Sitzungsunterlagen

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss
Antragsfrist: 10.11.2021

08.12.2021

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung Ausschüsse 4

Vorlagendokumente

TOP Ö 6 Handlungsrahmen für das kommunale Mobilitätsmanagement

Vorlage 855/2020-7 6

Handlungsrahmen für das kommunale Mobilitätsmanagement zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung 855/2020-7 8

TOP Ö 7 Rheinspange 553; Gutachten des Wasserbeschaffungsverbandes Wesseling-Hersel

Vorlage ohne Beschluss 654/2021-7 22

1. Stellungnahme des TZW im Auftrag des WBV Wesseling-Hersel 654/2021-7 24

2. Politischer Begleitkreis – Präsentation 4. Sitzung 28. Oktober 2020 (S.67 Auszug Bewertung Umwelt) 654/2021-7 42

TOP Ö 9 Ergebnis der Prüfung des Antrags der CDU-Fraktion vom 06.12.2020 hinsichtlich einer Buslinie zur Verbindung der DB-Bahnhöfe Roisdorf und Sechtem über die Bornheimer Rheinorte

Vorlage 632/2021-7 43

TOP Ö 10 Ergebnis der Prüfung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.12.2020 zur Verbesserung der Anbindung des Bereiches oberer Bannweg in Waldorf und Bisdorf

Vorlage 634/2021-7 45

TOP Ö 11 Ergebnis der Prüfung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 04.01.2021 Ausbau des Busverkehrs durch Weiterführung Linie 818 von Sechtem nach Wesseling und weiter über Widdig und Uedorf nach Hersel (Ringlinie)

Vorlage 633/2021-7 47

TOP Ö 12 Ergebnis der Prüfung des Antrags der FDP-Fraktion vom 29.01.2021 zur Prüfung der Zusammenlegung der Bedienungsbereiche im Anrufsammeltaxi-Verkehr

Vorlage 635/2021-7 49

Antrag 635/2021-7 51

TOP Ö 14 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, B‘90/Grüne, SPD und UWG vom 29.10.2021 betr. Einbeziehung eines interfraktionellen Arbeitspapiers als Grundlage für die Beauftragung zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes

Antragsvorlage 688/2021-7 52

Gemeinsamer Antrag 688/2021-7 53

Arbeitspapier 688/2021-7 54

TOP Ö 15 Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 30.08.2021 betr. Elektromobilität in Bornheim

Vorlage ohne Beschluss 518/2021-7 58

Ergänzungsvorlage 518/2021-7 59

Große Anfrage 518/2021-7 62

TOP Ö 16 Große Anfrage der Fraktion Bündnis'90/Die Grünen vom 10.11.2021 betr. Carsharing in Bornheim

Vorlage ohne Beschluss 697/2021-7 64

Große Anfrage 697/2021-7 65

TOP Ö 17 Mitteilung zum Ergebnis des Stadtradelns 2021

Vorlage ohne Beschluss 586/2021-12 67

1-Stadtradeln 2021-Gesamtergebnis und Teamranking 586/2021-12 70
2-Stadtradeln 2021-kreisweiter Vergleich 1-km+Teams 586/2021-12 71
3-Stadtradeln 2021-kreisweiter Vergleich 2-Parlamentarier+Parteien 586/2021-12 73

E i n l a d u n g

Sitzung Nr.	104/2021
MoVA Nr.	**8/2021**

An die Mitglieder
des **Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses**
der Stadt Bornheim

Bornheim, den 23.11.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur nächsten Sitzung des **Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses** der Stadt Bornheim lade ich Sie herzlich ein.

Die Sitzung findet am **Mittwoch, 08.12.2021, 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses Bornheim, Rathausstraße 2,** statt.

Die Tagesordnung habe ich im Benehmen mit dem Bürgermeister wie folgt festgesetzt:

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	Öffentliche Sitzung	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
3	Einwohnerfragestunde	
4	Entgegennahme von Niederschriften	
5	Vorstellung der Entwurfsplanung für das Baugebiet Me16 für den Straßenbau und Baubeschluss	541/2021-9
6	Handlungsrahmen für das kommunale Mobilitätsmanagement	855/2020-7
7	Rheinspange 553; Gutachten des Wasserbeschaffungsverbandes Wesseling-Hersel	654/2021-7
8	Ausbau Rad-Pendler-Route Abschnitt von Brunnenallee bis zur Gemeindegrenze Alfter	718/2021-9
9	Ergebnis der Prüfung des Antrags der CDU-Fraktion vom 06.12.2020 hinsichtlich einer Buslinie zur Verbindung der DB-Bahnhöfe Roisdorf und Sechtem über die Bornheimer Rheinorte	632/2021-7
10	Ergebnis der Prüfung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.12.2020 zur Verbesserung der Anbindung des Bereiches oberer Bannweg in Waldorf und Bisdorf	634/2021-7
11	Ergebnis der Prüfung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 04.01.2021 zum Ausbau des Busverkehrs durch Weiterführung Linie 818 von Sechtem nach Wesseling und weiter über Widdig und Uedorf nach Hersel (Ringlinie)	633/2021-7
12	Ergebnis der Prüfung des Antrags der FDP-Fraktion vom 29.01.2021 zur Prüfung der Zusammenlegung der Bedienungsbereiche im Anrufsammeltaxi-Verkehr	635/2021-7
13	Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, B‘90/Grüne, SPD und UWG vom 14.10.2021 betr. Sicherung des Schulwegs aus Kardorf zur Nikolausschule in Waldorf	629/2021-9

14	Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, B‘90/Grüne, SPD und UWG vom 29.10.2021 betr. Einbeziehung eines interfraktionellen Arbeitspapiers als Grundlage für die Beauftragung zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes	688/2021-7
15	Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 30.08.2021 betr. Elektromobilität in Bornheim (MoVA 26.10.2021)	518/2021-7
16	Große Anfrage der Fraktion Bündnis'90/Die Grünen vom 10.11.2021 betr. Carsharing in Bornheim	697/2021-7
17	Mitteilung zum Ergebnis des Stadtradelns 2021 (UKLWN 04.11.2021)	586/2021-12
18	Mitteilung der Ergebnisse der SDR-Messung (Zweitmessung) in der Hellstraße in Brenig	726/2021-9
19	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	698/2021-1
20	Anfragen mündlich	
	Nicht-öffentliche Sitzung	
21	Aktuelle Mitteilungen und Beantwortung von Fragen aus vorherigen Sitzungen	699/2021-1
22	Anfragen mündlich	

Bitte beachten Sie zur Teilnahme an der Sitzung die aktuell geltende Coronaschutzverordnung.
In den Sitzungsräumlichkeiten ist mindestens eine medizinische Maske zu tragen.
Von dieser Verpflichtung ausgenommen sind Personen, die aus medizinischen Gründen keine Maske tragen können. Dies ist durch ein ärztliches Zeugnis nachzuweisen.
Am zugewiesenen Sitzplatz kann die Maske abgenommen werden.

Unabhängig von einem bestimmten Inzidenzwert müssen die Teilnehmer*innen außerdem vollständig geimpft oder genesen sein oder über einen bescheinigten höchstens 24 Stunden zurückliegenden negativen Corona-Antigen-Schnell- oder PCR-Test verfügen. Ein beaufsichtigter –kostenfreier- Selbsttest kann vor den Sitzungsräumlichkeiten durchgeführt werden. Bitte erscheinen Sie dazu ausreichend früh vor der Sitzung, um den Test noch in Ruhe durchführen zu können.
Damit erfüllt die Stadt Bornheim gem. Erlass des MHKBG NRW vom 07.10.2021 die gegenüber ihren Gremienmitgliedern bestehenden Verpflichtungen, die das OVG NRW in seinem Beschluss vom 30.09.2021 festgestellt hat.
Kosten für anderweitig durchgeführte Testungen können nicht übernommen werden.
Die Nachweise sind am Eingang vorzuzeigen.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass nur eine begrenzte Anzahl an Publikumsplätzen zur Verfügung steht. Diese werden in der Reihenfolge der Anmeldungen vergeben.
Sie können sich als Gast per Mail unter claudia.gronewald@stadt-bornheim.de oder telefonisch unter 02222/945-218 anmelden.

Mit freundlichen Grüßen

Gezeichnet: Wilfried Hanft (Vorsitzende/r)

beglaubigt: (Verwaltungsfachangestellte)

TOP

Ö 6

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.12.2021

öffentlich

Vorlage Nr.	855/2020-7
Stand	23.11.2021

Betreff Handlungsrahmen für das kommunale Mobilitätsmanagement

Beschlussentwurf Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen: siehe Beschlussentwurf Rat.

Beschlussentwurf Rat

Der Rat beschließt den Handlungsrahmen für das kommunale Mobilitätsmanagement zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung als Grundlage für die Tätigkeit der Stadt Bornheim.

Sachverhalt

Die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger ist essentieller Bestandteil des alltäglichen Lebens. Die täglichen Wege zur Schule, zum Einkaufen, zur Arbeitsstätte und auch Freizeitwege können auf vielfältige Art und Weise begangen werden. Ziel der Planungen der Stadt Bornheim ist es, geeignete Rahmenbedingungen für die Schaffung multimodaler Mobilitätsangebote für einzelne Zielgruppen zu entwickeln, um so eine angemessenere Verteilung von Verkehren auf die einzelnen Verkehrsträger im Sinne einer Mobilitätswende zu bewirken. Dies beruht auf dem grundsätzlichen Bestreben, die Lebensqualität aller Bürgerinnen und Bürger zu sichern, eine gesellschaftliche Teilhabe jedes Einzelnen zu ermöglichen sowie einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Um diesem Ziel gerecht werden zu können, wird zurzeit das Mobilitätsmanagement für die Stadt Bornheim etabliert. Herr Probierz vom Stadtplanungs- und Liegenschaftsamt hat 2020 den Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ des Zukunftsnetzes Mobilität absolviert und wurde anschließend als Mobilitätsmanager benannt.

Die Stadt Bornheim ist bereits seit dem Jahr 2016 Mitglied im o.g. Zukunftsnetz Mobilität (siehe Vorlagen 080/2017-7 und 273/2017-7). Ziel dessen ist es, die Mitgliedskommunen in Ihrem Bestreben nach einer Weiterentwicklung der Mobilitätsstrukturen zu stärken und bei ihren einzelnen Maßnahmen hinsichtlich einer Mobilitätswende zu unterstützen.
Als Arbeitsgrundlage zur Etablierung des Mobilitätsmanagements in der Stadt Bornheim wurde ein „Handlungsrahmen für das kommunale Mobilitätsmanagement zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung“ erstellt. Dieser Handlungsrahmen resultiert aus der Teilnahme an dem o.g. Lehrgang. Grundlage ist die Idealvorstellung eines Mobilitätsmanagements des Zukunftsnetzes Mobilität, angepasst an die Besonderheiten der Stadt Bornheim. In dem Handlungsrahmen werden Ziele, Aufgaben, Ausgangslage sowie die Organisations- und Arbeitsstruktur des Mobilitätsmanagements dargestellt.

Die Etablierung einer Arbeitsstruktur für das Mobilitätsmanagement der Stadt Bornheim ist

auch Voraussetzung für die Erarbeitung eines gesamtstädtischen integrierten Mobilitätskonzepts und die Verankerung weiterer Maßnahmen zur Weiterentwicklung der städtischen Mobilität. Beispielhaft kann hier etwa die Umsetzung eines Fuhrpark- und Elektromobilitätskonzeptes für die Verwaltung angeführt werden. Mit einer Umstellung des städtischen Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge sowie weiterer flankierender Maßnahmen (Jobticket, Dienstradleasing) ist die Verwaltung bestrebt, mit einem positiven Signal voranzugehen.

Der o.g. Handlungsrahmen für das kommunale Mobilitätsmanagement soll nun als konstitutionelle Grundlage für das Mobilitätsmanagement der Stadt Bornheim beschlossen werden.

Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Es ergeben sich mittelbare finanzielle Auswirkungen aus der Bindung personeller Ressourcen und jeweiligen umsetzungsbedingten projektspezifischen Kosten.

Anlagen zum Sachverhalt

Handlungsrahmen für das kommunale Mobilitätsmanagement zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung

Ö 6

Handlungsrahmen für das kommunale Mobilitätsmanagement zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung

Ziele, Aufgaben
Ausgangslage
Organisations- und Arbeitsstruktur

Erstellt: 06.03.2020
Stand: 22.11.2021

Amt 7: Stadtplanung und Liegenschaften
Andreas Erll (Amtsleiter)
Maximilian Probierz (Mobilitätsmanager)

Der Handlungsrahmen beschreibt, welche Schritte zur Einführung und Etablierung des kommunalen Mobilitätsmanagements in der Kommune notwendig sind. Dabei gilt es zu überlegen:

Welche verkehrspolitischen Ziele sind beschlossen?
Welche planerischen Grundlagen gibt es?
Wer ist einzubinden?
Wer unterstützt das Anliegen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung?
Welche Organisationsstruktur ist zielführend?

1. Unser Warum

Hintergrund des Mobilitätsmanagements ist, die **Lebensqualität aller Bürgerinnen und Bürger in der Zukunft zu sichern** und eine **gesellschaftliche Teilhabe gemäß den jeweiligen Bedürfnissen des Einzelnen zu ermöglichen**. Zudem ergeben sich aus den Folgen des Klimawandels gravierende Auswirkungen auf das gesellschaftliche Miteinander. Demnach ist die Einführung eines Mobilitätsmanagements ein wesentlicher Baustein zum Klimaschutz.

2. Ausgangslage und Rahmenbedingungen in der Kommune

Perspektivisch sollte grundsätzlich ein kommunales Mobilitätskonzept erstellt werden, welches die bereits in einzelnen Abteilungen und zu den verschiedenen Themen vorliegenden Zielsetzungen, Pläne, Projekte und Maßnahmen bündelt. Dazu ist auch die Entwicklung einer gesamtstädtischen Zielsetzung sinnvoll, die gemeinsam mit der Entwicklung eines mobilitätstechnischen Leitbildes die grundsätzliche

Vorgehensweise in der Thematik Mobilität und Stadtentwicklung für die Stadt Bornheim vorgibt. Das kommunale Mobilitätskonzept ist als commitment aller Fachämter und des Rates der Stadt Bornheim zu sehen.

Dazu sollen nicht ausschließlich einzelne Verkehrsträger betrachtet, sondern im Sinne eines integrierten Ansatzes Strukturen geschaffen werden, die ein Umdenken hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens im alltäglichen Handeln der Bürgerinnen und Bürger erst möglich machen. Zu beachten ist dabei immer auch eine sozialverträgliche Ausgestaltung der Mobilitätsangebote, um letztendlich die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am gesellschaftlichen Miteinander zu stärken, indem eine bedarfsgerechte Fortbewegung im Alltag ermöglicht wird. Ziel muss es daher sein, das Konglomerat aus öffentlichem Raum, baulichen Strukturen, Infrastruktur, verkehrlichen Gesichtspunkten und Klimaschutzaspekten so zu organisieren, dass eine gesellschaftliche Teilhabe gemäß den jeweiligen persönlichen Bedürfnissen der Mitglieder einzelner Personengruppen möglich ist. Dieses Ziel bedeutet, Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen gemäß ihren individuellen Bedürfnissen zu schaffen und dafür geeignete Strukturen fortzuentwickeln.

Die Planung der städtischen Langfristperspektive sollte daher nicht mehr vordergründig als Angebotsplanung an dem nach wie vor wachsenden Autoverkehr orientiert werden, sondern als integrierter Ansatz durch die Kombination von Strategien der Verkehrsvermeidung (Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung), der Verkehrsverlagerung (Bauen in ÖPNV-affinen Lagen) und einer verträglichen Abwicklung der verbleibenden Verkehre (Schaffung von tatsächlichen verkehrlichen Alternativangeboten, Veränderungen im bebauten Raum). Hintergrund dessen ist, durch eine gezielte Angebotsplanung im Sinne von neuer und ergänzender Infrastruktur einzelne Stellschrauben so zu justieren, dass eine Änderung des Mobilitätsverhaltens auf einer Vielzahl von Ebenen städtischen Handelns möglich wird. Ein reines Angebot neuer Infrastruktur im Bereich alternativer Mobilität wird jedoch alleine nicht ausreichen. Dies ist durch gezielte Push- und Pull-Faktoren (z.B. Parkraumbewirtschaftung) zu ergänzen.

a. Politische Vorgaben

Politische Vorgaben bestehen zurzeit als einzelne Fach- und Themenpläne, die grundsätzlich auch Aussagen zu Themen der Mobilität beinhalten. Zum jetzigen Zeitpunkt liegt ein politischer Beschluss zur Aufstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes vor. Dieser ist zur breiten Verankerung des Mobilitätsmanagements grundsätzlich sinnvoll.

b. Vorgaben in den kommunalen Fachplänen

Wichtiges Instrument ist der seit dem Jahr 2011 wirksame Flächennutzungsplan (FNP). Der Flächennutzungsplan ist dabei nicht nur ein allgemeiner Rahmen für die städtebauliche Entwicklung, sondern ein differenziertes Steuerinstrument, in dem neben Baugebieten u.a. Entwicklungsziele, Prognosen, zentrale Versorgungsbereiche, Flächen zur Kompensation, Konzentrationsflächen für Windenergieanlagen und Abgrabungsflächen darstellt werden. Bei der Bewertung der potenziellen Wohnbauflächen spielt für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung die Lage der Fläche eine wichtige Rolle.

Die Orientierung von neuen Bauflächen an die bestehenden Schwerpunkte der Infrastruktur und der Nahversorgung ermöglicht kurze Wege und verringert oder vermeidet Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr. Dies entspricht dem Leitgedanken einer nachhaltigen Entwicklung und einer Schonung der natürlichen Ressourcen. Dazu zählt auch die räumliche Nähe der Baugebiete zum ÖPNV, hier insbesondere zu den Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs (SPNV). In der Bewertung der Baulandpotenziale wurde daher auch die Lage zum SPNV berücksichtigt. Insbesondere im Hinblick auf die hohe Auspendlerquote wird somit eine gute Erreichbarkeit der benachbarten Oberzentren sichergestellt.

c. **Weitere Datengrundlagen** (Auflistung nicht abschließend)

- Flächennutzungsplan (als Ausdruck der langfristigen Stadtentwicklungsstrategie)
- Bebauungspläne in einzelnen Ortschaften (zur Weiterentwicklung auf der Ebene der einzelnen Ortschaften)
- Radverkehrskonzept mit Radpendlerroute Bornheim - Alfter - Bonn
- Gesamtverkehrsgutachten Bornheim 2030 (MIV)
- Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises
- ÖPNV-Einzelplanungen (Bahnhof Roisdorf; zweigleisiger Ausbau Linie 18)
- Lärmaktionsplan
- Untersuchung zum P+R an den Haltepunkten der Stadtbahnlinien 16 und 18
- Interkommunales Klimaschutzkonzept für die Region Rhein-Voreifel
- Fuhrpark- und Elektromobilitätskonzept für die Stadt Bornheim (verwaltungsintern)

- Konzepte externer Planungsträger (Rhein-Sieg-Kreis, Nahverkehr Rheinland, Landesbetrieb Straßenbau NRW, die Autobahn GmbH des Bundes)

Die oben genannten themenspezifischen Fachpläne bilden zurzeit die Grundlage für die Bearbeitung einzelner Arbeitsfelder im Rahmen des Mobilitätsmanagements.

d. Zuständigkeiten für das Mobilitätsmanagement in der Verwaltung

Dem Bereich Stadtentwicklung und Bauleitplanung fällt eine koordinierende Rolle in der Steuerung und Bearbeitung der Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements zu. Daneben sind insbesondere die weiteren verkehrs- und mobilitätsaffinen Bereiche der städtischen Verwaltung von wesentlicher Bedeutung. (siehe auch 3.)

Die Stadtentwicklung als gesamtstädtische Planungsebene ist zunächst für die Entwicklung von Vorschlägen einer städtischen Grobstruktur zuständig, um grundsätzliche Ansatzpunkte für die Verkehrsvermeidung, die Verkehrsverlagerung und eine verträgliche Verkehrsabwicklung zu schaffen. Dazu gilt es, die bereits heute schon praktizierten Ansätze einer Stadt der kurzen Wege und der Erschließung von neuem Bauland an ÖPNV-affinen Standorten weiter fortzusetzen und konsequent umzusetzen. Durch die Realisierung von Neubauquartieren bzw. Gewerbestandorten, Infrastruktur und Nahversorgung in unmittelbarer Korrespondenz sind im Hinblick einer auf alltägliche Wege ausgerichteten Betrachtung erhebliche Veränderungen möglich. Zugehörige Ziele wurden bereits bei der Neuaufstellung des FNP berücksichtigt und vom Rat der Stadt Bornheim entsprechend beschlossen (siehe auch 2c).

