

**Auszug aus der Niederschrift
über die Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Mobilität
am Donnerstag, 02.06.2022**

TO-Punkt	Beratungsgegenstand	Vorlagen-Nr.
4.1	Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Stadt Rheinbach hier: Vorstellung eines Leistungsverzeichnisses	MI/0099/2022

Beschluss:	zur Kenntnis genommen

Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Fachbereichsleiterin Thünker-Jansen erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation das weitere Vorgehen zur Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung. Diese ist als Anlage der Niederschrift beigelegt.

Ratsfrau Seiffert-Schollmeyer (Grüne) fragt nach, welches Vorgehen angedacht sei, um dieses komplexe Vorhaben umzusetzen. Hierbei würde sich eine schrittweise Abarbeitung anbieten. Priorisiert wird die Gestaltung der Innenstadt bzw. Hauptstraße. Im nächsten Schritt könne die Pendlerbeziehungen Berücksichtigung finden.

Darauf erwidert Fachbereichsleiterin Thünker-Jansen, dass zunächst der Aufbau eines verkehrsübergreifenden Verkehrsmodells erfolgen muss. Einzelne Vorhaben anzufangen, die evtl. auch Auswirkungen an anderer Stelle haben werden, machen keinen Sinn. Ebenso wird die Reduzierung des Individualverkehrs nicht ganz möglich sein. Hier gilt es zu prüfen, ob die Verteilung auf andere Verkehrsräume dann noch hinnehmbar seien.

Weiter fragt Ratsfrau Seiffert-Schollmeyer (Grüne) nach, ob die Fraktionen das freigegebene Leistungsverzeichnis erhalten und darin auch die Prüfung der Option Fußgängerzone in der Hauptstraße berücksichtigt sei.

Das Leistungsverzeichnis werde nicht so eng gefasst und im Bietergespräch erörtert, so Fachbereichsleiterin Thünker-Jansen. Das vorläufige Leistungsverzeichnis könne der Präsentation entnommen werden und die Prüfung der Fußgängerzone ist ein Ansatz davon.

Ratsherr Hell (CDU) begrüßt die Vorgehensweise genauso, wie die Beteiligung der Öffentlichkeit. Nicht ganz klar sei, wann eine Zieldefinition erfolge. Entweder werden Ziele

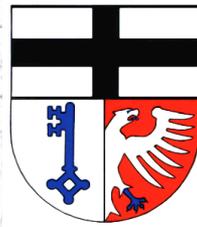
bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes vorgegeben, wie z.B. die Fußgängerzone in der Hauptstraße, oder die Ziele werden offengelassen, um das Ergebnis des Verkehrsmodelles abzuwarten. Anschließend könne durch das verändern der Parameter Ziele definiert werden.

Fachbereichsleiterin Thünker-Jansen macht deutlich, dass das Definieren der Ziele am Anfang stehe und zwar nachdem die Grundlagenermittlung und Analyse abgeschlossen sei. Die Diskussion, ob die Hauptstraße eine Fußgängerzone werden solle, gehört mit die in Zielediskussion.

Ratsfrau Krupp (SDP) erkundigt sich, wann die Politik in diesem langen Prozess beteiligt werde. Die SPD-Fraktion habe der Verwaltung außerdem zwei weitere, wichtige Ziele mitgeteilt und zwar

- ein Modal Split von 25 % für öffentlicher Nah- und Radverkehr
- eine Prüfung, ob eine weitere Straßenverbindung gewünscht sei, um den Verkehr aus der Innenstadt herauszuführen.

Natürlich werde die Politik beteiligt, so Fachbereichsleiterin Thünker-Jansen. Die Ergebnisse werden in diesem Ausschuss vorgestellt und anschließend auch diskutiert und beschlossen. Allerdings geschehe das in kleinen Schritten.



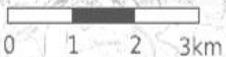
Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach

**Vom Verkehr zur Mobilität für mehr
Lebensqualität**



**„Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan“
[SUMP]**

Sustainable Urban Mobility Plan



Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach



Herausforderung: Problemfeld Hauptstraße / Innenstadt

Verkehrsexperte im Interview
So könnte der Verkehr in der Rheinbacher Innenstadt entlastet werden
20. Januar 2022 um 07:00 Uhr | Lesedauer: 6 Minuten



Verkehr in Rheinbach
Soll die Hauptstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt werden?
23. November 2021 um 17:00 Uhr | Lesedauer: 4 Minuten



Weniger Autos in der Innenstadt
Rheinbacher Hauptstraße kann nicht einfach Fußgängerzone werden
14. Dezember 2021 um 11:00 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten



Mehrheit ist für eine Fußgängerzone in Rheinbach
16. März 2011 um 05:00 Uhr | Lesedauer: 4 Minuten



Kommentar zum Verkehr in Rheinbach
Nicht länger hinnehmbar
2. Februar 2022 um 05:00 Uhr | Lesedauer: Eine Minute



Rheinbacher Innenstadt
Wird aus der Hauptstraße eine Fußgängerzone?
5. Mai 2021 um 05:00 Uhr | Lesedauer: 4 Minuten



Foto: Roland Köhls
Bei einer Umfrage des General-Anzeigers sprachen sich 58,6 Prozent gegen die Hauptstraße aus.

