

**Bezirksregierung Köln**

**Verkehrskommission des  
Regionalrates**



4. Sitzungsperiode

**Drucksache Nr. VK 27/2017**

**Sitzungsvorlage  
für die 5. Sitzung der Verkehrskommission des  
Regierungsbezirkes Köln  
am 05. Mai 2017**

**TOP 5                    Sachstandsbericht Rheinquerung zwischen der  
A 555 und der A 59**

Rechtsgrundlage:        § 9 Abs. 2 Satz 1 LPIG NRW

Berichterstatter:        Landesbetrieb Straßenbau NRW

Inhalt:                    Erläuterung

Anlagen:                    Hintergrundinformationen zum Modellprojekt  
Präsentation des Landesbetriebes Straßenbau NRW

Die Verkehrskommission des Regionalrates nimmt den Bericht des Landesbetriebes Straßenbau NRW zur Kenntnis.

Drucksache Nr. VK 27/2017	
TOP 5	Seite
Sachstandsbericht Rheinquerung zwischen A 555 und der A 59	2

### Erläuterung des Landesbetriebes Straßenbau NRW:

Das Informationsgespräch am 29.03.2017 bei der Bezirksregierung Köln mit Herrn Minister Groschek und Frau RP'in Walsken wurde anberaumt, um insbesondere den Bürgermeistern das Projekt, den Planungsraum und das angedachte Beteiligungskonzept vorzustellen und Anregungen dazu einzuholen.

Verkehrsminister Groschek hat gemeinsam mit Minister Dr. Walter-Borjans und Minister Duin im Herbst 2016 das Bündnis für Infrastruktur ins Leben gerufen. Das Projekt Autobahnquerspange A 553 mit Rheinquerung bei Wesseling wurde im Rahmen dieses Bündnisses als landesweit eine von zwei Infrastrukturmaßnahmen ausgewählt, um hier unter wissenschaftlicher Begleitung ein neues Verfahren der sehr frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

Die Presseinformation des MBWSV einschließlich Hintergrundinformationen zum Modellprojekt „Frühzeitige Bürgerbeteiligung zur A553 mit Rheinquerung bei Wesseling“ sowie der Präsentation des Landesbetriebes Straßenbau NRW zu diesem Termin sind unter folgendem Link abrufbar:

[http://www.mbwsv.nrw.de/presse/pressemitteilungen/Archiv-2017/2017\\_03\\_29\\_Buergerbeteiligung-von-Anfang-an\\_-Verkehrsminister-Groschek-startet-Modellprojekt-zur-Rheinquerung-bei-Wesseling/index.php](http://www.mbwsv.nrw.de/presse/pressemitteilungen/Archiv-2017/2017_03_29_Buergerbeteiligung-von-Anfang-an_-Verkehrsminister-Groschek-startet-Modellprojekt-zur-Rheinquerung-bei-Wesseling/index.php)

