

Rheinspange 553

Planungswerkstatt

12. Oktober 2019, Rheinforum Wesseling

Dokumentation



Ablauf der Planungswerkstatt

Uhrzeit	Programmpunkt
10.00 Uhr	Beginn der Planungswerkstatt
	Begrüßung und fachliche Einführung
	Klärung offener Fragen
12.30 Uhr	<i>Mittagspause</i>
	Planungswerkstatt in Kleingruppen I: Mögliche Rheinquerungen diskutieren
14.30 Uhr	<i>Kaffeepause</i>
	Planungswerkstatt in Kleingruppen II: Ideen für Streckenverläufe entwickeln
16.30 Uhr	<i>Kaffeepause</i> Visualisierung der Linienvorschläge
	Fazit und Ausblick
19.00 Uhr	Ende der Planungswerkstatt



Begrüßung, fachliche Einführung und Klärung offener Fragen

Am Samstag, den 12. Oktober 2019, finden sich im Rheinforum Wesseling insgesamt 29 Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreterinnen und Vertreter von u.a. Kommunen, Vereinen und Verbänden ein. Gemeinsam und mit Unterstützung von zahlreichen Expertinnen und Experten entwickeln und diskutieren sie im Rahmen der Planungswerkstatt zur Rheinspange 553 über konkrete Ideen für die Linienführung der neuen Autobahnverbindung zwischen A59 und A555. In seiner Begrüßung der Teilnehmenden stellt Willi Kolks als Abteilungsleiter Planung beim Landesbetrieb Straßen.NRW die Grundidee des Formats „Planungswerkstatt“ heraus: neben den zahlreichen und umfassenden Gutachten und Erhebungen zum Untersuchungsraum sollen auch der individuelle Wissensschatz und die Perspektiven, die die Menschen aus der Region mitbringen, im Planungsprozess Berücksichtigung finden. Durch die Anwesenheit der zuständigen Planer sowie Gutachterinnen und Gutachter wird eine intensive Auseinandersetzung mit den Restriktionen des Planungsraums ermöglicht. Im Ergebnis werden sowohl die Diskussionen im Plenum als auch die Ergebnisse der Kleingruppen anschaulich und nachvollziehbar dokumentiert und den Teilnehmenden sowie den übrigen Mitgliedern des Dialogforums der Rheinspange 553 zur Verfügung gestellt.

Im Anschluss wird der Ablauf der Planungswerkstatt durch den Moderator Simon Trockel von der IFOK GmbH erläutert. Auf Nachfrage einer Teilnehmerin erörtert Herr Trockel die Zusammensetzung der Planungswerkstatt und das Vorgehen. Gemäß des Beteiligungskonzepts der Rheinspange 553 wurden zur Planungswerkstatt noch weitere Bürgerinnen und Bürger aus dem Planungsraum in einem offenen Bewerbungsverfahren nach einem räumlichen Verteilschlüssel hinzugezogen. Es wird von einigen Teilnehmenden angemerkt, dass die im Vorfeld der Veranstaltung versandten Materialien hilfreich, aber sehr umfangreich seien und zu kurzfristig zur Verfügung gestellt wurden. Herr Trockel führt dazu aus, dass es nicht erwartet worden sei, dass alle Teilnehmenden sich vorab allumfänglich in die vorliegenden Karten einarbeiten. Diese würden im Verlauf der Planungswerkstatt noch ausführlich erläutert. In Zukunft werden Unterlagen aber mit einer größeren Vorlaufzeit versendet.

Eine fachliche Einführung in den aktuellen Planungsstand der Rheinspange 553 leistet Herr Däumer, der zuständige Projektleiter von Straßen.NRW. Während die vertiefende Raumanalyse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mittlerweile weitestgehend abgeschlossen ist und im Anschluss die Auswirkungsprognose und der Variantenvergleich sowie die FFH-Verträglichkeitsprüfung (Fauna-Flora-Habitat) durchgeführt werden, bleibt die Verkehrsuntersuchung ein wichtiger Bestandteil im weiteren Planungsprozess der Rheinspange 553 (siehe Folie 5 der [Rahmenpräsentation](#)). Da es sich bei der Variantenfindung um einen iterativen Prozess handelt, wird die Verkehrsuntersuchung je nach Bedarf angepasst. Der straßenplanerische Variantenentwurf befindet sich z. Z. im Übergangsbereich von Stufe 1 (Voruntersuchung) hin zu Stufe 2 (vertiefte Untersuchung). Zur optimalen informationellen Verzahnung wurde der Zeitpunkt der Planungswerkstatt zwischen diese beiden Stufen terminiert.

Auf Nachfrage einer Teilnehmerin erläutert Frau Wagner von Straßen.NRW, dass die abschließende Fassung der vertiefenden Raumanalyse der UVS zeitnah zur Verfügung gestellt wird, sobald alle Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange dazu eingegangen sind. Anknüpfend an die Planungswerkstatt ist im Jahr 2020 dann die vertiefende Untersuchung verschiedener möglicher Varianten inklusive geotechnischer Bewertung, technischer Variantauswahl und Berücksichtigung der Anschlussstellen, der Autobahnkreuze und der Lärm- und Luftimmissionen geplant.

Die Ergebnisse der UVS stellt Herr Bechtloff vom Planungsbüro Cochet Consult umfassend dar (siehe Folien 7-25 der [Rahmenpräsentation](#)). Er erläutert, dass innerhalb der UVS bereits die Arbeitsschritte der Planungsraumanalyse und der vertiefenden Raumanalyse durchgeführt worden sind. Im weiteren Planungsprozess werden für genauer zu prüfende Varianten eine Auswirkungsprognose und ein Variantenvergleich durchgeführt. Im Rahmen der Auswirkungsprognose werden die Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die UVP-relevanten Schutzgüter erfasst und bewertet, bevor im Rahmen des Variantenvergleichs die jeweiligen Auswirkungen verglichen und eine schutzgutübergreifende Präferenzvariante ermittelt wird. Die im Rahmen der UVS untersuchten Varianten werden zudem einer FFH-Verträglichkeitsprüfung unterzogen. Anschaulich leitet Herr Bechtloff unter Verwendung verschiedener schutzgutbezogener Karten durch den Untersuchungsraum und stellt für jedes Schutzgut heraus, welche Bereiche in besonderem Maße bei der Planung zu berücksichtigen sind. Besonderes Augenmerk legt Herr Bechtloff in seinen Ausführungen auf die im Untersuchungsraum gelegenen und potenziell betroffenen beiden Teilflächen des FFH-Gebietes „Rheinischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“, in dem bauliche Eingriffe besonders hohen Anforderungen an die Verträglichkeit unterliegen. Konkret gehören im Untersuchungsraum Teile der zwischen Niederkassel-Lülsdorf und Köln-Langel gelegenen Naturschutzgebiete „Langeler Auwald“ und „Lülsdorfer Weiden“ zum FFH-Gebiet „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ sowie die rechtsrheinische Rheinaue mit Teilen des Rheins zwischen Niederkassel-Ort und -Rheidt. Einen sehr hohen Raumwiderstand weisen darüber hinaus vor allem geschlossene Siedlungsflächen, eine größere Anzahl von Kiesgruben und das Rheidter Werth sowie der Bieselwald als Fläche mit hoher Bedeutung als siedlungsnaher Freiraum und Erholungsraum auf.



Den Hinweis eines Teilnehmers, der gesamte Untersuchungsraum weise einen so hohen Raumwiderstand auf, dass eine Umsetzung einer Rheinquerung im Untersuchungsraum nicht möglich sei, ordnet Frau Wagner von Straßen.NRW ein. Den Planenden seien die großen Herausforderungen einer Rheinquerung bewusst. Im dicht-besiedelten Nordrhein-Westfalen gäbe es jedoch kaum noch Planungsvorhaben, die ohne erhebliche Flächenkonflikte zwischen den verschiedenen Nutzungsanforderungen verlaufen. Daher gilt es, in der zweiten Phase der Planung konkrete Varianten zu prüfen, zu bewerten und bezüglich ihrer Auswirkungen zu vergleichen, sodass abschließend eine qualifizierte Auswahl einer Variante unter Berücksichtigung umwelttechnischer, verkehrlicher und wirtschaftlicher Aspekte erfolgen kann. Auf die Frage nach möglichen Lärmbelastungen durch eine neue Rheinquerung erörtert Herr Hoffmann vom Ingenieurbüro Kocks Consult, dass eine lärmtechnische Untersuchung erst möglich und sinnvoll ist, wenn die Geometrie der angedachten Varianten ersichtlich ist. Sie wird daher erst später erfolgen, ist aber fester Bestandteil eines Variantenvergleichs. Auf die Nachfrage eines Teilnehmers, ob der Untersuchungsraum der UVS abschließend festgelegt sei, entgegnet Herr Bechtloff, dass der Untersuchungsraum bei Bedarf noch ausgeweitet werden kann.

Die Abstimmung der Planungen der Rheinquerung mit den Planungen des Schienenverkehrs in der Region wird ebenfalls diskutiert. Ein Teilnehmer äußert die Hoffnung, eine linksrheinische Stadtbahnstrecke vom UN-Campus in Bonn bis zum Flughafen zu führen und dabei die Rheinquerungen dieser Schienentrasse mit der Rheinspange zu bündeln. Herr Trockel greift die Anmerkung insofern auf, als dass die Kopplung mit dem Schienenverkehr bereits Thema im Dialogforum der Rheinspange 553 war und darüber hinaus auch in Zukunft in diesem Gremium berücksichtigt wird. Ein ausführliches [Infopapier](#) wurde hierzu bereits gemeinsam mit den Mitgliedern des Dialogforums erarbeitet und veröffentlicht.¹ Herr Dr. Sarikaya, Fachbereichsleiter Wirtschaftsförderung und strategische Kreisentwicklung des Rhein-Sieg-Kreises, betont zudem, dass die Planungen der Rheinspange 553 und der Stadtbahn zwischen Bonn und Köln zwar grundsätzlich unabhängig voneinander, jedoch in enger Abstimmung miteinander erfolgen.

