

# Rheinspange 553

Dialogforum

Vierte Sitzung, 20. Februar 2019

*Protokoll*



## Tagesordnung

<b>Uhrzeit</b>	<b>Programmpunkt</b>
ab 17.00 Uhr	Eintreffen und Begrüßungssnack
<b>17.30 Uhr</b>	<b>Begrüßung und Einführung</b>
	<b>Bericht aus dem politischen Begleitkreis</b>
	<b>Verkehrslärm in der Variantenuntersuchung</b> Michael Hoffmann, KOCKS Consult GmbH
	<b>Geotechnik und Hydrogeologie</b> Dr. Gerd Festag, Dr. Spang GmbH
<b>18.45 Uhr</b>	Pause
	<b>Zwischenergebnisse Verkehrsgutachten</b> Dr. Frank Weiser, Brilon Bondzio Weiser GmbH
	<b>Vorstellung Infopapier Schiene</b>
	Ausblick
<b>20.30 Uhr</b>	<b>Ende der Veranstaltung</b>



An der vierten Sitzung des Dialogforums zum Projekt Rheinspange 553 am 20. Februar 2019 nahmen insgesamt 29 Mitglieder teil.

## TOP 1: Begrüßung und Einführung

Die einleitende Begrüßung der Teilnehmenden erfolgt durch den Moderator Simon Trockel von der IFOK GmbH, der auch die erstmals im Gremium anwesenden Mitglieder kurz vorgestellt. Im Anschluss heißt Herr Willi Kolks, Abteilungsleiter Planung von Straßen.NRW, die Teilnehmenden willkommen.

Durch die Moderation wird anschließend der Ablauf der Sitzung in Kürze umrissen. Unter dem TOP „Organisatorisches“ haben sich keine zu besprechenden Punkte ergeben.

## TOP 2 Bericht aus dem politischen Begleitkreis

Herr Kolks berichtet anschließend von der letzten Sitzung des politischen Begleitkreises vom 21. November 2018. In dieser Sitzung wurden mit der objektplanerischen Vorplanung, dem ersten UVS-Abstimmungstermin und der Schienenplanung die exakt gleichen Themen wie in der vorherigen Sitzung des Dialogforums behandelt. Analog zum Dialogforum stand das Thema Schiene in der Diskussion im Vordergrund. Es zeigte sich, auch losgelöst vom Projekt Rheinspange, insgesamt ein großes Interesse am Umbauvorhaben rund um den Bahnknoten Köln.

## TOP 3: Verkehrslärm in der Variantenuntersuchung

In der Folge erläutert Michael Hoffmann vom Ingenieurbüro Kocks Consult GmbH dem Dialogforum die Grundlagen der Lärmtechnik und die Methodik der lärmtechnischen Untersuchung im Zuge der Variantenuntersuchung.

Die lärmtechnische Untersuchung hat drei Aufgaben:

1. Untersuchung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf die Lärmsituation
2. Ermittlung sinnvoller Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte
3. Festlegung der Lärmschutzmaßnahmen für Trassenvarianten als eines der Bewertungskriterien

Bei den Grundlagen der Lärmtechnik sind bestimmte Begriffe von zentraler Bedeutung. Hierzu zählt die Begriffsunterscheidung zwischen *Lärmemission* und *Lärmimmission*. Während Emission die Lärmausstrahlung bezeichnet, die etwa von einer Straße ausgeht, steht der Begriff Immission für die Lärmeinwirkung, etwa auf den Menschen. Je nach Nutzung eines bestimmten Gebietes (z.B. als Wohn- oder Industriegebiet) existieren zulässige *Immissionsgrenzwerte*. Und mit Isophonen werden Linien gleicher Immissionspegel bezeichnet, mit deren Hilfe der Einfluss von Lärmquellen auf angrenzende Bereiche auf Karten dargestellt werden.

