

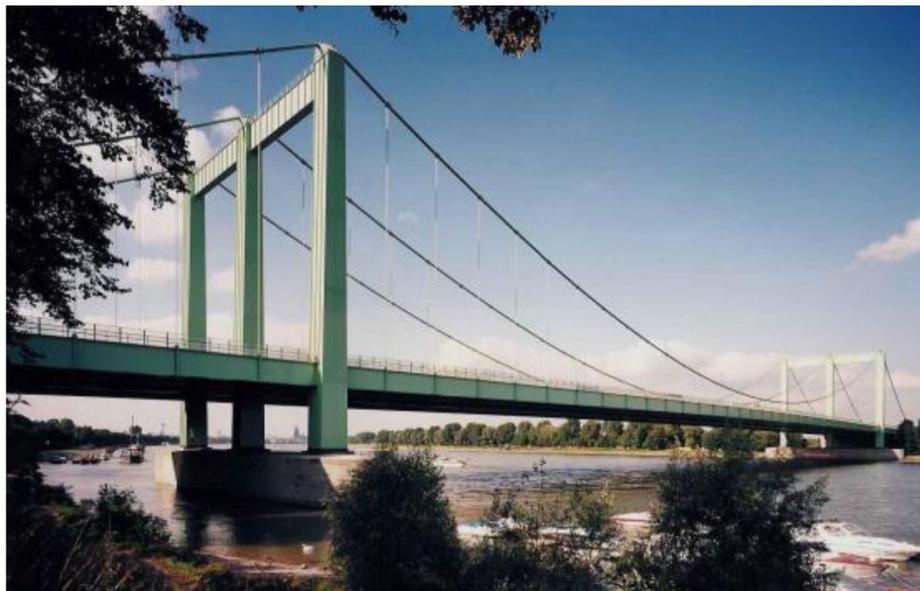


A4plus

Dialogforum

Dritte Sitzung, 16. Februar 2021

Protokoll



Tagesordnung

Uhrzeit	Programmpunkt
ab 17.15 Uhr	Eintreffen im Warteraum
17.30 Uhr	TOP 1: Einführung und Organisatorisches
	TOP 2: Ergebnisse der Untersuchungen zur Rodenkirchener Brücke Dipl.-Ing. Marc Schumm, Leonhardt, Andrä und Partner
	Rückfragen und Diskussion
	TOP 3: Weitere Planungen zur Rodenkirchener Brücke Dipl.-Ing. Marc Schumm, Leonhardt, Andrä und Partner
	Rückfragen und Diskussion
	TOP 4: Nächste Schritte/ Feedback
19.45 Uhr	Ende der Veranstaltung

TOP 1: Einführung und Organisatorisches

Der Moderator Simon Carmagnole begrüßt die Mitglieder zur dritten Sitzung des Dialogforums „A4plus“. Das Dialogforum findet aufgrund der Pandemie als digitale Sitzung statt. Themen sind die Ergebnisse der statischen Untersuchung sowie die Tragwerksplanung zur Rodenkirchener Brücke.

Herr Willi Kolks heißt die Teilnehmenden als Leiter der Außenstelle Köln der Autobahn GmbH ebenfalls herzlich willkommen. Im Vorfeld der Sitzung sind wesentliche Ergebnisse aus den statischen Untersuchungen der Rodenkirchener Brücke bereits öffentlich bekannt geworden. Herr Kolks betont, dass es der Autobahn GmbH weiterhin ein großes Anliegen ist, dass das Dialogforum als zentrales Gremium wesentliche Informationen zur Planung zuerst erfährt und diskutieren kann. Frau Friederike Schaffrath stellt sich als neue Leiterin des Geschäftsbereichs Planung der Außenstelle Köln der Autobahn GmbH vor. Sie wird in dieser Funktion zukünftig für das Projekt „A4plus“ mit zuständig sein. Herr Kolks wird das Projekt „A4plus“ ebenfalls weiterhin begleiten.

Herr Carmagnole begrüßt einige neue Mitglieder des Dialogforums. Neue Bezirksbürgermeisterin für Porz ist Frau Sabine Stiller, die mit ihrem Stellvertreter, Herrn Lutz Tempel, an der Sitzung teilnimmt. Ebenfalls neu gewählt im Amt des Bezirksbürgermeisters für Rodenkirchen ist Herr Manfred Giesen. Auch sein Stellvertreter, Herr Achim Görtz, nimmt an der Sitzung teil. Herr Carmagnole erläutert, dass einmalig die Doppelteilnahme ermöglicht wurde, damit sich die beiden neu gewählten Bezirksbürgermeister:innen selbst ein erstes Bild machen können. Zukünftig werden Herr Tempel und Herr Görtz die Bezirke Porz und Rodenkirchen als Mitglieder im Dialogforum vertreten. Zudem begrüßt der Moderator die neu gegründete Bürgerinitiative „A4minus“ aus Poll, die ebenfalls neu ins Gremium aufgenommen wurde, weil sie eine neue, zusätzliche Perspektive einbringt. Die Sprecherin Frau Petra Heller stellt die Initiative kurz vor und bedankt sich für die ausführlichen Vorgespräche sowie die nachträgliche Aufnahme.

