

Parkraumkonzept für das Hennefer Zentrum

bearbeitet durch die verwaltungsinterne Projektgruppe Parkraum

erstellt von Dominic Drieschner, Maria Heilmann, Jasmin Jugl

Inhalt

1	Zielsetzung & Herangehensweise	3
1.1	Ziel.....	3
1.2	Herangehensweise.....	3
1.3	Abgrenzung und Beschreibung des Untersuchungsgebietes	5
2	Bestandsaufnahme und Analyse	6
2.1	Grundlagen zum ruhenden Verkehr	6
2.1.1	Vorgaben der Straßenverkehrsordnung.....	6
2.1.2	Arten des Parkens	6
2.1.3	Parkraumbewirtschaftung.....	6
3	Analyse der Bestandsregelungen.....	7
3.1	Analyse der Parkraumauslastung und -nutzung.....	8
3.1.1	Frankfurter Straße.....	9
3.1.2	Hennef Nord	11
3.1.3	Hennef Süd.....	14
3.1.4	P+R Parkhaus Humperdinckstraße	15
3.1.5	Beteiligung der Werbegemeinschaft sowie Gewerbetreibenden	16
4	Konzeption.....	17
4.1	Grundlegende Konzeption.....	17
4.2	Langzeitparkräume.....	19
4.2.1	P+R Parkhaus Humperdinckstraße	21
4.2.2	Parkpalette an der Meys Fabrik	22
4.2.3	Parkplatz Heiligenstädter Platz.....	25
4.2.4	Parkhaus Alte Ladestraße.....	25
4.3	Anwohnerparken.....	26
4.4	Konzeption unter Berücksichtigung von städt. Haushalt und Steuern	26
4.5	Synergieeffekte für andere Verkehrsarten	27
4.5.1	Ausbau von Querungsstellen entlang der Frankfurter Straße.....	28
4.6	Abhängigkeiten der Maßnahmen.....	30
5	Zusammenfassung und Fazit.....	31
6	Anhang.....	32

1 Zielsetzung & Herangehensweise

1.1 Ziel

Der vorhandene Parkraum im Zentralort Hennef soll effizienter und nutzerorientierter bewirtschaftet werden.

Die Auslastung aller zur Verfügung stehenden Flächen soll gesteigert und gemäß der individuellen Nutzung bzw. notwendigen Parkdauer gesteuert werden.

Dabei werden die Empfehlungen aus dem Masterplan Mobilität berücksichtigt und ggfs. eingearbeitet. Es sollen Synergieeffekte für andere Verkehrsarten entstehen.

Ein Verdrängungseffekt in die angrenzenden Wohngebiete soll nicht stattfinden.

1.2 Herangehensweise

Die Erarbeitung des vorliegenden Parkraumkonzepts erfolgt durch eine verwaltungsinterne Projektgruppe, in der alle relevanten Fachabteilungen vertreten sind. Beteiligt sind das Amt für Ordnungsverwaltung, die Straßenverkehrsabteilung, die Mobilitätsabteilung, die Wirtschaftsförderung sowie der Fachbereich Tiefbau.

Mit diesem Ansatz wird bewusst auf die Beauftragung eines externen Fachgutachtens verzichtet. Die Entscheidung hierfür basiert auf der in der Verwaltung vorhandenen fachlichen Kompetenz und langjährigen Erfahrung in den Bereichen Verkehrsplanung, Parkraummanagement und Stadtentwicklung. Gleichzeitig ermöglicht die interne Bearbeitung eine effiziente Nutzung vorhandener Daten, Kenntnisse und verwaltungsinterner Abstimmungsprozesse.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die Wirtschaftlichkeit des Vorgehens. Externe Gutachten sind in der Regel mit erheblichem finanziellem Aufwand verbunden. Vor dem Hintergrund der vorhandenen Fachkenntnisse innerhalb der Verwaltung wurde daher entschieden, die Konzepterstellung eigenständig durchzuführen und die vorhandenen personellen Ressourcen gezielt einzusetzen.

Neben der fachlichen Bearbeitung durch die Projektgruppe wird besonderer Wert auf ein partizipatives Vorgehen gelegt. Ziel ist es, die unterschiedlichen Interessen und Perspektiven frühzeitig zu berücksichtigen und eine hohe Akzeptanz der Maßnahmen zu erreichen. Hierzu werden insbesondere die politischen Gremien (Ausschüsse), die Werbegemeinschaft, die Gewerbetreibenden – insbesondere im Bereich der Frankfurter Straße – in den Prozess eingebunden.

Der Projektablauf ist dabei mehrstufig aufgebaut: Nach einer Bestandsaufnahme und Analyse der aktuellen Parkraumsituation erfolgen Abstimmungen mit lokalen Akteuren, um Bedarfe und Problemlagen differenziert zu erfassen. Darauf aufbauend werden erste Konzeptideen entwickelt und politisch beraten. In weiteren Abstimmungsschritten werden die Maßnahmen konkretisiert, bevor die Konzepterstellung und anschließende Umsetzungsplanung erfolgt.

Durch die enge Verknüpfung von Analyse, Beteiligung und kontinuierlicher fachlicher Begleitung entsteht zudem kein statisches Gutachten, sondern ein fortlaufend weiterentwickelbares Arbeits- und Steuerungsinstrument. Erkenntnisse aus politischen Beratungen, Beteiligungsprozessen oder praktischen Erfahrungen können unmittelbar in die weitere Konzeptentwicklung einfließen. Dies ermöglicht eine hohe Flexibilität bei der Bewertung neuer Ideen und Maßnahmenansätze. Gleichzeitig können Vorschläge frühzeitig auf ihre fachliche Umsetzbarkeit, verkehrlichen Auswirkungen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen geprüft werden. Dadurch entsteht ein praxisnaher und dynamischer Planungsprozess, der über die Möglichkeiten eines klassischen, einmalig erstellten Gutachtens hinausgeht.

Durch dieses strukturierte und beteiligungsorientierte Vorgehen wird gewährleistet, dass das Parkraumkonzept sowohl fachlich fundiert als auch praxisnah und umsetzungsorientiert erarbeitet wird.



Abb. 1 Schematische Darstellung des Projektverlaufs

1.3 Abgrenzung und Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Der Untersuchungsraum umfasst beinahe den gesamten Hennefer Zentralort, die Frankfurter Str. mit dem Geschäftszentrum sowie Siedlungsbereiche im direkten Umfeld des P+R Parkhauses Humberdinckstr.

Grob skizziert wird das Gebiet durch die BAB 560, die Sieg, den Schulcampus sowie die Bahntrasse umrandet. Die genaue Abgrenzung kann der folgenden Karte (vgl. Abb. 2) entnommen werden.

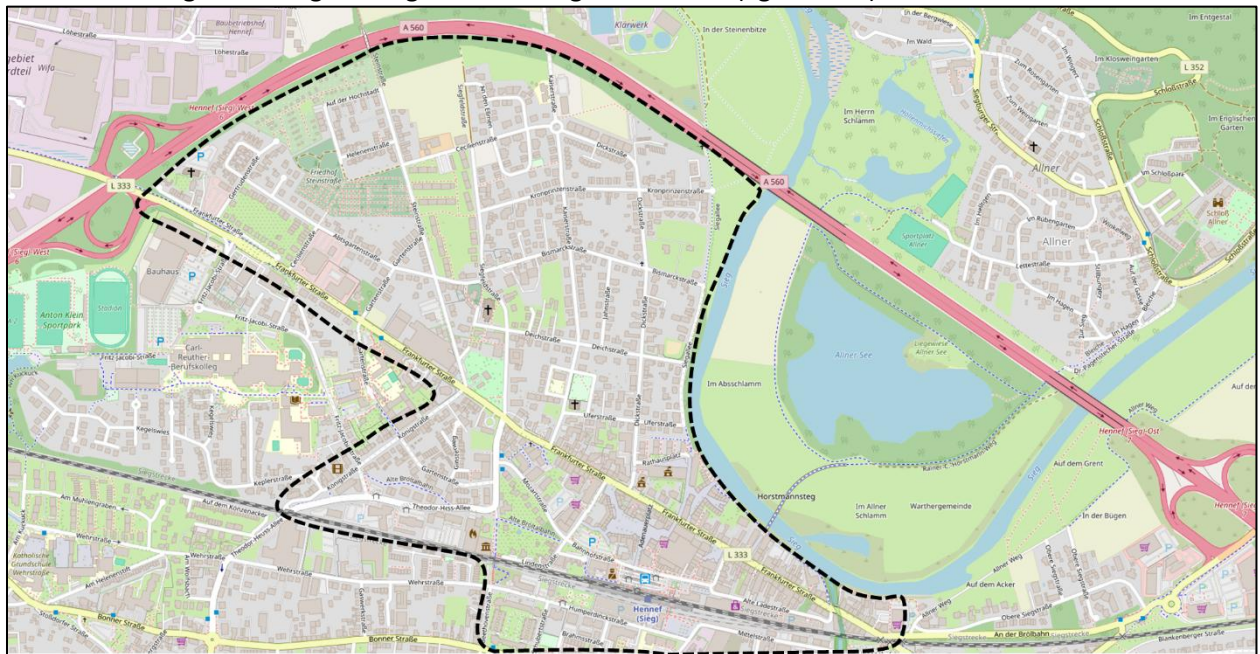


Abb. 2 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

2 Bestandsaufnahme und Analyse

2.1 Grundlagen zum ruhenden Verkehr

2.1.1 Vorgaben der Straßenverkehrsordnung

Das Parken wird in §12 der Straßenverkehrsordnung (StVO) und in weiteren Paragraphen der StVO, insbesondere über Verkehrszeichen angeordnete Ge- und Verbote, geregelt. Grundsätzlich gilt, dass überall dort geparkt werden darf, wo dies nicht ausdrücklich verboten ist. Dazu ist in der Regel der rechte Seitenstreifen – dazu gehören auch entlang der Fahrbahn angelegte Parkstreifen – zu benutzen. Wenn dieser nicht ausreichend befestigt ist, ist der rechte Fahrbahnrand zu verwenden. Geparkt werden darf aber nur dort, wo keine anderen Verkehrsteilnehmer behindert werden. Ausgeschlossen sind bspw. 5m-Bereiche an Kurven, schmale Fahrbahnen, Schutzstreifen für den Radverkehr oder Geh- und Radwege.

2.1.2 Arten des Parkens

Neben dem Parken am Fahrbahnrand wird der ruhende Verkehr meist in Parkständen am Fahrbahnrand organisiert. Diese Parkstände unterscheiden sich dabei in ihren Ausführungen. Neben markierten oder beschilderten Parkständen (Z. 314 – 317 StVO) am Fahrbahnrand, können Parkstände auch baulich im Seitenraum oder als Mittelstreifen angelegt werden. Hier unterscheidet man zwischen Parkstreifen (einfache Markierungen) oder Parkbuchten (vorgezogener Bordstein).

Weitere Möglichkeiten Fahrzeuge abzustellen, bieten Parkplätze und Parkhäuser. Parkplätze sind meist klar begrenzte und gekennzeichnete Flächen, die in Fahrgassen und Parkstände aufgeteilt sind und eindeutig festgelegte Ein- und Ausfahrten besitzen. Parkhäuser sind Parkplätze, die als Gebäude oder Tiefgarage gebaut sind. Die einzelnen Stockwerke werden dabei als Ebene oder Parkdeck bezeichnet.

2.1.3 Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung ist die zielgerichtete Organisation und Steuerung von Angebot und Nachfrage von Parkraum im öffentlichen Straßenraum. Dies erfolgt über die Ausweisung von Ge- und Verboten sowie weiteren Regelungen wie

- Parkdauerbeschränkung
- Parkgebühren
- Bewohnerparken
- Parkzweckbeschränkung

3 Analyse der Bestandsregelungen

Zum Teil existieren komplexe und sehr unterschiedliche Parkraumregelungen mit Verboten, Ausnahmen zu den Verboten, Zugangsbeschränkung sowie Bewirtschaftungsformen mit Parkscheibe oder Parkschein.

So grenzen in einigen Bereichen des nördlichen Zentralortes zonale und lineare Verbote unmittelbar aneinander. Innerhalb einiger Straßenzügen gelten wiederum verschiedenste Regelungen. Häufig entsteht dadurch eine Gemengelage an verschiedenen Verboten und Ausnahmen, die vom Nutzer nur schwer zu verstehen sind (vgl. Abb. 3 und 4).

Dies kann zu einer gesteigerten Regelintoleranz der Nutzenden führen und zu weiteren Konflikten beitragen. Häufig handelt es sich dabei um gewachsene Strukturen, welche eine mit den Jahren gestiegene Problematik im ruhenden Verkehr widerspiegelt.

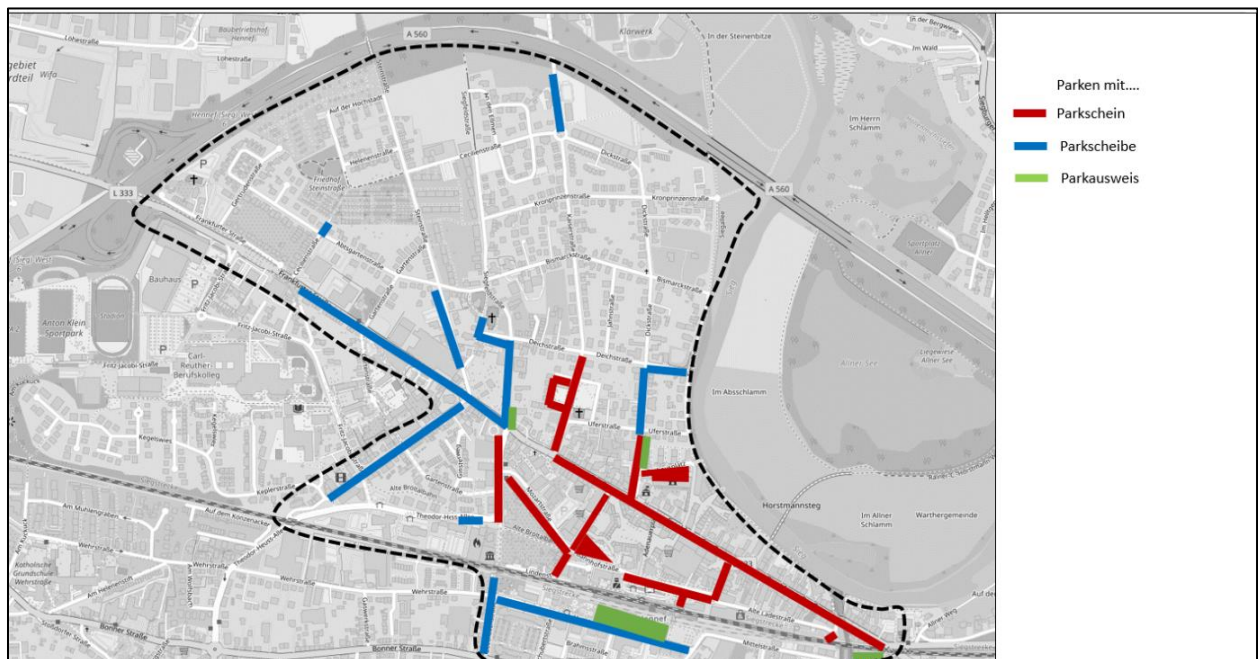


Abb. 3 Bewirtschaftungsform

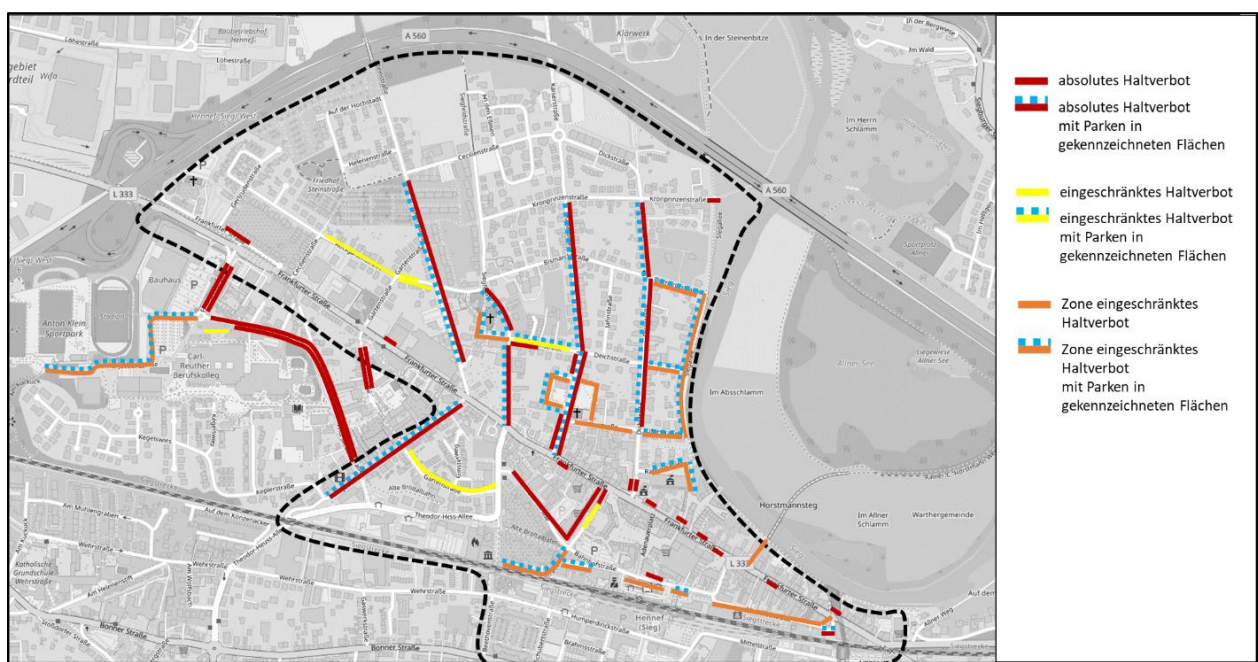


Abb. 4 Haltverbotsregelungen

3.1 Analyse der Parkraumauslastung und -nutzung

Die Analyse der einzelnen Teilbereiche zeigt unterschiedliche, jedoch miteinander verknüpfte Problemlagen und Potenziale im ruhenden Verkehr.

Im Bereich der Frankfurter Straße dominiert die Nachfrage nach Kurzzeitparken, was die Funktion als zentraler Einkaufs- und Erledigungsstandort unterstreicht. Gleichzeitig bestehen sowohl zeitliche Parkraumreserven außerhalb der Stoßzeiten als auch räumliche Kapazitäten außerhalb des unmittelbaren Hauptgeschäftsbereichs, die bislang nur eingeschränkt genutzt werden.

In den angrenzenden Wohngebieten kommt es zu einer Überlagerung unterschiedlicher Nutzergruppen, insbesondere durch Kundschaft, Beschäftigte und Anwohnende. Hieraus resultieren Nutzungskonflikte sowie eine erhöhte Belastung der Straßenräume.

Für das Parkhaus an der Humperdinckstraße zeigt die Analyse, dass deutliche Kapazitätsreserven vorhanden sind, die derzeit nicht vollständig ausgeschöpft werden.

Nachfolgend werden die Analysen der einzelnen Teilbereiche im Detail dargestellt.

3.1.1 Frankfurter Straße

Die Frankfurter Straße stellt die zentrale Hauptgeschäftsstraße dar und weist beidseitig angeordnete Parkstände entlang der Fahrbahn auf. Entsprechend ist sie durch eine hohe Nutzungsintensität sowie eine Überlagerung unterschiedlicher Nutzergruppen geprägt.

Die durchgeführten Zählungen und Verkehrsbeobachtungen zeigen, dass sich der Tagesverlauf der Parkraumauslastung an typischen Mustern von Hauptgeschäftsstraßen orientiert (vgl. Abb. 6). Es lassen sich zwei nachfragestarke Zeiträume erkennen – eine Vormittags- sowie eine ausgeprägtere Nachmittagsspitze. Insbesondere in den Nachmittagsstunden ist eine erhöhte Auslastung festzustellen, was auf eine verstärkte Nutzung durch Kurzzeitparkende im Zusammenhang mit Einkauf und Erledigungen hinweist.

Die Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer im Jahr 2025 zeigt eine deutliche Konzentration im Kurzzeitbereich, insbesondere bei Parkdauern von unter einer Stunde (vgl. Abb. 5 Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2025 (Frankfurter Straße)).

Dies unterstreicht die Funktion der Frankfurter Straße als Standort für kurzfristige Nutzungen im Zusammenhang mit Einkauf und Erledigungen.

Gleichzeitig wird deutlich, dass sowohl zeitlich (außerhalb der Stoßzeiten) als auch räumlich (außerhalb des unmittelbaren Hauptgeschäftsbereichs) Parkraumreserven vorhanden sind, die bislang nur eingeschränkt genutzt werden.

In den angrenzenden Bereichen, insbesondere in den Übergängen zu Wohngebieten, kommt es zu einer Überlagerung unterschiedlicher Nutzergruppen (Kundschaft, Beschäftigte, Anwohnende). Dies führt zu zusätzlichen Nutzungskonflikten und einer erhöhten Belastung der umliegenden Straßenräume.

Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2025 (Frankfurter Straße)

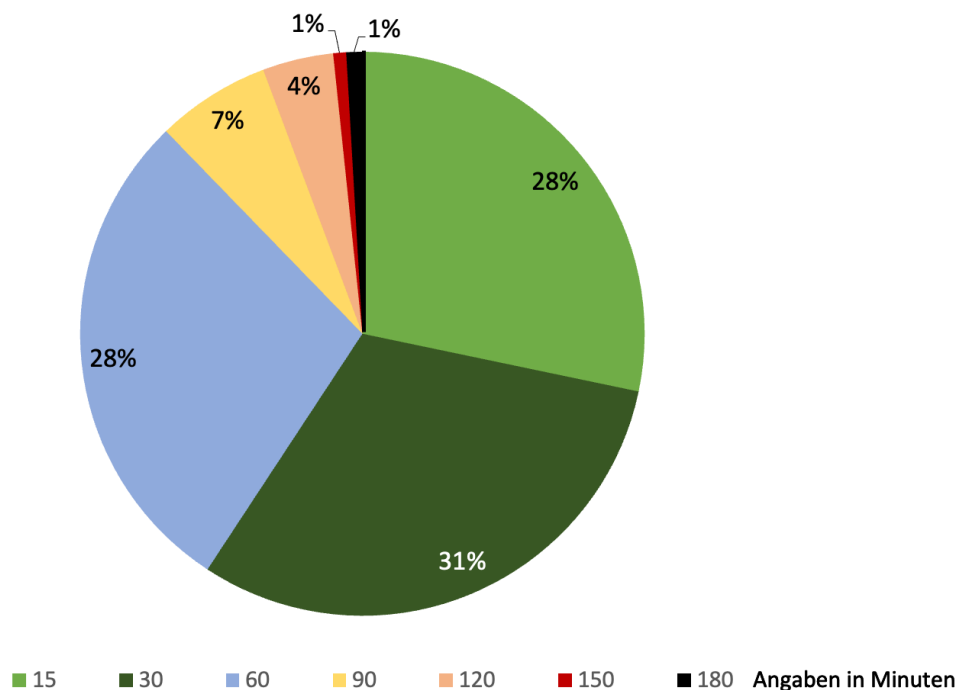


Abb. 5 Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2025 (Frankfurter Straße)

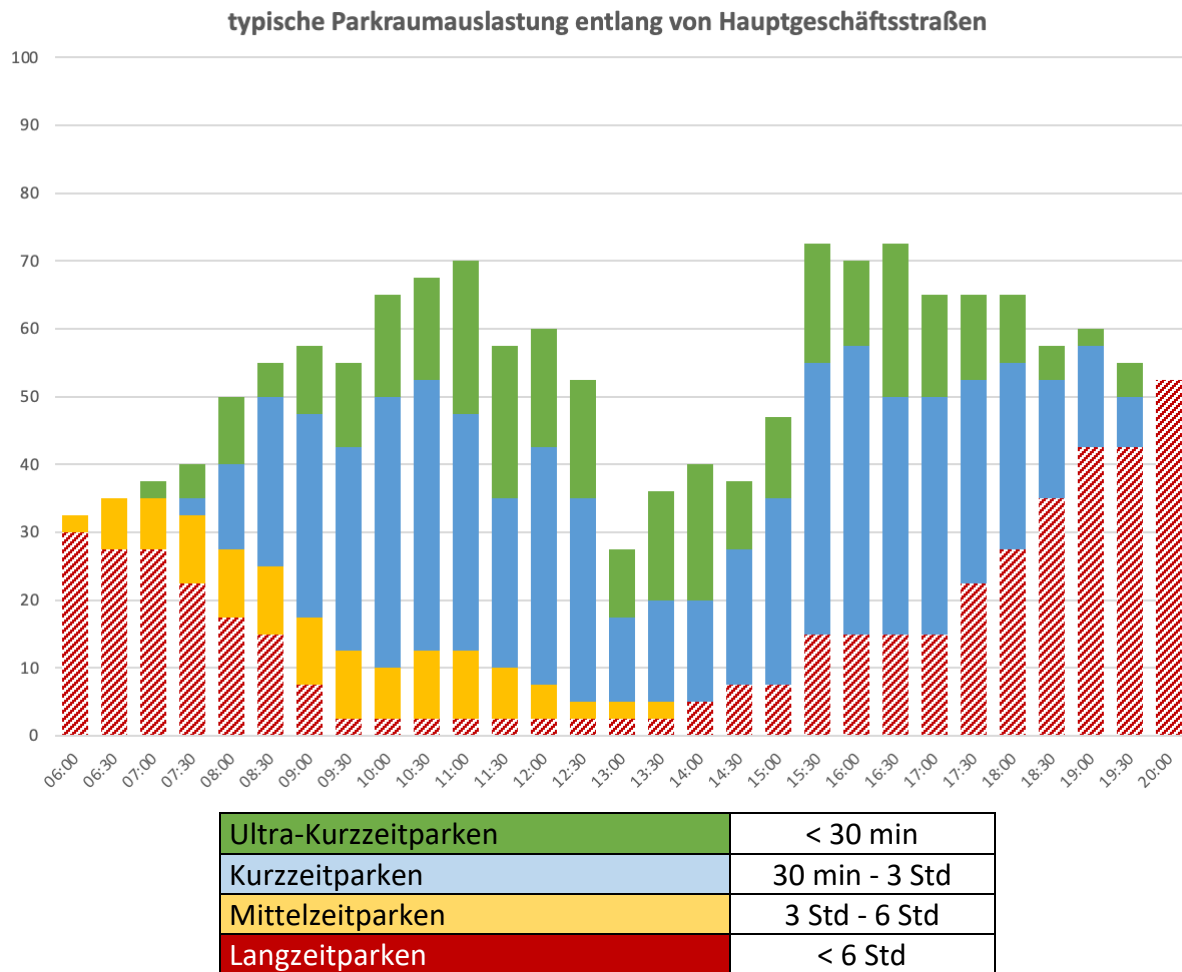


Abb.6 Typische Parkraumauslastung entlang von Hauptgeschäften

Ansatzpunkte und Maßnahmen für die Frankfurter Straße

Aus der Analyse ergeben sich folgende Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung:

Ziel ist insbesondere die Sicherstellung einer hohen Fluktuation im Parkraum, um die Funktion der Frankfurter Straße als Einkaufs- und Erledigungsstandort zu stärken. Hierzu ist eine klare Ausrichtung auf den Kurzzeitbereich erforderlich.

