher Personenverkehr

Zur Förderung des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) inklusive der Sharing-Angebote und damit zur Erhöhung des Anteils des ÖV am Modal Split (Verkehrsmittelwahl) liegen insgesamt 14 Handlungsansätze vor, die nachfolgend kurz inhaltlich beschrieben werden.

Ö1: ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten

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.

Die Fahrzeit im Linienbusverkehr beeinflusst die Attraktivität des Angebots. Im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit müssen diese

möglichst schnell und vor allem auch zuverlässig sein. Um dies 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.

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.

Ö2: Barrierefreier Umbau von Haltestellen/-punkten und deren Zuwegung

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 (Querbezug zu Ö3) gehalten werden. 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.

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.

Es ist zu prüfen, ob für die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises ein Haltestellenleitfaden entwickelt wurde, der auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit beschreibt (Bordausbildung, Bodenindikatoren, Quermöglichkeiten, Fahrgastunterstände, Aufenthalts- und Warteflächen). Wenn dies nicht der Fall ist, kann die Erstellung im Hinblick auf die einheitliche Umsetzung im Kreisgebiet beim Rhein-Sieg-Kreis angeregt werden. Der Umsetzungsstand ist in einem Haltestellenkataster festzuhalten.

Ö3: Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des ÖPNV

Im Hinblick auf den Wohlfühlfaktor sind die Haltestellen in regelmäßigen Zeitabständen zu reinigen und ggf. auch zu modernisieren. Beschädigungen (z. B. zerbrochene Scheiben des Windschutzes bzw. der Überdachungsanlage) sollen schnellstmöglich ausgetauscht werden.

Um Haltestellen als Angsträume zu vermeiden und die Verkehrs- und Personensicherheit zu erhöhen, wird eine Beleuchtung der Hal-

testellen empfohlen. Insbesondere zentrale Haltestellen sollten beleuchtet werden. Im Hinblick auf die Energiekosten sind die Möglichkeiten einer Solarbeleuchtung für Bushaltestellen zu prüfen.

Im Zuge der Überprüfungen sollte auch analysiert werden, ob Sitzmöglichkeiten vorhanden bzw. unter Berücksichtigung der vorhandenen Platzverhältnisse nachträglich installiert werden können. Sie sind vor allem für Ältere von großer Bedeutung.

Die Kontrolle der Freihaltung der Haltestellen sowie der An- und Abfahrtsbereiche obliegt der Kommune und ist stetig durchzuführen.

Ö4: Überprüfung der Anpassungsmöglichkeit von Takt und Linienverläufen

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.

Aus der Online-Bürgerbeteiligung geht hervor, dass aus Bürgersicht vor allem die Anbindung der umliegenden Ortsteile an das Zentrum von Hennef und die Bahnhaltepunkte als nicht ausreichend bewertet wird.

Um gezielt zu handeln, wird empfohlen detaillierte Analyseergebnisse aus dem aktuellen Nahverkehrsplan anzufordern (z. B. Reisezeitvergleiche MIV/ÖPNV), um defizitäre Verbindungsachsen zu identifizieren und hier die Möglichkeiten der Fahrplan-Optimierung zu erörtern. Auf die Besonderheiten der ländlichen Bereiche geht der Handlungsansatz Ö6 ein.

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

Zur Optimierung der Verkehrsmittelverknüpfung und der Multi- und Intermodalität ist die Anbindung der vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen zu prüfen (z. B. Anbindung an das Radverkehrsnetz).

Um das Kfz-Verkehrsaufkommen im Zentrum der Stadt Hennef zu reduzieren, ist zu prüfen, inwieweit es Möglichkeiten gibt, am Rand des Stadtzentrums für Besucher von Außerorts Park+Ride-Anlagen anzuordnen. Hierbei ist zu beachten, dass die Nutzungswirkung nur dann erzielt werden, wenn die Park+Ride-Anlagen attraktiv mit dem ÖPNV an das Stadtzentrum angebunden sind.

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

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. Von daher wird sich auch jetzt im anstehenden Fahrplanwechsel für diese Bereiche nicht viel ändern, obwohl es wieder viele Verbesserungsmaßnahmen geben wird.