In seiner Präsentation der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung stellt Herr Däumer von Straßen.NRW die verkehrlichen Wirkungen möglicher Trassenverläufe der Rheinspange 553 vor (siehe Folien 26-36 der [Rahmenpräsentation](#)). Exemplarisch stellt er dazu einen nördlichen Prognose-Planfall (Nordspange) und einen südlichen Prognose-Planfall (Südspange) vor sowie deren prognostizierte Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen in der Region. Während deutlich wird, dass unterschiedliche Verläufe der Rheinquerung zu unterschiedlichen verkehrlichen Wirkungen führen, haben die beiden vorgestellten Planfälle eine teilweise deutliche Verringerung der Fahrtzeiten – ausgehend von einem fiktiven Punkt im Bereich der Ortslage Ranzel hin zu Zielen im linksrheinischen Bereich – zur Folge. Auf Nachfrage wird herausgestellt, dass die Mehrbelastung der bestehenden Bundesautobahn 553 durch eine neue Rheinquerung voraussichtlich nur gering ausfallen wird. Grundsätzlich werden alle möglichen verkehrlichen Mehrbelastungen von Straßen.NRW untersucht und im Zusammenhang mit anderen Projekten in diesem Planungsraum betrachtet. Auf die Frage nach einem möglichen Anstieg des Durchgangsverkehrs durch eine neue Rheinquerung entgegnet Herr Däumer, dass davon auszugehen ist, dass ungefähr 50% des Verkehrs über eine neue Rheinspange Durchgangsverkehr sein wird. In diesem Zusammenhang verweist der Moderator Simon Trockel auf die Möglichkeit, weitere Detailfragen zur Verkehrsuntersuchung im Rahmen des Dialogforums der Rheinspange 553 zu diskutieren.

Den aktuellen Stand der Objektplanung erläutert anschließend Herr Hoffmann vom Ingenieurbüro Kocks Consult (siehe Folien 37-47 der [Rahmenpräsentation](#)). Er zeigt auf, dass auf Basis der Überlegungen der Planungswerkstatt zur Rheinspange 553 ausgehend von möglichen Autobahnkreuzen Richtlinien-konforme Trassen erarbeitet werden müssen. Nachdem alle denkbaren Linienverläufe unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit, der Leistungsfähigkeit, der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit diskutiert worden sind, werden sinnvolle Varianten für die vertiefende Prüfung ausgewählt. Anschließend macht Herr Hoffmann die bisherigen planerischen Vorüberlegungen transparent. Zunächst stellt er die derzeit sinnvoll erscheinenden Verknüpfungspunkte mit der A59 und der A555 einzeln vor und erörtert die jeweiligen Vorzüge, aber auch die planerischen Herausforderungen. Darüber hinaus erklärt er, welche Faktoren und Maßgaben bei der Planung von Brücken oder Tunneln aus objektplanerischer Perspektive zu berücksichtigen sind. Auf Nachfrage erörtert Herr Hoffmann, dass die Rheinspange 553 – unabhängig von ihrer letztendlichen Lage – eine Anschlussstelle im rechtsrheinischen Raum bekommen wird, damit sie der Region eine verkehrliche Entlastung bieten kann.

Eine Teilnehmerin erkundigt sich bezüglich der Gewichtung der für die Planung relevanten Faktoren der Umweltverträglichkeit, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit. Herr Hoffmann macht deutlich, dass kein Kriterium „Trumpf“ gegenüber anderen Kriterien ist. So sind umwelttechnische Faktoren selbstverständlich zu berücksichtigen, jedoch wäre beispielsweise die Idee einer Untertunnelung des gesamten Planungsraums aus wirtschaftlichen Gründen nicht realistisch. Alle Varianten werden ergebnisoffen geprüft sowie objektiv und rechtssicher

¹ In dem Infopapier wird erläutert, dass die Ergebnisse einer technischen Machbarkeitsstudie sowohl aus technischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht sehr eindeutig für eine Vorzugsvariante sprechen, die rechtsrheinisch verläuft und den Rhein nördlich von Lülsdorf auf direktem Weg nach Godorf quert.

gegeneinander abgewogen. Die Möglichkeit eines Tunnels ist dabei nicht ausgeschlossen. Dieser Einschätzung schließt sich grundsätzlich auch Michael Heinze, stellvertretender Abteilungsleiter für Straßeninfrastruktur und Straßenverkehr vom Verkehrsministerium NRW, an. Er betont an dieser Stelle aber noch einmal, dass dabei die sehr hohen Baukosten einer Tunnellösung im Abwägungsprozess beachtet werden müssen. Seiner Einschätzung nach hätte eine Tunnellösung voraussichtlich keine Aussicht auf eine Realisierung, wenn an gleicher Stelle eine Brückenlösung möglich wäre. Das Planungsteam ordnet diese Einschätzung insofern ein, als dass sie noch einmal auf die Vielzahl von Faktoren hinweisen, die im Rahmen des Abwägungsprozesses Berücksichtigung finden werden, darunter neben dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit auch die umweltfachliche Perspektive, der Aspekt der verkehrlichen Leistungsfähigkeit sowie die Verkehrssicherheit. Da mit Blick auf diese Gesamtabwägung heute noch nicht gesagt werden kann, ob und unter welchen Umständen eine Brücke an einer bestimmten Stelle realisierbar ist, müssen auch Tunnellösungen derzeit unbedingt noch mit in die Betrachtung genommen werden.

Diskussion und Ergebnisse der Kleingruppen

Im Folgenden haben die fünf Kleingruppen – gestärkt durch ein Mittagessen – die Möglichkeit, unter Hilfestellung der anwesenden Expertinnen und Experten, sich intensiv mit möglichen Linienverläufen zu beschäftigen. Die Teilnehmenden sollen unter Berücksichtigung der fachlichen Rahmenbedingungen der Straßenplanung, der Raumwiderstände und der Zwangspunkte der Planung eigene Linienvorschläge ausarbeiten und deren Vor- und Nachteile diskutieren. Zunächst können die Teilnehmenden ihre Kleingruppe kennenlernen und noch offene Fragen klären. Anschließend diskutieren sie über die vorgestellten, auf der großen Tischkarte dargestellten Rheinquerungen entlang der Frage „Was spricht aus Ihrer Sicht für oder gegen die vorgeschlagenen Rheinquerungen?“. Die Teilnehmenden kommentieren die einzelnen Rheinquerungen und halten die persönlich empfundenen Vor- und Nachteile auf einer Moderationswand fest (siehe Kurzsteckbriefe der Kleingruppen im folgenden Abschnitt). Auftretende Fachfragen werden entweder von den Expertinnen und Experten am Tisch oder von den als „Springer“ aktiven Experten Herr Hoffmann, Herr Dr. Heß und Herr Bechtloff beantwortet. Die Teilnehmenden haben auch die Möglichkeit, die bestehenden Rheinquerungen zu verändern oder eigene Ideen für Rheinquerungen in die Karte einzutragen. Ihnen stehen hierfür Schablonen mit einzuhaltenden Radien zur Verfügung.

In der nächsten Phase sind die Teilnehmenden aufgefordert, eigene Linienvorschläge zwischen den Verknüpfungsbereichen zu erarbeiten und zu diskutieren. Die Linien werden dabei direkt in die Karte eingezeichnet und u.a. mit Post-Its kommentiert. Die so erarbeiteten Linienvorschläge werden innerhalb der Gruppe diskutiert, während die Tischmoderation dabei unterstützt, systematisch Ideen zu sammeln und vorgetragene Argumente zu dokumentieren. Im Ergebnis arbeitet jede Kleingruppe so mehrere Linienvorschläge aus, von denen zwei mit einem Programm (Korridor-Finder) und – unterstützt durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Straßen.NRW – digital erfasst und visualisiert werden. Zuletzt wählt jede Kleingruppe einen oder mehrere Gruppensprecher/innen aus, die in der abschließenden Podiumsdiskussion die Ideen der Kleingruppe vorstellen. Im Folgenden ist in Form von Kurzsteckbriefen die Arbeit der fünf Kleingruppen dokumentiert. Die zentralen Diskussionsinhalte werden zusammengefasst und die zwei präferierten Linienverläufe sowie die einhergehenden Abwägungsentscheidungen deutlich gemacht.



