



# **Der Bundesverkehrswegeplan 2030 - *Rheinquerung Niederkassel-Wesseling***

**Sebastian Hartmann, MdB**

**07.12.2016 • 20:00 Uhr  
Niederkassel-Lülsdorf**



# Struktur des Vortages

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 2

- **Der Bundesverkehrswegeplan 2030**
- **Projekte in der Region Bonn/Rhein-Sieg**
- **Rheinquerung Niederkassel-Wesseling**
- **Planungsverfahren**
- **Weitergehende Informationsmöglichkeiten & Quellen**
- **Fragen und Anmerkungen**
- **Kontaktmöglichkeiten**

# Struktur des Vortages

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 3

- **Der Bundesverkehrswegeplan 2030**
- **Projekte in der Region Bonn/Rhein-Sieg**
- **Rheinquerung Niederkassel-Wesseling**
- **Planungsverfahren**
- Weitergehende Informationsmöglichkeiten & Quellen
- **Fragen und Anmerkungen**
- **Kontaktmöglichkeiten**

# Der Bundesverkehrswegeplan 2030 I

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 4

Der **Bundesverkehrswegeplan (BVWP)** ist als **verkehrspolitische Gesamtstrategie der Bundesregierung** eine **Absichtserklärung** der Bundesregierung über das **zukünftige Investitionsgeschehen** in die **Verkehrsinfrastruktur des Bundes** in den Bereichen **Schiene, Straße** und **Wasserstraße**.

Mit dem neuen **BVWP 2030** legt der **Bund** für die kommenden **15 Jahre** fest, welche **Verkehrsprojekte** für ein **funktionierendes Netz** der **Bundesverkehrswege** wichtig ist.

Er stellt auf Grundlage der **Verkehrsprognosedaten** den **Bedarf** des Bundes für den **Erhalt** sowie den **Aus- und Neubau** der **Bundesfernstraßen, -schienenwege** und **-wasserstraßen** fest.

Der **BVWP** macht für die **Planung** und den **Bau** jedes einzelnen Infrastrukturprojektes **Priorisierungsvorschläge**.

# Der Bundesverkehrswegeplan 2030 II

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 5

## Priorisierung der Projekte:

Jedes **Projekt** wird auf Grundlage verschiedener Kriterien wie

- dem **Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)**
- der **Umweltbetroffenheit**
- **städtebaulicher und raumordnerischer Aspekte** in die **Kategorien**

**VB-E = Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung**

**VB = Vordringlicher Bedarf**

**WB\* = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht**

**WB = Weiterer Bedarf**

eingeorordnet.

Im Falle von Schienen-/Wasserstraßenprojekten erfolgt die Einordnung in **(VB) Vordringlicher Bedarf ./. (PB) Potentieller Bedarf**

# Der Bundesverkehrswegeplan 2030 III

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 6

## Wie konnten sich Bürger beteiligen?

Die Aufstellung des BVWP 2030 erfolgte unter deutlicher Ausweitung der **Öffentlichkeitsbeteiligung**. Der Entwurf des BVWP 2030 und der dazugehörige Umweltbericht wurden am 16. März 2016 durch das Ministerium veröffentlicht. Während des **Beteiligungsverfahrens vom 21. März bis 02. Mai 2016** hatten dann alle Interessierten die Möglichkeit, sich zum BVWP zu äußern.

Mediale Berichterstattung zur Möglichkeit der Bürgerbeteiligung:

- Generalanzeiger 23.03.2016: Sebastian Hartmann - „**Jetzt kommt die harte Aktenarbeit**“
- Kölner Stadt Anzeiger 22.03.2016: „**Ringgen um eine neue Rheinbrücke**“
- Rundschau 22.03.2016: „**Neue Rheinbrücke im Wettlauf um die Baureife**“
- Weitere: **Montagszeitung, Niederkassel Aktuell, Radio Bonn-Rhein-Sieg**
- **Hinweis auf meiner Website am 21. März 2016 mit Möglichkeit der Beteiligung:**  
<http://www.sebastian-hartmann.de/meldungen/43171/209059/Beteiligung-am-Bundesverkehrswegeplan.html>

# Der Bundesverkehrswegeplan 2030 IV

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 7

Der **Bundestag** hat auf Grundlage des **BVWP** am **02.12.2016** in den **Ausbaugesetzen** den **Ausbaubedarf** für die Verkehrsinfrastruktur **gesetzlich** festgelegt.