In den vergangenen Jahren hat das Einkaufserlebnis durch die Blechlawinen gelitten, die sich Stoßstange an Stoßstange über die Hauptstraße in Rheinbach schieben. Foto: Axel Vogel

Es staut es sich regelmäßig. Foto: Axel Vogel

Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach



Herausforderung: Problemfeld Radverkehr

Verkehr in Rheinbach
Neues Verkehrskonzept soll mehr Sicherheit für Radfahrer bieten

2. Dezember 2020 um 05:00 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten



Verkehr in Rheinbach

Streit um Radwege in Rheinbach

18. Mai 2018 um 12:00 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten

Arbeiten an der Turmstraße

SPD sieht Rheinbacher Radfahrer als große Verlierer

22. Februar 2019 um 16:00 Uhr | Lesedauer: 2 Minuten



Verkehr in Rheinbach

Radfahrer fühlen sich in Rheinbach benachteiligt

20. November 2018 um 12:00 Uhr | Lesedauer: 2 Minuten



ADFC-Fahrradklimatest

Radler in Rheinbach wollen Verbesserungen

7. Juni 2015 um 16:56 Uhr | Lesedauer: 4 Minuten

RHEINBACH. Radfahren ist in Rheinbach besonders unsicher - das besagte zumindest der letzte ADFC-Fahrradklimatest, bei dem die Stadt im Rhein-Sieg-Kreis besonders schlecht bewertet wurde. Ein runder Tisch diskutierte jetzt Verbesserungsmöglichkeiten.

Um den Radverkehr in Rheinbach ging es im Stadtentwicklungsausschuss. Foto: Axel Vogel

Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach



Herausforderung: Problemfeld Ortsdurchfahrten

Leben an der Ortsdurchfahrt
Lärm in Rheinbach-Oberdrees ist unerträglich

21. März 2019 um 05:00 Uhr | Lesedauer: 2 Minuten



13.000 Fahrzeuge am Tag
Kreisel sollen Raser auf B266 in Rheinbach stoppen

21. März 2019 um 05:00 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten

RHEINBACH. Die starke Nutzung der Durchfahrt Oberdrees belastet die Einwohner. Ortsvorsteher Kurt Brozio will rasch eine Umgehung schaffen. Der Rheinbacher Stadtentwicklungsausschuss spricht sich einstimmig dafür aus.

Durchfahrtsverbot für Lkw
Wormersdorf wehrt sich gegen den Verkehr

30. November 2018 um 12:00 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten



Durchfahrtsverbot nach Wormersdorf. Foto: Matthias K...

Stadtverwaltung sieht keine Chance für eine
Ortsumgehung von Wormersdorf

Autobahn A 61 übernimmt bereits diese Funktion für den überörtlichen Verkehr – Hohes Tempo und Lärmbelastung waren ebenfalls Themen

Kommentar zur Ortsumgehung Flerzheim
Mit Leben füllen

11. Juli 2018 um 05:00 Uhr | Lesedauer: Eine Minute



Kommentar zum Verkehr in Wormersdorf
Verbot ohne Abschreckung

29. November 2018 um 18:28 Uhr | Lesedauer: 2 Minuten

Meinung | Rheinbach-Wormersdorf. Es kann nicht sein, dass Wormersdorfer Bürger Angst haben, einen Zebrastreifen zu passieren, weil Fernfahrer aus aller Herren Länder Staus umfahren und unbehelligt durch den kleinen Voreifelort brausen.

Verkehrsbelastung in der Voreifel

Flerzheimer fordern Bau einer Umgehungsstraße

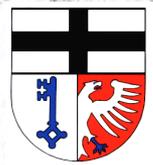
27. August 2019 um 05:00 Uhr | Lesedauer: 4 Minuten

Rheinbach-Flerzheim. Anwohner leiden unter dem starken Durchgangsverkehr auf der Konrad-Adenauer-Straße. Ortsvorsteher Peter Antkowiak setzt sich stellvertretend für die rund 2150 Flerzheimer für eine Lösung der Verkehrsprobleme ein.

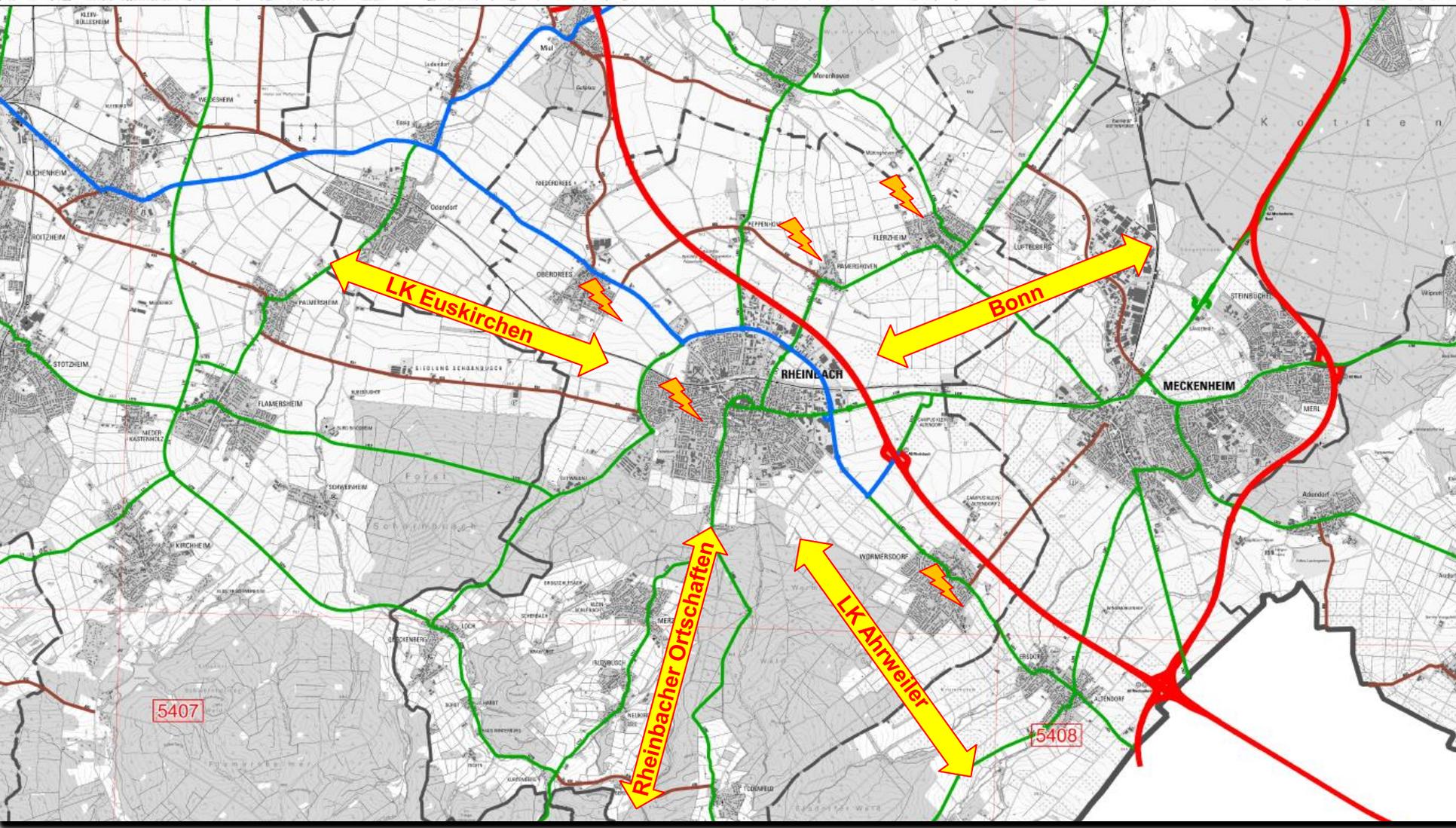
Planung für Ortsumgehung Flerzheim eingestellt

