

# Rheinspange 553

## Dialogforum

Erste Sitzung, 2. Mai 2018

*Protokoll*

## Tagesordnung

<b>Uhrzeit</b>	<b>Programmpunkt</b>
<b>ab 17.30 Uhr</b>	<b>Eintreffen und Begrüßungssnack</b>
<b>18.00 Uhr</b>	<b>Einführung und Vorstellung</b>
	<b>Selbstverständnis und Aufgaben des Dialogforums</b>
	<b>Präsentation Straßen.NRW</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Hintergrund der Planung und Beteiligungskonzept</i></li><li>• <i>Stand der Planung und nächste Planungsschritte</i></li></ul> <b>Präsentation Verkehrsgutachter</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Ablauf Erstellung Verkehrsgutachten</i></li></ul>
	<b>Rückfragen und Diskussion</b>
	<b>Weiteres Vorgehen</b>
<b>20.30 Uhr</b>	<b>Ende der Veranstaltung</b>



Mit der ersten Sitzung des Dialogforums am 2. Mai 2018 beginnt offiziell die Gremienarbeit zum Projekt Rheinspange 553. Das Dialogforum ist eine wesentliche Maßnahme des Beteiligungskonzeptes und stellt das zentrale Begleitgremium zur Planung dar. Insgesamt 34 Mitglieder nehmen an der konstituierenden Sitzung teil.

## TOP 1: Einführung und Vorstellung

Offiziell begrüßt werden die Teilnehmenden durch den Moderator Simon Trockel von der IFOK GmbH. Im Anschluss heißt Herr Willi Kolks, Abteilungsleiter Planung von Straßen.NRW, die Teilnehmenden willkommen. Er betont dabei noch einmal die Bedeutung dieses Projektes für die Region. Die frühzeitige und aktive Beteiligung der unterschiedlichen Interessensvertreterinnen und -vertreter der Region soll zu einer besseren und vielleicht auch schnelleren Lösung für die Region führen. Das Dialogforum soll mit transparenten Informationen und konstruktiven Diskussionen dazu beitragen.

Daran anknüpfend begrüßt Herr Rüdiger Däumer als zuständiger Projektleiter der Rheinspange 553 die Teilnehmenden des Gremiums und stellt die weiteren Projektmitarbeiterinnen und Projektmitarbeiter von Straßen.NRW vor.

Anknüpfend an diese ersten Informationen stellen sich die übrigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Dialogforums ebenfalls kurz vor und artikulieren ihre persönlichen Erwartungen an das Dialogforum und die Zusammenarbeit in den nächsten Jahren. In dieser ersten Vorstellung wird deutlich, dass die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter sich vor allem einen transparenten, fairen und sachlichen Austausch wünschen, der von offenen Diskussionen und einem qualitativ hochwertigen Beteiligungsprozess getragen werden soll. Die Interessen und Perspektiven aller Beteiligten sollen gleichberechtigt zur Geltung kommen. Grundlage der gemeinsamen Arbeit soll ein möglichst gleicher Kenntnisstand aller Gremienmitglieder sein. Viele Teilnehmende erhoffen sich ausdrücklich ein ergebnisoffenes Verfahren. Andere befürworten wiederum die zügige Planung und den Bau der Rheinspange.

## TOP 2 Selbstverständnis und Aufgaben des Dialogforums

Im Anschluss an die Begrüßung und Vorstellung wird das Selbstverständnis des Dialogforums noch einmal etwas ausführlicher diskutiert. Es werden schon jetzt sehr unterschiedliche Perspektiven auf und Ansprüche an die Planung deutlich.

Es wird vereinbart, dass das Dialogforum zunächst auf unbestimmte Zeit etabliert wird. Die Sitzungen sollen in der Regel etwa alle drei Monate stattfinden. Abhängig vom Informationsbedürfnis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer können aber auch kürzere oder längere Intervalle vorkommen. Die Mitglieder des Dialogforums verstehen sich als Vertreterinnen und Vertreter der Institutionen oder Regionen des Planungsraums und fungieren als Ansprechpartner für externe Interessierte. Man einigt sich darauf, eine Liste der Teilnehmenden mit Kontaktdaten auf der Projektwebsite zu veröffentlichen.