Dem Dialogforum wird erläutert, dass Immissionspegel nicht gemessen, sondern berechnet werden. Dies liegt daran, dass sich die Untersuchung auf den Prognosezeitraum 2030 bezieht, für den keine messbaren Daten vorliegen. Maßgebliche Vorschriften in Bezug auf den Lärmschutz sind unter anderem das *Bundesimmissionsschutzgesetz*, die *DIN 18005* zum Lärmschutz im Städtebau, die Verkehrslärmschutzverordnung *16. BImSchV* sowie die *RLS-90* mit Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, die auch die Regeln für die Berechnung der Emissionspegel beinhaltet. Beim Bau von Verkehrswegen gelten für die Berechnung des Verkehrslärms die in der *16. BImSchV* aufgestellten Immissionsgrenzwerte. Bei der Linienfindung wird im ersten Schritt versucht, durch eine ortsferne Trasse die niedrigeren Orientierungswerte der *DIN 18005* einzuhalten.

Methodisch gliedert sich die Untersuchung in drei Schritte. Zunächst wird für die mögliche Trasse der Verlauf der Grenzwertisophonen ohne Lärmschutzmaßnahmen berechnet. Maßgebende Eingangswerte für die Berechnung der Lärmemissionen nach *RLS-90* sind Verkehrsstärken (aufgeteilt nach Pkw und Lkw sowie Tag und Nacht), gefahrene Geschwindigkeiten, Fahrbahnbelag (Asphaltbeton, lärmarme Fahrbahnbeläge), Längsneigung der Trasse und die Topografie. Für die Berechnung der Pegel gilt, dass mehrere einwirkende Schallpegel, etwa von verschiedenen Verkehrswegen, nicht einfach zusammengezählt werden. Stattdessen erfolgt eine energetische Addition für die Bestimmung solcher Summenpegel, wofür eine logarithmische Formel angewandt wird. Die Verdoppelung der Verkehrsmenge bedeutet so z.B. lediglich einen um 3 dB erhöhten Summenpegel, was für den Menschen einen gerade hörbaren Unterschied darstellt. Eine gefühlte Verdoppelung der *Lautstärke* entspräche 10 dB.

Sofern die Berechnungen ergeben, dass ohne Lärmschutzmaßnahmen die erforderlichen Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können, sind Lärmschutzmaßnahmen gesetzlich erforderlich. Die Abschätzung der erforderlichen Maßnahmen erfolgt als zweiter Schritt jeweils zum Abschluss der Voruntersuchung und der vertieften Untersuchung der Trassenvarianten, wenn diese weiter herausgearbeitet worden sind.

Bei den Lärmschutzmaßnahmen ist zwischen *aktiven* und *passiven* Lärmschutzmaßnahmen zu unterscheiden. Zu ersteren zählen Maßnahmen an der Trasse selbst (z.B. siedlungserne Straßenführung, Lärmschutzwände, lärmindernde Fahrbahnbeläge), mit passiven Maßnahmen wird der Schutz am Ort der Immission bezeichnet, etwa durch Schallschutzfenster oder Erhöhung der Lärmdämmung von Außenwänden.

Für jede Trassenvariante wird abgewogen, welche Kombination an Lärmschutzmaßnahmen für die Einhaltung der Grenzwerte ausreichend und verhältnismäßig ist: Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz hat der Vorhabenträger zu prüfen, ob die Kosten der Lärmschutzmaßnahmen im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Falls die Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen unverhältnismäßig sind, müsste beispielsweise auf passiven Schutz zurückgegriffen werden.

Für die Höhe der Lärmschutzwände muss berücksichtigt werden, dass die zusätzliche Abschirmwirkung durch eine Winderhöhung mit zunehmender Höhe sinkt, sodass eine Erhöhung über einen gewissen Punkt hinaus keine signifikante weitere Verbesserung für den Lärmschutz mehr bewirkt. Lärmarme Fahrbahnbeläge können zusätzlich zu Lärmschutzwänden zum Einsatz kommen, um die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu erreichen.