Hier können alternative nachfrageorientierte ÖV-Angebote (On-Demand und Kleinbus-Angebote, Querbezug zu Ö6), die flexibel digital gebucht werden können und visionär auch mit autonom fahrende

Elektrokleinbusse auf ausgewählten Strecken bedient werden können, den standardisierten ÖPNV ergänzen. Die konkreten Möglichkeiten sind mit dem Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger zu eruiieren. Erste Erfahrungen sammelt der Rhein-Sieg-Kreis bereits durch Pilotprojekte in anderen kreisangehörigen Kommunen. Das Pilotprojekt „Rhesi“ in Neunkirchen-Seelscheid wurde initiiert, um auszutesten, in welche Richtung das AST-Angebot weiterentwickelt werden kann. Ob und welche Änderungen 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.

Des Weiteren sind die vorhandenen Sharing-Angebote (E-Scooter und RSVG-Bike) als Ergänzung des standardisierten ÖPNV auf der „letzten Meile“ zu berücksichtigen (Querbezug zu Ö8 und Ö9).

Ö7: Optimierung der ÖPNV-Anbindungen der Schulen

Dieser Handlungsansatz geht aus der Online-Bürgerbeteiligung und der Beteiligung der zwei Schulstandorte (Grundschule Uckerath und Gesamtschule Meiersheide) hervor.

Es wird empfohlen einen Austausch zwischen den Schulen und dem Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV unter Beteiligung der Stadtverwaltung zu initiieren, um den Bedarf und die Möglichkeiten gemeinsam zu eruiieren.

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

Der Ausweitungswunsch geht aus der Online-Bürgerbeteiligung als Wunsch hervor.

Wie bereits in Bezug auf die ÖPNV-Anbindung der ländlichen Räume benannt wurde, werden die vorhandenen Sharing-Angebote (E-Scooter und RSVG-Bike) als Ergänzungsmöglichkeit des standardisierten ÖPNV auf der „letzten Meile“ gesehen.

Hier ist mit dem E-Scooter-Anbieter zu prüfen, inwieweit eine Ausweitung des Bediensgebiets in die Randbereiche des Zentrums und die Einbindung von bedeutenden Haltestellen außerhalb des Zentrums möglich ist.

Ö9: Bedarfsgerechte Ausweitung des Stationsnetz des RSVG-Bike

Analog zum E-Scooter-Sharing-Angebot geht aus der Online-Bürgerbeteiligung auch der Ausweitungswunsch des RSVG-Bediensgebiets hervor. Des Weiteren hat die Gesamtschule Hennef-West aufgezeigt, dass das RSVG-Bike als Pendelfahrzeug zwischen den beiden Schulstandorten einsetzbar wäre, wenn es am zweiten Standort eine entsprechende Sharing-Station geben würde. Hier hat die Stadtverwaltung bereits kurzfristige Handlungsmöglichkeiten durch die Einrichtung einer virtuellen Station signalisiert.

Hier ist zusammen mit der RSVG und dem Betreiber nextbike zu prüfen, inwieweit eine Ausweitung des Bediensgebiets in die Randbereiche des Zentrums und die Einbindung von bedeutenden Haltestellen außerhalb des Zentrums möglich ist.

Ö10: Überprüfung der Möglichkeiten für Carsharing im städtischen und ländlichen Raum

Sharing-Angebote sollen eine einfache gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen ermöglichen, sodass die Notwendigkeit des privaten Fahrzeugbesitzes an Bedeutung verliert und damit den steigenden Kfz-Zulassungszahlen entgegengewirkt werden kann.

In Hennef gibt es derzeit ein Carsharing-Fahrzeug am Bahnhof Hennef. Der Wunsch nach weiteren Carsharing-Stationen auch außerhalb des Zentrums geht aus dem im Rahmen des Masterplans durchgeführten Beteiligungsprozess hervor (Online-Bürgerbeteiligung, politischer Projektbeirat, Expertengespräche).