26. Januar 2012 um 19:33 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten

RHEINBACH-FLERZHEIM. Politiker kritisieren, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW in Euskirchen die Ortsumgehung Flerzheim nicht weiter plant. Hintergrund ist die Streichliste der NRW-Landesregierung, die beim Straßenbau reihenweise Projekte mit einem Vorbehalt versehen oder zurückgestellt hat.



Herausforderung: Verkehrsnetz und -beziehungen





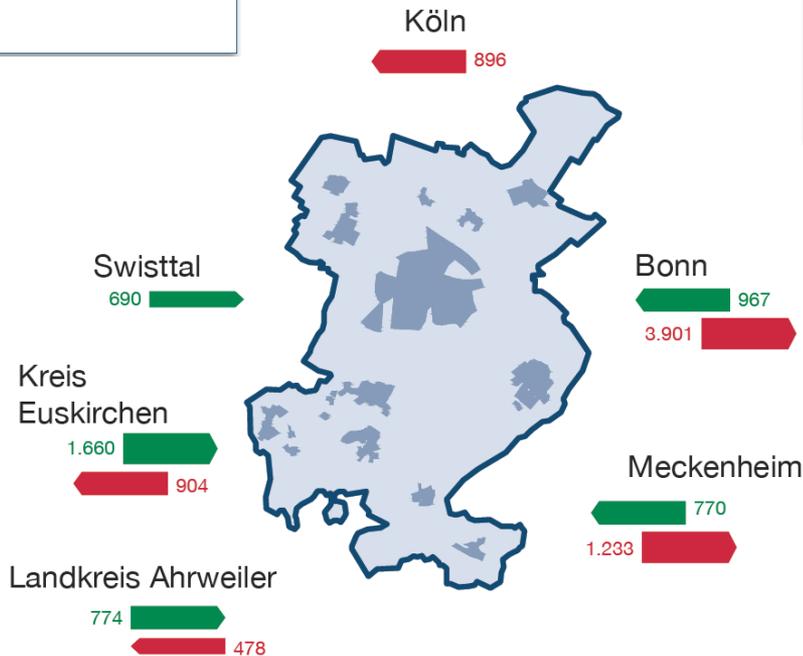
Herausforderung Verkehrsbeziehungen: Pendler

Änderungsraten der Pendlermobilität für alle Gebietskörperschaften

	Berufseinpender		Binnenpendler		Berufsauspendler	
	Anzahl 2019	Änderung zu 2013 in %	Anzahl 2019	Änderung zu 2013 in %	Anzahl 2019	Änderung zu 2013 in %
Alfert	3166	+ 20,6	2067	+ 3,8	10997	+ 9,0
Bad Honnef	7147	+ 9,0	4047	- 1,0	8889	+ 16,4
Bornhelm	9865	+ 19,4	6942	+ 2,4	20337	+ 10,7
Eltorf	3566	+ 4,6	3908	- 1,8	5893	+ 9,8
Hennef	10502	+ 16,1	7484	+ 3,0	18996	+ 14,5
Königswinter	6715	+ 14,1	5563	- 3,5	16082	+ 14,3
Lohmar	6296	- 27,5	3607	- 4,3	12203	+ 10,0
Meckenheim	8498	+ 7,6	3542	+ 0,2	8394	+ 8,6
Much	2472	+ 6,0	2170	- 5,3	5716	+ 12,3
Neunkirchen-Seelscheid	3608	+ 44,1	2723	+ 2,7	7723	+ 9,0
Niederassel	4326	+ 14,3	5002	+ 1,6	16323	+ 12,4
Rheinbach	7395	+ 29,9	4432	+ 0,4	10079	+ 9,3
Ruppichteroth	1227	+ 17,2	1276	+ 10,3	4591	+ 17,5
Sankt Augustin	22030	+ 53,1	7164	+ 1,8	21633	+ 6,8
Siegburg	21116	+ 7,8	6761	+ 1,7	15894	+ 15,7
Swisttal	3080	+ 16,9	2149	+ 4,6	7858	+ 11,5
Troisdorf	27969	+ 17,2	14377	+ 3,1	26761	+ 9,7
Wachtberg	3418	+ 23,4	2726	- 1,1	8395	+ 10,0
Windeck	1695	+ 22,4	2928	+ 3,4	6777	+ 8,6
Bonn	141436	+ 11,8	107758	+ 3,4	59406	+ 12,5
Rhein-Sieg-Kreis	84906	+ 20,1	158053	+ 5,7	164356	+ 10,7
Bonn/Rhein-Sieg	142121	+ 18,3	350032	+ 4,9	139541	+ 12,4



