

Ergebnisprotokoll, 2. Treffen am 18.10.2017, Bonner Münster-Carré
Dialogforum *bonnbewegt.*
Autobahnausbau rund um Bonn



Düsseldorf, 18.10.2017

Tagesordnung

- | | |
|--------------|---|
| TOP 1 | Begrüßung
Herr Ganz, Straßen.NRW
Herr Oerding, IFOK GmbH (Moderation) |
| TOP 2 | Gegenseitige Information zu aktuellen Entwicklungen
Herr Ganz, Straßen.NRW |
| TOP 3 | Aktueller Stand der Projekte <ul style="list-style-type: none">• Hochstraße "Tausendfüßler" (A565)• weitere wesentliche Maßnahmen im Raum Bonn Herr Frings, Straßen.NRW |
| TOP 4 | Baustellenmanagement
Frau Schaffrath, Straßen.NRW |
| TOP 5 | „Fragenkatalog“
Herr Ganz, Straßen.NRW |
| TOP 6 | Sonstiges <ul style="list-style-type: none">• weiteres Vorgehen, nächste Sitzung• Pressemitteilung• Feedback Herr Oerding, IFOK GmbH |

Top 1 Begrüßung

Begrüßung der Anwesenden

Der Moderator Simon Oerding stellt sich kurz vor und begrüßt die Teilnehmenden zur zweiten Sitzung des Dialogforums bonnbewegt.. Nach einer kurzen Abfrage stellt sich heraus, dass rund die Hälfte der Anwesenden auch an der ersten Sitzung teilgenommen hat. Herr Oerding bittet darum, dass in Zukunft, soweit möglich, nur eine Person pro Institution teilnimmt, damit eine konstruktive und vertrauensvolle Gesprächsatmosphäre gewährleistet und die Arbeit der vorherigen Sitzungen kontinuierlich weitergetrieben werden kann.

Thomas Ganz, der zuständige Regionalleiter von Straßen.NRW, begrüßt die Teilnehmenden und erläutert die Ziele des Forums noch einmal für die neu dazugestoßenen Personen. Herr Ganz stellt klar, dass von Seiten der Stadt Bonn und von Straßen.NRW selbstverständlich mehrere Personen teilnehmen können, wenn dies auf Grund unterschiedlicher Fachbereiche notwendig ist. Herr Ganz betont dennoch, dass die Runde nicht deutlich größer werden sollte und es der Sache zuträglicher sei, wenn die Vertreter der Institutionen dem Dialogforum in Zukunft konstant angehörten.

Top 2 Gegenseitige Information zu aktuellen Entwicklungen

Herr Frings, Projektgruppenleiter von Straßen.NRW, stellt den aktuellen Stand der Baumaßnahmen vor (Präsentation im Anhang).

Beim Ausbau des AK Bonn-Ost musste eine Ausschreibung aufgehoben und wieder neu vergeben werden. Aus diesem Grund verzögern sich die geplanten Baumaßnahmen. Um die Verzögerungen so gering wie möglich zu halten, wurden mit dem Bauunternehmen Maßnahmen zur Beschleunigung ausgemacht. Außerdem wurden zusätzliche Mittel investiert, um das Vorhaben weiter voranzutreiben.

Ein **Teilnehmender** merkt an, dass solche Verzögerungen beim „Tausendfüßler“ angesichts der knappen Fristen nicht passieren dürften. Es wird Verständnis geäußert, aber auch betont, dass hier aus den gemachten Erfahrungen gelernt werden sollte.