Empfohlen wird zudem, die erste Parkstunde kostengünstig zu gestalten sowie ein flexibles Bewirtschaftungssystem zu etablieren, das auf unterschiedliche Nachfragezeiträume reagieren kann. Gleichzeitig ist ein moderater Wegfall von ca. 10 % der Parkstände zugunsten von Multifunktionsstreifen im Sinne des Masterplans Mobilität zu berücksichtigen, sofern die Erreichbarkeit weiterhin gewährleistet bleibt. Im Zuge dessen sollten auch die bestehenden Schwerbehindertenparkplätze überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Nachstehend ist beispielhaft ein Multifunktionsstreifen schematisch dargestellt.

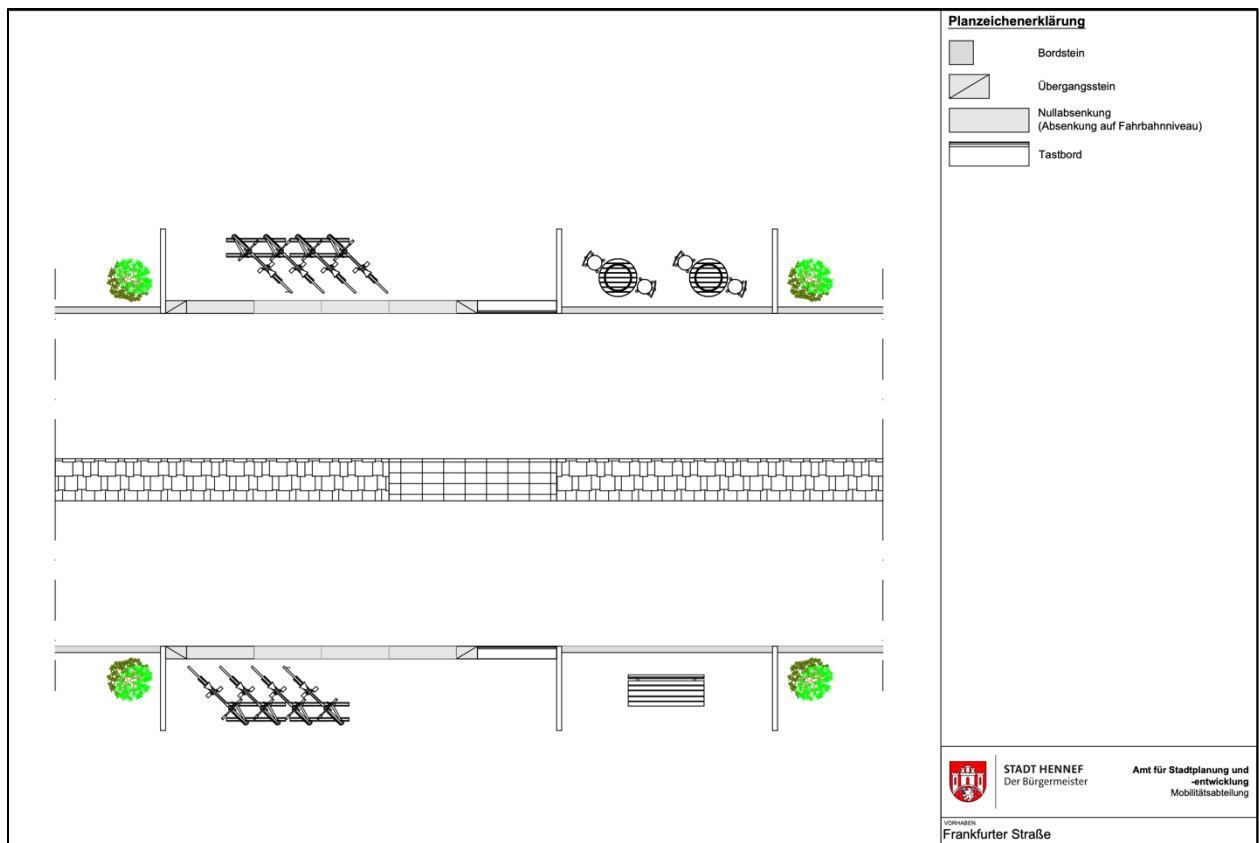


Abb.7 Beispiel Multifunktionsstreifen

3.1.2 Hennef Nord

Der Bereich Hennef-Nord ist durch eine heterogene Nutzungsstruktur geprägt, die neben Wohnen auch Einrichtungen wie Gesundheitsangebote, Kindertagesstätten sowie öffentliche Nutzungen umfasst. Entsprechend ist der ruhende Verkehr durch eine Überlagerung unterschiedlicher Nutzergruppen (Anwohnende, Beschäftigte sowie Besucher- und Kundenverkehre) gekennzeichnet. Die bestehenden Parkregelungen sind dabei uneinheitlich ausgeprägt. Neben Bereichen mit Bewohnerparken existieren Abschnitte mit Parkschein- sowie Parkscheibenregelungen, wobei letztere unterschiedliche Höchstparkdauern (z. B. zwei bzw. drei Stunden) aufweisen. Ergänzend erfolgt das Parken sowohl in markierten Flächen und angelegten Parkständen als auch abschnittsweise am Fahrbahnrand. Insgesamt ergibt sich hieraus eine kleinteilige und für Nutzende nur eingeschränkt nachvollziehbare Regelungsstruktur.

Die typische Parkraumauslastung entspricht den Mustern von Wohngebieten mit hoher Nutzungsdurchmischung. In den Vormittagsstunden ist eine hohe Gesamtauslastung zu beobachten, da hier Anwohnende, Beschäftigte sowie Besucher- und Kundenverkehre gleichzeitig Parkraum nachfragen. Im weiteren Tagesverlauf verändert sich die Zusammensetzung der Nutzenden: Während der Anteil der Beschäftigten abnimmt, nimmt der Kundenverkehr zu und Anwohnende kehren zurück. Insgesamt ist die Auslastung in den Nachmittagsstunden jedoch etwas geringer als am Vormittag. Darüber hinaus ist festzustellen, dass in Teilbereichen umfangreiche private Stellplatzangebote vorhanden sind. Eine überschlägige Sichtprüfung zeigt, dass für einen Großteil der Wohneinheiten Stellplätze auf den jeweiligen Grundstücken (z. B. in Form von Garagen oder privaten Stellplätzen) zur Verfügung stehen.

Insgesamt ergibt sich kein einheitliches Bild der Parkraumnutzung. Vielmehr zeigt sich eine räumlich und zeitlich differenzierte Auslastung, die durch die Überlagerung verschiedener Nutzungsansprüche

geprägt ist. Gleichzeitig bestehen – abhängig von Tageszeit und Teilbereich – punktuell freie Kapazitäten, die bislang nicht systematisch gesteuert werden.

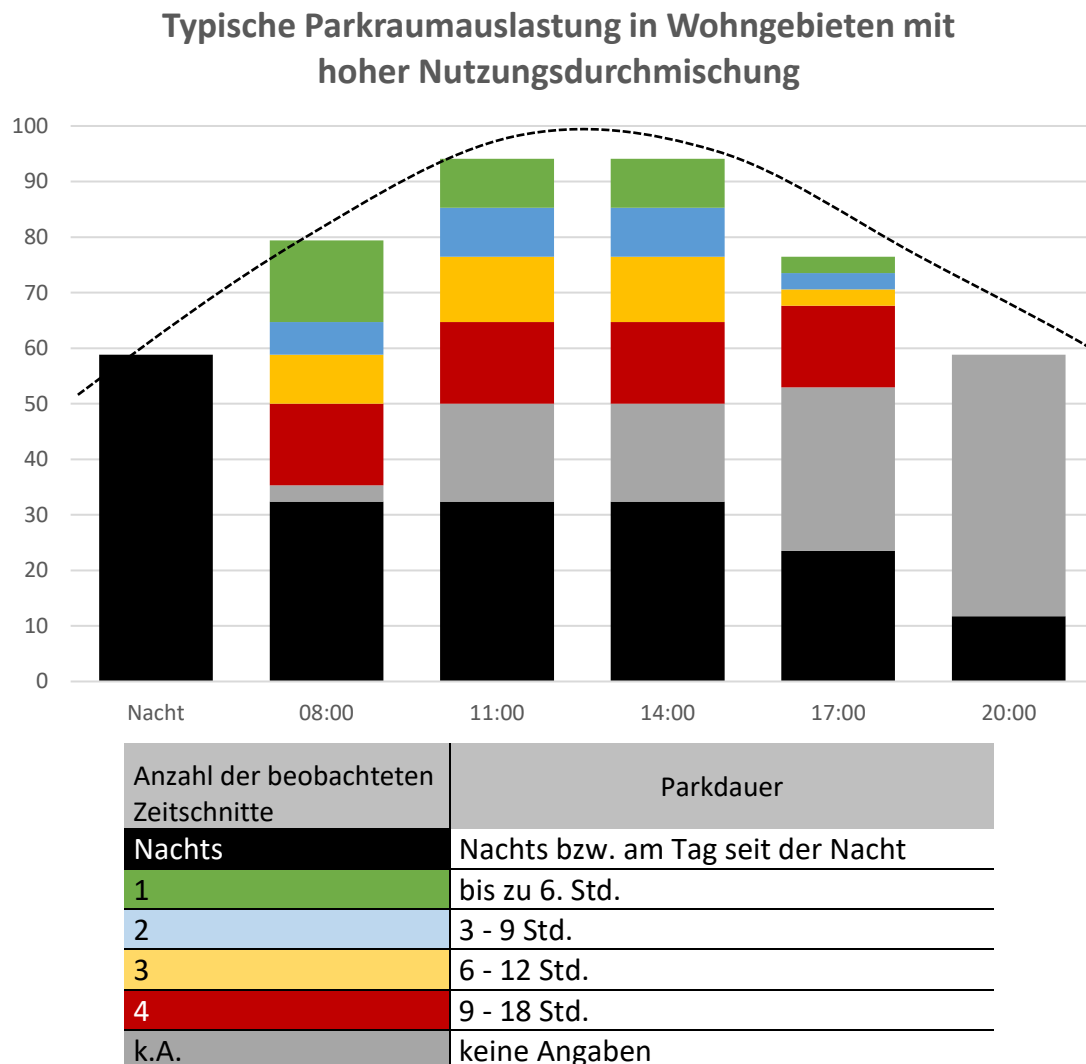


Abb. 8 Typische Parkraumauslastung in Wohngebieten mit hoher Nutzungsdurchmischung: Übertragbar auf Hennef Nord

Ansatzpunkte und Maßnahmen für Hennef-Nord

Aus der Analyse ergeben sich folgende Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung:

Ziel ist insbesondere eine Vereinheitlichung und bessere Verständlichkeit der bestehenden Regelungen, um die derzeit kleinteilige und uneinheitliche Struktur zu reduzieren.

Hierzu wird die Einrichtung zusammenhängender Parkschein- und Parkscheibenzonen empfohlen. In diesem Zusammenhang sollten insbesondere die zulässigen Parkdauern sowie die zeitlichen Geltungsbereiche der Bewirtschaftung (z. B. werktags zu bestimmten Uhrzeiten) vereinheitlicht und an die örtlichen Anforderungen angepasst werden.

Darüber hinaus ist eine Ausweitung des Bewohnerparkens vorzusehen, um die Belange der Anwohnenden bei einer zunehmenden Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums angemessen zu berücksichtigen.

Die Auswirkungen der Maßnahmen sind fortlaufend zu beobachten und zu evaluieren. Bei auftretenden Verdrängungseffekten besteht die Möglichkeit, das System flexibel anzupassen und nachzusteuern.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich die Parkraumsituation im Bereich Hennef-Nord durch aktuelle sowie zukünftige Bauvorhaben weiter verändern kann. Zusätzliche Nutzungen können zu einer Erhöhung des Parkdrucks im öffentlichen Raum führen und bestehende Nutzungskonflikte verstärken. Hinzu kommen temporäre Einschränkungen des öffentlichen Straßenraums sowie ein zeitweiser Wegfall von Parkständen während eventueller Bauphasen. Vor diesem Hintergrund kommt einer frühzeitigen und flexibel anpassbaren Parkraumbewirtschaftung eine besondere Bedeutung zu.

Weiterhin sollte bei privaten Wohnbauprojekten frühzeitig das Gespräch mit den jeweiligen Investoren gesucht werden, um nach Möglichkeit über die baurechtlich erforderliche Anzahl hinaus zusätzliche Stellplätze zu schaffen und damit einer weiteren Verschärfung des Parkdrucks in den angrenzenden Wohngebieten entgegenzuwirken.

3.1.3 Hennef Süd

Für den Bereich Hennef-Süd wurden keine eigenen vertieften Erhebungen durchgeführt. Aufgrund der vorhandenen Nutzungsstruktur mit einer starken Prägung durch Gesundheits- und Senioreneinrichtungen sowie Wohnnutzungen ist jedoch von einer ähnlichen Nutzungsüberlagerung wie in vergleichbaren Gebieten auszugehen.

Typischerweise ist in solchen Bereichen in den Vormittagsstunden eine hohe Parkraumnachfrage zu beobachten, da unterschiedliche Nutzergruppen (Anwohnende, Beschäftigte sowie Besucher- und Kundenverkehre) gleichzeitig Parkraum beanspruchen. Im weiteren Tagesverlauf nimmt die Überlagerung der Nutzungen ab, wobei weiterhin eine relevante, jedoch geringere Auslastung besteht. Vor dem Hintergrund der nur teilweise vorhandenen Parkraumbewirtschaftung ist davon auszugehen, dass auch in Hennef-Süd eine räumlich und zeitlich differenzierte Auslastung sowie eine Überlagerung verschiedener Nutzungsansprüche vorliegt.

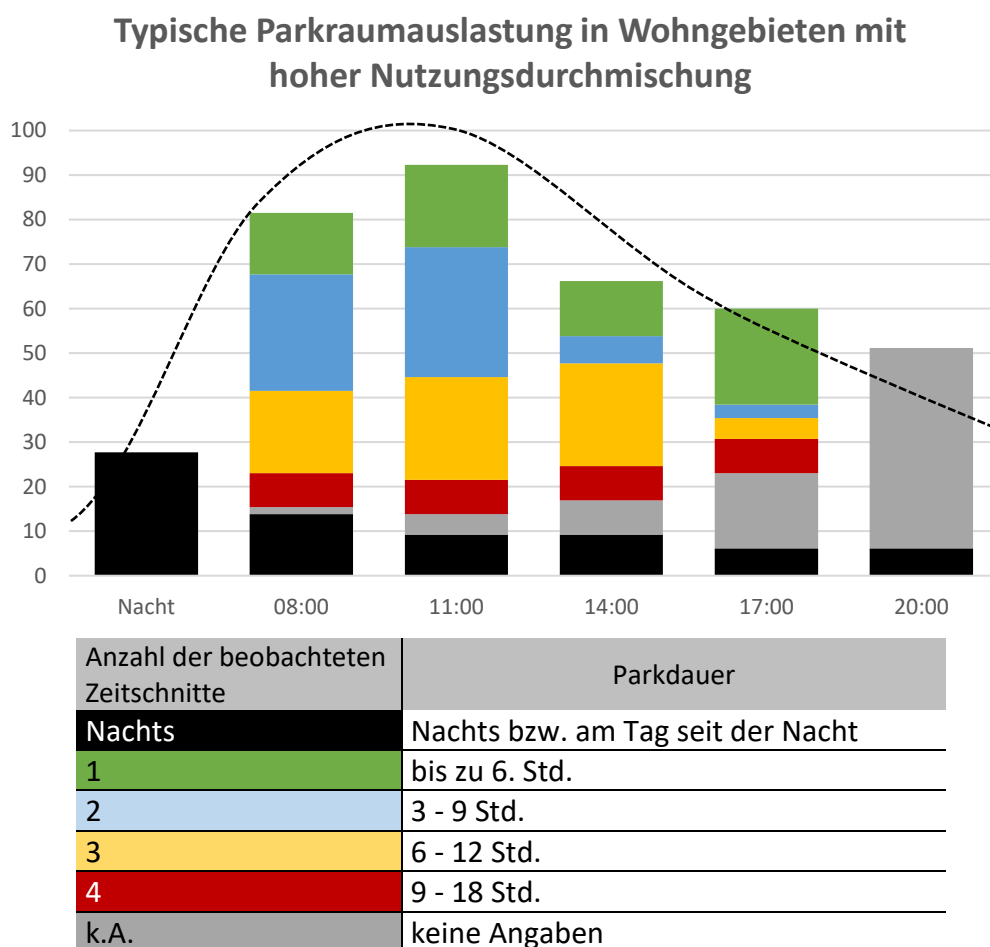


Abb. 9 Typische Parkraumauslastung in Wohngebieten mit hoher Nutzungsdurchmischung: Übertragbar auf Hennef Süd

Ansatzpunkte und Maßnahmen für Hennef-Süd

Für den Bereich Hennef-Süd wurden keine eigenen vertieften Erhebungen durchgeführt. Aufgrund der vorhandenen Nutzungsstruktur ist von einer grundsätzlichen Überlagerung unterschiedlicher Nutzergruppen auszugehen.

Im Unterschied zu Hennef-Nord ergeben sich jedoch derzeit keine vergleichbaren Problemlagen oder Regelungsdefizite, die eine Anpassung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung erforderlich machen.

3.1.4 P+R Parkhaus Humperdinckstraße

Für das Parkhaus an der Humperdinckstraße wurden im Zeitraum von Juni bis November 2025 Auswertungen der Parkraumauslastung durchgeführt. Das Parkhaus wird derzeit überwiegend als Park-and-Ride-Anlage (P+R) genutzt.

Die Analyse zeigt, dass die Auslastung unter der Woche vergleichsweise moderat ist. Im Durchschnitt bleiben mehrere Ebenen des Parkhauses ungenutzt, was einer erheblichen Anzahl freier Stellplätze entspricht. Insgesamt liegt die Auslastung im Mittel bei rund der Hälfte der verfügbaren Kapazität, wobei die maximale Auslastung bei etwa 60 % erreicht wird.

An den Wochenenden ist die Auslastung deutlich geringer, sodass hier von einer noch höheren Verfügbarkeit freier Stellplätze auszugehen ist.

Insgesamt zeigt sich, dass im Parkhaus deutliche Kapazitätsreserven vorhanden sind. Diese könnten künftig stärker in die Parkraumbewirtschaftung integriert und gezielt zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums sowie der zentralen Geschäftsbereiche genutzt werden.

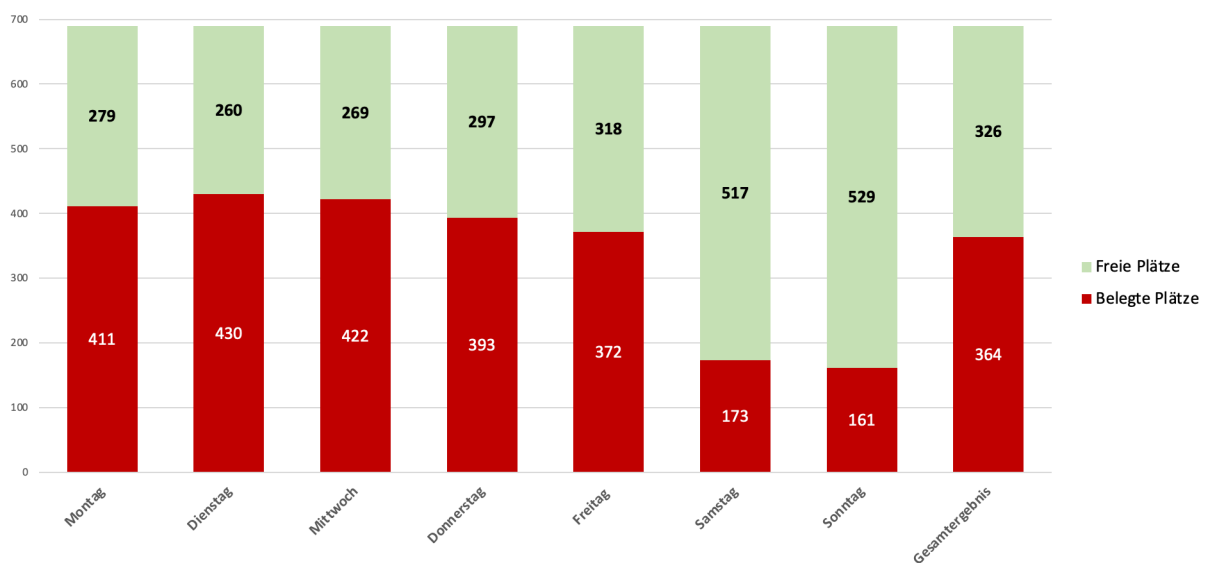


Abb. 10 Parkraumauslastung P&R Parkhaus Humperdinckstraße

Ansatzpunkte und Maßnahmen – Parkhaus Humperdinckstraße

Vor dem Hintergrund der vorhandenen Kapazitätsreserven wird empfohlen, das Parkhaus künftig stärker in die Parkraumbewirtschaftung einzubeziehen.

Hierzu kann beispielsweise eine Teilöffnung für die allgemeine Parkraumnutzung erfolgen. Konkret wird vorgeschlagen, zwei Ebenen mit insgesamt rund 156 Stellplätzen in die freie Bewirtschaftung zu überführen, um zusätzlichen Parkraum im innenstadtnahen Bereich bereitzustellen.

Auf diese Weise kann das Parkhaus gezielt zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums sowie der zentralen Geschäftsbereiche beitragen.

3.1.5 Beteiligung der Werbegemeinschaft sowie Gewerbetreibenden

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden erste Gespräche mit der örtlichen Werbegemeinschaft sowie den Gewerbetreibenden (entlang der Frankfurter Str.) geführt, um die Perspektiven des Einzelhandels sowie der ansässigen Betriebe frühzeitig in die Konzepterstellung einzubeziehen.

Zentraler Aspekt ist die Sicherstellung einer hohen Fluktuation im Parkraum, um eine gute Erreichbarkeit der Geschäfte für Kundinnen und Kunden zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang wird insbesondere die Bedeutung von Kurzzeitparkmöglichkeiten hervorgehoben.

Darüber hinaus besteht der Wunsch, kostengünstige Parkmöglichkeiten, insbesondere für die erste Parkstunde, bereitzustellen. Ergänzend wird die Notwendigkeit eines flexiblen Bewirtschaftungssystems betont, das auf unterschiedliche Nutzungsanforderungen reagieren kann. Beispielsweise wurden hier Vergünstigungen während der Markttage angesprochen, zudem sollte eine minutengenaue Abrechnung per App erfolgen können.

Gleichzeitig wird die Bereitstellung von ausreichend Parkraum für die Kundschaft als wichtiger Standortfaktor angesehen.

Neben diesen Anforderungen unterstützt die Werbegemeinschaft grundsätzlich die im Masterplan Mobilität vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere einen in moderatem Umfang vorgesehenen Wegfall von ca. 10 % der Stellplätze zugunsten von Multifunktionsstreifen, sofern eine ausreichende Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität weiterhin gewährleistet werden kann.

4 Konzeption

4.1 Grundlegende Konzeption

Der wesentliche Bestandteil der Neusortierung des ruhenden Verkehrs im Hennefer Zentrum ist eine klare Trennung von Kurz- und Langzeitparken.

Hierzu zählt insbesondere die stärkere Einbindung bestehender und zusätzlicher großräumiger Parkangebote. Dazu gehören die mögliche Erweiterung der Nutzung des Parkhauses an der Humperdinckstraße – beispielsweise durch eine teilweise Aufhebung der Förderbindung und die Bewirtschaftung bislang ungenutzter Stellplätze – sowie perspektivisch die Entwicklung weiterer Parkmöglichkeiten in zentraler Lage. In Betracht kommen hierfür insbesondere die derzeit bereits als Parkraum genutzten Flächen hinter der Meys Fabrik sowie am Heiligenstädtter Platz.

Ziel ist es, insbesondere Langzeitparkende – wie Beschäftigte der Geschäfte, Arztpraxen und ansässigen Unternehmen – gezielt in diese großräumigen Parkräume zu lenken. Dies kann unter anderem durch entsprechende Anreizsysteme, beispielsweise kostengünstige Tarife, unterstützt werden. Gleichzeitig werden dadurch die zentralen Geschäftsbereiche entlastet und die Verfügbarkeit von Kurzzeitparkplätzen erhöht.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die Vermeidung von Verdrängungseffekten in angrenzende Wohngebiete. Hierzu sind geeignete Steuerungsinstrumente wie Parkraumbewirtschaftung, Bewohnerparken, Parkdauerbeschränkungen und Gebührenstrukturen aufeinander abgestimmt einzusetzen. Die Parkraumbewirtschaftung stellt dabei ein wesentliches Instrument zur Organisation und Steuerung des ruhenden Verkehrs dar. Durch die gezielte Kombination von Parkdauerregelungen, Bewohnerparken und differenzierten Gebührenstrukturen können die vorhandenen Parkraumkapazitäten bedarfsgerecht genutzt und die unterschiedlichen Anforderungen der Nutzergruppen berücksichtigt werden. Gleichzeitig sind die Zielsetzungen des Masterplans Mobilität in die weitere Ausgestaltung einzubeziehen.

Grundsätzlich ergibt sich daraus eine zonierte, radial aufgebaute Parkraumbewirtschaftung, ausgehend von der Frankfurter Straße. Im unmittelbaren zentralen Bereich steht das Kurzzeitparken mit klar begrenzter Parkdauer im Vordergrund, um eine hohe Fluktuation zu gewährleisten. Diese Regelungen sind dabei auch auf angrenzende Straßenzüge auszuweiten.

Daran anschließend folgen Bereiche mit weniger restriktiven Regelungen, in denen längere Parkdauern ermöglicht werden (z. B. Parken mit Parkscheibe für zwei bis drei Stunden).

