



Rheinspange 553  
Politischer Begleitkreis

**Fünfte Sitzung, 23. Juni 2022**

*Protokoll*

## Tagesordnung

| <b>Uhrzeit</b>      | <b>Tagesordnungspunkt</b>   |
|---------------------|---|
| <i>ab 17:15 Uhr</i> | <i>Einlass aus dem Warteraum</i>  |
| 17:30 Uhr           | <b>TOP 1: Begrüßung und Einführung</b>  |
|                     | <b>TOP 2: Organisatorisches</b>   |
|                     | <b>TOP 3: Aktueller Planungsstand</b>   |
|                     | <b>TOP 4: Rückfragen</b>  |
|                     | <b>TOP 5: Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und der FFH-Verträglichkeitsstudie (FFH-VS)</b> |
|                     | <b>TOP 6: Rückfragen und Diskussion</b>   |
|                     | <b>TOP 7: Feedback und Abschluss</b>  |
| 19:30 Uhr           | Ende der Online-Sitzung   |



Die fünfte Sitzung des Politischen Begleitkreises zum Projekt Rheinspange 553 fand am 23. Juni 2022 in Form einer Videokonferenz statt. Es nahmen 39 Personen teil.

### TOP 1: Begrüßung und Einführung

Der Moderator Simon Carmagnole von der ifok GmbH begrüßt die Teilnehmenden zur fünften Sitzung. Von Seiten der Autobahn GmbH des Bundes begrüßt Herr Kolks, Leiter der Außenstelle Köln, die Teilnehmenden.

Herr Kolks bringt die Teilnehmenden auf den neusten Stand und berichtet, dass die Autobahn GmbH seit dem 01.01.2021 für das Projekt Rheinspange zuständig ist und somit die Verantwortlichkeit von Landes- auf Bundesebene übergegangen ist. Herr Kolks erläutert kurz die Änderungen und die Arbeit der Autobahn GmbH.

### TOP 2: Organisatorisches

Herr Carmagnole stellt die Tagesordnung vor und erläutert technische Hinweise zum Ablauf der digitalen Sitzung. In der fünften Sitzung des Begleitkreises werden die Ergebnisse der umweltfachlichen Bewertung der zwölf vertieft untersuchten Varianten vorgestellt. Die Ergebnisse sollen im Begleitkreis diskutiert, Verständnisfragen geklärt und Anregungen aufgenommen werden.

### TOP 3: Aktueller Planungsstand

Projektleiter Rüdiger Däumer informiert die Teilnehmenden zunächst über den aktuellen Planungsstand der Rheinspange 553. Derzeit befindet sich die Planung weiterhin in der Phase „Vorplanung und Linienbestimmung“. Ein wichtiger Meilenstein wurde durch die nun vorliegende umweltfachliche Bewertung aller zwölf Varianten erreicht, die in der heutigen Sitzung vorgestellt wird. Der dritte Abstimmungstermin zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖBs) steht als nächstes bevor. Unter Berücksichtigung möglicher Stellungnahmen der TÖBs wird die UVS dann im Herbst 2022 fertiggestellt. Nach der Zusammenführung der Ergebnisse der verkehrlichen Wirkung, Wirtschaftlichkeit und Objektplanung wird voraussichtlich im Winter 2022/2023 die gesamtplanerische Vorzugsvariante mit der Autobahn GmbH des Bundes erarbeitet. Da in die Gesamtabwägung neben der UVS die o. g. weiteren Faktoren einfließen, kann die umweltfachlich „beste“ Variante von der gesamtplanerischen Vorzugsvariante abweichen.

Herr Däumer betont noch einmal, dass der Weg zur Vorzugsvariante kein linearer Prozess ist, sondern iterativ verläuft. Das kann auch dazu führen, dass Prozesse mehr Zeit brauchen, weil sich die Arbeiten von Gutachter\*innen und Planer\*innen wechselseitig beeinflussen. Da der Prozess der Vorplanung und Linienbestimmung immer weiter fortschreitet, können nun immer mehr Untersuchungen veröffentlicht werden. Zum Beispiel werden zeitnah die für die UVS ermittelten Verkehrszahlen und die geotechnische Bewertung auf der Projektwebsite veröffentlicht. Bezugnehmend auf ein kürzlich von Bürgerinitiativen in Auftrag gegebenes Gutachten zu den Verkehrszahlen erläutert Herr Däumer, dass auch externe Gutachten geprüft werden.