Wirtschaft wünscht sich koordinierte Zusammenarbeit

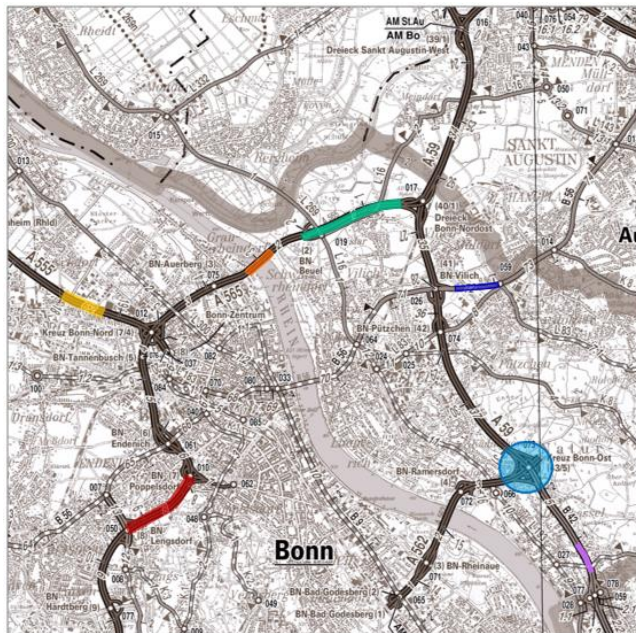
Einige Institutionen und Unternehmen aus Bonn haben sich zusammengeschlossen und ein Papier erarbeitet, in dem Wünsche von Seiten der Wirtschaft dazu geäußert werden, was bei zukünftigen Straßenbaumaßnahmen beachtet werden sollte. Der Katalog (siehe Anhang) richtet sich insbesondere an Straßen.NRW, die Stadt Bonn und den Rhein-Sieg Kreis. Auch die BürgermeisterInnen im Kreis sollen das Papier vorgelegt bekommen. Zusammengefasst wünscht sich die Wirtschaft eine gut koordinierte Abstimmung zwischen den einzelnen Akteuren und ist gerne bereit, ihre Expertise in den Prozess einzubringen. Ein Großteil der VerfasserInnen des Papiers ist auch Teil des Dialogforums.

Herr Ganz bedankt sich für den Input und betont, dass ein guter Austausch zwischen allen Akteuren ein zentrales Ziel des Dialogforums ist und deswegen gerade diese Initiativen zur Verbesserung der Koordinierung ein wichtiger Beitrag für die gemeinsame Arbeit sind. Außerdem äußert er den Wunsch, dass die VerfasserInnen des Papiers weiterhin und kontinuierlich am Dialogforum teilnehmen. Denn die Idee des Forums ist es gerade, offen über die im Papier beschriebenen und viele weitere Themen zu sprechen.

Top 3 Aktueller Stand der Projekte

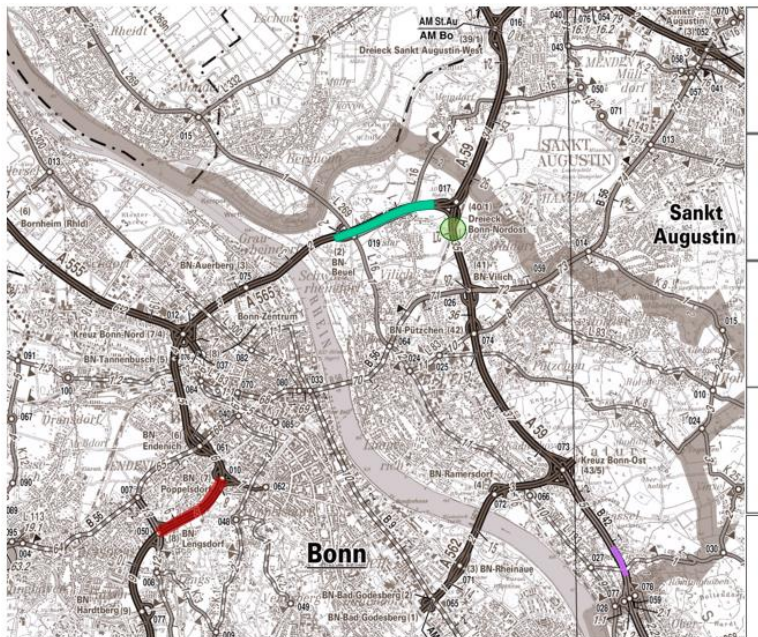
Herr Frings geht auf den aktuellen Stand der Bau- und Planungsmaßnahmen rund um Bonn ein. Dabei stellt er alle wichtigen Maßnahmen der kommenden sechs Monate mit Unterstützung der Präsentationsfolien vor.

