



Rheinbach, 21.03.2022

Einladung
zur 11/8. Sitzung
des Ausschusses für Umwelt und Mobilität der Stadt Rheinbach

Zu der vorbezeichneten Sitzung lade ich hiermit ein.

Termin: **Donnerstag, 31.03.2022 um 18:00 Uhr**

Ort: **Stadthalle, Villeneuver Straße 5, 53359 Rheinbach**

Die Beratungspunkte bitte ich der beigefügten Tagesordnung zu entnehmen.

Ratsmitglieder, die nicht dem vorbezeichneten Ausschuss angehören, dürfen gerne unter Bezugnahme auf § 58 Abs. 1 GO an der Sitzung als Zuhörer*in teilzunehmen.“

gezeichnet
Heribert Schiebener
Vorsitzender

Tagesordnung

zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Mobilität
am Donnerstag, 31.03.2022

TO-Punkt	Beratungsgegenstand	Vorlagen-Nr.
----------	---------------------	--------------

A) ÖFFENTLICHE SITZUNG

- | | | |
|----------|---|--------------|
| 1 | Anerkennung der Tagesordnung | |
| 2 | Bürgeranträge | |
| | ./. | |
| 3 | Angelegenheiten der Landschaftsplanung | |
| | ./. | |
| 4 | Angelegenheiten des Verkehrs | |
| 4.1 | Beitritt zur Initiative "Lebenswerte Städte und Gemeinden" | BV/1729/2022 |
| 5 | Angelegenheiten des Umwelt-, Natur-, Klima- und Tierschutzes | |
| 5.1 | Antrag der UWG-Fraktion vom 25.02.2022 zur Einrichtung eines eingezäunten Hundefreilaufplatzes im Rheinbacher Stadtpark | AN/0573/2022 |
| 5.2 | Antrag der UWG-Fraktion vom 25.02.2022 zur Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 28.06.2021 bezüglich "ZeroWaste" | AN/0568/2022 |
| 6 | Angelegenheiten der Entwässerung | |
| | ./. | |
| 7 | Angelegenheiten der Stadtreinigung und Abfallbeseitigung | |
| | ./. | |
| 8 | Angelegenheiten des Stadtwaldes | |
| | ./. | |
| 9 | Mitteilungen des Vorsitzenden und der Verwaltung | |

Beschlussvorlage der Verwaltung

Fachbereich V
Aktenzeichen: FB V - th
Vorlage Nr.: BV/1729/2022

Freigabedatum:
17.03.2022

Vorlage für die Sitzung			
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	Vorberatung	31.03.2022	öffentlich
Rat	Entscheidung	04.04.2022	öffentlich

Beratungsgegenstand: **Beitritt zur Initiative "Lebenswerte Städte und Gemeinden"**

Anmerkungen zu Belangen von Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Behinderungen:
Keine

Haushaltsmäßige Auswirkungen/Hinweis zur vorläufigen Haushaltsführung:
Keine

Beschlusscontrolling:
Die Beschlussvorlage der Verwaltung ist für das Beschlusscontrolling nicht vorgesehen

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Rheinbach schließt sich der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ an.

Erläuterungen:

Im Juli 2021 wurde die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angemessene Geschwindigkeiten“ von den Städten Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm gegründet. Die Initiative setzt sich gegenüber dem Bund dafür ein, dass die Kommunen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welchen Geschwindigkeiten angeordnet werden, um so z. B. ortsbezogen eine Reduktion von Lärm- und Schadstoffbelastungen entlang innerörtlicher Verkehrsachsen im Rahmen eines Lärmaktionsplanes umsetzen zu können.

Bisher unterliegt die Anordnung von Geschwindigkeiten den engen gesetzlichen Regelungen der Regelhöchstgeschwindigkeit bzw. den konkreten Ausnahmefällen der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Die Verkehrsdichte in den Innenstädten hat stetig zugenommen, das Bedürfnis nach Mobilität und damit einhergehend auch die Zahl der KFZ ist stark angewachsen. Der verfügbare Straßenraum ist jedoch nicht beliebig erweiterbar. Allein mit technischen Lösungen kann keine Verbesserung erzielt werden.