Anschließend erklärt Herr Däumer die weitere Vorgehensweise im Dialogprozess. Sobald die Vorzugsvariante feststeht, wird diese im Dialogforum und im Politischen Begleitkreis vorgestellt. Daran anknüpfend wird es eine Informationsveranstaltung für die breite Öffentlichkeit zur Vorzugsvariante geben. Wie diese aussehen wird, ist aufgrund der Pandemie noch nicht abzusehen. Auch darüber hinaus soll der kontinuierliche Beteiligungsprozess fortgeführt werden.



#### TOP 4: Rückfragen

Ein Teilnehmer fragt, ob es denkbar sei, dass die Rheinspange schneller als geplant fertig gestellt wird. Herr Däumer erläutert, dass die Planungs- und Genehmigungsprozesse nicht beschleunigt werden können und die Zeitplanung keine Puffer beinhaltet. Unter den derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen gebe es keine Möglichkeit, den Prozess zu beschleunigen. Sollte es jedoch rechtliche Änderungen geben, würde sich der Prozess unter Umständen verkürzen.

Eine Teilnehmerin möchte wissen, ob es sich bei der geplanten Rheinspange um eine reine Autobahn handelt und erfragt, inwiefern ein Bezug zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bei einer solchen Planung bestehe. Herr Däumer antwortet, dass auf der Rheinspange keine Schienen vorgesehen sind. Er betont jedoch, dass sich die Autobahn dennoch in ein Gesamtsystem einfügt und aus diesem Grund multimodale Mobilität und der ÖPNV immer berücksichtigt werden. Über die Autobahn könne beispielsweise Linienverkehr geführt werden.

Ein Teilnehmer erfragt, aus welchem Grund keine Schienentrasse mitgeplant wird. Herr Kolks antwortet, dass viele Gespräche mit der Deutschen Bahn, dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Nahverkehr Rheinland zu diesem Thema stattgefunden haben, die Projekte aufgrund der Rahmenbedingungen allerdings nicht zu vereinen waren.

Ein Teilnehmer berichtet, dass in den Jahren 2007/2008 im Bundestag darüber debattiert wurde, ob in der Region eine Eisenbahnbrücke gebaut werden sollte und bezieht Stellung gegen den Bau einer reinen Autobahn über den Rhein. Herr Kolks erwidert, dass eine Schienenführung für den Güterverkehr aufgrund des negativen Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wurde und somit auch keine Möglichkeit bestand, diese bei der Planung zu berücksichtigen.

Ein Teilnehmer fragt, ob das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Varianten noch aktuell ist und ob die steigenden Preise dort auch berücksichtigt werden. Herr Däumer stellt klar, dass die Kosten aller Varianten nach heutigem Stand berechnet werden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis müsse für eine Vorzugsvariante volkswirtschaftlich vorteilhaft ausfallen (Nutzen-Kosten-Verhältnis größer als 1).

Der Teilnehmer fragt zudem nach möglichen Verkehrsverlagerungen und wie sich diese in den Planungen widerspiegeln. Herr Däumer erklärt, dass das Verkehrsmodell mit neuen Prognosen oder Änderungen im Verkehrsnetz laufend fortgeschrieben wird. Alle fünf Jahre lägen in der Regel auch neue Verkehrsprognosen vom Bund vor.

Eine Teilnehmerin stellt fest, dass der BVWP nicht zeitgemäß sei und fragt, inwiefern ein überarbeiteter Plan Einfluss auf die Planung der Rheinspange hätte. Herr Kolks erklärt die rechtlichen Zusammenhänge des BVWP und sagt, dass, wenn eine Änderung im Bedarfsplan erfolgte, dies auch Auswirkungen auf die Planung hätte.

Ein Teilnehmer fragt, ob es Fuß- und Radwege auf einer möglichen Brückenführung geben wird. Herr Däumer antwortet, dass die für den Bau und die Wartung notwendigen Betriebswege von Autobahnbrücken bei Bedarf für den öffentlichen Rad- und Fußverkehr freigegeben werden sollen.