In den äußeren Bereichen kann ergänzend eine Ausweitung des Bewohnerparkens erfolgen, um die Belange der Anwohnenden zu berücksichtigen und Verdrängungseffekte zu vermeiden.

Das dargestellte System ist als konzeptionelles Modell zu verstehen und ist im weiteren Verlauf an die konkreten örtlichen Gegebenheiten anzupassen (vgl. Abb. 5).

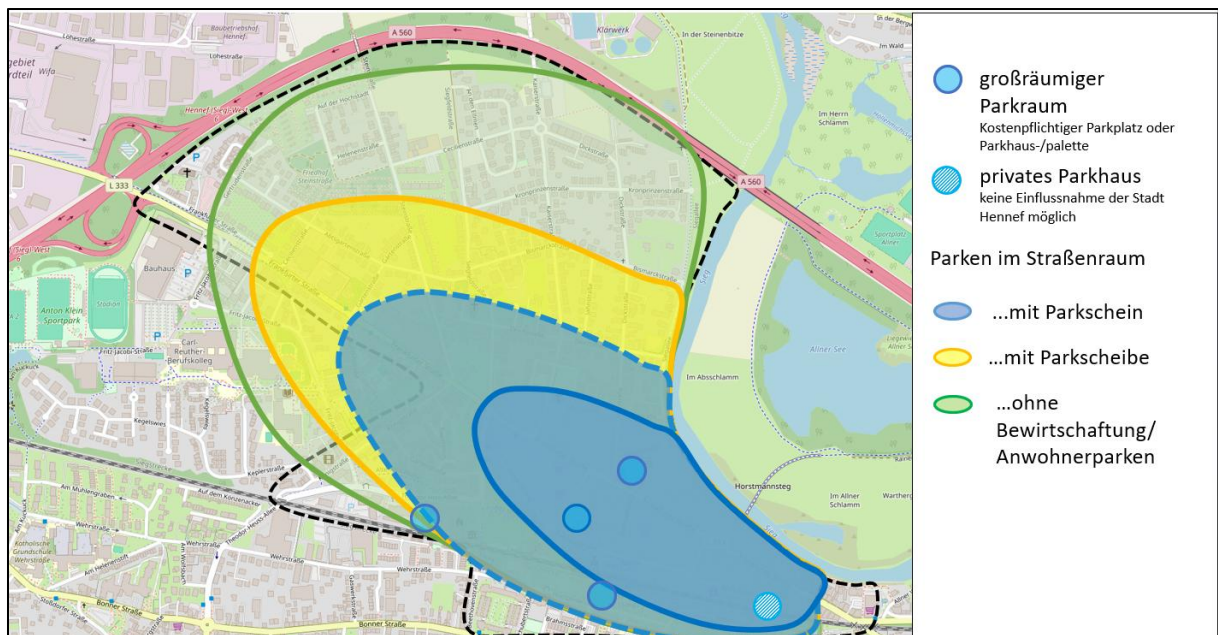


Abb. 11 Parkraumaufteilung - Radiales Schema (theoretischer Ansatz)

Eine an die örtlichen Gegebenheiten sowie das analysierte Nutzerverhalten angepasste Parkraumaufteilung ist in Abb. 12 dargestellt.

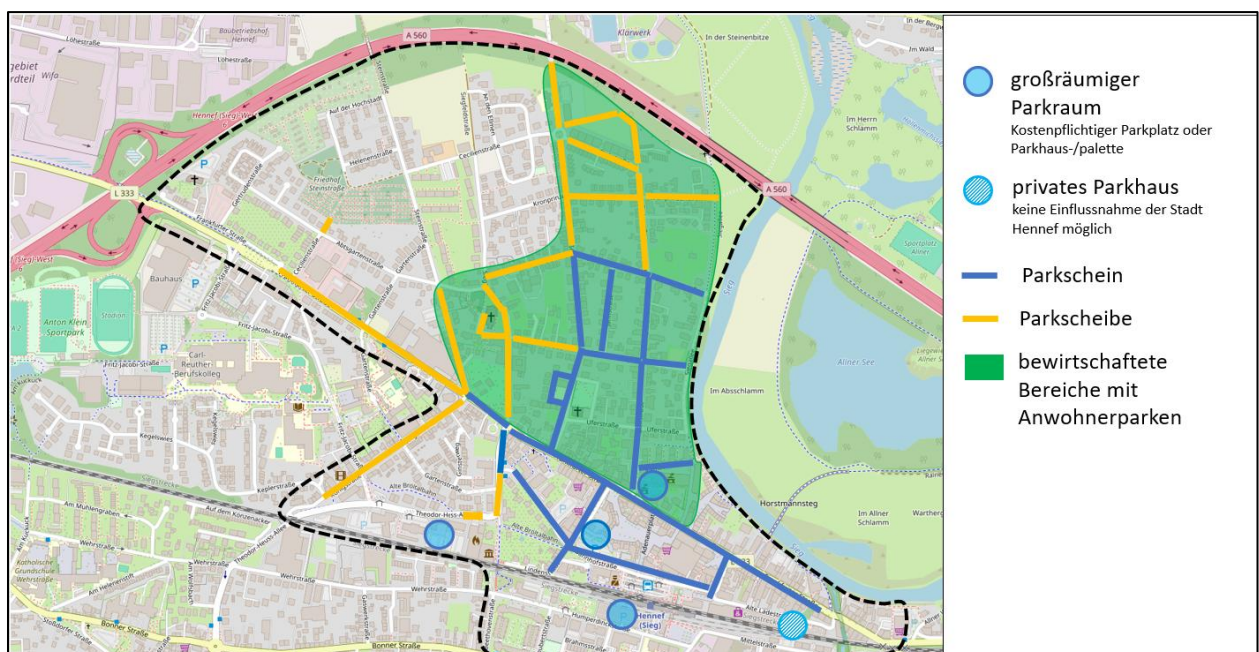


Abb. 12 Parkraumaufteilung – Konzeptionelle Maßnahmenempfehlung

4.2 Langzeitparkräume

Langzeitparkräume sollen zur Entlastung der öffentlichen Straßenräume beitragen und den ruhenden Verkehr in zentraler Lage bündeln. Dadurch können Parksuchverkehre reduziert und die Verkehrsbelastung – insbesondere in angrenzenden Wohn- und Mischgebieten – deutlich verringert werden.

Neben der Öffnung des P+R-Parkhauses an der Humperdinckstraße für die freie Bewirtschaftung (vgl. Kap. 3.1.4) wird empfohlen, einen weiteren Langzeitparkraum nördlich der Bahntrasse zu entwickeln.

Ziel ist es, Verkehre von den Autobahnanschlüssen sowie dem überörtlichen Straßennetz frühzeitig auf geeignete Langzeitparkstandorte zu lenken. Langzeitparkende können ihre Fahrt dadurch bereits vor Erreichen des eigentlichen Zielbereichs beenden und ihre Wege über eine Kombination aus Pkw- und Fußverkehr zurücklegen. Hierdurch werden Parksuchverkehre reduziert und unnötige Fahrten innerhalb der Innenstadt vermieden.

Die hierfür erforderlichen Fußwege sind aus Nutzersicht als zumutbar einzustufen. Sowohl das Parkhaus an der Humperdinckstraße als auch ein möglicher Langzeitparkraum im Bereich der Meys Fabrik verfügen über eine gute fußläufige Anbindung an die Innenstadt. Die Entfernungen zum zentralen Geschäftsbereich unterscheiden sich dabei nur geringfügig von den Wegen, die bereits heute von Nutzenden zurückgelegt werden, die in den nördlichen Bereichen des Stadtgebiets parken. Durch die Bündelung des Langzeitparkens an diesen Standorten kann somit eine effizientere Verkehrsorganisation erreicht werden, ohne die Erreichbarkeit der Innenstadt wesentlich einzuschränken.

Eine entsprechende schematische Darstellung ist in Abb. 13 dargestellt.



Abb. 13 potenzielle Zubringerverkehre zu den Langzeitparkräumen

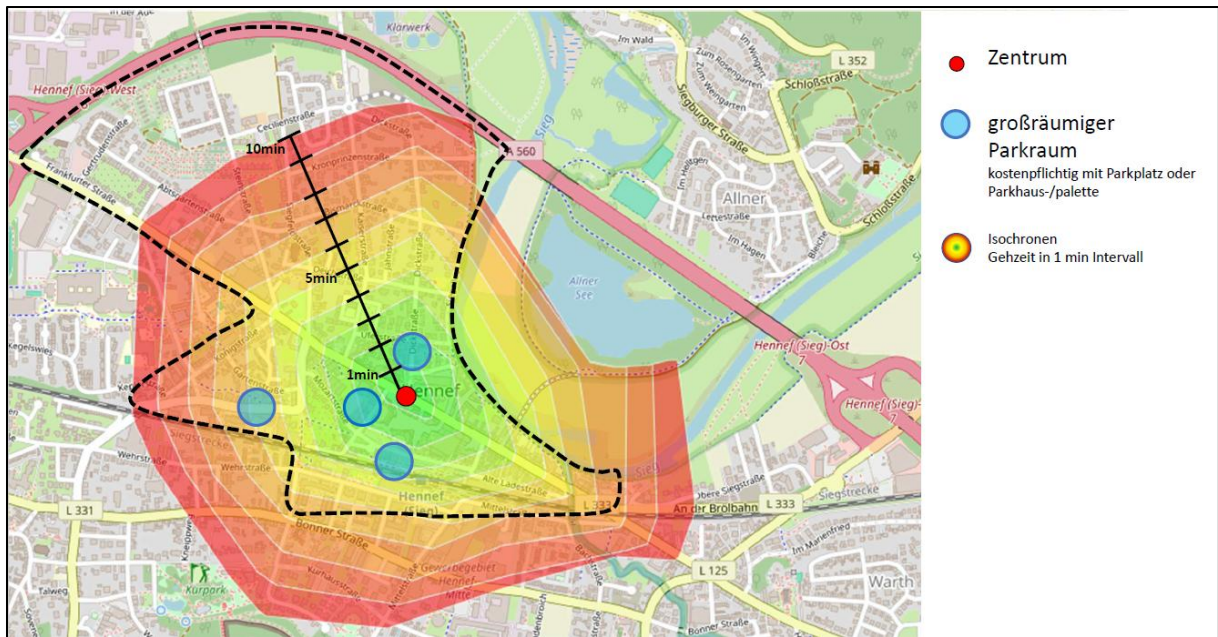


Abb. 14 Fußläufige Erreichbarkeiten

4.2.1 P+R Parkhaus Humperdinckstraße

Die Analyse hat gezeigt, dass im P+R-Parkhaus an der Humperdinckstraße deutliche Kapazitätsreserven bestehen. Wie bereits in Kap. 3.1.4 ausgeführt, ist das Parkhaus künftig stärker in die Parkraumbewirtschaftung einzubeziehen.

Bei der Bewertung der Auslastung ist zudem zu berücksichtigen, dass sich das Mobilitätsverhalten im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie teilweise verändert hat. Während der Pandemie kam es vielerorts zu einer spürbaren Verringerung der Nutzung von P+R-Anlagen. Die vorliegenden Auswertungen zeigen jedoch, dass sich die Auslastung des Parkhauses auch mehrere Jahre nach dem Ende der pandemiebedingten Einschränkungen weiterhin auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau bewegt. Die festgestellten Kapazitätsreserven können daher nicht ausschließlich auf temporäre Sondereffekte zurückgeführt werden.

Empfohlen wird zunächst, zwei Ebenen mit insgesamt rund 156 Stellplätzen in die freie Bewirtschaftung zu überführen, um zusätzlichen Parkraum im innenstadtnahen Bereich bereitzustellen.

Aktuell unterliegt das Parkhaus einer Förderbindung, die die Nutzung als P+R-Anlage vorgibt. Für eine teilweise Öffnung des Parkhauses für die freie Bewirtschaftung ist daher zunächst zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen einzelne P+R-Stellplätze aus der Förderbindung herausgelöst werden können. Nach derzeitigem Kenntnisstand wäre hierfür voraussichtlich eine anteilige Rückzahlung der gewährten Fördermittel erforderlich. Die Ablösesumme würde zum 01.07.2027 rund 750 € je Stellplatz betragen. Für die Überführung von beispielsweise 156 Stellplätzen ergäbe sich somit ein finanzieller Aufwand von rund 120.000 €. Alternativ könnte die Nutzung der betreffenden Stellplätze erst nach Auslaufen der Zweckbindung erfolgen. Für Teile des Parkhauses endet die bestehende Förderbindung zum Ende des Jahres 2030.

Ziel ist es daher, die Förderbindung für einzelne Ebenen aufzuheben und den Fördergeber davon zu überzeugen, dass die im Rahmen dieses Konzepts vorgesehenen Maßnahmen einen gesamtverkehrlichen Mehrwert für die Stadt Hennef darstellen.

Dabei bietet sich eine differenzierte Nutzung der Stellplätze an. Neben frei verfügbaren Stellplätzen können auch Dauerstellplätze eingerichtet werden, beispielsweise in Form von separat zugänglichen Bereichen (z. B. durch Rolll Tore), fest zugeordneten Stellplätzen oder einfachen Mietparkplätzen. Die für die freie Bewirtschaftung vorgesehenen Bereiche sollen dabei vorrangig dem Langzeitparken dienen und entsprechende Parkbedarfe gebündelt aufnehmen. Dies trägt zugleich dazu bei, zusätzliche Zu- und Abfahrtsverkehre zum Parkhaus möglichst gering zu halten und eine zusätzliche verkehrliche Belastung der bestehenden Fahrradstraße zu vermeiden.

Unabhängig davon sollte die Auslastung des Parkhauses auch bei einer teilweisen Öffnung für die freie Bewirtschaftung weiterhin regelmäßig evaluiert werden. Hierdurch kann sichergestellt werden, dass die P+R-Funktion dauerhaft erhalten bleibt und bei veränderten Rahmenbedingungen frühzeitig auf eine steigende Nachfrage reagiert werden kann.

4.2.2 Parkpalette an der Meys Fabrik

Als möglicher Standort für einen zusätzlichen Langzeitparkraum bietet sich insbesondere der Bereich der Meys Fabrik an. Die Fläche entspricht den unter Kap. 4.2 beschriebenen Anforderungen an einen innenstadtnahen Langzeitparkraum nördlich der Bahntrasse. Sie verfügt über eine gute Anbindung an den westlichen Autobahnanschluss sowie das überörtliche Straßennetz und kann dadurch Verkehre frühzeitig auffangen, bevor diese in die Innenstadt einfahren. Gleichzeitig liegt die Fläche ausreichend nah am zentralen Geschäftsbereich, um eine gute fußläufige Erreichbarkeit zu gewährleisten. Im Vergleich zu weiter entfernt gelegenen Standorten können dadurch attraktive Wegebeziehungen geschaffen werden, ohne zusätzlichen Verkehr in die Innenstadt zu lenken.

Darüber hinaus wurde das Grundstück seitens der Stadt Hennef bereits mehrfach für verschiedene Nutzungen betrachtet. So bestehen seitens der Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA) Überlegungen, zusätzliche Stellplatzkapazitäten für Beschäftigte und Besuchende zu schaffen. Vor dem Hintergrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit erscheint die gemeinsame Nutzung einer zentralen Parkpalette grundsätzlich sinnvoller als die Schaffung mehrerer voneinander unabhängiger kleinerer Parkflächen. Hierdurch könnten vorhandene Flächen effizient genutzt und Synergieeffekte erzielt werden.

Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass die Fläche auch im Zusammenhang mit möglichen städtebaulichen Entwicklungen im Umfeld der Meys Fabrik betrachtet wird. Im Rahmen entsprechender Überlegungen wurden unter anderem Erweiterungsmöglichkeiten für die Veranstaltungs-, Kultur- und Bibliotheksnutzung thematisiert (siehe Machbarkeitsstudie Kulturforum und Stadtbibliothek, Stand 2022). Für diese Nutzungen bestehen bereits erste konzeptionelle Ansätze. Im weiteren Planungsprozess ist daher eine sorgfältige Abwägung zwischen den verkehrlichen und städtebaulichen Zielsetzungen erforderlich.

Grundsätzlich stehen sich beide Entwicklungsansätze jedoch nicht zwingend entgegen. Vielmehr ergänzen sich diese beide Konzepte, da eine Erweiterung der Nutzungen im Bereich der Meys Fabrik zusätzlichen Stellplatzbedarf erzeugen wird, der durch eine Parkpalette an diesem Standort mit aufgefangen wird. Bei einer möglichen Realisierung sind die Anforderungen zukünftiger baulicher Entwicklungen entsprechend zu berücksichtigen.

Darüber hinaus bestehen aufgrund der Flächenverfügbarkeit sowie der städtischen Einflussmöglichkeiten grundsätzlich gute Voraussetzungen für eine weitere Entwicklung des Standorts.

Für die weitere Konkretisierung sind insbesondere folgende Aspekte zu prüfen:

- die wirtschaftliche Umsetzbarkeit, einschließlich der zu erwartenden Investitions- und Betriebskosten,
- die baulichen Rahmenbedingungen und Realisierungsmöglichkeiten,
- die planungsrechtlichen Voraussetzungen,
- sowie die Abstimmung mit bestehenden und geplanten städtebaulichen Entwicklungen.

Auf dieser Grundlage kann im weiteren Planungsprozess eine fundierte Entscheidung über die Realisierung eines zusätzlichen Langzeitparkraums getroffen werden.

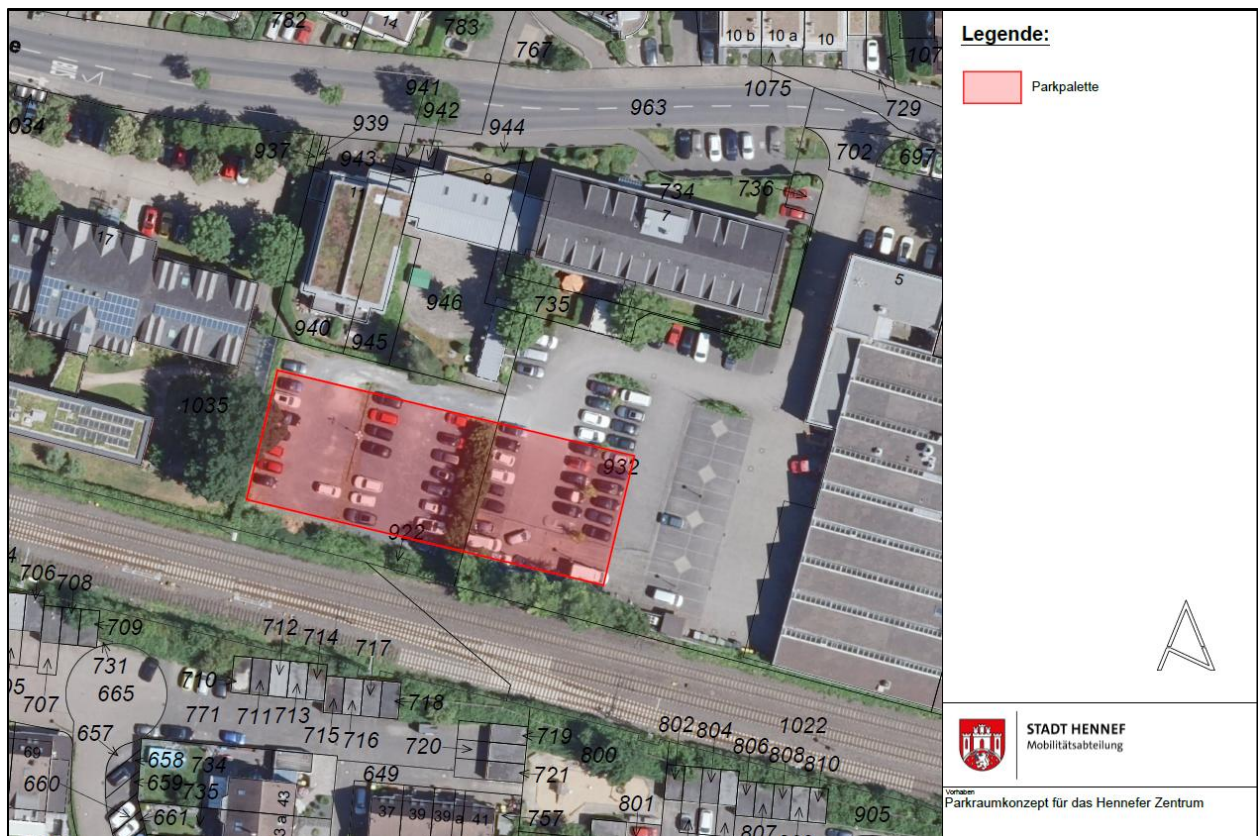


Abb. 15 Lageplan Parkpalette Meys Fabrik

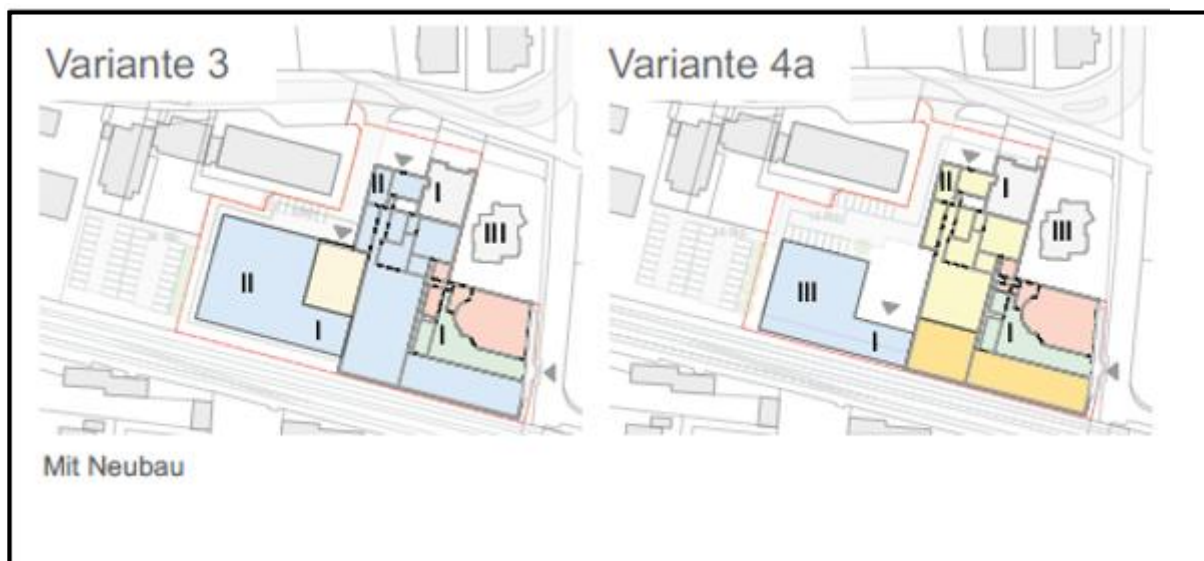


Abb. 16 Standortvarianten aus der Machbarkeitsstudie „Kulturthaus“ Meys Fabrik 1

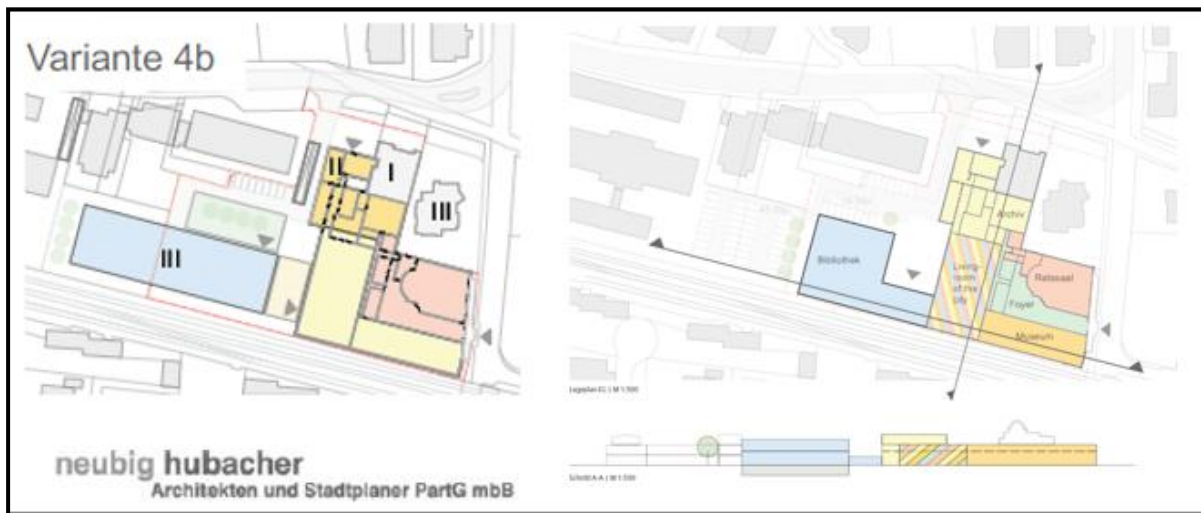


Abb. 17 Standortvarianten aus der Machbarkeitsstudie „Kulturrauthaus“ Meys Fabrik 2

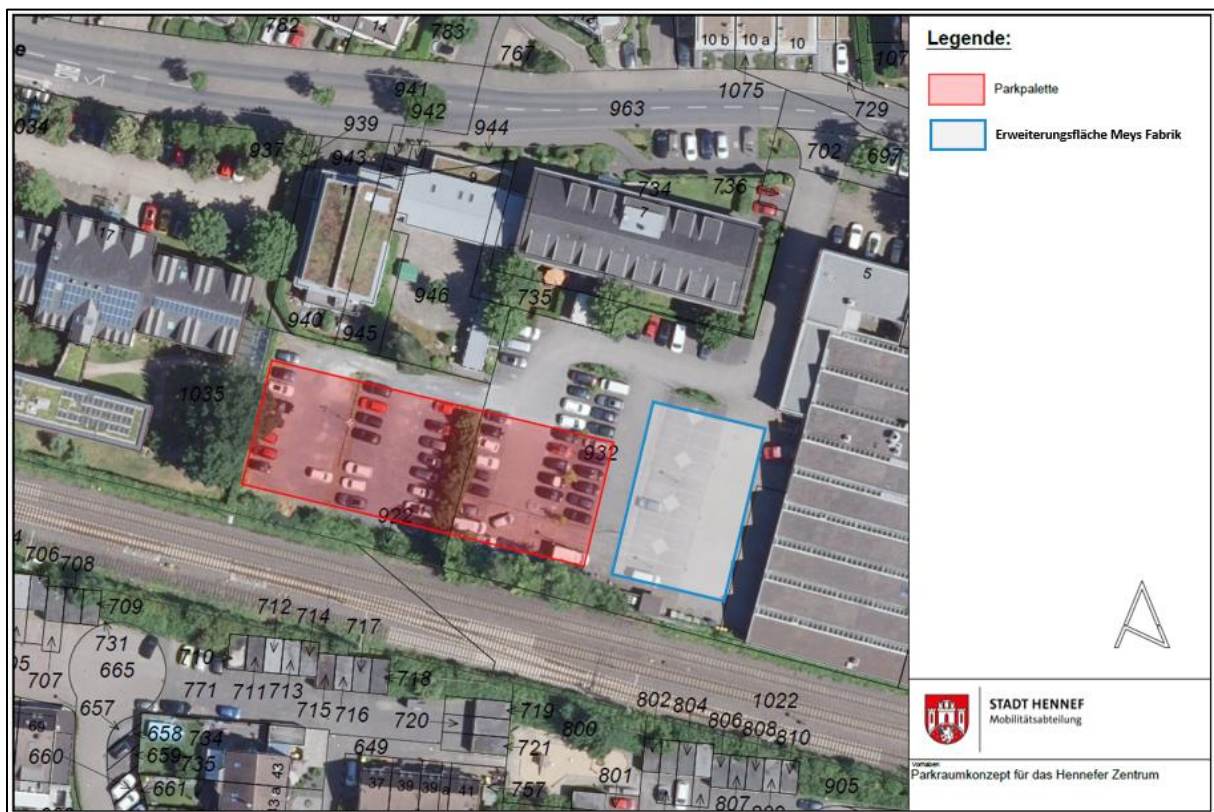


Abb. 18 Kombination der städtebaulichen und verkehrsplanerischen Konzeptideen

4.2.3 Parkplatz Heiligenstädter Platz

Im Rahmen des partizipativen Prozesses zur Erstellung dieses Konzepts (vgl. Kap. 1.2) wurde der Heiligenstädter Platz ebenfalls als potenzieller Standort für einen Langzeitparkraum in die Betrachtung einbezogen.

