

Rheinspange 553

Dialogforum

Siebte Sitzung, 29. April 2021

Protokoll

Die siebte Sitzung des Dialogforums zum Projekt Rheinspange 553 am 29. April 2021 fand in Form einer Videokonferenz statt. An ihr nahmen 33 Personen teil.

TOP 1: Begrüßung und Einführung

Der Moderator Simon Carmagnole von der ifok GmbH begrüßt die Teilnehmenden zur siebten Sitzung.

Von Seiten der Autobahn GmbH des Bundes, die das Projekt zum Jahreswechsel von Straßen.NRW übernommen hat, begrüßt Frau Friederike Schaffrath, Geschäftsbereichsleiterin Planung in der Außenstelle Köln, die Teilnehmenden.

TOP 2 Organisatorisches

Herr Carmagnole stellt die Tagesordnung vor und gibt technische Hinweise zum Ablauf der digital stattfindenden Sitzung.

TOP 3 Unsere Zusammenarbeit im Dialogforum

Herr Carmagnole verdeutlicht die Aufgaben, Möglichkeiten und Grenzen des Planungsdialogs. Er erläutert, dass der Prozess an den verschiedenen Meilensteinen der Planung unterschiedlich große Beteiligungsmöglichkeiten aufweist und stellt die sogenannte Beteiligungspyramide vor (siehe Folien 7-9 der [Rahmenpräsentation](#)).

Basis der Beteiligungspyramide ist die umfassende und transparente **Information** aller Beteiligten. Sie stellt selbstverständlich auch die Grundlage jeder Sitzung dar.

Der Regelfall des Dialogs im Forum ist die zweite Stufe der Beteiligungspyramide, der **Austausch** (oder auch die Konsultation). Im Dialog mit der Vorhabenträgerin und ggf. den Gutachtern werden wesentliche Planungsbelange vorgestellt, Fragen geklärt, Anregungen diskutiert und direktes fachliches Feedback dazu gegeben. Die Anregungen werden dann in der Folge entweder in die Planung bzw. zur weiteren Prüfung aufgenommen oder begründet verworfen. Wichtig ist, dass diese Einschätzungen stets transparent und nachvollziehbar sind.

Die nächste Stufe der Pyramide stellt die **Mitgestaltung** dar. Als Beispiel für bereits erfolgte Mitgestaltung im Dialogforum nennt Herr Carmagnole die Planungswerkstatt, bei der die Mitglieder des Dialogforums sowie weitere Bürgerinnen und Bürger aus der Region unter fachlicher Anleitung eigene Ideen einbrachten und selbst erste Linien für einen möglichen Verlauf der Rheinspange 553 erarbeiteten. Auch im weiteren Projektverlauf werden die Möglichkeiten der Mitgestaltung genutzt, wenn es sie gibt.

Die Spitze der Pyramide bildet theoretisch die Mitentscheidung. Herr Carmagnole erläutert noch einmal, dass das Dialogforum keine Entscheidungsbefugnis hat, es also in keiner Sitzung um eine Mitentscheidung gehen wird. Dazu ist das Forum nicht legitimiert.

Ziel der siebten Sitzung ist die Information zum aktuellen Stand der Planung sowie der Austausch zum Seveso-III-Gutachten.



TOP 4 Rückfragen und Diskussion

Auf die Rückfrage, worin der Unterschied zwischen Mitentscheidung, Mitgestaltung und Einflussnahme besteht, erläutert Herr Carmagnole noch einmal, dass das Dialogforum ein Beratungsgremium mit empfehlendem Charakter ist und keine Beschlüsse fassen kann. Um Mitentscheidung geht es also nicht. Das Plenum ist Teil der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und ersetzt nicht die formellen Verfahren. Einflussmöglichkeiten hat das Dialogforum aber in jeder Sitzung und darüber hinaus, da grundsätzlich eine Offenheit der Autobahn GmbH für die Argumente und Anliegen der Mitglieder besteht.