Anlassbezogen sollen Gutachter und Experten in das Dialogforum eingeladen werden und den Gremienmitgliedern wichtige Arbeitsschritte erläutern, Hinweise aufnehmen und (Zwischen)Ergebnisse vorstellen. Die Teilnehmenden einigen sich ebenfalls darauf, dass gemeinsam mit Straßen.NRW bei Bedarf spezifische Arbeitsgruppen oder Planungswerkstätten initiiert werden können.

Nach Rücksprache im Dialogforum wird für die „Vernetzung Porzer Bürgervereine“ auf Antrag von Frau Fakhim ab der kommenden Sitzung zusätzlich Herr Baedorf anwesend sein. Die Vernetzung vertritt insgesamt dreizehn Vereine und mehr als 3000 Bürgerinnen und Bürgern aus dem Porzer Raum. Aufgrund der damit einhergehenden großen Herausforderungen bei der Weitergabe der Informationen innerhalb der eigenen Strukturen und der internen Arbeitsteilung wurde dem Wunsch ohne große Diskussionen entsprochen. Es wird darauf hingewiesen, dass bei eventuellen Abstimmungen in organisatorischen Fragen die Vernetzung weiterhin nur mit einer Stimme abstimmungsberechtigt sein wird.

## TOP 3: Präsentationen Straßen.NRW und Verkehrsgutachter

### Referenten:

- Willi Kolks, Abteilungsleiter Planung, Straßen.NRW
- Rüdiger Däumer, Projektleiter, Straßen.NRW
- Dr. Frank Weiser, Geschäftsführer Brilon Bondzio Weiser GmbH

Herr Kolks führt zu Beginn seines Vortrags nochmal die zentralen Gründe für das Projekt Rheinspange 553 an: Der Planungsraum zwischen Köln und Bonn zählt zu den Regionen in Deutschland, die das größte Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum zu verzeichnen haben. Vor diesem Hintergrund ist das Projekt Rheinspange 553 mit einem "Vordringlichen Bedarf" in den Bundesverkehrswegeplan eingestuft worden. Straßen.NRW ist entsprechend mit der Planung einer 4-streifigen Autobahn zwischen der A555 und A59 beauftragt. Herr Kolks betont in diesem Kontext, dass mit dieser Beauftragung zunächst nur die Planung und nicht der Bau einer Autobahnquerspange beauftragt ist und die Planung noch ganz am Anfang steht. Es gibt zu diesem Zeitpunkt keinerlei Vorfestlegung auf die Lage der Trasse. Auch deren Höhe oder Anknüpfungspunkte stehen nicht fest.

Den Teilnehmenden wird anschließend der bisherige Beteiligungsverlauf zur Rheinspange 553 vorgestellt. Im Rahmen des sogenannten „Beteiligungscopings“ hat Straßen.NRW in mehreren Schritten gemeinsam mit den interessierten Menschen der Region ein umfassendes Beteiligungskonzept erarbeitet. Dieses Konzept soll eine bedarfsgerechte Beteiligung ermöglichen und basiert auf drei Säulen: Kontinuierliche Gremienarbeit, öffentliche Veranstaltungen und transparente Kommunikation. Die zentralen Gremien zur Begleitung der Planung sind das Dialogforum und der politische Begleitkreis. Das Dialogforum setzt sich aus den von der Planung direkt berührten Gebietskörperschaften, Vertreterinnen und Vertretern der Zivilgesellschaft und Wirtschaft sowie interessierten Bürgerinnen und Bürgern aus dem Planungsraum zusammen. Der politische Begleitkreis informiert und beteiligt die regionalen Amts- und Mandatsträger.

Herr Däumer erläutert daraufhin den grundsätzlichen Ablauf des Planungsprozesses. Vier Phasen des formellen Verfahrens sind dabei zu durchlaufen: Die Vorplanung inklusive Linienbestimmung, die Entwurfsplanung, die Genehmigungsplanung inklusive Planfeststellung sowie die Ausführungsplanung und der Bau einer möglichen Rheinquerung. Parallel zu diesen formellen Verfahrensschritten wird es für die Rheinspange 553 einen kontinuierlichen kommunikativen Beteiligungsprozess geben.