Die Entwicklung dieser Fläche, beispielsweise in Form eines Parkhauses oder einer Parkpalette, ist jedoch sorgfältig abzuwägen. Der Platz erfüllt derzeit wichtige stadtgesellschaftliche Funktionen, unter anderem als Standort für städtische Feste (z. B. Fahrgeschäfte beim Stadtfest) sowie als Ausweichfläche für den Wochenmarkt während Veranstaltungen oder sonstiger Nutzungen auf dem Marktplatz. Diese Funktionen würden bei einer baulichen Umgestaltung erheblich eingeschränkt oder entfallen.

Auch aus stadtgestalterischer Sicht ist eine bauliche Entwicklung in Form eines Parkhauses oder einer Parkpalette auf dieser zentralen Fläche deutlich kritischer zu bewerten als eine rückwärtige Entwicklung entlang der Bahntrasse, wie sie beispielsweise im Bereich der Meys Fabrik möglich wäre. Eine Parkpalette würde das Erscheinungsbild dieses zentralen Stadtraums erheblich beeinflussen und wäre städtebaulich deutlich schwieriger zu integrieren.

Darüber hinaus sind auf der Fläche Stellplätze vorzuhalten, die als Stellplatznachweis für die umliegende Bebauung dienen und auch bei einer möglichen Umgestaltung weiterhin berücksichtigt werden müssen.

Weiterhin würden die Zubringerverkehre zu dieser Fläche die umliegende Innenstadt stärker belasten als eine Entwicklung im Bereich der Meys Fabrik. Während das Konzept gemäß Kap. 4.2 darauf abzielt, Langzeitverkehre frühzeitig aufzunehmen und möglichst vor Erreichen der Innenstadt auf geeignete Parkstandorte zu lenken, würden die Verkehre zu einem Langzeitparkraum auf dem Heiligenstädter Platz zwangsläufig über die Frankfurter Straße und den zentralen Innenstadtbereich geführt. Dies widerspricht den grundlegenden Zielsetzungen der vorgesehenen Verkehrslenkung und würde zusätzliche Belastungen im Innenstadtbereich erzeugen.

4.2.4 Parkhaus Alte Ladestraße

Im Rahmen der Konzepterstellung wurde auch das Parkhaus Alte Ladestraße hinsichtlich einer möglichen Einbindung in die Parkraumkonzeption betrachtet, da hier grundsätzlich Potenziale für die Bereitstellung von Langzeitparkraum bestehen. Das Parkhaus befindet sich jedoch in privatem Eigentum, sodass für eine vertiefte Betrachtung entsprechende Daten des Betreibers erforderlich wären oder eigene Erhebungen nur mit dessen Zustimmung durchgeführt werden könnten. Entsprechende Bemühungen der Stadt Hennef, Informationen zur Auslastung und Nutzung des Parkhauses zu erhalten, blieben in der Vergangenheit jedoch erfolglos. Eine belastbare Analyse der vorhandenen Kapazitäten war daher nicht möglich.

Auch aus konzeptioneller Sicht bestehen Einschränkungen hinsichtlich einer Einbindung des Standorts. So dienen Teile des Parkhauses dem Stellplatznachweis für die angrenzenden Gewerbeflächen. Darüber hinaus ist die zukünftige Entwicklung der derzeit teilweise leerstehenden Gewerbeflächen nicht absehbar, sodass auch der zukünftige Stellplatzbedarf nur eingeschränkt bewertet werden kann.

Unabhängig von den eigentumsrechtlichen Rahmenbedingungen ist zudem die verkehrliche Wirkung eines solchen Standorts zu berücksichtigen. Gemäß der in Kap. 4.2 beschriebenen Grundkonzeption sollen Langzeitverkehre möglichst frühzeitig auf geeignete Parkstandorte gelenkt werden, um Fahrten und Parksuchverkehre innerhalb der Innenstadt zu reduzieren. Bei einer stärkeren Einbindung des Parkhauses Alte Ladestraße würden die Zielverkehre hingegen bis in den zentralen Innenstadtbereich

geführt. Die hierfür erforderlichen Fahrbeziehungen verlaufen überwiegend über die Frankfurter Straße sowie die angrenzenden Innenstadtstraßen und würden somit zusätzliche Verkehrsbelastungen in den zentralen Bereichen verursachen.

Vor diesem Hintergrund ist die Einbindung des Parkhauses Alte Ladestraße insgesamt kritisch zu bewerten. Neben den eigentumsrechtlichen Fragestellungen sind insbesondere die verkehrlichen Auswirkungen sowie die bestehenden Nutzungsbindungen im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

4.3 Anwohnerparken

Im Zuge der vorgesehenen Ausweitung und Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung kommt dem Anwohnerparken eine besondere Bedeutung zu. Ziel ist es, die Belange der Anwohnenden im Untersuchungsgebiet angemessen zu berücksichtigen und gleichzeitig unerwünschte Verdrängungseffekte in angrenzende Wohngebiete zu vermeiden.

Wie in Abb. 12 dargestellt, wird daher empfohlen, die bestehenden Bereiche des Anwohnerparkens deutlich auszuweiten und in ein schlüssiges Gesamtsystem der Parkraumbewirtschaftung zu integrieren. Insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Intensivierung der Bewirtschaftung in zentralen und innenstadtnahen Bereichen ist eine räumliche Ausdehnung des Bewohnerparkens erforderlich, um den Parkdruck für Anwohnende nicht zu erhöhen.

Durch die Ausweisung zusammenhängender Bewohnerparkzonen kann sichergestellt werden, dass Anwohnende weiterhin wohnortnah Parkmöglichkeiten vorfinden. Gleichzeitig wird verhindert, dass parkraumsuchende Verkehre aus stärker bewirtschafteten Bereichen in angrenzende Quartiere ausweichen.

Das Anwohnerparken ist dabei als ergänzendes Steuerungsinstrument zu verstehen, dass im Zusammenspiel mit Parkschein- und Parkscheibenregelungen eine ausgewogene und funktionsgerechte Parkraumaufteilung ermöglicht. Die konkrete Ausgestaltung ist im weiteren Planungsprozess an die örtlichen Gegebenheiten sowie an die Entwicklung der Parkraumnachfrage anzupassen.

4.4 Konzeption unter Berücksichtigung von städt. Haushalt und Steuern

Bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sind neben den verkehrlichen Wirkungen auch die finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt zu berücksichtigen. Insbesondere die Schaffung zusätzlicher Bewirtschaftungsangebote oder die Einbindung neuer Parkraumstandorte kann zunächst Investitionen erfordern, denen langfristig Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung gegenüberstehen.

Darüber hinaus sind die steuerrechtlichen Vorgaben des § 2b UStG zu beachten. Insbesondere bei selbstständigen Parkanlagen, wie Parkhäusern oder räumlich abgegrenzten Parkplatzanlagen, kann eine Umsatzsteuerpflicht der erzielten Einnahmen bestehen. Die finanziellen und steuerrechtlichen Auswirkungen sind daher bei der weiteren Ausgestaltung der Maßnahmen zu berücksichtigen.

4.5 Synergieeffekte für andere Verkehrsarten

Die im Rahmen dieses Konzepts vorgesehenen Maßnahmen führen zu einer Reihe von Synergieeffekten, die über die reine Neuordnung des ruhenden Verkehrs hinausgehen und sich positiv auf das gesamte städtische Verkehrs- und Aufenthaltsgefüge auswirken.

Durch die gezielte Lenkung von Langzeitparkenden in geeignete, großräumige Parkräume sowie die Reduzierung von Parksuchverkehren kann die Verkehrsbelastung im innerstädtischen Straßennetz insgesamt verringert werden. Insbesondere die frühzeitige Lenkung der Verkehre in geeignete Parkräume trägt dazu bei, unnötige Verkehre innerhalb der Innenstadt zu reduzieren.

Dies wirkt sich unmittelbar positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Vor allem in den angrenzenden Wohngebieten sowie in Bereichen mit hohem Fuß- und Radverkehrsanteil können Konfliktsituationen reduziert und die Aufenthalts- und Bewegungsqualität deutlich verbessert werden.

Darüber hinaus ermöglicht die Neuordnung des Parkraums eine Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum. Hierdurch entstehen zusätzliche Gestaltungsspielräume, zugunsten von Fußgängern und Radfahrern, beispielsweise die Verbesserung und der Ausbau von Querungsmöglichkeiten (vgl. Kap. Frankfurter Straße).

Die so gewonnenen Flächen können gezielt zur Neuordnung des Straßenraums genutzt werden, wodurch Nutzungskonflikte reduziert und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Insgesamt ergibt sich ein attraktiveres und funktional klarer strukturiertes Stadtbild.

Insbesondere in den zentralen Geschäftsbereichen kann diese Aufwertung zu einer Steigerung der Aufenthaltsdauer und -qualität beitragen und damit auch positive Effekte für den Einzelhandel entfalten.

Gleichzeitig leisten die vorgeschlagenen Maßnahmen einen Beitrag zur Umsetzung der Ziele des Masterplans Mobilität sowie weiterer politischer Zielsetzungen. Hierzu zählen insbesondere die Stärkung der Verkehrssicherheit, die Reduzierung von Nutzungskonflikten, die Förderung umweltverträglicher Mobilitätsformen sowie die qualitative Aufwertung des öffentlichen Raums. In diesem Zusammenhang sollen bei der Neuschaffung oder Umgestaltung von Parkraum auch die Belange der Barrierefreiheit sowie die besonderen Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen verstärkt berücksichtigt werden. Hierzu zählen beispielsweise die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie von Familien mit Kindern.

4.5.1 Ausbau von Querungsstellen entlang der Frankfurter Straße

Die Frankfurter Straße bildet den zentralen Haupteinkaufsbereich der Stadt mit einer Mischung aus Einzelhandel, Gastronomie und öffentlichen Einrichtungen. Entsprechend ist sie durch eine hohe Nutzungsintensität und die Überlagerung verschiedener Verkehrsarten geprägt. Der Straßenraum gliedert sich in Fahrbahn, Parkstreifen und Gehwege. Seit Anfang der 1990er Jahre werden die beiden Fahrtrichtungen durch einen gepflasterten Mittelstreifen mit Straßenbeleuchtung voneinander getrennt. Diese linienhafte Mittelinsel stellt eine Querungshilfe dar, die insbesondere in Geschäftsbereichen mit diffusen Fußverkehrsströmen und flächenhaftem Querungsbedarf sinnvoll ist und ein ungesichertes Queren der Straße mit Zwischenaufenthalt in der Mitte ermöglicht.

Gleichzeitig zeigen sich Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. Durch parkende Fahrzeuge werden Sichtbeziehungen zwischen querenden Fußgängerinnen und Fußgängern und dem fließenden Verkehr teilweise eingeschränkt. Zudem bieten die bestehenden Bordsteinkanten, die Zwischenräume der parkenden Fahrzeuge sowie das Natursteinpflaster der Mittelinsel keine durchgehend barrierefreien Querungsmöglichkeiten. Derzeit ist ein barrierefreies Queren nur an wenigen Stellen möglich. Darüber hinaus fehlen entlang der Frankfurter Straße taktile Leitelemente.

Die Verbesserung der Querungssituation entlang der Frankfurter Straße wurde bereits in verschiedenen Planungs- und Beteiligungsprozessen thematisiert. Entsprechende Hinweise finden sich unter anderem im Masterplan Mobilität, im Fußverkehrscheck sowie in verschiedenen politischen Anträgen und verwaltungsinternen Überlegungen. Die konkrete Umsetzung steht dabei in engem Zusammenhang mit der Neuordnung des ruhenden Verkehrs, da zusätzliche Querungsmöglichkeiten und barrierefreie Übergänge in der Regel nur durch eine Umverteilung oder teilweise Reduzierung bestehender Parkstände realisiert werden können.

Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, ergänzend zu den bestehenden Querungsmöglichkeiten informelle Querungsstellen entlang der Frankfurter Straße einzurichten. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass die Sichtbeziehungen verbessert und barrierefreie Querungen in einem möglichst hohen Maß gewährleistet werden.

Hierfür wurden insgesamt sieben geeignete Bereiche identifiziert (vgl. Abb. 14 und 15). In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten ist hierfür die Umgestaltung einzelner Parkstände erforderlich. Insgesamt sind maximal drei Parkstände von den Maßnahmen betroffen.

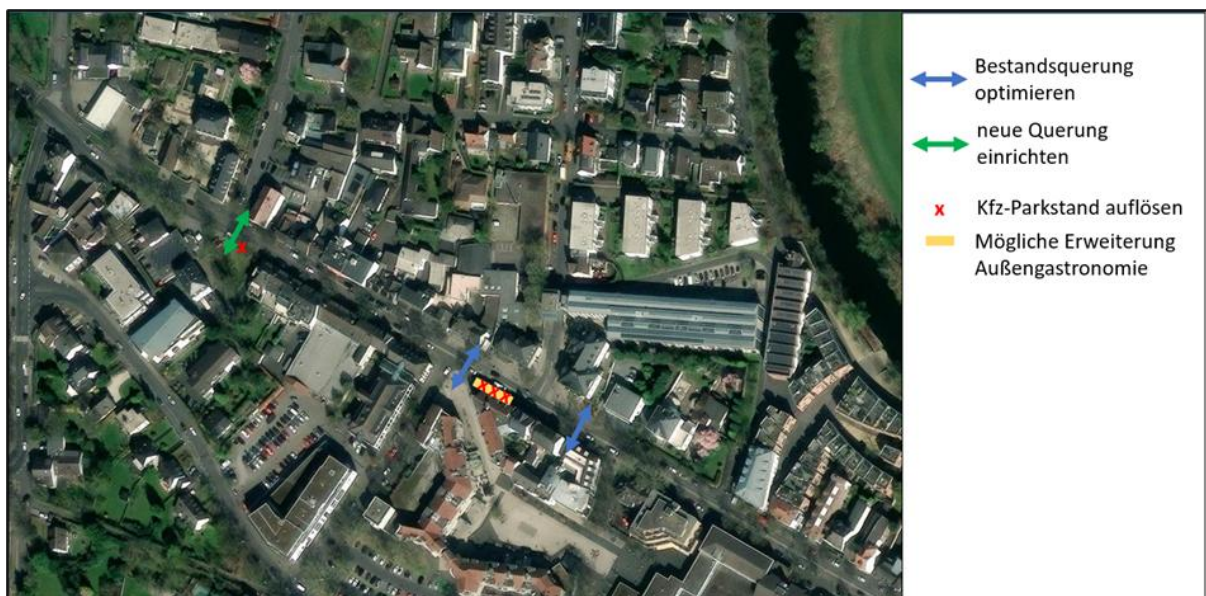


Abb. 19 Informelle Querungsstellen Luftbild (1)



Abb. 20 Informelle Querungsstellen Luftbild (2)

Darüber hinaus kann die Aufenthaltsqualität durch eine gezielte Erweiterung der Außengastronomie weiter gesteigert werden. Grundsätzlich ist diese zu befürworten, jedoch führt sie bei Nutzung der Gehwege zu einer Einschränkung der verfügbaren Flächen für den Fußverkehr. Die Stadtverwaltung stellt bereits heute sicher, dass eine nutzbare Mindestgehwegbreite von 1,50 m eingehalten wird. Dennoch empfiehlt es sich, die Außengastronomie perspektivisch auf neu zu schaffende Multifunktionsstreifen zu verlagern, die durch den Wegfall einzelner Parkstände entstehen. Auf diese Weise kann die volle Gehwegbreite für den Fußverkehr erhalten bleiben.

Als besonders geeigneter Bereich für eine solche Umgestaltung wurde der Abschnitt gegenüber der ehemaligen Post identifiziert. Hier könnten zwei bis maximal drei Parkstände umgewidmet werden. In Verbindung mit den bestehenden Radabstellanlagen auf der gegenüberliegenden Straßenseite kann hier ein Bereich mit erhöhter Aufenthaltsqualität und einem platzähnlichen Charakter entstehen.

Insgesamt liegt die Umwidmung von maximal sechs Parkständen deutlich unter den im Masterplan Mobilität vorgesehenen Größenordnungen von bis zu zehn Prozent und ist somit als moderat einzustufen.

4.6 Abhängigkeiten der Maßnahmen

Die zuvor beschriebenen Maßnahmen sind nicht isoliert voneinander zu betrachten, sondern stehen in einem engen sachlichen Zusammenhang. Die im Rahmen der Analyse identifizierten Problemlagen entstehen häufig durch die Überlagerung unterschiedlicher Nutzungen und Verkehrsbeziehungen und können daher nicht innerhalb einzelner Teilbereiche allein gelöst werden.

So setzt beispielsweise die stärkere Bewirtschaftung von Parkflächen in Hennef-Nord voraus, dass für Langzeitparkende geeignete Alternativen zur Verfügung stehen. Hierfür ist insbesondere die Schaffung bzw. Aktivierung zusätzlicher Langzeitparkmöglichkeiten, beispielsweise im Bereich des P+R-Parkhauses Humperdinckstraße oder weiterer zentraler Stellplatzanlagen, von Bedeutung. Ohne entsprechende Alternativangebote besteht die Gefahr von Verdrängungseffekten in angrenzende Bereiche.

Grundsätzlich ist Verkehr als dynamisches Gesamtsystem zu verstehen. Veränderungen in einem Bereich wirken sich regelmäßig auf andere Bereiche und Nutzergruppen aus. Dies gilt nicht nur für das vorliegende Parkraumkonzept, sondern auch für die Umsetzung der Ziele des Masterplans Mobilität und die damit verbundenen Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind daher als aufeinander abgestimmtes Gesamtkonzept zu betrachten, dessen Wirksamkeit wesentlich von der gemeinsamen Umsetzung der einzelnen Bausteine abhängt.

5 Zusammenfassung und Fazit

Das vorliegende Parkraumkonzept für das Hennefer Zentrum verfolgt das Ziel, den vorhandenen Parkraum effizienter, nutzerorientierter und zukunftsfähig zu gestalten. Grundlage hierfür bildet eine umfassende Analyse der bestehenden Parkraumsituation sowie ein bewusst partizipativ angelegter Erarbeitungsprozess unter Einbindung relevanter Akteure.

Die Bestandsaufnahme zeigt, dass die aktuellen Parkregelungen in Teilen komplex und uneinheitlich sind und somit für Nutzende nur eingeschränkt nachvollziehbar erscheinen. Gleichzeitig bestehen sowohl räumliche als auch zeitliche Kapazitätsreserven, die bislang nicht systematisch genutzt werden. Insbesondere im Bereich der Frankfurter Straße dominiert die Nachfrage nach Kurzzeitparken, während in angrenzenden Wohngebieten Nutzungskonflikte durch überlagernde Nutzergruppen entstehen. Zudem weist das Parkhaus an der Humperdinckstraße erhebliche freie Kapazitäten auf. Aufbauend auf diesen Erkenntnissen wurde im Rahmen eines mehrstufigen Prozesses – bestehend aus Analyse, Abstimmung mit lokalen Akteuren, Entwicklung von Konzeptideen sowie politischer Beratung – ein abgestimmtes Maßnahmenkonzept erarbeitet. Ziel ist eine klare Strukturierung des Parkraums mit einer funktionalen Trennung von Kurz- und Langzeitparken.

Kern des Konzepts ist eine zonierte, radial aufgebaute Parkraumbewirtschaftung ausgehend von der Frankfurter Straße. Während im zentralen Geschäftsbereich das Kurzzeitparken mit hoher Fluktuation im Vordergrund steht, werden Langzeitparkende gezielt in geeignete, großräumige Parkanlagen – insbesondere das Parkhaus an der Humperdinckstraße sowie perspektivisch weitere Standorte – gelenkt. Ergänzend erfolgt eine Ausweitung des Anwohnerparkens, um die Belange der Anwohnenden zu sichern und Verdrängungseffekte zu vermeiden.

Darüber hinaus werden die bestehenden Regelungen vereinfacht und vereinheitlicht, um eine bessere Verständlichkeit und höhere Akzeptanz zu erreichen. Gleichzeitig werden die Ziele des Masterplans Mobilität berücksichtigt, insbesondere durch die mögliche Umnutzung von Stellplätzen zugunsten von Multifunktionsstreifen und einer Aufwertung des öffentlichen Raums.

Die im Konzept vorgesehenen Maßnahmen leisten somit nicht nur einen Beitrag zur Verbesserung der Parkraumsituation, sondern führen auch zu positiven Effekten für Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und städtische Entwicklung. Insbesondere die Reduzierung von Parksuchverkehren und die gezielte Lenkung der Verkehre tragen zur Entlastung der Innenstadt und angrenzender Wohngebiete bei.

Insgesamt stellt das vorliegende Parkraumkonzept eine fachlich fundierte und praxisnahe Grundlage für die zukünftige Organisation des ruhenden Verkehrs im Hennefer Zentrum dar. Im weiteren Verlauf gilt es, die Maßnahmen schrittweise zu konkretisieren, politisch zu beschließen und im Rahmen der Umsetzungsplanung weiter auszuarbeiten.