Ein Teilnehmer kritisiert, dass keine weitere Veranstaltung einberufen wurde, als die drei zusätzlichen vertiefend zu untersuchenden Varianten in die Prüfung aufgenommen wurden.

Top 5 Aktueller Planungsstand

Herr Däumer erläutert dem Dialogforum den aktuellen Stand der Planungen im Projekt „Rheinspange 553“. Das Projekt befindet sich nach wie vor in der Vorplanung. Zwölf Varianten werden aktuell vertiefend untersucht. Diese vertiefende Prüfung erfolgt unter anderem in den Fachbereichen Verkehr, Umwelt, Schall, Luftschadstoffe und Objektplanung. Ergänzend dazu hat die Autobahn GmbH zwei Gutachten in Auftrag gegeben: Das in dieser Sitzung vorgestellte [Seveso-III-Gutachten](#) (siehe Top 6) und das ADR-Gutachten.

Im ADR-Gutachten (ADR ist die französische Abkürzung für „Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße“) wird untersucht, ob die Tunnelvarianten hinsichtlich der Zulässigkeit von Gefahrguttransporten Nachteile aufweisen. Herr Däumer erläutert, dass dieses Gutachten noch nicht final abgeschlossen ist, da eine der Tunnelvarianten noch nicht abschließend betrachtet wurde. Für die bereits betrachteten Tunnel komme es aber zu dem eindeutigen Ergebnis, dass diese ohne Einschränkungen von Gefahrguttransporten genutzt werden könnten – in dieser Hinsicht läge also keine Benachteiligung für die Tunnelvarianten vor. Auch für den derzeit noch in der Prüfung befindlichen Tunnel erwartet Herr Däumer die gleiche Einstufung als Untersuchungsergebnis. Sobald das Gutachten abgeschlossen ist, wird es auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Herr Däumer erläutert auf Nachfrage, dass die Anregung zur Aufnahme von zusätzlich vertiefend zu untersuchenden Varianten vor allem in der vierten Sitzung des politischen Begleitkreises am 28. Oktober 2020 geäußert wurde. Die Aufnahme der drei Varianten in die vertiefende Prüfung erfolgte dann auf Wunsch des Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen an die Landesbehörde Straßen.NRW, die damals noch für das Projekt zuständig waren.

Ein Teilnehmer fragt nach, ob dies bedeute, dass der politische Begleitkreis mehr Einfluss auf die Planung nehmen kann als das Dialogforum.

Herr Däumer verneint dies und erläutert, dass beide Gremien gleichberechtigt sind. Die Sitzungen des Dialogforums fanden bisher immer vor Sitzungen des politischen Begleitkreises und in einem häufigeren Turnus statt. In diesem Sinne hat das Dialogforum sogar eher größeren Einfluss auf die Planung.

Herr Däumer ergänzt, die Aufnahme der drei zusätzlich vertiefend zu prüfenden Varianten bedeute zwar einen Mehraufwand und daher eine zeitliche Verzögerung der Planung, die



Entscheidungsgrundlage zur Ermittlung der Vorzugsvariante sei so jedoch noch stabiler und der Planungsraum insgesamt besser abgedeckt.

Ein Teilnehmer fragt, wann das Seveso-III-Gutachten und das ADR-Gutachten veröffentlicht werden. Er fragt außerdem, wann mit den Ergebnissen des 3. UVS-Abstimmungstermins im Herbst zu rechnen ist.

Herr Däumer antwortet, dass das [Seveso-III-Gutachten](#) kurzfristig veröffentlicht wird. Mit der Fertigstellung des ADR-Gutachtens und der anschließenden Veröffentlichung auf der Projekthomepage sei Ende Mai zu rechnen. Die Ergebnisse des 3. UVS-Termins werden zeitnah nach dem Termin (voraussichtlich im Herbst) veröffentlicht.