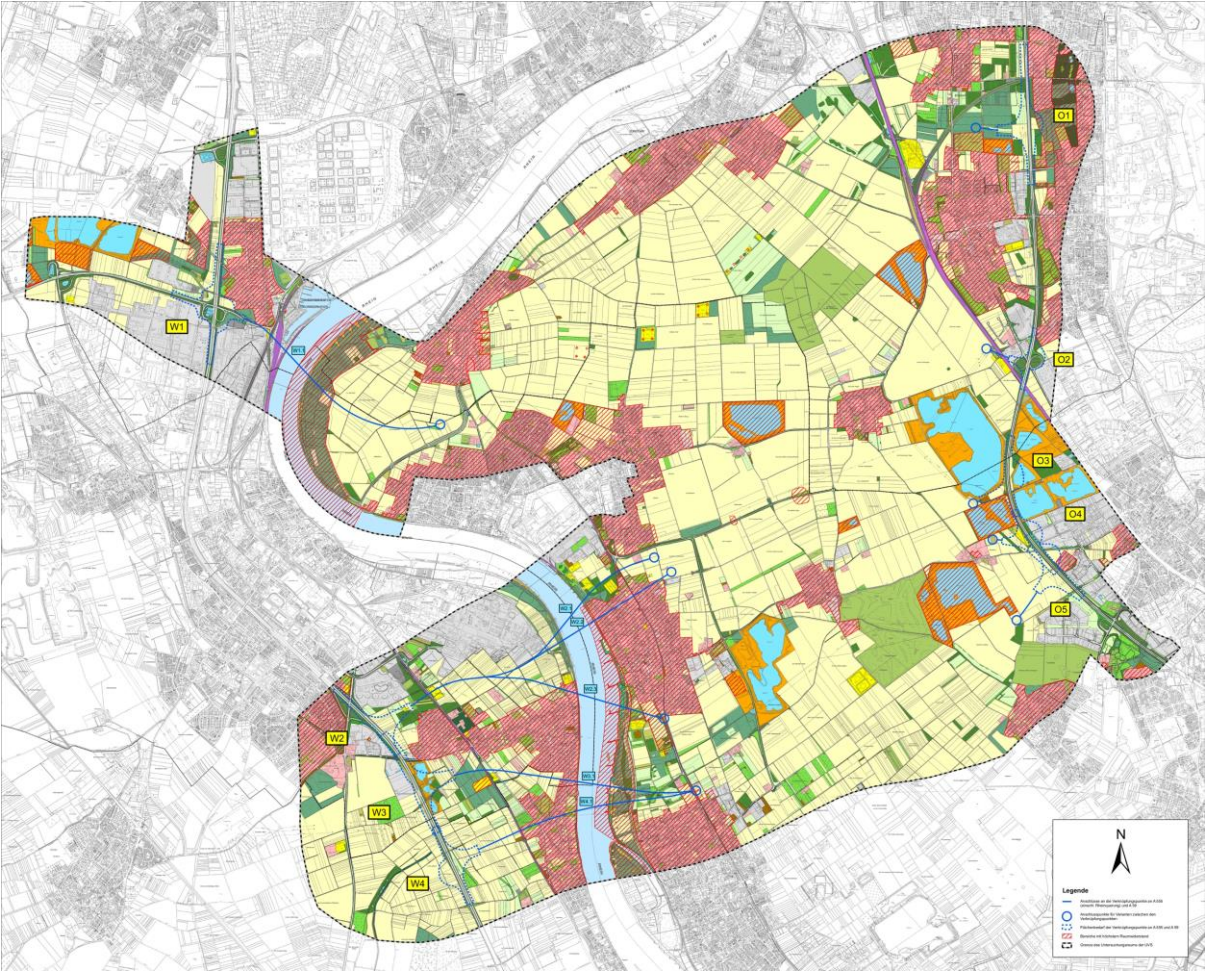


Abbildung 1 Tischkarte mit möglichen Verknüpfungspunkten und Rheinquerungen



Kurzsteckbrief der Linien der Kleingruppe „Grün“

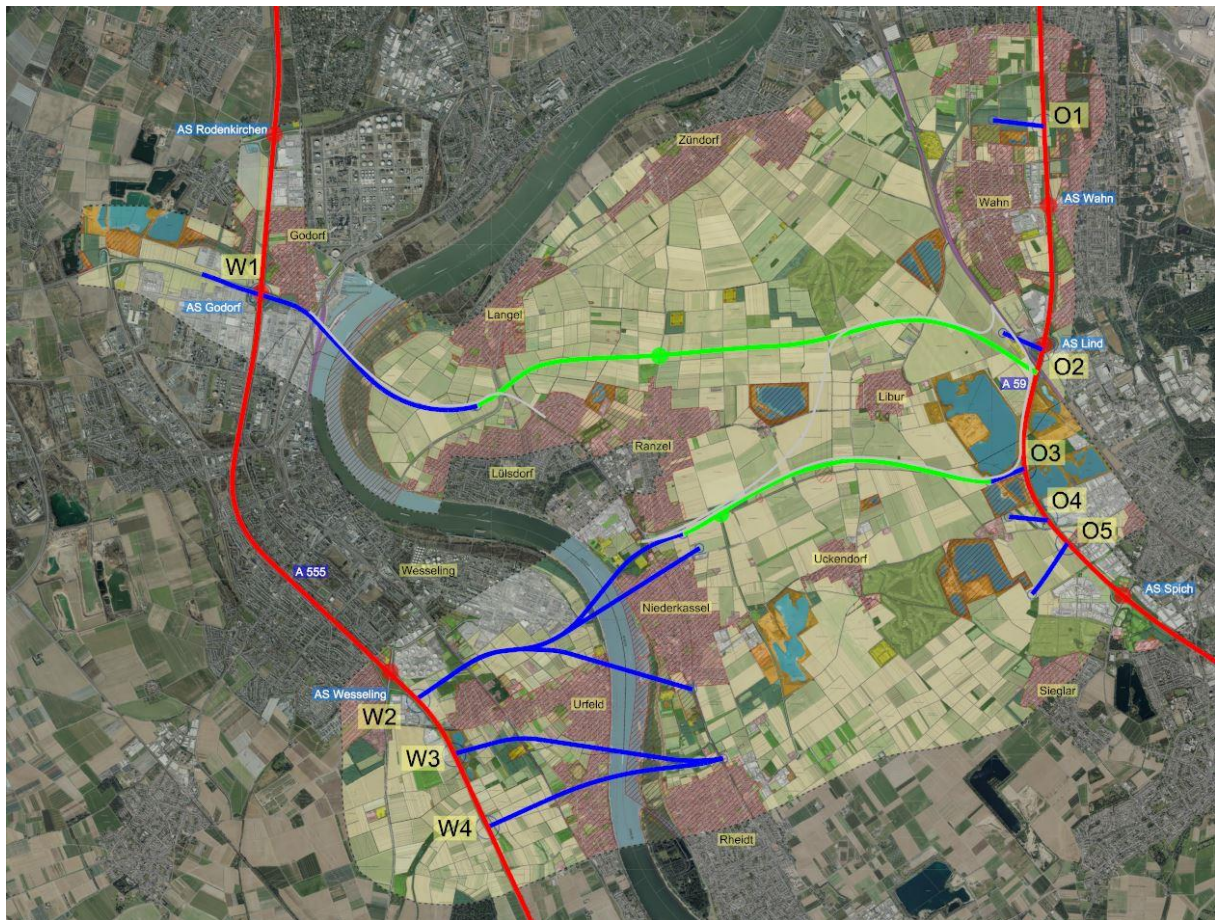


Abbildung 2 Linienideen der Kleingruppe „Grün“

Innerhalb der Kleingruppe „Grün“ können auf Basis einer intensiven und konstruktiven Diskussion sowie aufbauend auf den umfassenden Orts- und Sachkenntnissen der Teilnehmenden schnell zwei Linien zwischen der A55 und der A59 ausgearbeitet werden. Dabei profitiert die Zusammenarbeit davon, dass die Diskussionen mit großer Motivation und auch innerhalb der Teilnehmenden sehr gleichberechtigt verlaufen. Zum Ende der Gruppenarbeitsphase zeigt sich, dass zwei Linienverläufe in der Gruppe „Grün“ gleichermaßen Anklang finden.

Drei Teilnehmende präferieren eine Rheinquerung entlang der nördlichen Linie, die vom Verknüpfungspunkt W1 ausgeht und als Brücke W1.1 den Rhein quert. Rechtsrheinisch verläuft diese Linie zwischen den Ortsteilen Langel und Lüssendorf, vorbei an Ranzel, Libur und Wahn und knüpft südlich vom Verknüpfungspunkt O2 an die A59 an. Die Teilnehmenden reflektieren die zum Teil großen Auswirkungen einer solchen Rheinquerung mittels einer Brücke auf das darunter befindliche FFH-Gebiet. Sie äußern die Einschätzung, dass aufgrund des FFH-Gebiets sowie der geplanten Stadtbahn-Trasse eine besonders hohes Stelzenbauwerk errichtet werden müsse, wobei ein solches Bauwerk wiederum stärkere Zerschneidungseffekte für das Landschaftsbild zur Folge hätte. Positiv bewerten die Teilnehmenden die günstige Anbindung der Rheinspanne 553 an das untergeordnete Straßennetz, die gute überregionale Anbindung sowie die Möglichkeit einer Bündelung mit der Trasse der Stadtbahn im Bereich der Rheinquerung. Aufgrund der Informationen aus dem Vortrag von Herr Hoffmann sowie den Ausführungen von Herrn Heinze zu den hohen Restriktionen des Tunnelbaus im Rahmen dieser Rheinquerung werden Tunnelvarianten nicht weiter berücksichtigt. Für die drei Teilnehmenden, die sich für diese nördliche Variante aussprechen, kommen südliche Varianten ausgehend von den Verknüpfungspunkten W2-W4 nicht in Frage.

Die anderen drei Teilnehmenden in der Kleingruppe „Grün“ schlagen eine südliche Linienführung vor, die vom Verknüpfungspunkt W2 ausgeht und entlang der Rheinquerung W2.1 verläuft. Während zunächst eine Tunnelvariante präferiert wird, setzen die Teilnehmenden in Berücksichtigung des Kriteriums der Wirtschaftlichkeit ihre Überlegungen mit der Option einer Brücke fort. Dass diese südliche Linie, die rechtsrheinisch an den Verknüpfungspunkt O3 anknüpft, am FFH-Gebiet vorbeiläuft, wird positiv bewertet. Kritisch gesehen wird jedoch die Nähe der Linie zur Wohnbebauung in



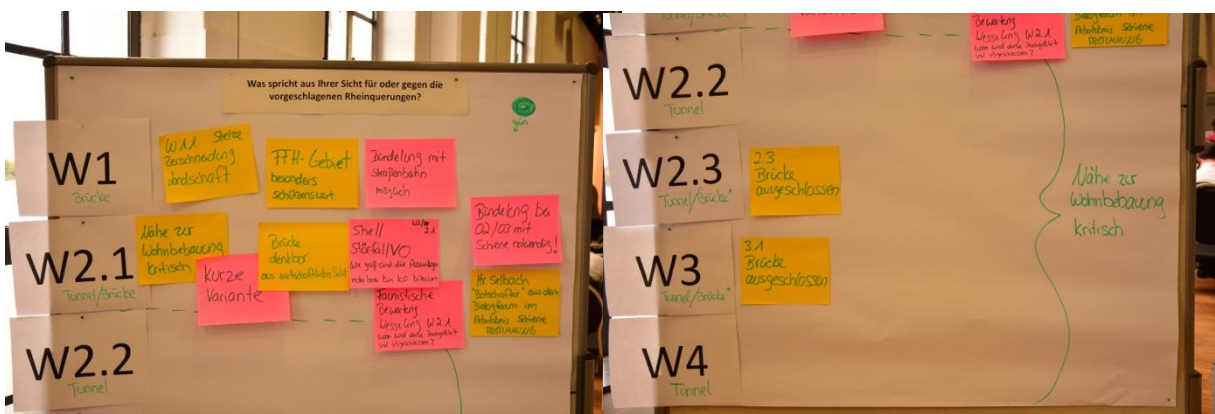
Wesseling-Urfeld und am nördlichen Ortsrand von Niederkassel-Ort sowie die Nähe zur Shell-Raffinerie. Weiterhin weist eine Teilnehmerin darauf hin, dass in allen Planungsverfahren die Seveso-III-Richtlinie berücksichtigt werden und entsprechende Sicherheitsabstände zu Störfall-Betriebsbereichen eingehalten werden müssen. Sie betont, dass die Seveso-III-Thematik bei den Linienideen ausgehend von den Verknüpfungspunkten W1 und W2 zum Tragen kommt und sich daher in den Planungen und in der Erfassung der Raumwiderstände im Rahmen der UVS niederschlagen muss.

Eine alternative Linienführung der Kleingruppe sieht vor, diese südliche Linienidee auf der rechtsrheinischen Seite nicht auf den Verknüpfungspunkt O3, sondern auf den Verknüpfungspunkt O2 auszurichten und dabei die Rheinspange 553 zwischen Libur und dem Weilerhofer See entlang zu führen (siehe Abbildung 3). Diese Linienidee wird jedoch nicht weiterverfolgt. In Ergänzung zu den Linienideen für Straßenverbindungen erarbeitet die Gruppe „Grün“ auch Linienideen für mögliche Schienen-Trassen und hält diese in ihrer Karte in grau fest (siehe Abbildung 2).

Zusätzlich zu den im Korridor-Finder festgehaltenen Linien erarbeitet die Gruppe eine weitere Linienidee, die vom Verknüpfungspunkt W4 ausgehend mit einem Tunnel den Rhein quert, dabei unter Widdig und vorbei an Rheidt verläuft und beim Verknüpfungspunkt O5 an die A59 anknüpft (siehe Abbildung 3). Generell spricht sich die Gruppe für eine Bündelung der Rheinspange 553 mit anderen Infrastrukturen aus. Ebenfalls diskutiert wird die Frage nach der restlichen Nutzungsdauer der Kiesgrube Libur, da diese Information als für die weitere Planung relevant angesehen wird.