In Zusammenarbeit mit den einzelnen Fachämtern soll daher ein kommunales Mobilitätskonzept für die Stadt Bornheim erstellt werden, welches entsprechende Zielsetzungen festlegt und passende Maßnahmen und Projekte formuliert. Zentral ist hier eine integrierte Betrachtung aller Mobilitätsbereiche. Das Mobilitätskonzept soll grundsätzlich auf bereits erarbeiteten Konzepten aufbauen und diesen einen thematischen und konzeptionellen Rahmen geben. Politische Grundlage zum kommunalen Mobilitätskonzept ist der Beschluss des Rates vom 06.05.2021 zu Vorlage 016/2021-2.

e. Stakeholder/Interessengruppen

Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements sollen neben der expliziten Einbeziehung der einzelnen Fachbereiche/Ämter der Stadt Bornheim zusätzlich relevante Interessengruppen und Akteure sowie Träger öffentlicher Belange einbezogen werden. Dazu zählen die Deutsche Bahn, die Häfen und Güterverkehr Köln AG, der Zweckverband Nahverkehr Rheinland, sowie Rhein-Sieg-Kreis, der Landesbetrieb Straßenbau NRW und die Autobahn GmbH des Bundes. Dazu sind der ADFC als Interessensvertreter für den Radverkehr, das Kinder- und Jugendparlament als Stimme für die Interessen junger Bürgerinnen und Bürger sowie der Seniorenbeirat einzubeziehen. Zudem erscheint eine Vernetzung etwa mit dem Integrationsrat sinnvoll, um zielgruppenspezifische Angebote entwickeln zu können. Eine projektorientierte Kooperation mit Einrichtungen und Trägern der (sozialen) Infrastruktur wird angestrebt.

3. Organisations- und Arbeitsstruktur

Der Mobilitätsmanager nimmt grundsätzlich innerhalb der Verwaltung eine koordinierende und vernetzende Rolle ein. Ziel ist es, innerhalb der einzelnen Fachbereiche ein Bewusstsein für mobilitätsaffine Themen zu schaffen, also demnach eine „Anstoßfunktion“ für ein Mitdenken des Themas Mobilität zu erzeugen. Auf Grundlage der Expertise der jeweiligen Fachämter sollen dann mobilitäts- und zielgruppenorientierte Einzelprojekte von den jeweiligen Fachämtern durchgeführt werden. Dazu ist zudem sinnvoll, jeweils konkrete Ansprechpartner in den Fachbereichen zu benennen, die wiederum als Multiplikatoren in den jeweiligen Aufgabenbereichen dienen. Auf diese Weise ist neben der unmittelbaren Arbeit an einzelnen Projekten auch eine Verankerung der Grundgedanken des Mobilitätsmanagements möglich. Eine enge Verzahnung von Mobilitätsmanagement und Klimaschutzmanagement ist aufgrund der thematischen Überschneidungen selbstverständlich.

Das kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr relevanten Fachstellen der Kommunalverwaltung zu koordinieren und auf das Ziel einer nachhaltigeren Mobilitätsentwicklung auszurichten. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess. In dem folgenden Organigramm der Verwaltung sind die Fachstellen gekennzeichnet, die in den Prozess des kommunalen Mobilitätsmanagements einbezogen werden sollten. Diese werden folgend erläutert:

Wirtschaftsförderung

Der Bereich Wirtschaftsförderung wird für den Themenbereich Wirtschaft und Betriebe relevant, um zielgruppenspezifische Mobilitätsthemen gezielt bei örtlichen Unternehmen einzubringen. Dazu können den Unternehmen beispielsweise allgemeine Beratungsangebote (in Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität) unterbreitet werden, wie diese durch einzelne Maßnahmen einen positiven Beitrag zur Mobilitätswende und zum Klimaschutz leisten können und nicht zuletzt auch positive Effekte für das jeweilige Unternehmen zu erzielen sind (Erhöhung der Attraktivität als Arbeitgeber, Imagegewinn). (Beispiele: Firmenticket, Dienstradleasing). Perspektivisches Ziel kann die Etablierung eines gezielten Beratungsangebots mit Hinzunahme externer Fachberater sein.

Schulen, Soziales, Senioren und Integration sowie Kinder, Jugend und Familie

Die für die o.g. Themen zuständigen Fachämter werden im Rahmen einer zielgruppenorientierten Mobilitätsplanung relevant. Dabei geht es beispielsweise um eine gezielte Beratung und Entwicklung von Angeboten etwa für Kinder und Jugendliche, Familien und ältere Menschen. Besonders wichtig ist es in diesem Themenbereich, durch gezielte Aktionen sowohl auf bekannte Angebote aufmerksam zu machen, als auch einzelne neue Impulse zu setzen sowie konkrete Projekte durchzuführen. Dies können etwa Projekte zur Verkehrssicherheit von Kindern, Jugendlichen und Senioren sein, aber auch Beratungsangebote älterer Menschen oder zur Sicherheit von Schulwegen und der Vermeidung von Elternbringverkehren (sog. Elterntaxi). Darüber hinaus ist es sinnvoll, einzelne Nutzergruppen aktiv und wiederkehrend zielgruppenorientiert über die Angebote des ÖPNV zu informieren (z.B. Nutzung Buslinien und Anrufsammeltaxi, digitale Angebote).

Tiefbau- und Straßenverkehr

Eine enge Verzahnung des Mobilitätsmanagements mit dem Tiefbau- und Straßenverkehrsamt ist notwendig, um konkrete Einzelmaßnahmen tatsächlich (baulich) umsetzen zu können. Die bauliche bzw. straßenverkehrliche Umsetzung sollte dabei unmittelbar mit der jeweilig für das Einzelprojekt federführenden Stelle verzahnt sein.

Durch einheitliche und abgestimmte gemeinsame Standards können die notwendigen Planungsparameter bereits zu Beginn des Gesamtprozesses verankert werden. Somit wird eine inhaltliche Stringenz gewährleistet. Beispielhaft zu nennen sind etwa der Ausbau von Radwegen, die Anlage von P+R-Anlagen, Mobilstationen und verkehrsberuhigte Bereiche.

Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Dem Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit fällt eine die einzelnen Fachbereiche unterstützende Aufgabe zu, indem dieser die adäquate Außendarstellung der Mobilitätsthemen und Einzelmaßnahmen unterstützt und demnach den Informationsfluss zu den Bürgern aufrecht hält. Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ist dabei immer auf die Zuarbeit der einzelnen Fachbereiche angewiesen.

F olgende Organisations- und Arbeitsstruktur wird für die Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements gebildet (vorläufig). In der letzten Legislaturperiode wurden Strukturen, wie die interfraktionellen Arbeitskreise (AK) ÖPNV und Radverkehr etabliert. Diese sollen, sofern ein politischer Wille dazu weiterhin vorhanden ist, bestehen bleiben und ein Forum zur Diskussion zwischen Politik und Verwaltung darstellen. Das folgende Schaubild stellt die Organisationsstruktur dar:

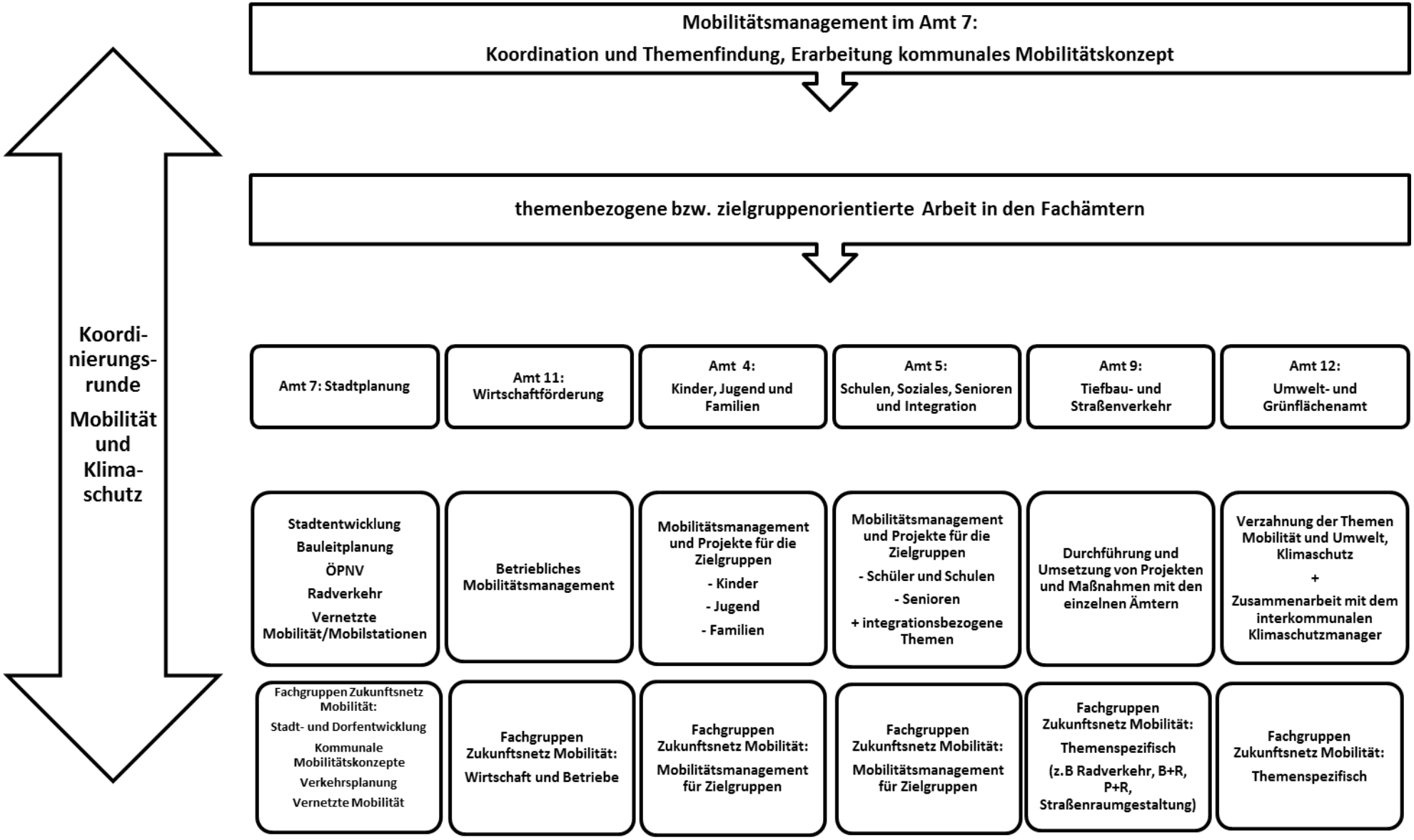

Abb. Organisationsstruktur „Kommunales Mobilitätsmanagement“ bei der Stadt Bornheim

Es sollen keine Parallelstrukturen aufgebaut werden. Geprüft werden sollte, in welche bestehenden Strukturen die verschiedenen Elemente eingebaut werden können (siehe Abb. oben):

a. Aufgaben des Lenkungskreises (hier: Koordinierungsrunde Mobilität und Klimaschutz)

Um den Informationsfluss in einzelnen Projekten zu sichern und einen stetigen Austauschprozess zum mobilitätsaffinen Themen zu gewährleisten, ist die wiederkehrende Einberufung einer *Koordinierungsrunde Mobilität und Klimaschutz* unter Einbeziehung des Klimaschutzmanagers sowie der für Radverkehr zuständigen Mitarbeiterin im Amt 7 (Stadtplanungs- und Liegenschaftsamt), vorgesehen. Themenbezogen und bedarfsorientiert können darüber hinaus Vertreter der anderen Fachbereiche hinzugezogen werden, um Möglichkeiten zur Initiierung bzw. Umsetzung einzelner Mobilitätsprojekte in den Fachämtern zu besprechen.

b. Aufgaben der Projektteams

Projektteams setzen sich temporär und lösungsorientiert mit einzelnen Themen und Problemstellungen auseinander. Diese Teams werden projektspezifisch unter Einbeziehung der relevanten Fachämter und ggf. externer Akteure besetzt. Die Projektteams sind insbesondere für die Umsetzung einzelner Projekte und Maßnahmen gedacht. Sie setzen sich primär aus den jeweils projektrelevanten Fachbereichen und Akteuren zusammen. Diese Vorgehensweise ist beispielsweise bereits im Projekt Radpendlerroute Bornheim-Alfter-Bonn geübte Praxis.

c. Aufgaben des interfraktionellen Arbeitskreises (hier: AK ÖPNV und AK Radverkehr)

Die in der letzten Legislaturperiode etablierten Arbeitskreise (AK) ÖPNV und Radverkehr sollen, sofern seitens der im Rat der Stadt Bornheim vertretenen Fraktionen gewünscht, auch weiterhin als zentrale Schnittstelle zwischen Verwaltung und Politik dienen. In den Arbeitskreisen werden unter Einbeziehung auch der relevanten Fachämter Themen aus ÖPNV- und radverkehrsaffinen Bereichen diskutiert. Ziel ist es, zum einen Sachstände bereits in Durchführung befindlicher Planungen und Projekte zu besprechen, gleichzeitig aber auch neue Themen zu diskutieren, politische Meinungen zu erfragen und entsprechende Diskurse zu führen. Der Austausch zwischen Verwaltung und Politik soll zudem dazu dienen, einen politischen Diskurs hinsichtlich der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu fördern.

d. Einbindung Stakeholder/Interessengruppen

Stakeholder und Interessengruppen können temporär beteiligt werden. Dazu ist eine themenspezifische und projektorientierte Einbeziehung relevanter Gruppen möglich. Die Interessengruppen können in Abhängigkeit ihrer jeweiligen Expertise, Rolle und Relevanz für das Projekt bzw. die einzelne Maßnahme einbezogen werden. Bei der bereits politisch beschlossenen Erstellung eines kommunalen Mobilitätskonzepts ist eine Einbeziehung dieser Akteure sowie der allgemeinen Öffentlichkeit sinnvoll. Die Erstellung eines kommunalen Mobilitätskonzepts sollte unter Einbeziehung eines externen Fachbüros erfolgen.

e. **Die Rolle** (und inhaltliche Schwerpunktsetzung) **des Mobilitätsmanagers**

Die Rolle des Mobilitätsmanagers bei der Stadt Bornheim ist es, koordinierend zwischen einzelnen Fachbereichen der Stadtverwaltung tätig zu werden. In diesem Zusammenhang sollen insbesondere Themen gesetzt und einzelne Projekte initiiert werden. Da der Mobilitätsmanager zurzeit beim Stadtplanungs- und Liegenschaftsamt angesiedelt ist, ist zudem eine unmittelbare Beziehung zu Themen aus Stadtentwicklung- und Bauleitplanung gegeben. Die themenspezifische Federführung und insbesondere die Umsetzung von Projekten muss aufgrund der vorliegenden Expertise weiterhin bei den einzelnen Fachämtern liegen.

Aufgrund der engen Verzahnung von Mobilitätsmanagement und Stadtentwicklung gilt es, Themen auf der Ebene der Bauleitplanung zu konkretisieren. Dazu sollen **bereits in der Phase eines städtebaulichen Entwurfsprozesses die Belange der unterschiedlichen Verkehrsträger und Möglichkeiten der Reduzierung von Verkehren gedacht werden**. Im Planungsprozess sollen die gebietsinternen- und -externen Wegebeziehungen mit passenden Lösungsmöglichkeiten, bezogen auf die **Mobilitätsbedürfnisse einzelner Nutzergruppen (z.B. Kinder/Jugendliche, Familien, Senioren) lösungsorientiert betrachtet** werden. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die Bereiche Fuß- und Radverkehr zu richten, so dass insbesondere eine gleichrangige Gewichtung der einzelnen Verkehrsträger gewährleistet wird. Beispielsweise sollte in neuen Baugebieten, in Abhängigkeit der tatsächlichen Bedingungen, zur Stärkung alternativer Verkehrsmittel und als Alternative zum PKW mindestens eine Fläche für alternative Verkehrsmittel, etwa in Kombination mit einem Quartiersplatz, vorgesehen werden. Derartige Standorte sollten vornehmlich im Zusammenhang mit evtl. geplanten Haltestellen des ÖPNV vorzusehen. Zu einer zukunftsträchtigen Stadtplanung gehören zudem die konsequente Ausweisung von Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigten Bereichen und eine Vernetzung von Neubaugebieten mit Bestandsstrukturen.

In diesem Zusammenhang ist, auch in Verbindung mit der Weiterentwicklung des baulichen Bestands, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum eine Aufgabe der Stadtentwicklung, in Verbindung mit dem Tiefbau- und Straßenverkehrsamt.

Teil der Aufgaben des Mobilitätsmanagers ist die (Weiter-)Entwicklung des ÖPNV zusammen mit den Aufgabenträgern Rhein-Sieg-Kreis und dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland.

Zur Steigerung der Attraktivität der alternativen Verkehrsmittel wird angestrebt, die Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander zu verbessern, um alltägliche Wegeketten unabhängig vom MIV verrichten zu können. Dazu ist mittelfristig die Weiterentwicklung bestehender ÖPNV-Haltepunkte (u.a. Bf Roisdorf, Hp Merten Stadtbahn) zu multimodalen Mobilstationen vorgesehen. Zudem erfolgt hier eine Verknüpfung mit dem Themenbereich Radverkehr, der in erster Linie durch die Bearbeitung und Umsetzung des Radverkehrskonzepts der Stadt Bornheim sowie durch in die Stadtentwicklung integrierte Einzelprojekte, wie der Radpendlerroute Bornheim-Alfter-Bonn, abgedeckt wird.

f. Meilensteine

Die folgend genannten „Meilensteine“ zeigen Politik, Öffentlichkeit sowie Bürgerinnen und Bürgern beispielhaft mögliche Projekte des kommunalen Mobilitätsmanagements bei der Stadt Bornheim auf. Neben der unmittelbaren Beteiligung der Öffentlichkeit ist dabei ist immer auch eine enge Rückkoppelung mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW vorgesehen.

- Absprachen mit Bürgermeister und Verwaltungsspitze über Ziele und Anforderungen für bzw. an das Mobilitätsmanagement und das konkrete weitere Vorgehen
- Verstetigung von (bereits geschaffenen bzw. etablierten) Strukturen
- Durchführung des verwaltungsinternen Workshops des Zukunftsnetzes Mobilität
- Durchführung kleinschrittiger Einzelmaßnahmen bzw. Projekte, um „Zeichen“ zu setzen und das Thema nach außen zu tragen
- Möglichkeiten schaffen, den Gedanken nachhaltiger bzw. zukunftsgerechter Mobilitätsentwicklung im täglichen Handeln verankern zu können
- Perspektivische Bündelung bereits in Planung bzw. in Durchführung befindlicher Maßnahmen unter einer noch zu entwickelnden gesamtstädtischen Strategie und Zielsetzung

- Breite Kommunikation aktueller und zukünftiger Maßnahmen und Projekte des Bereiches Mobilität sowie regelmäßige Information über Angebote des ÖPNV

➔ **Ziel perspektivisch:** Erstellung eines integrierten kommunalen Mobilitätskonzepts für die Stadt Bornheim

Folgende Projektideen könnten im Rahmen eines Mobilitätsmanagements umgesetzt werden. Die Aufstellung ist beispielhaft und dient zunächst der Ideenfindung.

- **Neubürgerinformation:**
  Mit einer gezielten Neubürgerinformation können Angebote des öffentlichen Verkehrs in Bornheim unmittelbar bei neu Zugezogenen platziert werden. Durch einen Umzug in eine andere Kommune ergeben sich Chancen auf eine Änderung bestehender Handlungsmuster. Demnach ist hier eine frühzeitige Information über bestehende Möglichkeiten der Fortbewegung, vorhandene Infrastrukturen und insbesondere deren Erreichbarkeiten sinnvoll und nötig. Neubürgerinnen und Neubürgern können demnach selbst entscheiden, einen positiven Beitrag zur Verkehrswende zu leisten, ohne auf alte Handlungsmuster verzichten zu müssen. Bei der Zusammenstellung von Materialien zur Neubürgerinformation kann grundsätzlich auf die Erfahrung und Beispiele des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und des VRS zurückgegriffen werden. (Amt 7, Amt 1.2, Zukunftsnetz Mobilität/VRS)

- **Informationskampagne Mobilität nach Corona:**
  Die Auswirkungen des Corona-Virus auf das alltägliche Leben sind mannigfaltig. Durch die grundsätzlichen Folgen und die zeitweise Einschränkung des öffentlichen Personennahverkehrs ist zumindest kurzfristig eine Verschiebung der Verkehrsmittelnutzung festzustellen. Dabei handelt es sich einerseits um positive Veränderungen zugunsten der Nutzung des Fahrrads, gleichzeitig aber auch eine vermehrte Nutzung individueller motorisierter Fahrzeuge. Nach Ende der Corona-Lage sollte daher eine Kampagne gestartet werden, um zum einen die positiven Aspekte vermehrter Fahrradnutzungen zu verstärken, gleichzeitig aber auch den ÖPNV als umweltverträgliches Fortbewegungsmittel wieder in den Fokus der Bürger zu rücken. Damit könnte auch insgesamt die Bekanntheit der Angebote des ÖPNV, insbesondere des Busverkehrs in Bornheim gesteigert werden. Daneben sollten zudem durch die Pandemie etablierte Verhaltensmuster und Organisationsstrukturen (z.B. Durchführung von Besprechungen als Videokonferenzen, Beibehaltung der Möglichkeiten des mobilen Arbeitens) aufrechterhalten werden. (Amt 7, Amt 1.2, Amt 12, Zukunftsnetz Mobilität/VRS) Für die

Verwaltung der Stadt Bornheim ist ein Fuhrpark- und Elektromobilitätskonzept erstellt worden. Ein Projektteam arbeitet zurzeit an der Umsetzung dieses Konzeptes. Dazu sollen u.a. die Fahrzeuge des Fuhrparks auf alternative Antriebe umgestellt werden. Teil des Konzeptes ist es ebenso, Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zur Nutzung des ÖPNV zu motivieren. Die Verwaltung nimmt demnach auch eine Vorbildposition ein.