Herausforderung Verkehrsbeziehungen: Pendler



Anteil an Erwerbstätigen in %		am Arbeitsort	am Wohnort
Binnenpendler	4432	37,5	30,5
Einpendler	7395	62,5	---
Auspendler	10079	---	69,5
	Anzahl 2013	Anzahl 2019	Änderung in %
Tagesbevölkerung	23117	24278	+ 5,0
Pendlersaldo	- 3527	- 2684	- 23,9

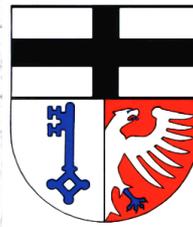
Die Zahl der **Erwerbstätigen²⁴ am Arbeitsort** zeigt, wie viele Erwerbstätige in einer bestimmten Kommune arbeiten. Die Zahl entspricht der Summe aus Binnenpendlern und Einpendlern.

Die Zahl der **Erwerbstätigen am Wohnort** zeigt, wie viele Arbeitnehmer in einer bestimmten Kommune wohnen. Die Zahl entspricht der Summe aus Binnenpendlern und den Auspendlern.

Einpendler sind Erwerbstätige, die nur zum Arbeiten in eine Kommune kommen. Die Zahl der Einpendler entspricht der Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort abzüglich der Anzahl der Binnenpendler.

Auspendler sind Erwerbstätige, die ihren Wohnort zum Arbeiten verlassen. Die Anzahl der Auspendler berechnet sich aus der Differenz der Erwerbstätigen am Wohnort und der Anzahl der Nicht-Pendler.

Binnenpendler sind Erwerbstätige, die in einer Kommune wohnen und gleichzeitig auch dort arbeiten.



Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach

- **Wo stehen wir ?**
- **Wo wollen wir hin ?**
- **Was brauchen wir dafür ?**

Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach



Wo stehen wir ?

Grundlagenplanung

„Vorbehaltsnetz“
/
Vorfahrtsstraßen

Verkehrsführung
Kernstadt /
Umgehung

Radverkehrs-
konzept

„30-km/h
Bereiche“

Ortsdurchfahrten
Bundes- / Landesstraßen
LKW-Ausweichverkehre

Parkraum
Bewirtschaftung
Anwohner
P & R

Barrierefreiheit

Wirtschaftswege
/
Schleichverkehr

E-Mobilität

Car-Sharing

Schulwege
Sicherheit

ÖPNV-
Anbindung
Ortschaften

...



Wo stehen wir ?

Grundlagenplanung

- Analyse der Verkehrsentwicklung in Rheinbach & Umland
- Erhebung sozio-ökonomischer & demographischer Daten
- Status Quo – Prognose (Verkehrsmodell)
- Bestandsanalyse (vorh. Untersuchungen, Planungen & Projekte, Beschlüsse...)
- Mängelanalyse
- Recherche zu verkehrlichen Trends
-



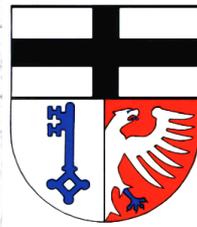
**Forum <Öffentlichkeit u. Akteure>
(Mängelanalyse)**

„Wo stehen wir ?“



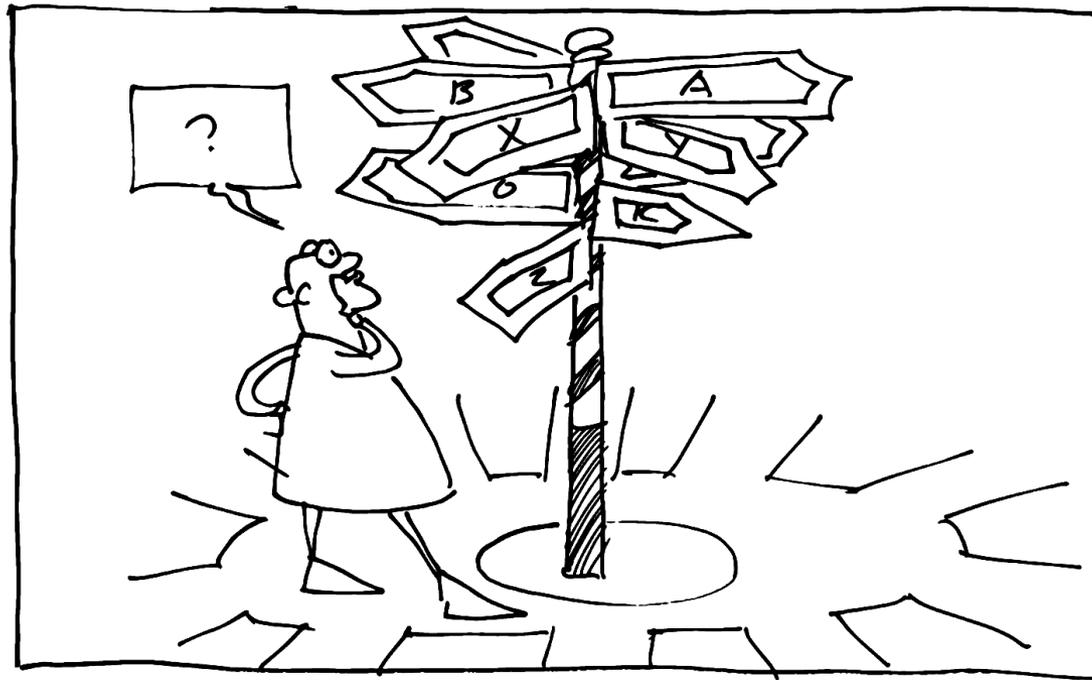
Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach

- Wo stehen wir ?
- **Wo wollen wir hin ?**
- Was brauchen wir dafür ?



Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach

ZIELE UND UMFANG DEFINIEREN



Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach



Wo wollen wir hin?

Festlegung Zielkorridor

Verkehr soll umweltfreundlich und effizient sein

Radverkehrsanteil erhöhen

Aufenthaltsqualität in der Kernstadt stärken

Verkehrsbelastung Ortsdurchfahrten reduzieren

Ausbau ÖPNV

Berücksichtigung umweltspezifischer Aspekte

Gestaltung öffentlicher Straßenräume

ÖPNV-Anbindung Ortschaften-Kernstadt verbessern

Quantität & Qualität von Fahrradstellplätzen erhöhen

Neuer SPNV Haltepunkt in Oberdrees

Barrierefreie Gehwege

Zusammenspiel von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

...

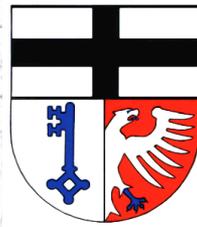


Wo wollen wir hin?

- Ganzheitlicher integrierter VEP zur Schaffung umweltverträglicher, effizienter & nachhaltiger Strukturen
- Ausgerichtet auf eine nachhaltige Stadt- & Verkehrsentwicklung
- Berücksichtigung aller Verkehrsarten
- Neue Formen der Mobilität, Mobilitätsmanagement
- Großer gesellschaftlicher Konsens
-

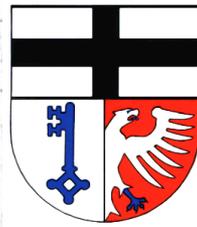


**Forum <Öffentlichkeit und Akteure> „Wo wollen wir hin?“
(Zieldefinition)**



Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach

- **Wo stehen wir ?**
- **Wo wollen wir hin ?**
- **Was brauchen wir dafür ?**



Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach



Quelle: „Evaluation zählt – Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung“ Umweltbundesamt Januar 2015



Was brauchen wir dafür? **Konkrete Maßnahmen & Konzepte**

- Erforschung von Ursachen & vertiefende Betrachtungen
- Rückkopplung zwischen Ist- und anvisiertem Zustand
- Homogenes, schlüssiges Gebilde, keine Aneinanderreihung einzelner Elemente
- Konkrete Maßnahmen von der Infrastruktur bis zum Marketing
- Meilensteine (Priorisierung über Ziele)
-



Forum <Öffentlichkeit und Akteure>
(Meilensteine)

„Was brauchen wir?“



Beratendes Gremium & Multiplikatoren

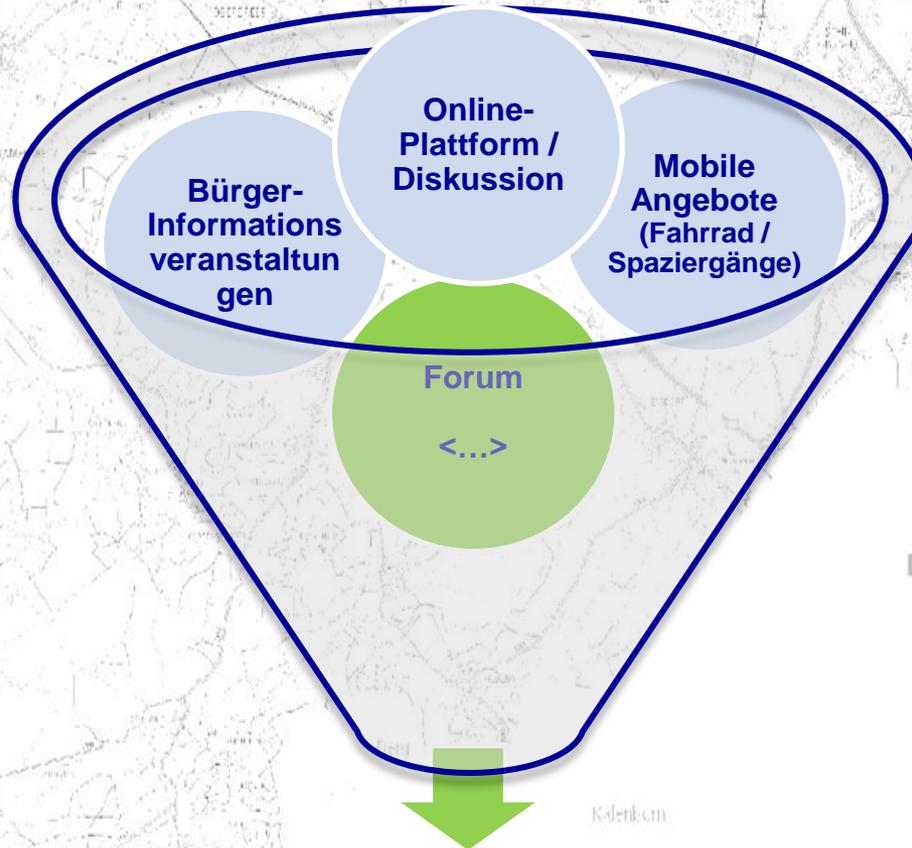
Forum <...>

- Frühzeitiger Dialog zwischen allen Akteur*innen in der Stadt
- Festes beratendes Gremium
(Vielfalt gewährleisten & gleichzeitig Größe überschaubar halten)
- Vertreter*innen von Interessensverbänden, Vereinen, Initiativen, großen Arbeitgebern, Bürger*innen
(verkehrspolitische Sprecher der Fraktionen: beratende Mitglieder ohne Stimmrecht?)
- Aufgabe u.a.: Reflexion der Expertenvorschläge / Hinweise
- Begleitung über den ganzen Prozess, feste Termine, offen für Gäste
(3 - 4 Sitzungen / Jahr)



Beteiligungsmodell

(nicht für sondern mit Bürgerinnen und Bürgern planen)



VEP Rheinbach
(2035 / 2040?)