Abbildung 3 Tischkarte der Kleingruppe „Grün“



Kurzsteckbrief der Linien der Kleingruppe „Rot“

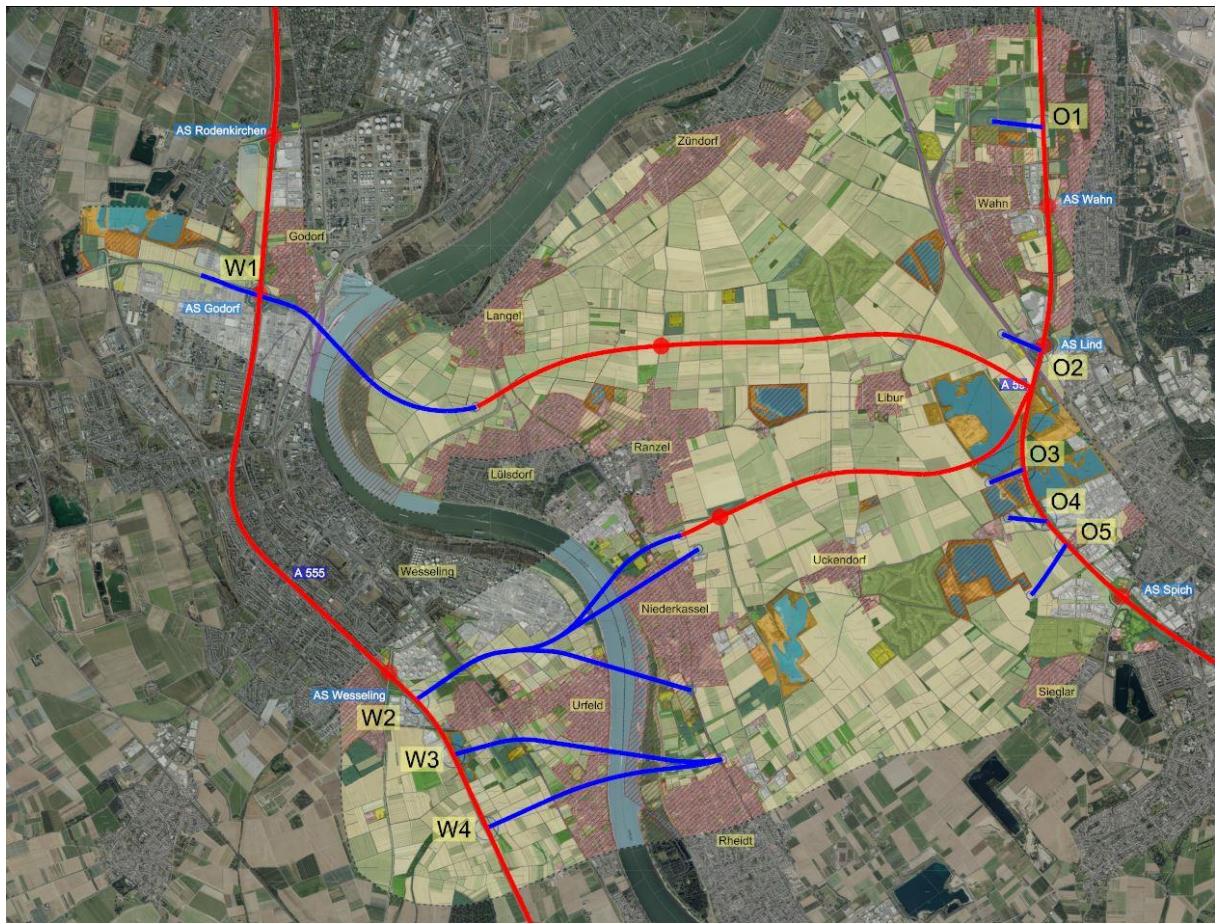


Abbildung 4 Linienideen der Kleingruppe „Rot“

Auch die Kleingruppe „Rot“ zeichnet sich durch eine konstruktive Arbeitsweise aus, die von den guten Orts- und Sachkenntnissen aller Teilnehmenden, aber auch von der Dialogforum-Erfahrung vieler Gruppenmitglieder profitiert und schnell in zwei Ideen für Linien mündet, die die A555 mit der A59 verbinden könnten. Gemäß der Gruppe ist sehr positiv aufgefallen, dass „Argumente Emotionen gestochen haben“ und die Zusammenarbeit sehr konstruktiv verläuft.

So arbeitet die Kleingruppe eine nördliche Linienidee aus, die vom Verknüpfungspunkt W1 aus den Rhein als Brücke quert und rechtsrheinisch zwischen Langel und Lülldorf und vorbei an Ranzel, Libur und Wahn verläuft, bis sie südlich des Verknüpfungspunkts O2 an die A59 anknüpft. Als Vorteile dieser nördlichen Linienidee stellt die Gruppe heraus, dass diese die beste verkehrliche Wirksamkeit hat, die Chance auf eine Bündelungsmöglichkeit mit einer Trasse des Schienen-Güterverkehrs mit sich bringt und ggf. auch den Neubau einer Landesstraße in der Region erübrigen würde. Weiterhin sei zwischen Lind und Spich der größte Platz für eine Anbindung der Rheinspanne 553 an die A59 vorhanden. Zudem sei die Anbindung an das untergeordnete Straßennetz leicht möglich. Schwierig sei allerdings dabei, dass linksrheinisch Zubringerstraßen verlagert werden müssten und davon abgesehen auch Industrieanlagen konfliktträchtige Bereiche darstellen. Zusätzlich läge die Problematik vor, dass diese Linienidee eine relativ lange Streckenführung vorsieht und auch dadurch, dass sie den Langeler Polder als einen zusätzlichen Retentionsraum des Rheins quert, eine lange Brücke notwendig machen würde. Mit der Begründung, dass sie das größte Potenzial der Trassenbündelung mit sich bringt und zudem das Schutzgut Mensch vergleichsweise gering betroffen sei, wird diese Linienidee als von der Gruppe präferiert herausgestellt.

Als Argument für ihre südliche Linienidee, ausgehend vom Verknüpfungspunkt W2 und den Rhein entlang W2.1 als Brücke querend, führt die Gruppe an, dass dieser Linienvlauf die kürzeste Option für eine Rheinspanne darstellt und somit die Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft minimiert werden können. Für die Teilnehmenden ist für diese Linienidee von den beiden vorgestellten Möglichkeiten, den Rhein zu queren, eine Tunnellösung bevorzugt. So führen sie an, dass die Rheinspanne 553 mit der L269 gebündelt und somit die Zerschneidung der Landschaft minimiert werden kann. Wie bei ihrer nördlichen Linienidee sehen die Teilnehmenden vor, auch die südliche Linie südlich des Verknüpfungspunkts O2 an die A59

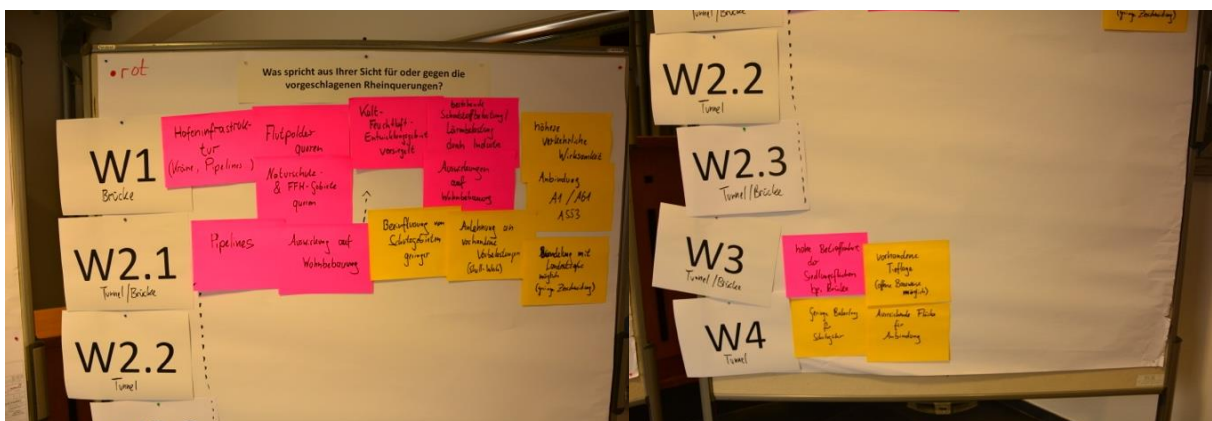


anzuschließen, da zwischen Lind und Spich der größte Platz für eine Anbindung an die A59 vorhanden sei. Aufgrund der im Vergleich zur nördlichen Linienidee stärkeren Belastung für das Schutzgut Mensch hat diese südliche Linienidee nur die zweite Präferenz der Kleingruppe.

Weiterhin wird auch eine Linienidee im südlichen Teil des Planungsraums skizziert, die entweder vom Verknüpfungspunkt W3 oder vom Verknüpfungspunkt W4 ausgehend nördlich an Rheidt und Sieglar vorbei verläuft und beim Verknüpfungspunkt O5 an die A59 anschließt (siehe Abbildung 5). Diese Option wird jedoch, da sie laut Ansicht der Gruppe weder eine Entlastung für Köln noch eine Option der Bündelung mit dem Schienen-Güterverkehr beinhaltet und auch als Tunnel unter dem Kriterium der Wirtschaftlichkeit schwierig umzusetzen wäre, nicht weiterverfolgt. In der Diskussion ist deutlich geworden, dass es der Gruppe ein zentrales Anliegen ist, bei der Planung einer Rheinspanne 553 auch stets die Möglichkeit der Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen und Schienenprojekten zu prüfen und zu berücksichtigen. Darüber hinaus stellen der Umgang mit Industrieanlagen- und Industrieinfrastruktur rund um Godorf, die Frage nach den günstigsten Anschlussstellen an bestehende Verkehrsinfrastruktur sowie die Frage nach der Nutzung des ausgekierten Teils der Kiesgrube bei Libur Themen dar, die für die Teilnehmenden von größerem Interesse sind.