Durch ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau im KFZ-Verkehr sollen die Straßen sicherer, leiser und sauberer werden und so Lebens- und Aufenthaltsqualität entlang von Straßen und Plätzen gestärkt bzw. (zurück) gewonnen werden. So sollen nicht nur verkehrsrelevante Aspekte („Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kraftverkehrs, Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie Gefahrenabwehr“) bei der Anordnung von Geschwindigkeiten maßgebend sein, sondern auch die umwelt- und städtebaubezogenen Belange in eine Abwägung einbezogen werden.

Dies ist auch ein Anliegen der Stadt Rheinbach. Um diese Position gegenüber dem Gesetzgeber zu stärken, schlägt die Verwaltung vor, die Stadt Rheinbach möge sich der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angemessene Geschwindigkeiten“ anschließen.

Mit Stand 15.03.2022 haben sich bereits 100 Städte in Deutschland der Initiative angeschlossen.

„Beitritt“ und „Mitgliedschaft“ sind kostenlos, mit der Erklärung geht es ausdrücklich nur um die Unterstützung der Initiative auf der Basis des bestehenden Positionspapiers. Die Unterstützer sind nicht verpflichtet einen Modellversuch durchzuführen, mit dem Beitritt ist keine Erklärung verbunden, selbst Modellstadt zu werden. Die Initiative setzt sich für mehr Autonomie bei der Ausweisung von Tempobegrenzungen ein, eine Festlegung auf ein bestimmtes Tempo ausschließlich oder überall gibt es nicht.

Anlage:

Anlage 1: Positionspapier Städteinitiative Tempo 30 Unterstützer

LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN – EINE NEUE KOMMUNALE INITIATIVE FÜR STADTVERTRÄGLICHEREN VERKEHR

Die Städte und Gemeinden in Deutschland stehen beim Thema Mobilität und Verkehr vor großen Herausforderungen. Eine stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität ist Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit der Städte.

Lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Aushängeschild, das Gesicht der Städte. Sie prägen Lebensqualität und Urbanität.

Diesen Anspruch mit den Mobilitäts-, Erreichbarkeits- und Teilhabeerfordernissen von Menschen und Wirtschaft zu vereinbaren, ist eine zentrale Aufgabe.

Ein wesentliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels ist ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr auch auf den Hauptverkehrsstraßen. Dort produziert der Autoverkehr in den Städten seine höchste Verkehrsleistung. Dort verursacht er aber auch die meisten negativen Auswirkungen – von den Lärm- und Schadstoffbelastungen für die dort lebenden Menschen über die Unfallgefahren bis zum Flächenverbrauch. Seit langem wissen wir, dass im Hinblick darauf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erhebliche positive Auswirkungen haben würde:

- **Die Straßen werden wesentlich sicherer**, gerade für die besonders Gefährdeten, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs bzw. mobilitätseingeschränkt sind.
- **Die Straßen werden leiser** – und das Leben für die Menschen, die an diesen Straßen wohnen, deutlich angenehmer und gesünder.
- Bei Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses **kann auch die Luft in den Straßen sauberer werden**, was allen zu Gute kommt, die hier unterwegs sind.
- **Die Straßen gewinnen ihre Funktion als multifunktionale Orte zurück**, die mehr sind als Verbindungen von A nach B.
- Und schließlich: **die Straßen werden wieder lesbarer**, Regeln einfacher und nachvollziehbarer (kein Flickenteppich mehr), das Miteinander wird gestärkt, der Schilderwald gelichtet.

Die Leistungsfähigkeit für den Verkehr wird durch Tempo 30 nicht eingeschränkt, die Aufenthaltsqualität dagegen spürbar erhöht. Und auf die Länge des Straßennetzes bezogen ist Tempo 30 in den allermeisten Städten ohnehin schon längst die Regel und nicht mehr die Ausnahme. Dies heißt auch: Tempo 30 ist eine Maßnahme für die Städte und Gemeinden und die Menschen, die dort wohnen - es ist keine Maßnahme, die sich gegen den Autoverkehr richtet.