In der Expertenrunde zum ÖPNV wurden verschiedene Möglichkeiten als Alternative zum kommerziellen Carsharing-Angebot aufgezeigt und diskutiert (z. B. Nutzung des kommunalen Fuhrparks, privater Fahrzeuge), die sich im Projekt OMI derzeit im Aufbau befindliche Sharing-Plattform integrieren lassen könnten (Querbezug zu Ö11). Eine weitere Möglichkeit ergibt sich über die BürgerEnergie Rhein-Sieg eG, die sowohl in Städten wie auch auf dem Land oder in der Nachbarschaft Carsharinglösungen anbietet.

Es wird empfohlen diesbezüglich Gespräche mit der BürgerEnergie Rhein-Sieg eG und vergleichbaren Anbietern zu führen oder aber zu entscheiden, wie die Möglichkeiten der Bedarfsdeckung über die Sharing-Plattform OMI möglich ist.

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

Die Stadtverwaltung Hennef beteiligt sich am Forschungsprojekt „Offene Mobilitätsinfrastruktur“ (OMI). Im Rahmen des Projekts, welches noch ganz am Anfang steht, 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“). Beispielsweise könnte die Stadtverwaltung Hennef prüfen, ob auch der kommunalen Fuhrpark in den Sharing - Pool eingebunden werden kann. Die Nutzungsmöglichkeiten des kommunalen Fuhrparks werden noch verwaltungsintern erörtert.

Die Inhalte des Forschungsprojekts wurden von der Expertenrunde und dem politischen Projektbeirat positiv gesehen, sodass eine Fortsetzung der am Ende des Forschungsprojekts aufgebauten Sharing-Plattform wünschenswert wäre.

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

Der Maßnahmenvorschlag baut auf einem Beispiel aus der Städte-Region Aachen auf und lässt sich grundsätzlich auf andere Kommunen übertragen. Hier können ältere sowie mobilitätseingeschränkte Menschen, die sich bei der ÖV-Nutzung allein nicht mehr sicher fühlen, den kostenfreien Service buchen. Zu zahlen sind lediglich die eigenen Fahrtkosten. Er 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. Verfügbar ist der Service täglich von 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr sowie nach Absprache.

Er muss einen Tag vorher angemeldet werden. Der Service ist ein gemeinsames Projekt des JobCenters der StädteRegion Aachen und der Stadt Herzogenrath in Zusammenarbeit mit dem Pia Causa Pflegedienst der Alexianer GmbH.

Ö13: Einführung eines Neubürgerpakets mit Schnupperticket für ÖPNV und Sharing

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, Bike-sharing) können Schnuppertickets zum Ausprobieren der beworbenen Mobilitätsangebote animieren.

Es wird empfohlen, die Information zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten gezielt für Neubürger bereitzustellen (über städtische Internetseite und als Neubürgerbroschüre, die bei der Anmeldung ausgehändigt wird). Durch Beilage von Schnuppertickets können Nutzungsanreize zur Sammlung von Erfahrungen geschaffen werden.

Ö14: Überprüfung der Möglichkeiten eines solidarischen Schülertarifs

Der Rhein-Sieg-Kreis weist darauf hin, dass gesamtstädtisch gesehen auch der Schülertarif von Interesse sein könnte. Derzeit ist die Finanzierung der Schülerfahrkarte an den Schulen von der Berechtigung abhängig und diese ist wiederum entfernungsabhängig geregelt. Diejenigen, die „weit“ von der Schule entfernt wohnen, bekommen eine Schülerkarte gestellt (mit Eigenanteil), die anderen dürfen sich eine Schülerkarte 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. Der Rhein-Sieg-Kreis sieht hier für alle Kommunen im Kreisgebiet eine gute Möglichkeit, die Schülermobilität zu verändern. Die Entscheidung trifft aber jeder Schulträger einzeln.

Es wird empfohlen, die Möglichkeiten im Austausch mit den Schulen zu prüfen.

5.1.5 Planungsziel 5: Kfz-Verkehr

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

In Bezug auf das Planungsziel des Kfz-Verkehrs liegen insgesamt 15 Handlungsansätze vor, die nachfolgend kurz inhaltlich beschrieben werden.