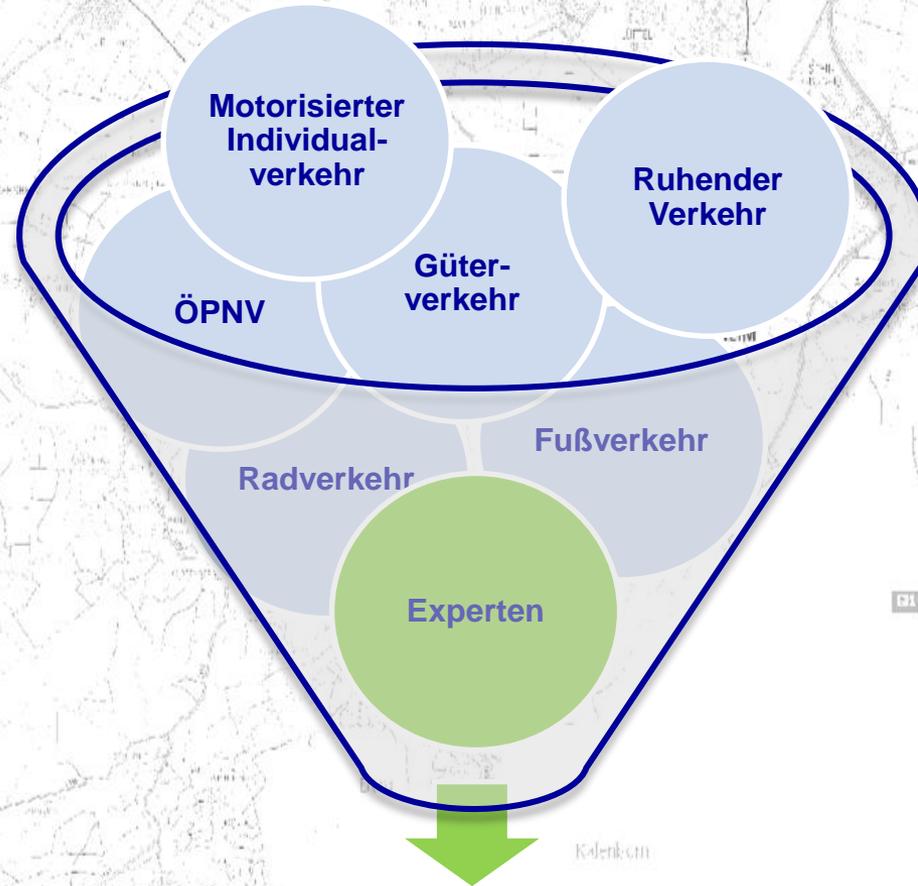
Fachplaner, Gutachter & Berater

Experten

- Erstellung Verkehrsmodell
(Erarbeitung eines modellbasierten Prognosetool als Voraussetzung für komplexe Verkehrsanalysen und –prognosen)
- ÖPNV- & Nahverkehrsnetz, Modal-Split
(Rheinbach und Umland, Einbeziehung der Verkehrsträger RSK, NVR ...)
- Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes
einschl. Handlungs- und Umsetzungskonzept sowie
Wirkungskontrolle
- Erarbeitung & Begleitung des Beteiligungsmodells, Moderation und
Kommunikation
- *Wissenschaftliche Begleitung des Gesamtprozesses?*



Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung [SUMP] (vom Verkehr zur Mobilität – Fokus auf den Menschen)



VEP Rheinbach
(2035 / 2040?)