In der anschließenden Diskussion wird betont, dass bei den Berechnungen der Grenzwertisophonen immer auch Höhenlagen von Straßen, Brücken, Gebäuden oder Freiflächen berücksichtigt werden, da durch Höhenlagen die Schallausbreitung beeinflusst wird. Zudem kommt die Frage auf, inwiefern Vorbelastungen, etwa durch Flugverkehr und Industrie, in den Berechnungen berücksichtigt werden. Bei der Berechnung für Straßen ist grundsätzlich nur der zusätzliche Verkehrslärm zu betrachten, wobei in Extremsituationen auch eine Gesamtlärbetrachtung vorgenommen werden kann. Geschwindigkeitsbegrenzungen, die den Emissionspegel senken würden, werden nicht von vornherein in der Planung vorgeschrieben. Wenn der Lärmschutz für hohe Geschwindigkeiten ausgelegt wird, hat dies den Vorteil, dass dieser umso effektiver wirkt, falls nach Fertigstellung der Baumaßnahme eine Geschwindigkeitsbegrenzung festgelegt wird.

Auf Nachfrage erläutert Herr Hoffmann zudem, dass lärmarmere Fahrbahnbelag teurer und unterhaltsintensiver als Standardasphalt ist, da er weniger haltbar ist und mit der Zeit in der Wirkung nachlässt. Zudem ist er beispielsweise schwierig auf Brücken einzubauen. Deshalb wird seine Verwendung im Rahmen einer Verhältnismäßigkeitsprüfung abgewogen.

In der Variantenuntersuchung werden lediglich die Eckdaten der Lärmschutzmaßnahmen berechnet. Die letztendliche Entscheidung über die genaue architektonische Ausgestaltung der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt erst im Rahmen der Ausführungsplanung. Hierbei achtet Straßen.NRW auch darauf, dass die Gestaltungsentwürfe sich in Natur und Landschaft einfügen.

Herr Kolks erläutert abschließend, dass Bürgerinnen und Bürger laut Verwaltungsverfahrensgesetz eine Neubewertung erreichen können, falls im Nachgang festgestellt wird, dass die ursprünglichen Berechnungen in der Praxis nicht zutreffen.

## TOP 4: Geotechnik und Hydrogeologie

Im Anschluss stellte Herr Dr. Festag von der Ingenieurgesellschaft Dr. Spang GmbH dem Dialogforum die bau- und geotechnischen Fragestellungen im Projekt Rheinspange 553 vor. Derzeit findet im geotechnischen Bereich die Grundlagenermittlung zur Feststellung der technischen Machbarkeit der Rheinspange statt. Hierbei ergeben sich für unterschiedliche Trassenbereiche verschiedene geotechnische Aufgabenstellungen, sowohl für die Rheinquerung (Tunnel oder Brücke) als auch für die Strecke.

Für Strecke und Brücke steht außer Frage, dass ihr Bau in der Rheinebene technisch grundsätzlich möglich ist. Für ihren Fall gilt es aus geotechnischer Perspektive daher eher, Aufwand und Kosten zu klären. Hierfür sind insbesondere die Tragfähigkeit des Baugrundes oder mögliche Altlastenverdachtsflächen entscheidend, im Fall der Strecke zusätzlich auch der Grundwasserpegel. In Bezug auf einen Tunnel dagegen ist die Machbarkeit nicht grundsätzlich gegeben, da bisher kein Straßen- oder Schienentunnel unter dem Rhein existiert. Um die grundsätzliche Machbarkeit zu prüfen, müssen die Beschaffenheit und das Verformungsverhalten des Baugrundes untersucht werden. Auch sind Fragen nach Grundwasserpegeln, Altlasten und dem Unterfahren von Bauwerken zu klären.