K1: Prüfung der Möglichkeiten und Wirkungen eines Einbahnstraßennetzes im zentralen Innenstadtbereich

In Hennef ist die Einführung eines Einbahnstraßennetzes im zentralen Innenstadtbereich in der Diskussion. Für eine Entscheidung über die planerische Weiterverfolgung eines Einbahnstraßennetzes im Zentrum von Hennef sind zunächst die verkehrlichen Wirkungen abzuschätzen. Hierzu ist der Einsatz eines Verkehrsmodells erforderlich mit dessen Hilfe die Kfz-Verkehrsverlagerungen ermittelt werden können. Es wird darauf hingewiesen, dass die Frankfurter Straße als Lupenraum detaillierter planerisch betrachtet wird (siehe Kap.5.2). Dabei wird auch das Meinungsbild des Einzelhandels der Frankfurter Straße berücksichtigt (Durchführung einer Expertenrunde nach Fertigstellung eines ersten planerischen Entwurfs).

Im Rahmen des Masterplans wird keine Wirkungsanalyse durchgeführt. Es wird geprüft, welche Möglichkeiten es hinsichtlich des Einsatzes eines Verkehrsmodells gibt.

K2: Überprüfung von Knotenpunktformen im Zuge von Streckenabschnittsplanungen

Aus der Online-Bürgerbeteiligung gehen verkehrliche Probleme in Bezug auf ausgewählte Knotenpunkte im Stadtgebiet hervor. Diese gilt es im Zuge von Streckenabschnittsplanungen zu analysieren, sodass eventuelle Änderungen der Knotenpunktformen im Zuge der Umbaumaßnahmen der Streckenabschnitte durchgeführt werden können.

K3: Ausweitung und Differenzierung der Parkraumbewirtschaftung

Die Festlegung einer Parkraumbewirtschaftung ist kein einmaliger Planungsvorgang, sondern sollte aufgrund von Entwicklungsprozessen im Stadtgebiet einem stetigen Controlling (Analyse von Parkraumangebot und -nachfrage mit anschließender zielgerichteter Anpassung der Steuerung) unterzogen werden. Im Rahmen des Masterplan erfolgt keine detaillierte Analyse von Parkraumangebot und -nachfrage, sodass nur erste Hinweise bzw. Handlungsansätze zur Ausweitung und Differenzierung der Parkraumbewirtschaftung im Zentrum der Stadt Hennef zusammengestellt werden können.

Zum jetzigen Zeitpunkt sind dies:

1. Reduzierung des Parkraums im Straßenraum, insbesondere in der Innenstadt und im Umfeld von 5 Minuten Gehzeit um die Parkhäuser/-plätze
2. Zusätzlich gestaffelte Parkgebühren: höhere Parkgebühren in den Bewirtschaftungszonen um die Parkhäuser/-plätze, sodass ein Parken in den Parkhäusern bzw. auf den Parkplätzen günstiger ist als im Straßenraum
3. Zusätzlich Reduzierung der Höchstparkdauer im Straßenraum in den Bewirtschaftungszonen um die Parkhäuser/-plätze

Es erfolgt eine weitere Detaillierung im Rahmen des weiteren Projektprozesses.

K4: Zentralisierung des Parkraumangebots und Rückbau im öffentlichen Straßenraum

Der Handlungsansatz steht im Zusammenhang mit dem Handlungsansatz der Ausweitung und Differenzierung der Parkraumbewirtschaftung (Querbezug zu K3).

Das Ziel einer Zentralisierung ist die Reduzierung des Kfz-Parkens im Straßenraum. Bei einer Zentralisierung des Parkraumangebots im Stadtgebiet ergeben sich neue Handlungsmöglichkeiten für die Flächenneuverteilung. Im Zuge dessen können Straßenräume umgestaltet werden, in denen der ruhende Kfz-Verkehr dominierte.

K5: Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung

Die Stadtverwaltung hat einen politischen Auftrag, eine Stellplatzsatzung zu erarbeiten. Eine Stellplatzablösesatzung liegt bereits vor.

Es wird vermutet, dass rund 90 % der Haushalte auf dem eigenen Grundstück Stellplätze haben, aber auch mehr als nur ein Fahrzeug. Seit Corona (vermehrte Anwesenheit Zuhause) treten daher Nutzungskonkurrenzen auf.