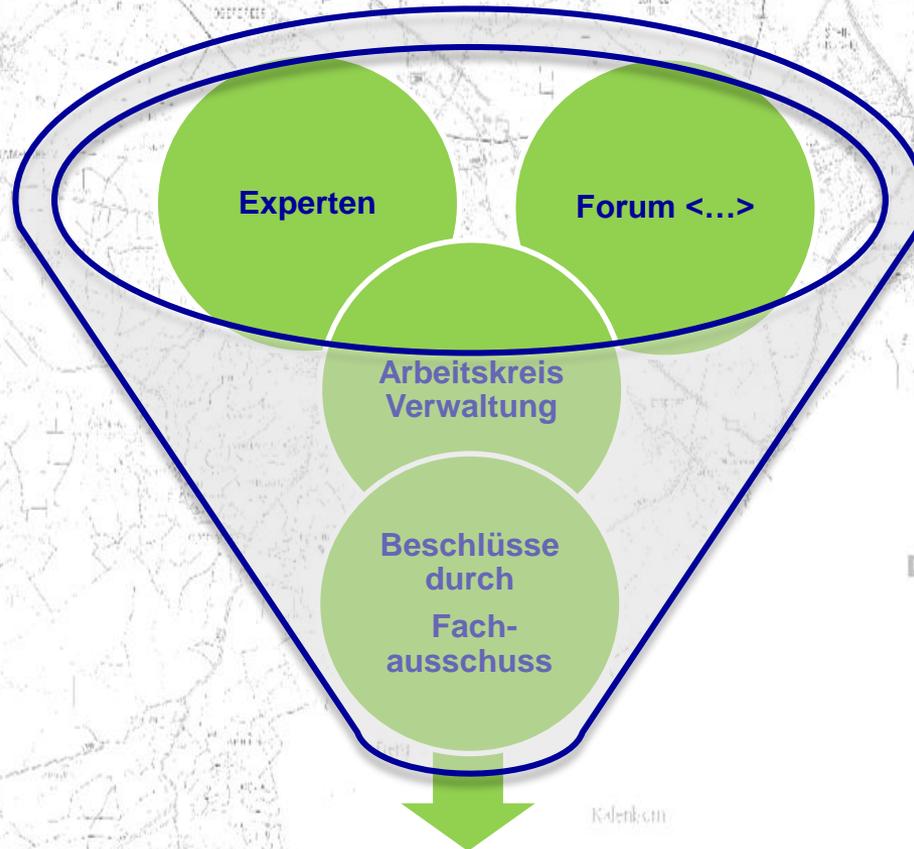
Arbeitskreis VEP

Verwaltungsintern

- Schnittstelle zwischen Verkehrsentwicklungsplanung und den Belangen der anderen Fachressorts der Verwaltung sowie dem Verwaltungsvorstand
- Abstimmung Arbeitsschritte, Termine und Ergebnisse, Rückkopplung an Experten und Forum <Öffentlichkeit und Akteure>
- Beteiligte Sachgebiete:
 - Planung & Umwelt (60.2)
 - Infrastruktur (FG 66)
 - Straßenverkehrsbehörde (FG 32)Bei Bedarf:
 - Pressestelle
 - Feuerwehr / Katastrophenschutz
 - Fachgebiet 40 Schule / Sport / Kita
 - Fachgebiet 41 Kultur / Tourismus... weitere nach Sachthemen

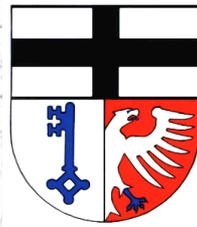


Mobilität in Rheinbach (Ergebnis der integrierten Gesamtbetrachtung)



VEP Rheinbach

Beschluss durch den Rat der Stadt



Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach

NEUE PERSPEKTIVEN



Quelle: „Evaluation zählt – Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung“ Umweltbundesamt Januar 2015



Was erwarten wir ?

Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan

Fokus auf den Menschen

Interdisziplinäre Planung

Ausgeglichene Entwicklung aller Verkehrsträger

Primäre Ziele: Erreichbarkeit, Lebensqualität, Nachhaltigkeit

Funktionale Abgrenzung statt administrativer Grenzen

Partizipative transparente Planung

Integrierter Ansatz für kosteneffiziente Lösung

Wirtschaftlichkeit, Umweltqualität, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit

Einbindung aller relevanten Akteure

Verflechtung mit Raumplanung & Stadtentwicklung

Kurz- bis mittelfristige Planung

Eingebunden in eine langfristige Vision & Strategie





Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach

- 1 Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen
- 2 Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten
- 3 Bürger:innen sowie Interessenträger:innen einbeziehen
- 4 Aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten
- 5 Langfristige Vision und klaren Umsetzungsplan definieren
- 6 Alle Verkehrsträger integriert entwickeln
- 7 Monitoring und Evaluation vorbereiten
- 8 Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern

Traditionelle Verkehrsplanung		Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung
Fokus auf Verkehr	→	Fokus auf Menschen
Primäre Zielsetzungen: Kapazität und Geschwindigkeit des Verkehrsflusses	→	Primäre Zielsetzungen: Erreichbarkeit und Lebensqualität , darunter soziale Gerechtigkeit, Gesundheit und Umweltqualität sowie wirtschaftliche Lebensfähigkeit
Fokus auf Verkehrsträger	→	Integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger und Verlagerung hin zu nachhaltiger Mobilität
Infrastruktur als Hauptthema	→	Kombination von Infrastruktur, Anreizsystemen, Regulierung, Information und Förderung
Sektorbezogenes Planungsdokument	→	Planungsdokument abgestimmt mit relevanten Sektorplanungen und Politikbereichen
Kurz- und mittelfristiger Umsetzungsplan	→	Kurz- und mittelfristiger Umsetzungsplan, der in ein langfristiges Leitbild und Strategie eingebettet ist
Planungsgebiet innerhalb (kommunaler) Verwaltungsgrenzen	→	Festlegung des Planungsgebietes unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland
Domäne von Verkehrsingenieur:innen	→	Interdisziplinäre Planungsteams
Planung durch Expert:innen	→	Planung mit Einbindung von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen anhand eines transparenten und beteiligungsorientierten Ansatzes
Begrenzte Evaluation	→	Systematische Evaluation , um den Lern- und Verbesserungsprozess zu erleichtern

Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach



Aufgabenbeschreibung „Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Rheinbach“

Text

Für die Stadt Rheinbach, mittlere kreisangehörige Stadt im Rhein-Sieg-Kreis mit rd. 27.000 Einwohner, soll ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für den Zeithorizont 2035 sowie den Entwicklungskorridor für den Zeitraum danach erarbeitet werden.

Räumlich umfasst der VEP das Gebiet der Kernstadt Rheinbach einschließlich aller 9 Ortsteile (Flerzheim, Hilberath, Neukirchen, Niederdrees, Oberdrees, Queckenberg, Ramershoven, Todenfeld, Wormersdorf) und ihrer Wohnplätze.

Der VEP soll die planerischen Vorarbeiten zur Sicherstellung eines angemessenen Verkehrsangebotes unter Reduzierung negativer Folgen für Umwelt und Allgemeinheit leisten.

Darüber hinaus soll sich der VEP besonders den absehbaren Veränderungen und Ansprüchen der Zukunft stellen, damit Mobilität, gesundes Leben, wirtschaftliche Aktivitäten sowie die Attraktivität der Stadt Rheinbach als Mittelzentrum gestärkt und auf hohem Niveau gesichert werden.