Die im **BVWP** enthaltenen **Maßnahmen** wurden **entlang ihrer Priorität**, ihres **Verfahrensstandes** bei der **Planung** und **weiterer Faktoren** zunächst in die **Fünfjahrespläne (Investitionsrahmenplan)** aufgenommen.

Erst in den **jährlichen Haushaltsberatungen** werden nach **Erlangung der planerischen Baureife (Planfeststellungsbeschluss)** die **Finanzierung** und damit die **Baufreigabe** erteilt.

# Der Bundesverkehrswegeplan 2030 V

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 8

## Hinweise:

**Vor der Umsetzung** muss **jedes Projekt** im Nachgang zum BVWP ein **eigenständiges Planungsverfahren** durchlaufen.

Es muss z.B. die **genaue Streckenführung verbindlich festgelegt** und **Baurecht erteilt** werden.

Dabei werden **öffentliche** und **private Interessen** abgewogen.

**Betroffene Bürgerinnen und Bürger** können hier selbstverständlich **ihre Interessen** und **Hinweise konkret** in die **Planung** einbringen.

**Dazu später mehr!**

# Struktur des Vortages

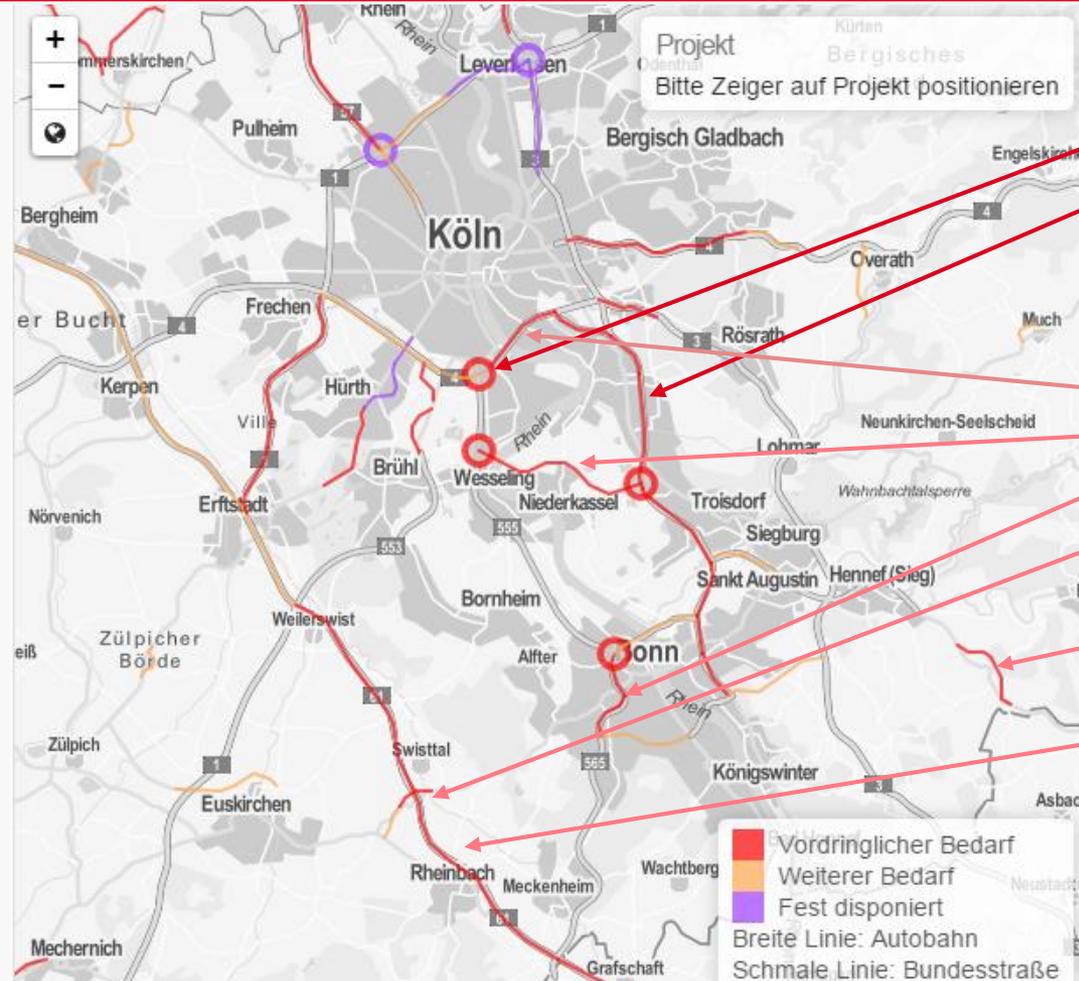
Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 9