Information, Koordination und Absprachen sind besonders wichtig



A 59	Umbau AK Bonn-Ost Seit 07/2015	Wochenendmaßnahmen mit Vollsperrung oder Einstreifigkeit; in der Woche Zweistreifigkeit
A 555	Lärmschutzwand in Fahrtrichtung Bonn Ab 04/2018	Zwei Fahrspuren, temporäre Einschränkungen außerhalb der Sperrzeiten
A 565	Standstreifenutzung mit Entwässerungsanierung bis 12/2017	4:1 Verkehrsführung ab II. Quartal 2018; evtl. Einstreifigkeit an Wochenenden
A 566	Sanierung AS BN-Lengsdorf bis BN-Poppelsdorf Seit 11/2016	Zweistreifigkeit in jede Richtung vorhanden
A 565	Rheinbrücke BN-Nord Bis 10/2017	Arbeiten unter der Brücke, keine Einschränkung
B 42	Tunnel Oberkassel 2016 – 03/2021	Vorläufige Maßnahme RRB im Bau (Bau im Tunnel ab 2019)
B 56	Ausbau der B 56 von AS Villich bis Herrengarten	Sperrung AS Villich in FR Köln bis 43. KW, anschließend Sperrung in FR Königswinter

Außerdem erläutert **Herr Frings**, welche Maßnahmen ab 2018 noch hinzukommen.



- 2018**
- Standstreifen-Nutzung in FR Köln
04/2018 – 07/2019
 - Sanierung
AS BN-Lengsdorf bis AS BN-Poppelsdorf
bis 12/2018
 - Lärmsanierung
11/2018 - 06/2019
 - S13/A59
08/2018 – 03/2021
 - B 42 Tunnel Oberkassel
2016 – 03/2021

- Ab 2018 soll mit den vorbereitenden Baumaßnahmen für die Standstreifenutzung zwischen der Anschlussstelle Bonn–Beul und dem Autobahndreieck Bonn-Nordost begonnen werden.
- Die Fahrbahnsanierung auf der A565 zwischen den Anschlussstellen Bonn-Lengsdorf und Bonn-Poppelsdorf wird fertiggestellt. Mit der Lärmsanierung im Bereich Sebastianstraße wird begonnen.
- Die Linie S13 wird ausgebaut. Da diese u.a. einen Kreuzungspunkt mit der A59 hat, muss das vorhandene Brückenbauwerk erweitert werden. Diese Maßnahme wird hauptsächlich von der Deutschen Bahn (DB) durchgeführt, jedoch ist Straßen.NRW als Baulastträger der Autobahn tangiert.
- Außerdem werden ab 2019 die Nordbrücke und das Bauwerk Mondorfer Straße saniert, wobei dies Maßnahmen größeren Umfangs sind
- Die Arbeiten an den Tunnel- und Galeriebauwerken der B42 haben bereits begonnen. Eingriffe in den Verkehr sind ab 2019 zu erwarten und gehen bis 2021.
- Bei allen Maßnahmen arbeiten Straßen.NRW und die Stadt Bonn eng zusammen, damit die Baustellen optimal abgewickelt werden können.

Herr Frings erläutert außerdem die großen Baumaßnahmen, die ab dem Jahr 2020 geplant sind.

Große Baumaßnahmen ab 2020:

A 565

- 6-streifiger Ausbau von AS Bonn-Endenich bis AK Bonn-Nord mit Ersatzneubau der Bauwerke „Tausendfüßler“, Dransdorfer Weg und Gerhard-Domagk-Straße

Bau ab 2020

A 565

- 6-streifiger Ausbau von AK Bonn-Nord bis AD Bonn-Nordost mit Ersatzneubau Nordbrücke (Friedrich-Ebert-Brücke)

Bau ab 2028

A 59

- 8-streifiger Ausbau von AD St.Augustin bis AD Bonn-Nordost

Bau ab 2020

A 59

- 6-streifiger Ausbau von AS Bonn-Vilich bis AK Bonn-Ost (AS Bonn-Maarstraße)

Bau ab 2020

A 59

- 6-streifiger Ausbau von AD Bonn-Nordost bis AS Bonn-Vilich

Bau ab 2028

Herr Ganz ergänzt, dass die Angabe „Bau 2020“ nicht bedeutet, dass der Bau unmittelbar im Jahr 2020 beginnt. Dies sei nur ein Zielwert, der bei optimalen Bedingungen – also ohne aufkommende Verzögerungen – erreicht werden könne. Es wird aber nicht angestrebt, dass alle Maßnahmen parallel erfolgen, sondern möglichst nacheinander umgesetzt werden. Das Dialogforum wird den Planungsprozess in einer beratenden Funktion begleiten. Die Entscheidung zur konkreten Umsetzung mit Berücksichtigung der Schutzgüter und wirtschaftlichen Kriterien liegt beim Land und beim Bund.

Aus dem Teilnehmerkreis wird die Frage aufgeworfen, wie die Baumaßnahmen in der Reuterstraße realisiert würden und inwieweit der Belag beschädigt wäre, so dass eine Erneuerung notwendig sei.