- **Teilnahme Europäische Mobilitätswoche:**
  Die Europäische Mobilitätswoche (EMW) findet regelmäßig jährlich im September statt. Ziel ist es, kommunale Mobilitätsangebote öffentlich wirksam vorzustellen. Der Öffentlichkeit können so bestehende Mobilitätsangebote vorgestellt und neue Perspektiven zu ihrem bisherigen Mobilitätsverhalten eröffnet werden. Innerhalb der EMW werden durch einzelne Aktionen etwa etablierte Strukturen bekannter gemacht oder eine Änderung bestehenden Denk- und Verhaltensmuster angeregt. Aktionen, beispielsweise zielgerichtet für einzelne Bevölkerungsgruppen oder grundsätzlich zu einzelnen Themenbereichen sollen angeboten werden (z.B. Rollatortraining im Bus für ältere Menschen, die befristete Sperrung einzelner Straßen für Pkw zur Aneignung des öffentlichen Raums, oder auch spezielle Angebote für Schülerinnen und Schüler bzw. Kinder und Jugendliche). Hier ist zudem regelmäßig die Verbindung mit dem Thema Klimaschutz und Klimafolgenanpassung sinnvoll. (Amt 7, Amt 12, evtl. Ämter 4 und 5)

Der vorliegende Handlungsrahmen zum kommunalen Mobilitätsmanagement bei der Stadt Bornheim ist nicht abschließend und soll bei Bedarf aktualisiert werden.

TOP

Ö 7

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.12.2021

öffentlich

Vorlage Nr.	654/2021-7
Stand	18.11.2021

Betreff Rheinspange 553; Gutachten des Wasserbeschaffungsverbandes Wesseling-Hersel

Sachverhalt

Die Autobahn GmbH des Bundes führt zurzeit ein Planungsverfahren hinsichtlich einer neuen Rheinbrücke, der sog. Rheinspange 553 als Autobahnverbindung zwischen der BAB 555 und der BAB 59 durch. Das Verfahren befindet sich im Stadium der Vorplanung und Linienbestimmung.

Im Auftrag des Wasserbeschaffungsverbandes Wesseling-Hersel ist vom DVGW-Technologie-Zentrum Wasser (TZW) nun eine Stellungnahme zu möglichen Auswirkungen der im Einzugsgebiet des Wasserschutzgebietes (WSG) Urfeld des Wasserbeschaffungsverband Wesseling-Hersel angedachten Trassierung der Rheinspange 553 auf die Wassergewinnung erstellt worden. Darin werden erhebliche Risiken und eine Gefährdung der Trinkwasserversorgung (sowohl während der Bauphase, als auch des Betriebs der Autobahn) konstatiert.

Das Gutachten kommt damit zu einem ähnlichen Ergebnis wie eine bereits im Auftrag der Stadtwerke Niederkassel erstellte Stellungnahme zu selbigem Thema.

Nach Auskunft des Wasserbeschaffungsverbandes Wesseling-Hersel wurde der Planungsträger, die Autobahn GmbH des Bundes, über die Ergebnisse informiert.

In der Variantenuntersuchung der Autobahngesellschaft wurde im Rahmen der Bewertungsmethode unter dem Thema Umwelt auch die Auswirkung auf das Grundwasser bewertet. Die umweltfachliche Bewertung erfolgte mit der Vergabe der sog. verdoppelten Schulnoten, wobei die Intensität der Eingriffe mit Noten von 1 - 12 bewertet wurde.

Die Vergabe dieser verdoppelten Schulnoten erfolgte für jede Variante der Rheinspange 553 auf Grundlage der Abschätzung des voraussichtlichen Eingriffs. Für die im o.g. Gutachten betrachteten potenziellen Linienverläufe im Bereich Widdig und Urfeld (V9aB/V9bT/V10T) befinden sich diese in einem Notenbereich von 1 bis 5. Dies entspricht einem guten bis sehr guten Ergebnis. (vgl. Straßen.NRW 2020: Politischer Begleitkreis – Präsentation 4. Sitzung 28. Oktober 2020). Aufgrund der jetzt vorliegenden Prüfergebnisse des TZW zu den Wasserschutzgebieten erscheinen die bisherigen Aussagen des Planungsträgers zum Thema Grundwasser nicht nachvollziehbar und in der Benotung äußerst fragwürdig.

Die Stadt Bornheim wird die Autobahn GmbH des Bundes in der weiteren Diskussion über und der folgenden Auseinandersetzung mit dem Planungsverfahren zur Rheinspange 553 erneut und spezifisch auf diesen Planungsmangel hinweisen.

Das Gutachten wird dieser Vorlage als Anlage beigefügt

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlagen zum Sachverhalt

1. Stellungnahme zu möglichen Auswirkungen der im Einzugsgebiet des WSG Urfeld des Wasserbeschaffungsverband Wesseling - Hersel angedachten Trassierung der Rheinspange 553 auf die Wassergewinnung
2. Straßen.NRW 2020: Politischer Begleitkreis – Präsentation 4. Sitzung 28. Oktober 2020 (S.67 Auszug Bewertung Umwelt)

Ö 7

Technologiezentrum Wasser | DVGW

Stellungnahme zu möglichen Auswirkungen der im Einzugsgebiet des WSG Urfeld des Wasserbeschaffungsverband Wesseling - Hersel angedachten Trassierung der Rheinspange 553 auf die Wassergewinnung

Auftragnehmer DVGW-Technologiezentrum Wasser (TZW)
Abteilung Wasserversorgung
Sachgebiet Risikomanagement

Bearbeiter Dipl.-Hyd. M. Geiges
Dipl.-Geoökol. S. Sturm

Karlsruhe, 06.08.2021

Inhaltsverzeichnis

1 Auftrag und Anlass 1

2 Trinkwassergewinnung des Wasserbeschaffungsverbands Wesseling – Hersel 1

3 Hydrogeologische Verhältnisse und Grund- bzw. Rohwasservulnerabilität im WSG Urfeld 4

4 Varianten im Einzugsbereich des WSG Urfeld 8

4.1 Variante V9aB mit Rheinquerung als Brücke 8

4.2 Variante V9bT mit Rheinquerung als Tunnel 9

4.3 Variante V10T mit Rheinquerung als Tunnel 10

5 Gefährdung der Wasserbeschaffenheit des Grundwassers infolge der Bautätigkeiten im Wasserschutzgebiet 11

6 Gefährdung der Wasserbeschaffenheit des Grundwassers infolge des Betriebs einer Autobahn im Wasserschutzgebiet 13

7 Fazit 14

1 Auftrag und Anlass

Die Autobahn GmbH des Bundes plant derzeit die sogenannte Autobahnquerspange A553, welche zur Entlastung der Verkehrssituation des Ballungsraums Köln-Bonn die Autobahnen A59 und A555 mittels einer Rheinquerung verbinden soll und im Bundesverkehrswegeplan 2030 als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft worden ist. Das TZW: DVGW-Technologiezentrum Wasser (TZW) wurde vom Wasserbeschaffungsverband Wesseling – Hersel (WBV) beauftragt, die im Rahmen eines Auswertungsverfahrens ermittelten Verlaufs- bzw. Ausführungsvarianten (Brücke / Tunnel), welche für die Realisierung des Projekts vor der endgültigen Trassenfestlegung nochmals vertiefend untersucht werden sollen, im Hinblick auf deren Gefährdung der Trinkwassergewinnung des Wasserbeschaffungsverbandes einer ersten Einschätzungen zu unterziehen.

2 Trinkwassergewinnung des Wasserbeschaffungsverbands Wesseling – Hersel

Am Ortsausgang des Ortsteiles Urfeld der Stadt Wesseling in Richtung Widdig liegt das Wasserwerk Urfeld. Das in Abbildung 1 dargestellte Trinkwasserschutzgebiet reicht bis an den Rhein, die nördliche Stadtgrenze von Bonn und bis knapp an den Fuß des Vorgebirges. Es ist ca. 20 km² groß und entspricht gleichzeitig dem Grundwassereinzugsgebiet des Wasserwerks.

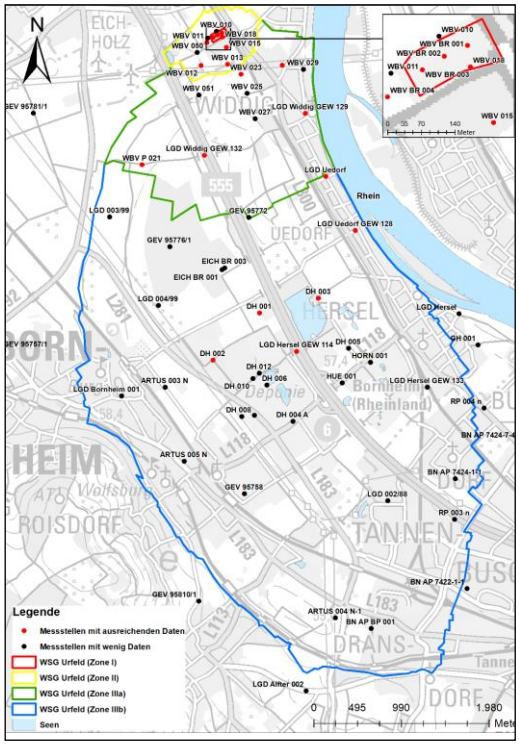

Abbildung 1: Lage des Wasserschutzgebiets Urfeld und ausgewählter Messstellen (Quelle: WBV 2021)

Für die Rohwassergewinnung stehen dem WBV sechs (vier Brunnen in zwei Doppelbrunnenbauwerken) in der Schutzzone I gelegene Vertikalfilterbrunnen (grüne Markierung in Abbildung 3) zur Verfügung.

Die Brunnen sind zwischen 19 m und 26 m tief und mit Tauchmotorpumpen bestückt, deren Leistungen zwischen 150 und 500 m^3/h betragen. Von den Doppelbrunnen der Fassung I und II kann aus hydraulischen Gründen nur jeweils ein Brunnen in Betrieb genommen werden. Alle Brunnen entnehmen ihr Wasser aus den im Untergrund in wechselnder Mächtigkeit anstehenden quartären Sanden und Kiesen. Je nach Geländehöhe und Rheinwasserstand steht das Grundwasser im Bereich der Fassungsanlagen zwischen 3 und 9 m unter Geländeoberfläche an.

Das geförderte Wasser gelangt über eine Sammelleitung, an welcher alle 6 Brunnen angeschlossen sind, zur Aufbereitungsanlage.

Abbildung 2 stellt das Fließschema der gesamten Wassergewinnung des Wasserwerkes Urfeld dar. Auf Grund der hohen Nitratkonzentrationen im Grundwasser im Zustrom zum Wasserwerk Urfeld betreibt der WBV eine so genannte Versickerungsanlage. Die Versickerungsanlage stellt somit den 1. Aufbereitungsschritt (allerdings im Vorfeld des Wasserwerkes) dar.

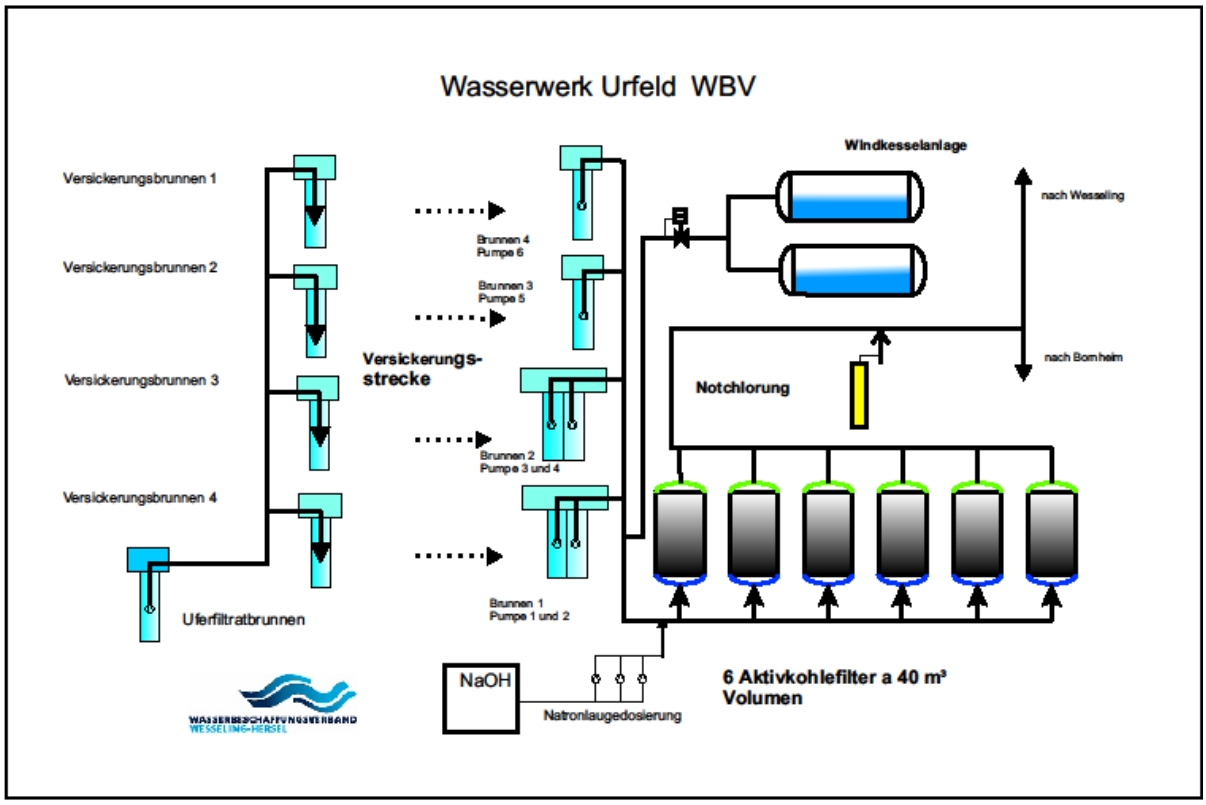

Abbildung 2: Fließschema des Wasserwerkes Urfeld [3]

Für diese Versickerungsanlage wird Uferfiltrat des Rheins mittels eines Brunnens, welcher sich südöstlich des Wasserwerks in rheinnähe befindet (siehe braune Markierung; Abbil-

dung 3), im Bedarfsfall über 4 unmittelbar südlich der Schutzzone II gelegene Infiltrationsbrunnen (siehe orange Markierung; Abbildung 3) zur Grundwasseranreicherung benutzt. Ziel der Uferfiltratversickerung ist die Reduzierung der Nitratbelastung im Rohwasser der Förderbrunnen. Diese Anlage wurde durch die Bezirksregierung Köln im Jahr 2005 genehmigt, darf jedoch nur so lange betrieben werden, bis die Nitratprobleme im Zustrom des Wasserwerkes behoben sind.

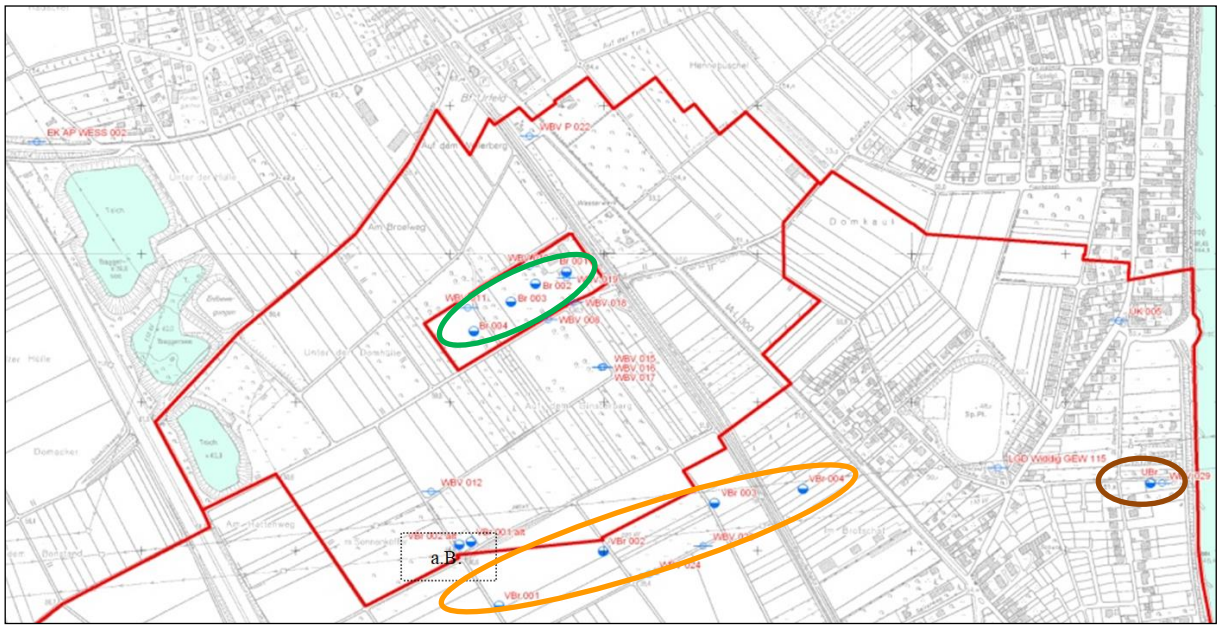

Abbildung 3: Lage der für die vom Wasserbeschaffungsverband Wesseling – Hersel genutzten Brunnen (Rohwasser; Uferfiltratbrunnen; Versickerungsbrunnen) [3]

Vom WBV werden seine Verbandsmitglieder, die Städte Wesseling und Bornheim versorgt. Die von den Städten beauftragten Versorgungsunternehmen Stadtwerke Wesseling GmbH und Stadtbetrieb Bornheim beziehen das WBV-Wasser am Wasserwerksausgang. Die Stadtwerke Wesseling beliefern über ihr Netz das Verbandsmitglied Shell & DEA OIL GmbH. Außerdem beziehen die Stadtwerke Wesseling für den Wasser- und Bodenverband Beregnungswasser.

Der WBV verfügt derzeit über eine Bewilligung, Grund- und uferfiltriertes Rheinwasser in folgenden Mengen zu fördern und fortzuleiten:

- 1.850 m³/h
- 24.000 m³/d
- 4.800.000 m³/a.

3 Hydrogeologische Verhältnisse und Grund- bzw. Rohwasservulnerabilität im WSG Urfeld

Die nachfolgenden Ausführungen der Rahmenbedingungen entstammen im Wesentlichen dem Erläuterungsbericht zum Wasserrechtsantrag des WBV aus dem Jahr 2011.

Die Wassergewinnungsanlagen des Wasserwerkes Urfeld sind in den gut durchlässigen sandig-kiesigen Ablagerungen der Niederterrasse des Rheines verfiltert, die durch wenig wasserdurchlässige Auelehme bzw. Hochflutlehme (U,t,s) mit guter Filterwirkung überdeckt sind. Die Mächtigkeit der überlagernden Deckschichten schwankt zwischen zwei und sieben Metern. In einzelnen Gebieten beträgt die Lehmauflage auch nur wenige Dezimeter.