6 Anhang

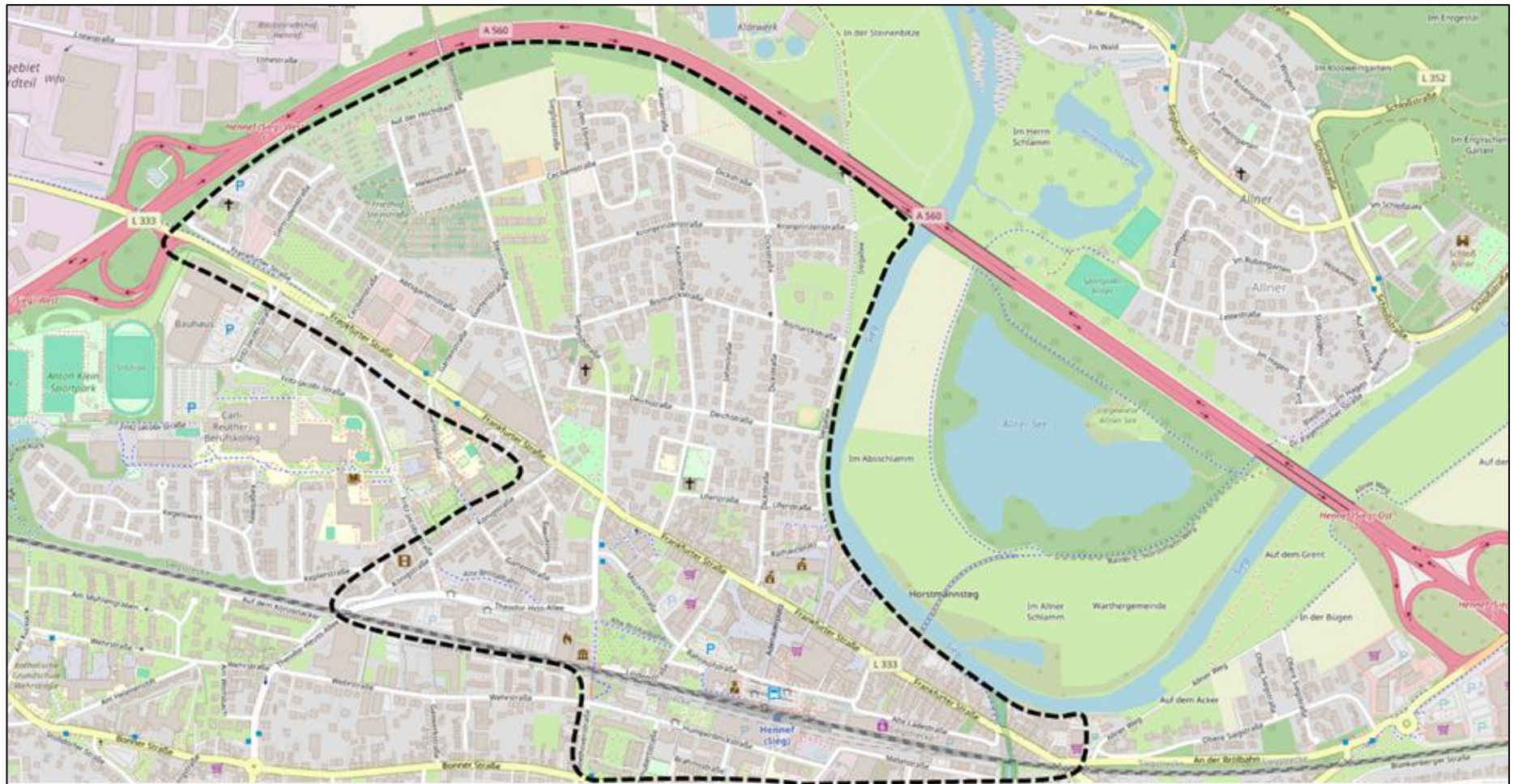


Abb. 2 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

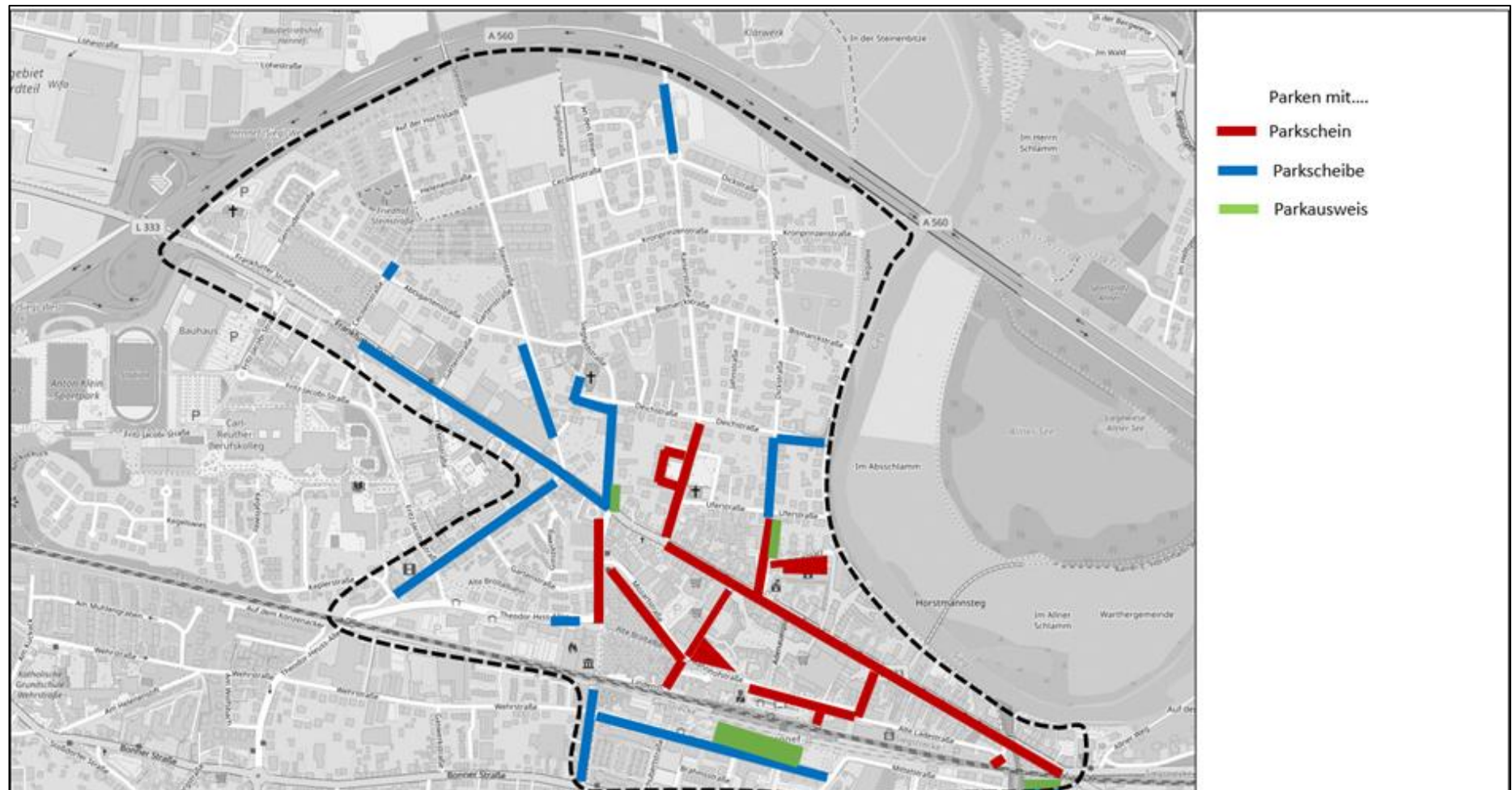


Abb. 3 Bewirtschaftungsform

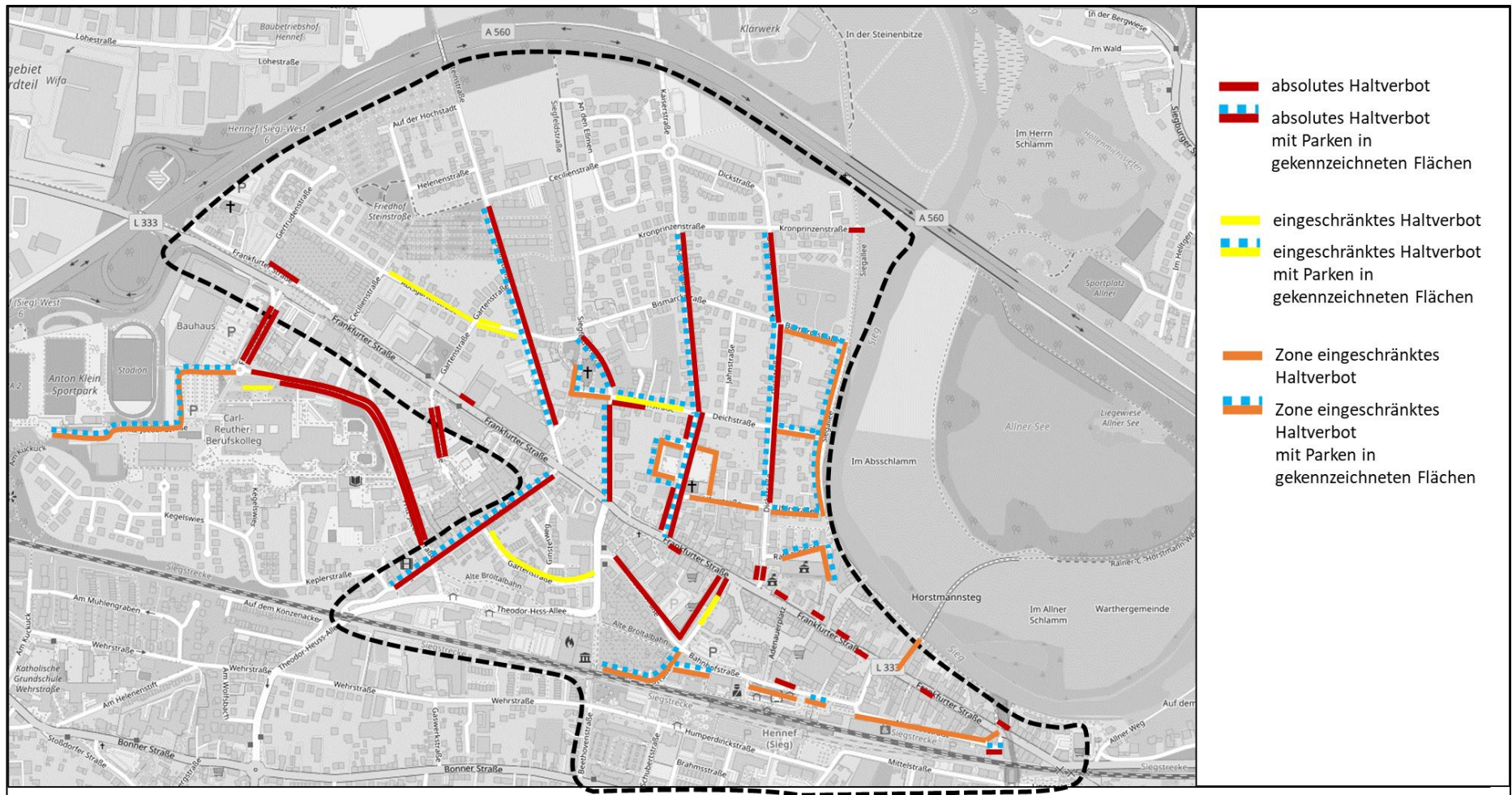


Abb. 4 Haltverbotsreglungen

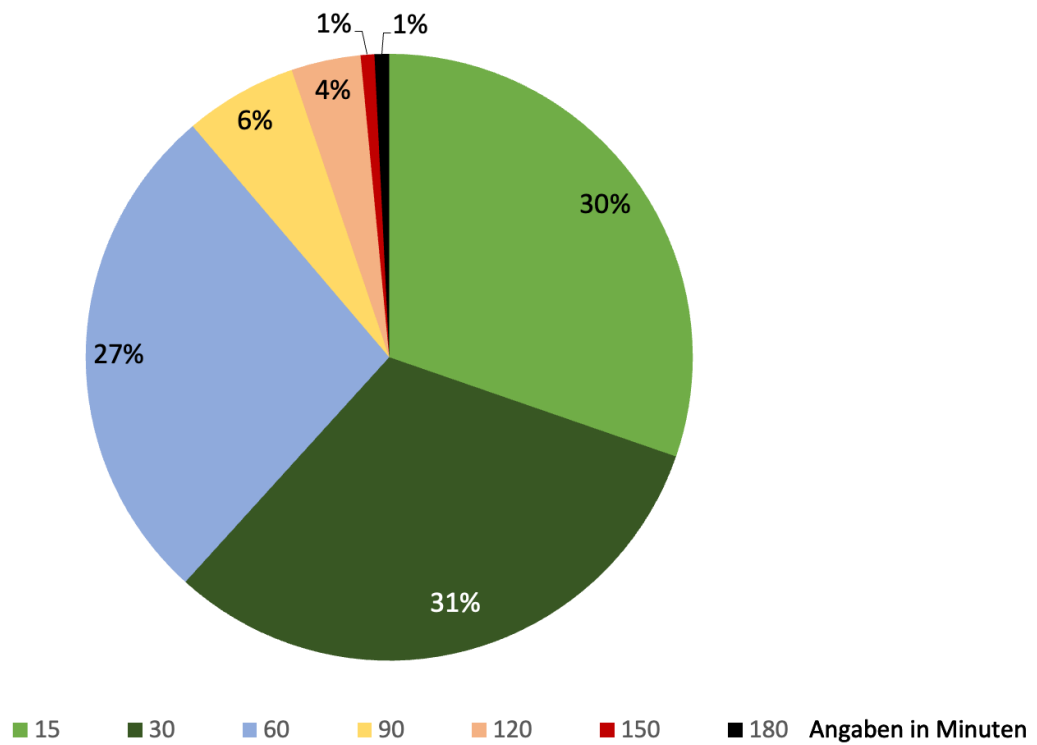
Auswertung aller Parscheine (Parkscheinautomaten) 2024

YEAR	2024									
Summe von TICKETS Anzahl	Spaltenbeschr	15	30	60	90	120	150	180	1440 Gesamtergebnis	
⊙ Zone 1		101504	109504	98338	23709	14506	2949	2892	353402	
Bahnhofstraße 14		4779	5531	4233	828	496	80	99	16046	
Bahnhofstraße 2-4		10168	11439	7992	1507	883	147	127	32263	
Bahnhofstraße 30		4887	4946	3582	681	350	65	50	14561	
Beethovenstraße		1041	2067	2743	630	393	65	96	7035	
Dickstraße		2090	2331	2116	615	366	83	75	7676	
Frankfurter Str. 39		1438	2159	2349	728	531	131	118	7454	
Frankfurter Str. 45		1183	1443	1555	446	288	68	51	5034	
Frankfurter Str. 56a		1786	2636	2809	670	454	67	78	8500	
Frankfurter Str, 103		2507	1614	1386	318	177	31	27	6060	
Frankfurter Str, 106		4606	4433	4197	1054	586	114	114	15104	
Frankfurter Str, 109		4775	3873	2780	644	456	100	242	12870	
Frankfurter Str, 118		5059	3933	3066	789	425	74	74	13420	
Frankfurter Str, 124		5279	3831	2487	586	385	68	80	12716	
Frankfurter Str, 33		900	1010	942	240	128	22	34	3276	
Frankfurter Str, 57		1753	3217	3161	544	522	120	107	9424	
Frankfurter Str, 63		4633	4782	3864	801	387	80	42	14589	
Frankfurter Str, 66		3853	5122	3800	615	405	70	66	13931	
Frankfurter Str, 79a		2600	3359	2894	603	343	49	34	9882	
Frankfurter Str, 86		5995	4887	4007	760	452	66	62	16229	
Frankfurter Str, 87		2017	3371	2920	633	344	72	63	9420	
Frankfurter Str, 94		5723	7222	5899	1225	732	148	148	21097	
Frankfurter Str, 95		3230	2701	2726	604	391	77	112	9841	
Frankfurter Str, 98		4840	4819	4726	1097	645	146	156	16429	
Kaiserstr, 3		2902	1733	1959	611	347	74	67	7693	
Kaiserstr, 5		2533	3811	5960	1813	1262	231	262	15872	
Lindenstr, 16		558	1457	1721	509	305	52	50	4652	
Lindenstr, 4		5335	4810	4310	1240	720	156	158	16729	
Mozartstraße 12		546	744	1287	339	292	30	34	3272	
Mozartstraße 2		1451	1870	2086	695	498	88	89	6777	
Nowy-Dwór-Gdanski-Platz		1523	1610	1311	275	118	36	27	4900	
Rathausplatz		1514	2743	3470	1609	825	339	150	10650	
⊙ Zone 2			2073	2587	1059	629	213	142	6703	
Tiefgarage Rathaus 1			884	845	310	200	61	56	2356	
Tiefgarage Rathaus 2			994	1580	688	400	146	81	3889	
Tiefgarage Rathaus 3			195	162	61	29	6	5	458	
⊙ Zone 3			65574	46011	13758	9093	1727	1997	138160	
Heiligenstädter Platz I			25467	15841	4852	3104	618	665	50547	
Heiligenstädter Platz II			30895	21601	6469	4173	785	781	64704	
Heiligenstädter Platz III			9212	8569	2437	1816	324	551	22909	
⊙ Zone 4				2134		918		356	426	3834
Dr. Pagenstecher Str.				2134		918		356	426	3834
Gesamtergebnis		101504	177151	149070	38526	25146	4889	5387	426	502099

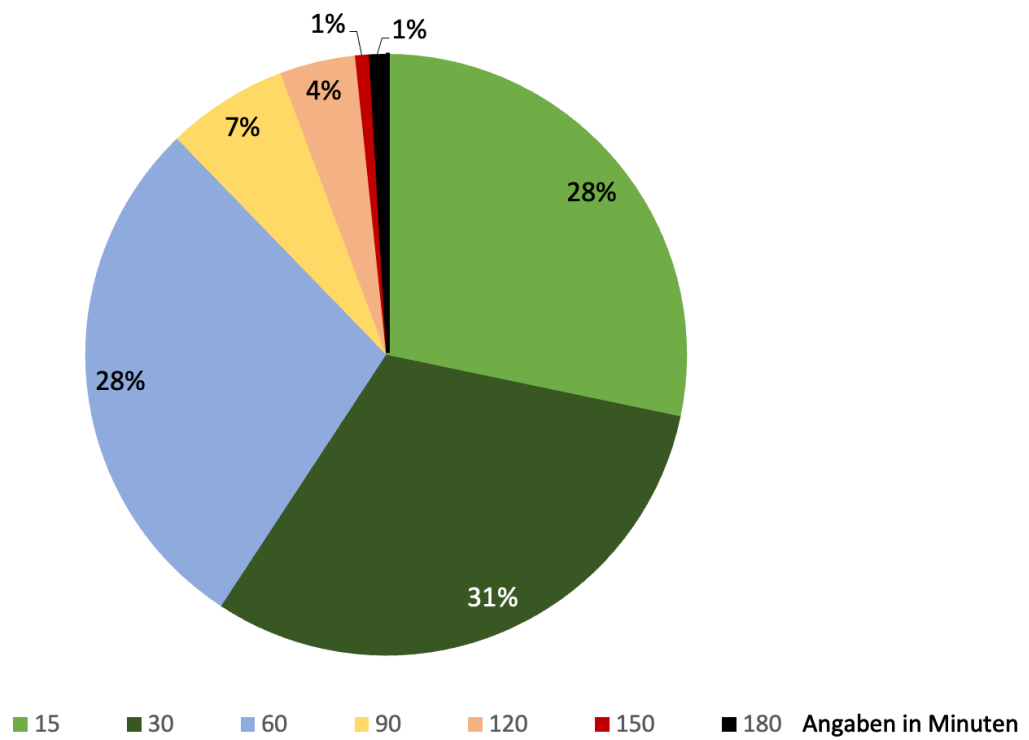
Auswertung aller Parscheine (Parkscheinautomaten) 2025

YEAR	2025								
Summe von TICKETS Anzahl	Spaltenbesch								
	15	30	60	90	120	150	180	1440	Gesamtergebnis
Zone 1									
Bahnhofstraße 14	4505	4699	4054	775	528	73	90		14724
Bahnhofstraße 2-4	8559	9322	7139	1404	866	148	142		27580
Bahnhofstraße 30	4150	4295	3633	644	413	56	80		13271
Beethovenstraße	970	1984	2716	739	413	67	101		6990
Dickstraße	1719	2038	1893	589	325	67	66		6697
Frankfurter Str. 39	1086	1620	1856	614	414	94	97		5781
Frankfurter Str. 45	1082	1268	1361	392	254	46	51		4454
Frankfurter Str. 56a	1587	2401	2729	679	390	71	50		7907
Frankfurter Str. 103	1720	1457	1244	287	154	27	33		4922
Frankfurter Str. 106	3690	3798	3797	984	556	100	161		13086
Frankfurter Str. 109	3611	3503	2667	534	427	116	192		11050
Frankfurter Str. 118	4137	3752	3153	792	428	91	62		12415
Frankfurter Str. 124	4218	3209	2059	436	265	63	55		10305
Frankfurter Str. 33	698	828	815	182	103	22	27		2675
Frankfurter Str. 57	1541	2731	2896	561	421	74	73		8297
Frankfurter Str. 63	3892	4145	3757	927	490	77	84		13372
Frankfurter Str. 66	3127	4521	3826	627	405	75	91		12672
Frankfurter Str. 79a	2305	2849	2766	593	357	58	45		8973
Frankfurter Str. 86	4865	4009	3734	679	534	67	65		13953
Frankfurter Str. 87	1787	2923	2702	689	357	67	69		8594
Frankfurter Str. 94	4555	5865	4870	1025	612	88	165		17180
Frankfurter Str. 95	2719	2494	2616	702	377	73	137		9118
Frankfurter Str. 98	4132	4120	4255	1012	622	124	197		14462
Kaiserstr. 3	2572	1493	1721	519	306	88	75		6774
Kaiserstr. 5	2141	3127	5376	1799	1181	245	279		14148
Lindenstr. 16	525	1017	1530	446	217	24	68		3827
Lindenstr. 4	5097	4388	4209	1229	721	124	175		15943
Mozartstraße 12	394	702	1294	318	258	25	31		3022
Mozartstraße 2	1295	1467	1798	600	467	70	96		5793
Nowy-Dwór-Gdanski-Platz	1336	1524	1389	311	312	31	34		4937
Rathausplatz	1470	2448	3123	1516	769	196	108		9630
Zone 2									
Tiefgarage Rathaus 1		685	813	293	225	57	61		2134
Tiefgarage Rathaus 2		650	1128	444	268	103	61		2654
Zone 3									
Heiligenstädter Platz I		23243	15926	5186	3347	683	645		49030
Heiligenstädter Platz II		26497	20955	6667	4295	813	763		59990
Heiligenstädter Platz III		8116	8390	2580	2235	355	630		22306
Zone 4									
Dr. Pagenstecher Str.			1885		835		302	389	3411
Gesamtergebnis	85485	153188	140075	37774	25147	4558	5461	389	452077

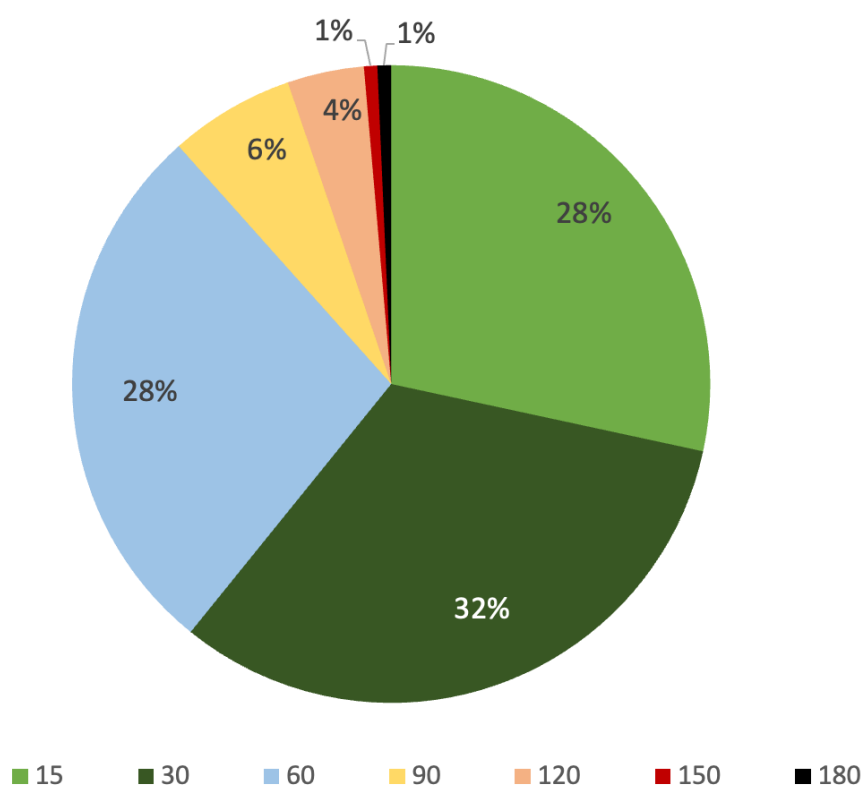
Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2024 (Frankfurter Straße)



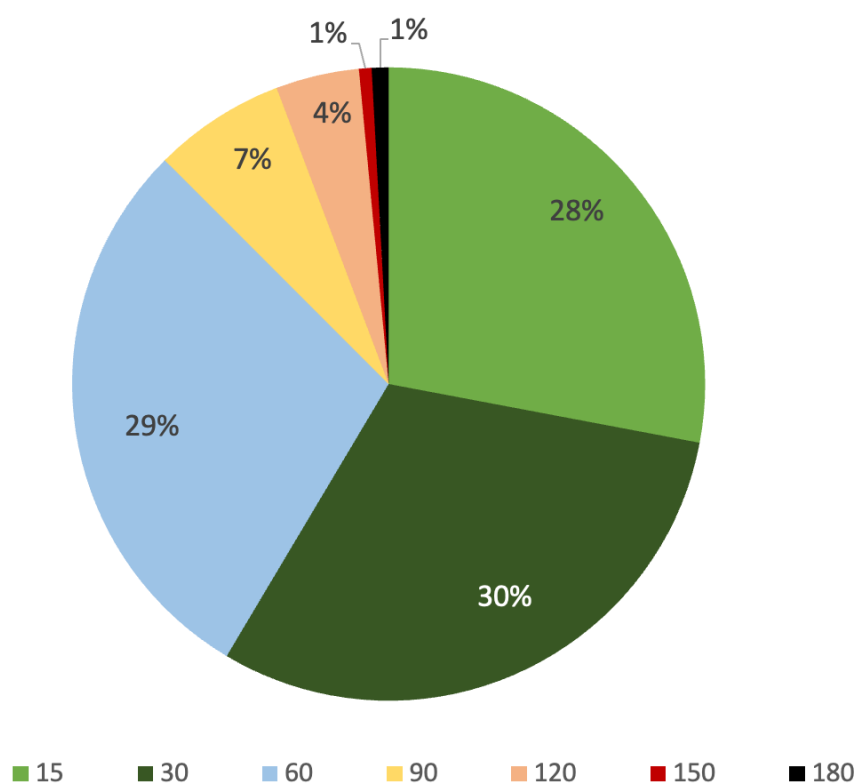
Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2025 (Frankfurter Straße)



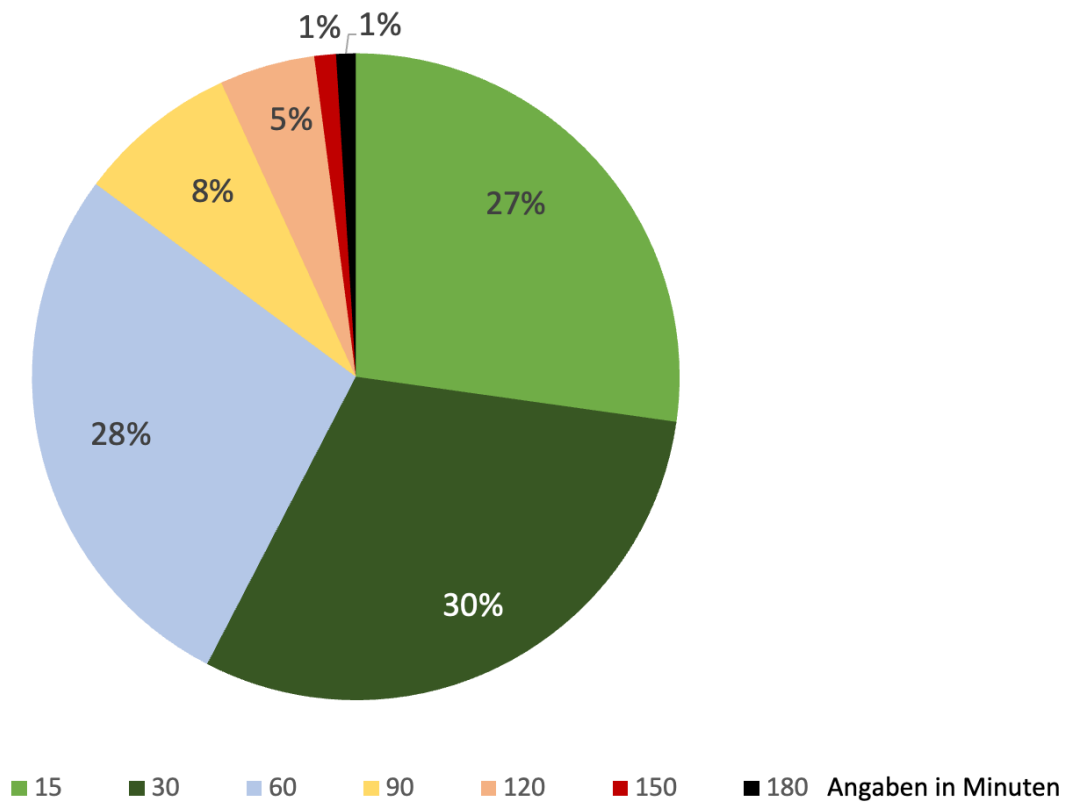
Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2024 (südlich der Frankfurter Straße)