Seit kurzem gibt es die Stellplatzverordnung des Landes NRW (März 2022). Es stellt sich nun die Frage, ob Hennef diese landesweite Stellplatzverordnung ausreicht oder ob weiterhin eine eigene stadtspezifische Stellplatzsatzung notwendig ist. Hierzu ist zu klären, wie starr bzw. flexibel die landesweite Stellplatzverordnung ist. Es wird vermutet, dass die landesweite Stellplatzverordnung zu pauschal für den Einsatz in Hennef ist. Dies wird von BSV noch geprüft.

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.

K6: Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Kfz-Verkehrs

siehe Kurzbeschreibung zu F7

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

siehe Kurzerläuterung zu F8

K8: Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrollen

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 und R15).

Der Wunsch geht aus den Mitteilungen der Online-Bürgerbeteiligung hervor. Zufußgehende und Radfahrende fühlen sich durch die Nichteinhaltung von Parkverboten und Geschwindigkeitsbegrenzungen gestört und verunsichert. Falsch abgestellte Fahrzeuge können die Wegedurchlässigkeit und/oder die Barrierefreiheit einschränken (Querbezug zu F6) und zu hohe Fahrgeschwindigkeiten verängstigen Personen.

Um die Verkehrssituation für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern, wird allgemein eine Intensivierung der Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle empfohlen, sodass die Verkehrsinfrastrukturanlagen von Zufußgehenden und Radfahrenden uneingeschränkt genutzt werden können.

K9: Unterstützung der KEP-Dienstleister beim Mikro-Depot-System

Um der verkehrlichen Mehrbelastung infolge der steigenden Nachfrage von Warensendungen entgegenzuwirken, ist die nachhaltige Abwicklung der KEP-Verkehre durch einen stärkeren Einsatz von Elektronutzfahrzeugen zu fördern.

Die KEP-Dienstleister sortieren die zu transportierenden Warensendungen für die Stadt Hennef in den nächstgelegenen Niederlassungen vor. Anschließend erfolgen der Transport nach Hennef und die anschließende Zustellung.

Für geeignete Zustellgebiete sollen für die KEP-Dienstleister Mikro-Depots als Zwischenlager eingerichtet werden, die im Idealfall von den KEP-Dienstleistern kooperativ genutzt werden. Die für das Zustellgebiet bestimmten Warensendungen werden in der ersten Transportstufe von den KEP-Niederlassungen zu den Mikro-Depots transportiert. Hier ist bereits der Einsatz von Elektronutzfahrzeugen von den KEP-Dienstleistern zu prüfen.

Für die zweite Transportstufe (Auslieferung auf der letzten „Meile“) werden die Warensendungen auf kleinere (Elektro-)Nutzfahrzeuge wie z. B. Elektro-Lieferwagen, Elektro-Lastenfahräder oder Elektro-Sackkarren umverteilt. Die Eignung der Fahrzeuge hängt von der Größe des Zustellgebiets ab. Für den Einsatz müssen in jedem Fall Ladepunkte am Mikro-Depot vorhanden sein.

Zur Einsparung von Wegen zur Aufgabe von Warensendungen können im Zuge der Belieferung auch Sendungen (z. B. Retouren) aufgenommen werden. Diese werden dann im Mikro-Depot für den Rücktransport (Rückfahrt in der ersten Transportstufe) in die nächstgelegene Niederlassung gesammelt.

Da die Durchführung der KEP-Verkehre nicht in der Zuständigkeit der Stadtverwaltung liegt, sind die KEP-Dienstleister für die Umsetzung der Maßnahme zu gewinnen und einzubinden. Die Stadtverwaltung kann bei der Bereitstellung von Flächen für die notwendigen Zwischenlager unterstützen.

K10: Bedarfsgerechter Ausbau der Elektroladeinfrastruktur

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. Darüber hinaus ist ein ausreichend dichtes Ladeinfrastrukturnetz erforderlich. Dieses gilt es zielgerichtet zu entwickeln. Der RSK beabsichtigt ein kreisweites Konzept aufzustellen.

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).

Die Stadt Hennef sollte Anfragen zur Aufstellung von Ladeinfrastruktur durch Bereitstellung von öffentlichen Flächen unterstützen.

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

Der Handlungsansatz ist als Einzelfallentscheidung zu verstehen.