Um Erkenntnisse zu technischen Möglichkeiten, zum Aufwand sowie zu einsetzbaren Bautechniken für einen Tunnelbau zu gewinnen, müssen insbesondere Baugrund und Grundwasserstand bewertet werden. Herr Dr. Festag stellt dem



Dialogforum in Kürze die gängigen Methoden und Verfahren der Baugrunderkundung vor, die durch Feldversuche vor Ort und Laborversuche ergänzt werden können. In Bezug auf den Baugrund ist es für einen Tunnelbau wichtig, zu bestimmen, welche Böden im Tunnelquerschnitt selbst, über ihm und um ihn herum vorliegen. Dies ist für die Planung von Belang, da von den Bodeneigenschaften beispielsweise abhängt, wie der Abbauprozess ablaufen und wie massiv der Tunnel ausgebildet werden müsste, um Druck und Verformungen standzuhalten. Derzeit erfolgen die Sondierungsarbeiten allerdings allein auf Grundlage vorhandenen Datenmaterials. Baugrunderkundungen im Feld werden erst zur Detailklärung zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden.

Zudem muss für einen Tunnelbau klar sein, ab welcher Tiefe mit Grundwasser zu rechnen und welcher maximale Wasserdruck zu berücksichtigen wäre. Es muss ermittelt werden, welche Tunnelabschnitte vollständig oder teilweise im Grundwasser erstellt werden müssten – unterhalb des Grundwassers ist der Bau deutlich aufwändiger als oberhalb. Auch für diese Untersuchung werden vorhandene, langjährig erhobene Daten von Grundwassermessstellen herangezogen, um beispielsweise Minimal- und Maximalstände zu ermitteln und ein belastbares Bild des Schwankungsbereiches zu erhalten, mit dem zu rechnen ist. Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Festag, dass auch die Bewertung der dauerhaften Auswirkungen eines Tunnelbaus auf das Grundwasser Teil der geotechnischen Untersuchungen ist, diese jedoch als relativ gering einzuschätzen sind. Relevanter ist die Beurteilung der Auswirkungen bauzeitlicher Grundwasserhaltungen, die stärker ausfallen. So kann unabhängig davon, ob ein Tunnel oder eine Brücke gebaut wird, eine Grundwasserabsenkung nötig werden, z.B. zur Herstellung eines Brückenwiderlagers.

Wenn die Eigenschaften des Baugrundes bekannt sind, können auch die Auswirkungen eines Tunnelbaus auf dessen Umgebung bewertet werden. So verursacht jeder Tunnel beispielsweise eine Setzungsmulde an der Oberfläche. Daher ist eine Einschätzung nötig, wie stark diese Verformung ausfallen würde und welche Auswirkungen für Gebäude in der Nähe zu erwarten wären. Entsprechend kann ermittelt werden, ob Sicherungsmaßnahmen, beispielsweise Zementinjektionen in den Boden, nötig würden.

Abschließend liefert Herr Dr. Festag einen Ausblick auf den weiteren Verlauf der geotechnischen Untersuchungen im Projekt Rheinspange. Nach Abschluss der Grundlagenermittlung werden die einzelnen Varianten im Zuge der vertieften Untersuchung auch einer geotechnischen Bewertung unterzogen.

## TOP 5: Zwischenergebnisse Verkehrsgutachten

Dr. Frank Weiser von der Verkehrsingenieurgesellschaft Brilon Bondzio Weiser GmbH hatte dem Dialogforum in dessen erster Sitzung Aufgaben und Ablauf der Verkehrsuntersuchung vorgestellt. Hieran anknüpfend präsentiert Herr Dr. Weiser dem Dialogforum nun erste Zwischenergebnisse.