Konkrete nächste Planungsschritte während der Vorplanung sind die bereits begonnene Verkehrsuntersuchung, die umfassende Umweltverträglichkeitsuntersuchung und darauf aufbauend dann der straßenplanerische Variantenentwurf. Herr Däumer weist darauf hin, dass der straßenplanerische Variantenentwurf durch eine Reihe von weiteren Gutachten wie z.B. eine Luftschadstoffuntersuchung, eine lärmtechnische Untersuchung oder eine geologische Untersuchung im Abwägungsprozess ergänzt wird und auch diese Gutachten berücksichtigt werden.

Herr Dr. Frank Weiser, Geschäftsführer der Brilon Bondzio Weiser GmbH, erläutert in der Folge den Teilnehmenden den Ablauf der Verkehrsuntersuchung. Im Moment stehen die Verkehrsgutachter noch ganz am Anfang und widmen sich vor allem der Bestandsaufnahme und Analyse. Ziel dieser Verkehrsuntersuchung ist es, mit Hilfe der gewonnenen Daten ein Verkehrsmodell zu erstellen, welches die bestmögliche Prognose für das Jahr 2030 in dieser Region und die Betrachtung von Planfällen ermöglicht.

Der Untersuchungsraum der Verkehrsuntersuchung (hier werden die Wechselwirkungen der Planung betrachtet) geht deutlich über den Planungsraum, in dem die eigentliche Planung von Trassenvarianten stattfinden wird, hinaus.

Die Erhebung des Ist-Zustandes ist zunächst Grundlage für das Verkehrsmodell. In die Prognose 2030 fließen dann auch künftig erwartete Entwicklungen mit ein: Die allgemeine Verkehrsentwicklung, die wirtschaftliche Entwicklung der Region (gemessen an Arbeitsplätzen), die demographische Entwicklung (Anzahl Einwohner), strukturelle Entwicklungen und Veränderungen im Verkehrsnetz. Konkret werden beispielsweise die acht weiteren Projekte der Region, die im Bundesverkehrswegeplan in den Vordringlichen Bedarf eingestuft sind, sowie ein neuntes Projekt aus dem Weiteren Bedarf, dessen Finanzierung auch bereits gesichert ist, in das Modell aufgenommen (Eine [Liste](#) dieser Projekte wurde auf die Projektwebsite



gestellt.) Hier sind auch die Mitglieder des Gremiums und insbesondere die Kommunen aufgefordert, alle vorhandenen Daten und Informationen zur Verfügung zu stellen, um so ein möglichst detailliertes Modell erstellen zu können.

Die Bestandsaufnahme und Analyse werden voraussichtlich Ende des dritten Quartals dieses Jahres so ausgearbeitet sein, dass sie im Anschluss mit dem Dialogforum und dem politischen Begleitkreis im Detail diskutiert werden können.

## TOP 4: Rückfragen und Diskussion

Es kommt die Frage auf, ob auch die sogenannte „Null-Variante“ im Laufe der Planung ernsthaft als Option geprüft werde. Gemeint ist damit in diesem Fall die Verkehrssituation im Jahr 2030 ohne eine neue Rheinquerung. Herr Weiser erläutert, dass alle erarbeiteten Trassenvarianten im Vergleich zur Null-Variante untersucht werden müssen. Sie werden nur weiterverfolgt, wenn Sie sich im Vergleich zur Null-Variante als deutlich vorteilhaft erweisen. Insofern spielt die Null-Variante in der Planung immer eine wichtige Rolle.