Abbildung 5 Tischkarte der Kleingruppe „Rot“



Kurzsteckbrief der Linien der Kleingruppe „Blau“

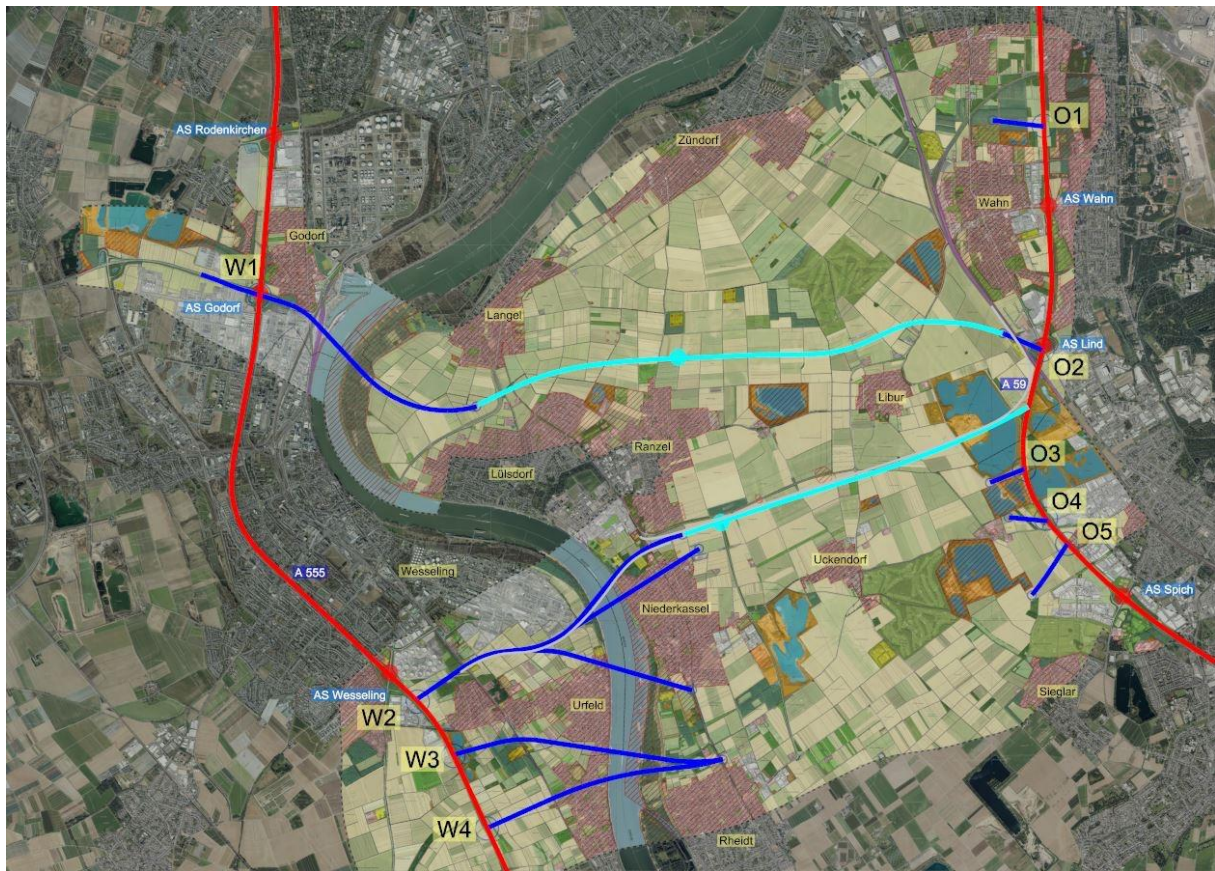


Abbildung 6 Linienideen der Kleingruppe „Blau“

Die Zusammenarbeit in der Kleingruppe „Blau“ zeichnet sich durch eine kontroverse, aber fruchtbare Diskussion zwischen ihren Teilnehmenden aus. So wird einerseits eine hohe persönliche Gewichtung von Umweltschutzaspekten und damit – aus Sicht einzelner Teilnehmender – verbunden eine tendenzielle Ablehnung einer Nordvariante deutlich. Andererseits werden auch Stimmen laut, die den Planungen der Rheinspange 553 grundsätzlich positiv gegenüberstehen und sich dabei insbesondere die Möglichkeit einer Bündelung der Rheinspange mit dem Schienenverkehr erhoffen. In der Karte verzeichnet wird eine mögliche Trassenbündelung Straße-Schiene durch die graue Linie entlang der südlichen Linienidee (siehe Abbildung 6).

Die erste von der Gruppe erarbeitete Linienidee ist eine nördliche Rheinquerung, die ausgehend vom Verknüpfungspunkt W1 den Rhein überschreitet. Rechtsrheinisch verläuft diese zwischen Langel und Lülldorf und vorbei an Ranzen, Libur und Wahn, bevor sie dann beim Verknüpfungspunkt O2 an die A59 anschließt. Teile der Gruppe lehnen diese nördliche Linienidee jedoch unter Verweis auf das betroffene FFH-Gebiet, den Aspekt der Flächenzerschneidung, den Flächenverbrauch und die Trassenlänge kategorisch ab. Dennoch entscheidet sich die Gruppe, diese nördliche Linienidee mitsamt dem Verweis auf benannte Probleme festzuhalten.

Der Erarbeitung einer zweiten, südlichen Linienidee geht der Vergleich mehrerer Möglichkeiten voraus, bei dem insbesondere die vorhandene Wohnbebauung ein wichtiges Kriterium ist. Auch eine mögliche Erweiterung des Evonik-Geländes wird in dem Zusammenhang diskutiert. Im Ergebnis setzt die Gruppe beim Verknüpfungspunkt W2 an und schlägt die Querung des Rheins entlang der Linie W2.1 mit einem Tunnel vor. Rechtsrheinisch soll die Rheinspange in dieser südlichen Variante zwischen Niederkassel und Ranzen sowie vorbei an Uckendorf und Libur verlaufen und schlussendlich südlich des Verknüpfungspunktes O2 an die A59 anschließen. Für diese Linienidee wäre z.B. eine Dämmschüttung im Bereich des Liburer Sees notwendig, die von der Gruppe aber als technisch möglich angesehen wird. Als Argument für diese Linienidee geben die Teilnehmenden an, dass mit diesem Linienverlauf dazu beigetragen werden kann, dass das möglicherweise zunehmende Verkehrsaufkommen der wirtschaftlichen Knotenpunkte stärker über die Autobahn und weniger stark durch Wohngebiete verlaufen kann sowie dass ein Anschluss an die Umgehungsstraße L269 möglich ist. Denkbar wäre zudem auch, linksrheinisch die Anschlussstelle Wesseling so zu verschieben, dass sie auch für die neue

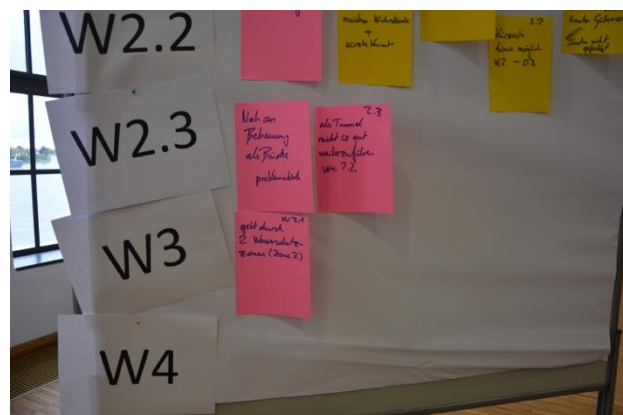
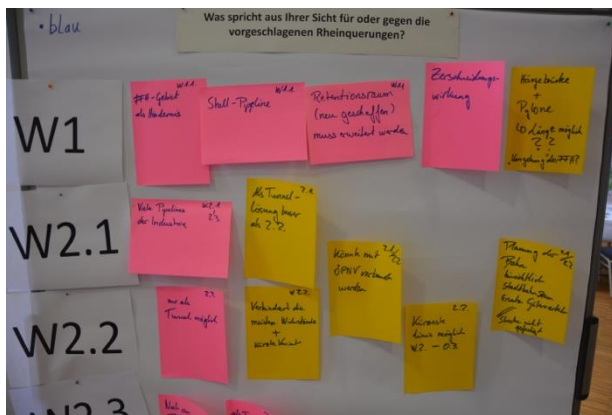


Rheinspange genutzt werden kann. Letztlich spricht für diese Linienidee auch, dass es sich um eine vergleichsweise kurze Linie handelt und so der Flächenverbrauch geringgehalten werden kann.

Für beide Linien sollte eine Ortsumgehung um Ranzel gleich mit geplant werden, damit der Ort nicht durch zusätzlichen Durchgangsverkehr belastet wird.



Abbildung 7 Tischkarte der Kleingruppe „Blau“



Kurzsteckbrief der Linien der Kleingruppe „Orange“

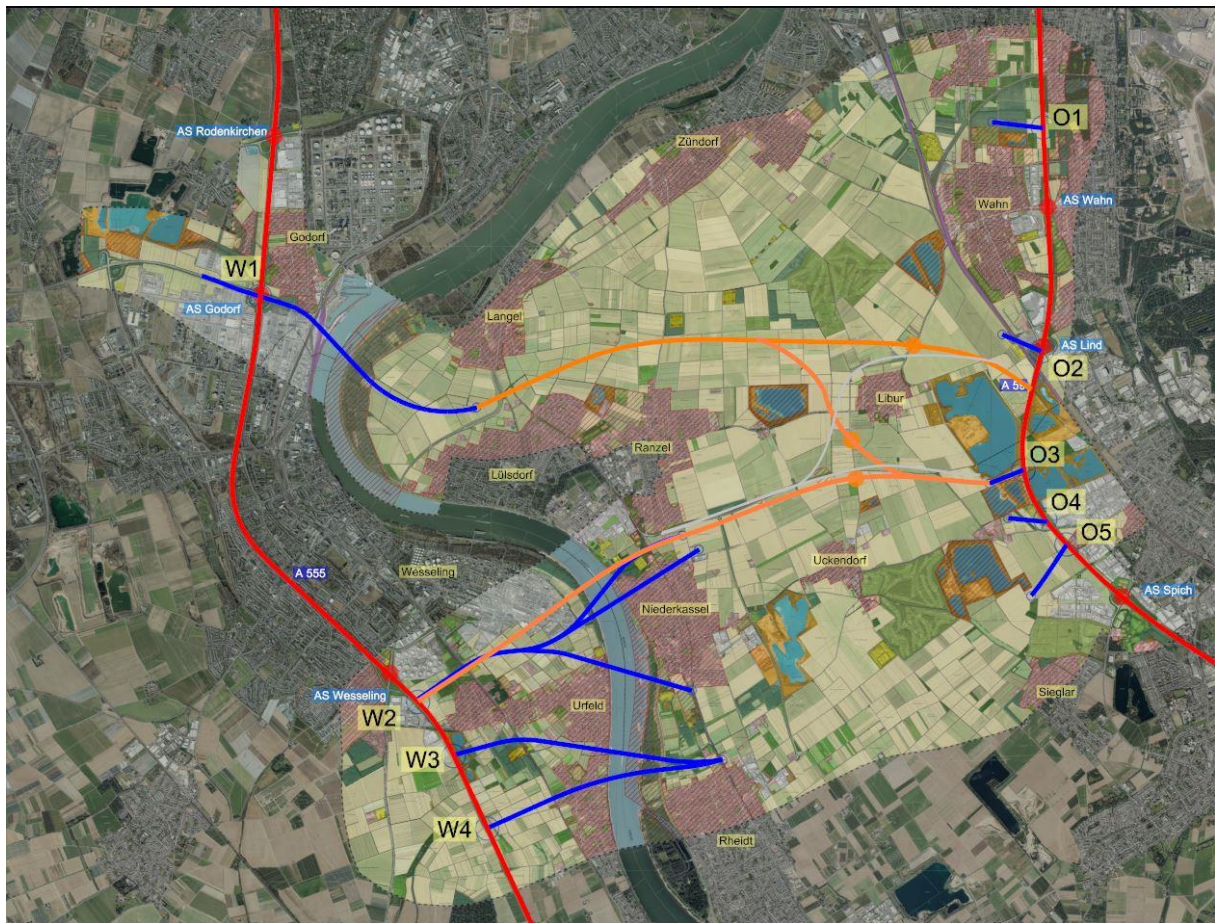


Abbildung 8 Linienideen der Kleingruppe „Orange“

Einen intensiven und fachlichen Austausch befördert die Zusammensetzung der Gruppe „Orange“, zu der sowohl betroffene Bürgerinnen und Bürger aus Nieder-kassel, Wesseling und Köln als auch Expertinnen und Experten aus Industrie und Stadtplanung gehören. Schon früh zeichnet sich in der Gruppe ab, dass ein Linienverlauf, der vom Verknüpfungspunkt W1 ausgeht, als grundsätzlich positiv bewertet wird.