Die Grundwasservulnerabilität (Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers), welche beschreibt ob und inwieweit ein Transfer des Ausgangsrisikos von der Geländeoberfläche hin zur Grundwasseroberfläche stattfindet, dürfte in Anbetracht der beschriebenen Ausbildung der Deckschichtmächtigkeiten zumeist zwischen mittel und hoch schwanken. Bei einer Schwächung dieser Grundwasserüberdeckung durch Baumaßnahmen wird die Grundwasservulnerabilität zwangsläufig nochmals erhöht, so dass für die Bauphase je nach Eingriffstiefe von einer hohen bis sehr hohen Grundwasservulnerabilität auszugehen ist

Das Liegende der Terrassenablagerungen bilden tertiäre Feinsande und Schluffe, die den Aquifer nach unten weitgehend abdichten. Auf Grund des unregelmäßigen Reliefs der Tertiäroberfläche ergeben sich für die Terrassenablagerungen schwankende Mächtigkeiten zwischen 25 und 30 m.

Die grundwassererfüllte Mächtigkeit des quartären Aquifers betrug wie der Abbildung 4 zu entnehmen ist im Oktober 2002 (hoher Rheinwasserstand) im Bereich des Wasserwerks Urfeld sowie im rheinnahen Bereich der geplanten Trassenvarianten ca. 18 bis 20 m. Nach Süden hin nahm die Grundwassermächtigkeit ab, so dass zu diesem Zeitpunkt im westlichsten Bereich der Trassenvariante V10T eine Grundwassermächtigkeit von ca. 12 m vorlag.

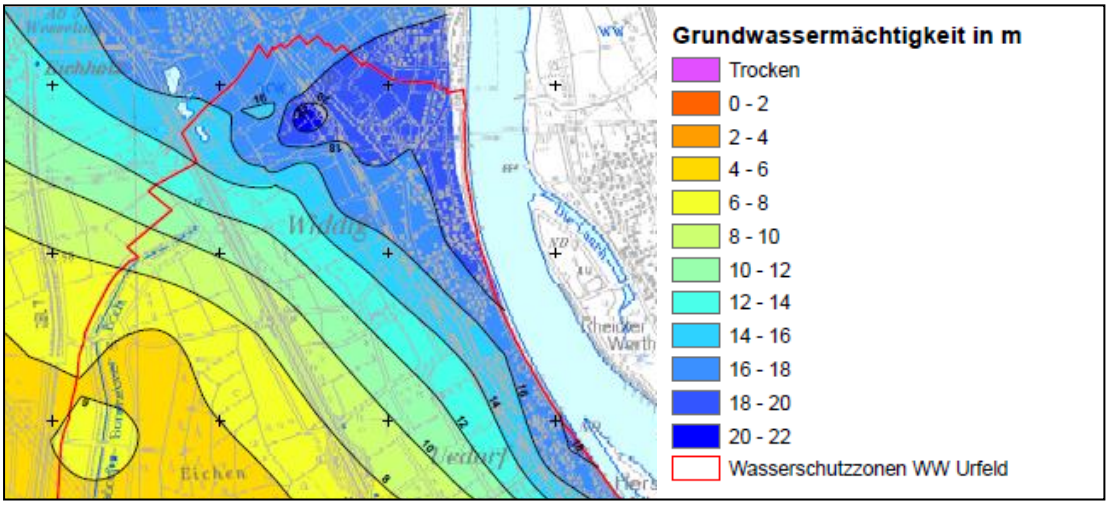

Abbildung 4: Grundwassermächtigkeiten des quartären Aquifers im Oktober 2002 [2]

Zum besseren Verständnis der geologischen Verhältnisse im Bereich des WSG Urfeld ist in der Abbildung 5 zum einen die Höhenlage der Basis der quartären Terassenablagerungen und zum anderen ein geologischer Profilschnitt (Profilschnitt IV) von West nach Ost durch das Wasserschutzgebiet im Bereich unmittelbar südlich der WSG Zone II dargestellt..

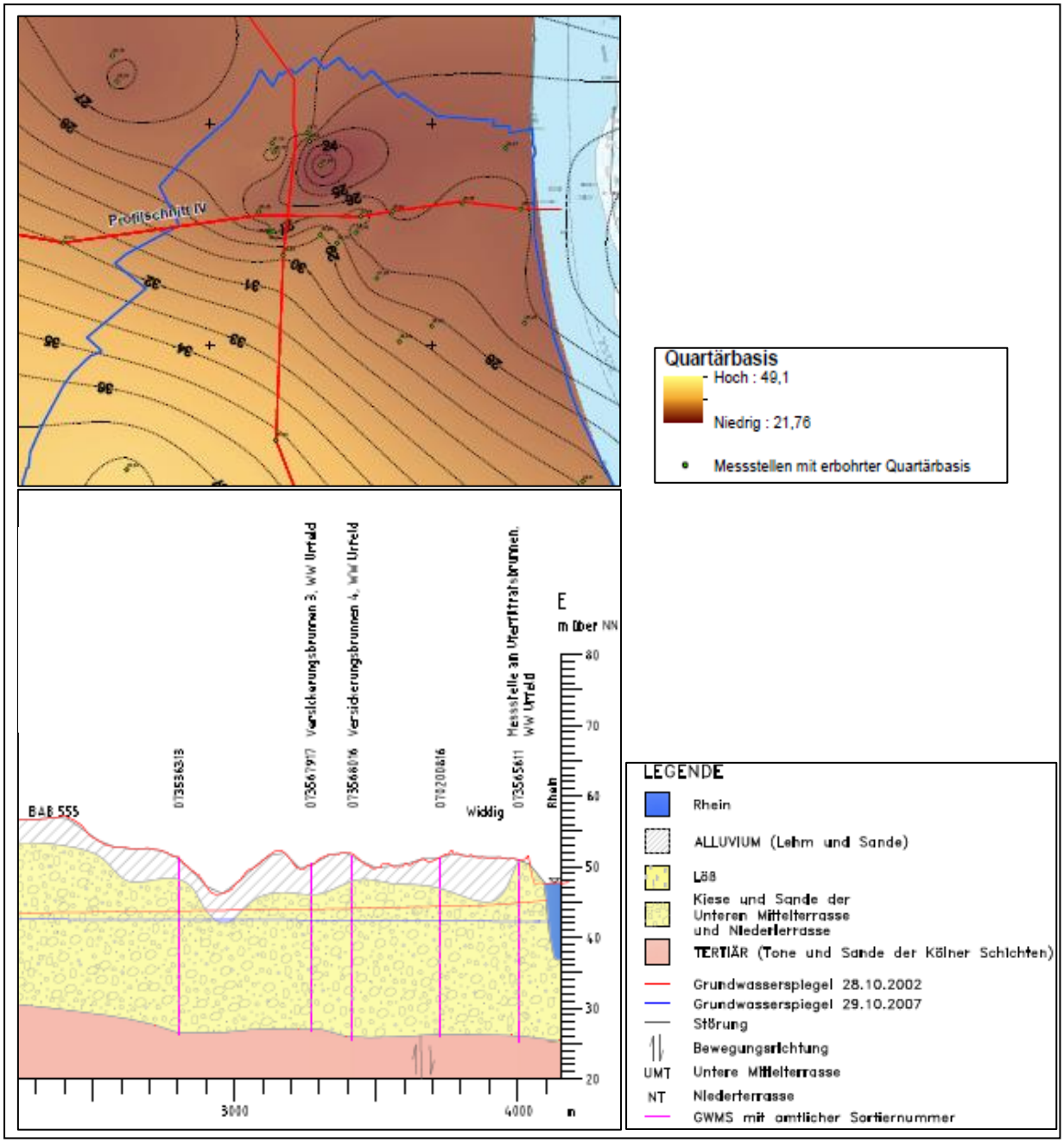

Abbildung 5: Ausschnitt aus der Quartärbasiskarte und dem geologischen Profilschnitt IV im Vorfeld des WW Urfeld [2]

Die Durchlässigkeiten (kf-Werte) des Grundwasserleiters liegen nach der Hydrologischen Karte von NRW Blatt Bonn 5208 und Blatt Porz 5108 im Wertebereich zwischen $7*10^{-3}$ bis $3*10^{-2}$ m/s. In älteren Untersuchungen zur Ermittlung des Schutzgebietes von Urfeld durch das ehem. Staatliche Umweltamt Köln wurden Durchlässigkeiten von $9*10^{-3}$ m/s angenom-

men. Im Rahmen der Modellkalibrierung eines seit langem betriebenen Grundwassermodells wurden modellwirksame Werte von 1 bis 1,4*10^{-2} m/s ermittelt. Damit sind die Durchlässigkeiten sehr hoch, so dass es sich hier um einen für die Wassergewinnung sehr ergiebigen Grundwasserleiter handelt. Dementsprechend ist die Rohwasservulnerabilität entsprechend der Zuweisung in Abhängigkeit von Schutzzone und Gesteins- bzw. Gebirgsdurchlässigkeit in Tabelle 1 sowohl für die Schutzzone II als auch für die Schutzzone IIIA als hoch einzustufen sein.

Tabelle 1: Rohwasservulnerabilität (RWV) in Abhängigkeit von Gesteins- / Gebirgsdurchlässigkeit und Schutzzone (aus [7], verändert nach [6])

			Gesteins-/Gebirgsdurchlässigkeit (Klassen nach HyG KA)						
Leitertyp			Grundwassergeringleiter			Grundwasserleiter			
kf-Wert (Grenzen) [m/s] bzw. T/H-Wert (Grenzen)			< 10^{-9}	10^{-9} bis 10^{-7}	10^{-7} bis 10^{-5}	10^{-5} bis 10^{-4}	10^{-4} bis 10^{-3}	10^{-3} bis 10^{-2}	>10^{-2}
Durchlässigkeitsklasse (Locker- bzw. Festgestein)			7/VII	6/VI	5/V	4/IV	3/III	2/II	1/I
			äußerst gering	sehr gering	gering	mäßig	mittel	hoch	sehr hoch
			1	2	3	4	5	6	7
Schutzzone/Entfernung	III B/EZG außerhalb WSG	1	sehr gering	sehr gering	gering	gering	mittel	mittel	hoch
	III/III A	2	sehr gering	gering	gering	mittel	mittel	hoch	hoch
	II	4	hoch	hoch	hoch	hoch	hoch	hoch	hoch
	I	5	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch

Das Einzugsgebiet des Wasserwerks Urfeld wird durch die Nähe zum Rhein stark beeinflusst. Die permanenten Schwankungen der Rheinwasserstände erzeugen eine hoch instationäre Grundwasserströmung mit immer wechselnden Fließrichtungen. Bei niedrigen Rheinwasserständen liegt ein stärker landseitig geprägtes Einzugsgebiet vor. Das Grundwasser strömt dann auf die Wasserwerksbrunnen aus südlicher Richtung zu (Uferfiltratanteil liegt bei lediglich 30%). Demgegenüber liegt bei hohen Rheinwasserständen ein überwiegend rheinseitiges Einzugsgebiet vor. Uferfiltrat und Grundwasser strömen die Brunnen dann aus östlicher Richtung zu (ca. 70% Uferfiltratanteil). Diese beiden Zustände werden in den **Grundwassergleichenplänen vom Oktober 2001 (Abbildung 6) und Oktober 2002 (Abbildung 7)** dargestellt.

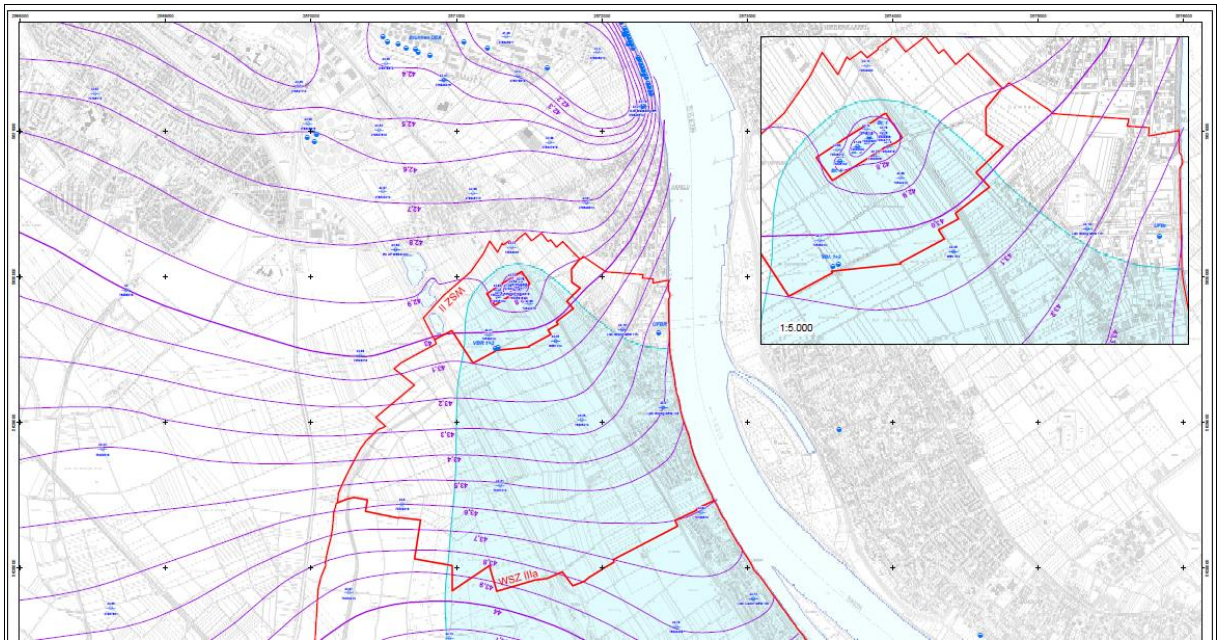

Abbildung 6: Grundwassergleichenplan vom Oktober 2001 [2]

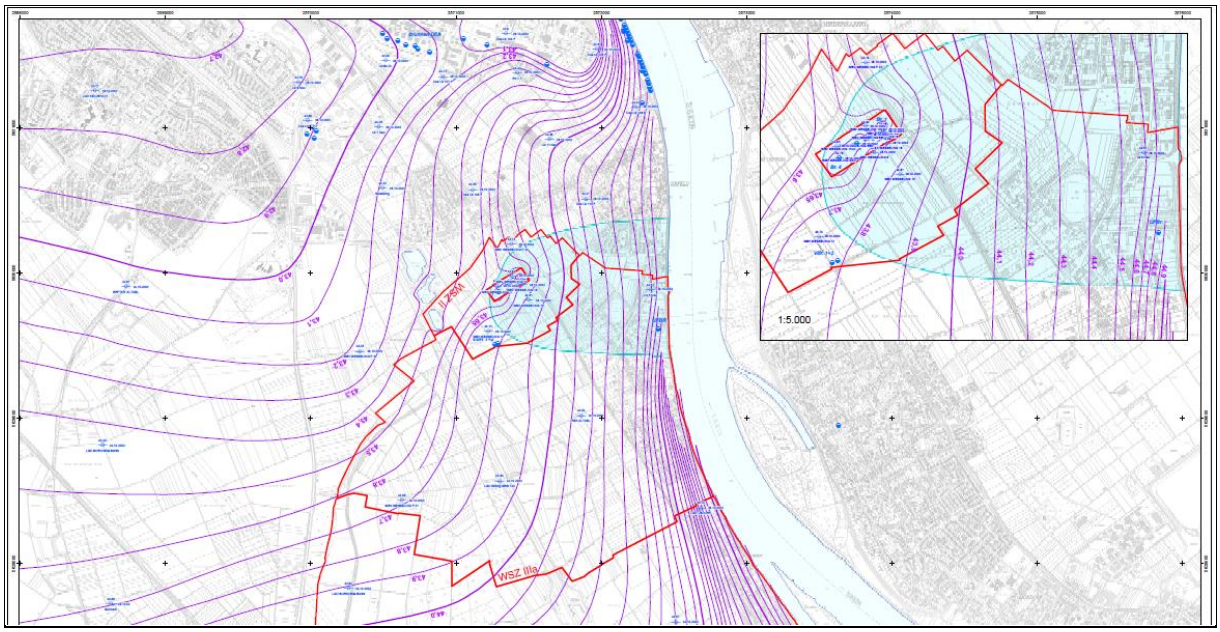

Abbildung 7: Grundwassergleichenplan vom Oktober 2002 [2]

Neben den beiden dargestellten Grundwasserströmungszuständen sind natürlich auch alle Übergangsformen existent. Die am häufigsten Auftretende Fließrichtung, entsprechend einem mittleren Rheinwasserstand, ist Nord-Nordwest.

Der Anteil an Uferfiltrat des im Wasserwerk Urfeld geförderten Wassers wird neben den Rheinwasserständen auch durch die Grund- und Uferfiltratentnahmen der Großindustrie im Raum Widdig-Urfeld-Wesseling beeinflusst. Durch die Förderungen wird ein großflächiger

Trichter erzeugt, der im Wasserwerk Urfeld zu einem höheren Uferfiltratanteil als unter natürlichen Gegebenheiten führt.

Die stark schwankenden Uferfiltratanteile führten in der Vergangenheit auf Grund der hohen Nitratkonzentrationen im Grundwasser zu Problemen bei der Trinkwassergewinnung im Hinblick auf die Einhaltung des TVO-Grenzwertes für Nitrat (50 mg/l). Die Konzentrationen in den einzelnen Förderbrunnen betrugen zeitweise fast 70 mg/l. Aus diesem Grund wurde im Jahr 1997 in unmittelbarer Ufernähe der bereits im Abschnitt 2 erwähnte Uferfiltratbrunnen errichtet. Der maximale Anteil des wieder infiltrierten Wassers an dem im Wasserwerk Urfeld geförderten Rohwassers liegt rechnerisch bei gut 70 % (4,8 Mio. m³/a Förderrecht im Verhältnis zu 3,5 Mio. m³/a Versickerungsmenge).

4 Varianten im Einzugsbereich des WSG Urfeld

Im Einzugsbereich der Rohwasserfassungen im WSG Urfeld liegen die nachfolgend grob vorgestellten drei Trassenvarianten, die das Wasserschutzgebiet (WSG) in unterschiedlicher Weise tangieren würden. Zu beachten ist, dass für die im Rahmen des Variantenauswahlverfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitssstudie (UVS) [1] nur die Wasserschutzgebietszonen I und II betrachtet wurden und in den Abbildungen 4 und 5 daher nicht das gesamte Wasserschutzgebiet eingezeichnet ist, sondern nur die Zonen I und II. Die bislang nicht betrachtete WSG-Schutzzone III ist im weiteren Verfahren bzgl. der Auswahl der Vorzugstrasse zwingend zu berücksichtigen, da der Schutzzweck des gesamten Wasserschutzgebietes laut DVGW Arbeitsblatt W101 [4] in der Gewährleistung folgender Punkte besteht:

- Minimierung des Eintrags von Stoffen und Organismen, welche die Beschaffenheit des Grundwassers beeinträchtigen können
- Minimierung vorhandener und Abwehr neuer Gefährdungen und Risikiken für das Grundwasser in den Einzugsgebieten.

Auch in der Schutzzone III ist daher insbesondere der Eintrag weitreichend schlecht abbaubarer Substanzen ins Grundwasser zu verhindern.

4.1 Variante V9aB mit Rheinquerung als Brücke

Der in Abbildung 8 dargestellte Verlauf der Variante 9aB (Brücke) würde die WSG-Schutzzone II von West nach Ost auf einer Länge von ca. 1,3 km nördlich der Schutzzone I queren. Der minimale Abstand der geplanten Autobahntrasse zur Schutzzone I dürfte ca. 50 m betragen.

Der weitere Trassenverlauf würde durch bzw. am nördlichen Rand der Schutzzone IIIA entlangführen. Insbesondere dürfte die ca. 800 m östlich der Rohwasserfassungen gelegenen linksrheinische Gründung des Brückenbauwerks (Details sind dem TZW derzeit

nicht bekannt) zumindest teilweise einen sehr intensiven Eingriff (z.B. Gründung im Grundwasser; Errichten von Baustofflagern, Flächen zur Lagerung von Bodenaushub etc.) in der Schutzzone IIIA darstellen.

Weiterhin ist anzumerken, dass von dieser Variante auch die Schutzzone IIIA des rechtsrheinisch gelegenen WSG Niederkassel betroffen wäre.

Abbildung 8: Verlauf der Variante 9aB
(aus: https://rheinspange.nrw.de/variantenauswahl/variante9ab vom 20.07.2021)

4.2 Variante V9bT mit Rheinquerung als Tunnel

Von dieser Variante, deren Verlauf insbesondere auf der linksrheinischen Seite demjenigen der Variante V9aB entsprechen dürfte und deren Aufnahme als vertiefend zu untersuchende Variante erst im Dezember 2020 erfolgte, sind dem TZW lediglich folgende Eckdaten bekannt:

- Geplant sind 2 Tunnelröhren im Abstand des 2-3 fachen des Durchmessers einer Tunelröhre (ca. 15 m).
- Der Verlauf der Tunnelröhren unter dem Rhein soll innerhalb des tertiären Grundwasserstockwerks erfolgen.
- Die Einfahrtsrampe des Tunnels dürfte sich für die Trinkwasserversorgung genutzten quartären Grundwasserleiter befinden und vollständig in der die Schutzzone II verlaufen.
- Die Tunnelröhren selbst dürften die Schutzzone II zumindest tangieren, größtenteils jedoch in der Schutzzone IIIA verlaufen.
- Sowohl die WSG-Schutzzone II als auch die Schutzzone IIIA würden von der Baumaßnahme als auch von der Betriebsphase der Autobahn tangiert werden.