Deshalb muss das Straßenverkehrsrecht zulässige Höchstgeschwindigkeiten innerorts (30 km/h als Regel, andere Geschwindigkeiten je nach örtlichen Gegebenheiten und Erfordernissen als Ausnahme) neu regeln. Die Kommunen haben immer noch nicht die Möglichkeit zu entscheiden, wann und wo Geschwindigkeiten flexibel und ortsbezogen angeordnet werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss endlich überall über die zuständigen Straßenverkehrsbehörden so angeordnet werden können, wie es unter Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belange angemessen ist. Dies nutzt den Städten, erweitert ihre Gestaltungsfreiheit und öffnet ihre Entwicklung in Richtung mehr Lebendigkeit, Lebensqualität und Nachhaltigkeit.

Die Städte und Gemeinden brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten - auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.

Diese Forderung ist alles andere als radikal – sie ist anderswo in Europa längst umgesetzt und bewegt sich auch in Deutschland in einem Umfeld von aktuellen politischen Positionierungen, die die Dringlichkeit dieser Anpassung des Rechtsrahmens unterstreichen:

- Der **Deutsche Bundestag** hat am 17.01.2020 in seiner mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen angenommenen **Entschließung „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“** einen eindeutigen Auftrag an den Bund formuliert, den Kommunen die Möglichkeit zu eröffnen, von der innerörtlichen Regelhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h nach eigenem Ermessen auch auf Hauptverkehrsstraßen abzuweichen, wenn es den stadtpolitischen Zielen dient. So wird in der Entschließung u. a. gefordert, *„es Kommunen durch eine Veränderung der gesetzlichen Vorgaben zu erleichtern, innerorts die Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 km/h für ganze Straßen unabhängig von besonderen Gefahrensituationen anzuordnen“*.
- Die **Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK)** hat am 16.04.2021 zum Tagesordnungspunkt **„Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“** den Bund einstimmig aufgefordert, die in einer Ad-Hoc-AG der VMK erarbeiteten Vorschläge *„im Rahmen einer zeitnahen Novellierung des Rechtsrahmens, insbesondere von StVO, der VwV-StVO und Straßenverkehrsgesetz, in Abstimmung mit den Ländern ggf. zu berücksichtigen“*. Zu diesen Vorschlägen gehört u. a. eine Ergänzung des § 39 StVO (*„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist auch auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h zu rechnen“*) und ein Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h.

- Das **Bundeskabinett** hat seiner Sitzung am 23.04.2021 einen neuen **Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)** beschlossen, u. a. mit der Feststellung, dass es bedeutsam ist, *“in Mischverkehren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren“*. Damit liefert der Bund eine weitere Begründung, Tempo 30 auch im Hauptverkehrsstraßennetz anzuordnen.
- Das am 29.04.2021 *veröffentlichte Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz des Bundes* formuliert zudem einen klaren Handlungsauftrag an den Bund: Er muss so rasch wie möglich alle zur Verfügung stehenden rechtlichen Maßnahmen ergreifen, um auch die Mobilitäts- und Verkehrswende voranzutreiben. Auch wenn niedrigere innerörtliche Höchstgeschwindigkeiten nur in geringem Umfang direkten Einfluss auf die CO₂-Emissionen haben: Sie sind ein zentrales Element einer Stadtverkehrspolitik, die die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken und damit auch die klimaschädlichen Auswirkungen des Autoverkehrs verringern will.

Bei der Forderung, die Handlungsspielräume der Städte bei der Anordnung von Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz der Städte zu vergrößern, geht es nicht um eine undifferenzierte und pauschale Maßnahme. Die Änderung des Rechtsrahmens soll deshalb durch ein vom Bund gefördertes und zentral evaluiertes **Modellvorhaben** in mehreren Städten begleitet werden. Das Modellvorhaben ermöglicht, verschiedene Aspekte vertieft zu untersuchen, die genauerer Betrachtung bedürfen. Das hilft, bei der Anwendung des neuen Rechtsrahmens etwaige negative Begleiteffekte der Neuregelung minimieren zu können bzw. ggf. rechtlich nachzusteuern. Das Modellvorhaben kann u. a. folgende Themen umfassen:

- Der **straßengebundene ÖPNV** darf durch niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz nicht signifikant benachteiligt werden. Es soll untersucht werden, in welchem Umfang solche Nachteile auftreten (z. B. Reisezeit, Auswirkungen auf betriebliche Kosten) und mit welchen Maßnahmen sie kompensiert werden können.
- Auf vielen Hauptverkehrsstraßen kann aus Platzgründen nicht oder nur mit erheblichem zeitlichem Vorlauf eine ausreichend dimensionierte separate **Radverkehrsinfrastruktur** geschaffen werden. Die Anordnung von Tempo 30 kann hier (auch als Zwischenlösung) bei Mischverkehr bzw. nicht ausreichenden Infrastrukturangeboten (z. B. Schutzstreifen) die Sicherheit erhöhen. Dazu fehlt es aber bislang an belastbaren Untersuchungen.
- Tempo 30 im innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz soll nicht zu **Verdrängungseffekten** mit einer erhöhten Belastung untergeordneter Straßen führen. Besondere Bedeutung hat deshalb ein störungsarmer Verkehrsfluss. Es können ggf. aber auch ergänzende regulierende Maßnahmen im Nebennetz sinnvoll sein (z. B. Höchstgeschwindigkeiten < 30 km/h, Umgestaltung von Quartiersstraßen nach dem Vorbild von „Superblocks“ und anderes).

ERKLÄRUNG

Die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Bürgermeister:innen und Stadtbaurät:innen der unterzeichnenden Städte erklären daher:

1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen.
2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.
3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neureglung vertieft untersuchen soll (u. a. zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, zur Radverkehrssicherheit und zu den Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz), um ggf. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.

6. Juli 2021 [im Original mit Unterschriften der Beigeordneten]

Stadt Freiburg im Breisgau
Bürgermeister

Stadt Leipzig
Bürgermeister und Beigeordneter

Stadt Aachen
Stadtbaurätin und Beigeordnete

Stadt Augsburg
Baureferent

Landeshauptstadt Hannover
Stadtbaurat

Stadt Münster
Stadtbaurat und Beigeordneter

Stadt Ulm
Bürgermeister

Die Initiative wird unterstützt von folgenden Städten und Gemeinden:

Beitritt bis zum 10. Februar 2022 . (in der Reihenfolge des Eingangs)

Stadt Darmstadt

Stadt Marktoberdorf

Stadt Konstanz

Stadt Friedrichshafen

Großstadt Pforzheim

Stadt Tübingen

Stadt Göppingen

Stadt Remseck am Neckar

Stadt Mannheim

Gemeinde Pullach i. Isartal

Stadt Hildesheim

Neustadt am Rübenberge

Stadt Lüneburg

Gemeinde Neufahrn bei Freising

Markt Murnau am Staffelsee

Stadt Dessau-Roßlau

Großstadt Wolfsburg

Großstadt Mönchengladbach

Gemeinde Salztal

Verbandsgemeinde Goldene Aue

Gemeinde Berga (Kyffhäuser)

Gemeinde Brücken-Hackpfüffel

Gemeinde Edersleben

Stadt Kelbra

Gemeinde Wallhausen

Stadt Eggenfelden
Stadt Koblenz
Stadt Wuppertal
Stadt Vöhringen
Stadt Laatzen
Große Kreisstadt Eislingen/Fils
Kreisstadt Miesbach
Stadt Dettelbach
Stadt Bonn
Stadt Kempen
Stadt Karlsruhe
Großstadt Erlangen
Stadt Bamberg
Kreisstadt Bad Schwalbach
Stadt Wolfratshausen
Stadt Lindenberg i. Allgäu
Großstadt Braunschweig
Stadt Coswig (Anhalt)
Stadt Wörth am Rhein
Stadt Ronnenberg
Stadt Coburg
Stadt Oldenburg
Große Kreisstadt Kitzingen
Stadt Marburg

Stadt Biberach an der Riß

Markt Altdorf

Stadt Friedberg (Hessen)

Stadt Altdorf bei Nürnberg

Markt Mering

Stadt Hof

Stadt Halle

Stadt Idstein

Stadt Krefeld

Stadt Senden (Bayern)

Stadt Saarbrücken

Stadt Maintal

Stadt Viernheim

Stadt Köln

Stadt Düsseldorf

Stadt Gudensberg

Stadt Meerbusch

Stadt Oranienburg

Stadt Rottenburg (am Neckar)

