



Rheinspange 553

Dialogforum

Fünfte Sitzung, 08. Mai 2019

Protokoll



Tagesordnung

Uhrzeit	Programmpunkt
17.30 Uhr	Begrüßung und Einführung
	Organisatorisches
	Allgemeine Grundlagen des Verkehrsmodells <i>u.a. induzierte Strukturentwicklung, Verkehrswende, Digitalisierung und Elektromobilität</i> Dr. Frank Weiser, Brilon Bondzio Weiser
	Rückfragen
	Projektbezogene Grundlagen des Verkehrsmodells <i>u.a. allgemeine Verkehrsentwicklung, Einfluss der Schienenprojekte, Daten zur Strukturentwicklung und zur Entwicklung des Straßennetzes</i> Dr. Frank Weiser, Brilon Bondzio Weiser
	Rückfragen
ca. 18.30 Uhr	Darstellung und Diskussion der vorliegenden Daten
	Ausblick
ca. 19.30 Uhr	Ende der Veranstaltung



An der fünften Sitzung des Dialogforums zum Projekt Rheinspange 553 am 08. Mai 2019 nahmen insgesamt 27 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 vorstellt. 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. Hierbei nimmt Herr Trockel Bezug auf die im Vorfeld verschickten Unterlagen und die Möglichkeit, konkrete Anmerkungen und Ergänzungen simin der Diskussion der Sitzung einzubringen.

Der Beteiligungsprozess Rheinspange 553 wird im Auftrag des Verkehrsministeriums NRW extern evaluiert. Herr Thomas Quast und Herr Markus Gabriel vom Institut com.X stellen den Teilnehmenden kurz das geplante Vorgehen vor. Es sind teilnehmende Beobachtungen der Sitzungen des Dialogforums und der Planungswerkstatt vorgesehen. Außerdem wird es eine Online-Befragung der Teilnehmenden in den nächsten Wochen geben. Darauf aufbauend werden Herr Quast und Herr Gabriel selektiv mit einigen Mitgliedern des Dialogforums telefonisch oder vor Ort Tiefeninterviews führen. Abschließend ist eine repräsentative Bevölkerungsbefragung im Projektgebiet geplant. Der Evaluationsprozess soll im Herbst 2019 abgeschlossen sein. Ein Abschlussbericht soll dem Ministerium für Verkehr des Landes NRW Anfang 2020 vorliegen.

TOP 2 Allgemeine Grundlagen des Verkehrsmodells

Herr Dr. Frank Weiser von Brilon Bondzio Weiser (BBW) präsentiert zunächst einige allgemeine Grundlagen des Verkehrsmodells. Das 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. Dr. Weiser geht in der Folge kurz auf die grundsätzliche Vorgehensweise bei der Erstellung eines Verkehrsmodells und einer Verkehrsprognose ein und beschreibt die Herausforderungen von Vorhersagen. Er erläutert, dass neben der Verkehrszählung und der allgemeinen Verkehrsentwicklung auch wirtschaftliche, demographische und strukturelle Entwicklungen sowie Änderungen im Verkehrsnetz in der Verkehrsprognose 2030 berücksichtigt werden. Hierbei geht Dr. Weiser näher auf aktuelle Diskussionen zur Verkehrswende, Elektromobilität und Digitalisierung ein. Er erläutert, dass durch diese Themenfelder nach derzeitigem Erkenntnisstand keine Trendwende für das zukünftige Verkehrsaufkommen zu erwarten ist bzw. dazu derzeit noch keine seriösen Aussagen getroffen werden können. So ist beispielsweise der Einfluss des automatisierten Fahrens derzeit noch nicht absehbar, weshalb diese technische Option in der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt wird.

Anschließend erläutert er den Einfluss einer induzierten Strukturentwicklung durch den Bau der Rheinspange 553. Gemeint sind damit alle zusätzlichen Optionen für Wohn- und Gewerbeentwicklung, die erst durch den Bau der neuen Autobahn ermöglicht werden. Das damit verbundene mögliche Verkehrsaufkommen wird in der Verkehrsprognose vorerst nicht berücksichtigt werden, sondern nur solche Entwicklungen, die bereits einen bestimmten Planungsstand erreicht haben (vgl. TOP 3).

Auf Nachfrage bestätigt Dr. Weiser, dass sich mit der induzierten Strukturentwicklung auch Veränderungen der Klimagasbilanz und des Bevölkerungswachstums in der Region ergeben können. Er betont, dass diese Bewertung unabhängig von der Verkehrsprognose vorzunehmen ist.