Die Phase der Bestandsaufnahme und Analyse ist nahezu abgeschlossen. Hierbei gilt es, die aktuelle Verkehrssituation quantitativ zu erfassen und präzise zu beschreiben. Dazu wurden verschiedene Datenquellen ausgewertet. Diese sind gemeinsam mit Straßen.NRW mit dem Ziel ausgewählt worden, möglichst viele Informationen zum Straßennetz zu erhalten. Mit über 500 Vergleichsquerschnitten liegt eine Datenbasis vor, die ein qualitativ hochwertiges Verkehrsmodell ermöglichen sollte. Zum einen wurden über 250 fest installierte Dauerzählstellen ausgewertet, die den Straßenverkehr rund um die Uhr zählen, wobei zwischen Pkw und Lkw unterschieden wird. Aus der Straßenverkehrszählung 2015 stehen 77 zusätzliche Querschnitte für den relevanten Raum zur Verfügung. Weiterhin wurden 14 Routenverfolgungen durchgeführt, in deren Rahmen nachvollzogen wird, wie der Verkehr ab einem bestimmten Punkt weiterverläuft. Im Autobahnnetz wurden darüber hinaus eigene Verkehrszählungen an 139 Querschnitten durchgeführt, weitere 83 kamen im untergeordneten Straßennetz (z.B. Landes- und Bundesstraßen) hinzu. Auch der rheinquerende Fuß- und Radverkehr wurde durch Zählungen erfasst, wobei neben Brücken auch Fähren berücksichtigt wurden.

Die Bestandsanalyse ist noch nicht komplett abgeschlossen. Das vorliegende Datenmaterial gilt es noch durch die Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland (MiD) 2017“ zum Verkehrsverhalten zu vervollständigen. Diese enthält aktuelle, repräsentative und durch Zählungen nicht zu erfassende Aspekte, wie beispielsweise Angaben über den Modal-Split in der Region. Weil die Einzeldaten jedoch noch nicht vorliegen, ergibt sich hier derzeit eine kleine Verzögerung. Herr Dr. Sarikaya bietet in diesem Zusammenhang an, zusätzlich zu den MiD-Daten des Bundes bei Bedarf die vertiefenden regionalen Stichproben zur Verfügung zu stellen.

Sobald die zu untersuchenden Planfälle feststehen, kann sich auch die Notwendigkeit ergeben, zusätzliche Zählstellen nachträglich zu ergänzen. Die räumliche Verteilung der unterschiedlichen Zählstellen im Autobahnnetz und im untergeordneten Straßennetz zeigt zwar, dass diese relativ gleichmäßig im Raum verteilt sind. Gerade die Zählstellen im untergeordneten Netz sind jedoch wichtig, um veränderte Verkehrsströme, die sich durch einen Planfall ergeben, kalkulieren zu können. Hier muss gegebenenfalls für die verschiedenen Varianten gezielt ergänzt werden.

Basierend auf dem bisherigen Wissensstand präsentiert Herr Dr. Weiser dem Dialogforum eine grobe, exemplarische Darstellung der aktuellen Verkehrsbelastungen im Umfeld der geplanten Rheinspange. Sie zeigt den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV, d.h. Kfz pro 24 Stunden) an bestimmten Streckenabschnitten und ist das Ergebnis aus Hochrechnungen auf der Basis der verschiedenen ausgewerteten Quellen.

Ein Verkehrsmodell soll eine größtmögliche Übereinstimmung mit der Realität aufweisen und als Grundlage für die Verkehrsprognose 2030 sowie für die Untersuchung von Planfällen und Varianten der Rheinspange dienen. Der Aufbau dieses Modells hat begonnen. Um die Realität möglichst nah abzubilden, muss das Modell kalibriert werden. Sobald die Daten aus der MiD-Studie vorliegen, kann dieser Schritt für die Rheinspange erfolgen. Bei der Kalibrierung werden die Werte aus der Zählung den vom Modell berechneten Werten gegenübergestellt und die Abweichung bewertet. Die Bewertung einer Abweichung allein in absoluten oder in prozentualen Werten ist problematisch, weil die Bedeutung einer Abweichung für die Qualität des Modells eng mit der Verkehrsbelastung zusammenhängt. So kann z.B. bei einer hohen Verkehrsstärke bereits eine relativ kleine prozentuale Abweichung vom Modell problematisch sein. Dieses Problem wird mithilfe eines speziellen statistischen Kennwertes, dem GEH-Wert, gelöst, der die Abweichung des Modells von der Realität anzeigt. Unter anderem mit dessen Hilfe wird das Modell kalibriert, d.h. so angepasst, dass sich diese Abweichungen verringern.