Drucksache Nr. VK 27/2017
---------------------------

Anlagen
---------

**Modellprojekt:  
„Frühzeitige Bürgerbeteiligung zur A553 mit Rheinquerung bei Wesseling“**

Hintergrundinformation

**Frühzeitige Bürgerbeteiligung im „Bündnis für Infrastruktur“:**

- Der bekannte Vorwurf lautet: Infrastrukturplanung dauert in Deutschland zu lange. Dabei ist die eigentliche Planung meistens in 2-3 Jahren fertig. Richtig lange – oft Jahrzehnte – dauert dagegen der Weg durch Widerspruchs- und Klageverfahren.
- Deshalb geht das „Bündnis für Infrastruktur“ bei der A553 einen neuen Weg mit einem Modellprojekt: Beteiligung findet nicht erst statt, wenn die Planungspflöcke schon eingeschlagen sind oder sich Planer, Bürger und Interessenvertreter bereits unversöhnlich gegenüber stehen. **Noch vor dem ersten Strich auf dem Plan können die Akteure vor Ort mitreden und ihre Interessen und Kenntnisse einbringen: Beteiligung ab „Stunde Null“.**
- Und das Bündnis geht noch weiter: Mit Kommunen, Kammern, Gewerbe und Industrie, Umweltverbänden, mit Bürgervereinen und interessierten Bürgern – wird zu Beginn verabredet, **wie das Beteiligungsverfahren überhaupt aussehen soll**, damit dessen Ergebnisse von den Beteiligten mehrheitlich akzeptiert werden können.
- Herauskommen soll eine Variante für die A553, die von einer großen Mehrheit der Bürger der Region getragen werden kann. Die anschließende Detailplanung kann dadurch schneller als üblich durchgeführt werden. Die Wahrscheinlichkeit von Einsprüchen und Klagen wird – so die Erwartung – durch die frühzeitige Berücksichtigung aller Interessen reduziert.

**Ablauf des A553-Modellprojekts in 3 Phasen:**

- 1.) Informationsphase: Zur Information der Öffentlichkeit werden aktuell Vorgespräche mit lokaler und überörtlicher Politik, den örtlichen Bürgervereinen, Umweltverbänden, Wirtschaft und Medien geführt.
- 2.) Scopingphase: Über den Sommer 2017 finden öffentliche Veranstaltungen in der Region statt, in denen gemeinsam verabredet wird, wie das Beteiligungsverfahren ablaufen soll. Neudeutsch heißt dieses Vorgehen „Beteiligungsscoping“. Dabei kann beispielsweise festgelegt werden:
  - Wer ist zu beteiligen?
  - Welche Beteiligungsinstrumente sollen genutzt werden: Online-Plattform, Planungswerkstatt, Bürgerzeitung etc.?
  - Welche Gutachten sind einzuholen?
  - Wie soll der Prozess zeitlich getaktet werden?

- 3.) Beteiligungsphase: Mit den so vereinbarten Grundlagen beginnt dann die eigentliche Beteiligung, die perspektivisch bis zum Abschluss der Maßnahme angelegt ist.
- Die Städte und Kreise sollen für das Modellprojekt feste Ansprechpartner als „Kümmerer“ benennen.
  - Die Politik soll über einen „politischen Beirat“ dauerhaft einbezogen werden.
  - Zur Prozessbegleitung sind Beteiligungsprofis des Instituts für Organisationskommunikation IFOK beauftragt. Die Verantwortung für den Beteiligungsprozess liegt bei Straßen.NRW.
  - Als weiteres Modellprojekt des „Bündnisses für Infrastruktur“ wurde gemeinsam mit dem Nahverkehr Rheinland der Ausbau des Bahnknotens Köln (S11, Erftbahn) ausgewählt. Hierzu wird ein Informationstermin im Herbst 2017 stattfinden.
  - Beide Projekte werden wissenschaftlich begleitet und ausgewertet. Die Auftragsvergabe ist in Vorbereitung.
  - Die Ergebnisse sollen als Grundlage für neue Beteiligungsstandards bei künftigen Infrastrukturprojekten dienen.

#### **Die A553 ist als Beteiligungsmodell optimal geeignet:**

- Es handelt sich um eine für Region und Land sehr wichtige Maßnahme: das größte Neubauvorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen in NRW.
- Das Projekt A553 ist vom Bundesgesetzgeber im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Damit hat Straßen.NRW einen klaren Planungsauftrag.
- Außer einer unverbindlichen Linie im Bedarfsplan gibt es planerisch noch keine weiteren Überlegungen.
- Über das „Ob“ ist nicht mehr zu streiten. Das „Wie“ ist aber völlig offen.
- Die Bürgerbeteiligung kann zum frühestmöglichen Zeitpunkt starten.

#### **Hintergrund: Die A553 und ihre Bedeutung für die Region**

- Die Boomregion Köln/Bonn platzt aus allen Nähten. Ihre wirtschaftliche Entwicklung erfordert dringend neue Infrastruktur. Wer heute in den Kölner Süden will, muss viel Zeit mitbringen. In den Hauptverkehrszeiten geht hier phasenweise nichts mehr. Und Köln wird weiter wachsen. Wer zusätzliche Wohngebiete Gewerbe- und Industrieansiedlungen will, muss auch für einen leistungsgerechten Ausbau der Infrastruktur sorgen. Das soll nun schnell und möglichst einvernehmlich angepackt werden.