- Der Bundesverkehrswegeplan 2030
- **Projekte in der Region Bonn/Rhein-Sieg**
- Rheinquerung Niederkassel-Wesseling
- Planungsverfahren
- Weitergehende Informationsmöglichkeiten & Quellen
- Fragen und Anmerkungen
- Kontaktmöglichkeiten

# Die Projekte in der Region Bonn/Rhein-Sieg

## *Straßen*

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 10



### ***Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung:***

- ***A555/A4 – Verteiler***
- ***A59***

### ***Vordringlicher Bedarf:***

- ***Rodenkirchener Brücke***
- ***Rheinquerung Niederkassel***
- ***Tausendfüßler***
- ***Ortsumgehung Swisttal-Miel***
- ***Ortsumgehung Hennef-Uckerath***
- ***A 61 Meckenheim – Bliesheim***

# Struktur des Vortages

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 11

- Der Bundesverkehrswegeplan 2030
- Projekte in der Region Bonn/Rhein-Sieg
- **Rheinquerung Niederkassel-Wesseling**
- Planungsverfahren
- Weitergehende Informationsmöglichkeiten & Quellen
- Fragen und Anmerkungen
- Kontaktmöglichkeiten

# Rheinquerung Niederkassel-Wesseling

## Das Projekt

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 12

- Priorisierung lt. BVWP: Straße - „Vordringlicher Bedarf“, Schiene – „Potenzieller Bedarf“
- Planungsverfahren darf begonnen werden (Beschluss des Bundestages vom (02.12.2016)
- Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten: 350,61 Millionen € (nur Straße, Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012)
- Barwert des Nutzens: 4.533,27 Millionen €
- Nutzen-Kosten-Verhältnis somit  $>10$
- Voraussichtliche Dauer der noch ausstehenden Planungen: 138 Monate
- Voraussichtliche Dauer der Bauphase: 48 Monate
- Voraussichtliche Dauer der Betriebsphase (mittlere über alle Anlagenteile gewichtete Nutzungsdauer): 43 Jahre

# Rheinquerung Niederkassel-Wesseling

## Argumente für die Rheinquerung

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 13

Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es im Verhältnis zu Köln und Bonn nur wenig Arbeitsplätze. Die meisten Menschen pendeln Tag für Tag in die Metropolen. Aus Niederkassel pendeln Tag für Tag über 14.000 Tausend Menschen, das sind 74 % aller Erwerbstätigen und dies einer der höchsten Wert im Rhein-Sieg-Kreis (IHK-Studie Juni 2015). Die Bevölkerung im Rhein-Sieg-Kreis ist von 1987 bis 2014 um 23 % gewachsen, Niederkassel hingegen um 31 % (Quelle: Zensus)

Wir benötigen die **bestmögliche Infrastruktur** (Breitband, Straße, Schiene), damit unser **Volksvermögen - Landschaft, Immobilien, Wirtschaft - seinen Wert behält.**

Nur gute und ökologisch ausgebaute Verkehrswege sichern langfristig dieses Vermögen. Der Zeitaufwand vom Wohnort zum Arbeitsplatz muss überschaubar sein, damit unsere Kommunen langfristig attraktive Orte zum Leben bleiben.