Auf Nachfrage bestätigt Dr. Weiser, dass der dargestellte Modal Split der Verkehrsleistung verschiedener Verkehrsträger (Folie 25) von der Website des BMVI übernommen worden ist. Er weist darauf hin, dass der Vergleich von unterschiedlichen Studien zu verschiedenen Untersuchungszeitpunkten schwierig ist und mit Sorgfalt bewertet werden sollte. Zu unterscheiden sind u.a. die Anzahl an Wegen von den gefahrenen Kilometern, also der Gesamtleistung der zurückgelegten Wege.

Herr Dr. Weiser erklärt auf Nachfrage zur Rolle der Rheinspange im Rahmen der Verkehrswende, dass mittelfristig mit keinem Rückgang, sondern eher mit einem weiteren Anstieg der Verkehrsleistung zu rechnen ist, und damit der Planungsaufwand der Rheinspange 553 gerechtfertigt werden könnte (Folie 25). Seitens der Teilnehmenden wird kritisch hinterfragt, wie sinnvoll ein Ausbau im Bereich der Autobahn ist,

wenn gleichzeitig die Stauprobleme vor allem bei der Einfahrt in die Städte Köln und Bonn ungelöst bleiben. In der Diskussion betonen einzelne Teilnehmende, dass bei der Verkehrsprognose zwischen Tansit- und Pendlerverkehr unterschieden werden muss. Die Rheinspange bringt vor allem für den Transitverkehr Entlastung. Außerdem sei es klares Ziel u.a. der Stadt Köln, beispielsweise durch den Ausbau des S-Bahnnetzes möglichst viele Menschen für die Nutzung des Umweltverbundes zu gewinnen und so eine Verkehrsentlastung zu ermöglichen.

Herr Dr. Weiser erläutert, dass sich die Szenarien der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr (Folie 29) auf die Verkehrsleistung, also die gefahrenen Kilometer, und nicht die Anzahl der Wege beziehen. In den Darstellungen der Szenarien sind nicht alle Verkehrsträger abgebildet, aber in den zugrundeliegenden Modellen berücksichtigt. Auf Nachfrage macht Dr. Weiser deutlich, dass die präsentierten Szenarien einer Verkehrswende umfangreiche soziale und ökologische Implikationen haben. Hierbei handelt es sich aber um Beispieldaten, welche der Illustration der Herangehensweise der Verkehrsprognose der Rheinspange dienen sollen. Es ist nicht Aufgabe des Verkehrsmodells, diese Szenarien zu verteidigen oder zu diskutieren.

Es wurde außerdem vonseiten der Teilnehmenden angemerkt, dass autonomes Fahren mit großen Herausforderungen, insbesondere zur Frage der Haftpflicht, konfrontiert ist.

Zahlen zur Verkehrsleistung, getrennt nach beruflichem oder privatem Anlass, werden von BBW im Nachgang bereitgestellt (s. Protokollanhang I).

TOP 3: Projektbezogene Grundlagen des Verkehrsmodells

In der Folge erläutert Dr. Weiser die projektbezogenen Grundlagen der Verkehrsprognose für die Rheinspange 553. In diese fließen Annahmen zur allgemeinen Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung ein. Außerdem werden Projekte im Öffentlichen Personenverkehr und Daten zur Strukturentwicklung und zur Entwicklung des Straßennetzes berücksichtigt. Für die allgemeine Verkehrsentwicklung und die Entwicklung der Bevölkerungszahlen werden allgemeine Prognosewerte herangezogen und auf den Untersuchungsraum heruntergebrochen. Auf Nachfrage merkt Herr Dr. Weiser an, dass es bisher keine Anhaltspunkte dafür gibt, dass die Werte zur Zunahme des Pkw und des Lkw-Verkehrs aus dem Bundesverkehrswegeplan sowie die Angaben zum Bevölkerungswachstum in Frage gestellt werden müssten.

Herr Dr. Weiser erläutert das bisherige Vorgehen: Für die Verkehrsprognose wurden im Vorfeld die Gebietskörperschaften kontaktiert, um Daten zur Entwicklung des Umweltverbundes und des Straßennetzes sowie zu Wohnbau- und Gewerbeentwicklungen und der Ausweisung von Sonderflächen zu erhalten. Eine vorläufige Liste an Maßnahmen, die bisher zurückgemeldet worden sind, wurde den Teilnehmenden des Dialogforums im Vorfeld des fünften Treffens zugesendet. Die Rückmeldungen durch die Gebietskörperschaften sind zum Zeitpunkt des Treffens noch nicht vollständig, sollen aber bis zum 17. Mai 2019 abgeschlossen werden. Bis dahin können auch seitens der Mitglieder des Dialogforums Anmerkungen und Ergänzungen direkt per E-Mail an BBW nachgereicht werden.