Es ist zu prüfen, ob bei Ortsteilverbindungen entlang von hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen aus Verkehrssicherheitsgründen die land- und forstwirtschaftlichen Wege sowie straßenbegleitenden Geh- und Radwege im Außerortsbereich für Mofas freigegeben werden können.

K12: Prüfung der Möglichkeiten von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen in sensiblen Stadtbereichen

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. Um die Geschwindigkeiten auf ein erträgliches Niveau zu senken, stehen mehrere Entwurfselemente zur Verfügung.

Die Notwendigkeit und die Elementauswahl bleibt stets eine Einzelfallentscheidung. Der Wunsch nach geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen ergibt sich aus den Online-Bürgermitteilungen.

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

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

Im Hinblick auf Erfassung von Kfz-Verkehrsmengen sollten Referenzstellen im Straßennetz festgelegt werden, an denen kontinuierlich (beispielsweise einmal im Jahr) die Kfz-Verkehrsmengen erfasst werden sollen, um die Entwicklung des Aufkommens analysieren zu können.

Die Stadt Hennef verfügt bereits über mehrere Geschwindigkeitstafeln (fünf Tafeln im Bestand, weitere vier Tafeln sind bestellt), die im Wechsel im Stadtgebiet bei Hinweisen zur Überprüfung aufgestellt werden.

K14: Kommunikationskampagnen zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Straßenverkehr

siehe Kurzbeschreibung zu F14

Themen in Bezug auf den Kfz-Verkehr sind beispielsweise: Miteinander im Straßenverkehr, Geschwindigkeit, Parken.

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

In Ergänzung zum Handlungsansatz „Neubürger-Paket“ (Ö13) wird dieser Handlungsansatz gesehen.

Da vor allem der Arbeits- und Ausbildungsweg durch die Regelmäßigkeit der Durchführung eine ausgeprägte Verhaltensroutine aufweist, können Neubürger, die in Hennef arbeiten auch über die Arbeitgeber angesprochen und informiert werden (zählt auch zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, Querbezug zu K14). Es wird empfohlen, dass die Stadt hier als Vorbild vorangeht und eine Informationsbroschüre „Wege zur Arbeit“ erstellt und an neue Mitarbeiter verteilt.

5.2 Lupenräume

Die zusammengestellten handlungsspezifischen Einzelmaßnahmen können im Rahmen des Masterplans Mobilität nicht alle planerisch ausgearbeitet werden. Dies erfolgt als dritte Stufe des Maßnahmenkatalogs beispielhaft für ausgewählte Bereiche als sogenannte Lupenräume. Ein Lupenraum umfasst einen ausgewählten Streckenabschnitt, für den eine Straßenraumanalyse mit anschließender planerischer Interpretation erfolgt. Die festgelegten Lupenräume haben dabei zum Teil unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte. Die Ausarbeitung erfolgt in Form von Querschnitten und Lageplandarstellungen im Maßstab 1:500. Es wurden insgesamt zehn Lupenräume festgelegt. Die Festlegung erfolgte auf Grundlage der im Projektprozess thematisierten Bereiche im Straßennetz (Bild 4):

- Lupenräume 1 bis 4: Frankfurter Straße (zwischen Fritz-Jacobi-Straße und Warther Kreisel),
- Lupenraum 5: Bonner Straße (zwischen Am Helenenstift und Schützenstraße),
- Lupenraum 6: B478 Im Bröltal (Bröl, zwischen Alter Weg und Am Berg),
- Lupenraum 7: Mittelstraße-Humperdinckstraße-Wehrstraße,
- Lupenraum 8: Kurhausstraße (zwischen Bachstraße und Bergstraße),
- Lupenraum 9: Frankfurter Straße-Wingenshof (zwischen Warther Kreisel und Meiersheide),
- Lupenraum 10: L268 Zum Siegtal (Uckerath, zwischen B8 Westwaldstraße und Schreinersbitze).