In der anschließenden Diskussion kommt die Frage auf, inwiefern die Verkehrsuntersuchung eine Antwort darauf gibt, ob sich eine neue Rheinquerung entlastend auf den Verkehr an den stark belasteten Knotenpunkten auswirkt. Herr Dr. Weiser betont, dass zu den Aufgaben der Verkehrsuntersuchung gehört, darzustellen, an welchen Stellen es zu Entlastungen und Mehrbelastungen kommt, und welcher Ausbaubedarf sich hieraus ergibt. Herr Kolks ergänzt, dass es in der Region neben der Rheinspange zahlreiche weitere Projekte gibt, die zu Veränderungen im Straßennetz führen und in ihrer Wirkung in die Verkehrsuntersuchung einfließen werden, etwa das Autobahnkreuz Köln-Süd oder den Ausbau der A4.

Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Weiser zudem, dass die Berechnung der Verkehrsbelastungen durch Effekte wie etwa temporäre Sperrungen durch Baustellen beeinflusst wird. Die Planungen müssen dennoch von den erhobenen Daten als Analysefall ausgehen. Diesen Belastungsstand gilt es mit dem Verkehrsmodell abzubilden. Ebenso wie die Analyse nicht zu einem Zeitpunkt durchgeführt werden kann, an dem es keine Baustellen gibt, kann die Prognose nicht antizipieren, welche Störungsfälle im Jahr 2030 vorliegen. Deshalb wird mit dem vorhandenen Datenmaterial geplant, ohne Störungseffekte herauszurechnen. Herr Harzendorf ergänzt, dass die Großbauvorhaben im Raum so koordiniert werden, dass Störungen in einem überschaubaren Rahmen bleiben. Somit existiert auch eine gewisse Steuerungsmöglichkeit. Das Modell erfüllt problemlos seinen Zweck, die verkehrliche Wirkung eines Vorhabens abzubilden.

Im weiteren Verlauf der Verkehrsuntersuchung gilt es, die Verkehrsprognose für 2030 zu erstellen. Herr Dr. Weiser erläutert, welche Entwicklungen in diese Prognose einfließen können. Dazu gehören die allgemeine Verkehrsentwicklung, die wirtschaftliche Entwicklung mit der Anzahl der Arbeitsplätze, die demographische Entwicklung, strukturelle Entwicklungen wie die Ansiedlung großer Verkehrserzeuger sowie Änderungen im Verkehrsnetz unabhängig von der Rheinspange. Die Städte und Gemeinden, die auch in den Begleitgremien zur Rheinspange vertreten sind, wurden für die Ermittlung der Daten bereits kontaktiert. Faktoren, die damit nicht ausreichend abdeckt werden, etwa die Entwicklung des Fern- und Durchgangsverkehrs, müssen auf andere Art und Weise prognostiziert werden.

Herr Dr. Weiser sieht darüber hinaus einen lohnenden Ansatzpunkt für die Beteiligung des Dialogforums darin, zur Ergänzung, Aktualisierung und Spezifizierung des Wissen der Mitglieder noch einmal gezielt abzufragen. Das Dialogforum verständigt sich darauf, dass dessen nächste Sitzung dazu genutzt wird, die letzten Ergänzungen dieser Daten zusammen zu tragen und das weitere Vorgehen bei der Erarbeitung der Prognose zu diskutieren.