Ein Vertreter von der Stadt Bonn antwortet, dass die Fahrbahndecke in einem sehr schlechten Zustand sei und zeitnah repariert werden müsse, da hier bereits eine Einschränkung bestünde. Er betont jedoch, dass der Behörde die Relevanz der Achse bekannt sei und natürlich auch beachtet werde.

„Tausendfüßler“

Herr Frings erläutert anhand der Präsentationsfolien die Variantenuntersuchung für den „Tausendfüßler“. Er betont, dass die Restnutzungsdauer bis zum Jahr 2022 den Takt und die Zeitschiene für das Projekt vorgibt.

Es wurden in der ersten Untersuchungsstufe drei Hochlagenvarianten und drei Varianten in Tieflage geprüft. Diese wurden anhand von verschiedenen Kriterien bewertet und abgewogen (siehe Kriterienkatalog in der Übersicht). Es wurden in der letzten Untersuchungsstufe insgesamt sechs Varianten vertiefend untersucht.



Nach Abwägung mit Hilfe der Kriterien erfolgte eine Priorisierung der Varianten.

Zudem erläutert der Projektgruppenleiter Frings die Ergebnisse der Untersuchung zu möglichen Altlasten. Die Altlasten können weitere Kosten sowie einen Mehraufwand verursachen. Diese Ergebnisse fließen in die Abwägung mit ein.

Die nächsten Schritte beim Projekt „Tausendfüßler“: Bis zum Ende des Jahres soll eine Vorzugsvariante festgelegt sein. Im nächsten Schritt erfolgt dann die finale Entscheidung vom Land und von Seiten des Bundes. Im Anschluss werden in ca. vier bis fünf Monaten die Unterlagen zum Vorentwurf und für das Planfeststellungsverfahren erstellt. Das Planfeststellungsverfahren sollte dann zügig bis zum ersten Quartal 2020 durchgeführt werden, damit der Bau im Zieljahr 2020 beginnen kann.

Herr Ganz weist erneut darauf hin, dass die Zeitschiene beim Projekt „Tausendfüßler“ extrem kurz sei. Nur die Rheinbrücke in Leverkusen sei in einer ähnlich schnellen Zeit geplant. Welche Variante am Ende realisiert wird, entscheidet der Bund, da dieser die Maßnahme finanziert. Während der „Restnutzungsdauer“ wird die Straße zudem deutlich häufiger einer Prüfung unterzogen werden. Sobald man ein Problem an der Hochstraße feststelle, könnten LKW-Verkehr dort unterbunden werden. Dies möchte Straßen.NRW natürlich verhindern. Daher ist es wichtig, dass alle geplanten Termine und Fristen eingehalten werden.

Sonderwünsche könnten auf Grund der knappen Zeit nicht berücksichtigt werden, so Ganz. Ziel ist es, dass bis 2020 das Baurecht für die Maßnahme vorliegt.

Ein **Teilnehmer** geht darauf ein, dass bei den Hybridvarianten die Gewerbegebiete stark tangiert würden. Daher würde er jene Variante bevorzugen, im Rahmen derer die Gerhard-Domagk-Straße nicht abgeschnitten wird. Es sei wichtig, das bestehende Gewerbe zu berücksichtigen und auf deren Belange einzugehen. Aus Sicht der Wirtschaft bevorzuge man deshalb die modifizierte Hybridvariante (H1T1b mit offener Gerhard-Domagk-Straße).

Ein anderer **Teilnehmer** stellt die Frage, ob sich die Untersuchung der Varianten auf die drei bis vier Priorisierten beschränke.

Herr Ganz antwortet darauf, dass es noch Abstimmungen mit der Stadt geben und der Stadtrat noch ein Votum abgeben wird. Am Ende entscheidet der Bund, welche Variante finanziert und somit realisiert wird. Im Forum soll allerdings an dieser Stelle keine Abwägung der Planungsvarianten erfolgen, sondern wichtige Anmerkungen gesammelt werden. Das Gremium stelle aus seiner Sicht keinen Workshop oder Anhörung dar.

Eine **Teilnehmerin** merkt an, dass sie eine Übersicht aller Maßnahmen von der Stadt Bonn aber auch des Kreises hilfreich fände.

Ein Vertreter von der Stadt Bonn erwidert, dass alle wichtigen Maßnahmen im Internet einsehbar seien.