Stadt Puchheim

Markt Cadolzburg

Stadt Frankfurt am Main

Stadt Neustadt an der Weinstraße

Stadt Bochum

Stadt Schopfheim

Stadt Worms

Stadt Göttingen

Stadt Würzburg

Stadt Simbach a. Inn

Stadt Minden

Markt Regenstauf

Stadt Müllheim

Stadt Springe

Lutherstadt Wittenberg

Kreisstadt Lörrach

Gemeinde Eutingen im Gäu

Stadt Wassenberg

Stadt Nidderau

Stadt Heidelberg

Stadt Meldorf

Gemeinde Büttelborn

Stadt Schwäbisch Gmünd

Stadt Bad Wurzach

Stadt Gladbeck

Stadt Moers

Stadt Salzkotten

Stand: 15.03.2022

Antrag gemäß § 3 der Geschäftsordnung

Fachbereich V
Aktenzeichen: 01.07.08
Vorlage Nr.: AN/0573/2022

Freigabedatum:
04.03.2022

Vorlage für die Sitzung			
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	Entscheidung	31.03.2022	öffentlich

Beratungsgegenstand: **Antrag der UWG-Fraktion vom 25.02.2022 zur Einrichtung eines eingezäunten Hundefreilaufplatzes im Rheinbacher Stadtpark**

Anmerkungen zu Belangen von Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Behinderungen:
siehe Antrag

Haushaltsmäßige Auswirkungen/Hinweis zur vorläufigen Haushaltsführung:
siehe Antrag

Beschlusscontrolling:
Der Antrag ist für das Beschlusscontrolling vorgesehen.

Erläuterungen:

Der Antrag der UWG-Fraktion vom 25.02.2022 zur Einrichtung eines eingezäunten Hundefreilaufplatzes im Rheinbacher Stadtpark ist beigefügt.



An den Vorsitzenden des Ausschusses für
Umwelt und Mobilität
Herrn Heribert Schiebener
Rathaus
Schweigelstraße 23
53359 Rheinbach

UGW-Antrag: 2022_02_01

25. Februar 2022

Sehr geehrter Herr Schiebener,

die UWG beantragt, einen eingezäunten Hundefreilaufplatz im Rheinbacher Stadtpark anzulegen sowie Benutzungsregeln festzulegen.

Als Standort wird der momentan ungenutzte Bereich der alten Tennisplätze vorgeschlagen.

Begründung:

In Rheinbach leben zahlreiche Hundebesitzer.

Für den Bereich der Stadt ist mit §2 des „Hundegesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeshundegesetz - LHundG NRW)“ geregelt, in welchen Bereichen eine Leinenpflicht vorliegt. Nur außerhalb dieser Bereiche dürfen Hunde abgeleint werden sofern sichergestellt ist, dass der Halter jederzeit Zugriff auf seinen Hund hat und er abrufbar ist.

Für den Bereich des Waldes regelt §2 des „Landesforstgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesforstgesetz - LFoG)“ die Leinenpflicht bei Hunden.

Für die sogenannte freie Landschaft gilt, dass mit Ausnahme bestimmter Rassen Hunde in Sicht- und Rufweite der Aufsichtsperson ohne Leine laufen können.

In Naturschutzgebieten besteht Leinenzwang.

Ein eingezäunter Bereich in der Stadt, in dem sich die Tiere frei bewegen können, kommt Hund und Mensch zugute. Die Besitzer können am Hundefreilaufplatz soziale Kontakte aufbauen und pflegen. Der Hund bekommt Bewegung und die für die Sozialisation des Tieres wichtigen Begegnungen mit Artgenossen.

Ein so abgegrenzter Hundeplatz sorgt auch für mehr Sicherheit und Wohlbefinden bei anderen erholungssuchenden Mitbürgern, die sich häufig von freilaufenden Hunden belästigt fühlen.

Solche Hundefreilaufflächen haben sich bereits in anderen Städten bewährt. In der Landeshauptstadt Düsseldorf beispielsweise gibt es bereits 29 solcher ausgewiesenen Plätze, welche eingezäunt und mit entsprechenden Hinweisschildern versehen sind.