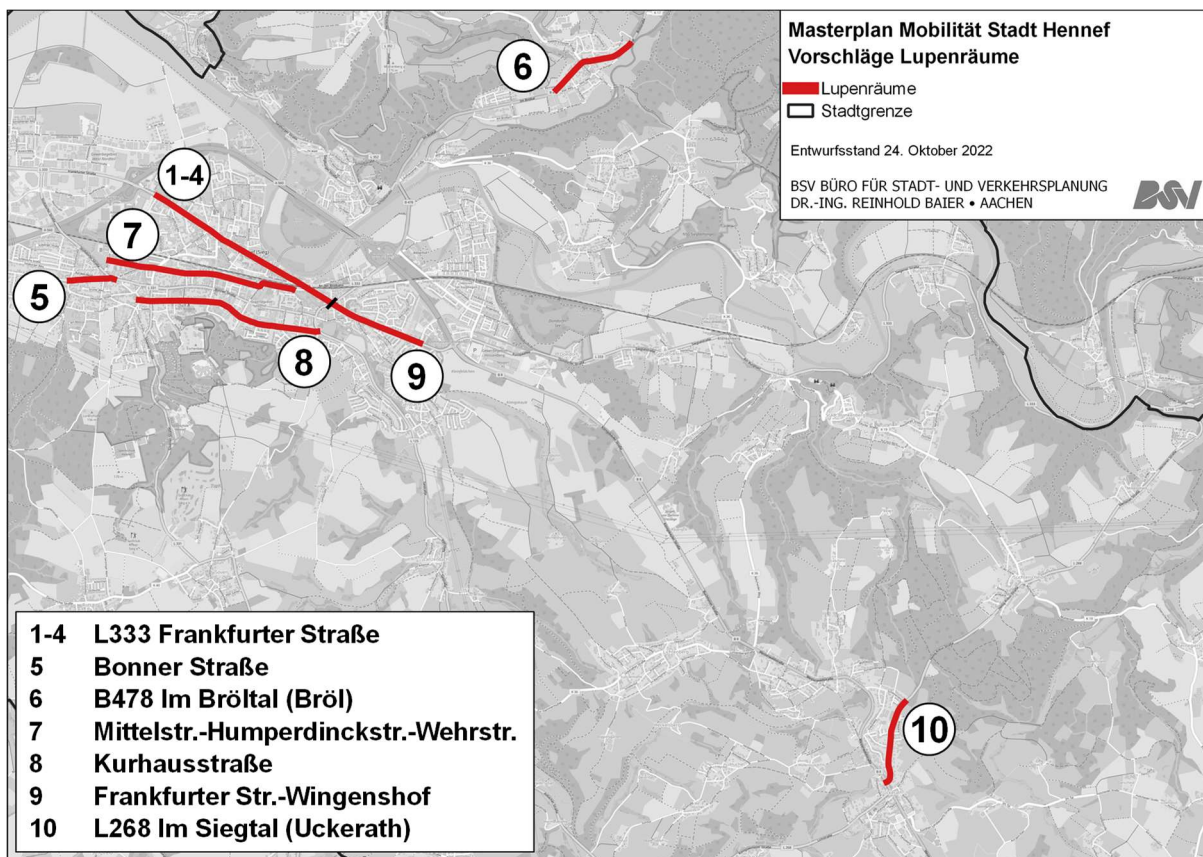


Bild 4: Übersicht zu den festgelegten Lupenräumen

Es handelt sich hierbei um Straßenräume, die im bisherigen Arbeitsprozess zum Masterplan Mobilität aus unterschiedlichen Gründen aufgefallen sind. Nachfolgend werden die zehn festgelegten Lupenräume kurz vorgestellt.

Frankfurter Straße (zwischen Fritz-Jacobi-Straße und Warther Kreisel)

- Abschnittslänge ca. 1900 m (Aufteilung auf vier Lupenräume),
- Bedeutendes Thema bei Online-Bürgerbeteiligung und Expertenrunden,
- „Stadtspaziergang“ im Rahmen des Masterplans (19. März 2022),
- Landesstraße (L 333) mit zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Vorbehaltsnetz),
- zentraler Einkaufsbereich mit Beschränkung auf 30 km/h von 7 bis 21 Uhr,
- Bestandteil des Radverkehrsnetzes,
- Kanalsanierung für 2024 bis 2026 geplant.



zentraler Bereich



zwischen Bahnlinie und Warther Kreisel

Bonner Straße (zwischen Am Helenenstift und Schützenstraße)

- Abschnittslänge ca. 450 m, Schwerpunkt liegt auf den beiden Knotenpunkten,
- Thema bei Online-Bürgerbeteiligung und Expertenrunden,
- „Stadtspaziergang“ im Rahmen des Masterplans (19. März 2022),
- Gemeindestraße mit zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Vorbehaltsnetz),
- Bestandteil des Radverkehrsnetzes und eine Verlaufsvariante der Radpendlerroute Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf,
- Sanierung Bonner Straße erst kürzlich durchgeführt.