- Die neue A 553 verbindet den Rhein-Erft-Kreis und auch den linksrheinische Kölner Süden mit der rechtsrheinischen Seite und dem Flughafen. Durch diese Querspange sollen die Fahrzeiten deutlich verkürzt und auch die umliegenden Autobahnen und Rheinbrücken entlastet werden.
- Der Bedarfsplan geht von 63.000 Fahrzeugen pro Tag auf dieser Strecke aus, was zu einem herausragenden Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von weit über 10 geführt hat.

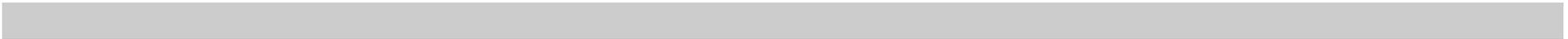
### **Hintergrund: Das „Bündnis für Infrastruktur“**

- Für Menschen und Unternehmen in NRW ist es von großer Wichtigkeit, die Infrastruktur instand zu setzen und bedarfsgerecht auszubauen.
- Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 stehen wir vor einem Jahrzehnt des Bauens. Die zügige Umsetzung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen bedarf einer breiten Akzeptanz in der Bevölkerung.
- Deshalb haben Verkehrs-, Finanz- und Wirtschaftsminister des Landes Ende September 2016 das Bündnis für Infrastruktur initiiert.
- Das Bündnis soll den vielen Menschen im Land eine Stimme geben, die Sinn und Nutzen von Infrastrukturvorhaben erkennen.
- Erstunterzeichner und Ankerpartner sind DGB NRW und IHK NRW. Insgesamt sind 56 Organisationen, Verbände und Unternehmen dem Bündnis beigetreten.
- Neben der Durchführung der beiden Modellprojekte zur frühen Bürgerbeteiligung konzentriert sich das Bündnis zunächst auf fünf regionale Bündnisse, um gemeinsam mit IHK und DGB die Befürworter von regional bedeutsamen Vorhaben zusammenzubringen. Die ersten fünf regionalen Bündnisprojekte sind: A45 Sauerlandlinie; B64 bei Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz/B51 Münster-Telgte; B474n Ortsumgehungen Datteln und Waltrop, Route 57, A40 und A59 bei Duisburg mit Brücke Neuenkamp und Berliner Brücke, Eiserner Rhein (3. Weg). Weitere Regionalprojekte folgen.