# Rheinquerung Niederkassel-Wesseling

## Argumente für die Rheinquerung

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 14

### Nur als Kombination von Straße und Schiene kann eine neue Rheinquerung ihr volles Potential entfalten

- Argumente für die Autobahnquerung
  - *Niederkassel: Der Verkehr auf der L269 in Richtung Bonn sowie in Richtung A59/Wahn kann durch eine neue Rheinquerung aufgeteilt werden → Weniger Stau!*
  - Entlastung des Kölner Rings und zur Anbindung der Wachstums-Region südlich von Köln dringend erforderlich. So lässt sich auch eine bessere Erreichbarkeit für Pendler aus dem Rhein-Sieg-Kreis erreichen.
  - Beim Ausbau der Autobahnen ist die Rheinquerung im Gesamtkonzept des BVWP zu bewerten. Die Engpässe auf der A59 (+ 1 Spur je Seite), am Tausendfüßler und dem Übergang A555 / A4 (AK Köln-S) werden gemildert, aber erst durch eine zusätzliche Querung wird verhindert, dass die Brücken über den Rhein weiterhin Nadelöhre darstellen.

# Rheinquerung Niederkassel-Wesseling

## Argumente für die Rheinquerung

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 15

### Nur als Kombination von Straße und Schiene kann eine neue Rheinquerung ihr volles Potential entfalten

- Argumente für die Eisenbahnspange
  - Stau auf der Schiene! Die links- und rechtsrheinischen Schienentrassen sind bereits heute voll ausgelastet, deswegen muss hier Abhilfe geschaffen werden. Eine Rheinquerung ohne Schienentrasse zu planen wäre deswegen fahrlässig.
  - Verbindung des linksrheinischen und rechtsrheinischen S-Bahn-Verkehrs
  - Erhebliche Entspannung der Situation für Pendler, die bisher zwischen Köln und Bonn auf der Schiene im Stau stehen
  - **Niederkassel:** Erstmalig Anbindung an das Schienennetz und somit den schienengebundenen ÖPNV durch eine Haltestelle der S-Bahn zwischen Niederkassel und Köln -> erhebliche Verbesserung der Situation vor Ort, **echte Alternative zum Individualverkehr;**
    - Busse und eine Stadtbahn sind keine echte Alternative!
    - Park & Ride Möglichkeit
    - Direkte Anbindung an den Flughafen

# Rheinquerung Niederkassel-Wesseling

## Argumente für die Rheinquerung

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 16

### Warum wurde die Rheinquerung vom „Weiteren Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ hochgestuft

- Pressemitteilung vom 21.04.2016: "Sollten wir jetzt keine Hochstufung der Brücke in den vordringlichen Bedarf erreichen, hätten wir die schwierige Situation, dass einerseits **das Land in Vorleistungen** für ein sehr teures Projekt in punkto Planung treten müsste und zum anderen klar wäre, dass nicht genügend Geld für Projekte dieser Kategorie bis 2030 zur Verfügung steht. Die Rheinbrücke ist jedoch ein sehr teures Projekt und sollte von Anfang an mit einer klaren Planungs- und Finanzierungsperspektive versehen werden. Dies hätte den Vorteil, dass die Städte Niederkassel und Köln **nicht auf Verdacht wichtige Flächen auf Jahrzehnte freihalten** für ein Projekt das möglicherweise niemals realisiert würde. **Wir brauchen jetzt Klarheit..** -> **Unsicherheit der Bevölkerung beenden!**
- Es haben sich **verschiedenste gesellschaftliche Akteure für eine Hochstufung** des Projektes ausgesprochen. Allgemeiner politischer Konsens über ALLE Parteien hinweg. Unterstützung durch die Industrie- und Handelskammer aber auch weitere Unternehmen.

# Rheinquerung Niederkassel-Wesseling DER BÜRGERWILLE ZÄHLT

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 17

Den „Bürgerwillen“ mit objektiven Verfahren und guter Beteiligung tatsächlich ermöglichen

**Neue  
Rheinbrücke?**

**OHNE UNS!**

Facebook-Umfrage  
vom 3.12.2016 in der  
Gruppe „Niederkassel“

Quelle Facebook:  
Gruppe „Bürger  
gegen die Brücke“

Es haben sich jetzt Initiativen für und gegen den Bau einer Rheinbrücke zwischen Niederkassel und Wesseling gebildet. Wie denkst Du? Benutze die Kommentarfunktion für deine Begründung, aber auch dazu, um deinen Wunsch - für eine mögliche Rheinquerung zu äußern. Zum Beispiel: Brücke ja, aber nur wenn Niederkassel eine Anbindung bekommt. Oder Brücke nein, lieber ein Tunnel...