Ein Teilnehmer äußert die Annahme, dass nun ein neues Verkehrsgutachten erstellt wird und begrüßt dies, weil der linksrheinische Raum und das nachgeordnete Straßennetz bisher wenig berücksichtigt worden seien. Er ergänzt, dass für die Stadt Bornheim auch das Thema Grundwasser, insbesondere ein Gutachten zum Wasserwerk Urfeld, wichtig seien. Er fragt nach, ob die bisherige Systematik der Variantenbewertung für die Auswahl der Vorzugsvariante beibehalten wird.

Herr Däumer stellt klar, dass kein neues Verkehrsgutachten erstellt wird – vielmehr wird das bestehende Verkehrsgutachten in der nun laufenden vertiefenden Untersuchung mit den konkreten Zahlen zu den jeweiligen Varianten aktualisiert. Dies war von vornherein so vorgesehen. Der linksrheinische Raum einschl. untergeordneten Netz wurde systematisch gleich wie der rechtsrheinische Raum in der Verkehrsuntersuchung untersucht. Auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser werden nun vertieft betrachtet. Herr Däumer erläutert, dass sich das Verfahren der Sensitivitätsanalyse und die Systematik zur Variantenauswahl bewährt haben und daher grundsätzlich beibehalten werden. Die vertiefende Prüfung von drei zusätzlichen Varianten ändert nichts am bisher angewandten Bewertungs- und Abwägungsverfahren zur Ermittlung einer Vorzugsvariante für die Rheinspange.

Top 6 Das Seveso-III-Gutachten, Dipl.-Ing. Jürgen Farsbotter, TÜV Nord

Herr Jürgen Farsbotter, zuständiger Gutachter des TÜV Nord, stellt das Seveso-III-Gutachten vor.

Das Gutachten untersucht und bewertet die verschiedenen Varianten hinsichtlich der Verträglichkeit mit umliegenden Betriebsbereichen und des Risikos von Unfällen mit dort vorhandenen gefährlichen Stoffen. Herr Farsbotter führt aus, dass die für relevant erachteten Betriebsbereiche (diejenigen Tätigkeiten, die unter die Seveso-III-Richtlinie fallen, [s. S. 13 ff. im Gutachten](#)) bereits in einem vorgelagerten Gutachten ermittelt worden sind. Von diesen Betriebsbereichen können Gefahren infolge von Bränden, der Ausbreitung toxischer Stoffe, Rauchentwicklung und Explosionen ausgehen. Die sich daraus ergebenden Konflikte für die Varianten werden im Gutachten auf einer Skala von eins (kein Konflikt) bis zehn (maximaler Konflikt) eingestuft. Im nächsten Schritt wurde geprüft, inwieweit vorhabenseitige Maßnahmen (s. Folie 24 in der [Präsentation](#)), beispielsweise Einhausungen oder dauerhafte Maßnahmen der Verkehrslenkung, zur Konfliktminderung für die einzelnen Varianten geeignet sind. Darauf basierend wurde eine zweite Einstufung auf der obigen Skala vorgenommen. Inwieweit anlagenseitige weitere Maßnahmen in Frage kommen, ist nicht Teil des Gutachtens.

Insgesamt wurden fünf der zwölf Varianten im Detail untersucht: Variante 4B, 6aB, 6aT, 7T und 8B. Die vier weiteren Varianten 3B, 6bB, 5B sowie 11B verlaufen im Umfeld der Betriebsbereiche jeweils identisch mit einer der genannten Varianten und wurden in der Untersuchung daher nicht separat betrachtet. Die Varianten 9aB, 9bT und 10T wurden nicht untersucht, da sie von den Betriebsbereichen



so weit entfernt sind, dass sich hier keine für die Seveso-III-Richtlinie relevanten Konfliktbereiche ergeben.