## TOP 6: Vorstellung Infopapier Schiene

Abschließend wird dem Dialogforum ein Infopapier zu den Bündelungsmöglichkeiten der Rheinspange mit regionalen Schienenprojekten vorgestellt, welches von Straßen.NRW auf Anregung aus dem Dialogforum gemeinsam mit der Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH und dem Rhein-Sieg-Kreis erstellt worden ist. Dieses haben die Teilnehmenden im Vorfeld der Sitzung in elektronischer Form erhalten, eine finale Version wird im Nachgang gedruckt. Anlässlich des bevorstehenden Infomarktes zur Rheinspange stellt das Infopapier den Startpunkt einer Reihe dar: Zu jeder Themeninsel wird ein Infopapier erstellt werden, um das Informationsangebot sinnvoll zu ergänzen. Herr Dr. Sarikaya und Herr Thiernemann fassen noch einmal die wichtigsten Punkte aus dem Infopapier zum Thema Schiene zusammen.

Eine Nachfrage aus dem Dialogforum bezieht sich auf den Abschlussbericht der Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung (der sogenannten Kohlekommission). In diesem wird der Rheinspange im Zusammenhang mit der Schiene eine große Bedeutung für die infrastrukturelle Entwicklung der ehemaligen Kohlereviere beigemessen. Es kommt

die Frage nach der Bedeutung des beteiligungsorientierten Planungsprozesses zur Rheinspange auf, falls von Seiten des Bundes unabhängig von diesem letztendlich eine andere Entscheidung getroffen werden kann. Herr Heinze erläutert hierzu, dass von Seiten des Bundes keine eigenen Vorstellungen zur Strukturentwicklung in der Region bestehen. Vielmehr hat der Bund Land und Region mit der Zusammenstellung geeigneter Maßnahmen betraut. Land und Region befürworten eine Stadtbahn- und Straßenquerung und sind sehr daran interessiert, dass diese Lösungen im Rahmen des begonnenen Prozesses erreicht werden. Eine Intervention in diesen Prozess oder ein Anfechten der in diesem Rahmen gefundenen Lösungen durch andere Akteure wird nicht stattfinden.

## TOP 7: Ausblick und Abschluss der Sitzung

Am 16. März findet der erste öffentliche Infomarkt zur Rheinspange statt, für die gern im eigenen Umfeld geworben werden kann. Herr Trockel gibt außerdem bekannt, dass eine neue, eigenständige Projektwebseite geplant ist, unabhängig von der bestehenden Präsenz auf der Straßen.NRW-Webseite. Hierzu läuft derzeit die Ausschreibung für die Entwicklung.

Anknüpfend an TOP 5 verständigte sich das Dialogforum darauf, dass die nächste Sitzung eher den Charakter eines Arbeitskreises haben wird, da lediglich die Prognose 2030 im Rahmen der Verkehrsuntersuchung auf der Agenda stehen wird. Nichtsdestotrotz wird wie gewohnt das gesamte Dialogforum eingeladen. Die Sitzung wird Anfang Mai stattfinden.

Im Juli wird der zweite UVS-Abstimmungstermin stattfinden, in welchem die Raumwiderstandskarte und konfliktarme Korridore für die Rheinspange thematisiert werden. Im Anschluss ergibt sich die Möglichkeit, die sich aufdrängenden Varianten der Rheinspange mit dem Dialogforum zu diskutieren. Hierzu wird derzeit eine ganztägige Planungswerkstatt vorbereitet, die voraussichtlich an einem Wochenende im September stattfinden wird. Zu diesem Workshop sollen neben den Mitgliedern des Dialogforums auch Zufallsbürger eingeladen werden. Im Nachgang der Planungswerkstatt soll insbesondere das politische Begleitgremium in dessen 3. Sitzung über den aktuellen Diskussionsstand informiert werden. Im Herbst wird darüber hinaus erneut eine Infotour zur Information der breiten Öffentlichkeit über den aktuellen Projektstand stattfinden.

Zum Abschluss der Sitzung wurde mit den Mitgliedern des Dialogforums eine Pressemitteilung abgestimmt.