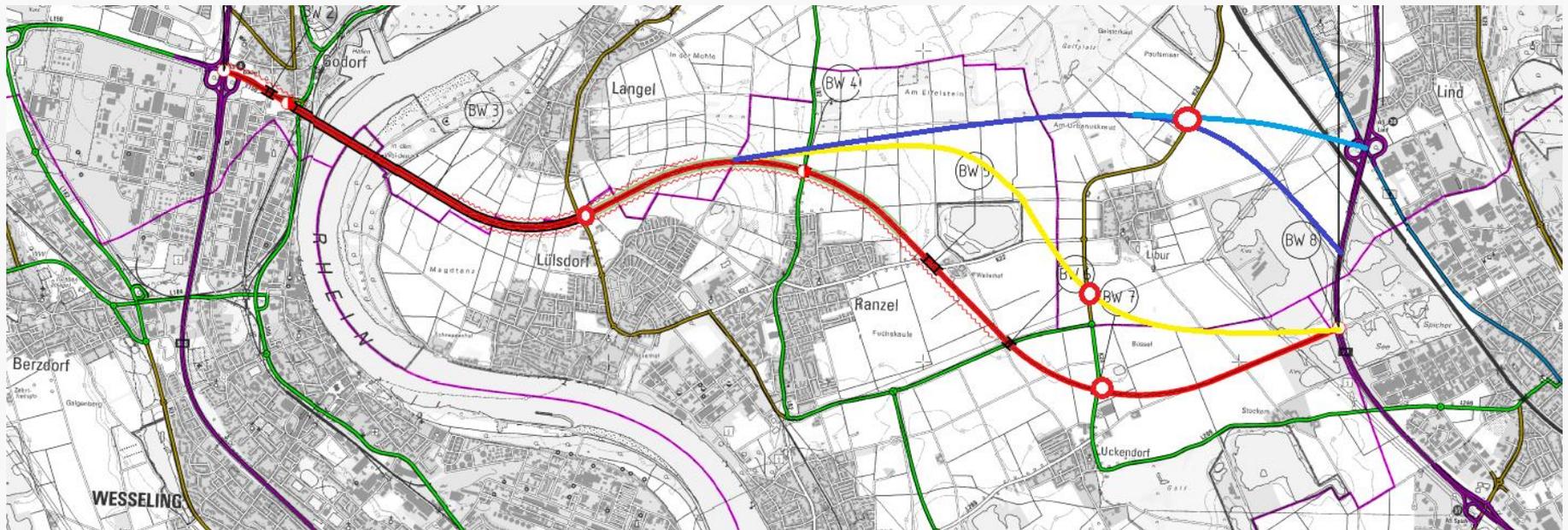
- |                                  |   |                          |                          |                          |                          |            |
|----------------------------------|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------------|
| <input checked="" type="radio"/> | Ja, ich bin für den Bau einer Brücke.     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <b>602</b> |
| <input type="radio"/>            | Nein, ich bin gegen den Bau einer Brücke. | <input type="checkbox"/> | <b>96</b>                |                          |                          |            |
| <input type="radio"/>            | Ich enthalte mich.                        | <input type="checkbox"/> | <b>14</b>                |                          |                          |            |