# Beteiligungskonzept

**Autobahnquerspange A 553 mit Rheinquerung bei Wesseling**

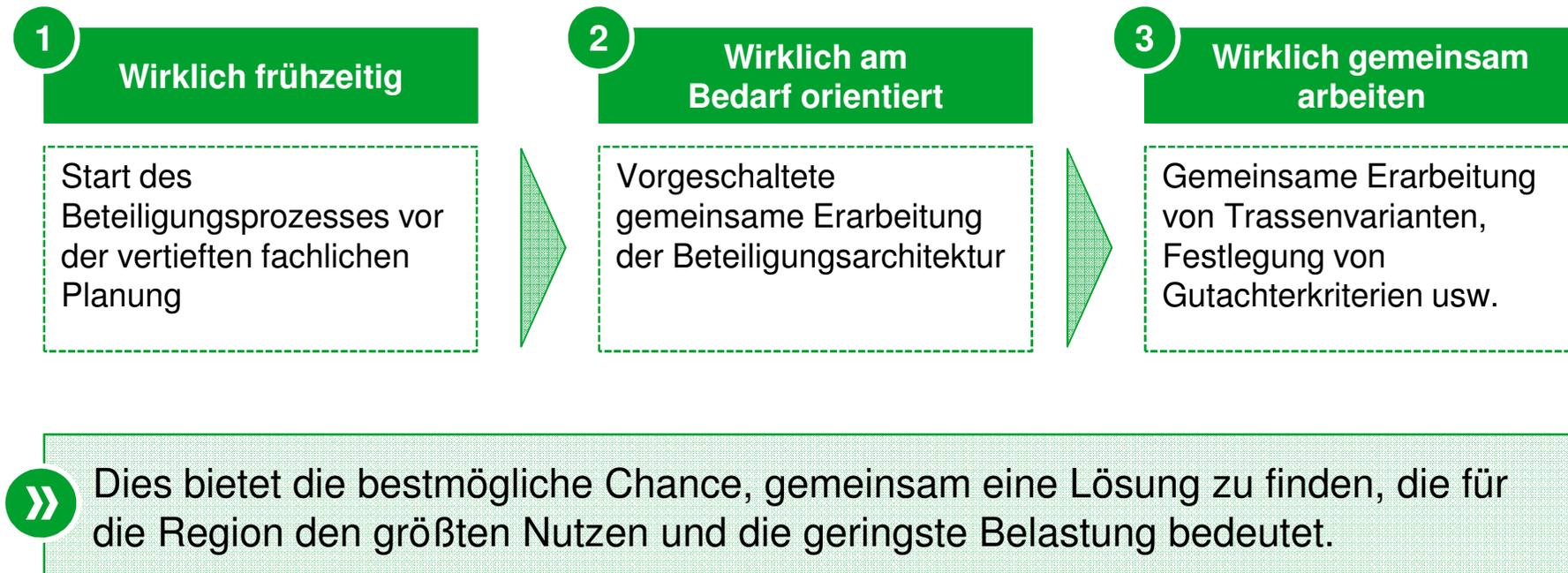


## Rahmenbedingungen:

- Herausforderndes Planungsumfeld, berechnigte, aber unterschiedliche Interessen der div. Stakeholder.
- Rheinquerung als Pilotprojekt im Rahmen des „*Bündnis für Infrastruktur*“
  - Ziel des Bündnisses ist es u.a. „die Entwicklung neuer Beteiligungsformate bei Infrastrukturvorhaben anzustoßen und ihre praktische Entwicklung zu begleiten“.
- Zielsetzung Straßen.NRW:  
Umsetzung eines wegweisenden Beteiligungsverfahrens zur gemeinsamen Erarbeitung der besten Variante.



## Drei zentrale Erfolgsfaktoren für einen wegweisenden Beteiligungsprozess:



1

## **Wirklich frühzeitig: Startpunkt der Beteiligung unterstreicht Ernsthaftigkeit**

- Ansprache und Einbindung relevanter Gruppen bereits vor dem Start der fachlichen Arbeiten
- Echte weiße Landkarte: keine relevanten Vorplanungen seitens Straßen.NRW
- Große Entscheidungsspielräume: wie beteiligt wird und was untersucht wird kann (in sinnvollen Grenzen) gemeinsam entschieden werden
- Diskussionen in der Region aufgreifen und integrieren, ggf. müssen weitere Akteure für Beteiligung aktiviert werden

2

**Wirklich am Bedarf orientiert: Beteiligungskonzept gemeinsam erarbeiten**

- Beteiligungsscaping: alle relevanten Stakeholder werden konsultiert, um mit ihnen den verfahrenstechnischen, methodischen und zeitlichen Ablauf des eigentlichen Beteiligungsverfahrens zu erarbeiten und festzulegen
- Einarbeitung der Ergebnisse des Scopings in die finalen Beteiligungs- und Informationsangebote durch Straßen.NRW
- Straßen.NRW hat eigene Vorstellungen und Ideen, ist aber offen gegenüber allen guten Anregungen von Dritten (hier beispielhaft):
  - Wer sind die zentralen Stakeholder-Gruppen?
  - Braucht es neben Präsenzveranstaltungen einen umfassenden Online-Dialog?
  - Wie kann die breite Bevölkerung am besten informiert und eingebunden werden?