4.3 Variante V10T mit Rheinquerung als Tunnel

Die Trasse der Variante V10T verläuft ca. 200 – 300 m südlich der Schutzzone II. Das geplante Tunnelbauwerk, welches bautechnisch ähnlich wie die Variante V9bT ausgeführt werdendürfte, würde die Schutzzone IIIA auf einer Länge von ca. 1,5 km von West nach Ost queren (vgl. Abbildung 9). Zu beachten ist, dass der in rheinnähe niedergebrachte im quartären Grundwasserleiter niedergebracht Uferfiltratbrunnen des WBV unmittelbar über der geplanten Tunneltrasse der Variante V10T liegen dürfte (die in diesem Bereich im tertiären Grundwasserleiter verlaufen dürfte; auf eine Bürgeranfrage wurde von der Autobahngesellschaft mitgeteilt, dass der Tunnel linksrheinisch im Bereich der L300 24 m und im Bereich der St-Georg-Str. 32 m unter dem Straßenniveau liegen würde).

Abbildung 9: Verlauf der Variante 10T
(aus: https://rheinspange.nrw.de/variantenauswahl/variante10t/ vom 20.07.2021)

Bezüglich einer Bürgeranfrage, inwieweit durch das Tunnelbauwerk die Trinkwasserversorgung der Gemeinden Wesseling und Bornheim gefährdet wäre, wurde von der Autobahngesellschaft folgende Antwort gegeben: „Die Beeinträchtigung der Grundwassersituation für den Tunnel sind gering. Falls Gegenmaßnahmen erforderlich sind, werden diese untersucht, mit den zuständigen Behörden abgestimmt und entsprechend in der vertieften Untersuchung berücksichtigt.“

Da dem TZW keine genauen Eckdaten zum Tunnelbau vorliegen (Wasserhaltemaßnahmen; Planung der Entwässerungseinrichtungen etc.) kann eine hinreichende Gefährdungseinschätzung dieses Bauwerks derzeit von Seiten des TZW nicht vorgenommen werden. Insbesondere ist zu klären, inwieweit das Tunnelbauwerk während der Bau- (Nutzung möglich bzw. Rückbau erforderlich?) und Betriebsphase (Nutzung möglich bzw. Neubau an anderer Stelle erforderlich?) Einwirkungen auf den Uferfiltratbrunnen bzw. die Versickerungsbrunnen hätte.

5 Gefährdung der Wasserbeschaffenheit des Grundwassers infolge der Bautätigkeiten im Wasserschutzgebiet

Nachfolgend werden Tätigkeiten aufgeführt, die auf den Bau der Rheinspange 553 zutreffen und laut DVGW-Arbeitsblatt W 101 [5] das Grundwasser durch physikalische, chemische, biologische und mikrobiologische Beeinträchtigungen in seiner Beschaffenheit verändern können.

Folgende Tätigkeiten werden dabei sowohl in der Schutzzone II als auch in der Schutzzone III explizit als hohe Gefährdung eingestuft (zutreffend auf die Varianten V10T und V9bT):

- Errichten, Erweitern und Betrieb von Tunnel- und Stollenbauten sowie Kavernen und Untertagebergbau

Ebenfalls als hohe Gefährdung sind folgende Tätigkeiten in der Schutzzone II einzustufen (zutreffend auf die die Variante V9aB und V9bT):

- Errichten, Erweitern und Betrieb von baulichen Anlagen mit Eingriffen in den Untergrund (über und im Grundwasser)
- Baustelleneinrichtungen, Baustofflager und Wohnunterkünfte für Baustellenbeschäftigte
- Neu-, Um- und Ausbau von Straßen mit Ausnahme von Feld- und Waldwegen (selbst in der Schutzzone III geht von diesem Punkt laut Arbeitsblatt W101 immer noch eine mittlere Gefährdung für das Grundwasser aus und trifft somit auf alle Varianten zu).

Als Ursache möglicher Kontaminationen des Grundwassers während der Bauphase sind beispielsweise folgende Punkte zu nennen:

- Vermehrter Eintrag von Trüb- und Schwebstoffen sowie weiterer gelöster Wasserinhaltsstoffe durch die Bautätigkeiten
- Havarien und Defekte von Baumaschinen (Tunnelbohrmaschine, Bagger, LKW, Rüttelplatten etc.)
- Einsatz von im Rahmen der Baumaßnahme einzusetzenden wassergefährdenden Stoffen (Bodenverbesserungsmittel, Betonzusatzstoffe, RC-Materialien etc.)
- Mikrobielle Belastungen durch Leckagen der im Zuge der Bautätigkeiten bereitzustellenden sanitären Einrichtungen.

Infolge der beschriebenen Gefährdungseinschätzung wurden dementsprechend folgende Punkte in der Wasserschutzgebietsverordnung Urfeld [4] aufgegriffen und folgende Verbote bzw. Genehmigungspflichten festgesetzt, welche einen Autobahnbau bzw. –betrieb evtl. betreffen würden:

In der Schutzzone II sind laut §5 (2) u.a. folgende Punkte verboten:

- Punkt 3: Das Errichten, Erweitern oder wesentliche Ändern oder die Nutzungsänderung von baulichen Anlagen
- Punkt 7: Das Errichten oder Erweitern von Anlagen zum Ablagern natürlicher Locker- und Festgesteine
- Punkt 8: das Errichten von Rohrleitungsanlagen für wassergefährdende Stoffe und von Leitungen mit wassergefährdenden Stoffen wie z.B. ölgekühlte unterirdische Stromleitungen
- Punkt 27: Baustelleneinrichtungen, wie z.B. Aufenthalts- und Unterkunftsräume, sanitäre Einrichtungen und Baustofflager
- Punkt 29: das Bauen, Erweitern oder wesentliche Ändern von Wegen, Straßen, Bahnanlagen und sonstigen Verkehrsanlagen einschließlich Rastanlagen und Parkplätzen;
- Punkt 30: Grabungen, Abgrabungen oder Bodeneingriffe jeder Art, durch die die belebte Bodenzone verletzt oder die Deckschichten vermindert werden, ausgenommen:
  - die ordnungsgemäße, den besonderen Schutz der Gewässer berücksichtigende land- und forstwirtschaftliche Bodenbearbeitung,
  - Maßnahmen im Zusammenhang mit genehmigungspflichtigen Handlungen nach § 3; Abs.1,
  - bodenkundliche Untersuchungen.
- Punkt 33: Bohrungen jeder Art, ausgenommen:
  - Bohrungen für bodenkundliche sowie geowissenschaftliche Untersuchungen,
  - Bohrungen für den Grundwasserbeobachtungsdienst.
- Punkt 38: das Verwenden von Recyclingbaustoffen, industriellen Nebenprodukten oder sonstigen vergleichbaren Stoffen (z.B. Bauschutt)
  - beim Bau von Straßen, Wegen, Bürgersteigen, Parkplätzen, Rastanlagen, Lärmschutzwällen.

In der Schutzzone IIIA sind laut §4 (2) u.a. folgende Punkte verboten:

- Punkt 25: Grabungen, durch die das Grundwasser freigelegt oder angeschnitten wird;
- Punkt 26: Abgrabungen über eine Tiefe von 3 Metern hinaus, sowie Abgrabungen, wenn das Grundwasser freigelegt oder angeschnitten wird;
- Punkt 31: Das Verwenden von Recyclingbaustoffen, industriellen Nebenprodukten oder sonstigen vergleichbaren Stoffen (z.B. Bauschutt) z.B. beim Bau von Straßen, Wegen, Bürgersteigen, Parkplätzen, Rastanlagen, Lärmschutzwällen,

genehmigungspflichtig sind In der Schutzzone IIIA laut §4 (1) u.a. folgende Punkte:

- Punkt 2: Das Errichten, Wiederherstellen, Erweitern, wesentliche Ändern oder die Nutzungsänderung von baulichen Anlagen;

- Punkt 6: Das Errichten, Erweitern oder wesentliche Ändern von Anlagen zum Ablagern nicht nachteilig veränderter natürlicher Locker- und Festgesteine
- Punkt 13: Grabungen über eine Tiefe von 3 Metern hinaus, bei denen das Grundwasser nicht freigelegt oder angeschnitten wird;
- Punkt 14: Abgrabungen bis zu einer Tiefe von 3 Metern;
- Punkt 20: Das Bauen neuer und das wesentliche Ändern bestehender Straßen und Wege, soweit dies über den Rahmen der üblichen Unterhaltung oder örtlich begrenzter Verkehrssicherungsmaßnahmen hinausgeht

6 Gefährdung der Wasserbeschaffenheit des Grundwassers infolge des Betriebs einer Autobahn im Wasserschutzgebiet

Neben den unmittelbar von den Baumaßnahmen ausgehenden Belastungen des Grundwassers würden sich durch den Bau einer Autobahn im Wasserschutzgebiet Urfeld zudem langfristige Gefährdungen ergeben. Neben der langfristigen Wassergefährdung durch die chemischen Bestandteile der eingesetzten Baustoffe, Bauhilfsstoffe und Betriebsmittel ist hier vor allem die Versickerung von Niederschlagswasser von den Verkehrsflächen zu nennen, die laut DVGW Arbeitsblatt W101 [5] ein hohes bis sehr hohes Gefährdungspotential in Schutzzone II und III darstellen können. Als Ursache möglicher Kontaminationen des Grundwassers während der Betriebsphase sind beispielsweise folgende Punkte zu nennen:

- Hohes Verkehrsaufkommen mit Gefährdungen aus straßentypischem Schadstoffinventar bei regulärem Verkehrsaufkommen (Normalbetrieb),
- Abrieb von Reifen / Bremsbelägen / Fahrbahn (Schwermetalle u. a.),
- Tropfverluste (Mineralöle, Kraftstoffadditive, Frostschutz-/Bremsflüssigkeit),
- Deposition von Abgasen / Stäuben (Schwermetalle, Platingruppenelemente, PAK),
- Streu- und Taumittel.

Bei Unfällen ist zudem mit Freisetzung größerer Mengen wassergefährdender Stoffe (aus Transport, Löschschäumen, etc.) zu rechnen. Trotz gezielter Bündelung der Straßenabflüsse ist durch Abdrift / Spray und bei Unfällen nicht nur eine Kontamination der befestigten Flächen, sondern auch der angrenzenden Böschungen anzunehmen.

Infolge der beschriebenen Gefährdungslage wurden dementsprechend folgende Punkte in der Wasserschutzgebietsverordnung Urfeld [4] aufgegriffen und folgende Verbote bzw. Genehmigungspflichten festgesetzt, welche einen Autobahnbau betreffen würden:

In der Schutzzone II sind laut §5 (2) u.a. folgende Punkte verboten:

- Punkt 5: das Einleiten von Abwasser oder von wassergefährdenden Stoffen in oberirdische Gewässer oder in den Untergrund;
- Punkt 10: Der Transport von wassergefährdenden Stoffen;

In der Schutzzone IIIA sind laut §4 (2) u.a. folgende Punkte verboten:

- Punkt 5: Das Einleiten von unbehandeltem Abwasser in oberirdische Gewässer; Abwasser jeder Art oder von wassergefährdenden Stoffen in den Untergrund (wie z.B. Versickern oder Versenken), ausgenommen:
  - das Versickern von unverschmutztem Niederschlagswasser mit Ausnahme über Sickerschacht,
  - das Versickern von gering verschmutztem Niederschlagswasser, wenn breitflächig über die bewachsene Bodenzone versickert wird oder wenn über eine Mulde mit bewachsener und belebter Bodenzone versickert wird, ohne dass ein Überlauf in einen Sickerschacht, eine Rohr- oder eine Rigolenversickerung erfolgt.

Weiterhin darf nicht außer Acht gelassen werden, dass es durch die zu errichtenden Bauwerke im Anströmbereich des Wasserwerkes zu signifikanten Änderungen in der Grundwasseranströmung und damit auch zu Qualitätsänderungen im Vergleich zum Status Quo kommen kann.

7 Fazit

Aufgrund der im WSG Urfeld vorliegenden hohen Rohwasservulnerabilität und der infolge der Baumaßnahmen (Abtragung der Deckschichten; Arbeiten unterhalb des Grundwasserstandniveaus insb. bei den Tunnelvarianten) vorliegenden sehr hohen Grundwasservulnerabilität, würde bei Realisierung einer der drei durch das WSG Urfeld verlaufenden Trassenvarianten im Zeitraum der Baumaßnahmen, welche sich über Jahre erstrecken würde, eine überwiegend sehr hohen Gesamtvulnerabilität im Bereich der Rohwassergewinnungen der Wasserbeschaffungsverband Wesseling – Hersel resultieren.

Da von den geplanten Baumaßnahmen ebenfalls ein sehr hohes Gefährdungspotential ausgeht, welche laut der vorliegenden WSG-Verordnung teilweise verboten bzw. zumindest genehmigungsbedürftig sind, würde von einer Trassenführung durch das WSG Urfeld ein sehr hohes Risiko für die Rohwasserbeschaffenheit der Brunnen der Wasserbeschaffungsverband Wesseling – Hersel ausgehen. Während der Betriebsphase der Autobahn ist zwar mit einem gegenüber der Bauphase abgeschwächtem aber nach wie vor hohem Risiko für die Rohwasserbeschaffenheit der Brunnen auszugehen.

Insbesondere müssten die beiden nachfolgend genannten Fragestellungen dringend beantwortet werden:

- Welche Auswirkungen besäße die Umsetzung der Variante V10T auf den Uferfiltratbrunnen sowie die Versickerungsbrunnen. Weitere Nutzung möglich bzw. Rückbau und Neubau erforderlich?

- Führen die in Zusammenhang mit den einzelnen Varianten zu errichtenden Bauwerken zu Änderungen der Grundwasseranströmung und damit auch zu Qualitätsänderungen im Vergleich zum Status Quo ?

Insgesamt ist davon auszugehen, dass infolge der Trassenführung der Autobahnquerspange 553 durch das WSG Urfeld die vom WBV bzw. den Stadtwerken Wesseling und Bornheim zu gewährleistende Daseinsvorsorge somit nicht mehr sicherzustellen wäre.

Da sich der Entscheidungsprozess der Autobahn GmbH bzgl. der Auswahl der Vorzugsvariante derzeit im Bereich der vertiefenden Untersuchungen der einzelnen Varianten befindet, sollten die Wasserbeschaffungsverband Wesseling – Hersel sich darum bemühen, dass die Randbedingungen (Datengrundlage auf dem der Auswahlprozess beruht) seitens der Autobahn GmbH nicht nur mit den zuständigen Wasserbehörden abgestimmt wird, sondern auch die Stadtwerke aktiv in diesen Abstimmungsprozess einzubeziehen sind. Diesbezüglich sind dem WBV die bereits vorliegenden Eckdaten der zu errichtenden Bauwerke (Tiefe des Tunnels; Gründung der Brückenpfeiler; Notwendigkeit von Wasserhaltemaßnahmen; etc.) zwingend zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug sollte der WBV seinerseits relevante Informationen bzgl. der Wasserversorgung (z.B. Daten des Grundwassermodells; Daten bzgl. des Uferfiltrat- bzw. der Versickerungsbrunnen) den Planern der Autobahn GmbH zur Verfügung stellen.

Karlsruhe, 06.08.2021

i. V. Dipl.-Geoökol. S. Sturm

i. A. Dipl.-Hyd. M. Geiges

Literatur:

[1] Cochet Consult (2020): Umweltverträglichkeitsstudie-Rheinspange 553 – Teil 2 Vertiefende Raumanalyse. Entwurfsfassung. 26.03.2020.

[2] Wasserbeschaffungsverband Wesseling-Hersel & Rheinenergie AG (2011): Erläuterungsbericht zum Wasserrechtsantrag nach § 26 (Bewilligung) Landeswassergesetz NRW für die Entnahme von Grundwasser und Uferfiltrat in der Gemeinde Widdig im Stadtgebiet der Stadt Bornheim.

[3] Wasserbeschaffungsverband Wesseling-Hersel: Maßnahmenplan für das Wasserwerk Urfeld des Wasserbeschaffungsverbandes Wesseling-Hersel. Mai 2021.

[4] Ordnungsbehördliche Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für die Gewässer im Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlage Urfeld (Wasserschutzgebietsverordnung Urfeld) vom 24. Mai 1994 (incl. der 1. und 2. Änderungsverordnung der Jahre 1999 und 2005, Bezirksregierung Köln 2005).

[5] DVGW Arbeitsblatt W 101 (2021): Richtlinien für Trinkwasserschutzgebiete, Teil 1: Schutzgebiete für Grundwasser. 3/2021. 27 S.

[6] DVGW: Technischer Hinweis - Merkblatt W 1001 – B2 (M). Sicherheit in der Trinkwasserversorgung – Risikomanagement im Normalbetrieb; Beiblatt 2: Risikomanagement für Einzugsgebiete von Grundwasserfassungen zur Trinkwassergewinnung. WVGW-Verlag Bonn, 2015.

[7] Brauer, F., Bethmann, D., Kaupe, M., Schiffmann, S.: Risikomanagement für ein Kölner Wasserwerk. energie | wasser-praxis 06/2015, 42 – 50, 2015

3. Bewertung der Varianten – Ergebnisse

Bewertung erfolgt in Form von verdoppelten Schulnoten (1-12)

Variante	Wohnen	Erholen	Biotope	Tiere	Fläche	Boden	Grund-wasser	Ober-flächen-gewässer	Klima-Luft	Land-schafts-bild	Land-schafts-raum	Kultu-relles Erbe	Summe	Rang
1B	8	12	12	12	12	12	2	6	12	12	12	3	115	17
2B	9	11	12	12	12	12	8	6	11	12	12	1	118	17
3B	7	10	10	11	11	11	7	10	4	7	12	4	104	15
4B	10	11	11	10	12	11	6	10	7	8	11	1	108	15
5B	6	8	7	6	11	10	1	9	9	4	8	2	81	10
5T	3	5	4	5	9	6	1	8	6	3	7	2	59	6
6aB	5	4	8	4	10	6	1	9	8	3	4	3	65	7
6aT	2	1	5	2	7	3	1	8	4	2	3	3	41	2
6bB	6	3	6	3	10	7	1	4	5	3	4	3	55	5
6bT	5	1	3	1	7	3	1	3	3	2	3	3	35	1
7T	1	1	5	2	7	2	1	8	3	2	3	3	38	1
8B	11	8	10	7	10	6	4	10	4	8	8	5	91	12
8T	4	6	8	4	8	1	4	9	1	5	7	2	59	6
9aB	12	9	10	8	10	4	5	11	5	10	9	5	98	13
9aT	4	7	7	7	7	1	5	10	2	8	7	2	67	7
9bT	10	5	6	6	7	2	5	8	6	6	9	2	72	8
10T	9	2	1	5	7	1	1	1	2	5	9	3	46	3

TOP

Ö 9

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.12.2021

öffentlich

Vorlage Nr.	632/2021-7
Stand	18.11.2021

Betreff Ergebnis der Prüfung des Antrags der CDU-Fraktion vom 06.12.2020 hinsichtlich einer Buslinie zur Verbindung der DB-Bahnhöfe Roisdorf und Sechtem über die Bornheimer Rheinorte

Beschlussentwurf

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt

In der Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses am 10.03.2021 wurde in Vorlage 843/2020-7 über den Antrag der CDU-Fraktion vom 06.12.2020 hinsichtlich einer Buslinie zur Verbindung der DB-Bahnhöfe Roisdorf und Sechtem über die Bornheimer Rheinorte beraten. Die Verwaltung hat den Sachverhalt als Prüfauftrag an den als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständigen Rhein-Sieg-Kreis (RSK) weitergegeben. Eine Antwort seitens des RSK liegt nun vor. Diese lautet wie folgt:

Zur besseren Anbindung der Bornheimer Rheinorte wurde das Angebot der Stadtbahnlinie 16 zum Fahrplanwechsel am 28.08.2019 erheblich ausgebaut. Seitdem fährt die Linie 16 in den Hauptverkehrszeiten alle 10 Minuten nach Köln und Bonn (vormals 20-Minuten-Takt) und in den Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenendende mindestens alle 30 Minuten (vormals zeitweise nur 60-Minuten-Takt). Eingeführt wurde außerdem ein durchgehender Nachtverkehr am Wochenende. Zum Fahrplanwechsel am 12.12.2021 folgt als weitere Verbesserung noch ein 20-Minuten-Takt an Samstagen (bislang 30-Minuten-Takt).
Der Bau von Hochbahnsteigen zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ist nach langjähriger Diskussion und Planung auf den Weg gebracht worden. Die Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplan zur Erschließungsqualität werden in den Rheinorten eingehalten. Für Verbindungen in die Kernstadt Bornheim kann in Hersel auf die Buslinie 818 umgestiegen werden, alternativ steht das AST zur Verfügung.