Die nördliche Variante 4B (vergleichbar mit Variante 3B) welche bei Godorf (Anschlussstelle W1) als Brückenvariante den Rhein quert, weist nach Einschätzung des Gutachters insgesamt mit das höchste Konfliktpotential auf. Bei der Anschlussstelle W1 wurden neben den Betriebsbereichen der Evonik Operations GmbH, der Basell Polyolefine GmbH, der Thermischen Rückstandsverwertung GmbH & Co. KG (TRV), auch die Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK) untersucht. Die HGK unterliegt zwar nicht der Seveso-III-Richtlinie, weist jedoch nach Einschätzung des Gutachters vergleichbare Gefahrenpotentiale auf. Daher empfiehlt das Gutachten, diese von der HGK ausgehenden Gefahrenpotentiale ebenfalls zu berücksichtigen. Der Konflikt der Varianten 4B wurde auf der Skala mit der Maximalwertung zehn bewertet. Dieses Gefahrenpotential kann durch geplante verfahrenstechnische Verbesserungen der Evonik Wesseling sowie vorhabenseitige Maßnahmen reduziert werden, sodass das Gutachten die Varianten 4B in diesem Fall mit acht Punkten bewertet. Unter Außerachtlassung der originär nicht der Seveso-III-Richtlinie unterliegenden HGK-Betriebes ist die Variante 4B mit sieben beziehungsweise fünf zu bewerten; unter Berücksichtigung vorhabenseitiger Maßnahmen und verfahrenstechnischer Verbesserungen (Evonik) kann die Variante 4B mit vier beziehungsweise mit drei bewertet werden.

Für die südlicheren Varianten (6aB, 6aT, 7T, 8B) fallen in Wesseling und Niederkassel die Betriebsbereiche der Shell Süd, Evonik Logistics Services und Evonik Functional Solutions unter die Seveso-III-Richtlinie. Neben den Gefahrenpotentialen durch Brand, Ausbreitung toxischer Stoffe und Explosion sind hier auch Risiken im Bereich von Shell Süd durch dichte schwarze Rauchwolken untersucht worden. Ohne Berücksichtigung vorhabenseitiger Maßnahmen bewertet das Gutachten Variante 6aB mit acht Punkten, Variante 6aT mit vier, Variante 7T mit vier und Variante 8B mit fünf Punkten.

Auch diese Konfliktpotentiale können nach Einschätzung des Gutachters durch Maßnahmen reduziert werden: Variante 6aB wird mit fünf bis sechs Punkten bewertet, wenn seitens Shell Süd anlagenseitig Maßnahmen durchgeführt würden und vorhabenseitig Maßnahmen ergriffen werden. Herr Farsbotter betont, dass das Gutachten nur in diesem Fall mögliche anlagenseitige Maßnahmen berücksichtigt (diese anlagenseitige Maßnahme würde über den Stand der Technik hinausgehen und kann vom Betreiber daher nicht gefordert werden). Die Tunnelvarianten 6aT und 7T werden mit Berücksichtigung vorhabenseitiger Maßnahmen mit einem bis drei Punkten bewertet. Das Konfliktpotential der Variante 8B wird mit einem bis drei Punkten ebenfalls als verhältnismäßig niedrig eingestuft.

Im Ergebnis stellt das Gutachten fest, dass Tunnelvarianten im Hinblick auf die Seveso-III-Richtlinie grundsätzlich konfliktärmer als Brückenvarianten sind. Tunnelausführungen und Einhausungen bei oberirdischer Straßenführung sind geeignete vorhabenbedingte Maßnahmen, um die Konfliktpotentiale zu reduzieren, ferner sind installierte Schranken / Maßnahmen zur Straßensperrung und Umleitung mit Einschränkungen ebenfalls geeignet.

Das Gutachten schätzt einige der südlicheren Varianten der Rheinspange (Variante 6aT, Variante 7T, Variante 8B) insgesamt als konfliktärmer ein als nördliche Varianten mit einer Rheinquerung bei Godorf.