2

## Vorbereitung Beteiligungsscoping: Straßen.NRW informiert über das Angebot

Vorab: Stakeholder- und Umfeldanalyse, um vertieftes Verständnis für den Planungsraum zu entwickeln

Aktuell: Informationsgespräche (bilateral/ größere Runden) mit:

- Politik und Verwaltung
- Wirtschaft/ Industrie/ Gewerkschaften
- Umweltverbänden
- Zivilgesellschaft (Bürgervereine und -initiativen, lokale Vereine, etc.)



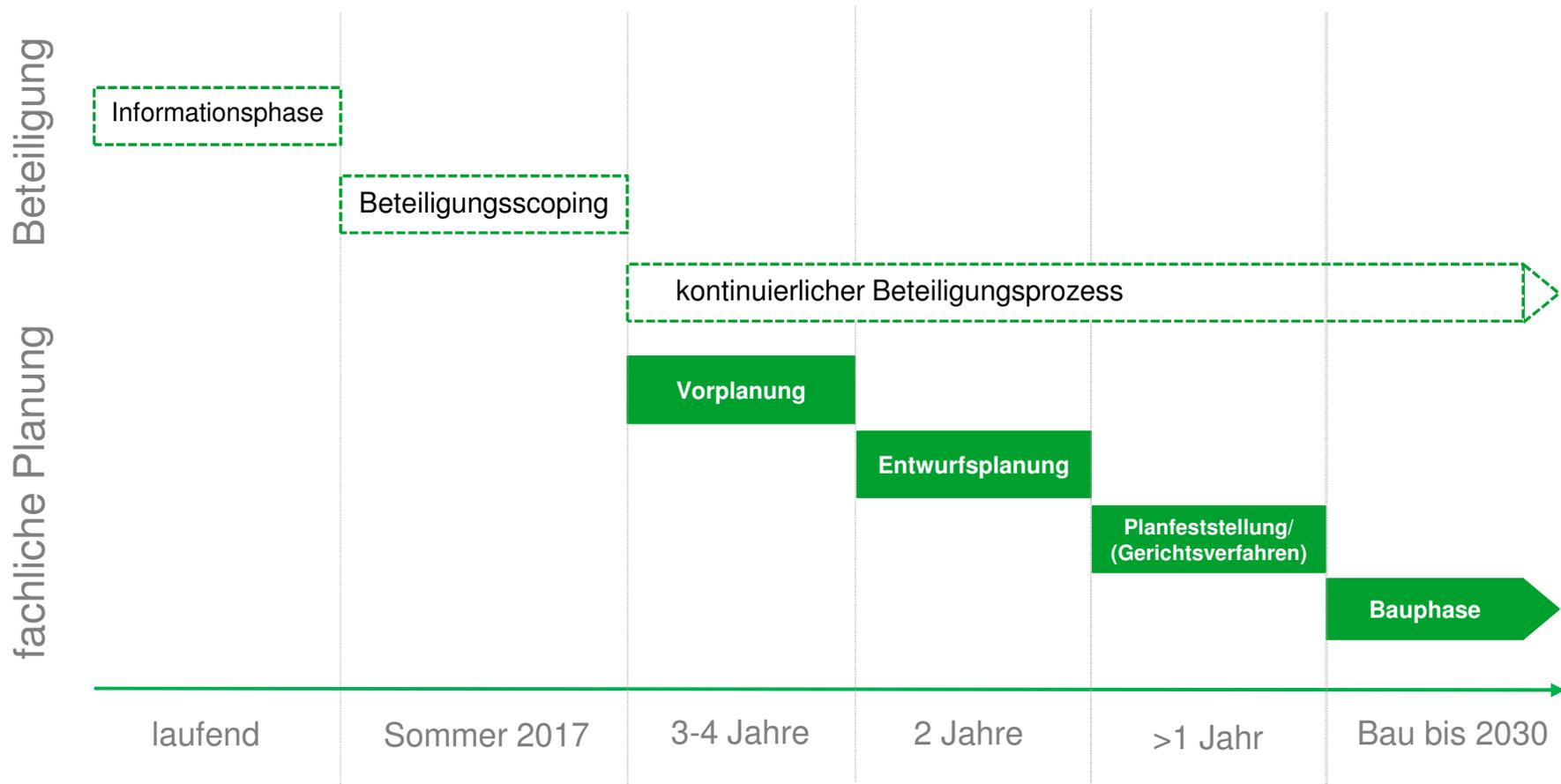
Zielsetzung: zentrale Akteure im Vorfeld sensibilisieren und öffentliche Scoping-Veranstaltungen zeitnah durchführen