So sieht die nördliche Linienidee der Kleingruppe vor, vom Verknüpfungspunkt W1 ausgehend mit einer Brücke den Rhein zu queren. Rechtsrheinisch verläuft die Linie zwischen Langel und Lülldorf entlang und vorbei an Ranzel, Wahn und Libur, bis sie südlich vom Verknüpfungspunkt O2 bzw. an einem zusätzlichen Verknüpfungspunkt zwischen O2 und O3 an die A59 anschließt. Alternativ könnte diese Linienidee auch vor Libur südlich einschlagen und dann beim Verknüpfungspunkt O3 an die A59 anschließen (siehe Abbildungen 8 & 9). Entlang dieser nördlichen Linienidee werden die Betroffenheiten der Kommunen im Norden tendenziell positiv interpretiert: so könne eine solche „nördliche Rheinspange 553“ Verkehrsaufkommen in den anliegenden Ortschaften verringern, wenn der Trassenverlauf weit nördlich verläuft. Weiterhin bestehe die Chance auf die Möglichkeit einer Kopplung der Trassen der Rheinspange 553 sowie der geplanten Stadtbahn, zumindest in Bezug auf die Rheinquerung. Für diese Linienidee spricht zudem, dass sie linksrheinisch mit Godorf nur ein Wohngebiet betreffen würde, anders als beispielsweise Rheinquerungen ausgehend von den Verknüpfungspunkten W3 und W4. Die Gruppe befindet außerdem, dass auch rechtsrheinisch mit dieser Linienidee der Abstand zu Siedlungen am Größten sei. Bedenken zur Querung des FFH-Gebiets, zur Polder-Problematik, zur Zerschneidung des Raumes und zur Belastung der Anwohner werden eher im Austausch mit den Fachexperten, insbesondere mit Herrn Bechtloff, diskutiert. Diese nördliche Linienidee stellt für die orange-farbene Kleingruppe die erste Präferenz gegenüber der südlichen Linienidee dar. Auf der Arbeitskarte vermerkt ist zudem eine Variation dieser nördlichen Linienidee, die jedoch nicht zwischen den Verknüpfungspunkten O2 und O3, sondern an dem Verknüpfungspunkt O2 an die A59 anschließt (siehe Abbildung 9). Diese Variation wird jedoch nicht priorisiert und auch nicht weiter ausgearbeitet.

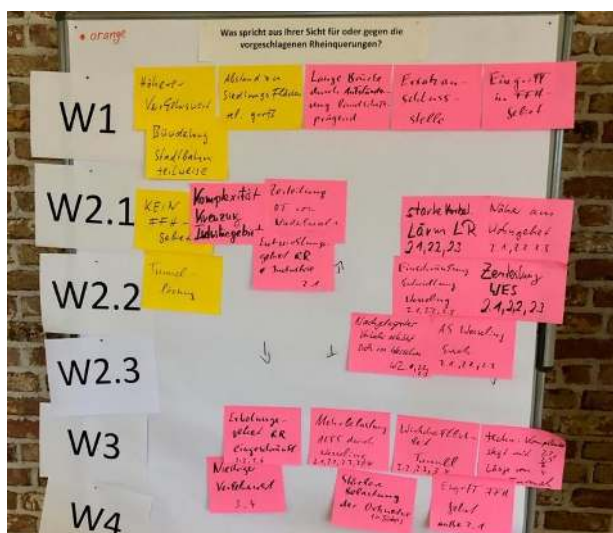


Eine weitere Linienidee im mittleren Kartenbereich zieht die orange Gruppe zwischen den Verknüpfungspunkten W2 und O3, wobei diese Rheinquerung als Tunnel unterhalb des Rheins sowie rechtsrheinisch zwischen Ranzel und Niederkassel und vorbei an Uckendorf und Libur verlaufen soll. Die Teilnehmenden diskutieren für diese Linienidee das Ausmaß der Betroffenheit der Anwohner im Verhältnis zur Linienidee W1-O2. In diesem Zuge schlagen die Teilnehmenden eine eigene Rheinquerung vor: Die Linienidee W2-O3 soll nicht entlang der zuvor erarbeiteten Rheinquerung W2.1, sondern etwas weiter nördlich mit größerem Abstand zur Wohnbebauung und als Tunnelvariante unterhalb bestehender Industrieanlagen verlaufen. Als Argument für diese Linienidee wird – neben einer geringeren Lärmbelastung – die Möglichkeit einer Bündelungsoption mit dem Schienengüterverkehr gewertet. Weiterhin würde ein solcher Tunnel die bei Niederkassel gelegene rechtsrheinische Teilfläche des FFH-Gebietes nicht oder nur in geringem Maße belasten. Die Gruppe ist sich einig, dass der Vorschlag, einen Tunnel unter den bestehenden Industrieflächen verlaufen zu lassen, technisch zu prüfen ist. Außerdem müsste zusätzlich die Anschlussstelle Wesseling in eine südlichere Lage verlegt werden. Im Ergebnis könnte das, so eine Teilnehmerin, zu veränderten Verkehrsströmen und damit zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Ort Wesseling führen.

Zusätzlich zu ihren zwei in orange vermerkten Linienideen erarbeitet die Gruppe auch eine Vorstellung davon, wo eine mögliche Trasse für den Schienen-Güterverkehr verlaufen kann und hält diese in ihrer Karte in grau fest (siehe Abbildung 8). Auch hier hebt die Gruppe die Möglichkeit und die Vorzüge einer möglichen Trassenbündelung von Straße und Schiene hervor. Trassenverläufe entlang der Verknüpfungspunkte W3, W4, O4 und O5 werden von der Gruppe insgesamt eher kritisch gesehen.



Abbildung 9 Tischkarte der Kleingruppe „Orange“



Kurzsteckbrief der Linien der Kleingruppe „Magenta“

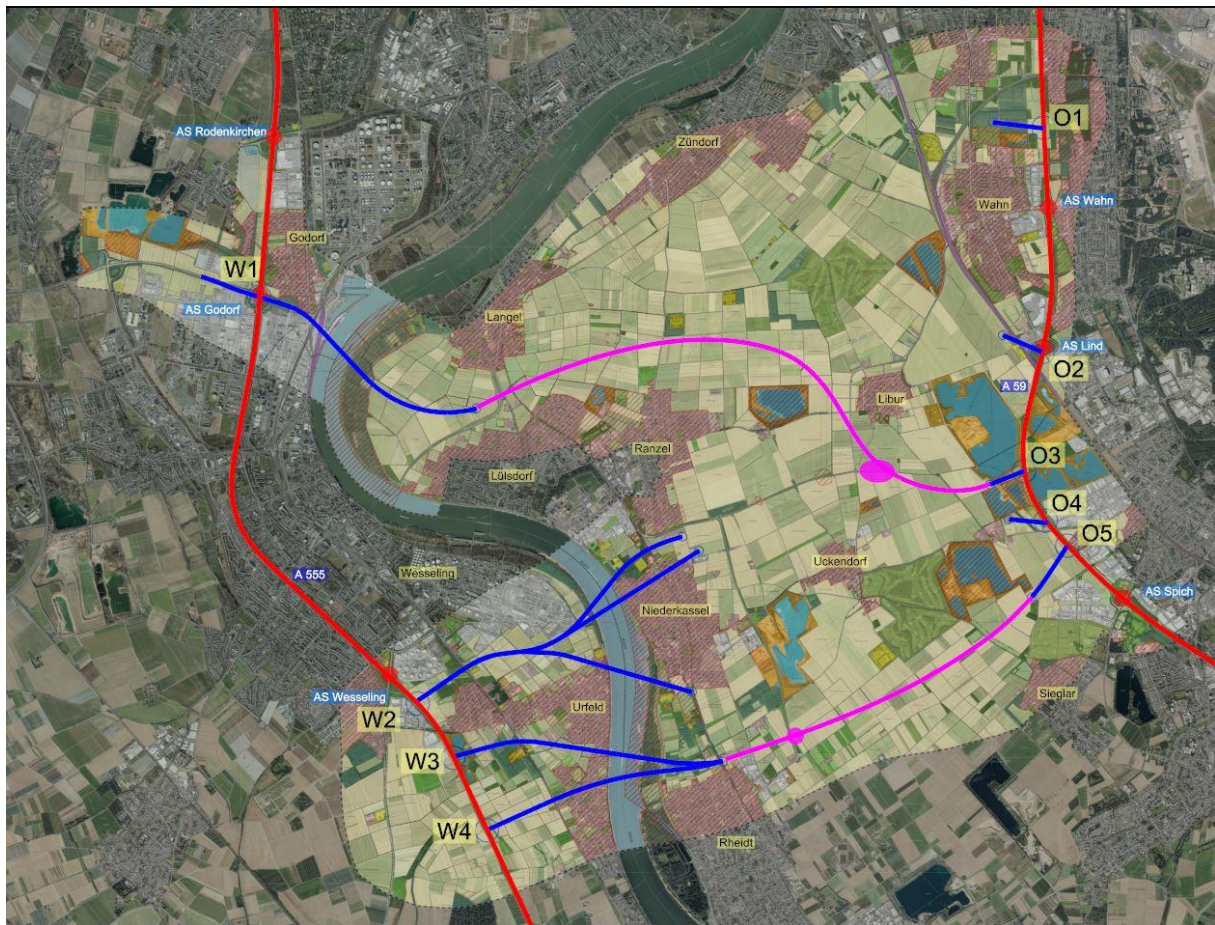


Abbildung 10 Linienideen der Kleingruppe „Magenta“

Die Kleingruppe „Magenta“ und ihre Teilnehmenden blicken nach der Gruppenarbeitsphase auf eine harmonische und konstruktive Diskussion zurück, in deren Verlauf sich bei den Teilnehmenden die Präferenzen bezüglich der Linienverläufe im Verlauf der Planungswerkstatt durchaus verändert haben. Die Teilnehmenden weisen nicht nur gute Orts- und Sachkenntnisse auf, sondern können teilweise auch von den Erfahrungen und Kenntnissen profitieren, die im Rahmen der Mitarbeit im Dialogforum der Rheinspange 553 gemacht worden sind.