In den Listen sind alle durch die Gebietskörperschaften genannten Maßnahmen aufgeführt. Es ist gekennzeichnet, ob sie in der Verkehrsprognose berücksichtigt werden oder nicht. Herr Dr. Weiser verweist darauf, dass aus rechtlichen Gründen nur Maßnahmen berücksichtigt werden können, die einen fortgeschrittenen Planungsstand zum jeweiligen Planungszeitpunkt, beispielsweise einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan für Wohngebiete, aufweisen. Im weiteren Planungsprozess wird die Verkehrsprognose allerdings fortgeschrieben. Maßnahmen, die in der Zwischenzeit eine entsprechende Planungstiefe erreichen, können dann in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.

TOP 4: Darstellung und Diskussion der vorliegenden Daten

Im Anschluss werden die bisher bekannten Maßnahmen im Dialogforum diskutiert. Den Teilnehmenden liegen hierfür jeweils für die einzelnen Gebietskörperschaften des Untersuchungsraums eine Kartendarstellung sowie eine entsprechende Liste aller bisher für die Verkehrsprognose bekannten und von den Gebietskörperschaften gemeldeten Maßnahmen vor. Die einzelnen Karten bzw. Listen werden alphabetisch durchgegangen und Anmerkungen zu bereits aufgeführten Maßnahmen von den Teilnehmenden eingeholt. Auch können bisher nicht bekannte Maßnahmen von den Teilnehmenden genannt und diskutiert werden. Die folgende Tabelle fasst die Rückmeldungen zusammen. Aus Zeitgründen wurden



erst nach der Sitzung umfassende Rückmeldungen eines Teilnehmenden zu den Straßenbaumaßnahmen / Maßnahmen für den Umweltverbund aufgenommen, siehe Protokollanhang II.

	Anmerkungen zu aufgelisteten Maßnahmen	Zusätzliche Maßnahmen	Rückmeldung durch BBW
Anhang 1: Stadt Alfter	--	--	--
Anhang 2: Stadt Bonn	W059 - wurde nicht mit aufgenommen?		Für diese Maßnahme liegt kein Aufstellungsbeschluss vor, weshalb sie nicht berücksichtigt wurde. BBW ist bewusst, dass wenn die Realisierung bis 2030 erfolgt, auch eine große Wirkung auf die Verkehrsprognose zu erwarten ist.
	W060 – Hier ist eher Gewerbe als Wohnbebauung geplant.		wird geprüft
	U004 – Verlängerung S23 über Hbf. Richtung Süden könnte bis 2030 realisiert werden. Eine Rückmeldung durch Herrn Sarikaya an BBW soll zeitnah erfolgen.		wird geprüft
	U013 – S13 Verlängerung befindet sich faktisch im Bau und sollte bis 2030 realisiert sein.		wird geprüft
Anhang 3: Stadt Bornheim	--	--	--
Anhang 4: Stadt Brühl	N026 – B51n zwischen Brühl und Köln-Eifeltor muss zwischen zwei Bauabschnitten getrennt werden. Erster Bauabschnitt bis Kreisstraße wird sicher bis 2030 realisiert; zweiter Bauabschnitt bis Köln-Eifeltor eher nicht.		Die Maßnahmenbezeichnung in der Liste bezieht sich auf den zweiten Bauabschnitt.
	U009 – ist bautechnisch umgesetzt, geht in den nächsten Wochen in Betrieb		wird geprüft
		RE12 Elektrifizierung wird diskutiert, aber keine Auskunft darüber, ob sie bis 2030 abgeschlossen ist.	wird geprüft
		Ausbau Tennisclub THC Brühl am Wasserturm: hier sind viele Parkplätze geplant	wird geprüft