Ein weiterer **Teilnehmender** betont, dass es aus seiner Sicht ebenfalls wichtig sei, dass die DB ihre Maßnahmen der kommenden Jahre auflistet. Alle Vorhaben sollten dann „übereinander“ gelegt werden, um die Auswirkungen besser abschätzen zu können.

Ein anderer **Teilnehmender** unterstreicht die Wichtigkeit, dass die DB ihre Maßnahmen auflistet und dies am besten mit einem Planungshorizont von 3-5 Jahren.

Ein **Vertreter der Stadt Bonn** gibt zu bedenken, dass je weiter eine Maßnahme in der Zukunft läge, desto ungenauer und unsicherer die Aussagen zu den Vorhaben würden.

Ein **Vertreter des Kreises** wirft ein, dass der Kreis kein eigenes Tiefbauamt habe und daher auf die Kooperation mit den Kommunen angewiesen sei. Im besten Fall sollten die Bürgermeister aus dem Kreis am Tisch des Dialogforums sitzen, dies würde jedoch wohl den Rahmen des Gremiums sprengen. Der Kreis könne daher nicht so einfach eine Übersicht erstellen, jedoch könne ein direkter Draht zu den Kommunen hergestellt werden.

Ein **Teilnehmender** bemerkt, dass es auf Bezirksebene eine sogenannte Baustellenkonferenz gäbe. Alle Kommunen würden auch hier ihre Baustellen einpflegen. Aus seiner Sicht

sei es wichtig, dass das, was im Forum besprochen wird, ebenso in der Konferenz angesprochen werde, da die Dinge, die in Bonn passieren, auch einen Einfluss auf die Stadt Köln hätten. Er wünscht sich, dass dabei das Tool TIC3 genutzt wird.

Herr Ganz wirft ein, dass das Thema des Baustellenmanagements im nächsten TOP besprochen wird und er dort genauer auf das Tool eingehen werde.

Ein **Teilnehmer** fragt, ob sich die Stadt Bonn vorstellen könne, die in den letzten Jahren eingeführten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung teilweise rückgängig zu machen, um im Zuge von Baustellen den Verkehrsfluss zu verbessern.

Ein Vertreter **der Stadt Bonn** antwortet, dass viele Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten durchgeführt wurden. Diese Maßnahmen rückgängig zu machen, werde von vielen Personen sehr kritisch gesehen. Die Zurücknahme von Tempo 30 sei in der Verwaltung und der Lokalpolitik nur schwer durchsetzbar.

Aus dem Forum wird die Frage geäußert, ob es nicht doch sinnvoll sei, Chaos und Stau zu vermeiden, indem Verkehrsberuhigungen genauer geprüft würden. Es würde darum gehen, die Verkehrsveränderungen, bei denen Durchfahrten nicht mehr möglich seien, gegebenenfalls wieder rückgängig zu machen. Dies könnte v.a. zu Bauzeiten Abhilfe schaffen.

Ein Vertreter **der Stadt Bonn** antwortet, dass er jede vernünftige Lösung gerne besprechen würde. Ihm wäre es jedoch auch wichtig, über alle drei „V“s der Verkehrsplanung zu sprechen. Diese seien: *Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich abwickeln*. Er stellt die Frage, was die Firmen in Bonn noch tun könnten, um Verkehr zu vermeiden.

Top 4 Baustellenmanagement

Frau Schaffrath, Projektleiterin bei Straßen.NRW, erläutert die wesentlichen Bestandteile des Baustellenmanagements bei Straßen.NRW und die möglichen Optimierungsspielräume.

**Baustellenmanagement
bietet Optimierungsmöglichkeiten**

Es gibt drei Bereiche, in denen Eingriffsmöglichkeiten bestehen: 1. Die Optimierung bei der Baustellenkoordination, 2. die Optimierung der Bauzeit und 3. eine gute Verkehrslenkung.

Die Baustellenkoordination läuft in unterschiedlichen Stufen ab. Die Maßnahmen für die nächsten zwei Jahre werden einmal im Rheinland und einmal in Westfalen vorgestellt. Hier sind alle wichtigen Vertreter anwesend. Die großen Baumaßnahmen werden dabei an Themeninseln besprochen.

Darüber hinaus gibt es ein Gremium der Bezirksregierung, in welchem regelmäßig die Projekte besprochen werden. Direkt vor dem Baubeginn kommen außerdem nochmal alle wichtigen VertreterInnen zusammen – auch Polizei und Rettungsdienste – um zu besprechen, wo Probleme gesehen werden und wo optimiert werden kann.

