

# Rheinspange 553

Politischer Begleitkreis

Erste Sitzung, 3. Mai 2018

*Protokoll*

## Politischer Begleitkreis, 3. Mai 2018

### Einführung und Vorstellung

Mit insgesamt 63 teilnehmenden Amts- und Mandatsträgern der Region startet die erste Sitzung des politischen Begleitkreises. Herr Simon Oerding von der IFOK GmbH heißt die Teilnehmenden in seiner Funktion als Moderator herzlich willkommen. Zu Beginn begrüßt Herr Thomas Ganz, Regionalleiter von Straßen.NRW, die Teilnehmenden und unterstreicht die Bedeutung dieses Projektes für die Region und den damit einhergehenden neuen Ansatz der frühzeitigen und aktiven Beteiligung der unterschiedlichen regionalen Interessenvertreterinnen und -vertreter. Ziel des politischen Begleitkreises ist es, mit Hilfe von transparenten Informationen und konstruktiven Diskussionen zu besseren und ggf. auch schnelleren Ergebnissen in der Planung zu kommen.

### Präsentation Straßen.NRW: Hintergrund der Planung und Beteiligungskonzept

Daran anknüpfend begrüßen Herr Willi Kolks, Abteilungsleiter Planung, und Herr Rüdiger Däumer, Projektleiter der Rheinspange 553, das Gremium und stellen ihre Projektmitarbeiterinnen und -mitarbeiter vor. Zum Hintergrund des Projektes fügt Herr Kolks an, dass der Planungsraum zwischen Köln und Bonn zu den Regionen in Deutschland zählt, 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 vierstreifigen 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 „Beteiligungsscopings“ 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 in diesem Fall 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 Bürger aus dem Planungsraum zusammen. Der politische Begleitkreis beteiligt die regionalen Amts- und Mandatsträger.

### Präsentation Straßen.NRW: Stand der Planung und nächste Planungsschritte

Im Anschluss verdeutlicht Herr Däumer den Zeitplan des Planungsprozesses. Den Teilnehmenden werden die vier Phasen des formellen Verfahrens erläutert: 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 einen kontinuierlichen, informellen Beteiligungsprozess geben. Konkrete nächste Planungsschritte während der Vorplanung sind die bereits begonnene Verkehrsuntersuchung, die umfassende Umweltverträglichkeitsuntersuchung und darauf aufbauend dann der straßenplanerische Variantenentwurf. Der straßenplanerische Variantenentwurf wird weitere Gutachten wie z. B. eine lärmtechnische Untersuchung, eine Luftschadstoffuntersuchung oder eine geologische Untersuchung in seinem Abwägungsprozess berücksichtigen.

### Präsentation Verkehrsgutachter: Ablauf der Erstellung des Verkehrsgutachtens

Herr Dr. Frank Weiser, Geschäftsführer der Brilon Bondzio Weiser GmbH, erläutert in der Folge den Teilnehmenden den Ablauf der Verkehrsuntersuchung. Im Moment steht das beauftragte Ingenieurbüro noch ganz am Anfang der Untersuchung und widmet sich vor allem der Bestandsaufnahme und Analyse. Ziel der Verkehrsuntersuchung ist es, mit Hilfe der gewonnenen Daten ein Verkehrsmodell zu erstellen, welches die bestmögliche Verkehrsprognose 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.

Grundlage für die Prognose 2030 ist zunächst die Erhebung des Ist-Zustandes. Über Verkehrszählungen, beispielsweise mit Videokameras als Knotenstromzählungen oder über bereits vorhandene Zählstellen, sogenannte Dauerzählstellen, werden diese Daten erhoben. 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 andere 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. Die Gebietskörperschaften der Region sind aufgefordert, alle entsprechend relevanten Daten und Informationen zur Verfügung zu stellen, um so ein möglichst detailliertes und realistisches Modell erstellen zu können.

Ausgehend von den Ergebnissen der Prognose 2030 und den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie wird dann im straßenplanerischen Variantenentwurf mit der Untersuchung von Planfällen für die Rheinspange begonnen. Mögliche Trassen aus dem straßenplanerischen Variantenentwurf werden untersucht und im Vergleich mit der Null-Variante auf ihre Vorteilhaftigkeit überprüft.

Ziel ist es, eine Trasse zu finden, die den Anforderungen für Mensch und Umwelt gerecht wird und dem Bedarf bestmöglich entspricht. Für das Projekt Rheinspange 553 wird dazu auch der Radverkehr untersucht und mit in das Verkehrsmodell aufgenommen.

Die Bestandsaufnahme und Analyse wird voraussichtlich Ende des dritten Quartals dieses Jahres so ausgearbeitet sein, dass im Anschluss – ggf. zusammen mit dem politischen Begleitkreis und dem Dialogforum – die Eingangsdaten des Prognosemodells im Detail besprochen werden können.

Annahmen zur Entwicklung der über den Untersuchungsraum hinausgehenden, inländischen und grenzüberschreitenden Verkehrsströme werden aus der Bundesverkehrswegeplanung übernommen. Mögliche Veränderungen der individuellen Mobilität durch umfassende technische Neuerungen, z.B. autonomes Fahren, können bislang nicht vorhergesagt und entsprechend nicht in das Prognosemodell aufgenommen werden. In Hinblick auf aktuelle Verkehrsverlagerungen durch Bauarbeiten und Streckensperrungen innerhalb des Untersuchungsraums versichert Herr Weiser, dass diese in dem Modell berücksichtigt werden, indem die Zählergebnisse mit historischen Daten abgeglichen und etwaige Effekte herausgerechnet werden.

Auch der Schienenverkehr soll konsequent mitgedacht werden. Zwar handelt es sich um verschiedene, formal getrennte Linienbestimmungsverfahren, die von den zuständigen Vorhabenträgern durchgeführt werden. Herr Kolks versichert aber den Teilnehmenden, dass dazu ein enger Austausch mit dem Nahverkehr Rheinland und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg angedacht und bereits angelaufen ist. Im Dialogforum sitzen deshalb auch Vertreter der Verkehrsverbände. Eine Bündelung der Trassen ist insbesondere in Hinblick auf Einflüsse auf die Umwelt vorteilhaft. Es wird zusätzlich erläutert, dass selbst bei einer Trassenbündelung aus Redundanzgründen mehrere (direkt nebeneinanderliegende) Bauwerke errichtet werden müssen.

### Diskussion und Ende der Veranstaltung

Des Weiteren wurden bereits erste Hinweise bezüglich des Planungsraums durch die Teilnehmenden gegeben, z.B. auf eine vorhandene Fahrradfähre oder die Lage von Schutzgebieten, und durch das Projektteam aufgenommen.

Das Gremium soll in etwa einem halbjährlichen Turnus tagen. Entsprechend der Entwicklungen in der Planung können die Abstände zwischen den Sitzungen aber auch kürzer oder länger sein. Um den Austausch zwischen den Gremien ermöglichen zu können, haben bereits zwei Teilnehmer des Dialogforums an der ersten Sitzung des politischen Begleitkreises teilgenommen. Ziel ist es, umgekehrt auch einen „Botschafter“ oder eine „Botschafterin“ aus dem Begleitkreis in das Dialogforum zu entsenden.