Vor diesem Hintergrund verfügen die Bornheimer Rheinorte für Ortslagen dieser Größenordnung über eine im kreisweiten Vergleich hervorragende ÖPNV-Anbindung. Ein Erschließungsdefizit liegt nicht vor.

In Richtung der benachbarten Zentren stellt die Stadtbahn aus den Rheinorten folgende Fahrzeiten her:

- Köln Hbf: ca. 45 Minuten, nach Eröffnung der Nord-Süd-Stadtbahn nur noch ca. 35 Minuten
- Bonn Hbf: ca. 12 Minuten
- Wesseling: ca. 7 Minuten

Auf der Buslinie 753 (Schulverkehr Bornheim) gibt es in Abstimmung zwischen der Stadt Bornheim als Schulträger und dem Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV ein-

zelne Busfahrten in der Relation Merten – Sechtem – Keldenich – Urfeld – Widdig – Uedorf sowie Roisdorf – Hersel – Uedorf im Rahmen der Schülerbeförderung für die Schulstandorte Gesamtschule Merten, Verbundschule Uedorf und Grundschule Hersel. Dies ermöglicht eine Abschätzung potenzieller Busfahrzeiten aus den Rheinorten zu den beiden Bahnhöfen sowie daraus resultierender Gesamtreisezeiten in die Zentren. Für die Rheinorte würden sich selbst bei Annahme idealer Anschlüsse an den Eisenbahnverkehr Fahrzeiten nach Bonn in einer Größenordnung von ca. 30 Minuten und nach Köln bei Aussparung des Wesselinger Zentrums von ca. 45 Minuten und inkl. Wesseling von ca. 60 Minuten ergeben.

Das bedeutet, dass mit einer zusätzlichen Buslinie keine Fahrzeitvorteile, aber ein erheblicher betrieblicher Mehraufwand verbunden wäre. Zudem stünde die Linie im Widerspruch zur Grundsatzstrategie des Nahverkehrsplans, Parallelverkehre zugunsten verbesserter differenzierter Bedienungsangebote und allgemein dichterer Takte abzubauen.

Vor dem Hintergrund des geschilderten Sachverhaltes ist die Einführung einer zusätzlichen Buslinie aus den Rheinorten zu den Bahnhöfen Bornheim und Sechtem aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises nicht sinnvoll.

Zur besseren Berücksichtigung nahräumlicher Verkehre könnte stattdessen ein Ausbau flexibler Bedienformen in Erwägung gezogen werden.

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlagen zum Sachverhalt

keine

TOP

Ö 10

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.12.2021

öffentlich

Vorlage Nr.	634/2021-7
Stand	18.11.2021

Betreff Ergebnis der Prüfung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.12.2020 zur Verbesserung der Anbindung des Bereiches oberer Bannweg in Waldorf und Bisdorf

Beschlussentwurf

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt

In seiner Sitzung am 05.05.2021 hat der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss in Vorlage 33/2021-7 über den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.12.2020 zur Verbesserung der Anbindung des Bereiches oberer Bannweg in Waldorf und Bisdorf beraten. Die Verwaltung hat den Sachverhalt als Prüfauftrag an den als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständigen Rhein-Sieg-Kreis (RSK) weitergegeben. Eine Antwort seitens des RSK liegt nun vor. Diese lautet wie folgt:

Die Linie 745 (Bornheimer Berghüpfer) wurde am 15.04.2019 als neues Kleinbusangebot u.a. zur Erschließung der Hanglagen in Walberberg und Waldorf, zur Anbindung der Ortslagen von Trippelsdorf und Walberberg und zur Verknüpfung mit der Stadtbahnlinie 18 sowie den Fahrten der Linie 818 eingeführt.

Eine Verlängerung der Linie 745 von Waldorf über Bisdorf und Brenig nach Bornheim und ggf. weiter nach Roisdorf zwecks Anbindung der Höhenlagen wird vom Rhein-Sieg-Kreis grundsätzlich unterstützt.

Bereits in den Beratungen zur Umsetzung der 1. Ausbaustufe des Bornheimer Berghüpfers wurde durch den Rhein-Sieg-Kreis eine derartige Ausweitung des Linienweges als eine mögliche 2. Ausbaustufe des neuen Kleinbusangebotes vorgestellt. Beabsichtigt war, zunächst nach einem und dann erneut nach zwei Jahren nach Betriebsaufnahme der Kleinbuslinie eine Evaluation des bestehenden Angebotes durchzuführen. Nachfolgend sollte in Abstimmung mit der Verwaltung ein Konzept für eine 2. Ausbaustufe erstellt werden, dass dann der Politik zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden sollte.

Die erste Evaluation der Bornheimer Kleinbuslinie im März 2020 war bereits durch den Rhein-Sieg-Kreis geplant und beauftragt worden, musste dann jedoch pandemiebedingt kurzfristig bis auf weiteres verschoben werden. Das Ergebnis einer Evaluation unter Pandemiebedingungen wäre nicht repräsentativ, zumal das Pandemiegeschehen zu starken Fahrgastrückgängen im ÖPNV insgesamt geführt hat. Bei einer weiteren Normalisierung der Verkehrsverhältnisse strebt der Rhein-Sieg-Kreis eine erste Evaluation des Bornheimer Berghüpfers vsl. im März 2022 an.

Nach einer zweiten Erhebung der Fahrgastnachfrage vsl. im September 2022 soll dann

durch den Rhein-Sieg-Kreis in Abstimmung mit der Verwaltung ein Konzept für eine 2. Ausbaustufe des Bornheimer Kleinbusangebotes erstellt werden, das neben einer räumlichen Ausweitung ggf. auch eine zeitliche Ausweitung des Bedienungszeitraumes (Angebot am Wochenende) umfasst. Dieses Konzept soll der Politik nach Möglichkeit bis zum Jahresende 2022 zur Beratung und nachfolgenden Beschlussfassung vorgelegt werden, um eine Umsetzung durch die RVK nach den Sommerferien (07.08.2023) oder alternativ zum Fahrplanwechsel im Dezember (10.12.2023) zu ermöglichen.

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlagen zum Sachverhalt

keine

TOP

Ö 11

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.12.2021

öffentlich

Vorlage Nr.	633/2021-7
Stand	18.11.2021

Betreff Ergebnis der Prüfung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 04.01.2021 zum Ausbau des Busverkehrs durch Weiterführung Linie 818 von Sechtem nach Wesseling und weiter über Widdig und Uedorf nach Hersel (Ringlinie)

Beschlussentwurf

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt

In der Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses am 10.03.2021 wurde in Vorlage 35/2021-7 über den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 04.01.2021 zum Ausbau des Busverkehrs durch Weiterführung Linie 818 von Sechtem nach Wesseling und weiter über Widdig und Uedorf nach Hersel (Ringlinie) beraten. Die Verwaltung hat den Sachverhalt als Prüfauftrag an den als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständigen Rhein-Sieg-Kreis (RSK) weitergegeben. Eine Antwort seitens des RSK liegt nun vor. Diese lautet wie folgt:

Mit einer Weiterführung der Linie 818 von Sechtem nach Wesseling würde eine bisher nicht vorhandene ÖPNV-Verbindung aus dem Raum Merten/Sechtem zum benachbarten Mittelzentrum Wesseling entstehen. Darüber hinaus wäre dies eine neue Querverbindung zwischen der Stadtbahnlinie 16 und der DB-Strecke.

Da sich die Kreisgrenze unweit des aktuellen Endpunktes Sechtem Bahnhof befindet, wäre zur Einrichtung einer derartigen Busverbindung primär eine Beschlussfassung und anteilige Finanzierung seitens der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Wesseling (Zuständigkeit Stadtverkehr) bzw. Rhein-Erft-Kreis (Zuständigkeit Regionalverkehr) erforderlich.
Der Rhein-Sieg-Kreis hat in vergangenen Abstimmungen zur Fortschreibung der Nahverkehrspläne der beiden o.g. Aufgabenträger den Wunsch nach einer derartigen Busverbindung stets eingebracht. Die Stadt Wesseling favorisiert bislang aber einen bedarfsgesteuerten Verkehr, der in Form der TaxiBus-Linie 722 seit dem 10.06.2012 existiert.

Eine Weiterführung des Busverkehrs über Wesseling hinaus in die Bornheimer Rheinorte ist aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises nicht sinnvoll. Stattdessen sollte hier ggf. ein Ausbau flexibler Bedienformen in Erwägung gezogen werden.

Die Schaffung einer Ringlinie in der beschriebenen Form mit einer Gesamtfahrzeit von ca. 120 Minuten wäre außerdem aus nachfolgenden Gründen nicht praktikabel:

- Zu erwartende sehr ungleichmäßige Auslastung auf den Teilstrecken
- Weitere Verschärfung der bereits bestehenden Problematik der Linie 818, an den vielen Verknüpfungspunkten mit dem Schienenverkehr nur eingeschränkt attraktive Übergangszeiten herstellen zu können

Längere Ringlinien sind im ÖPNV grundsätzlich sehr problematisch, da die Linienführungen den Fahrgästen gegenüber nicht intuitiv kommuniziert werden können und gleichzeitig dennoch betriebliche Endpunkte erforderlich sind, die gewünschte Direktverkehrsbeziehungen in allen Relationen verhindern (Gewährleistung gesetzlicher Pausenzeiten des Fahrpersonals, Pufferzeiten zum Abbau von Verspätungen sowie Wartezeiten für klare Taktstrukturen).

Aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises ist stattdessen die wichtigste mittelfristige Maßnahme zur weiteren Verbesserung der Linie 818 eine Verdichtung von 30- auf 20-Minuten-Takt. Dies würde zum einen eine bessere Harmonisierung mit der ebenfalls im 20-Minuten-Takt verkehrenden Linie 18 ermöglichen. Gleichzeitig wäre der 20-Minuten-Takt als Grundangebot auf allen Hauptachsen des Bus- und Stadtbahnnetzes in Bornheim realisiert, was auch den angestrebten Bedienstandards des Nahverkehrsplans im Verdichtungsraum Köln/Bonn entspricht. Mit Blick auf die hohen Einwohnerzahlen der Ortslagen im Vorgebirge sowie die Verkehrsströme sind durch eine derartige Maßnahme erheblich größere Fahrgaststeigerungen im ÖPNV zu erwarten als durch zusätzliche Querverbindungen.

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlagen zum Sachverhalt

keine

TOP

Ö 12

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.12.2021

öffentlich

Vorlage Nr.	635/2021-7
Stand	18.11.2021

Betreff Ergebnis der Prüfung des Antrags der FDP-Fraktion vom 29.01.2021 zur Prüfung der Zusammenlegung der Bedienungsbereiche im Anrufsammeltaxi-Verkehr

Beschlussentwurf

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt

In seiner Sitzung am 08.06.2021 hat der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss in Vorlage 330/2021-7 über den Antrag der Antrag der FDP-Fraktion vom 29.01.2021 zur Prüfung der Zusammenlegung der Bedienungsbereiche im Anrufsammeltaxi-Verkehr beraten. Die Verwaltung hat den Sachverhalt als Prüfauftrag an den als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständigen Rhein-Sieg-Kreis (RSK) weitergegeben. Eine Antwort des RSK liegt nun vor.

Prüfergebnis RSK

Die AST-Systeme im Rhein-Sieg-Kreis sind überwiegend dergestalt aufgebaut, dass aus peripheren Räumen und/oder in Zeiträumen mit schwacher Nachfrage Fahrmöglichkeiten zu den nächstgelegenen Zentren und Verknüpfungspunkten hergestellt werden, sowie in der Gegenrichtung. Diese Systematik findet sich auch in Bornheim, wo alle AST-Bediengebiete mit den zentralen Ortslagen Bornheim und Roisdorf sowie außerdem mit den jeweils nächstgelegenen Bahnhöfen und Stadtbahnstationen verbunden sind.

AST-Systeme mit flächendeckenden Fahrmöglichkeiten gibt es im Rhein-Sieg-Kreis vereinzelt auch. Da die Betriebskosten im AST-Verkehr direkt proportional zu den gefahrenen Streckenlängen sind, kann dies zu erheblichem Mehraufwand führen. So haben sich z.B. die Fahrgastzahlen und Betriebskosten im AST-Verkehr Lohmar in einem Zeitraum von fünf Jahren nach der Ermöglichung von Querfahrten zwischen den Außenorten verdoppelt.
In Bornheim würden durch die Freigabe von Querfahrten zwischen den Bedienungsgebieten insbesondere zusätzliche Fahrmöglichkeiten zwischen den Rheinorten und den Ortslagen im Vorgebirge entstehen. Diese sind grundsätzlich auch im liniengebundenen ÖPNV möglich, jedoch nur auf Umwegen und mit Umsteigen (Linien 16 und 818).
Nach Einschätzung des Rhein-Sieg-Kreises ist das Fahrgastpotenzial auf diesen Relationen relativ begrenzt, so dass eine Kostenentwicklung wie im o.g. Beispiel Lohmar nicht zu erwarten ist.

Da die Nachfrage im AST-Verkehr Bornheim pandemiebedingt ohnehin stark rückläufig ist (2019: 4.058 Fahrgäste, 2020: 2.621 Fahrgäste), sind in den Kostenansätzen derzeit auch Reserven enthalten. Der Rhein-Sieg-Kreis steht insofern einer entsprechenden Ausdehnung des AST-Verkehrs offen gegenüber.

Hingewiesen sei zudem auf ein am 18.08.2021 umgesetztes Modellprojekt in Neunkirchen-Seelscheid, im Rahmen dessen u.a. anstelle des bisherigen AST unter dem Namen „Rhesi“ ein neuer On-demand-Verkehr in der Gemeinde eingerichtet worden ist (weitere Infos s. https://www.rsvg.de/rhesi).

Der Rhein-Sieg-Kreis erhofft sich davon Erkenntnisse, die in Zukunft auch zur Weiterentwicklung der anderen AST-Verkehre im Kreisgebiet genutzt werden können.

Anmerkung Stadt Bornheim

Aus Sicht der Verwaltung der Stadt Bornheim kann die Nachfragesituation zu Zeiten der Coronapandemie nicht als Maßstab für etwaige Änderungen in der Bedienung des AST herangezogen werden.

Eine Ausweitung der Fahrtmöglichkeiten über die bisherige Situation hinaus würde grundsätzlich zu Parallelverkehren führen und demnach ein Konkurrenzangebot zu den Stadtbahn- und Buslinien mit sich bringen. Fahrten zwischen den Ortschaften können dabei auch über 20,- Euro pro Strecke kosten. Da der Fahrgast zurzeit lediglich einen Festbetrag von 4,10,- Euro (ermäßigt 3,10,- Euro) bezahlen muss, müssten die aus der höheren Zahl an zurückgelegten Kilometern resultierenden Mehrkosten durch den RSK und die Stadt Bornheim kompensiert werden. Das AST ist seit dem Jahr 2016 Teil des Nahverkehrsplans und demnach Teil des regulären ÖPNV. Über die Kreisumlage erfolgt dahingehend auch eine Kostenbeteiligung der Stadt Bornheim.

Mit der Ausweitung auf das gesamte Stadtgebiet würde auch die eigentliche Zielsetzung verlassen, in Zeiträumen mit schwacher Nachfrage Fahrmöglichkeiten zu den nächstgelegenen Zentren und Bahnhaltepunkten herzustellen. Hier würde stattdessen ein taxiähnlicher Fahrbetrieb entstehen, der über die Kreisumlage finanziert wird. Hinsichtlich einer Weiterentwicklung des AST-Verkehrs wird empfohlen, die Ergebnisse des in den Ausführungen des RSK dargestellten Modellprojektes abzuwarten.

Finanzielle Auswirkungen

Mehrkosten in unbekannter Höhe über die Kreisumlage.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag

Ö 12

FDP	29.01.2021	6	1.12.04	ÖPNV		Anrufsammeltaxi: Prüfung der Zusammenlegung der Teilbereiche	**Stellungnahme der Verwaltung:** Die Fragestellung lässt sich ohne weitere Konkretisierung nicht beantworten. **Beschlussentwurf:** Der MoVA nimmt Kenntnis von den Ausführungen der Verwaltung.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt, den Antrag als ordentlichen Tagesordnungspunkt in einer der nächsten Sitzungen zu behandeln.

Beschluss:
Der MoVA beschließt den Antrag als ordentlichen Tagesordnungspunkt in einer der nächsten Sitzungen zu behandeln.
Einstimmig

TOP

Ö 14

Stadt BORNHEIM
DER BÜRGERMEISTER

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.12.2021

öffentlich

Vorlage Nr.	688/2021-7
Stand	18.11.2021

Betreff Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, B‘90/Grüne, SPD und UWG vom 29.10.2021 betr. Einbeziehung eines interfraktionellen Arbeitspapiers als Grundlage für die Beauftragung zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes

Beschlussentwurf Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss beschließt, das von den Fraktionen CDU, B‘90/Grüne, SPD und UWG erstellte interfraktionelle Arbeitspapier als Grundlage für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes zu nutzen.

Sachverhalt

Die Fraktionen CDU, B‘90/Grüne, SPD und UWG beantragen die Einbeziehung eines interfraktionellen Arbeitspapiers als Grundlage für die Beauftragung zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes. Das Arbeitspapier soll zudem als Grundlage für das Mobilitätskonzept genutzt werden und dabei der Verwaltung als Orientierung bei der Beauftragung des Büros dienen, sowie einem zu beauftragenden externen Büro die Vorstellungen der Fraktionen CDU, B‘90/Grüne, SPD und UWG hinsichtlich des Mobilitätskonzepts verdeutlichen.

Die Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Bornheim wurde im Rahmen der Haushaltsberatungen des Doppelhaushaltes 2021/2022 beschlossen (siehe auch Vorl. 016/2021-2). Die Bearbeitung ist ab 2022 federführend durch das Stadtplanungs- und Liegenschaftsamt vorgesehen und in der Umsetzung der Prioritäten mit der Priorität 2 versehen (siehe auch Vorl. 486/2021-7).

Das Stadtplanungsamt wird sich demnach folgend mit der Beauftragung eines geeigneten Planungsbüros befassen und das o.g. Arbeitspapier dazu als Orientierungsrahmen heranziehen. Das Arbeitspapier soll zudem in die Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes einfließen und dem noch zu beauftragenden externen Büro als Arbeitsgrundlage übergeben werden.

Aufgrund der umfangreichen Aufgabenstellung ist vor der Ausschreibung der Planungsaufgabe an einen externen Dienstleister zunächst die Erarbeitung einer dezidierten Leistungsbeschreibung notwendig. Das o.g. Arbeitspapier soll bei diesem Schritt bereits mit einbezogen werden.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen ergeben sich durch eine geplante Beauftragung eines externen Planungsbüros. Im Doppelhaushalt 2021/2022 sind 50.000,- Euro für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes veranschlagt. Diese sind mit einem Sperrvermerk versehen.

Anlagen zum Sachverhalt

1. Gemeinsamer Antrag
2. Arbeitspapier der Fraktionen CDU, GRÜNE, SPD und UWG/FORUM zum Mobilitätskonzept

Ö 14

CDU-Fraktion Bornheim

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Bornheim

SPD-Fraktion
im Rat der Stadt Bornheim

UWG/FORUM-Fraktion

Fraktionsgeschäftsstellen
Servatiusweg 19-23, 53332 Bornheim

Bornheim, 29. Oktober 2021

Antrag: Einbeziehung eines interfraktionellen Arbeitspapiers als Grundlage für die Beauftragung zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes.

der Fraktionen CDU, B'90/Grüne, SPD, UWG
(Reihenfolge der Fraktionen nach Größe)

Sehr geehrter Herr Hanft,

die Fraktionen CDU, Bündnis90/Die Grünen, SPD und UWG/Forum stellen folgende Antrag für die nächste Sitzung des MoVA:

Die Verwaltung wird beauftragt

> das von CDU, Grüne, SPD und UWG interfraktionell abgestimmte, angehängte Arbeitspapier, in dem sich die Parteien auf Leitziele für die Mobilität in Bornheim verständigt haben, als Grundlage für das zu erstellende Mobilitätskonzept zu nutzen.
>
> Das Papier soll dabei zum einen der Verwaltung als Orientierung bei der Beauftragung des Büros dienen, zum anderen dem Büro verdeutlichen, was die Fraktionen sich für Bornheim vorstellen.