Die Gruppe „Magenta“ erarbeitet zunächst eine nördliche Linienidee für die Rheinspange, die ausgehend vom Verknüpfungspunkt W1 den Rhein mit einer Brücke queren soll. Rechtsrheinisch verläuft diese Linie zwischen Langel und Lülldorf und vorbei an Ranzel, knickt vor Libur jedoch nach Süden und knüpft beim Verknüpfungspunkt O3 an die A59 an. Als Argument für diese nördliche Variante stellen die Teilnehmenden die hohe verkehrliche Wirksamkeit heraus, da die Anbindung an das vorhandene Verkehrsnetz gewährleistet und eine gute Verbindung zur A553 möglich ist. Die Platzierung einer Anschlussstelle südlich von Libur bringt den Vorteil mit sich, dass Ranzel verkehrlich nicht stark belastet wird. Einen großen Kritikpunkt stellen jedoch die Auswirkungen einer solchen Rheinquerung auf das FFH-Gebiet dar, weshalb nicht alle Teilnehmenden der Gruppe diese Linie befürworten können. Für diese Linienidee arbeitet die Gruppe zudem zwei weitere Variationen aus, die beide von der Rheinquerung W1.1 ausgehen (siehe Abbildung 11). Die erste Variation steuert auch den Verknüpfungspunkt O3 an der A59 an, knickt auf dem rechtsrheinischen Weg dorthin jedoch noch vor dem Weilerhofer See in südöstliche Richtung. Die zweite Variation steuert den Verknüpfungspunkt O2 an und verläuft dazu rechtsrheinisch nördlich von Libur.

Die südliche Linienidee der Gruppe „Magenta“ setzt entweder beim Verknüpfungspunkt W3 oder beim Verknüpfungspunkt W4 an und verläuft rechtsrheinisch vorbei an Rheidt und Kriegsdorf, bis sie beim Verknüpfungspunkt O5 an die A59 anschließt. Für die südliche Linienidee ausgehend von W3 spricht laut Teilnehmenden, dass diese nicht nur als Tunnel, sondern auch als Brücke realisierbar wäre; anders als die südliche Linienidee ausgehend von W4, die nur als Tunnel denkbar wäre. Während ein solcher Tunnel den Vorteil mit sich bringen würde, keine Siedlungs- oder Naturschutzflächen zu



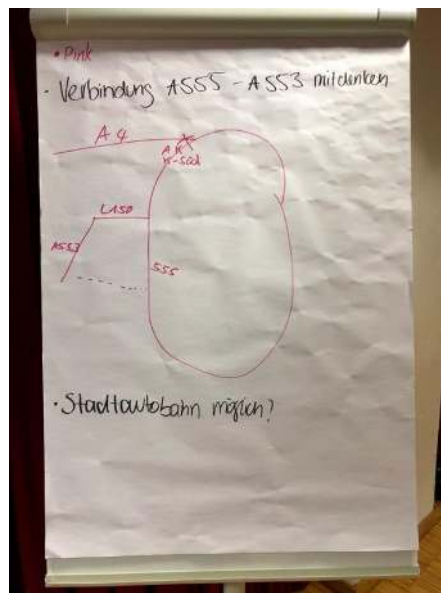
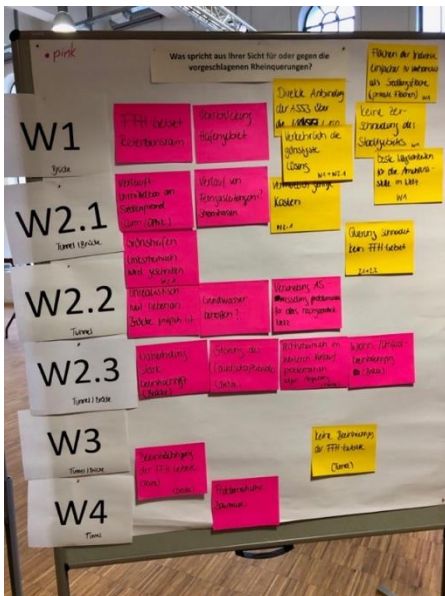
zerschneiden, sei jedoch der Aspekt der Wirtschaftlichkeit auch in diesem Fall zu berücksichtigen, selbst wenn der Tunnel vergleichsweise kurz ausfallen würde. In der Gruppe kommt es zu keiner abschließenden Einigung auf einen der beiden Verknüpfungspunkte. Sofern es zu einer Brückenlösung käme, präferiert die Gruppe die nördliche Linienidee.

Allgemein würden gemäß der Gruppe „Magenta“ die südlichen Linienideen gegenüber den nördlichen Alternativen den Vorteil aufweisen, dass sie die kürzeste Verbindung von der A555 zur A59 darstellen sowie nur landwirtschaftliche Flächen und keine Schutzgebiete zerschneiden und belasten würden. Weiterhin wird bemerkt, dass aufgrund des parallelen Verlaufs einer solchen Linie zu den Flurgrenzen die Zerschneidungsschäden von Flurstücken eher gering sind. Als Nachteil einer solchen südlichen Linienidee wird von den Teilnehmenden angeführt, dass der Verknüpfungspunkt zur A555 aufgrund der linksrheinisch vorhandenen Seen verlegt werden müsste.

Nicht in der Karte ausgearbeitet aber festgehalten wird das Argument, dass eine Rheinquerung entlang der Linie W2.2 im weiteren rechtsrheinischen Verlauf den Vorteil einer möglichen Bündelung der Strecke mit der geplanten Gütertrasse vom Evonik-Werk in Lülsdorf bis zur rechtsrheinischen DB-Strecke bieten könnte.



Abbildung 11 Tischkarte der Kleingruppe „Magenta“



Plenumsdiskussion und Vorstellung der Linienvorschläge

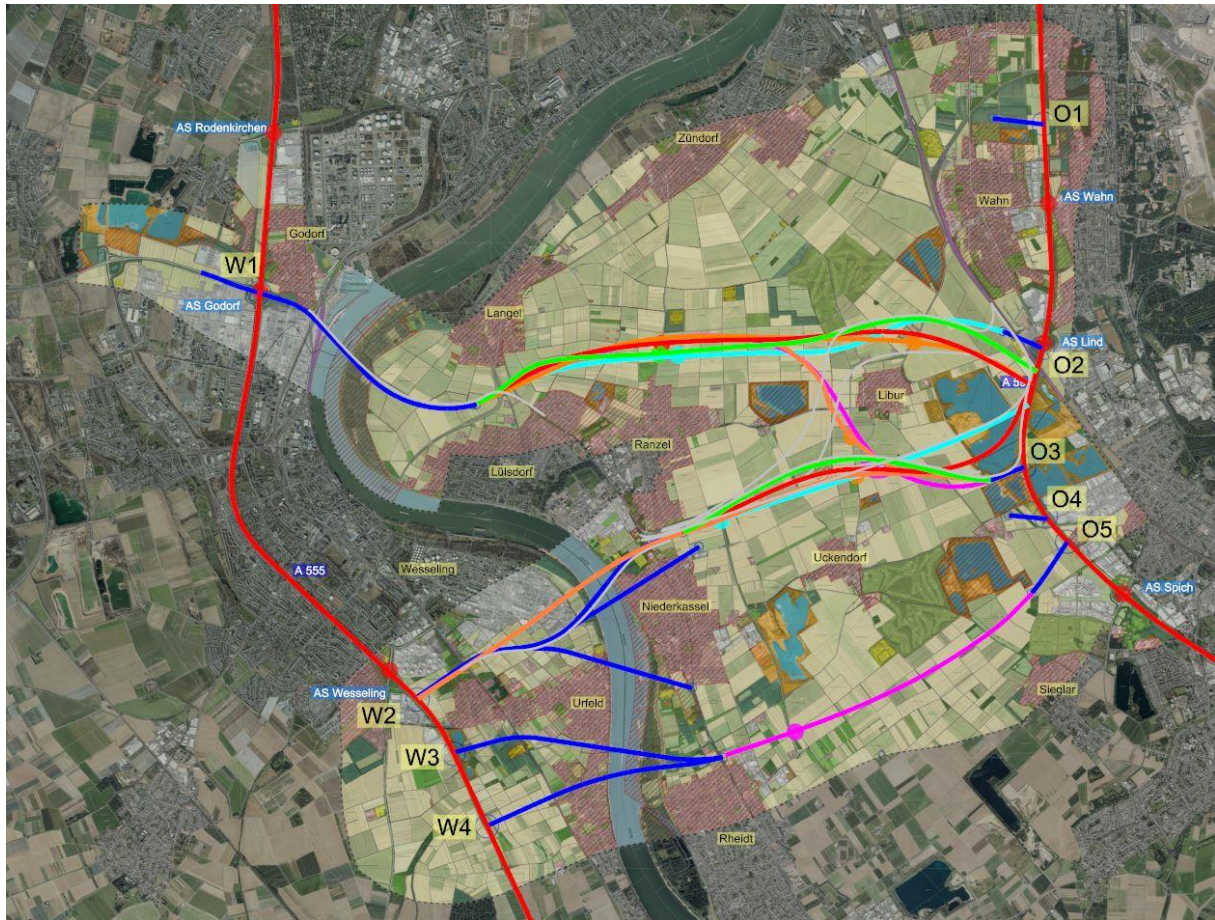


Abbildung 12 Bündelung der Linienideen

Nach der Phase der Kleingruppenarbeit finden sich alle Teilnehmenden wieder zusammen, um einander die erarbeiteten Linienvorschläge zu präsentieren und um diese im Gesamtbild mit den Expertinnen und Experten zu diskutieren. Der Moderator Simon Trockel bittet dazu die verschiedenen Gruppen, nicht nur ihre Ergebnisse, sondern auch den gruppeninternen Diskussions- und Abwägungsprozess darzustellen. Während die gruppenspezifischen Ergebnisse bereits in den Kurzsteckbriefen notiert sind, sollen an dieser Stelle gruppenübergreifende Diskussionen dargestellt werden.

Positiv aufgenommen wird von den Teilnehmenden, dass grundsätzlich die beteiligten Bürgerinnen und Bürger und in der Kleingruppe „Orange“ sogar die in der Planungswerkstatt engagierte Schülerin ihre jeweiligen Gruppenergebnisse präsentieren. Weiterhin wird hervorgehoben, dass auch von den Planungen potenziell direkt betroffene Anwohnerinnen und Anwohner eine „überörtliche Perspektive“ eingenommen haben, um in ihren Gruppen gemeinsam an einer für die gesamte Region bestmöglichen Lösung zu arbeiten.