## TOP 5: Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und der Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsstudie (FFH-VS)

### Referent: Frank Bechtloff, Cochet Consult GbR

Frank Bechtloff von der Cochet Consult GbR, der Umweltgutachter im Projekt Rheinspange 553, stellt dem Dialogforum anschließend die Methodik und Ergebnisse der UVS und FFH-VS vor. Dabei erläutert er zunächst die Ziele, Aufgaben und das Vorgehen der UVS: Er erklärt, dass es drei wesentliche Arbeitsschritte innerhalb der UVS gibt – die Planungsraumanalyse, die vertiefende Raumanalyse und als letzten Arbeitsschritt die Erstellung einer Auswirkungsprognose und eines Variantenvergleichs. Die ersten beiden Arbeitsschritte wurden in vergangenen Dialogforen thematisiert. Da das letzte Dialogforum zur UVS schon längere Zeit zurückliegt, gibt Herr Bechtloff einen kurzen Rückblick zu den Ergebnissen der Raumanalyse. Anschließend beschreibt er die **Methodik** für die Wirkungsprognose und den Variantenvergleich: Hierfür wurde im ersten Schritt eine schutzgutbezogene Wirkungsprognose für jede Variante erstellt. Beim Schutzgut Mensch sind dies beispielsweise der Verlust von Siedlungsflächen, deren Beeinträchtigung durch Verlärmung, Schadstoffeinträge oder visuelle Überprägung. Auf dieser Grundlage wurde in einem nächsten Schritt ein Vergleich der Varianten nach ihren Auswirkungen auf die jeweiligen Schutzgüter angestellt, also beispielsweise „Variante X“ hat Vorteile gegenüber „Variante Y“. Im dritten Schritt erfolgt schließlich die Zusammenführung der Bewertung der zwölf Schutzgüter bzw. Teilschutzgüter zu einer schutzgutübergreifenden Variantenreihenfolge.

Im Folgenden geht Herr Bechtloff auf wichtige **Konfliktschwerpunkte** ein, die einzelne oder mehrere Varianten betreffen. Dazu zählen zum Beispiel die Betroffenheit von Siedlungsgebieten, des im Untersuchungsraum gelegenen FFH-Gebietes und von Naherholungsgebieten wie Seen und Waldgebieten. Die Konfliktschwerpunkte Feldvögel, Wechselkröte und unzerschnittene verkehrsarme Räume betreffen alle Varianten. Zudem gibt es im Untersuchungsraum drei Trinkwasserschutzgebiete, die durch einzelne Varianten beeinflusst werden könnten. Für die Varianten 9bT und 10T wurden zusätzlich Aufstauberechnungen durchgeführt. Sie ergaben, dass sich infolge der Herstellung eines Tunnels bzw. von Trogbauwerken weder im Bau- noch im Endzustand Beeinträchtigungen der Ergiebigkeit von Trinkwasserbrunnenergeben. Bei der Untersuchung der Trinkwasserschutzgebiete schneiden die Varianten 6aB, 6aT und 7T am besten und die Variante 11B am schlechtesten ab. Grund dafür ist u. a. die unterschiedliche Distanz zu Brunnen.

Im Anschluss an die Konfliktschwerpunkte stellt Herr Bechtloff die Ergebnisse der **FFH-Verträglichkeitsstudie** vor. Diese Studie ist ein gesonderter Baustein innerhalb der umweltfachlichen Untersuchungen. Die Ergebnisse werden jedoch in die UVS integriert. Bei den Tunnelvarianten (6aT, 7T, 9bT, 10T) liegt keine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ vor, da die bei Niederkassel gelegene Teilfläche bei allen Varianten untertunnelt wird. Auch bei den Varianten 5B, 6aB und 6bB liegt keine erhebliche Beeinträchtigung vor, da hier das FFH-Gebiet lediglich tangiert wird. Bei den Varianten 3B, 4B, 8B, 9aB und 11B liegen hingegen erhebliche Beeinträchtigungen vor. Herr Bechtloff erläutert, dass bei erheblichen Beeinträchtigungen eines FFH-Gebietes durch eine Variante ein FFH-Ausnahmeverfahren erforderlich wird, sofern eine solche Variante realisiert werden soll. Für eine Ausnahmegenehmigung muss u. a. nachgewiesen werden, dass es keine zumutbaren Alternativen gibt, mit denen der Zweck des Vorhabens erreicht werden kann. Bei einer erheblichen Betroffenheit von Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwäldern (prioritärer Lebensraumtyp des Anhangs I der FFH-Richtlinie), wie sie bei den Varianten 3B, 4B, 8B, 9aB und 11B vorliegt, wäre zusätzlich eine Beteiligung der EU-Kommission erforderlich.



Im letzten Schritt präsentiert Herr Bechtloff die **schutzgutübergreifende Variantenreihenfolge**. In dieser belegen die Tunnelvarianten 10T, 7T und 6aT in engem Abstand zueinander die ersten drei Ränge – sie würden sich insgesamt am wenigsten stark auf die Umweltbelange im Untersuchungsraum auswirken. Die Variante 10T, mit einem Rheintunnel südlich von Niederkassel, schneidet dabei am besten ab. Am Ende der Rangliste befinden sich die Varianten 3B und 4B mit einer Brücke bei Godorf sowie die Variante 9aB mit einer Brücke bei Niederkassel. Unter anderem würden diese Varianten zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes führen.

Ergänzend zur UVS stellt Herr Bechtloff kurz die Ergebnisse des Seveso-III-Gutachtens vor und erläutert, dass es in Auftrag gegeben wurde, da im Untersuchungsraum eine Vielzahl von Störfallbetrieben liegt. Er erklärt, welche Varianten problematisch oder unter Einschränkungen problematisch hinsichtlich der Störfallbetriebe sind. Keinen Einschränkungen unterliegen dabei nur die Varianten 9aB, 9bT und 10T.

Als Fazit stellt Herr Bechtloff heraus, dass der Untersuchungsraum bis auf wenige Ausnahmen nahezu flächendeckend durch hohe bis sehr hohe Raumwiderstände gekennzeichnet ist. Bei allen Varianten erfolgen eine umfangreiche Bodenversiegelung, der Verlust und die Zerschneidung von Tierlebensräumen sowie die Zerschneidung von bisher unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen. Die Tunnel-Varianten sind dabei mit deutlich geringeren Umweltauswirkungen verbunden als die Brücken-Varianten.

#### TOP 6: Rückfragen und Diskussion

Nach einer kurzen Pause wird die Diskussion eröffnet und Raum für Rückfragen und Hinweise gegeben. Eine Teilnehmerin hinterfragt die farbliche Kennzeichnung der verschiedenen Varianten in der Gesamtübersicht der Ergebnisse der UVS, da die Eingriffe in die Umwelt bei allen Varianten zu groß seien, um sie mit der Farbe Grün zu markieren. Herr Bechtloff erklärt, dass die Farben lediglich ein Hilfsmittel im Rahmen der Präsentation sind, um die Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten besser nachvollziehbar zu machen. Zudem weist er darauf hin, dass im Text der UVS in der abschließenden Tabelle der Variantenbewertung keine Farbuweisungen vorgenommen werden.

Ein Teilnehmer fragt, wie die Faktoren Umwelt, Wirtschaftlichkeit und Verkehr in der Gesamtbewertung gewichtet werden. Herr Däumer antwortet, dass die Gewichtung und die Methodik zur Auswahl der Vorzugsvariante noch nicht feststeht und ebenfalls mit der Fachabteilung der Autobahn abgestimmt wird.

Eine Teilnehmerin fragt, wer die Berechnungen der Verkehrszahlen durchführt. Herr Däumer antwortet, dass die verkehrliche Wirkung von einem renommierten externen Büro ermittelt wird.

Weiter möchte ein Teilnehmer wissen, inwieweit das Land NRW einen Einfluss auf die Planung hat und ob die neue Regierung sich noch einbringen kann. Herr Kolks antwortet, dass mit dem Wechsel der Verantwortlichkeiten zum Bund das Landesverkehrsministerium an Einfluss verloren hat und nun der Bund und die Autobahn GmbH für den Prozess zuständig sind. Allerdings seien beispielsweise bei der TÖB-Beteiligung zur UVS auch Landesbehörden beteiligt, die auch einen Einfluss auf die Planung haben.

Ein Teilnehmer fragt, ob seit dem letzten Begleitkreis geprüft wurde, inwieweit ein 8-streifiger Ausbau der A59 nötig ist, weil eine A59 mit nur 6 Spuren durch den Bau der Rheinspange an die Kapazitätsgrenzen stoßen könnte. Herr Däumer verweist auf das umfangreiche Verkehrsmodell und die vielen Wechselbeziehungen, die dort berücksichtigt werden. Die Auswirkungen auf die A59 hängen



zudem davon ab, ob die Vorzugsvariante eher nördlich oder südlich gelegen ist. Grundsätzlich liege kein Planungsauftrag für einen 8-streifigen Ausbau der A59 vor. Sollte im Laufe der Planungen der Rheinspange ein möglicher Kapazitätsengpass bei der A59 deutlich werden, werde dies entsprechend von der Autobahn GmbH an die Politik kommuniziert.

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob eine nördliche Tunnelvariante statt einer Brücke besser bewertet worden wäre. Herr Bechtloff antwortet, dass laut dem zuständigen Planungsbüro Kocks Consult eine nördliche Tunnelvariante technisch nicht machbar ist.

## Hinweise

Zunächst weist ein Teilnehmer darauf hin, dass im aktuellen Regionalplan westlich der A 59 ein interkommunales Gewerbegebiet (Troisdorf/Niederkassel) dargestellt ist, welches noch nicht realisiert wurde und dieses in einem potenziell relevanten Bereich für die Variante 10T liegt. Die Variante würde das Gewerbegebiet dann zerschneiden. Er bittet Herrn Bechtloff, dies bei der Bewertung der Variante 10T zu berücksichtigen. *Nachträglich eingefügt: Die Prüfung durch Herrn Bechtloff hat ergeben, dass es im aktuellen Regionalplan für den Teilabschnitt Bonn / Rhein-Sieg von 2009 westlich der A 59 zwischen Haus Rott und der L 269 bei Niederkassel Stockem eine Darstellung eines Bereiches für gewerbliche und industrielle Nutzungen gibt. In der UVS wird darauf in Kapitel 2.3.2 (Ziele der Regionalplanung) zu Beginn des 3. Absatzes hingewiesen. In der Wirkungsprognose der UVS ist dieser Bereich nicht berücksichtigt worden, da es beim Schutzgut Mensch, Teilschutzgut Wohnen vor allem um Wohn- und Wohnumfeldfunktionen geht. Generell werden in der Wirkungsprognose i.d.R. nur Flächen berücksichtigt, die einen ausreichend verfestigten Planungsstand haben (d.h. mindestens Darstellung im Flächennutzungsplan - FNP), was für das angesprochene interkommunale Gewerbegebiet aktuell nicht der Fall ist.*

Zudem fragt der Teilnehmer nach der Berücksichtigung einer Wohnsiedlung an der Auffahrt O5. Herr Bechtloff antwortet, dass die angesprochene Wohnsiedlung in der Wirkungsprognose berücksichtigt wurde. D.h., dass die mit der Auffahrt O5 verbundenen Auswirkungen, wie beispielsweise auf das Schutzgut Mensch, in der Variantenbewertung der UVS berücksichtigt wurden.

Ein Teilnehmer hakt in Bezug auf die Trinkwasserschutzgebiete nach. Er wundert sich, dass das Ingenieurbüro Dr. Spang zu anderen Ergebnissen gekommen ist als der Wasserbeschaffungsverband Wesseling-Hersel. Die Varianten von den Anschlussstellen W3 und W4 kommend haben laut einem Gutachten, das dem Wasserbeschaffungsverband Wesseling-Hersel vorliegt, einen erheblichen Einfluss auf die Trinkwassergewinnung für Wesseling und Bornheim. Die von der Autobahn GmbH in Auftrag gegebene Aufstauberechnung komme jedoch zu dem Schluss, dass keine Gefährdung des Trinkwassers vorliege. Herr Bechtloff berichtet, dass sich das Ingenieurbüro Dr. Spang intensiv mit den anderen Gutachten befasst hat. Herr Däumer ergänzt, dass das Gutachten des Ingenieurbüros Dr. Spang zeitnah auf der Projektwebsite der Rheinspange öffentlich zugänglich gemacht wird.

Ein Teilnehmer gibt einen Hinweis zu einer Fläche der Allgemeinen Siedlungsbereiche (ASB) in Wesseling, die aus dem Regionalplan genommen wurde, da sie als Hochwassergebiet gilt. Er bittet Herrn Bechtloff, dies zu prüfen.

*Nachträglich eingefügt: Die Prüfung durch Herrn Bechtloff hat zunächst ergeben, dass auf die angesprochene Fläche in der UVS in Kapitel 2.3.3.1 (Bauleitplanung) bei der Stadt Wesseling (Unterkapitel „Ergänzende Hinweise zur Bauleitplanung der Stadt Wesseling“) eingegangen worden ist. Eine zwischenzeitlich gestellte Anfrage der Autobahn GmbH bei der Bezirksregierung Köln zum aktuellen Stand der Neuaufstellung des Regionalplans Köln in diesem Bereich hat folgendes ergeben:*



*„Die u. a. als Suchraum 9 bezeichnete Fläche wurde von der Stadt Wesseling im sogenannten Prozess „Region + Wohnen“ zur Verortung regionaler Wohnbauflächenbedarfe eingebracht. Aufgrund ihrer raumordnerischen Eignung wurde diese zunächst im Plankonzept 2020 des Regionalplans Köln als „Allgemeiner Siedlungsbereich“ vorgesehen.*

*Infolge der Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 hat der Regionalrat Köln in seiner Sitzung am 24.09.2021 beschlossen, einige Bereiche in hochwassergefährdeten Gebieten (HQextrem) aus Gründen des vorsorgenden Hochwasserschutzes nicht mehr als Siedlungsbereiche festzulegen. Davon ist auch die in Rede stehende Fläche betroffen. Die Stadt Wesseling wurde mit Schreiben vom 27.01.2022 darüber informiert.“ (E-Mail des Dezernates 32 bei der Bezirksregierung Köln an die Autobahn GmbH vom 06.07.2022).*

*Aus diesem Grund wird der entsprechende Passus in Kapitel 2.3.3.1 der UVS gestrichen. Ebenfalls wird in der Wirkungsprognose der UVS nicht mehr auf diese Fläche eingegangen.*

Eine Teilnehmerin zweifelt an der Gewichtung der Zielfelder. In Zeiten der Klimakrise müssten ihrer Meinung nach die Umweltbelange stärker gewichtet werden. Ein anderer Teilnehmer kritisiert die geringe Gewichtung der Schutzgüter Mensch, Gesundheit und Wohnen innerhalb der UVS.

Eine Teilnehmerin gibt zu bedenken, dass im Hinblick auf Umwelteinflüsse die Verkehrsführung von Autobahn und Schiene zusammengedacht werden müsste. Ihrer Meinung nach müsste eine Variante, die mit dem ÖPNV gekoppelt werden könnte, in der UVS bei den Schutzgütern Mensch und Klima besser bewertet werden. Folglich stellt sie das Ergebnis der UVS infrage, wenn der ÖPNV nicht eingeschlossen wird.

Ein Teilnehmer äußert Bedauern für den eingeschränkten Planungsauftrag der Autobahn GmbH und wünscht sich eine Planung, die ÖPNV und Straße zusammen fokussiert. Er wünscht sich von der Autobahn GmbH eine zeitgemäße gesamtheitlichere Betrachtung von Mobilität. Die Politik müsse der Autobahn GmbH diese Kompetenzen einräumen.

#### **TOP 7: Feedback und Abschluss**

Zum Abschluss eröffnet der Moderator eine Feedbackrunde. Ein Teilnehmer äußert den Wunsch, die Terminkalender der Mitglieder des Politischen Begleitkreises in der Terminfindung zu berücksichtigen. Der Moderator erläutert, dass dies bereits gängige Praxis ist, jedoch aufgrund der vielen Teilnehmenden, die in unterschiedlichen Gremien sitzen, nicht immer ein sitzungsfreier Tag für alle gefunden werden kann. Es werde immer versucht, einen Termin zu finden, der für die Mehrheit realisierbar ist.

Herr Kolks bedankt sich bei den Teilnehmenden für die Fragen und Anregungen und für das Feedback. Der Moderator verabschiedet die Teilnehmenden und schließt die Sitzung.