Herr Farsbotter betont, dass aus dem für das Gutachten grundlegenden Artikel 13 der Seveso-III-Richtlinie sowie der Leitlinie KAS 18 keine „Bauverbotszonen“ für das Projekt Rheinspange 553 abgeleitet werden können. Die Ermittlung der Gefahrenpotentiale, der daraus folgenden Konflikte im



Sinne des Artikels 13 der Seveso-III-Richtlinie und deren mögliche Verminderung durch unterschiedliche Maßnahmen fließen ebenso wie die anderen Belange in den Abwägungsprozess ein.

Top 7 Rückfragen und Diskussion

Ein Teilnehmer fragt, ob die mögliche zukünftige Anlage der Firma PCC auf dem Evonik-Betriebsgelände Lülsdorf im Gutachten berücksichtigt wurde.

Herr Farsbotter antwortet, dass der im Gutachten zugrunde gelegte angemessene Sicherheitsabstand zum Betriebsgelände der Evonik Niederkassel auf den Umschlag von Chlor ausgerichtet ist. Dieser Abstand sei weitaus größer als der angemessene Sicherheitsabstand, der bei einer möglichen Ethylenoxid-Anlage der Firma PCC notwendig wäre. Herr Farsbotter erläutert, dass sich das Gefahrenpotential und damit der zugrunde gelegte Sicherheitsabstand aus unterschiedlichen Faktoren ergibt. Wesentlich für die Berechnung des Gefahrenpotentials sind neben den chemischen Eigenschaften der Stoffe auch die Menge und der Gebrauch dieser Stoffe. Er führt aus, dass von Ethylenoxid und den Folgestoffen, wie sie auf der möglichen zukünftigen Anlage der Firma PCC genutzt werden würden, ein wesentlich geringeres Risiko ausgeht als vom im Gutachten berücksichtigten Chlor bei Evonik.

Ein Teilnehmer merkt an, dass es in Zukunft gegebenenfalls deutschlandweit weniger Raffinerien geben könnte und fragt nach, ob diese Überlegungen im Gutachten berücksichtigt worden sind. Herr Farsbotter verneint und erläutert, dass das Gutachten vom Ist-Zustand ausgeht.

Ein Teilnehmer fragt, inwiefern die Auswirkungen möglicherweise nötiger Ausbaumaßnahmen an umliegenden Autobahnen, etwa der A 555 und der Kreuzung A555/L150 in der Nähe des Basell-Geländes, im Gutachten berücksichtigt werden.

Herr Farsbotter antwortet, dass der im Fall der Variante 4B nötige Bau des Autobahnknotens bei Godorf (A555/L150) (Anschlussstelle W1) im Gutachten berücksichtigt wurde. Herr Däumer ergänzt, dass südliche Varianten der Rheinspange nicht zu einem Ausbau der A555, der L150 oder dem Kreuz A555/L150 in Godorf führen werden. Daher sind im Gutachten für die südlichen Varianten keine Maßnahmen berücksichtigt worden, die nur bei den nördlichen Varianten notwendig sind.

Eine Teilnehmerin bedauert, dass die Unterlagen zur Sitzung im Vorfeld nicht im vollen Umfang an die Mitglieder des Dialogforums übermittelt wurden. Aus ihrer Sicht sollten Gebietskörperschaften, Unternehmen und Behörden das Gutachten in Gänze zugeschickt bekommen. Sie äußert den Wunsch nach einem ausführlichen Gespräch mit dem Gutachter und den betroffenen Unternehmen sowie Gebietskörperschaften.

Herr Carmagnole erläutert, dass das [Gutachten](#) im Anschluss an die Sitzung vollständig auf der Projektwebsite veröffentlicht wird. Ein Grundsatz des Dialogs sei es, dass zentrale (Zwischen-) Ergebnisse der Planung erstmalig und persönlich während der Sitzung erläutert und diskutiert werden. Offene Fragen werden selbstverständlich jederzeit, auch nach der Sitzung, gerne vom Planungsteam beantwortet.