Die Besonderheit in Bonn ist, dass die fachliche Arbeit von Straßen.NRW stark mit der Öffentlichkeitsarbeit und der Beteiligung verknüpft wird. Die Begleitgruppe, bestehend aus wichtigen VertreterInnen der Stadt, dient dazu, Informationen auszutauschen, Meinungen abzufragen und Perspektiven der Politik in die Planung einzubringen. Das Dialogforum bietet einen zusätzlichen Input und einen Austausch aus der Stadtgesellschaft heraus. Zwischen den unterschiedlichen Niederlassungen von Straßen.NRW findet zudem ein intensiver interner Austausch statt, damit alle Beteiligten über alle wichtigen Baustellen und Vorgänge Bescheid wissen.

Um die Bauzeit zu optimieren werden eine 6-Tageweche und die Ausnutzung von Tageslicht forciert. Jedoch liegt die Verantwortung hier bei den Auftragnehmern und nicht bei Straßen.NRW. Das Land NRW ist in Bezug auf Nacht- und Wochenendarbeit bereits führend. Gerade bei langen Baustellen besteht häufig das Problem, dass Wohnhäuser in der Nähe stehen und daher 24-Stunden Baustellen nicht möglich sind.

In den aktuellen Verträgen sind bei Verzug Vertragsstrafen enthalten und sogenannte Bonus/Malus-Regelungen zur Beschleunigung von Baustellen werden für jede Maßnahme geprüft.

Herr Ganz erläutert, dass manche Baustellen nicht optimal abgewickelt worden seien. Dies solle sich aber ändern, indem besonders die Bauzeitermittlung in den Fokus genommen werde. Es mache Sinn Zeitverträge abzuschließen, um den „Druck“ zu erhöhen. Die angesprochenen Bonus/Malus-Regelungen sollen indessen deutlich verstärkt werden. Auch hier bestehe die Hoffnung, dass die Ziele so besser erreicht werden.

Fragen aus dem Plenum und Antworten von Straßen.NRW

Ein **Vertreter der Stadt Bonn** erklärt, dass die Stadt auch ein System mit Vertragsstrafen verfolge. Einen Bonus würden sie jedoch vermeiden, da bei vielen Maßnahmen der Mittelstand angesprochen werde und einige größere Unternehmen den Bonus bereits mit einkalkulieren würden. Kleinere Unternehmen könnten dies aber nicht. Die Befürchtung sei, dass kleinere Unternehmen das Nachsehen hätten. Dies sei nicht im Interesse der Stadt.

Ein **Teilnehmer** fragt, ob Baumaßnahmen auch, wie in der Schweiz, in unterschiedlichen Abschnitten an unterschiedliche Unternehmen vergeben werden.

Herr Ganz erwidert, dass verschiedene Bauwerke in unterschiedlichen Losen vergeben werden. Die Erfahrung zeige jedoch, dass die Abwicklung immer komplizierter wird, je mehr Unternehmen tätig sind.

Frau Schaffrath fragt in die Runde, ob die Gruppe es als hilfreich empfand, im Sommer über die spontane Baustelle per E-Mail informiert worden zu sein oder ob der Newsletter ausreichend sei.

Ein **Teilnehmer** antwortet, dass die Handwerkskammer sehr dankbar über die Information gewesen sei. Spontane Nachrichten würden von ihnen per E-Mail weitergeleitet, um schnellstmöglich zu informieren, auch wenn die Presse später berichtet. Wichtige Informationen könnten in Zukunft gerne wieder über den Verteiler versendet werden.

Top 5 Fragenkatalog

Herr Oerding leitet diesen Tagesordnungspunkt mit dem Hinweis ein, dass in der letzten Sitzung ein „Fragenkatalog“ eingegangen sei. Dieser wurde im Vorfeld der heutigen Sitzung von Straßen.NRW in Kooperation mit der Stadt Bonn beantwortet. (Die schriftlichen Antworten wurden im Nachgang der Sitzung verteilt und im Anhang dieses Protokolls verschickt und finden sich deshalb nicht im Protokoll selbst.) Im Anschluss an eine kurze Vorstellung wesentlicher Antworten wurde die Diskussion für weitere Fragen geöffnet.

