

Rheinspange 553  
Politischer Begleitkreis

**Sechste Sitzung, 08. Februar 2023**

Protokoll

## Tagesordnung

<b>Uhrzeit</b>	<b>Programmpunkt</b>
<i>ab 17:15 Uhr</i>	<i>Einlass der Teilnehmenden</i>
<b>17:30 Uhr</b>	Begrüßung und Einführung
	Organisatorisches
	Vorstellung der Vorzugsvariante
	Klärung von Fragen
	Nächste Schritte des formellen Verfahrens
	Nächste Schritte des Dialogs
	Klärung von Fragen
	Feedback und Verabschiedung
<b>19:45 Uhr</b>	Ende der Veranstaltung



Die sechste Sitzung des Politischen Begleitkreises zum Projekt Rheinspange 553 fand am 08. Februar 2023 in Form einer Videokonferenz statt. Es nahmen 50 Mitglieder teil.

### TOP 1: Begrüßung und Einführung

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

Herr Kolks ordnet die Sitzung einleitend in den Projektverlauf ein: Mit dem Ende der Vorplanung steht ein wichtiger Meilenstein kurz bevor. Der nächste Schritt ist das formelle Verfahren zur Bestimmung der Linie durch das Fernstraßen-Bundesamt.

Die Rheinspange 553 ist ein Pilotprojekt für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung. Daran soll die sechste Sitzung des Politischen Begleitkreises anknüpfen, nachdem am Vorabend bereits das Dialogforum als zentrales Beteiligungsforum getagt hat. Dem Politischen Begleitkreis soll die Vorzugsvariante der Autobahn GmbH vorgestellt und der Abwägungsprozess erläutert werden. Herr Kolks erklärt, dass dieser Prozess das Ziel verfolgte, in einem empfindlichen Planungsraum unter Abwägung aller Kriterien die bestmögliche Variante für Mensch und Natur zu finden.

### TOP 2: Organisatorisches

Herr Carmagnole stellt die Tagesordnung vor und erläutert technische Hinweise zum Ablauf der digitalen Veranstaltung. Ziel der sechsten Sitzung des Politischen Begleitkreises ist die Information der Mitglieder über die Vorzugsvariante der Autobahn GmbH. Im gemeinsamen Austausch sollen Verständnisfragen zur Variante und zum Abwägungsprozess geklärt werden. Im Nachgang können die Mitglieder in einer Umfrage Meinungen und Anregungen zu künftigen Dialogformaten äußern.

### TOP 3: Vorstellung der Vorzugsvariante

Michael Hoffmann vom Ingenieurbüro Kocks Consult GmbH erläutert dem Begleitkreis die Herleitung der Vorzugsvariante. In der vertieften Variantenuntersuchung wurden zwölf Varianten der Rheinspange 553 geprüft.

Dafür wurden sie zunächst geometrisch ausgearbeitet. Herr Hoffmann stellt dem Begleitkreis die Ausgestaltung der verschiedenen Verknüpfungspunkte an A 555 und A 59 sowie die rechtsrheinischen Anschlussstellen an das untergeordnete Straßennetz vor. Anschließend erläutert Herr Hoffmann die verschiedenen Kriterien unter den Zielfeldern „Verkehr“, „Verkehrsanlage“, „Wirtschaftlichkeit“ und „Umwelt“, nach denen die zwölf Varianten untersucht und bewertet wurden. Untereinander wurden die Kriterien beim Variantenvergleich zur Ableitung der Vorzugsvariante nicht gewichtet.

Acht Varianten ziehen besonders schwerwiegende Eingriffe nach sich, die dazu führen, dass sie nicht als Vorzugsvariante in Erwägung gezogen werden können, solange Alternativen möglich sind. Dabei handelt es sich um Eingriffe in FFH-Gebiete (V3B, V4B, V8B, V9aB und V11B), erhebliche Konflikte gemäß des Seveso-III-Gutachtens bezüglich des Risikos für Unfälle mit gefährlichen Stoffen (V3B, V4B) sowie um besonders schwerwiegende Eingriffe in Eigentumsverhältnisse (V5B, V6aB und V6bB). Letzteres wurde definiert als Inanspruchnahme von Misch- und Wohngebieten mit Abbruch von Wohngebäuden.



Nach Ausschluss der genannten Varianten bleibt eine Abwägung der Vor- und Nachteile der Tunnelvarianten V6aT, V7T, V9bT und V10T. Diese Varianten weisen zwar hohe Gesamtkosten auf, vermeiden aber viele besonders schwere Konflikte und belegen in der UVS-Bewertung die ersten vier Plätze. Im Gegensatz zu V6aT und V7T queren V9bT und V10T ein Wasserschutzgebiet der Zone II und überlagern am Anschlusspunkt O5 Planungen für das interkommunale Gewerbegebiet Troisdorf/Niederkassel. Der komplexe Anschluss an die A 59 führt zudem zu hohen Beeinträchtigungen im Bauzustand. Auch die Varianten V6aT und V7T weisen im Bereich des Energie-Campus Shell Konflikte mit noch nicht verfestigten Planungen auf, die jedoch durch die Tunnellösung minimiert werden können. Die Seveso-III-Konflikte dieser beiden Varianten im Bereich des Shell-Tanklagers in Wesseling werden im Gutachten zudem als beherrschbar bewertet. Deshalb fällt die Entscheidung über die Vorzugsvariante zwischen den Varianten V6aT und V7T.

In dieser Abwägung erweist sich die Variante 6aT als vorteilhafter und wird zur Vorzugsvariante bestimmt. Insbesondere weist V6aT im Gegensatz zu V7T keine Trassenannäherung zu Wasserschutzgebieten auf und der Tunnel verläuft auf Niederkasseler Gebiet nicht unter Wohnbebauung.

#### TOP 4: Klärung von Fragen

Ein Teilnehmer fragt einerseits, inwiefern die Klimawirkung bei der Vorzugsvariante untersucht wurde. Andererseits möchte der Teilnehmer wissen, wieso die Kostenschätzung für die Vorzugsvariante auf eine höhere Zahl korrigiert wurde. Frau Wagner antwortet auf die erste Frage, dass die Klimawirkungen als Schutzgut im Rahmen der UVS bewertet wurden. Dabei wurde auch der Aspekt der Lebenszyklusemissionen einbezogen, der die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rahmen des Baus und der Unterhaltung aller Trassenvarianten berücksichtigt. Herr Hoffmann erläutert in Bezug auf die Kostenschätzung, dass sich diese an der allgemeinen Kosten- und der Baupreisindexsteigerung orientiert. Eine Kostenberechnung wird im Rahmen der Entwurfsplanung weiter konkretisiert.

Ein weiterer Teilnehmer möchte wissen, wie sich der Mehrverkehr auf die zusätzliche Belastung der A59 auswirken wird und ob es seitens der Autobahn GmbH eine Bewertung gäbe, inwiefern die A59 im Bereich von Beuel bis Köln sechs- oder achtspurig ausgebaut werden müsse. Herr Däumer stellt klar, dass ein achtspuriger Ausbau der A59 nicht notwendig ist, da sich die Autobahn GmbH an den sechsspurigen Ausbau halten muss, der im Bundesverkehrswegeplan vorgegeben ist. Herr Kolks fügt hinzu, dass Untersuchungen zeigen, dass der sechsspurige Ausbau trotz des Mehrverkehrs über die A553 ausreichend ist. Eine weitere Überlegung ist, unter Umständen punktuell eine temporäre Seitenstreifenfreigabe abschnittsweise einzubeziehen. Der Teilnehmer fragt nach, ob der Standstreifen temporär hinzugefügt werden müsse und welche temporäre Phase geplant seien. Herr Kolks führt aus, dass temporär meint, die Freigabe des Seitenstreifens beispielsweise auf die Berufsspitzen zu begrenzen. Dies ist allerdings noch Gegenstand der Untersuchungen.

Ein Teilnehmer fragt, ob die Anschlussstelle zu der L269 in Hoch- oder Tieflage verlaufen soll. Herr Hoffmann antwortet, dass die A553 unter der verschwenkten L269 geführt wird.

Ein Teilnehmer fragt, ob bei der Planung der Streckenführung die Bewertung der Fahrqualität und die Komplexität der Fahrbewegungen eine Rolle spielen. Herr Hoffmann bestätigt, dass beide Aspekte ausführlich ermittelt und in der Planung berücksichtigt wurden. Weiter fragt der Teilnehmer, ob das Bauwerk W2 über oder unter der Straßenbahnlinie 16 bzw. der L300 verlaufen solle. Er merkt an, dass im Falle einer Unterführung eine Verlängerung des Tunnels in Erwägung gezogen werden solle, um das Bauprojekt der Shell nicht zu gefährden. Zudem stellt er fest, dass Bauwerke wie das AK Godorf aus



seiner Sicht im Kosten- und Emissionsvergleich zu schlecht abschneiden. Herr Hoffmann antwortet, dass die Stadtbahnlinie und die L300 unterführt werden. Der Tunnel kann aus geometrischen Gründen nicht verlängert werden, da die Anforderungen an die Höchstlängsneigung des Tunnels nicht mehr erreichbar wären. Herr Hoffmann weist weiter darauf hin, dass der Linienentwurf der A553 noch nicht final ist. Der Teilnehmer fragt weiterhin, was der zuvor genannte HGK-Konflikt sei. Herr Hoffmann erklärt, dass im Bereich der AK Godorf Gefahrguttransporte von der HGK-Gruppe abgewickelt werden. Das Gefahrenpotential müsse für die Planung der Rheinspange einbezogen werden, was im Rahmen des Seveso-III-Gutachtens passiert ist.

Ein Teilnehmer bedankt sich für den guten Vortrag und fragt, ob die Anschlussstelle Wesseling verlegt werden müsse. Außerdem möchte der Teilnehmer wissen, ab wann die Stadt Bornheim bezüglich der verlegten Anschlussstelle einbezogen werde und welche Zubringer geplant seien. Herr Hoffmann antwortet, dass im Rahmen des Entwurfsplans noch weiter geprüft werde, inwiefern die Anschlussstelle Wesseling tatsächlich verlegt werden müsse, oder ob sie bestehen bleiben könne. Herr Däumer ergänzt, dass detaillierte Beteiligungen der Stadt Bornheim im Rahmen der Entwurfsplanung anstehen.

Des Weiteren erkundigt sich der Teilnehmer, wann und wie der Wasserbeschaffungsverband Wesseling/Hersel involviert werde, da dieser Sorgen mit Blick auf die Schadstoffeinwirkungen im Grundwasser aufgrund der Zubringer geäußert habe. Der Teilnehmer bittet weiterhin um eine Verkehrsprognose im Bornheimer Raum, da hier eine Verkehrszunahme auf der L182 und L192 befürchtet werde. Herr Däumer antwortet, dass jedwede Auffälligkeiten bezüglich möglicher Schadstoffeinwirkungen im Grundwasser in dem genannten Planungsgebiet spätestens in der UVS identifiziert worden wären. Zudem berichtet er, dass momentan eine Verkehrsprognose für 2030 vorliegt und dass das Verkehrsgutachten permanent fortgeschrieben wird.

Eine Teilnehmerin fragt nach dem zeitlichen Ablauf des Projekts der Rheinspange und wie die Reihenfolge im Schulterchluss zu den Projekten A4 und der Brücke zur A565 geplant sei. Herr Däumer erklärt, dass die Autobahn GmbH die Rheinspange fertigstellen möchte, bevor die Rodenkirchener Brücke oder die Friedrich-Ebert-Brücke ersetzt werden. Aufgrund der langen Bauzeit eines Ersatzneubaus im Falle der Brücken ist mit starken Verkehrseinschränkungen zu rechnen, die durch die Rheinspange aufgefangen werden. Die Bauzeit der Rheinspange beträgt acht Jahre, wodurch sie voraussichtlich im Jahr 2035/ 2036 fertiggestellt werde. Die räumlich angrenzenden Projekte, die sich momentan in der gleichen Planungsphase befinden, könnten zeitlich anknüpfend gebaut werden. Weiterhin möchte die Teilnehmerin wissen, wer das Projekt Rheinspange finanziert. Herr Däumer antwortet, dass das Projekt durch den Bund finanziert werde. Er stellt klar, dass es sich bei der Autobahn GmbH um einen exekutiven Akteur handelt, der das ausführt, was gesetzlich festgeschrieben ist. Herr Kolks ergänzt, dass das Bundesverkehrsministerium vor der Realisierung eines Projektes den Nutzen-Kosten-Faktor überprüft. Das Projekt Rheinspange 553 hat ein herausragendes Nutzen-Kosten-Verhältnis (Faktor 15). Die Nutzen-Kosten-Prüfung wird vor der Realisierung des Projekts erneut durchgeführt, die Autobahn GmbH geht jedoch davon aus, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis auch zu einem späteren Zeitpunkt deutlich positiv sein wird.

Ein weiterer Teilnehmender fragt, ob geprüft wurde, wie sich die Verkehrsprognosen verhalten, wenn durch die A61 der Verkehr in Bornheim höher frequentiert werden würde. Er sieht hier eine zusätzliche Belastung für die Straßen in Bornheim. Herr Däumer verweist darauf, dass das zugrunde liegende Verkehrsgutachten weitläufig ist und permanent fortgeschrieben wird. Es könne entsprechend



überprüft werden, ob die Dynamik dort umfassend erfasst wurde. Hier würde es sich allerdings um Zusatzgutachten handeln, was in der Entwurfsphase sinnvoller eingesetzt werden würde.

Ein Teilnehmer gibt zu bedenken, dass die Projektkosten für die Rheinspange hoch seien und aus seiner Sicht Bestandssanierungen in der Region Priorität haben sollten. Zudem betont er die Relevanz einer Verkehrswende.

Herr Kolks äußert daraufhin die persönliche Hoffnung, dass sich der Verkehrsdruck auf den Autobahnen verringert, und dass die Verkehrswende gelingt. Jedoch zeigt das Verkehrsgutachten, dass der Bedarf für die Rheinspange nach heutigem Stand gegeben ist, weil die Prognosen keine sinkenden Bedarfe zeigen. Zu bedenken ist hierbei insbesondere, dass der Köln-Bonner Raum eine steigende Wirtschaftskraft und Bevölkerung aufweist, was die Grundlage für die Verkehrsprognose darstellt.

Ein Teilnehmer kritisiert, dass die Stadt Bornheim im Prozess zu spät beteiligt worden sei. Herr Däumer antwortet, dass Bornheim von Beginn an wie alle anderen Städte frühzeitig beteiligt wurde. Weiter bittet der Teilnehmende zu prüfen, ob die Verlegung der Anschlussstelle unbedingt notwendig sei, da dies negative Konsequenzen mit sich führe. Herr Hoffmann antwortet, dass in der Entwurfsplanung geprüft werden muss, ob bei einer Verlegung der Anschlussstelle die Rampen aus und in Richtung Köln erhalten werden können. Das Problem sei, dass die südlichen Rampen in den Knoten W2 ragen, der aufgrund von Wohnbebauung nicht weiter verschoben werden kann, während die westliche Seite der 555 an Industrie grenzt. Herr Hoffmann betont, dass Detailplanungen jedoch erst in der Entwurfsplanung erfolgen können.

Ein weiterer Teilnehmer fragt mit Blick auf die mögliche Lärmbelastung, ob die A553 auf Wesseling Seite in Tiefflage geführt werden könne. Weiterhin möchte der Teilnehmer wissen, ob die Anschlussstelle Godorf ausgebaut werde: Er hält es für denkbar, dass die Verkehrsbelastung hier steigt, nachdem die Anschlussstelle Wesseling nach Süden verschoben wurde. Außerdem fragt der Teilnehmer, ob das Autobahnkreuz Köln-Süd vor der Inbetriebnahme der Rheinspange ausgebaut werde, da hier ebenfalls mit mehr Verkehr zu rechnen sei. Schließlich äußert der Teilnehmer, dass es im Interesse der Bürgerinnen und Bürger sei, wenn die Anschlussstelle nicht weiter in den Süden verlegt würde. Herr Hoffmann antwortet, dass die geometrische Möglichkeit einer Streckenführung unter der A555 untersucht wird. Er betont, dass die Vorzugsvariante aufgrund eines relativ langen Trogbereiches beim Lärmschutz bereits gut abschneidet. Die lärmtechnische Abschätzung lässt keine Überschreitung der Grenzwerte erwarten. Die Ausgestaltung des neuen Autobahndreiecks und die Verlegung der Anschlussstelle Wesseling spielen eine wichtige Rolle und werden genau untersucht. Zur Anschlussstelle Godorf verweist Herr Hoffmann verweist darauf, dass das Verkehrsgutachten keinen Bedarf für einen Ausbau ergeben hat. Herr Däumer ergänzt, dass auch Detailveränderungen während der Entwurfsplanung keine großen verkehrlichen Veränderungen nach sich ziehen werden. Zum Kreuz Köln-Süd antwortet Herr Däumer, dass dieses ein eigenes Projekt darstellt, das im Bundesverkehrswegeplan als Engpass gelistet ist. Das Projekt hat ein ähnlich hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis wie die Rheinspange und befindet sich derzeit in der Vorplanung. Es ist wichtig, diese Knotenpunkte auszubauen und zu verknüpfen, da Stausituationen meistens an Knotenpunkten entstehen. Der Teilnehmer bittet darum, näher zu betrachten, inwiefern bereits leichte Verkehrsveränderungen an der stark belasteten Anschlussstelle Godorf relevant sein könnten, was Herr Däumer zusagt.

Ein Teilnehmer fragt, in welcher Planungsphase das Nutzen-Kosten-Verhältnis überprüft werde. Außerdem möchte er wissen, ob die Autobahn GmbH vor dem Hintergrund des Beteiligungsverfahrens damit rechne, dass im Rahmen der Planfeststellung weniger Klagen erfolgen werden, die das



Planfeststellungsverfahren verzögern. Zusätzlich möchte der Teilnehmer wissen, wie stark die Spicher Seen durch die Auffahrt O3 belastet werden. Herr Kolks antwortet, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei jedem Projekt vor Baubeginn geprüft wird. Der Bundestag befindet darüber, ob die Finanzierung über den Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt wird und ob ein Projekt realisiert wird. Das ist der späteste Überprüfungszeitpunkt, Überprüfungen können jedoch auch früher stattfinden. Das Bundesverkehrsministerium wird in den nächsten Jahren den Bedarfsplan überprüfen und gegebenenfalls anpassen, wobei jedes Projekt hinsichtlich seines Nutzen-Kosten-Faktors bewertet werden wird. Hinsichtlich Klagen geht Herr Kolks davon aus, dass bei diesem Projekt mit Klagen zu rechnen ist. In der ersten Instanz würden die Klagen beim Bundesverwaltungsgericht verhandelt. Eine Klage könnte die Realisierung um etwa ein Jahr verzögern. Herr Hoffmann erklärt, dass die Spicher Seen durch den Anschlusspunkt O3 teilweise in Anspruch genommen werden. Dies wurde im Zuge der UVS bewertet und in die Gesamtbewertung einbezogen. Weiterhin weist Herr Hoffmann darauf hin, dass die Planung im Rahmen der Entwurfsplanung noch optimiert werden kann. Allerdings wird es nicht möglich sein, die Beanspruchung aller sensiblen Gebiete auszuschließen.

Ein weiterer Teilnehmer äußert seine Zweifel, ob die Rheinspange als potenzielle Umleitung während der Baumaßnahmen an der Rodenkirchener Brücke und der Friedrich-Ebert-Brücke den Mehrverkehr aushalten würde, wenn die Bauarbeiten gleichzeitig stattfinden würden. Herr Kolks erläutert, dass die A4 und die A565 beim Ersatzneubau der bestehenden Rheinbrücken nicht komplett gesperrt werden. Vielmehr wird der Verkehr während der Bauarbeiten aufrechterhalten: In der Regel wird ein neues Bauwerk neben die alte Brücke gebaut, die erst nach dessen Fertigstellung abgerissen wird. Es wird zwar baulich bedingte Einschränkungen geben, aber nicht der komplette Verkehr muss sich einen neuen Weg suchen.

Ein Teilnehmer kritisiert die lange Dauer der Linienfeststellung und betont die wichtige Entlastungsfunktion der Rheinspange. Ferner stellt der Teilnehmer dar, dass die Nutzen-Kosten-Analyse der Rheinspange aus seiner Sicht volkswirtschaftlich nachvollziehbar sei. Der Teilnehmer fragt, ob rechtsrheinisch auf der gesamten Strecke zwischen dem Tunnelportal Ost und dem neuen Autobahndreieck Lärmschutzmaßnahmen geplant seien oder ob dies in einem weiteren Planungsschritt geklärt würde. Herr Hoffmann erklärt, dass die erste Abschätzung auf Basis der Verkehrsprognose ergeben hat, dass auf der rechtsrheinischen Seite keine Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind. Uckendorf und Libur sind weit genug von der Trasse entfernt, sodass die Grenzwerte voraussichtlich eingehalten werden. Das Tunnelportal wurde aus Lärmschutzgründen weit nach Osten gelegt, wo es in ausreichender Entfernung zur Wohnbebauung in Niederkassel und Ranzel liegt. In der Entwurfsplanung wird der Lärmschutz genauer betrachtet. Dies kann unter Berücksichtigung einer fortgeschriebenen Verkehrsprognose sowie unter Einbezug der geometrischen Ausarbeitung der Verkehrsanlage geschehen.

Ein weiterer Teilnehmer fragt, inwieweit es möglich sei, die jetzige Anschlussstelle Wesseling während der mehrjährigen Bauarbeiten aufrechtzuerhalten. Er fragt, ob es vorgesehen sei, zuerst die neue Anschlussstelle zu errichten und erst danach die Anschlussstelle Wesseling zum neuen Autobahndreieck umzubauen. Herr Hoffmann erläutert, dass das neue Autobahndreieck in der Tat zur Inanspruchnahme der bestehenden Anschlussstelle Wesseling führt. Deshalb wird zuerst die Ersatzanschlussstelle gebaut, sodass der Verkehr weiterhin auf die A555 gelangen kann.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass nach dem Wegfall der einzigen Wesselingener Anschlussstelle die Anwohnerinnen und Anwohner aus Keldenich, die gen Norden nach Köln fahren möchten, nicht den Umweg nach Bornheim nehmen werden, sondern über die Anschlussstelle Godorf fahren würden. Der



Teilnehmer geht davon aus, dass die Verkehrsbelastung auf der Kerkrader Straße dadurch stark ansteigen wird.

#### **TOP 5: Nächste Schritte des formellen Verfahrens**

Herr Däumer erläutert die nächsten Schritte des formellen Verfahrens: Die Planungsphase der Vorplanung endet mit dem Linienbestimmungsverfahren. Dabei prüft das Fernstraßen-Bundesamt die Vorzugsvariante der Autobahn GmbH. Zudem können Bürger\*innen und Träger öffentlicher Belange (TöBs) zu den Umweltauswirkungen Stellung nehmen.

Die nächste Planungsphase ist die Entwurfsplanung. Hier wird die Vorzugsvariante detailliert ausgearbeitet. Ziel ist ein genehmigter Vorentwurf mit einem genauen Trassenverlauf. Der aktuelle Stand der Trasse ist daher noch nicht final. Mögliche Optimierungen der Planung – beispielsweise durch Hinweise aus dem Dialogforum und dem politischen Begleitkreis – werden in der Entwurfsplanung geprüft.

#### **TOP 6: Nächste Schritte des Dialogs**

Anschließend gibt Herr Däumer einen Überblick über die nächsten Informations- und Dialogmaßnahmen. Alle wichtigen Aspekte zur Vorzugsvariante wurden auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Ab Anfang März informiert die Autobahn GmbH Rheinland im Rahmen einer Online-Infomesse auf der Projektwebsite die interessierte Öffentlichkeit ausführlich über die Vorzugsvariante und den fachlichen Abwägungsprozess. Unter anderem können sich Interessierte anhand einer 3D-Visualisierung der Vorzugsvariante einen Eindruck vom aktuellen Planungsstand verschaffen. Ein virtueller Bürgerdialog bietet am 16. März 2023 zudem die Möglichkeit, offen gebliebene Fragen an die Autobahn GmbH zu richten.

In der Entwurfsplanung wird es Gespräche mit Betroffenen geben. Angemessene Formate werden noch erarbeitet.

#### **TOP 7: Klärung von Fragen**

Ein Teilnehmer fragt, ob das Projekt mit der abgeschlossenen Entwurfsplanung in den Bundeshaushalt eingestellt werden müsse und ob während der Entwurfsplanung eine neue Nutzen-Kosten-Analyse stattfinden würde. Herr Däumer antwortet, dass am Ende der Entwurfsplanung eine Nutzen-Kosten-Berechnung durchgeführt wird, die viel genauer ist als es bei den jetzigen geschätzten Kosten der Fall ist. Herr Däumer ergänzt, dass beim Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht wesentlich ist, ob es beim hervorragenden Ergebnis aus dem Bundesverkehrswegeplan bleibt. Wesentlich ist, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1 liegt – der Nutzen also höher ist als die Baukosten. Die Kosten müssen in den Bundeshaushalt eingestellt werden, bevor die Planfeststellung beginnt. Herr Kolks ergänzt, dass am Ende der Entwurfsplanung eine genaue Kostenberechnung vorliegt. Die Einstellung in den Bundeshaushalt muss spätestens dann erfolgt sein, wenn für die Autobahn GmbH Baurecht besteht – also am Ende der Genehmigungsplanung.

Ein Teilnehmer fragt, ob die Bürgerbeteiligung im Rahmen der Linienbestimmung federführend vom Fernstraßenbundesamt durchgeführt werde. Herr Däumer bestätigt dies. Der Teilnehmer fragt, wie die Bürgerbeteiligung im weiteren formalen Planungsverfahren aussehen werde. Ferner begrüßt der Teilnehmer die Fortführung der informellen Bürgerbeteiligung, da die Betroffenen jetzt konkreter



seien. Der Teilnehmer fragt zudem, ob der Roisdorf-Bornheimer Bach für die neue Anschlussstelle der A555 überbaut werden müsse. Herr Däumer antwortet, dass im Rahmen der formellen Bürgerbeteiligung in allen Städten, die von der neuen Trasse betroffen sind, die Planfeststellungsunterlagen in einem bestimmten Zeitraum offengelegt werden. Die Äußerungen und Einwendungen seitens der Bürgerinnen und Bürger oder der Naturschutzverbände werden protokolliert und gesammelt an die Autobahn GmbH übergeben. Diese nimmt hierzu Stellung. Außerdem wird eine Informationsveranstaltung zur Planung durchgeführt. Zur Überbauung des Roisdorf-Bornheimer Baches antwortet Herr Hoffmann, dass er davon ausgeht, dass dies bereits in der UVS betrachtet wurde. Im Rahmen der Vorplanung wurde jedoch nicht untersucht, ob der Bach umgelegt werden kann – dies kann aber Teil der Entwurfsplanung werden.

Ein weiterer Teilnehmer fragt, wie die zukünftigen Schritte im Dialogforum und im politischen Begleitkreis aussehen werden. Außerdem bedauert der Teilnehmer, dass die beiden Formate für die Verkündung der Vorzugsvariante nicht zusammengelegt wurden und der politische Begleitkreis stattdessen erst einen Tag nach dem Dialogforum stattfand. Herr Däumer antwortet, dass der politische Begleitkreis und das Dialogforum zukünftig voraussichtlich in größeren Intervallen tagen werden. Auch über die Zusammenlegung beider Formate kann diskutiert werden. Inwiefern Anwohnerinnen und Anwohner in einem zusätzlichen Format beteiligt werden können, wird derzeit eruiert. Herr Däumer weist auf das vor Beginn der Planungen durchgeführte Beteiligungsscoping hin, in welchem Bürgerinnen und Bürger gefragt wurden, wie sie beteiligt werden möchten. Grundsätzlich erfolgt die Beteiligung auf Grundlage des gemeinsam erarbeiteten Dialogkonzepts.

Moderator Herr Carmagnole die Mitglieder des politischen Begleitkreises ein, an der Umfrage teilzunehmen, in der die Wünsche für die künftigen Beteiligungsformate abgefragt werden.

#### **TOP 8: Feedback und Verabschiedung**

Herr Carmagnole bedankt sich bei den Teilnehmenden für den konstruktiven Austausch und die Beiträge in der heutigen Sitzung. Er regt an, Feedback zur Sitzung in den Chat zu stellen und die Umfrage auszufüllen.

Von Seiten der Autobahn GmbH bedankt sich Herr Kolks bei den Teilnehmenden für das Engagement und die Anregungen. Er hofft, dass die Komplexität der Überlegungen und die Untersuchungen zur Vorzugsvariante nachvollziehbar dargestellt wurden. Herr Kolks verabschiedet die Teilnehmenden.