Eine Teilnehmerin fragt, warum in einem 2015 durchgeführten Seveso-III-Gutachten für die Stadt Wesseling die Tätigkeiten der HGK nicht berücksichtigt worden ist, dies in dem vorliegenden Gutachten jedoch erfolgt ist. Sie merkt an, dass dieser Punkt mit den zuständigen Genehmigungsbehörden geklärt werden sollte.



Herr Farsbotter antwortet, dass die Tätigkeiten der HGK- zwar nicht unter die Seveso-III-Richtlinie fallen, aus fachlicher Sicht jedoch eine Berücksichtigung dringend empfohlen wird. Wäre die HGK im vorliegenden Gutachten nicht untersucht worden, würde dieser Bereich zu einem späteren Zeitpunkt in einer separaten Untersuchung betrachtet werden müssen, da der Belang auf jeden Fall berücksichtigt werden müsse. Dass zu dem 2015 erstellten Gutachten für die Stadt Wesseling Unterschiede bezüglich der angemessenen Sicherheitsabstände zur HGK und zu Basell bestehen, liege zum einen an organisatorischen Umstrukturierungen bei Basell sowie daran, dass dieser Bereich aufgrund der Entfernung nicht für das Wesseling Gutachten relevant gewesen sei. Der Betrieb der HGK sei in diesem Gutachten noch nicht bekannt gewesen.

Eine Teilnehmerin weist mit Blick auf die südlichen Varianten auf die geringen Abstände zum Bereich der Shell Süd, insbesondere zwischen Tankfeld und geplantem Autobahndreieck, und das damit zusammenhängende hohe Gefahrenpotenzial hin. Ein neues, jüngst genehmigtes Bauprojekt werde im Bereich der Evonik zudem zu einer drastischen Reduzierung des Sicherheitsabstands für bestimmte Stoffe führen. Weiterhin fragt sie nach, warum das Gefahrenpotential durch Explosion bei der Shell Süd in der Betrachtung des Gefahrenpotenzials ausgespart wurde.

Herr Farsbotter erklärt, dass Explosionen nur dort auftreten können, wo verflüssigte Gase genutzt werden. Das ist im betroffenen Bereich nicht in relevantem Ausmaß gegeben. ¹

Eine Teilnehmerin fragt, inwieweit sich das Seveso-III-Gutachten auf die Variantenauswahl auswirkt, und ob aufgrund dessen eine Variante wegfallen könnte. Des Weiteren fragt sie nach, ob sich die zuständigen Genehmigungsbehörden auch über diese Bewertungen hinwegsetzen können.

Herr Farsbotter antwortet, dass sich aus dem Seveso-III-Gutachten weder Ausschlusskriterien noch „Bauverbotszonen“ ableiten. Wenn in der Gesamtabwägung genügend andere schwergewichtige Belange für eine Variante sprechen, würde sie auch bei einer schlechten Bewertung aus Seveso-Sicht realisiert werden können .

Ein Teilnehmer merkt an, dass auf den 13 Gleisen des HGK-Geländes Güter zu den Werken der umliegenden Betriebe transportiert werden. Er fragt, ob neben dem Verschiebebahnhof auch dieser Transportweg berücksichtigt wurde.

Herr Farsbotter führt aus, dass von der HGK als einem Bereich, in dem nach seiner Einschätzung Gefahrgut in großer Menge umgeschlagen und langfristig abgestellt wird ein höheres Gefahrenpotenzial ausgeht als vom ungestörten Transportweg über die Schiene. Er fügt hinzu, dass ergänzend auch Wechselwirkungen von der Autobahn auf die Betriebsbereiche der HGK, von Shell und Evonik sowie die Gefahr der Unterfeuerung der Trasse (z.B. durch einen brennenden Benzintransport) als Sonderfall berücksichtigt wurden.