Begründung

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes ist im letzten Haushalt beschlossen und mit einem Sperrvermerk versehen. Ziel ist es eine Verkehrswende in Bornheim zu organisieren, die vor allem eine klimafreundlichere Mobilität für alle ermöglicht. Dieses Ziel ist nicht von heute auf morgen umzusetzen, aber wir wollen uns gemeinsam auf den Weg machen.

Ansonsten verweisen wir auf das angehängte Arbeitspapier.

Mit freundlichen Grüßen

Lutz Wehrend, Dr. Henning Meyer-Flamme, Bernd Lambertz und CDU-Fraktion

Markus Hochgartz, Dr. Gabriele Jahn, Berthold Rothe und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Thomas Schmitz, Wilfried Hanft und SPD-Fraktion

Frank Roitzheim, Josef Müller und Fraktion UWG/FORUM

Ö 14

Arbeitspapier der Fraktionen CDU, GRÜNE, SPD und UWG/FORUM zum Mobilitätskonzept.

CDU, GRÜNE, SPD und UWG haben gemeinsam die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für Bornheim im Haushalt 2021/22 beschlossen. Gemeinsam wollen sie für Bornheim eine Verkehrswende hin zu einer klimaneutralen, vernetzen Mobilität voranbringen. Die enthaltenen Maßnahmen hin zu einer nachhaltigen Entwicklung von Verkehr und Mobilität sollen einen wesentlichen Beitrag dabei leisten, das Ziel der Stadt Bornheim klimaneutral zu werden, zu unterstützen. Zudem muss die Mobilität jedes Bürgers in Bornheim sichergestellt werden, u.a. durch Maßnahmen, die soziale Folgen abmildern.

Das Mobilitätskonzept soll sich hauptsächlich mit den von der Kommune beeinflussbaren Optionen beschäftigen. Zwar müssen interkommunale Zusammenhänge und Verknüpfungen, z.B. beim Bau der Radpendlerroute, dem Ausbau der Linie 18 oder der Ringbuslinie, betrachtet werden, ganz besonders dabei das Potential für die Verkehrswende in Bornheim, Entscheidungen, die interkommunal oder auf Kreis-, Landes- oder Bundesebene getroffen werden, sollen dabei als Forderungen an die zuständigen politischen Gremien und Behörden im Konzept enthalten sein.

Folgende Leitziele sind uns dabei wichtig. Beispielhafte Maßnahmen zu den Zielen finden sich zum besseren Verständnis im Anhang.

1. **Gleichstellung der verschiedenen Verkehrsarten. Änderung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs.**

   Wir wollen die Reduzierung des Autoverkehrs durch Schaffung attraktiven Alternativen erreichen. Der Fußverkehr soll gefördert, ein Gesamtkonzept Radverkehr im Mobilitätskonzept eingebaut und der ÖPNV gezielt ausgebaut werden. Keine Verkehrsart soll zukünftig in Bornheim bevorzugt oder benachteiligt werden, der Ausbau der Infrastruktur mit dem Bevölkerungswachstum Schritt halten.

   Neben den im Eingang formulierten Oberzielen sind für uns folgende Gründe ausschlaggebend, um dieses Ziel zu formulieren. Der Aufwuchs des Verkehrs in den letzten Jahren führt zu immer stärker verstopften Straßen oder Staus. Durch Push- und Pull-Faktoren wollen wir hier eine Entlastung erreichen, die dann auch die schadhaften Wirkungen des Autoverkehrs (Abgase, Lärm, etc.) reduziert.

   Über die Ermittlung des aktuellen Modal-Splits sollen Zielvorgaben ermittelt werden, in welchem Zeitraum und Umfang der Anteil des Autoverkehrs zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV reduziert werden kann.
   Die Nahmobilität – hier gemeint Fuß- und Radverkehr – sollen gestärkt, ihr Anteil am Modal-Split signifikant erhöht werden. Die Mitgliedschaft in der AGFS wird angestrebt. Erste Maßnahmen sollen bereits parallel zur Datenerhebung (Modal-Split) umgesetzt werden, um dem angestrebten Ziel der Gleichberechtigung der Verkehrsarten schneller näher zu kommen.

Als zentraler Baustein bei der Reduzierung des Autoverkehrs wird insbesondere der ÖPNV gesehen. Durch neue attraktive Angebote soll der ÖPNV als echte Alternative zur Fahrt mit dem Auto etabliert werden.
Die bisherige Priorisierung des Autoverkehrs soll der Gleichstellung der Verkehrsträger weichen. Insbesondere der Platzbedarf von Autos und versiegelten Straßenflächen wird dabei als Problem wahrgenommen, unabhängig ob bei Nutzung oder Nichtnutzung. Dennoch muss man wo möglich auch die Optimierung des Verkehrsflusses betreiben.

2. Umwelt- und klimafreundliche Antriebsalternativen wie die E-Mobilität für alle Verkehrsarten gezielt stärken.

Die Förderung und der Ausbau der E-Mobilität ist eines der wesentlichen Elemente bei der Reduzierung des CO2-Ausstoßes im Verkehrssektor und bedarf vor Ort einer Anpassung der zugehörigen Infrastruktur. Wichtig ist dabei, dass unter E-Mobilität nicht nur der Autoverkehr gemeint ist, vielmehr geht es darum, das gesamte Angebot im Bereich E-Mobilität sinnvoll in den Bornheimer Verkehr zu integrieren. Daneben soll mit Blick auf andere umwelt- und klimafreundliche Antriebsalternativen, wie z.B. Wasserstoff, frühzeitig auch deren Einbindung in den Blick genommen werden.

Bei diesem Ziel geht es uns neben den formulierten Oberzielen vor allem um eine Anpassung an die allgemeine Entwicklung in Deutschland. Die E-Mobilität ist am Wachsen und in einigen Jahren die zentrale Antriebstechnologie im Verkehrssektor. Diese Tatsache muss sich in der örtlichen Infrastruktur widerspiegeln, unabhängig davon, ob man die E-Mobilität als Zukunfts- oder Übergangslösung sieht. Sollte sich zukünftig zeigen, dass sich insbesondere im motorisierten Individualverkehr eine andere Antriebsform durchsetzt oder die E-Mobilität ergänzt, muss das Mobilitätskonzept diesen neuen Realitäten angepasst werden.

Insbesondere die Zunahme von E-Autos im Bereich des motorisierten Individualverkehrs führt zu einem Anpassungsdruck in der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur. Diesem muss das Mobilitätskonzept begegnen.

Daneben spielen die weiteren Angebote im Bereich E-Mobilität eine wichtige Rolle und müssen in Bornheim einen Raum finden. Dabei ist stets zu prüfen, ob es eine sinnvolle Ergänzung des Angebots darstellt oder zunächst kein Handlungsbedarf besteht.

Insbesondere bei einem sinnvollen Ausbau der Ladeinfrastruktur ist auch der Kreis gefragt. Wenn hier ein gutes und sinnvolles kreisweites Konzept aufgelegt werden kann, würden wir das begrüßen, ansonsten soll Bornheim hier vorangehen.

3. Digitalisierung und Vernetzung ausbauen.

Alle Verkehrsarten sollen für eine optimale und zeitverlustfreie multimodale Mobilität sinnvoll miteinander vernetzt und eventuell auftretende Lücken geschlossen werden. Wichtig sind dabei die Informationsmöglichkeiten für die Nutzer durch ein gutes digitales Angebot zu verbessern. Insgesamt bietet die Digitalisierung im Verkehrssektor für Bornheim noch Optimierungspotential.

Die Chancen gut vernetzter Verkehrsträger ist insbesondere für Ältere und Jüngere ein Qualitätsgewinn. Ältere können darüber ihre Mobilität besser erhalten, für Jüngere bedeutet sie einen Gewinn von Freiheit.

4. **Mobilitätsbewusstsein und Akzeptanz schaffen z.B. durch Ausweisung von kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen.**

   Neben dem Um- und Ausbau ist ein entscheidender Faktor bei der Verkehrswende das Mobilitätsbewusstsein und die Akzeptanz der Maßnahmen. Daher soll bereits im Mobilitätskonzept dies auch mitgedacht werden. Dabei geht es zum einen um die Neuausrichtung der Stadtentwicklung, bei der die veränderten Rahmenbedienungen berücksichtigt werden müssen, zum anderen aber auch darum die Bürger beim Prozess der Verkehrswende von Anfang an mitzunehmen.

   Die Verkehrswende kann man zwar am Reißbrett entwerfen, aber wir vor Ort müssen dafür Sorge tragen, dass die Umsetzung tatsächlich funktioniert. Dafür brauchen wir Akzeptanz und Bekanntheit der Maßnahmen. Zudem müssen wir uns zu Nutze machen, dass die Bereitschaft zur Änderung des Mobilitätsverhalten nach einem Umzug am größten ist. Das beauftragte Büro soll Vorschlag machen wie hier eine Bürgerbeteiligung zu gestalten ist und ein interkommunaler Austausch mit erfolgreichen “Fahrrad-Städten” ähnlicher Größe etabliert wird.

   Die Stadtplanung muss an die neuen Ziele und Rahmenbedienungen angepasst werden, auch unter dem Aspekt der “kurzen Wege”, um Mobilitätsanlässe zu verringern.

   Die Bürger sind letztlich diejenigen, die entscheiden werden, ob wir mit unseren Maßnahmen zur Verkehrswende Erfolg haben. Die Annahme und die Bekanntheit der Angebote sind dabei entscheidend. Daher ist eine enge Beteiligung der Bürger am Prozess wichtig.

- Nicht als Leitziel, aber als ein **internes Ziel** gehen wir von einer guten Einbindung des Mobilitätskonzeptes in das allgemeine Verwaltungshandeln aus. Wir erhoffen uns dadurch, dass man schnell in die Umsetzung kommt. Dazu gehört für uns auch eine Art Sofortprogramm, in dem sogenannte „Quick Wins“ aufgeführt sind. Die Umsetzung der Maßnahmen soll dann zeigen, dass wir tatsächlich auch schnell in die Umsetzung gehen, dass die Verkehrswende auch sichtbar wird.
  Die Konzepte und Beschlüsse, die bisher im Bereich Mobilität beschlossen worden sind, sollen natürlich in das Mobilitätskonzept einfließen. Zudem sollen die Beschlüsse zum Mobilitätskonzept auch in alle anderen Beschlüsse einfließen und denen nicht widersprechen.

- **Nachbemerkungen**
  Es muss natürlich eine Definition von Kennzahlen zur Bewertung der Maßnahmen und zur Erfolgskontrolle geben, allerdings soll bei der Bestandsaufnahme vor allem auf bekannte Quellen zurückgegriffen werden und keine (kosten-) intensive Datenerhebung erfolgen. Mobilität spielt sich nicht nur innerhalb der kommunalen Grenze ab, sondern muss immer auch überregional gedacht und geplant werden. Dennoch sollte der Fokus auf das durch die Kommune Machbare liegen, nicht auf Lösungen auf Kreis-, Landes-

oder Bundesebene, damit der Erfolg des Konzeptes nicht von externen Einflüssen abhängt. (s.o., die Kommune muss/soll Einfluss nehmen bzw. Vorbereitungen treffen)
Zur Finanzierung des Mobilitätskonzeptes ist ein Finanzbudget auszuweisen, welches sich an der städtischen Haushaltslage orientiert unter Ausschöpfung bestehender Fördermöglichkeiten.

TOP

Ö 15

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	26.10.2021

öffentlich

Vorlage Nr.	518/2021-7
Stand	31.08.2021

Betreff Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 30.08.2021 betr. Elektromobilität in Bornheim

Sachverhalt

Die Große Anfrage der SPD-Fraktion kann aufgrund des Umfangs sowie der überwiegend nicht in der Verantwortung der Stadt Bornheim befindlichen Fragestellungen nicht unmittelbar beantwortet werden. Zunächst ist dazu Kontakt u.a. mit den relevanten Stellen des Rhein-Sieg-Kreises sowie weiteren Akteuren aufzunehmen.

Die Beantwortung erfolgt in der Sitzung des Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschusses im Dezember 2021.

Anlagen zum Sachverhalt

Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 30.08.2021

TOP

Ö 15

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.12.2021

öffentlich

Vorlage Nr.	518/2021-7 **Ergänzung**
Stand	23.11.2021

Betreff Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 30.08.2021 betr. Elektromobilität in Bornheim

Sachverhalt

Die beigefügte große Anfrage der SPD-Fraktion vom 30.08.2021 beantwortet die Verwaltung wie folgt:

Frage 1:
Wie viele öffentliche Ladesäulen welchen Typs existieren derzeit in Bornheim und wie hoch ist der Anteil der E-Autos?

Antwort:
Zu der genannten Fragestellung liegen der Verwaltung zurzeit keine Angaben vor. Für eine Erhebung stehen nicht genügend personelle Ressourcen zur Verfügung.

Der Rhein-Sieg-Kreis (RSK) hat auf Anfrage folgende Zahlen mitgeteilt:

PKW-Bestand Bornheim zum 30.10.21
Gesamt: 29.191
davon mit Elektro-Antrieb (batterieelektrisch): 281
Anteil E-Fahrzeuge: 0,96 %

Frage 2:
Wie hat sich der Anteil der E-Autos in den letzten 5 Jahren entwickelt und wie hoch wird der Bedarf an öffentlichen Ladestationen aktuell und in den nächsten 5 bis 10 Jahren eingeschätzt?

Antwort:
Der RSK hat auf Anfrage folgende Antwort mitgeteilt:

PKW-Bestand Bornheim zum 01.01.2020:
Gesamt: 29.259
davon mit Elektro-Antrieb (batterieelektrisch): 187
Anteil E-Fahrzeuge: 0,64%

PKW-Bestand Bornheim zum 01.01.2019:
Gesamt: 28.708
davon mit Elektro-Antrieb (batterieelektrisch): 82
Anteil E-Fahrzeuge: 0,29%

Anzahl E-Fahrzeuge PKW (batterieelektrisch) gesamter Rhein-Sieg-Kreis Stand 01.01.2017:
164 (Anteil an gesamt-PKW-Bestand = 0,07 %)

Hinsichtlich des Bedarfs an öffentlichen Ladestationen aktuell und in den nächsten 5 bis 10 Jahren liegt für den RSK zurzeit keine Prognose vor.

Frage 3:
Gibt es zum jetzigen Zeitpunkt bereits Überlegungen/Planungen zum weiteren Ausbau öffentlicher Ladesäulen und wenn ja, wie sehen diese aus?

Antwort:
Es liegt ein grundsätzlicher Beschluss vor, mit der Bearbeitung eines Mobilitätskonzeptes für die Stadt Bornheim zu beginnen. Das Thema Ladesäulen wird darin mit betrachtet werden. Ladeinfrastruktur wird bislang von der Privatwirtschaft, von Stromnetzbetreibern oder ggf. Stadtwerken bereitgestellt und betrieben. Es handelt sich dabei nicht um die Aufgabe einer Stadtverwaltung. In wieweit im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes eine Aussage zu etwaigen Ladesäulenstandorten erfolgen kann, wird sich im Bearbeitungsprozess ergeben.

Seitens des RSK erfolgt dazu die folgende Auskunft:

Auf Grundlage eines politischen Antrags befasst sich der RSK derzeit mit der Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes. Der Betrachtungshorizont des Konzeptes soll sowohl öffentliche, öffentlich zugängliche, halb-öffentliche sowie private Lademöglichkeiten einbeziehen, da sich diese gegenseitig beeinflussen.
Ein Auftrag zur Strukturierung der komplexen Materie und Erarbeitung der Anforderungen an ein kreisweites Ladeinfrastrukturkonzept wurde bereits vergeben. Das Ergebnis dieser Voruntersuchung wird für Anfang 2022 erwartet.

Frage 4:
Ist der Ausbau neuer öffentlicher und privater Ladesäulen in Einklang zu bringen mit den jetzigen und künftigen Kapazitäten des Bornheimer Stromnetzes?

Antwort:
Mit dem Themenfeld der Elektromobilität und der Bereitstellung von ausreichend Kapazitäten für die Bedarfe der Ladeinfrastruktur befasst sich die Rheinische Netzgesellschaft (RNG) seit geraumer Zeit und hat die Fragestellung im Rahmen einer Studie auch explizit für das Netzgebiet Bornheim untersucht:

Die aktuellen Stromnetze in Bornheim weisen heute in großen Teilen noch ausreichend Übertragungskapazität auf, um neue öffentliche und private Ladesäulen zu versorgen. Damit auch zukünftig ausreichend Kapazität zur Verfügung steht, setzt die RNG bereits heute als wesentliche Maßnahme bei allen Neubau- und Erneuerungsmaßnahmen Betriebsmittel mit höherer Stromtragfähigkeit (z.B. Kabel mit größerem Querschnitt und Netzstationen mit höherer Leistung) ein. Damit wird das Stromnetz sukzessive für höhere Lasten ertüchtigt.

Um auch kurzfristig den steigenden Anforderungen der Elektromobilität gerecht zu werden, erfolgt eine bedarfsorientierte Netzverstärkung, die in Kombination mit Verfahren zur intelligenten Netzsteuerung die Versorgung der Ladeinfrastruktur ermöglicht.

Dies bedeutet, dass bei Netzerweiterungen zukunftsorientiert hinsichtlich Kabelkapazität und Netzstationen ausgebaut wird.

Im Bestand muss ggf. nach Anforderung beim Ausbau von Ladesäulen eine Netzverstärkung erfolgen und eine intelligente Netzsteuerung in den Stationen nachrüsten.

Die Entwicklung eines Konzeptes zum Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet ist für das Jahr 2022 vorgesehen.

Frage 5:
Wird die Verwaltung in Anbetracht der umweltthematischen Bedeutung des Themas ein zeitnahes Konzept zum Ausbau öffentlicher Ladesäulen entwickeln?

Antwort:
Siehe Antwort zu Frage 3 bzw. zu Frage 4.

Anlagen zum Sachverhalt

Große Anfrage der SPD-Fraktion vom 30.08.2021

Ö 15

SPD-Fraktion
im Rat der Stadt Bornheim

SPD-Fraktion – Servatiusweg 19-23 – 53332 Bornheim

Herrn
Bürgermeister Christoph Becker
Rathausstraße 2
53332 Bornheim

Bornheim, 30.08.2021

Elektromobilität in Bornheim

Hier: Große Anfrage gem. § 19 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Rates

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Becker,

Elektroautos werden zunehmend beliebter und können für sich beanspruchen, die CO2-Bilanz im Straßenverkehr zu verbessern. Im Jahr 2020 wurden laut Statistik so viele emissionsfreie E-Autos wie noch nie auf deutschen Straßen zugelassen, nämlich genau 194.163. Dieser zunehmende Boom des Elektroautos dürfte auch für Bornheim gelten.

E-Autos sind auf Strom aus Ladestationen angewiesen. Hauseigentümer mit einem Stellplatz vor der Tür können eher problemlos eine Ladestation für ihr Auto errichten lassen. Wer jedoch weiter von Zuhause entfernt mit seinem Elektroauto unterwegs ist oder aber aufgrund der Wohnsituation (keinen eigenen Stellplatz, Stellplatz nicht direkt am Haus) keine Möglichkeit hat, eine private Ladesäule zum Volltanken zu nutzen, ist auf öffentliche Ladesäulen angewiesen. Diese sind nach jetzigem Stand in Bornheim Mangelware.

Aus der Bürgerschaft haben uns zuletzt mehrere Anfragen erreicht von Personen, die bereits ein E-Auto besitzen oder die eines anschaffen wollen und sich mehr Möglichkeiten wünschen, ihr Auto außerhalb des eigenen Grundstücks betanken zu können, bzw. die keinen Stellplatz am Haus haben, an dem sich eine eigene Ladestation umsetzen ließe.

Wir möchten daher, dass der eMobility-Bereich unserer Stadt auf den Prüfstand kommt und wir im Rahmen des anvisierten Mobilitätskonzepts der Stadt auch den Bereich der Elektromobilität mitplanen.

Vor diesem Hintergrund bittet die SPD-Fraktion in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsentwicklung um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Wie viele öffentliche Ladesäulen welchen Typs existieren derzeit in Bornheim und wie hoch ist der Anteil der E-Autos?

2. Wie hat sich der Anteil der E-Autos in den letzten 5 Jahren entwickelt und wie hoch wird der Bedarf an öffentlichen Ladestationen aktuell und in den nächsten 5 bis 10 Jahren eingeschätzt?

3. Gibt es zum jetzigen Zeitpunkt bereits Überlegungen/Planungen zum weiteren Ausbau öffentlicher Ladesäulen und wenn ja, wie sehen diese aus?

4. Ist der Ausbau neuer öffentlicher und privater Ladesäulen in Einklang zu bringen mit den jetzigen und künftigen Kapazitäten des Bornheimer Stromnetzes?