Herr Däumer betont, dass er die Arbeitsatmosphäre als sehr positiv wahrgenommen hat und die Veranstaltung als Erfolg sieht. Im weiteren Vorgehen würden nun die Linienideen dokumentiert und anschließend in den weiteren Abwägungs- und Planungsprozess einfließen. Dieser Einschätzung schließt sich Herr Hoffmann von Kocks Consult an, der die Zusammenarbeit auch als sehr konstruktiv und sachlich empfunden hat. Er hebt lobend hervor, dass sich die Teilnehmenden auch umfassend Gedanken über die Verknüpfungspunkte an die Autobahnen gemacht haben.

In der Darstellung der zusammengeführten Linienideen (siehe Abbildung 12) wird deutlich, dass viele Gruppen sich eine Rheinquerung vorstellen können, die vom Verknüpfungspunkt W1 ausgeht und dann rechtsrheinisch den Verknüpfungspunkt O2, O3 oder einen Punkt zwischen O2 und O3 ansteuert. Eine weitere Häufung von Linienideen ist zwischen dem linksrheinischen Verknüpfungspunkt W2 und den rechtsrheinischen Verknüpfungspunkten O2 und O3 zu erkennen. In der abschließenden Runde sprechen sich jedoch Teilnehmende auch gegen eine Rheinquerung von W1 oder W2 zu O2 aus – unter Verweis auf das dort befindliche FFH-Gebiet sowie eine möglicherweise hohe Belastung der Schutzgüter Mensch, Wasser und Natur. Herr Hoffmann ergänzt, dass er eine höhere Akzeptanz bei den



Verknüpfungspunkten W1, W2, O2 und O3 ausmacht und er diese Tendenz auch in die weiteren Überlegungen im Rahmen der Planung einfließen lassen will. Nach Aussage von Herrn Bechtloff ist die Linienidee von W2 zu O3 aus umweltfachlicher Sicht reizvoll, da diese entlang des Südrands der Shell-Raffinerie verlaufen könne und rechtsrheinisch eine abschnittsweise Bündelung mit der L82 und der L269 möglich wäre. Sie käme allerdings nach seiner Einschätzung vor allem wegen der Wohnbebauung am nördlichen Rand von Niederkassel-Ort nur als Tunnellösung in Betracht. Im Rahmen der Gruppenarbeit wurde gegen einen solchen Linienverlauf in der Nähe des Raffinerie-Betriebsgeländes jedoch der Einwand vorgebracht, dass im Rahmen der Planungen stets die Seveso-III-Richtlinie zu beachten sei und festgeschriebene Sicherheitsabstände zu Störfall-Betriebsbereichen nicht unterschritten werden dürften.

Insgesamt zeigt die Diskussion, dass es innerhalb der Planungswerkstatt keine eindeutige Präferenz für eine Linienführung gibt, sondern die Teilnehmenden aufgrund ihrer individuellen und vielfältigen Abwägungen zwischen verschiedenen Schutzgütern, der verkehrlichen Wirkung und der Wirtschaftlichkeit zu sehr unterschiedlichen Präferenzen kommen. Während einige Teilnehmende ihre Überlegungen stark nach dem Schutzgut Mensch, u.a. der Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohner, ausrichten, legen andere den Fokus ihrer Abwägungen eher auf naturschutzfachliche Belange und kommen so zu anderen Präferenzen.

Allgemein sprechen sich viele Teilnehmende grundsätzlich für eine Tunnellösung aus. Es wird aber deutlich, dass Rheinquerungen ausgehend von W3 und W4 aufgrund der durch das Verkehrsministerium vorgebrachten Bedenken bezüglich der Wirtschaftlichkeit eines Tunnels nur vereinzelt konkretisiert wurden. Eine Teilnehmende stellt noch einmal die Frage, ob in den Planungen tatsächlich Tunnel grundsätzlich ausgeschlossen seien, sofern eine Brückenlösung bei einer Rheinquerung technisch möglich ist. Ein weiterer Teilnehmer ergänzt, dass aus seiner Sicht jeder Anwesende auf den Tag warten würde, an dem sich ein Verantwortlicher dahingehend festlegt, dass ein Tunnel aus Kostengründen nicht möglich wäre. Herr Däumer von Straßen.NRW geht darauf ein und stellt noch einmal heraus, dass es keine „allgemeingültige Formel“ für den Entscheidungsprozess gibt. Bei der Variantenauswahl müssen letztlich unterschiedliche Belange gegeneinander abgewogen werden. Eine pauschale Aussage kann aus Sicht der Planung daher heute nicht getroffen werden. Er macht noch einmal deutlich, dass der gesamte Abwägungsprozess so transparent und nachvollziehbar wie möglich gestaltet werden soll.

In dem Zusammenhang kommt auch die Frage auf, inwiefern eine Untertunnelung von Industrieflächen möglich oder aber mit Risiken verbunden sei. Diese Nachfrage wird in der Diskussion nicht abschließend beantwortet, aber von dem Planungsteam notiert und in die weiteren Überlegungen mit aufgenommen. Auf die Frage nach etwaigen Risiken einer Untertunnelung des Rheins, z.B. durch Hochwasser, macht Herr Däumer deutlich, dass im Falle einer Tunnellösung alle denkbaren Risiken umfassend geprüft werden.

Bezüglich des Falls einer möglichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Rheinischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ erläutert Herr Bechtloff, dass erhebliche Belastungen dieses Gebiets gemäß EU-Gesetzgebung eine Ausnahmeprüfung zur Folge hätten. Im Rahmen einer Ausnahmeprüfung müsste u.a. geprüft werden, ob es „zumutbare Alternativen“ zu diesem Planungsvorhaben gibt. Auf Nachfrage eines Teilnehmenden, ob man eine Brücke über das FFH-Gebiet nicht so hoch bauen kann, dass es zu keinen Beeinträchtigungen des Gebiets kommt, führt Herr Bechtloff aus, dass im vorliegenden Fall vor allem aufgrund der topografischen Gegebenheiten und den erforderlichen Anbindungen an das vorhandene Straßennetz davon ausgegangen werden muss, dass eine sehr hohe Brücke über das FFH-Gebiet eher nicht realistisch ist. Eine nördliche Trasse (wie W1-O2) würde er u.a. auch aufgrund des Langeler Polders, der einen bedeutenden zusätzlichen Retentionsraum des Rheins darstellt, sowie einer Zerschneidung der Flächen aus umweltfachlicher Sicht eher kritisch betrachten.

Eine Teilnehmerin fragt nach, ob diese Einschätzung von Herrn Bechtloff nicht besser zu Beginn der Planungswerkstatt hätte gegeben werden können, weil mit dieser Information Diskussionen im Verlauf des Tages anders hätten verlaufen können. Die Bedeutung des FFH-Gebietsschutzes wurde von Herrn Bechtloff in seinem Eingangsvortrag allerdings bereits sehr klar herausgearbeitet. Ein anderer Teilnehmer begrüßt daraufhin das grundsätzliche Vorgehen, bei dem das Entwickeln von Ideen frei verlaufen sei und nicht von vornherein zu sehr durch Einschätzungen von Expertinnen und Experten eingeschränkt worden sei.

Die Möglichkeit einer Kopplung der Trassen der „Rheinspange 553“ und der geplanten rechtsrheinischen Stadtbahn sowie mit der möglichen Anschlussbahn für den rechtsrheinischen Schienengüterverkehr an den Chemiestandort Lülsdorf spielt in mehreren Gruppen eine größere Rolle. So äußerte eine Vielzahl von Teilnehmenden den Wunsch, durch die Kopplung von Trassen die bessere verkehrliche Erschließung der Region mit einem möglichst geringen Flächenverbrauch zu vereinbaren. In diesem Zusammenhang begrüßte Herr Dr. Sarikaya den Wunsch der Teilnehmenden nach einer Trassenbündelung, verwies dabei aber auf gegebene Restriktionen für den Verlauf der Stadtbahn sowie auf eine Erhebung, die einen linksrheinischen Verlauf der Stadtbahn bei Wesseling als volkswirtschaftlich nicht vernünftig bewertet (siehe [Infopapier](#)).



Eine Bündelung des Schienengüterverkehrs des Chemiestandorts Lülsdorf mit der Rheinspange 553 kommt für Straßen.NRW und den Rhein-Sieg-Kreis grundsätzlich in Frage und wird in den weiteren Planungen mit abgewogen.

Fazit und Ausblick

Nach der Diskussion fasst der Moderator Simon Trockel den weiteren Verlauf des Planungs- und Beteiligungsverfahrens zusammen. So haben heute die unterstützenden Expertinnen und Experten schon eine erste fachliche Einschätzung zu den vorgeschlagenen Linienideen abgeben können und selbst wertvolles Wissen von den Teilnehmenden aufnehmen können. Die Ergebnisse der Planungswerkstatt werden sorgsam dokumentiert und fließen in die weitere Planung mit ein. Die erarbeiteten Linienideen, aber auch noch weitere denkbare Verläufe, werden im Nachgang der Planungswerkstatt einer eingehenden Prüfung unterzogen.

Mit Blick auf die kommenden Veranstaltungen hebt Herr Trockel den Politischen Begleitkreis hervor, der am 29. Oktober 2019 tagt und in dessen Rahmen auch die im Prozess involvierten Amts- und Mandatsträger über die Ergebnisse der Planungswerkstatt informiert werden. Im November steht ein Termin mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an, in dem über grobe Ideen und Linienverläufe für die Rheinspange 553 diskutiert wird. Im Frühjahr 2020 wird sich dann das Dialogforum zu seiner 6. Sitzung zusammenfinden, um über die dann vorliegende Auswahl von vertiefend zu prüfenden Varianten informiert zu werden. Dann wird auch eine dritte Infotour im Planungsraum organisiert, um auch die breite Öffentlichkeit über die Zwischenergebnisse zu informieren. Selbstverständlich werden neben den Mitgliedern des Dialogforums auch die weiteren Teilnehmenden der Planungswerkstatt in dieser Phase aktiv informiert.

Abschließend richtet Willi Kolks das Wort an die Teilnehmenden und bedankt sich für die engagierte und fundierte Mitarbeit in der Planungswerkstatt. Diesbezüglich reflektiert er, dass die zur Verfügung gestellten Materialien nicht zu umfassend oder komplex waren, sondern sich die Teilnehmenden auf dieser Basis und auf Grundlage ihres persönlichen Fachwissens sehr gut einbringen konnten. Er habe insbesondere den Wunsch der Teilnehmenden nach einer Bündelung der Trassen von Schiene und Straße sowie nach einer Tunnellösung für die Rheinspange 553 vernommen. Er betont, dass zum jetzigen Zeitpunkt sowohl Brücken- als auch Tunnel-Lösungen „im Rennen“ seien. Schließlich beendet er die Veranstaltung mit der Zielsetzung, den Planungsprozess auch weiterhin durch vielfältige Formen der Beteiligung offen und transparent zu gestalten und somit die Menschen in der Region auf dem Planungsweg mitzunehmen.