Herr Däumer erklärt auf Nachfrage, dass Kosten und Nutzen möglicher Maßnahmen zur Konfliktminderung, die im Gutachten zu einer besseren Bewertung einer Variante führen würden, ebenfalls in die Gesamtabwägung einfließen. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind dauerhafte technische Einrichtungen wie etwa Straßensperrungen die einzig sinnvolle vorhabenseitige Möglichkeit zur Konfliktminderung. Diese relativ einfach zu realisierenden Maßnahmen werden im Abwägungsprozess berücksichtigt.

¹Dieser Fall wurde ebenfalls im [Wesseling Gutachten](#) zur Seveso-III-Richtlinie (TÜV Nord, 2020) in Bezug auf den Netto-Markt in Wesseling dargelegt.



Ein Teilnehmer fragt nach, wie die Auswirkungen der Pandemie sich langfristig auf den Verkehr auswirken und wie etwaige Änderungen in die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 einfließen.

Herr Däumer erklärt, dass 2018 in der großräumigen Verkehrsuntersuchung zunächst die heutigen Verkehrsbelastungen und Verkehrsrouten erhoben wurden. Aus diesem Analysefall 2018, vor Beginn der Corona-Pandemie, wird der Planfall 2030, also die voraussichtliche Verkehrssituation im Jahr 2030, modelliert. Zu diesem Zeitpunkt wird die Pandemie voraussichtlich keine Rolle mehr spielen. Sobald verifiziert werden kann, ob und inwiefern die Pandemie dauerhafte Auswirkungen auf das Arbeits- und Mobilitätsverhalten der Menschen hat, werden die Zahlen in der Verkehrsuntersuchung entsprechend angepasst. [Hinweis: Auf der Projektwebsite ist das Thema Verkehrsentwicklung und Verkehrsmodell in einem neuen [Artikel](#) nachlesbar.]

Herr Dr. Sarikaya vom Rhein-Sieg-Kreis berichtet dem Dialogforum den aktuellen Stand zur geplanten neuen Stadtbahn Niederkassel-Köln. Ein Vorschlag für eine mögliche Trassenführung steht und soll für den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet werden. Der Rhein soll südlich von Langel gequert und linksrheinisch der Anschluss an die Linie 16 hergestellt werden. Der Vorschlag wird im Regionalrat am 7. Mai 2021 vorgestellt.

TOP 8 Abschluss und Feedback

Herr Däumer stellt einen Ausblick auf die nächsten Monate vor. Der nächste wichtige Termin im Planungsprozess ist der 3. UVS-Termin, der möglicherweise im Oktober stattfinden wird. In dessen Folge die zwölf Varianten im Hinblick auf ihre Umweltverträglichkeit final bewertet und in eine Rangfolge gebracht werden.

Die Berücksichtigung aller Belange erfolgt anschließend im Pa2-Termin. In dem Termin wird die Vorzugsvariante ermittelt, die dann sofort dem Dialogforum und dem politischen Begleitkreis vorgestellt wird. Im Anschluss sind eine öffentliche Infotour sowie eine Infomesse geplant.

Vor dem 3. UVS-Termin ist je nach Bedarf und Entwicklung der Planung im Sommer 2021 eine weitere Sitzung des Dialogforums möglich.

Ein Teilnehmender fragt nach einem möglichen „Blick in die Werkstatt“ vor der Festlegung der Vorzugsvariante, wie er in einer vorherigen Sitzung formuliert worden war. Herr Däumer erläutert, dass ein Blick in einen Arbeitsstand wenig zielführend ist. Vielmehr sollen jeweils konkrete Ergebnisse vorgestellt werden.

Frau Schaffrath bedankt sich im Namen der Autobahn GmbH des Bundes für die konstruktive Diskussion und die engagierte Mitarbeit bei den Mitgliedern des Dialogforums.

Der Moderator Herr Carmagnole verabschiedet die Teilnehmenden und beschließt die Sitzung.