Herr Ganz weist darauf hin, dass die Antworten von Straßen.NRW und der Stadt Bonn ein erster Schritt seien, um die Fragen der Teilnehmenden zu beantworten. Sollten aus Sicht der Teilnehmenden noch Unklarheiten oder Bedenken aufkommen, können diese gerne im nächsten Forum eingegeben oder per E-Mail an Straßen.NRW geschickt werden. Es könne aber nicht garantiert werden, dass immer alle Fragen bis zur nächsten Sitzung beantwortet würden.

Fragen aus dem Plenum und Antworten von Straßen.NRW

Frage: Wie lässt es sich vermeiden, dass Maßnahmen nicht parallel abgewickelt werden?

Antwort: Dies lasse sich nicht immer ausschließen. Aber wenn die Baustellen parallel stattfinden, dann müsse sichergestellt werden, dass der Verkehr weiter fließen kann. Um dies zu verbessern, werde ein Verkehrswissenschaftler beauftragt, der sich das ganze Netz ansieht und die Wirkung von Baumaßnahmen beurteilt. Der Wissenschaftler werde Empfehlungen aussprechen, wie die Baustellen optimal ausgerichtet werden können.

Frage: Was ist das TIC-System?

Antwort: TIC steht für Traffic Information Center und ist ein Verkehrsinformationssystem, in dem alle wesentlichen Baustellen und Verkehrssituationen im Raum Köln-Bonn aufgenommen werden. Die Maßnahmen werden dort erfasst und es lässt sich anhand dessen schnell erkennen, wo die einzelnen Maßnahmen zeitgleich laufen werden. Das TIC ist ein Tool des Landes NRW und alle Daten aus dem „mobil-im-rheinland“ werden in das TIC

System überführt. Beim TIC sind alle wichtigen Akteure beteiligt. Jeder, der eine Maßnahme implementiert, kann diese dort eintragen. (LINK zum TIC: [Startseite - Mobil im Rheinland](#))

Ein **Teilnehmer** bittet darum, dass auch der Kreis und die DB auf die Fragen eingehen. Dann würde eher das Gefühl entstehen, dass alle Beteiligten an einem Strang zögen.

Der **Vertreter der Deutschen Bahn** antwortet, dass die Bahn schon mit der Planung für das Jahr 2020 begonnen habe. Hier würde es um große Maßnahmen gehen. Diese Themen würden aber auf jeden Fall kommuniziert werden. Die Bahn könne gerne die Zuarbeit liefern und die Antworten ergänzen.

Die DB bietet an, bei der nächsten Forumssitzung die Maßnahmen der nächsten Jahre zu präsentieren. Dieser Punkt wird in die Tagesordnung der nächsten Sitzung aufgenommen. Darüber hinaus hat der Vertreter des Rhein-Sieg-Kreises ebenfalls zu den Fragen, zu denen eine Stellungnahme möglich ist, die entsprechenden Antworten in Aussicht gestellt

TOP 6 Sonstiges

Die nächste Sitzung wird voraussichtlich Anfang nächsten Jahres stattfinden. Ein entsprechendes Save-the-Date Schreiben wird den Mitgliedern noch vor Weihnachten zugehen. Nach der Sitzung wird darüber hinaus für Anfang des Jahres die zweite Infomesse geplant.

Herr Oerding fragt, ob sich das Gremium im Zuge einer Pressemitteilung äußern möchte.

Ein **Teilnehmer** erklärt, dass die Abstimmung im Gremium zu einer Pressemitteilung eher schwierig sei. Daher sei eine unabhängige Pressearbeit vorteilhafter.

Das Gremium beschließt, dass in Zukunft keine gemeinsame Pressearbeit mehr in den Sitzungen abgefragt wird, sondern diese nur anlassbezogen veranlasst wird.

Herr Oerding bedankt sich für die gelungene Veranstaltung und wünscht allen einen schönen Abend.

Ansprechpartnerin für Fragen und Rückmeldungen:

Friederike Schaffrath, Straßen.NRW
Projektleiterin

Jülicher Ring 101-103
53874 Euskirchen
Tel.: +49.2251.796.295
Friederike.Schaffrath@strassen.nrw.de
www.strassen.nrw.de

www.bonnbewegt.nrw.de

Anhänge

- 1 Inhaltliche Präsentation Straßen.NRW
- 2 Katalog mit Antworten von Straßen.NRW und Stadt Bonn
- 3 Forderungskatalog der Wirtschaft