# Rheinquerung Niederkassel-Wesseling

## Mögliche Straßenverläufe

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 18

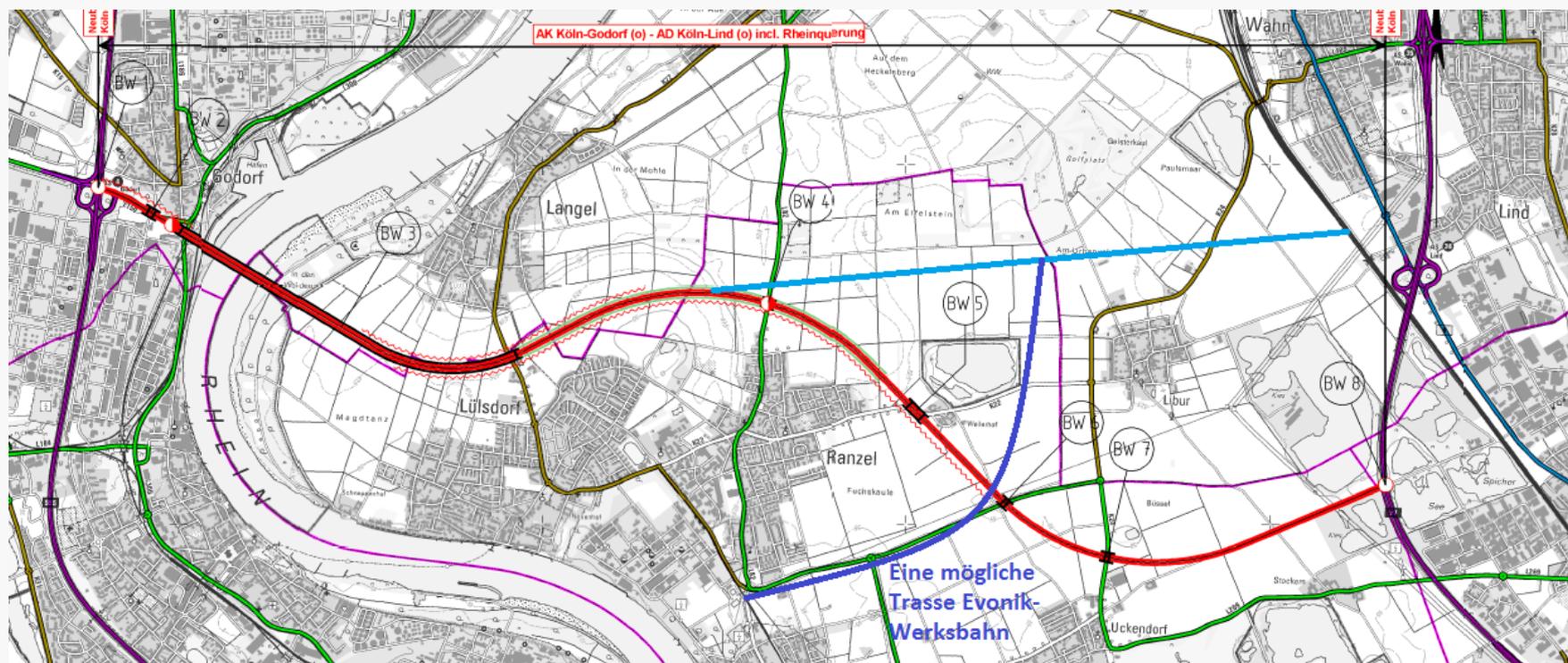
**Alles ist noch offen: Nicht ist entschieden!**



# Rheinquerung Niederkassel-Wesseling

## Mögliche Schienenverläufe

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 19



# Rheinquerung Niederkassel-Wesseling

## Ausgleichende Umweltmaßnahmen

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 20

### Forderung: Überkompensierende Maßnahmen im Bereich des Landschafts- und Naturschutzes

- Umweltbetroffenheit wird zurecht hoch eingeschätzt. Ausgleichsmaßnahmen müssen gelingen, sind aber noch offen. **Geltendes Recht ist zu beachten!**
- Der Neubau einer solchen Infrastruktur muss aber mit mehr als ausgleichenden Eingriffen in die Landschaftsräume versehen werden.
- Denkbar: Naturpark, neuer Grünzug, Bürgerpark, Biotop, natürliche Schutzzonen auch zum Lärmschutz

# Struktur des Vortages

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 21

- Der Bundesverkehrswegeplan 2030
- Projekte in der Region Bonn/Rhein-Sieg
- Rheinquerung Niederkassel-Wesseling
- **Planungsverfahren**
- Weitergehende Informationsmöglichkeiten & Quellen
- Fragen und Anmerkungen
- Kontaktmöglichkeiten