3

### **Wirklich gemeinsam arbeiten: Im Prozess wird echte Mitgestaltung ermöglicht**

- Im Rahmen der gegebenen Leitplanken (gesetzlicher Planungsauftrag) werden möglichst große Gestaltungsräume für den Beteiligungsprozess eröffnet.
- Straßen.NRW ist z.B. offen für:
  - Gemeinsame Erarbeitung und Auswahl von Trassenvarianten, die in die vertiefte Prüfung eingehen
  - Gemeinsame (Vor)Auswahl relevanter Fragen und Kriterien zur Auswahl der Gutachter
  - auf Basis der über das Beteiligungsscoping erarbeiteten Beteiligungsarchitektur
- Daher kann sich Straßen.NRW für den weiteren Prozess intensive Werkstattverfahren vorstellen, in denen echte Sacharbeit geleistet wird.

## Meilensteinplan für einen integrierten Beteiligungs- und Planungsprozess





# Projektvorstellung

**Autobahnquerspange A 553 mit Rheinquerung bei Wesseling**



## **Problemstellung**

- Ballungsraumrandzone zwischen Köln und Bonn weist hohe Wachstumsdynamik auf
- Querung des Rheins ist nur mit großen Umwegen über die hoch belasteten A 4- und A 565-Rheinbrücken möglich
- Vernetzungsbedarf für Gewerbe- und Industriestandorte im links- und rechtrheinischen Kölner Süden
- Schlechte Flughafenbindung für die linksrheinischen Gebiete
- Verkehrliche Situation hat sich in den letzten Jahren/ Jahrzehnten immer weiter verschlechtert
- Keine Alternativstrecken bei Stau/ Sperrungen oder Instandsetzungen der bestehenden Rheinquerungen
- **Ergebnis:** Anmeldung einer Querverbindung zwischen A 555 und A 59 für den BVWP 2030 im Jahr 2013 durch das Land NRW

## **Bundesverkehrswegeplan 2030 – Gesamtergebnis für die Beispieltrasse**

- Verkehrsbelastung im Mittel:  $DTV_w = 63.000 \text{ Kfz}/_{24h}$
- Projekt besitzt **herausragendes Nutzen-Kosten-Verhältnis 15,2**
- Projekt wird mit **mittlerer Konflikträchtigkeit** in der Umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung eingeschätzt
- Beschluss des neuen **Fernstraßenausbaugesetzes** am 02.12.2016  
→ Verankerung der Maßnahme A 553 inkl. Rheinquerung  
im **Bedarfsplan – vordringlicher Bedarf (VB)**
- **Wichtig: Die aufgeführten Ergebnisse zur Verkehrsbelastung und Konflikträchtigkeit stellen keine Grundlage für weitere Planungsschritte dar!**

## **Planungsauftrag – Rahmenbedingungen und Leitplanken**

- Planungsauftrag des Bundes an das Land NRW für eine 4-streifige Autobahn zwischen der A 555 und der A 59
- Verknüpfungspunkte BAB-Netz variabel
- Trassenführung und Gradienten variabel
- Verknüpfungspunkte mit nachgeordnetem Netz variabel
- Nach Detailbewertung BVWP 2030 - Schiene ist ggf. eine Projektbündelung Straße/ Schiene („Knoten Köln“) zu untersuchen