5. Wird die Verwaltung in Anbetracht der umweltthematischen Bedeutung des Themas ein zeitnahes Konzept zum Ausbau öffentlicher Ladesäulen entwickeln?

Für die Beantwortung herzlichen Dank
und freundliche Grüße

Anna Peters, Wilfried Hanft, Thomas Schmitz, Tina Gordon, Harry Gruß, Ewald Westphal
und Fraktion

TOP

Ö 16

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.12.2021

öffentlich

Vorlage Nr.	697/2021-7
Stand	11.11.2021

Betreff Große Anfrage der Fraktion Bündnis'90/Die Grünen vom 10.11.2021 betr. Carsharing in Bornheim

Sachverhalt

Eine Beantwortung der großen Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 10.11.2021 zum Thema Carsharing in Bornheim kann aufgrund eines umfangreichen Recherchebedarfs nicht kurzfristig erfolgen. Die Verwaltung ist in personeller Hinsicht zudem bereits durch andere Gremienbeschlüsse im Aufgabenfeld Mobilität gebunden. Dazu zählen u.a. die Bearbeitung eines integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Bornheim, die Gesamtplanung für den Bahnhof Roisdorf sowie den zweigleisigen Ausbau der Stadtbahnlinie 18.

Die Beantwortung soll in einer der nächsten Sitzungen erfolgen.

Anlagen zum Sachverhalt

Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 10.11.2021

Ö 16

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN · Servatiusweg 19-23 · 53332 Bornheim

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Bornheim

Tina Görg-Mager
Fraktionsvorsitzende
Dr. Kuhn, Arnd
Fraktionsvorsitzender

Fraktionsgeschäftsstelle
Servatiusweg 19-23, 53332 Bornheim
Tel.: +49 (22 22) 94 55 40
gruene@rat.stadt-bornheim.de
www.gruene-bornheim.de

An den Vorsitzenden des Mobilitäts- und Verkehrsausschusses
Herrn Winfried Hanft
Rathausstraße 253332 Bornheim

In Kopie: Herrn Bürgermeister Christoph Becker

Bornheim, den 10. November 2021

Große Anfrage gem. § 19 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Rates
Carsharing in Bornheim

Sehr geehrter Herr Hanft,

die organisierte gemeinschaftliche Nutzung „Carsharing“ kann für verschiedene Nutzergruppen eine interessante Variante zum eigenen Auto sein und die Mobilität vor Ort unterstützen. Aktuell befindet sich auf dem Stadtgebiet der Stadt Bornheim eine Carsharingstation im Ortsteil Sechtem. Sie wird durch die BürgerEnergie Rhein-Sieg unterstützt (https://be-rhein-sieg.de/bornheim-sechtem.html).

Da die Nutzung vermutlich auch durch die Corona-Situation zurückgegangen ist, bitten wir um die Beantwortung folgender Fragen. Falls dies der Stadt Bornheim selbst nicht möglich ist, bitten wir um die Weiterleitung der Fragen an die entsprechend aufgeführten Partnerunternehmen.

1. „**Mitfahren in Bornheim**“: Wie sieht die aktuelle Nutzung des Programms „Pendla“ aus (z.B. Nutzerzahlen, Häufigkeit)? Wie sieht die Verwaltung die Zukunft des Programms hinsichtlich Kosten, Lizenzen, Arbeitsaufwand und möglicher weiterer Kriterien? Oder präferiert die Verwaltung eher ein Alternative?

2. „**Carsharingstation in Sechtem**“: Wie sieht aktuell die Nutzung aus? Sieht die Verwaltung oder das betreibende Unternehmen (Bürgerenergie Rhein-Sieg) hier auch kurzfristig Möglichkeiten, z.B. durch entsprechende Kommunikation und Marketingmaßnahmen oder eine Verlegung des Standorts, die Nutzung zu erhöhen?

3. Wurden bereits (neue) Carsharing-Standorte und geeignete Stellflächen in Bornheim evaluiert und vorgesehen, z.B. bei der Planung von Baugebieten?

4. Wie steht die Verwaltung zu Möglichkeiten, sich auch kurzfristig an Carsharing-Angeboten auf Bornheimer Stadtgebiet zu beteiligen (z.B. Angebot in den Höhenorten oder Carsharing für Kleingruppen)?

5. Inwieweit sind Sharing-Angebote bei E-Scootern oder E-Bikes aktuell in Diskussion bzw. in der Planung? Kommt es zu Problemen mit E-Scootern im Bornheimer Stadtgebiet?

Mit freundlichen Grüßen

Markus Hochgartz, Dr. Gabriele Jahn und die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

TOP

Ö 17

Ausschuss für Umwelt, Klima, Landwirtschaft, Wald und Natur	04.11.2021
Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.12.2021

öffentlich

Vorlage Nr.	586/2021-12
Stand	05.10.2021

Betreff Mitteilung zum Ergebnis des Stadtradelns 2021

Sachverhalt

Auch dieses Jahr hat Bornheim – wie auch die anderen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises und die Bundesstadt Bonn – wieder am „Stadtradeln“ teilgenommen. Dieser bundesweite Wettbewerb wurde 2008 vom Klima-Bündnis e.V. in Zusammenarbeit mit der Stadt Nürnberg eingeführt, Bornheim ist seit 2018 dabei.

Die Mitmachaktion steht unter dem Motto „Radeln für ein gutes Klima“. Sie hat zum Ziel, bei den Einwohnern der Städte, Gemeinden und Landkreise das Interesse am Radverkehr zu wecken bzw. zu intensivieren. Damit soll auch die Förderung des Radfahrens in den Kommunen gestärkt werden. Ein besonderes Augenmerk liegt daher auf der Zahl der teilnehmenden Parlamentarier*innen aus Stadträten und Kreistagen (Ausschussmitglieder zählen hierbei nicht mit). Letztlich ist Ziel, im Alltagsverkehr möglichst viele Nutzer vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad zu bringen und damit zu Gesundheit, Lebensqualität und Klimaschutz beizutragen.

Beim Stadtradeln gründen die Teilnehmenden selbst Teams oder radeln im „Offenen Team“ ihrer Kommune. Im dreiwöchigen Aktionszeitraum tragen sie ihre klimafreundlich per Rad zurückgelegten Kilometer unter www.stadtradeln.de oder über eine kostenlose App in ihren Online-Radelkalender ein, eine internetbasierte Datenbank. Die Aktion wird vor Ort von lokalen Koordinator*innen betreut, an die sich die Teilnehmenden auch bei Fragen oder Problemen wenden können (hier Irmgard Mohr vom Umwelt- und Grünflächenamt und Monika Bongartz vom Planungsamt). Die Ergebnisse der Teams sowie der Kommunen werden auf der Stadtradeln-Internetseite veröffentlicht, so dass Teamvergleiche innerhalb der Kommune und auch kreis- bis bundesweite Vergleiche zwischen den Kommunen möglich sind und für zusätzliche Motivation sorgen.

Im Rhein-Sieg-Kreis und in Bonn war der diesjährige Aktionszeitraum vom 5.-25.09., coronabedingt unter Verzicht auf einen zentralen „Rad-Aktionstag“ und Auftakt- oder Schlussveranstaltungen in den Kommunen. Die Stadt Bornheim hat mit Pressemitteilungen, Aushang von Plakaten in den Ortschaften und Einladung der Rats- und Ausschussmitglieder sowie ihrer eigenen Mitarbeiter*innen für die Teilnahme geworben.

Während 2020 14 Teams mit insgesamt 254 Aktiven teilgenommen hatten, waren es dieses Jahr über 1.000 Radler*innen in 16 Teams. Hier ein Überblick über die Entwicklung seit 2018:

Vergleich 2018 bis 2021:

	2018	2019	2020	2021
Gesamtzahl der Teilnehmenden	26	48	254	1.058
Zahl der Teams	5	6	14	16
Geradelte km	6.831	13.597	39.560	159.696
Vermiedene kg CO_2	970	1.930	5.814	23.475
Teams von Schulen (Zahl der Unterteams)			3	6 (viele)
Teams von Parteien			4	
Radelnde Parlamentarier:innen	1	4	9	24
Teams der Stadtverwaltung (Zahl der Unterteams)			3	1 (4)

Zur förmlich explodierten Zahl der Radelnden und km in diesem Jahr haben die Schulen wesentlich beigetragen:
Von den 16 Teams wurden alleine sechs von Schulen gestellt: Neben den drei weiterführenden Schulen Alexander-von-Humboldt-Gymnasium, Europaschule und Heinrich-Böll-Gesamtschule haben auch die Grundschulen aus Merten, Rösberg und Walberberg teilgenommen.
Mit 500 Aktiven und 79.822 geradelten km gehen fast die Hälfte sowohl der Teilnehmenden und als auch der geradelten km auf das Konto des Alexander-von-Humboldt-Gymnasiums. Von der Europaschule haben etwa halb soviele Teilnehmer auch etwa halb soviele km geschafft. Auf Platz 3 folgt die Markusschule Rösberg, auf Platz 4 die Martinusschule Merten, die KGS Walberberg hat es mit Platz 7 ebenfalls in die obere Hälfte geschafft. Dieses starke Schulergebnis ist ein deutliches Zeichen an die Politik, noch mehr für sichere Radwege und gute Radwegverbindungen zu tun.

Vier weitere Teams kamen von den Parteien Grüne, CDU, SPD und UWG, die zusammen gut 10.000 km geradelt sind. Erfreulich ist der starke Zuwachs bei den Parlamentarier*innen (Mitgliedern des Stadtrats und/oder Kreistags) unter ihnen: Letztes Jahr waren es 9, dieses Jahr 24. Sie haben folgendes Ergebnis erzielt:

Team	Platz im Team-Ranking	Team-km	vermiedene kg CO_2	Zahl der Aktiven	davon im Stadtrat und/oder Kreistag
GRÜNE Bornheim	5	3.732	549	23	11
CDU Bornheim	8	2.976	437	12	7
SPD Bornheim	10	2.452	360	10	5
UWG Bornheim	14	1.008	148	4	1

Auch dies lässt auf die stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs in der Politik hoffen.

Die Verwaltung hat mit dem Team „Rathaus Bornheim“ und den Unterteams Amt 7-Stadtplanung, Brunnenallee (Amt für Kinder, Jugend und Familien), Kliehof (Umwelt- und Grünflächenamt) und Stadtbetrieb teilgenommen und Platz 6 belegt. 17 Aktive haben mit 3.319 geradelten km 488 kg CO2 vermieden.

Das gesamte Bornheimer Teamranking ist aus Anlage 1 zu ersehen.

Die Einzelwertung wird aus Datenschutzgründen nicht auf den Internetseiten des „Stadtradelns“ veröffentlicht, kann aber von den lokalen Koordinatorinnen eingesehen werden. Die Bornheimer „Top Eleven“ (Radler*innen mit mehr als 1.000 km) werden ausnahmslos von Schulteams gestellt. Der Erstplazierte Florian Klein (ist mit der Nennung seines Namens einverstanden) gehört der Elternschaft des Alexander-von-Humboldt-Gymnasiums an und ist in den drei Wochen erstaunliche 2.389 km geradelt, gefolgt von insgesamt vier anderen Elternteilen, vier Lehrkräften und sogar zwei Schülern: auf die Plätze 5 und 8 haben es ein Siebt- und ein Achtklässler geschafft.
Neben vielen weiteren Lehrer*innen, Eltern und ganz vielen Schüler*innen haben auch die sechs Schulleiter:innen der beteiligten Schulen und vier ihrer Stellvertrerter*innen teilgenommen.

Sehr erfreulich ist auch der kreisweite Vergleich: Bornheim liegt dank der starken Schulbeteiligung sowohl bei den Gesamt-km als auch bei den auf die Einwohnerzahl umgerechneten durchschnittlichen km mit Abstand auf dem Platz 1 der 19 Kommunen. Von den kreisweit 259 Teams hat das Team des Alexander-von-Humboldt-Gymnasiums nach geradelten km Platz 1 erreicht und das Team der Europaschule Platz 2 (s. Anlage 2).
Aber auch die Bornheimer Parlamentarier*innen und Parteien müssen den kreisweiten Vergleich nicht scheuen: Bei den sogenannten „Parlamentarier-km“, den km pro Parlamentarier*in bezogen auf die Beteiligungsquote der Parlamentarier*innen, haben sie den höchsten Wert erreicht, und unter den Top Ten der 26 Partei-Teams sind mit den Grünen, der CDU und der SPD drei der vier Bornheimer Teams gelandet (s. Anlage 3).

Sogar im bundesweiten Vergleich steht Bornheim gut da: Bei der Zahl der geradelten km liegt Bornheim auf Platz 326 von bisher 2.172 teilnehmenden Kommunen und somit im oberen Fünftel.

Insgesamt ist dies ein ausgezeichnetes Ergebnis, das hoffentlich nächstes Jahr wiederholt bzw. noch einmal getoppt werden kann.

<u>Anlagen zum Sachverhalt</u>

1 Bornheim: Teams nach Gesamt-km
2 Rhein-Sieg-Kreis: alle Kommunen nach Gesamt-km, Top Ten nach durchschnittlichen km pro Einwohner und Top Ten der Teams nach Gesamt-km
3 Rhein-Sieg-Kreis: Top Ten der Parlamentarier-km und der Partei-Teams nach Gesamt-km

Ö 17

Stand: 07.10.2021

Stadtradeln – Ergebnisse 2021 für Bornheim

Bornheim im Rhein-Sieg-Kreis

STADTRADELN vom 05.09. - 25.09.2021

1.058	24/51	16	159.696	23
Aktive Radelnde	Parlamentarier*innen	Teams	geradelte Kilometer	t CO_2 Vermeidung

Ausgewertet nach Teams:

Platz	Team	Geradelte Kilometer	km pro Kopf	Radelnde	kg CO_2
1.	Alexander-von-Humboldt-Gymnasium Gymnasium der Stadt Bornheim	79.822	160	500	11.734
2.	Europaschule Gesamtschule Bornheim - Sekundarstufen I und II - Bornheim	41.043	157	262	6.033
3.	Markus-Schule Gem. Grundschule Rösberg Bornheim	10.302	74	139	1.514
4.	GGS Martinus-Schule Merten	4.128	138	30	607
5.	Grüne Bornheim	3.732	162	23	549
6.	Rathaus Bornheim	3.319	195	17	488
7.	Kath. Grundschule Walberberg Bornheim	3.172	159	20	466
8.	CDU Bornheim	2.976	248	12	437
9.	Offenes Team - Bornheim	2.772	198	14	408
10.	SPD Bornheim	2.452	245	10	360
11.	Heinrich-Böll-Gesamtschule Bornheim	1.688	153	11	248
12.	Ligfiets	1.217	609	2	179
13.	DPSG Stamm Sankt Walburga Walberberg	1.148	144	8	169
14.	UWG Bornheim	1.008	252	4	148
15.	Radeln for future Bornheim	889	222	4	131
16.	Widdiger	30	15	2	4

Ö 17

Stand: 05.10.2021

Ergebnisse im Rhein-Sieg-Kreis:
Nach absoluten km

Platz	Kommune	Absolute km	km/ Einwohner*in	Parlamentarier-km*
1.	Bornheim im Rhein-Sieg-Kreis	159.696	3,24	42,1
2.	Sankt Augustin im Rhein-Sieg-Kreis	85.441	1,49	11,2
3.	Hennef im Rhein-Sieg-Kreis	76.044	1,56	0,2
4.	Niederkassel im Rhein-Sieg-Kreis	71.613	1,78	7,5
5.	Lohmar im Rhein-Sieg-Kreis	70.895	2,33	5,1
6.	Siegburg im Rhein-Sieg-Kreis	64.181	1,48	1,7
7.	Troisdorf im Rhein-Sieg-Kreis	56.362	0,74	0,6
8.	Königswinter im Rhein-Sieg-Kreis	54.158	1,28	21,4
9.	Bad Honnef im Rhein-Sieg-Kreis	33.458	1,31	0,5
10.	Rheinbach im Rhein-Sieg-Kreis	32.034	1,17	22,9
11.	Alfter im Rhein-Sieg-Kreis	30.718	1,22	10,4
12.	Eitorf im Rhein-Sieg-Kreis	23.980	1,24	19,2
13.	Meckenheim im Rhein-Sieg-Kreis	16.036	0,64	2,6
14.	Swisttal im Rhein-Sieg-Kreis	12.604	0,68	0,1
15.	Windeck im Rhein-Sieg-Kreis	12.590	0,65	4,0
16.	Much im Rhein-Sieg-Kreis	9.420	0,65	0,9
17.	Wachtberg im Rhein-Sieg-Kreis	9.076	0,44	0,8
18.	Neunkirchen-Seelscheid im Rhein-Sieg-Kreis	4.103	0,21	2,0
19.	Ruppichteroth im Rhein-Sieg-Kreis	3.965	0,38	0,2

nach km/Einwohner (Top Ten):

Platz	Kommune	Absolute km	km/ Einwohner*in	Parlamentarier-km*
1.	Bornheim im Rhein-Sieg-Kreis	159.696	3,24	42,1
2.	Lohmar im Rhein-Sieg-Kreis	70.895	2,33	5,1
3.	Niederkassel im Rhein-Sieg-Kreis	71.613	1,78	7,5
4.	Hennef im Rhein-Sieg-Kreis	76.044	1,56	0,2
5.	Sankt Augustin im Rhein-Sieg-Kreis	85.441	1,49	11,2
6.	Siegburg im Rhein-Sieg-Kreis	64.181	1,48	1,7
7.	Bad Honnef im Rhein-Sieg-Kreis	33.458	1,31	0,5
8.	Königswinter im Rhein-Sieg-Kreis	54.158	1,28	21,4
9.	Eitorf im Rhein-Sieg-Kreis	23.980	1,24	19,2
10.	Alfter im Rhein-Sieg-Kreis	30.718	1,22	10,4

nach Teams (Top Ten)

Platz	Team	Geradelte Kilometer	km pro Kopf	Radelnde	kg CO_2
1.	Alexander-von-Humboldt-Gymnasium Gymnasium der Stadt Bornheim	79.822	160	500	11.734
2.	Europaschule Gesamtschule Bornheim - Sekundarstufen I und II - Bornheim	41.043	157	262	6.033
3.	Heinrich-Böll-Gymnasium Troisdorf Städt. Gymnasium mit Sekundarstufe I in Ganztagsform und Sekundarstufe II Troisdorf	21.148	21	1.003	3.109
4.	SV Hellas Siegburg	16.352	363	45	2.404
5.	der buchladen	15.749	414	38	2.315
6.	Städt. Siebengebirgsgymnasium - Sekundarstufen I und II - in Bad Honnef	15.428	173	89	2.268
7.	Pauline radelt!	15.010	235	64	2.206
8.	Jugenddorf-Christophorusschule Priv. Realschule im Christl. Jugenddorf- werk Deutschlands e.V. - Sek.I - Königswinter	14.286	220	65	2.100
9.	Freie Waldorfschule Sankt Augustin	13.600	123	111	1.999
10.	Hans-Christian-Andersen-Schule	11.821	116	102	1.738

Ö 17

Stand: 05.10.2021

nach Parlamentarier-km (Top Ten)

Platz	Kommune	Absolute km	km/ Einwohner*in	Parlamentarier-km*
1.	Bornheim im Rhein-Sieg-Kreis	159.696	3,24	40,4
2.	Sankt Augustin im Rhein-Sieg-Kreis	85.441	1,49	11,2
3.	Hennef im Rhein-Sieg-Kreis	76.044	1,56	0,2
4.	Niederkassel im Rhein-Sieg-Kreis	71.613	1,78	7,5
5.	Lohmar im Rhein-Sieg-Kreis	70.895	2,33	5,1
6.	Siegburg im Rhein-Sieg-Kreis	64.181	1,48	1,7
7.	Troisdorf im Rhein-Sieg-Kreis	56.362	0,74	0,6
8.	Königswinter im Rhein-Sieg-Kreis	54.158	1,28	21,4
9.	Bad Honnef im Rhein-Sieg-Kreis	33.458	1,31	0,5
10.	Rheinbach im Rhein-Sieg-Kreis	32.034	1,17	22,9

nach Parteien (Top Ten):

Platz	Team	Geradelte Kilometer	km pro Kopf	Radelnde	kg CO_2
1.	FDP Eitorf	3.879	431	9	570
2.	CDU Königswinter	3.841	768	5	565
3.	Grüne Bornheim	3.732	162	23	549
4.	Offenes Team B90/GRÜNE Niederkassel	3.588	239	15	527
5.	GRÜNE Lohmar	3.527	235	15	518
6.	FREIE WAEHLER Alfter	3.175	289	11	467
7.	CDU Bornheim	2.976	248	12	437
8.	Köwi	2.781	232	12	409
9.	GRÜNES Sankt Augustin	2.687	192	14	395
10.	SPD Bornheim	2.452	245	10	360