# Planungsverfahren

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 22

- 1. Planungsauftrag**
- 2. Linienfindung -> Linienbestimmung (5-30 Jahre)**
- 3. Vorentwurf (2-4 Jahre)**
- 4. Planfeststellungsverfahren (2-5 Jahre)**
- 5. Bauvorbereitung (1-3 Jahre)**

# Planungsverfahren

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 23

## 2. Linienfindung -> Linienbestimmung

- Erstellung Kartengrundlagen
- Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)
  - Beteiligte: u.a. Straßenbaubehörde, Bezirksregierung, Kreise, Städte/Gemeinden, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV), die anerkannten Naturschutzvereine und Gutachter für die Erstellung der UVS
- Ermittlung/Bewertung der Auswirkungen auf:
  - menschliche Gesundheit, biologische Vielfalt (Flora/Fauna), Boden, Wasser, Klima/Luft, Sachgüter, kulturelles Erbe, Landschaft, Wechselbeziehungen zwischen den Schutzgütern

# Planungsverfahren

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 24

## 2. Linienfindung -> Linienbestimmung

- Raumempfindlichkeitsanalyse/Raumwiderstandskarte
- Erarbeitung von denkbaren Linien
- Ableitung einer Vorschlagsvariante aus UVS-Sicht
- Weitere Abwägung auch unter Verkehrs- und Kostengesichtspunkten
- -> Vorzugsvariante
  - Die Vorzugsvariante wird weiter ausgearbeitet mit Erläuterungsbericht, Lageplänen, Höhen- und Querschnittsplänen und Kostenschätzung

# Planungsverfahren

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 25

## 2. Linienfindung -> Linienbestimmung

- -> Vorzugsvariante
- **Öffentlichkeitsbeteiligung**
  - Auslegung des Planungsentwurfs in den betreffenden Gemeinden
  - Bürgerversammlung/ Ratsbeschlüsse
- Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange

# Planungsverfahren

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 26

## 2. Linienfindung -> Linienbestimmung

- Bestimmung der Linienführung
  - Auf der Basis der Ergebnisse aus der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange, unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange sowie der Kosten wird die endgültige Linie durch das BMVI bestimmt

# Planungsverfahren

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 27

## 3. Vorentwurf

- Erstellung der Entwurfsunterlagen
- Prüfung und Genehmigung des Entwurfs

# Planungsverfahren

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 28

## 4. Planfeststellungsverfahren

- Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen
- Einleitung des Anhörungsverfahrens
- Öffentliche Auslegung des Plans
- **Bürgerinformation und Beteiligung der Betroffenen**
- Einwendungen und Anregungen
- Erörterungstermin
- Planfeststellungsbeschluss
- **Klagen**
- Bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss -> **Baurecht**

# Planungsverfahren

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 29

**Die Rheinquerung Niederkassel-Wesseling/Godorf wurde als Pilotprojekt für das Bündnis für Infrastruktur von NRW-Verkehrsminister Michael Groschek ausgewählt.**

- Mit diesem Bündnis soll Akzeptanz für Infrastrukturprojekte vor Ort geschaffen werden, indem die Öffentlichkeit frühzeitig informiert, beteiligt und auch nach Alternativen gesucht wird. Letztendlich geht es darum, eine gute Balance zwischen Individualinteressen und dem Gemeinwohl zu finden.
- Zusätzlich zu den aufgezeigten gesetzlichen Möglichkeiten zur Bürgerbeteiligung wird hier mehr und intensivere Bürgerbeteiligung geben.
- **WIR werden zusätzlich weiterhin informieren und beteiligen!**

# Struktur des Vortages

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 30

- Der Bundesverkehrswegeplan 2030
- Projekte in der Region Bonn/Rhein-Sieg
- Rheinquerung Niederkassel-Wesseling
- Planungsverfahren
- Weitergehende Informationsmöglichkeiten & Quellen
- Fragen und Anmerkungen
- Kontaktmöglichkeiten

# Weitergehende Informationsmöglichkeiten

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 31

<http://www.bvwp-projekte.de/> oder <http://www.sebastian-hartmann.de>



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Für die Erstellung des BVWP 2030 wurden ca. 2.000 Projektvorschläge für Wasserstraßenprojekte. Alle Projekte wurden hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit bewertet. Die Ergebnisse dieser Untersuchung können Sie hier abrufen.