Anhang 5: Stadt Köln (Porz und Rodenkirchen)		Revitalisierung des Ortskerns Köln-Porz fehlt.	wird geprüft
		Projekt Poststraße/Hauptstraße ist im Bebauungsplan vorgesehen	wird geprüft
		Wohnbaugebiet Am Falkenhorst/Kennedystraße, oberhalb von W25 auf der Karte	wird geprüft
	G009 - Gewerbegebiet: hier ist ein Motel mit 500 Betten mit großem Parkhaus geplant.		wird geprüft
	W032 - hier gibt es bereits Grundstücksankäufe; Maßnahme ist deutlich größer und mit anderem Planungsstand als in der Liste beschrieben.		wird geprüft
Anlage 6: Stadt Köln		Einzelmaßnahmen zum Ausbau des Bahnknoten Köln sollten berücksichtigt werden	wird geprüft
Anlage 7: Stadt Niederkassel	G061-G064 - soll laut TN bis 2030 umgesetzt werden; laut Zeitungsbericht soll G061-G062 in Zukunft bebaut werden		Weist aktuell nicht den Planungsstand auf um nach den Auswahlkriterien berücksichtigt werden zu können.
Anlage 8: Stadt St. Augustin	U013 – S13 Verlängerung befindet sich faktisch im Bau und sollte bis 2030 realisiert sein.		wird geprüft
Anlage 9: Stadt Siegburg	--	--	--
Anlage 10: Stadt Troisdorf	U002 – Stadtbahnlinie Abzweig nach Troisdorf ist politisch momentan nicht gewünscht.		wird geprüft
Anlage 11: Wesseling	--	--	--

Vor und während der Diskussion einzelner Maßnahmen werden allgemeine Fragen gestellt, die hier im Folgenden kurz zusammengefasst sind:

- Die aufgeführten Maßnahmen für die Verkehrsprognose 2030 betreffen ausschließlich zukünftige Planungen und keine bereits bestehende Infrastruktur bzw. Gewerbe- und Wohngebiete. Der Status quo ist bereits im Analyse-Verkehrsmodell abgebildet, das wiederum Grundlage der Prognose ist.
- Grundsätzlich wird in der Verkehrsprognose auch der Schienenverkehr berücksichtigt. Zur Frage der geplanten Schienengüterverbindungen in der Region wird auf des Infopapier „Bündelungsoptionen Schiene“ verwiesen.
- N013a und N013b (L274) sind betrachtet worden, weil sie im Landesstraßenbedarfsplan ausgewiesen sind. Auf Nachfrage wird noch einmal ausdrücklich klargestellt, dass kein Zusammenhang zwischen der Darstellungsform der Landstraße in der Karte und einer möglichen Trassenführung der Rheinspange besteht. Bei der auf der Niederkasseler Karte eingezeichneten blauen Linienführung im Norden von Lülsdorf/Langel mit den Nrn. 13a und 13b handelt es sich um



eine in der Vergangenheit geplante Landstraße, deren Realisierung lt. Straßen-NRW nicht weiterverfolgt wird.

- Einige Teilnehmende kritisieren, dass viele Maßnahmen, beispielsweise der Stadt Niederkassel, die aktuell sehr konkret diskutiert werden, für die aber noch kein offizieller Beschluss vorliegt, nicht berücksichtigt werden. Damit würde der Bedarf tendenziell unterschätzt. Dr. Weiser führt noch einmal aus, dass aufgrund derzeitiger Rechtsprechung nur solche Maßnahmen berücksichtigt werden dürfen, die zum Stichtag eine entsprechende Planungstiefe aufweisen. Das Ziel ist eine ausgewogene Planung, welche weder alle denkbaren Maßnahmen berücksichtigt und deshalb den Bedarf überschätzt, noch zu wenige Vorhaben aufnimmt und das zukünftige Verkehrsaufkommen damit unterschätzt. Beispielsweise ist die Festsetzung im Regionalplan ohne Feststellungsbeschluss nicht ausreichend.
- Auf Nachfrage erläutert Herr Däumer, dass die Fortschreibung der Verkehrsprognose in 2-3 Jahren erfolgt. Dann werden erneut alle Gebietskörperschaften aktiv angefragt. Maßnahmen, welche in der Zwischenzeit eine entsprechende Planungstiefe erreicht haben, können dann noch berücksichtigt werden.

TOP 5: Ausblick und Abschluss der Sitzung

Am 10. Juli wird der zweite UVS-Abstimmungstermin mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) stattfinden, in welchem die Raumwiderstandskarte und konfliktarme Korridore für die Rheinspange thematisiert werden. In der Folge können und sollen dann die sich aufdrängenden Varianten der Rheinspange diskutiert werden. Hierzu wird wie bereits angekündigt eine ganztägige Planungswerkstatt vorbereitet, die voraussichtlich an einem Samstag im September/Oktober stattfinden wird. Zu diesem Workshop sollen neben den Mitgliedern des Dialogforums auch zusätzliche „Zufallsbürger“ eingeladen werden. Das genaue Konzept wird in den kommenden Wochen ausgestaltet. Die Mitglieder des Dialogforums werden rechtzeitig über Zeitpunkt und Ablauf der Planungswerkstatt informiert.