Dieter Huth
Fraktionsvorsitzender

Freya Wessel
Sachkundige Bürgerin

Antrag gemäß § 3 der Geschäftsordnung

Fachbereich V
Aktenzeichen: 01.07.08
Vorlage Nr.: AN/0568/2022

Freigabedatum:
28.02.2022

Vorlage für die Sitzung			
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	Entscheidung	31.03.2022	öffentlich

Beratungsgegenstand: **Antrag der UWG-Fraktion vom 25.02.2022 zur Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 28.06.2021 bezüglich "ZeroWaste"**

Anmerkungen zu Belangen von Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Behinderungen:
siehe Antrag

Haushaltsmäßige Auswirkungen/Hinweis zur vorläufigen Haushaltsführung:
siehe Antrag

Beschlusscontrolling:
Der Antrag ist für das Beschlusscontrolling vorgesehen.

Erläuterungen:

Der Antrag der UWG-Fraktion vom 25.02.2022 zur Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 28.06.2021 bezüglich "ZeroWaste" ist beigefügt.



UWG-Fraktion im Rat der Stadt Rheinbach
Schweigelstraße 23
53359 Rheinbach

An den Vorsitzenden des Ausschusses für
Umwelt und Mobilität
Herrn Heribert Schiebener
Rathaus
Schweigelstraße 23
53359 Rheinbach

UGW-Antrag: 2022_02_03

25. Februar 2022

Sehr geehrter Herr Schiebener,

die UWG beantragt in Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 28.06.2021 bzgl. „ZeroWaste“ City Rheinbach nun nachstehende weitere Maßnahmen einzuleiten:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Rheinbacher Bildungseinrichtungen und Kitas Umweltprojekte durchzuführen, in denen z. B. Mülltrennung und Müllvermeidung thematisiert werden. Damit soll versucht werden, bereits bei der jungen (und jüngsten) Generation das Bewusstsein für die „Problematik bei der Entstehung und Beseitigung von Abfall im weltweiten und häuslichen Maßstab zu wecken.
2. Die Verwaltung nimmt (erneut) Kontakt zu den Rheinbacher Gewerbebetrieben auf, die noch immer Plastikverpackung für außer Haus Verkäufe von Speisen und/ oder Einwegbecher für Getränke verwenden, um diese zur Änderung ihres „Verpackungsverhaltens“ zu bewegen.
3. Die Verwaltung prüft, welche Kosten für eine Erstausrüstung für wiederverwendbare Getränkebecher (Rheinbachbecher) entstehen würden, nachdem der Gewerbeverein die Geschäfte benannt hat, die sich an dieser Aktion beteiligen würden. Der Ausschuss schlägt dann dem HFA vor, die Anschubfinanzierung aus Haushaltsmitteln zu bestreiten.

Dieter Huth
Fraktionsvorsitzender

Dr. Michael Samlowski
Sachkundiger Bürger

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung AUM 31.03.2022 2

Vorlagendokumente

TOP Ö 4.1 Beitritt zur Initiative "Lebenswerte Städte und Gemeinden"

Beschlussvorlage der Verwaltung BV/1729/2022 4

Anlage_1_2022-03-16_Positionspapier_Staedteinitiative_Tempo_30_Unterstuetzer
BV/1729/2022 6

TOP Ö 5.1 Antrag der UWG-Fraktion vom 25.02.2022 zur Einrichtung eines eingezäunten
Hundefreilaufplatzes im Rheinbacher Stadtpark

Antrag von Fraktion AN/0573/2022 14

Antrag der UWG-Fraktion vom 25.02.2022 zur Einrichtung eines eingezäunten
Hundefreilaufplatzes im Rheinbacher Stadtpark AN/0573/2022 15

TOP Ö 5.2 Antrag der UWG-Fraktion vom 25.02.2022 zur Umsetzung des
Ratsbeschlusses vom 28.06.2021 bezüglich "ZeroWaste"

Antrag von Fraktion AN/0568/2022 16

Antrag der UWG-Fraktion vom 25.02.2022 zur Umsetzung des Ratsbeschlusses vom
28.06.2021 bezüglich "ZeroWaste" AN/0568/2022 17