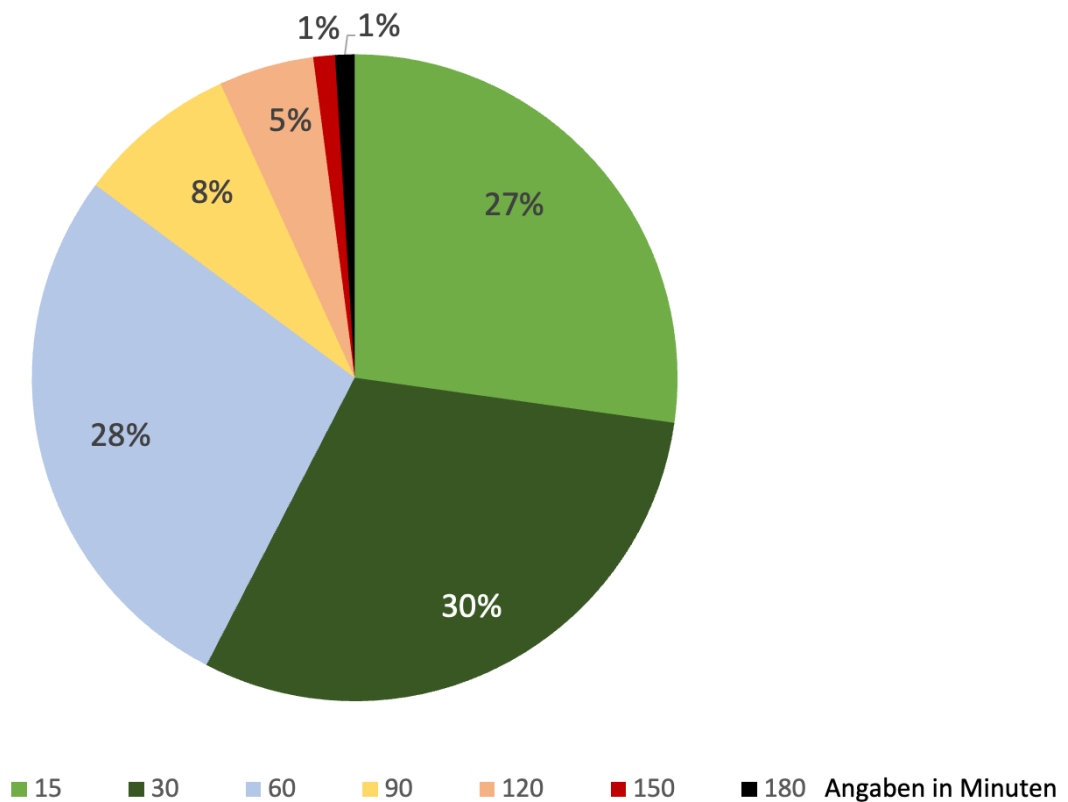
Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2025 (südlich der Frankfurter Straße)



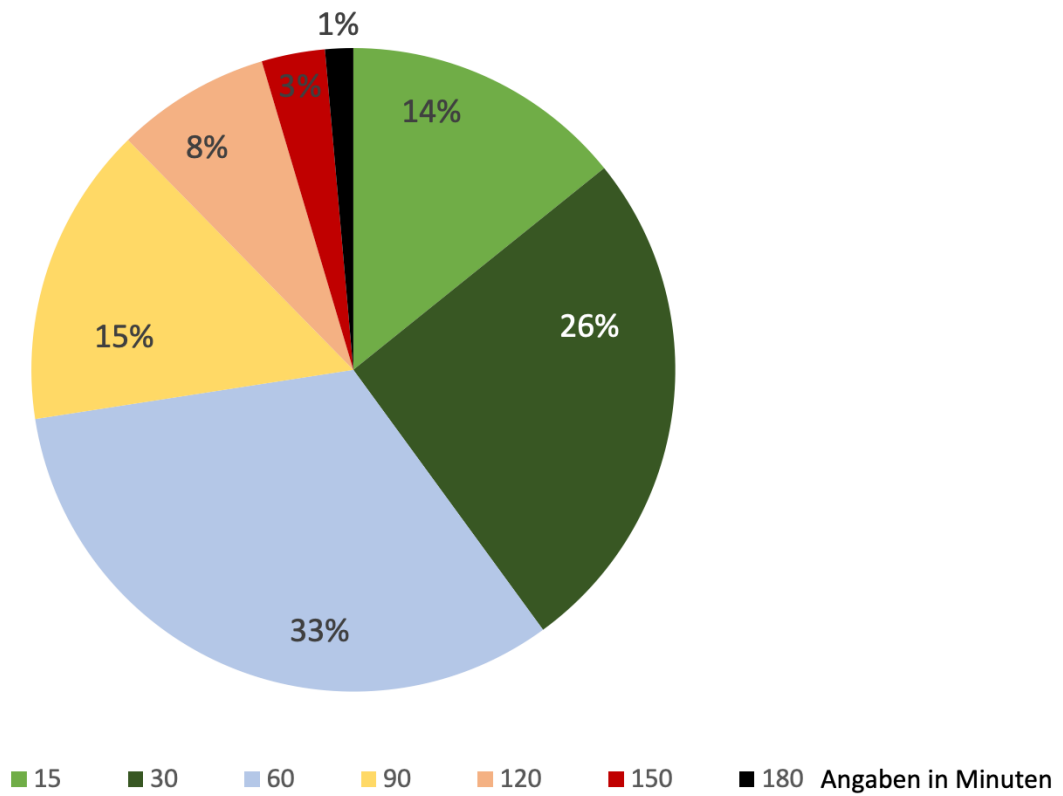
Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2024 (Dickstraße)



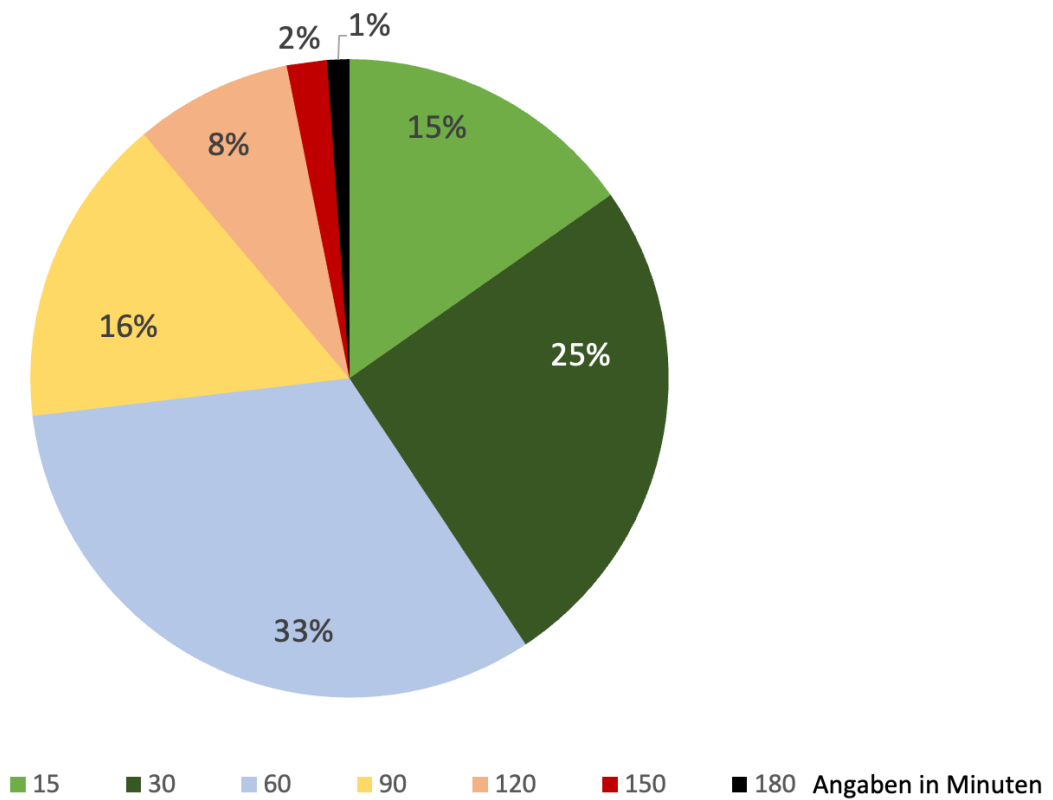
Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2024 (Dickstraße)



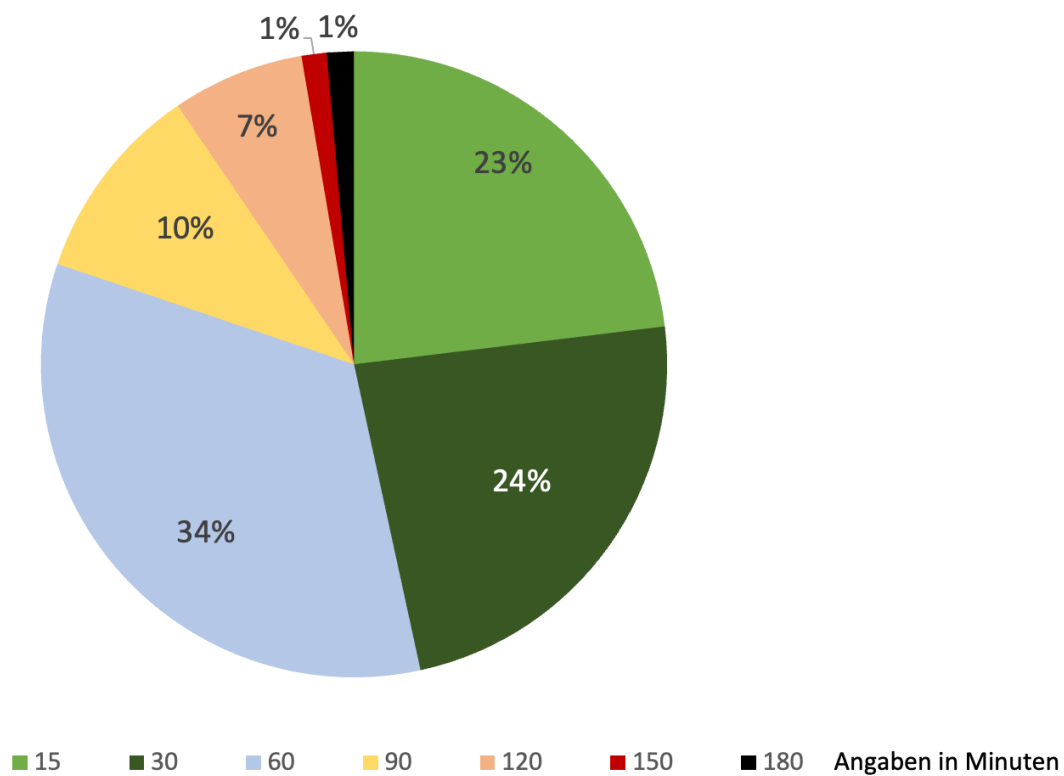
Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2024 (Rathausplatz)



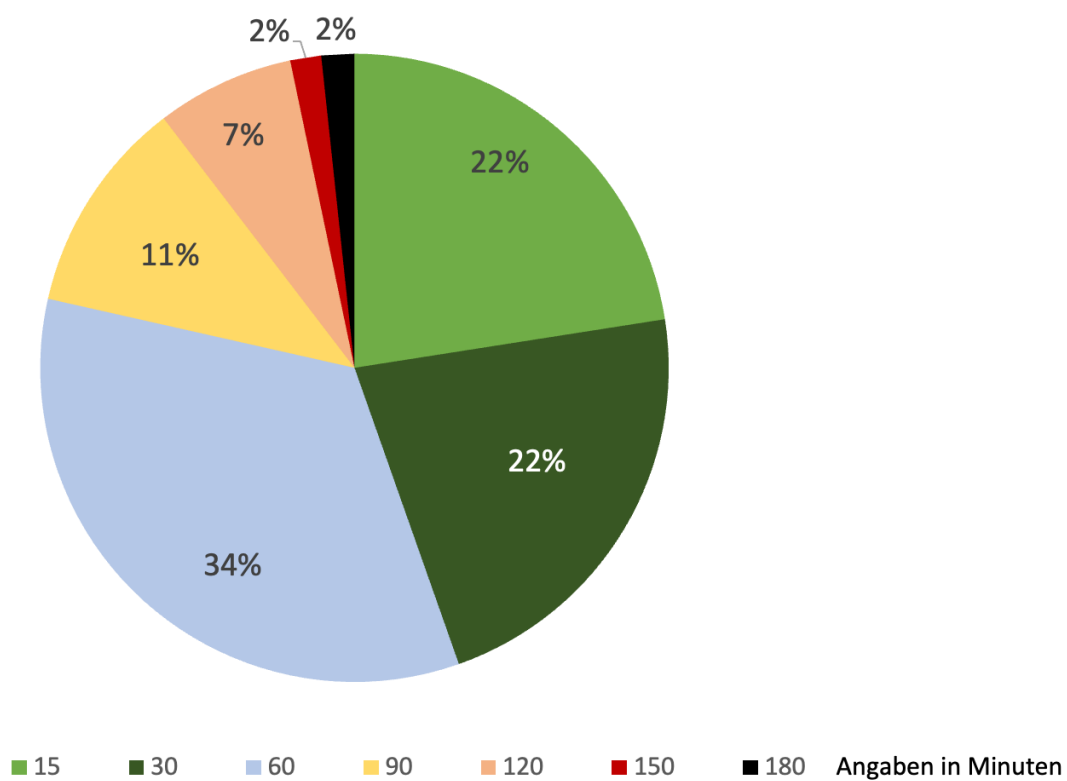
Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2025 (Rathausplatz)



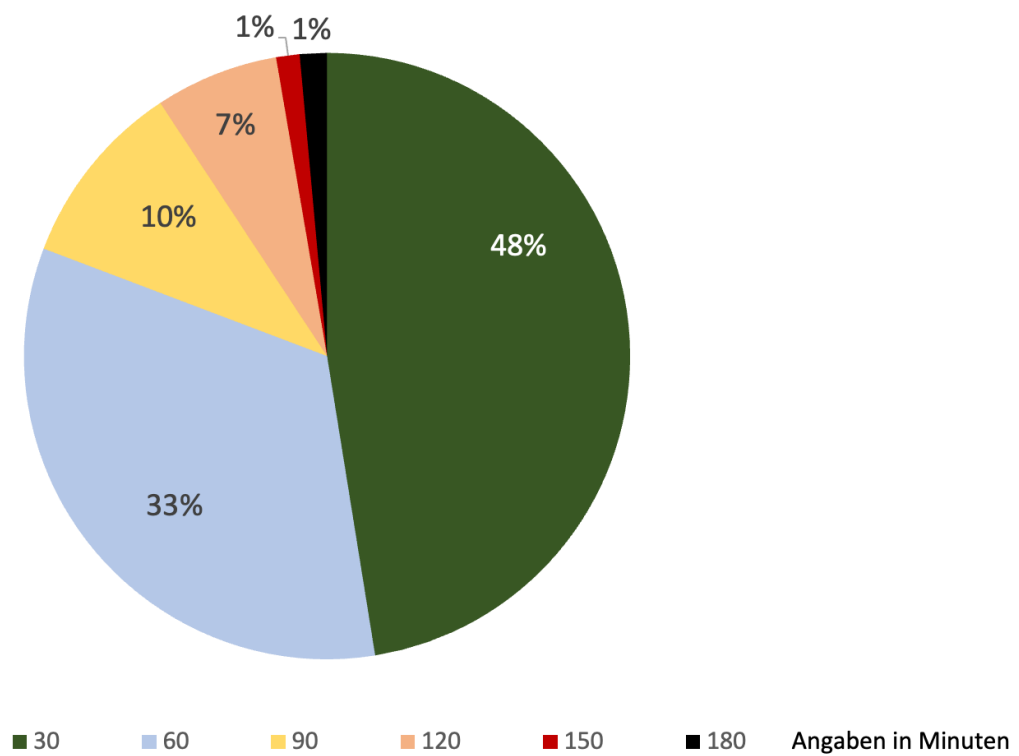
Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2024 (Kaiserstraße)



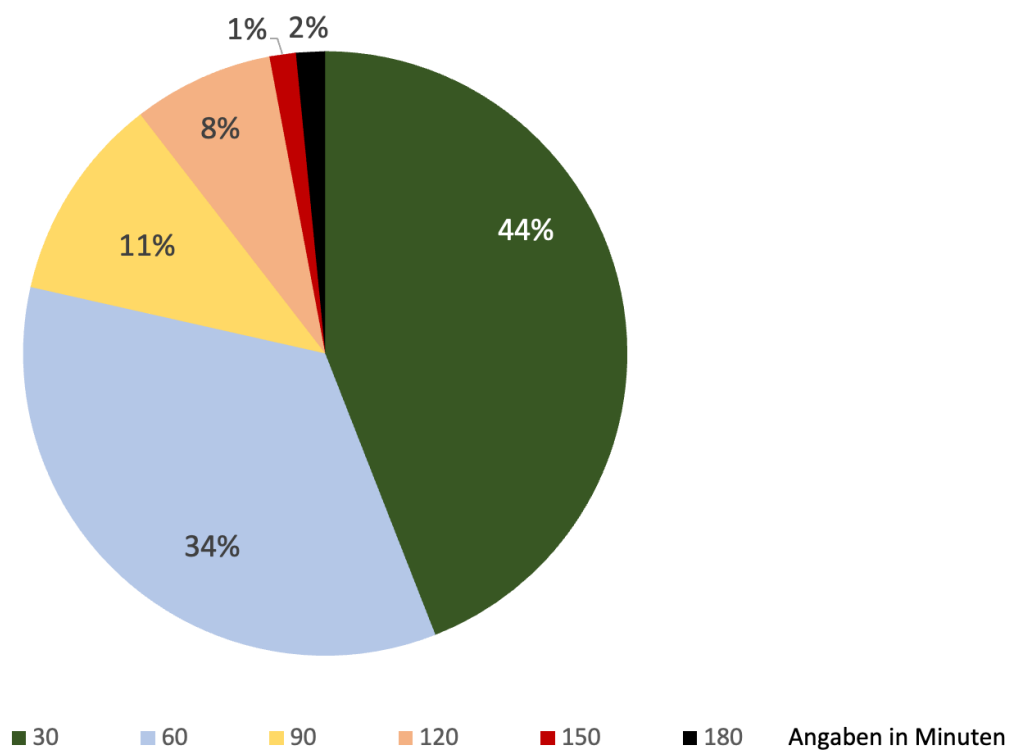
Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2025 (Kaiserstraße)



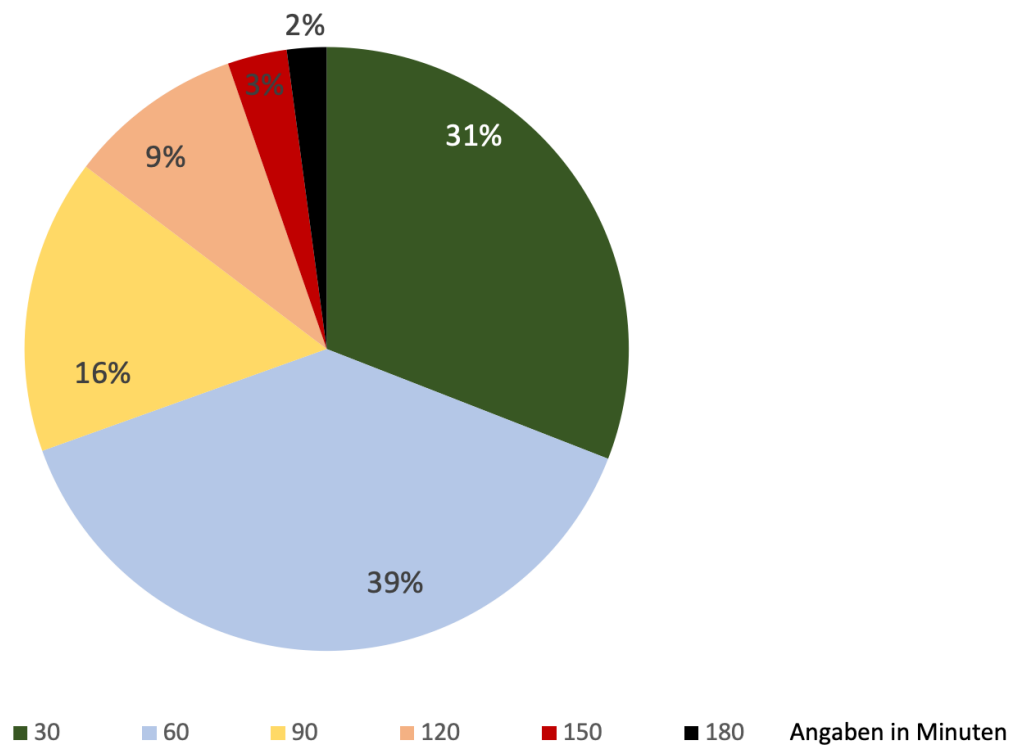
Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2024 (Heiligenstädter Platz)



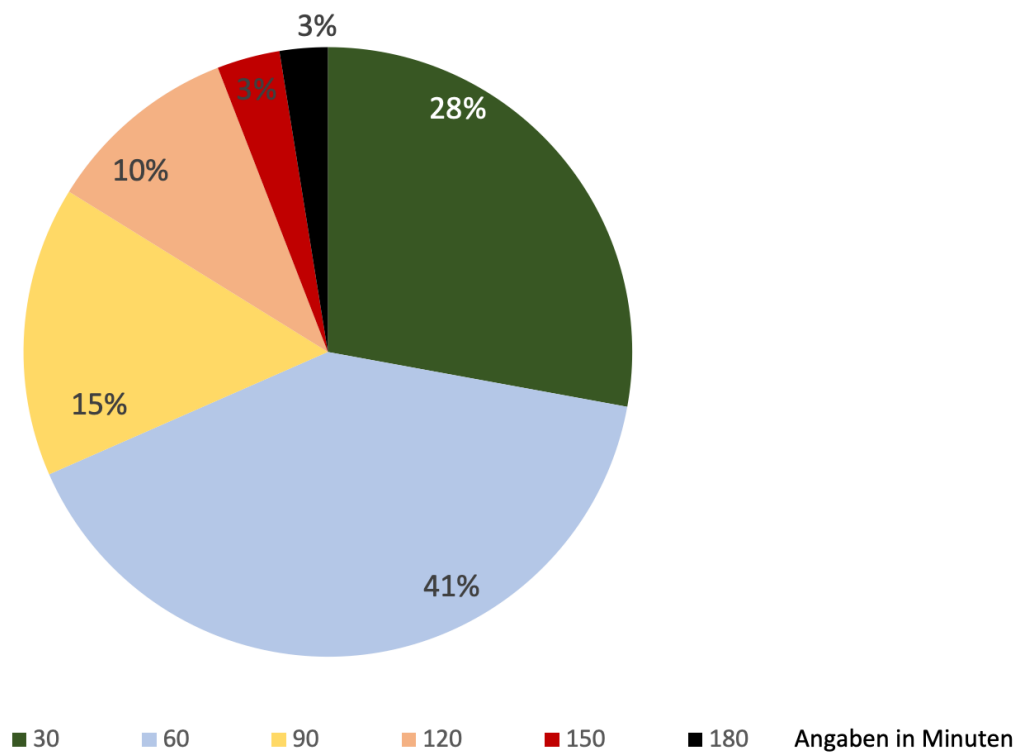
Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2025 (Heiligenstädter Platz)

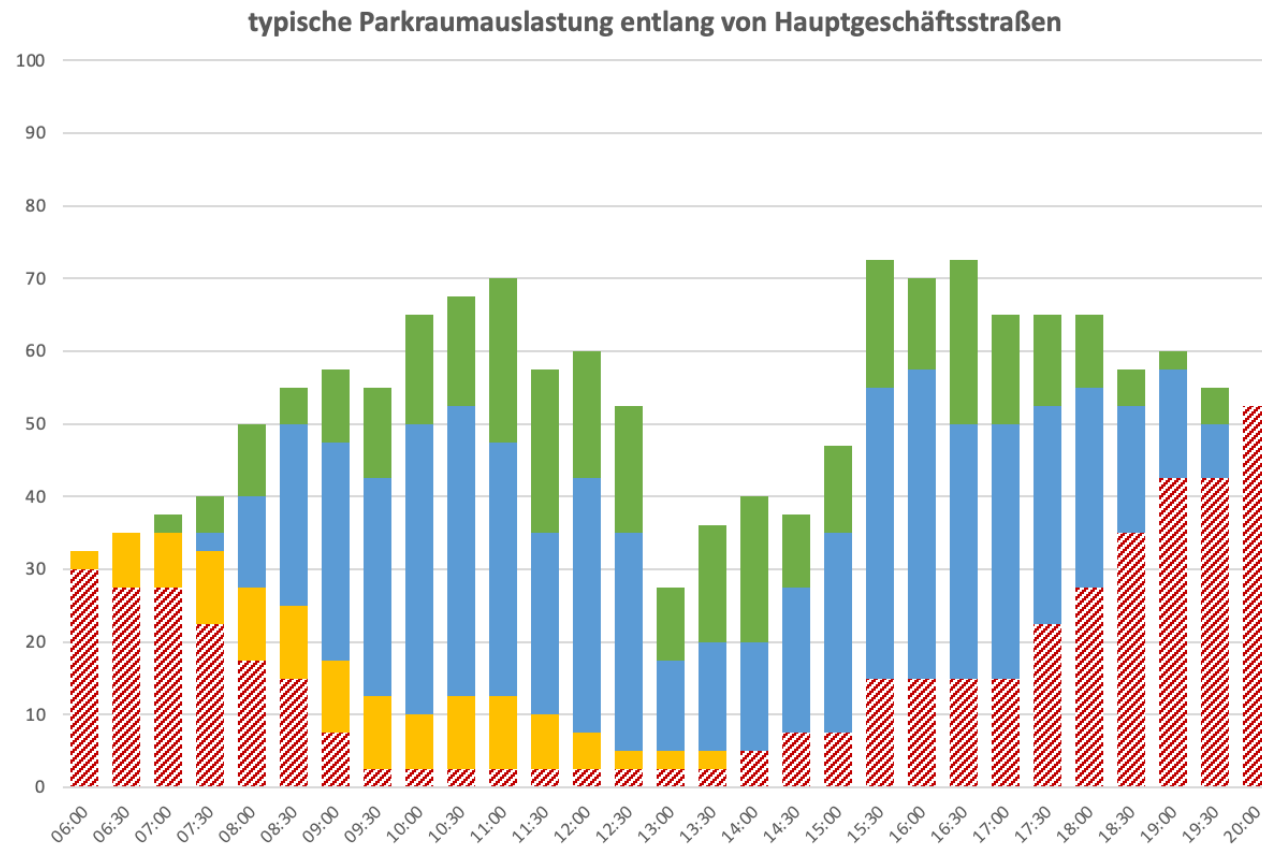


Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2024 (Rathaustiefgarage)