Vielen Teilnehmenden ist wichtig, dass eine „Kombilösung“, also die ganzheitliche Planung von Straßen-, Schienen- und Radverkehr, angestrebt wird. Herr Kolks weist darauf hin, dass bereits in der Entwicklung des Verkehrsmodells auch der Radverkehr erhoben wird. Auch Herr Michael Heinze, Verkehrsministerium NRW, betont, dass bei allen Rheinbrücken der Rad- und Fußgängerverkehr mitgedacht wird. Es wird ausgeführt, dass für die Planung von Schienenwegen und Autobahnen unterschiedliche Vorhabenträger zuständig sind und es verschiedene, formal voneinander getrennte Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren geben wird. Man strebe jedoch einen engen Austausch mit dem Nahverkehr Rheinland (als SPNV-Aufgabenträger) und dem Rhein-Sieg-Kreis (als kommunaler ÖPNV-Aufgabenträger und Vorhabenträger Stadtbahn) an. Aus diesem Grund sind auch Vertreter beider Institutionen Mitglied im Dialogforum.

Mögliche Veränderungen der Mobilität durch umfassende technische Neuerungen, beispielsweise autonomes Fahren, können bislang noch nicht vorhergesagt werden. Sie sollen deshalb vorerst nicht in das Prognosemodell aufgenommen werden. Ebenso werden allgemeine gesellschaftliche Entwicklungen (wie beispielsweise die Veränderung der Arbeitswelt durch die Digitalisierung und die damit verbundenen Möglichkeiten, Fahrten durch Telearbeit zu ersetzen) zunächst nur wie in den bereits vorliegenden allgemeinen Prognosen (z.B. Prognose des Bundesverkehrswegeplans) berücksichtigt. Solche und andere externe Faktoren sollen am Ende des Jahres zusammen mit dem Dialogforum und dem politischen Begleitkreis im Detail diskutiert werden.

In Hinblick auf die aktuellen Verkehrsverlagerungen bedingt durch Streckensperrungen und Bauarbeiten innerhalb des Untersuchungsraums versichert Herr Weiser den Teilnehmenden, diese beim Aufbau des Verkehrsmodells sachgerecht zu berücksichtigen.

Der Vertreter des Rhein-Sieg-Kreises bot an, die eigenen Verkehrsuntersuchungen für den Schienenverkehr im Untersuchungsraum für das Verkehrsmodell der Rheinspange 553 zur Verfügung zu stellen. Auch der Vertreter der Stadt Köln sicherte bereits zu, alle vorhandenen Daten bereit zu stellen.

Auf Nachfrage erläutert Herr Däumer die nächsten Schritte der anstehenden Umweltverträglichkeitsstudie (UVS). Grundsätzlich ist die UVS der zentrale Baustein in der Vorplanung. Sie unterteilt sich in drei wesentliche Abstimmungstermine. Im Mai wird die Erstellung der UVS von Straßen.NRW an ein externes Planungsbüro vergeben. Der zuständige Gutachter soll in der nächsten Sitzung des Dialogforums anwesend sein und seine Arbeit im Detail vorstellen.

Es wird erläutert, dass die Auswahl der Gutachter aufgrund festgelegter Vergaberegeln nicht durch das Dialogforum erfolgen kann. Jedoch soll für die Mitglieder grundsätzlich die Möglichkeit bestehen, sich mit Ideen zur Ausgestaltung der Untersuchungen einzubringen zu können.

Darüber hinaus besteht ebenfalls die Möglichkeit, zusätzliche externe Experten zu bestimmten Themen in das Forum einzuladen und entsprechend vertiefende Informationen zu erhalten.

## TOP 5: Weiteres Vorgehen

Die nächste Sitzung des Gremiums ist für Anfang September geplant. Thematisch sollen die Ziele und der Ablauf der Umweltverträglichkeitsstudie durch den bis dahin beauftragten Planer vorgestellt werden. In einer weiteren Sitzung Ende des Jahres könnten dann die in das Prognosemodell der Verkehrsuntersuchung eingehenden Parameter im Detail diskutiert werden.

Um den regelmäßigen Austausch und eine größtmögliche Transparenz zwischen den beiden Gremien zu ermöglichen, erklären sich einzelne Teilnehmende aus dem Dialogforum bereit, an der Sitzung des politischen Begleitkreises am Folgetag teilzunehmen. Umgekehrt soll möglichst auch ein „Botschafter“ oder eine „Botschafterin“ aus dem politischen Begleitkreis in das Dialogforum entsendet werden.

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