Für jedes Projekt wurde ein Dossier erstellt. Es stellt die Ergebnisse der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung dar. In der Projektübersicht sind die Verkehrsprojekte eingestellt und abrufbar.

Das PRINS dient als Hintergrundinformation. Es stellt lediglich die Ergebnisse dar, um die Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse zu verbessern.

### Wie funktioniert PRINS?

Bitte wählen Sie zuerst den Verkehrsträger. Mithilfe einer Deutungslegende können über ein Auswahlménü aufgerufen werden. Über den Knopf „

Projekte des BVWP 2030 (Vordringlicher Bedarf und Weiterer Bedarf)

STRASSE

SCHIENE

WASSERSTRASSE

Sonstige Projekte die nicht Bestandteil des BVWP 2030 sind

STRASSE

SCHIENE

WASSERSTRASSE

START
PERSON
BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN
THEMEN
RHEIN-SIEG-KREIS
BERLIN
MITMACHEN

Sebastian Hartmann

Konsequenter. Gerechter. Hartmann.



© 2016 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Glossar | Impressum | Datenschutz | Hinweise

# Quellennachweise

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 32

## **Projekte und Projektnachweise inkl. Grafiken und Pläne**

<http://www.bvwp-projekte.de/>

<http://www.bvwp2030.de>

## **Darstellung Planungsprozesse, Bundesverkehrswegeplanung allg.**

*Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur*

<http://www.bmvi.de>

## **Eigene Recherchen und Darstellungen**

<http://www.rhein-sieg-anzeiger.de>

<http://www.general-anzeiger-bonn.de/>

<http://www.rundschau-online.de/region/rhein-sieg>

## **Bevölkerungswachstum**

[http://www.rhein-sieg-kreis.de/imperia/md/content/cms100/wirtschaft2/daten\\_fakten/bevoelkerung/bev\\_lkerungsentwicklung\\_ab\\_zensus\\_2011.pdf](http://www.rhein-sieg-kreis.de/imperia/md/content/cms100/wirtschaft2/daten_fakten/bevoelkerung/bev_lkerungsentwicklung_ab_zensus_2011.pdf)

## **Pendlerquoten**

[https://www.ihk-bonn.de/fileadmin/dokumente/Downloads/Presse/Pendlerstudie\\_komplett.pdf](https://www.ihk-bonn.de/fileadmin/dokumente/Downloads/Presse/Pendlerstudie_komplett.pdf)

# Struktur des Vortages

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 33

- Der Bundesverkehrswegeplan 2030
- Projekte in der Region Bonn/Rhein-Sieg
- Rheinquerung Niederkassel-Wesseling
- Planungsverfahren
- Weitergehende Informationsmöglichkeiten & Quellen
- **Fragen und Anmerkungen**
- Kontaktmöglichkeiten

# Fragen und Anmerkungen

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 34



# Struktur des Vortages

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 35

- Der Bundesverkehrswegeplan 2030
- Projekte in der Region Bonn/Rhein-Sieg
- Rheinquerung Niederkassel-Wesseling
- Planungsverfahren
- Weitergehende Informationsmöglichkeiten & Quellen
- Fragen und Anmerkungen
- **Kontaktmöglichkeiten**

# Kontaktmöglichkeiten

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 36



**Sebastian Hartmann**  
Mitglied des Deutschen Bundestages

Frankfurter Str. 47  
53840 Troisdorf  
Sebastian.Hartmann@bundestag.de

Tel. (02241) 999 3310  
Fax (02241) 999 3314



[twitter.com/sebast\\_hartmann](https://twitter.com/sebast_hartmann)



[facebook.com/sebastianhartmannspd](https://facebook.com/sebastianhartmannspd)



***Vielen Dank  
für die  
Aufmerksamkeit!***

# Backup-Folien

Sebastian Hartmann, MdB | 08.12.2016 | 38

tbd