Verteilung der gelösten Parkscheine nach Parkdauer in % 2025 (Rathaustiefgarage)





Ultra-Kurzzeitparken	< 30 min
Kurzzeitparken	30 min - 3 Std
Mittelzeitparken	3 Std - 6 Std
Langzeitparken	< 6 Std

Abb.6 Typische Parkraumauslastung entlang von Hauptgeschäften

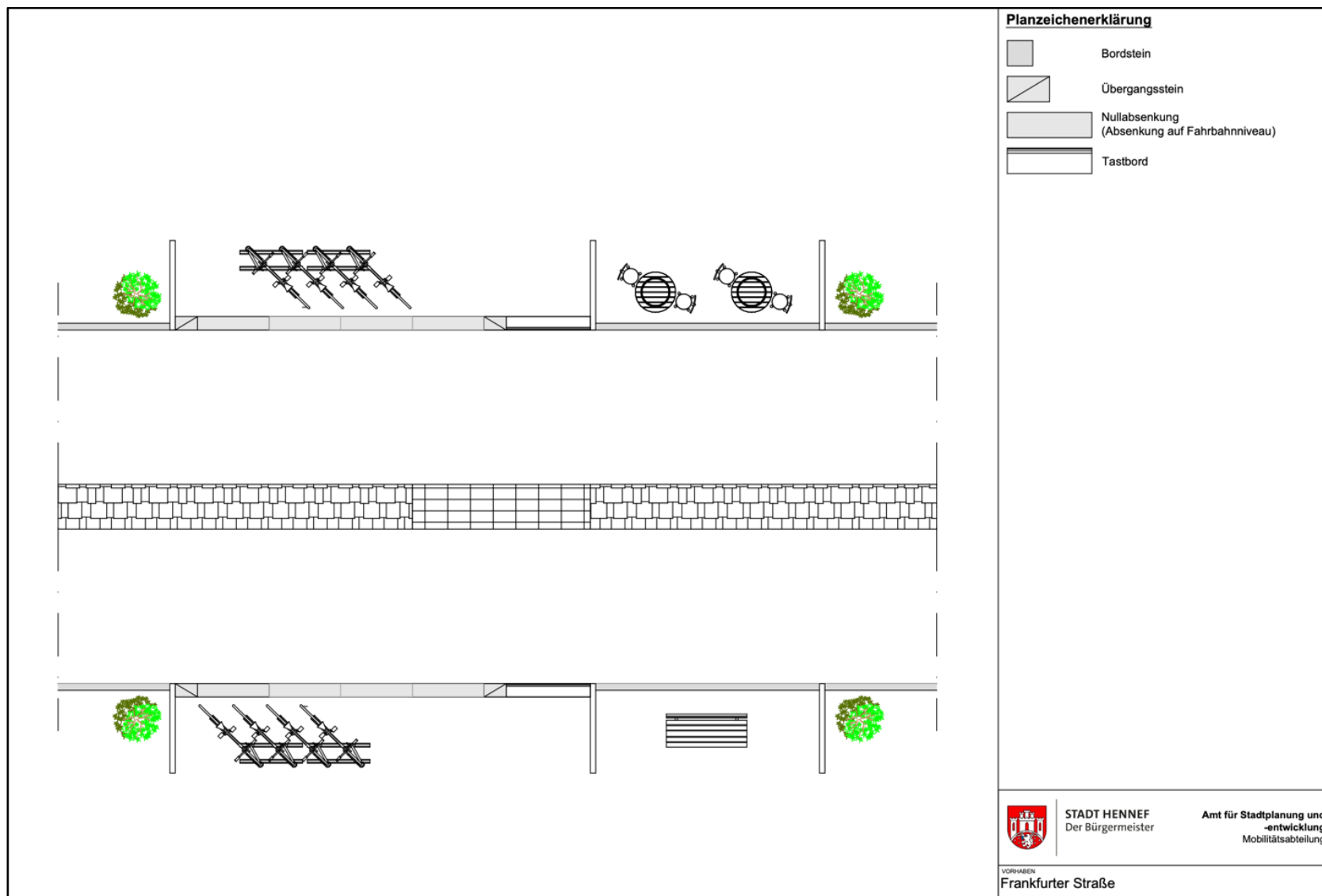
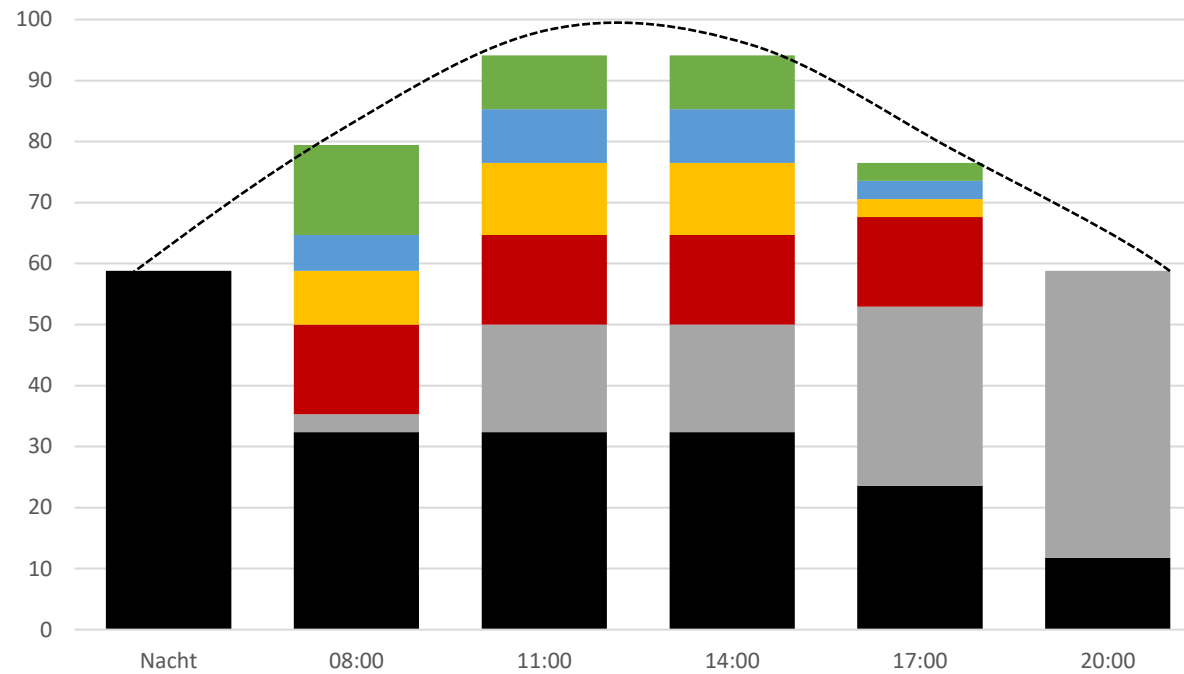


Abb.7 Beispiel Multifunktionsstreifen

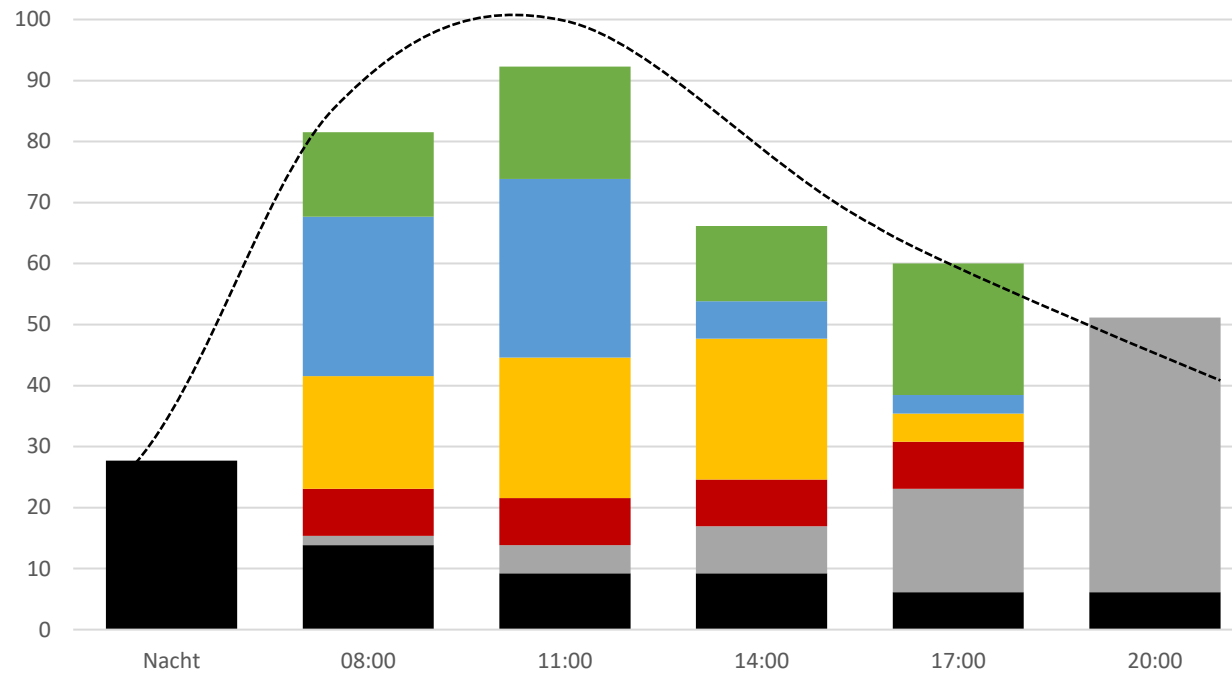
Typische Parkraumauslastung in Wohngebieten mit hoher Nutzungsdurchmischung



Anzahl der beobachteten Zeitschnitte	Parkdauer
Nachts	Nachts bzw. am Tag seit der Nacht
1	bis zu 6. Std.
2	3 - 9 Std.
3	6 - 12 Std.
4	9 - 18 Std.
k.A.	keine Angaben

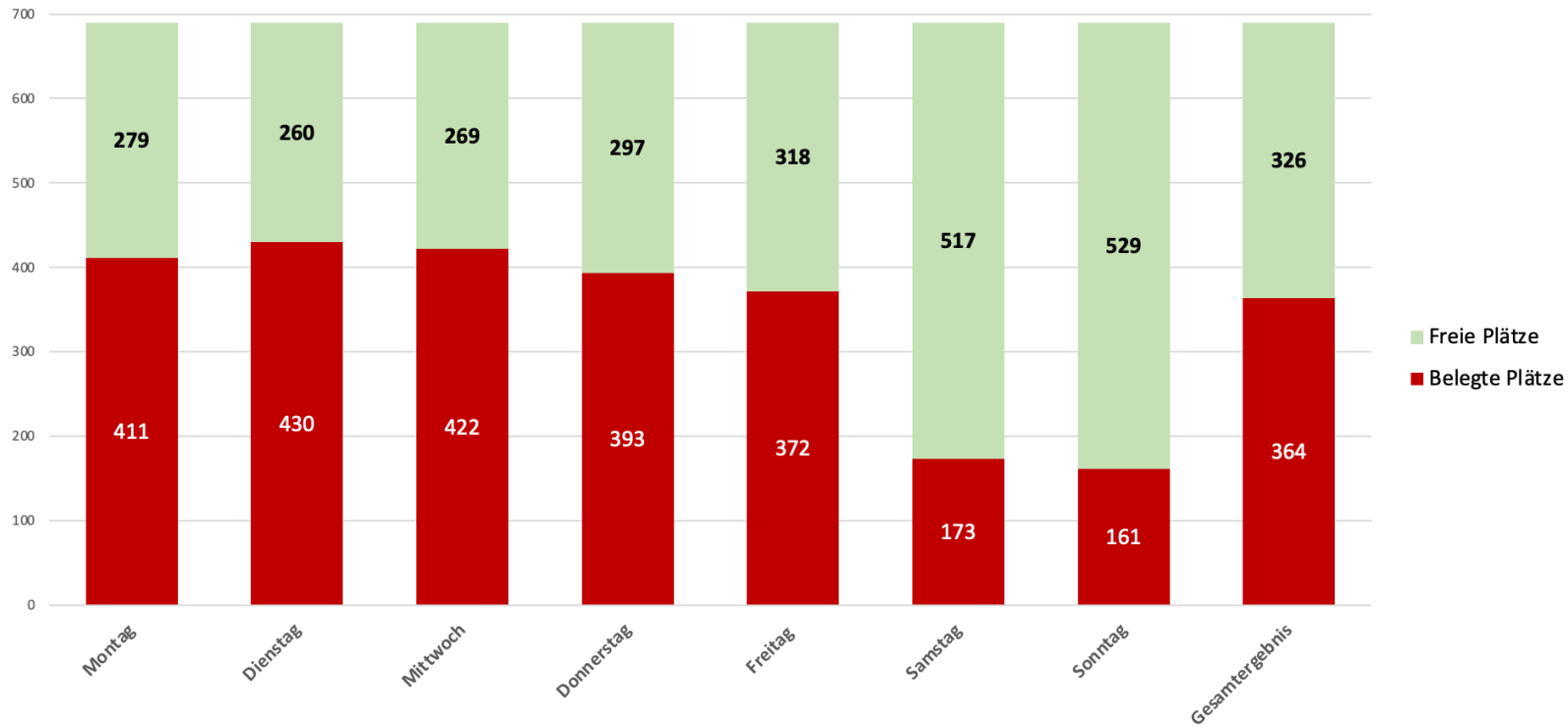
Abb. 8 Typische Parkraumauslastung in Wohngebieten mit hoher Nutzungsdurchmischung: Übertragbar auf Hennef Nord

Typische Parkraumauslastung in Wohngebieten mit hoher Nutzungsdurchmischung



Anzahl der beobachteten Zeitschnitte	Parkdauer
Nachts	Nachts bzw. am Tag seit der Nacht
1	bis zu 6. Std.
2	3 - 9 Std.
3	6 - 12 Std.
4	9 - 18 Std.
k.A.	keine Angaben

Abb. 9 Typische Parkraumauslastung in Wohngebieten mit hoher Nutzungsdurchmischung: Übertragbar auf Hennef Süd



Wochentag	Belegte Plätze	Freie Plätze	Belegte Plätze in%	Freie Plätze in %
Montag	411	279	60%	40%
Dienstag	430	260	62%	38%
Mittwoch	422	269	61%	39%
Donnerstag	393	297	57%	43%
Freitag	372	318	54%	46%
Samstag	173	517	25%	75%
Sonntag	161	529	23%	77%
Gesamtergebnis	364	326	53%	47%

Abb. 10 Parkraumauslastung P&R Parkhaus Humperdinckstraße

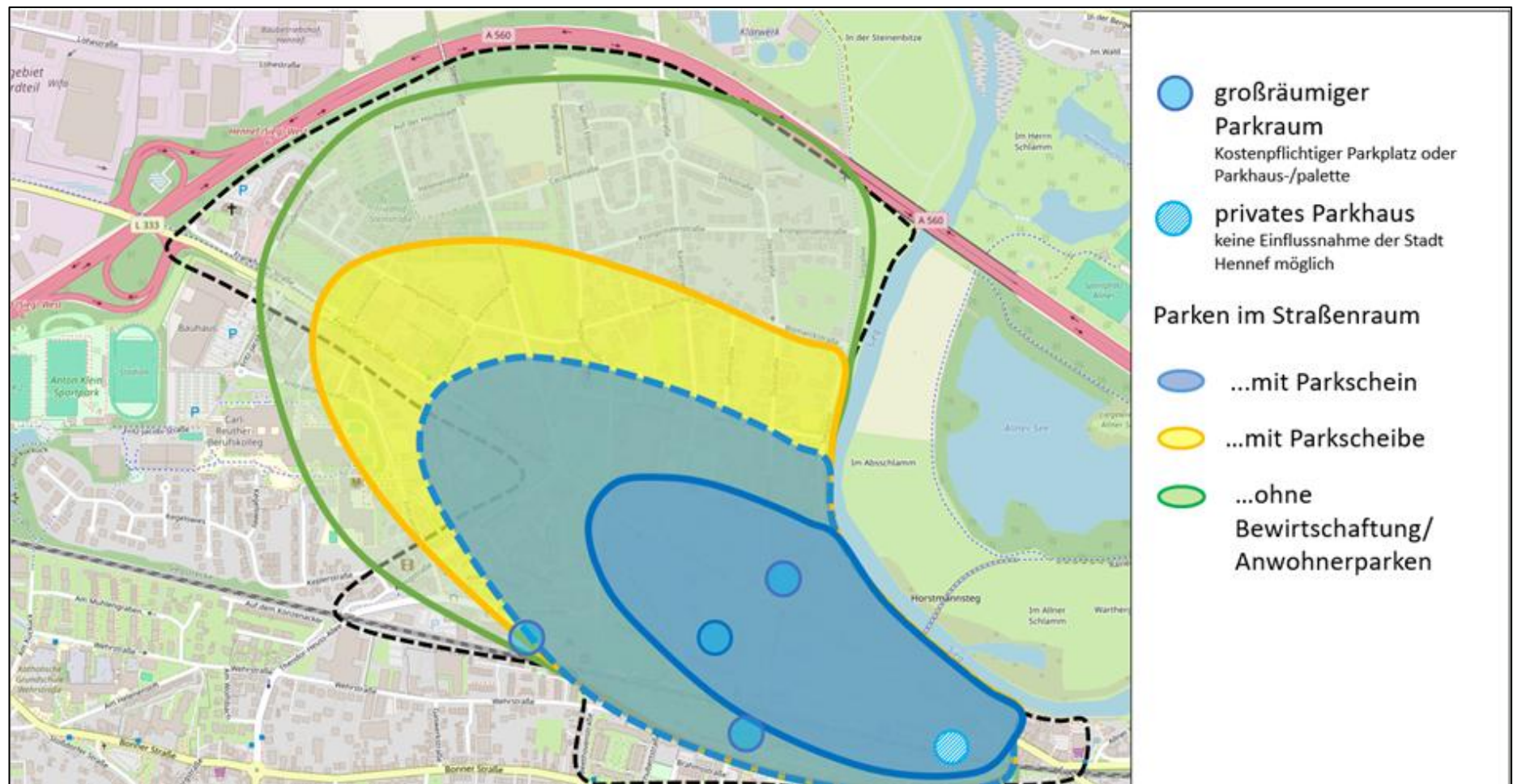


Abb. 11 Parkraumaufteilung - Radiales Schema (theoretischer Ansatz)