Erwartet wird eine integrative Bearbeitung vor allem mit der Stadtplanung (unter Einbeziehung von übergeordneten Planungen, informellen Planungen und Fachplanungen wie z.B. der Lärmaktionsplanung), die Berücksichtigung von stadtentwicklungspolitischen Zielen und die Verflechtungen zu Nachbarräumen, die Betrachtung aller Bevölkerungsgruppen und Verkehrsmittel und -arten sowie der Entwicklungen beispielsweise auf dem Energie- und Fahrzeugsektor (z.B. Elektromobilität) und der Verkehrssteuerung.

Der aufzustellende integrierte Verkehrsentwicklungsplan orientiert sich an den Hinweisen der FGSV zur Verkehrsentwicklungsplanung und den Empfehlungen der Europäischen Kommission zur Erstellung von Kommunalen nachhaltigen Mobilitätsplänen (SUMP)

Für den Planungsprozess gelten Transparenz und größtmögliche Akzeptanz, daher ist der gesamte Prozess durch eine intensive Öffentlichkeits- und Akteursbeteiligung zu begleiten.

Folgende Bereiche des VEP sollen durch einen externen Dienstleister erbracht werden:

- a) Konzepterstellung
- b) Moderation und Prozessbegleitung

Der VEP soll möglichst im 3. Quartal 2022 begonnen und im Zeitraum von ca. 4 Jahren erarbeitet werden. Zusätzlich zum Stadtgebiet sollen auch regionale/ interkommunale Bezüge beachtet werden.

Der Leistungsumfang soll mindestens folgende Punkte umfassen:

1. Verkehrserhebungen und Aufbau eines verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsmodells
2. Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse auf der Grundlage des heutigen Zustandes und des beim Auftraggeber vorliegenden Meinungsbildes
3. Konzepterstellung: Problemanalyse, Entwicklung und Festlegung von Leitlinien und Zielen, Ableiten von Maßnahmenbündeln sowie Einzelmaßnahmen, Szenarienbildung einschl. Wirkungsanalyse, Kostenschätzung und Vorschläge für eine zeitliche / terminliche Umsetzung von Maßnahmen.
4. Erörterung und Abstimmung des Prozesses mit der Auftraggeberin und den Gremien
5. Fertigstellung Konzeptentwurf zur Beschlussfassung, Abwägung und Entscheidung, Konsensbildung
6. Korrektur des Konzeptentwurfs, ggf. Modifizieren, Erstellen der Endfassung des VEP Rheinbach, sowie Erstellen eines methodischen Ansatzes zur Evaluierung

Daten zu Rheinbach:

Die Einwohnerzahl in Rheinbach beträgt 27.141 (Stand 31.12.2021 / Hauptwohnsitz, davon 15.761 in der gleichnamigen Kernstadt). Das bedeutet, dass ca. 59% der Bevölkerung in der Kernstadt konzentriert ist. Diese Struktur bietet gute Voraussetzungen den Nahverkehr zu fördern. Die Herausforderung liegt in der Erschließung der Ortsteile und dem Umland unter Berücksichtigung der hohen Pendlerströme in die Zentren Köln und Bonn.

(Einpendler nach Rheinbach: 6.863, Auspendler aus Rheinbach: 9.617 (Quelle: IT.NRW 2017)).

Fläche des Stadtgebietes ca. 70 km²

Straßennetz: ca. 160 km, davon xx km Bundesstraßen, yy km Landesstraßen, zz Kreisstraßen

Anschluss an die Autobahn A 61 auf dem Stadtgebiet (Anschlussstelle Rheinbach)

Anschluss an den SPNV durch die S-Bahn Linie S 23 (Voreifelbahn Bonn –Euskirchen-Bad Münstereifel) mit 2 Haltepunkten auf dem Stadtgebiet

Das Stadtgebiet liegt am Rande der Voreifel, im Süden an der Grenze zu Rheinland-Pfalz. Das Relief bewegt sich von 374,4 m ü. NHN im Süden (Voreifel) zu 154,30 m. ü. NHN im Norden (Bördellandschaft)

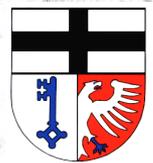
Modal –Split im Jahr 2008:

MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖPV	Fahrrad	zu Fuß
36%	17%	8%	14%	25%

Rheinbach ist ein Standort der Hochschule Bonn Rhein-Sieg. Auf dem Gebiet Stadt liegt auch das Außenlabor der landwirtschaftlichen Fakultät der Universität Bonn „Campus Klein-Altendorf“.

Zeitplan

Ein Auftrag an einen externen Dienstleister soll möglichst im 3. Quartal vergeben werden. Die Projektlaufzeit ist für 3 Jahre festgelegt.



Die nächsten Arbeitsschritte

- Ausarbeiten der Anforderungsprofile für die Fachplanungen sowie einer Agentur für das Beteiligungskonzept
- Definition der Leistungs- und Anforderungsprofile



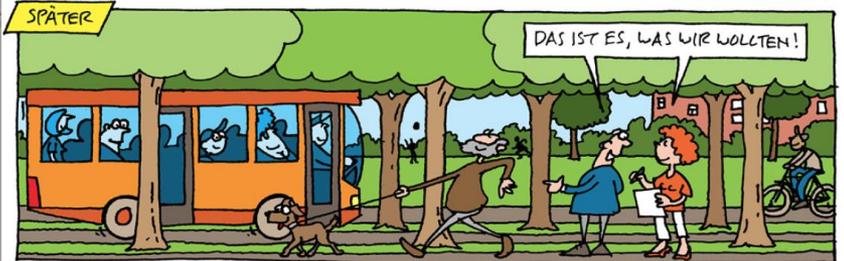
AUM 02.06.2022 RHEINBACH

- Vorauswahl Bieterkreis
- Durchführung von Bietergesprächen
- Auswertung Honorar- und Leistungsangebote
- Vergabeempfehlung u. Vergabe durch HFA



HFA 22.08.2022 (HFA 24.10.2022)

Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Rheinbach



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit