

Herr Kolks, Abteilungsleiter Planung bei Straßen.NRW, berichtete über den Planungsauftrag zur Rheinspange553, den aktuellen Stand der Planungen, über das Beteiligungsscoping als Teil eines integrierten Prozesses, die Gremienarbeit und die nächsten Planungsschritte. Details können in der als **Anlage 1** beigefügten Präsentation nachgelesen und über www.rheinspange.nrw.de abgerufen werden.

Abg. Kitz führte aus, ein solches Projekt beinhalte naturgemäß einen zeitlich langen Prozess. Dennoch werde mit der Ankündigung eines Berichts durch Straßen.NRW eine gewisse Erwartungshaltung verknüpft. Die Bürger und Bürgerinnen interessieren natürlich vorrangig die Linienführung. Herr Kolks habe detailliert geschildert, warum es noch keine Linienführung gebe. Er glaube aber, dass sich der gewählte Weg zur frühzeitigen und umfassenden Beteiligung der Betroffenen auszahlen werde und die Bürger und Bürgerinnen so auch Verständnis für den langen Weg aufbringen werden. Auch die CDU-Fraktion werde sich in Geduld üben, in der Hoffnung, dass zum Schluss ein Ergebnis herauskomme, das von den Bürgern und Bürgerinnen akzeptiert und zu einer Verkehrsentslastung führen werde, die für die Region wünschenswert sei. Vor allem müsse eine Trasse gefunden werden, die sowohl den Bedürfnissen der betroffenen Kommunen als auch den in der Nähe wohnenden Bürgern und Bürgerinnen gerecht werde. Für die Niederkasseler sei bei allen Varianten wichtig, wie nah die Trasse an Wohnungen vorbeigeführt werde und wie hoch sie verlaufe. Er hoffe, dass eine so umweltverträgliche und lärmreduzierte Variante vorgeschlagen werde, dass auch die unmittelbar Betroffenen gut damit umgehen könnten.

SkB Schroerlücke äußerte, für die GRÜNE-Fraktion sei insbesondere auch die Schienenquerung ein wesentlicher Aspekt. Er frage sich, ob sich sowohl Straßen.NRW als auch die für den SPNV Verantwortlichen in ihren jeweiligen Planungen aufeinander abstimmen und was geschehen müsse, damit das Gesamtprojekt (Straßen- und Schienenquerung) gleichzeitig realisiert werde.

Abg. Heinsch bestätigte die Ausführungen von Herrn Kitz. Der Planungsprozess erfordere viel Geduld und Ausdauer. Er halte aber ebenfalls den eingeschlagenen Weg mit der sehr frühzeitigen Beteiligung aller Gremien und der Bürger für richtig. In einem früheren Termin mit dem politischen Begleitkreis sei erklärt worden, dass auch eine Variante untersucht werde, die die Brücke hinfällig mache (sog. Null-Variante). Heute wurde berichtet, dass keine Untersuchung von Null-Plus-Varianten möglich sei. Hierzu bat er um Erläuterung. Darüber hinaus nahm er noch einmal Bezug auf die unterschiedlichen Projektträger für Straße und Schiene und fragte nach, wann der Projektträger Schiene in das Beteiligungsverfahren einsteige und sich zu dem Vorhaben äußere.

SkB Becker sprach den Aspekt der Radwegeplanung an. In der letzten Gemeinschaftssitzung mit Bonn sei dieses Thema im Zusammenhang mit dem „Tausendfüßler“ ausführlich diskutiert worden. Er habe hierzu eine Anfrage gestellt, die inzwischen auch beantwortet sei. Danach gebe es nur eine Möglichkeit einen Radweg zeitgleich zu planen, nämlich als Radschnellweg. In Anbetracht der sehr langen Vorlaufzeiten frage er sich, ob es auch Sicht von Straßen.NRW nicht sinnvoll wäre, wenn die Region zusammen mit Land und Bund einen Radschnellweg plane, der dann auch entlang der neuen Rheinquerung geführt und von Bund und Land finanziert werde.

Herr Kolks betonte, er sehe die Bürgerbeteiligung nicht als „lästige Pflicht“, sondern als unbedingte Voraussetzung für eine gute und schnelle Planung. Ihm sei natürlich bewusst, dass die Planungszeiten für solche Projekte so lang seien, dass sie allen Beteiligten viel Geduld abverlangen. Er glaube aber, dass die Qualität dies am Ende rechtfertigen werde. Ehrgeiziges Ziel sei der Baubeginn 2030. Für die Schienenquerung seien der Rhein-Sieg-Kreis und der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) zuständig, der auch die Belange der DB vertrete.

Der NVR war und sei auch weiterhin an allen Gremiensitzungen von Straßen.NRW beteiligt. Wichtig sei, dass beide Projekte (Schiene und Straße) parallel geplant werden. Ob Wartezeiten in Kauf genommen würden, wenn es bei einem Projekt zu Verzögerungen komme, sei letztendlich eine politische Entscheidung. „Trassenbündelung“ bedeute hier, dass es auf keinen Fall ein „Kombi-Bauwerk“ geben werde, sondern mehrere nebeneinander liegende Bauwerke. Wann sich der NVR zu seinen Planungen äußern werde, könne er nicht sagen. Zum Thema „Radverkehr“ bestätigte er, dass für eine evtl. Radschnellwegeplanung noch ausreichend Zeit bestehe. Es gebe zurzeit eine Verkehrsuntersuchung, die das Thema „Radverkehr“ mit einschließe. Insofern seien noch alle Überlegungen möglich.

Herr Dr. Berbuir, Leiter des Fachbereichs Verkehr und Mobilität, informierte, nach der vom Rhein-Sieg-Kreis in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie sei eine Stadtbahnverbindung von Bonn-Beuel über Niederkassel und dann über eine neue Rheinquerung auf die Gleise der Linie 16 machbar. Zurzeit werde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung mit verschiedenen Varianten durchgeführt, weil noch nicht genau feststehe, wo die neue Rheinquerung verlaufe. Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung werde voraussichtlich im Herbst 2018 vorliegen. Darüber hinaus gebe es einen Arbeitskreis „Stadtbahn“, an dem die Anlieger, Verkehrsunternehmen, Kommunen und Betreiber beteiligt seien.

SkB Kurth wollte wissen, ob neben den unterschiedlichen Trassen für den Straßen-, Schienen- und Radverkehr nicht auch eine Oberleitung eingeplant werden müsse.

Abg. Siegberg sprach noch einmal das Thema „Parallelplanung“ an. Es gebe auch noch andere Projekte, die in dieses Gebiet hineinragen. Solange die Trasse für die neue Rheinspange noch nicht feststehe, seien die anderen Planungen erst einmal zurückgestellt (z.B. L 274 oder Schienenplanung für die Evonik GmbH). Deshalb interessiere ihn, wann die Trasse feststehe. Das Beteiligungsscoping halte er für wichtig. Dennoch müsse gewährleistet sein, dass im Rahmen der Beteiligungen nicht schon bestimmte Ergebnisse festgelegt und bei den Planungen bereits berücksichtigt würden, sondern die politischen Gremien letztendlich auf Grund aller Vorgaben und vorgelegten Beiträge eine Entscheidung treffen könnten. Abschließend erkundigte er sich, wieviel Zeit für den Bau der Rheinspange vorgesehen sei.

Abg. Krauß fragte nach, ob Straßen.NRW das hier angewandte Verfahren mit der frühzeitigen Bürgerbeteiligung auch für künftige Projekte empfehlen würde. Er halte es für ein gutes Verfahren, wenn alle Beteiligten, insbesondere auch der politische Begleitkreis, dieses Verfahren mittragen. In diesem Zusammenhang wies er darauf hin, dass sich bei dem laufenden Projekt eine Kommune bereits per Ratsbeschluss auf eine bestimmte Trasse festgelegt habe. In Anbetracht der Tatsache, dass es keine kombinierte Rheinquerung für Straße und Schiene geben werde, wollte er wissen, ob die Schienenquerung auch an einer ganz anderen Stelle als die Schienenquerung geplant werden könnte.

Herr Kolks betonte, eine Trassenbündelung sei gerade unter dem Gesichtspunkt des Schutzes von Mensch und Umwelt sinnvoll. Wenn man mehrere Trassen durch diesen dicht besiedelten und ökologisch anspruchsvollen Raum legen würde, hätte dies deutlich höhere Auswirkungen. Insofern sei klar, dass die verschiedenen Bauwerke dicht beieinander geplant würden. Zur Frage der Kompetenzverteilung und der Planungshoheit mehrerer Projektträger äußerte er, dies sei gesetzlich vorgegeben. Im Moment gebe es auch keinen Anlass, zu befürchten, dass die Parallelplanungen zu Problemen führen könnten. Es sei richtig, dass ein Autobahnprojekt wie die Rheinspange Vorrang genieße vor Landes- oder kommunalen Planungen. Deshalb sei der Planungsraum blockiert, bis die Linienführung bestimmt sei. Bis 2020 solle die Trassen-Vorzugsvariante festgelegt sein. Danach wäre der Raum in Teilen wieder beplanbar. Zur Bauzeit könne er zum jetzigen Zeitpunkt noch nichts sagen. Diese hänge maßgeblich von der gewählten

Vorzugsvariante (Brücke oder Tunnel) ab. Zum Thema „Beteiligung nicht missbrauchen“ äußerte er, der Landesbetrieb werde alles dafür tun, dass es fachlich eine gute Lösung geben werde. Danach obliege es am Schluss der örtlichen Politik, sich für eine bestimmte Variante zu entscheiden. Er halte das gewählte Beteiligungsverfahren zumindest für größere Projekte, wie Autobahnen oder Ortsumgehungen, für sinnvoll.

Nachdem keine weiteren Fragen vorlagen, dankte der Vorsitzende, Abg. Steiner, für die Vorstellung der aktuellen Planungen und die ausführliche Beantwortung der Fragen.