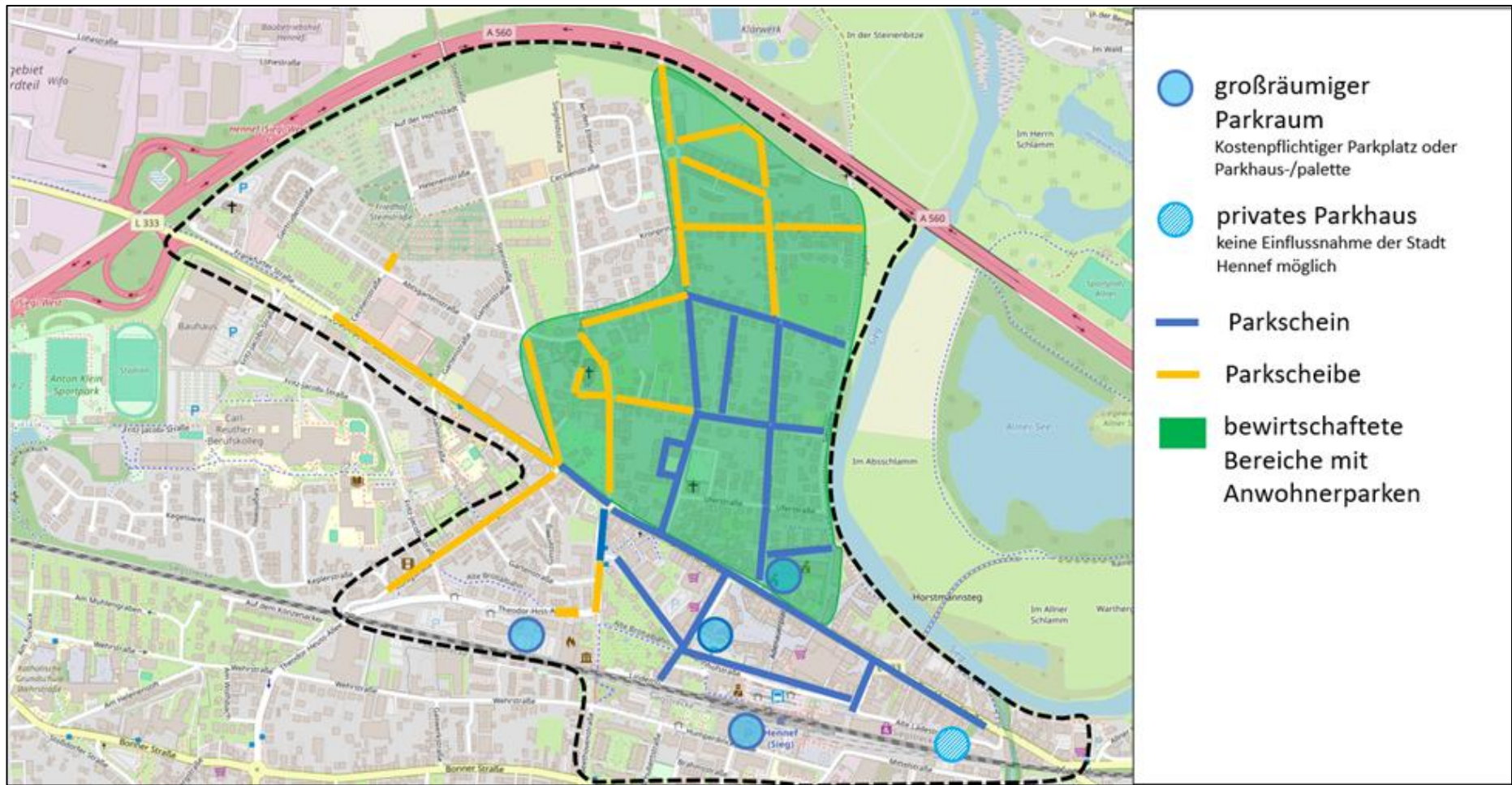


Abb. 12 Parkraumaufteilung – Konzeptionelle Maßnahmenempfehlung

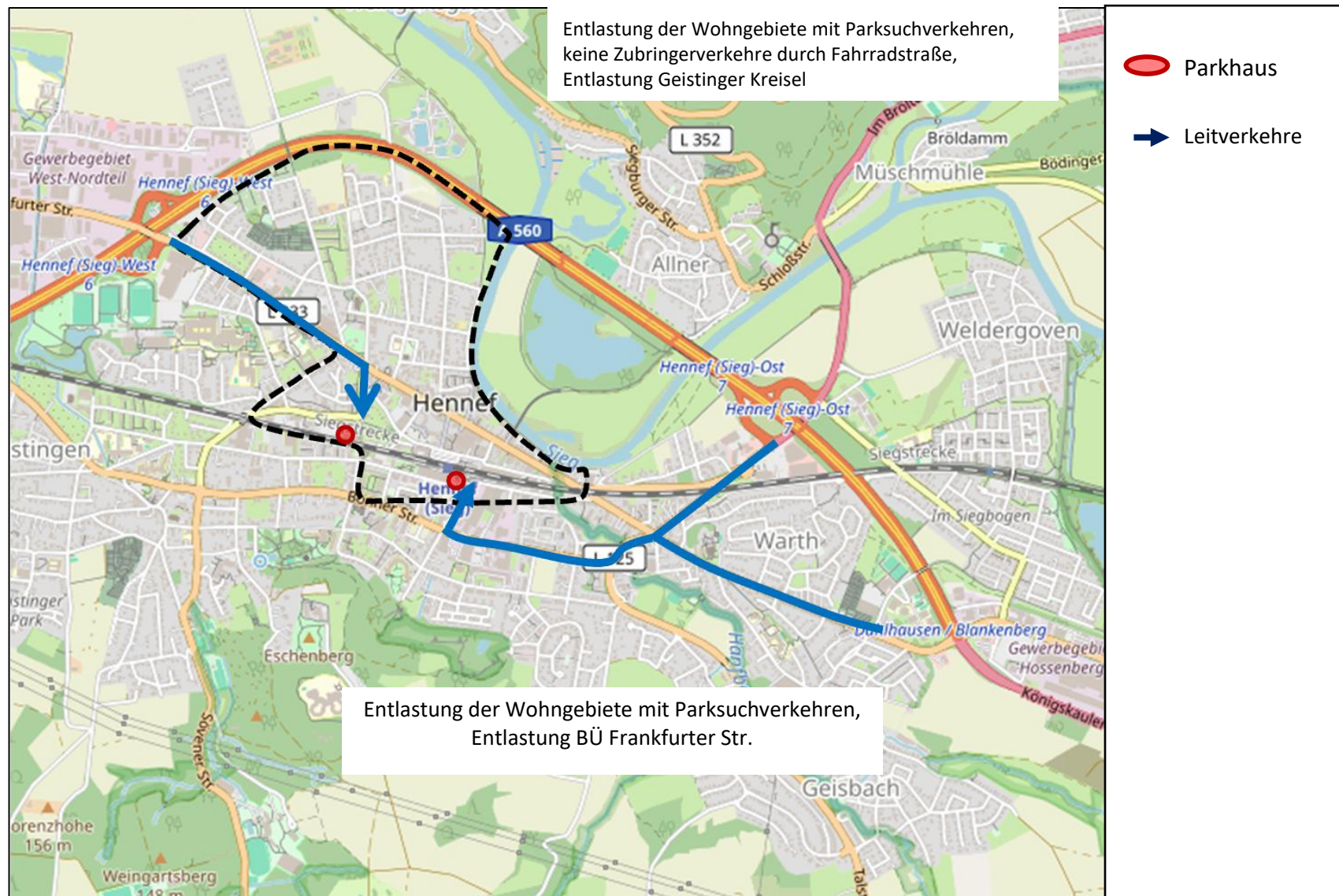


Abb. 13 potenzielle Zubringerverkehre zu den Langzeitparkräumen

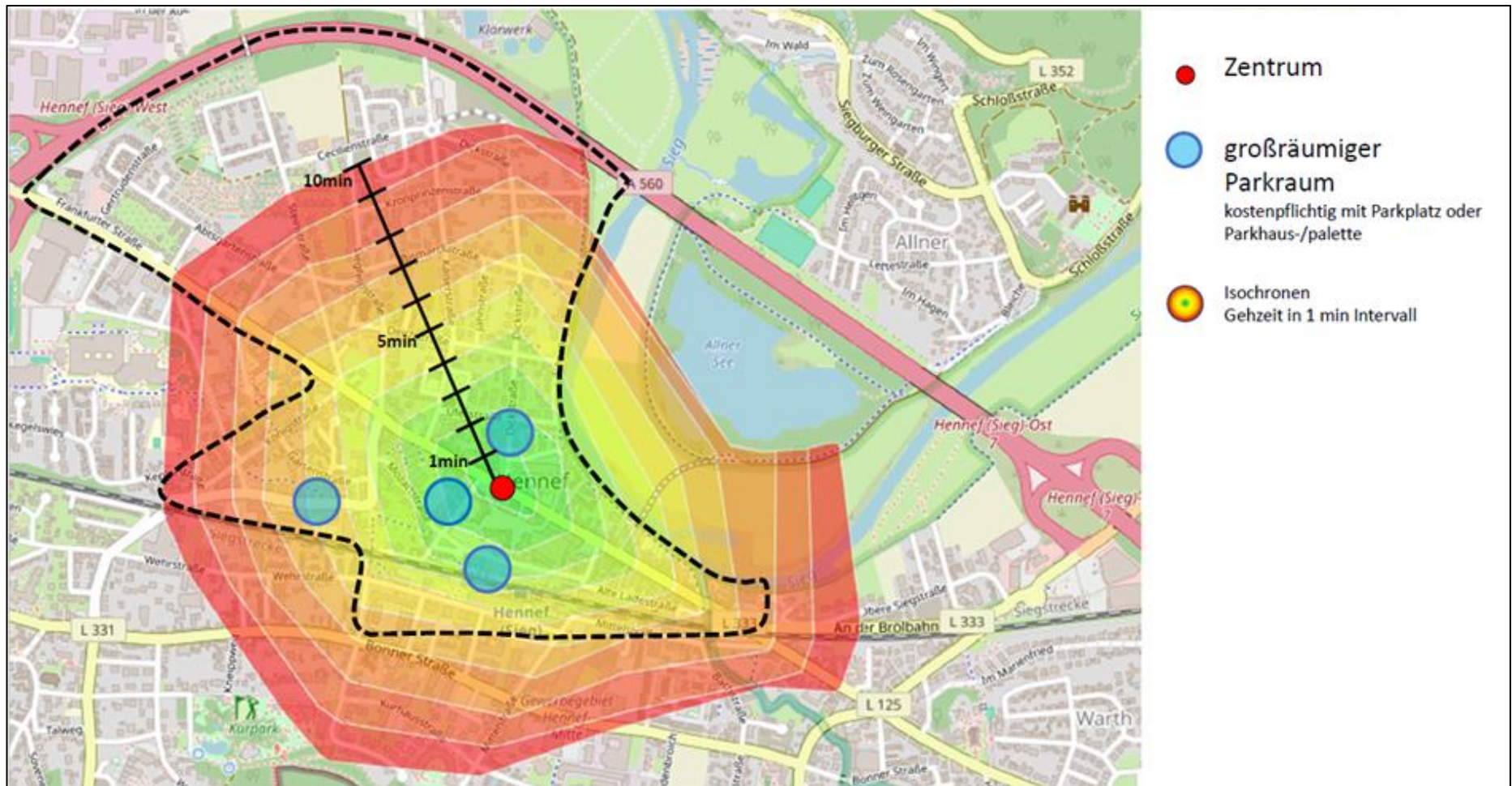


Abb. 14 Fußläufige Erreichbarkeiten

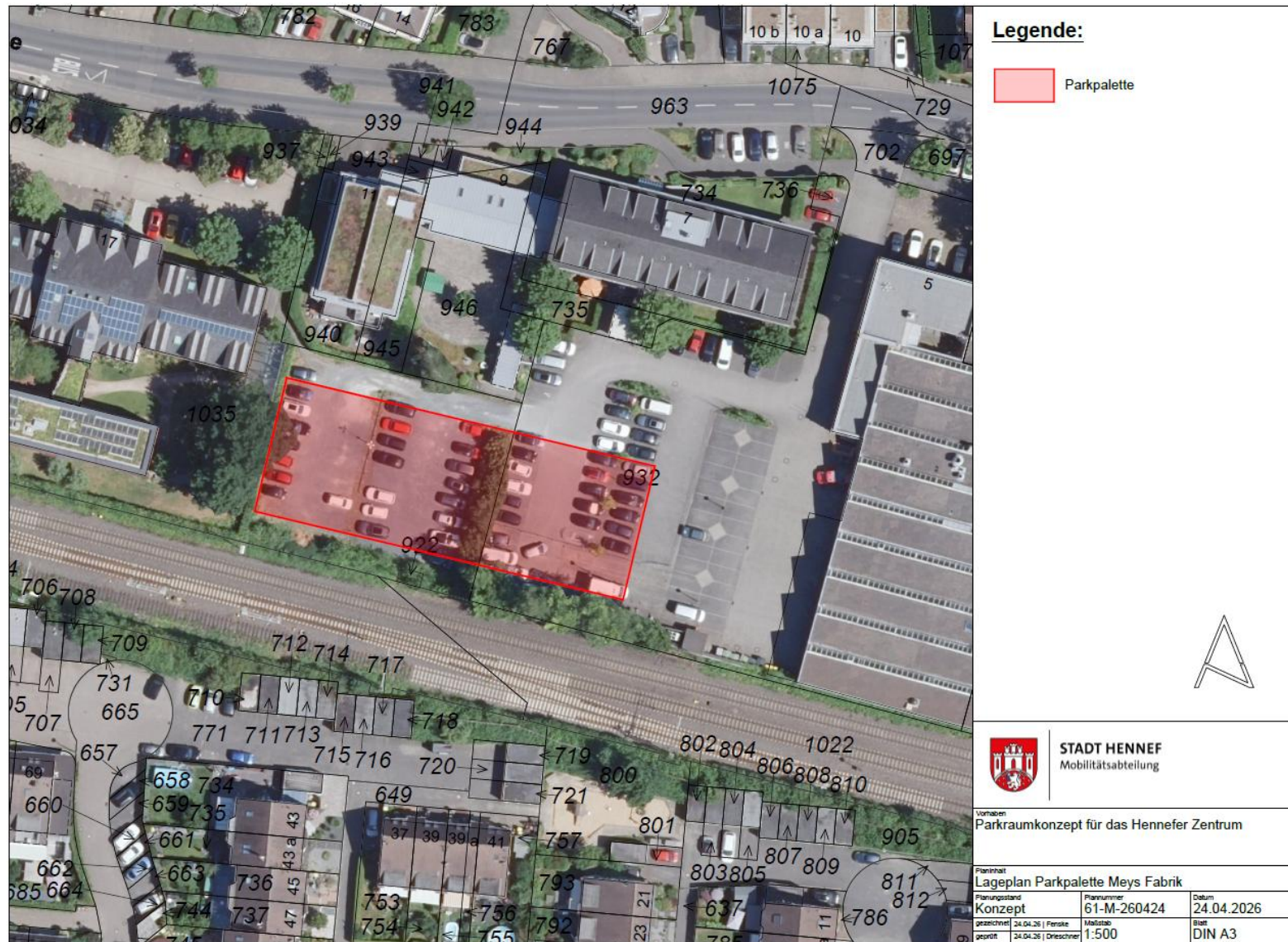


Abb. 15 Lageplan Parkpalette Meys Fabrik

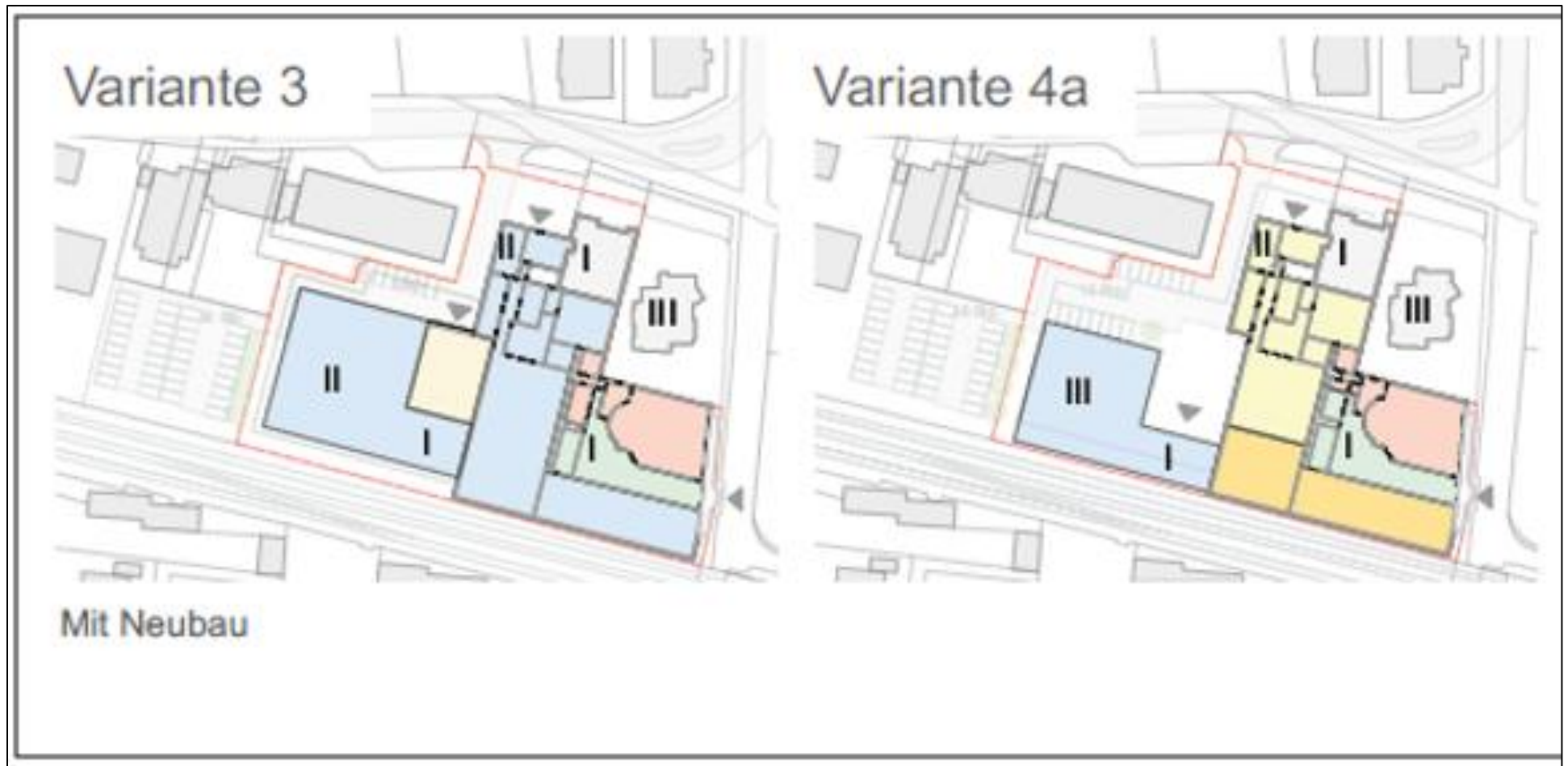


Abb. 16 Standortvarianten aus der Machbarkeitsstudie „Kulturrathaus“ Meys Fabrik 1

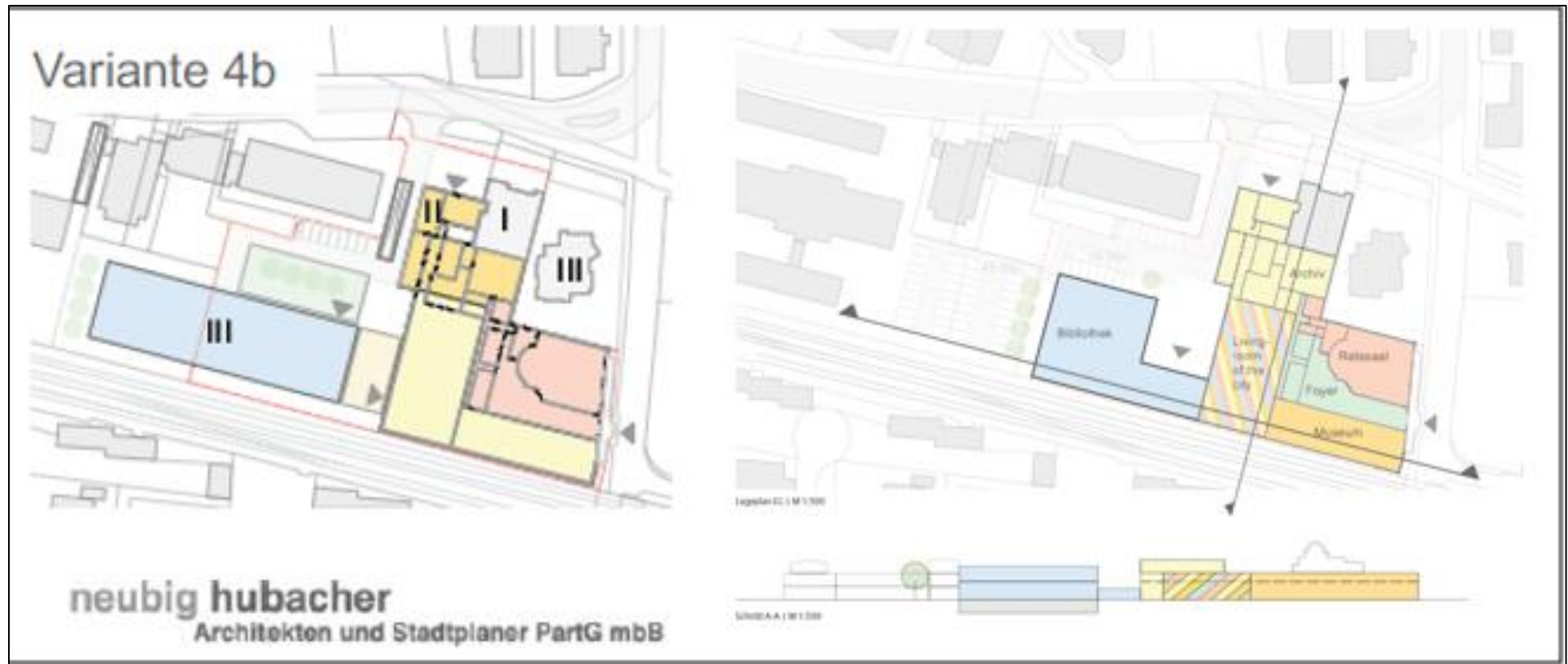


Abb. 17 Standortvarianten aus der Machbarkeitsstudie „Kulturrauthaus“ Meys Fabrik 2

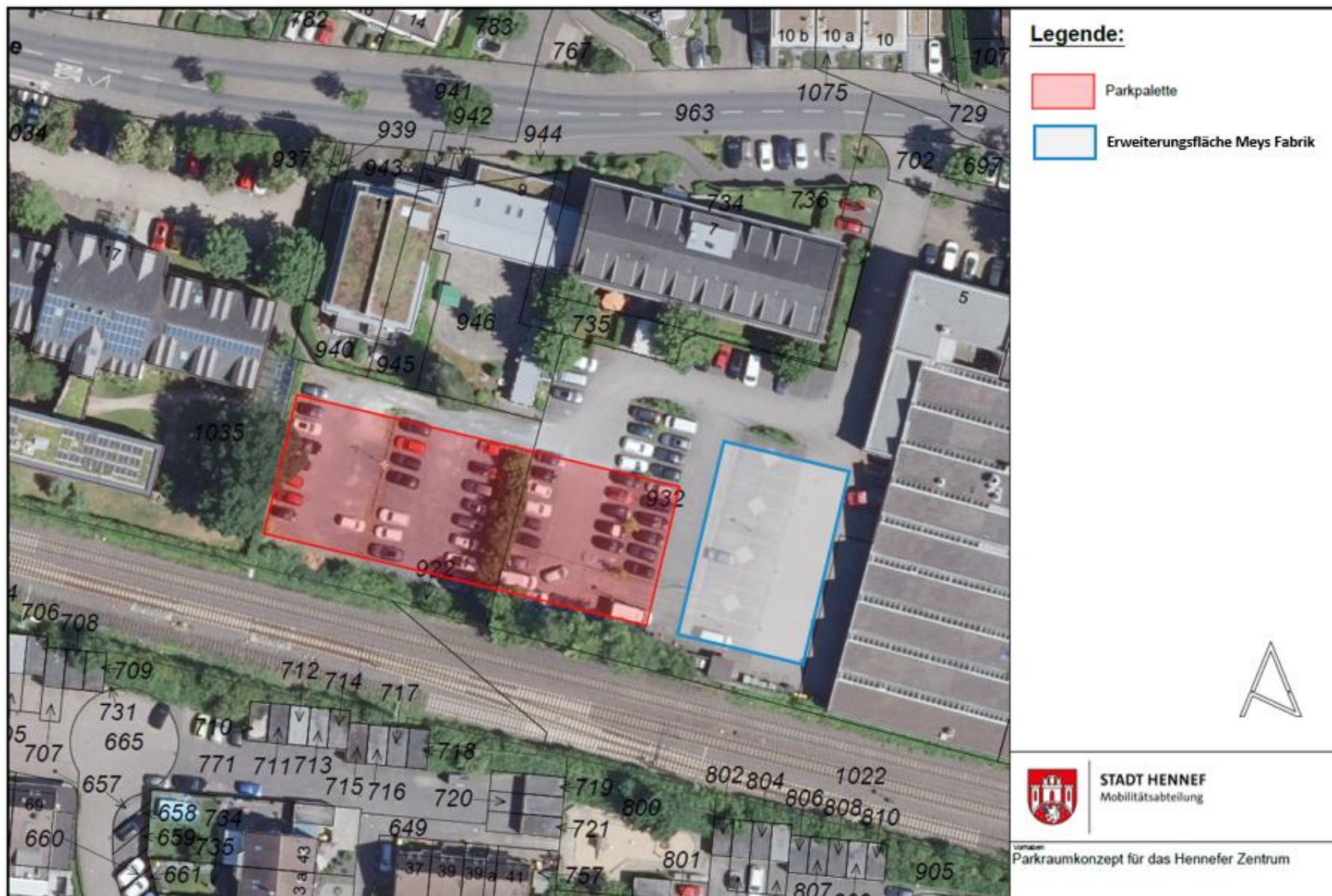


Abb. 18 Kombination der städtebaulichen und verkehrsplanerischen Konzeptideen

Informelle Querungsstellen Luftbild (Bild 1)

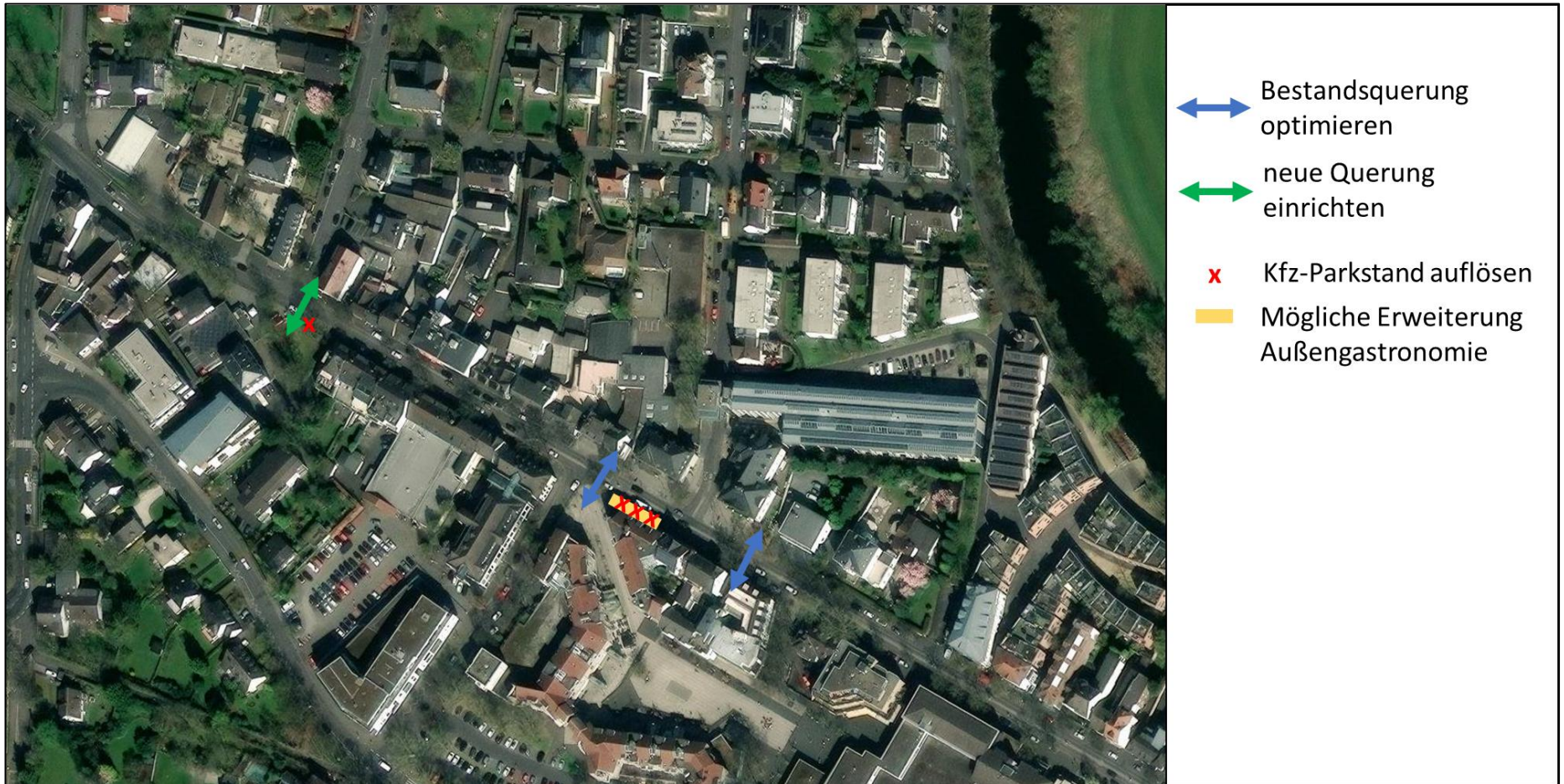


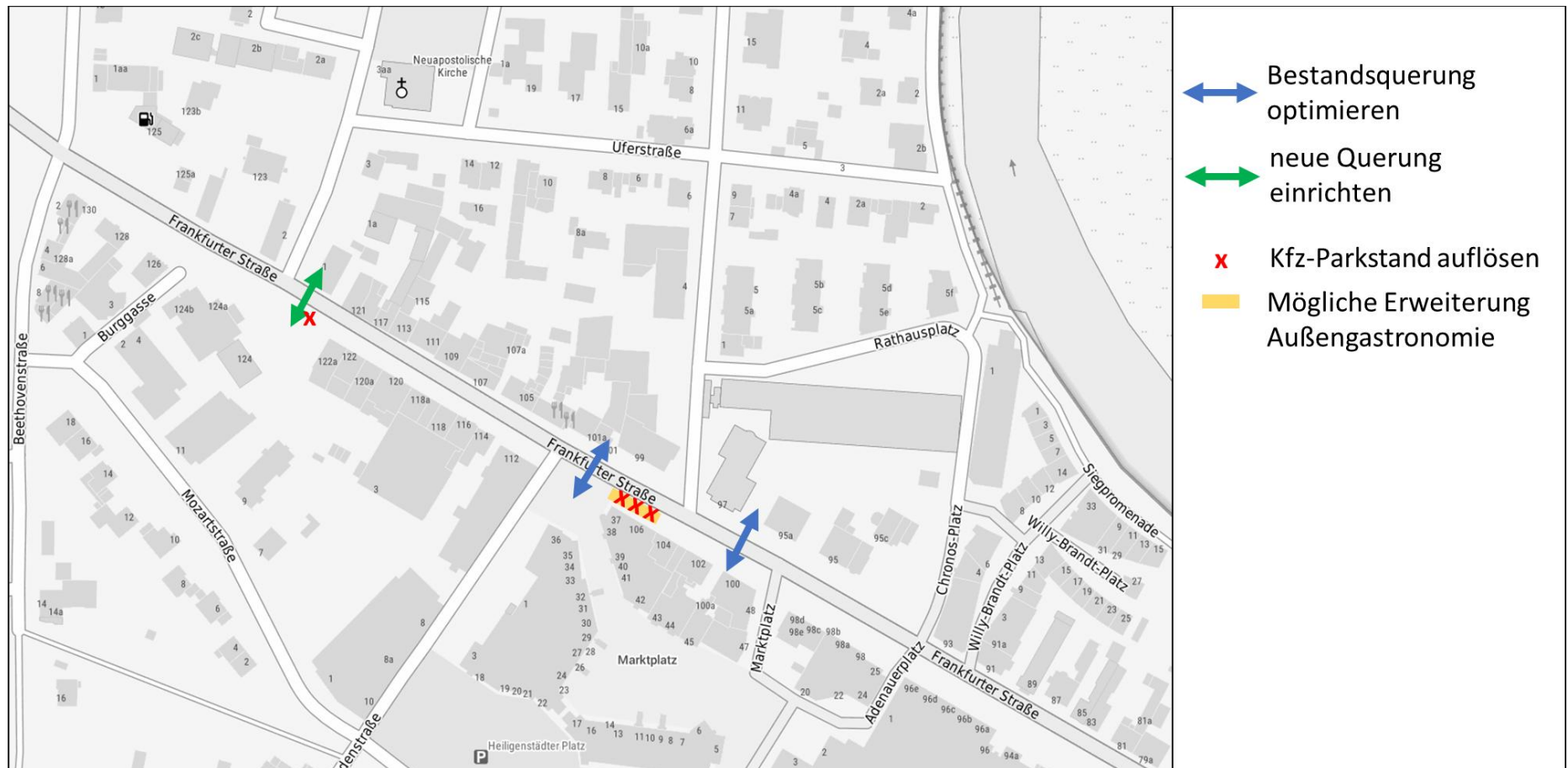
Abb. 19 Informelle Querungsstellen Luftbild (1)

Informelle Querungsstellen Luftbild (Bild 2)



Abb. 20 Informelle Querungsstellen Luftbild (2)

Informelle Querungsstellen kartiert (Bild 1)



Informelle Querungsstellen kartiert (Bild 2)