Knotenpunkt Bonner Straße/Am Helenenstift



zwischen Stoßdorfer Straße und Schützenstraße

B478 Im Bröltal (Bröl, zwischen Alter Weg und Am Berg)

- Abschnittslänge ca. 850 m,
- Thema bei Online-Bürgerbeteiligung,
- „Stadtspaziergang“ im Rahmen des Masterplans (26. März 2022),
- Ortsdurchfahrt,

- Bundesstraße (B478) mit zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Vorbehaltsnetz),
- 13.200 Kfz/24h, 6 % SV-Anteil (SVZ 2015),
- Kanalsanierung für 2024 bis 2026 geplant.



Abschnitt Richtung Westen



Abschnitt Richtung Osten

Mittelstraße-Humperdinckstraße-Wehrstraße

- Abschnittslänge ca. 1.800 m, von daher Beschränkung auf den Abschnitt Humperdinckstraße (450 m), Querschnittsbetrachtung für Mittel- und Wehrstraße,
- Thema bei Online-Bürgerbeteiligung (vor allem Abschnitt Humperdinckstraße) und Expertenrunden, auch in der Politik schon hinsichtlich Fahrradstraße diskutiert,
- Gemeindestraße in einer Tempo 30-Zone (nicht im Vorbehaltsnetz),
- nicht im Radverkehrsnetz, aber Verlaufsvariante der Radpendlerroute Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf,
- Erschließung Bahnhof und zukünftige Radstation am Bahnhof.



Mittelstraße



Humperdinckstraße



Wehrstraße

Kurhausstraße (zwischen Bachstraße und Bergstraße)

- Abschnittslänge ca. 1.500 m, von daher Beschränkung auf den Abschnitt Beethovenstraße bis Bergstraße (650 m), Querschnittsbetrachtung für den Abschnitt Bachstraße bis Beethovenstraße,
- Thema bei Online-Bürgerbeteiligung und Expertenrunden, auch in der Politik schon hinsichtlich Fahrradstraße diskutiert,
- Gemeindestraße in einer Tempo 30-Zone (nicht im Vorbehaltsgesetz),
- Bestandteil des Radverkehrsnetzes und eine Laufvariante der Radpendlerroute Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf.



Westlicher Abschnitt



Mittlerer Abschnitt



Östlicher Abschnitt

Frankfurter Straße-Wingenshof (zwischen Warther Kreisel und Meiersheide)

- Abschnittslänge ca. 900 m,
- Thema bei Online-Bürgerbeteiligung und Expertenrunden,
- Schulverkehrsbeobachtung Gesamtschule Meiersheide (27. April 2022),
- Gemeindestraße mit zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (vor Schule Beschränkung auf 30 km/h) (Vorbehaltsnetz),
- innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit Busverkehr,
- Bestandteil des Radverkehrsnetzes.



L268 Zum Siegtal (Uckerath, zwischen B8 Westerwaldstraße und Schreinersbitze)

- Abschnittslänge ca. 800 m,
- Thema bei Online-Bürgerbeteiligung und Expertenrunden,
- Schulverkehrsbeobachtung Grundschule Uckerath (30. März 2022),
- Landesstraße (L268) mit zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (südlicher Abschnitt mit Beschränkung auf 30 km/h) (Vorbehaltsnetz),
- 2.400 Kfz/24h, 3 % SV-Anteil (SVZ 2015),
- Bestandteil des Radverkehrsnetzes.



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

Hinweis: Nach Festlegung der Lupenräume in der dritten Sitzung des Projektbeirats am 18. Oktober 2022 beginnt nun die Ausarbeitung der festgelegten Lupenräume. Die Ausarbeitungen sind noch nicht abgeschlossen