Der Moderator stellt die Agenda vor und erläutert anschließend erneut das Selbstverständnis und die Aufgaben des Dialogforums, welches als ein informelles Gremium den gesamten Planungs- und Genehmigungsprozess begleitet. Das Gremium bietet dabei Raum für Information, Diskussion, Austausch und die Aufnahme von sachdienlichen Hinweisen aus dem Planungsraum. Es besitzt jedoch keine Entscheidungsbefugnis, sondern hat einen rein konsultativen Charakter. Die Mitglieder des Dialogforums verstehen sich zudem als Ansprechpartner für Außenstehende und Multiplikatoren für das Projekt.

Um auch in der Pandemiezeit dem Informationsbedürfnis der Öffentlichkeit nachzukommen, findet vom 22. bis 26. Februar von jeweils 9 bis 17 Uhr eine telefonische Bürgersprechstunde statt, in der Bürger:innen sich mit Ihren Fragen zum Projekt direkt an die Autobahn GmbH wenden dürfen.

Herr Rüdiger Däumer, Projektleiter „A4plus“ von der Autobahn GmbH, erklärt, dass sich das Projekt aktuell immer noch in der Vorplanung befindet. Die statischen Untersuchungen zur Tragwerksplanung wurden abgeschlossen und werden in der heutigen Sitzung vorgestellt.

Ein Mitglied erkundigt sich, inwiefern die Planung der Rheinspange 553 südlich von Köln mit dem Ausbau der A4 zusammenhängt. Herr Däumer erläutert, dass der Bau der Rheinspange 553 zuerst erfolgen wird und der Ausbau der A4 entsprechend frühestens ab 2030 erfolgen kann. Einige Teilnehmenden äußern in diesem Zusammenhang den Wunsch, Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Brückenbaumaßnahmen im Rheinland transparenter zu machen. Herr Kolks erläutert, dass hierzu eigens eine neue Koordinierungsstelle bei der Autobahn GmbH gegründet wurde. Der neue Geschäftsbereich Rheinbrücken wird als Kompetenzcenter und verkehrsträgerübergreifende Plattform die Zusammenhänge und verkehrlichen Wirkungen der Projekte transparent machen. Herr Carmagnole nimmt das Anliegen ebenfalls auf und kündigt hierzu zeitnah weitere Informationen auf der Projektwebsite an.

TOP 2: Ergebnisse der Untersuchungen zur Rodenkirchener Brücke

Referent: Dipl.-Ing. Marc Schumm, Leonhardt, Andrä und Partner VBI AG

Die Rodenkirchener Brücke ist das Wahrzeichen des Kölner Südens und prägt das Stadtbild seit dem Wiederaufbau 1952. Da die Rheinquerung einen wesentlichen Einfluss auf den neuen Trassenverlauf der A4 hat, muss zunächst untersucht werden, ob eine Weiternutzung der bestehenden Rheinbrücke im Zuge des achtstreifigen Ausbaus möglich ist. Um dies beurteilen zu können wurden statische Untersuchungen im Rahmen der Nachrechnung der bestehenden Rheinbrücke nach aktuell gültigem Normenwerk durchgeführt.

Herr Schumm von der Ingenieursgemeinschaft Leonhardt, Andrä und Partner stellt die Ergebnisse dieser Untersuchung vor.

Bei der Rodenkirchener Brücke handelt es sich um eine Hängebrücke, bei der beide Richtungsfahrbahnen auf einem gemeinsamen Überbau geführt werden. Die 1940 eröffnete und Ende des zweiten Weltkriegs zerstörte ursprüngliche Brücke wurde 1950 wiederaufgebaut. Die Brückenerweiterung erfolgte im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A4 im Jahr 1994 nach Norden (Unterstrom), indem eine dritte Kabelebene hinzugefügt und der neue Überbau für die nördliche Brückenerweiterung erfolgte mit einer Bauwerksfuge bei den Pfeilergründungen, der Anschluss des nördlichen Pylons erfolgte mit einem gelenkigen Anschluss an den vorhandenen Pylon-Rahmen der südlichen Hälfte. Der Brückenüberbau besteht aus Längs- und Querträgern mit einer Stahlfahrbahn, die drei Kabelebenen umfasst. Die Brückenbreite beträgt seit der Erweiterung 52,8 Meter.

Die Verkehrsbelastung auf Autobahnen hat sich zwischen 1954 und 2010 fast um das Siebenfache von 7.000 Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Tag auf 48.000 Kfz pro Tag erhöht. Zusätzlich gab es einen extremen Anstieg von Großraum- und Schwertransporten. Auch hier hat sich die Anzahl der Schwertransporte von 1990 bis 2010 auf rund 80.000 Fahrzeuge beinahe verachtfacht. Herr Schumm verdeutlicht, dass nicht nur die Anzahl der Fahrzeuge, sondern auch die Last pro Fahrzeug enorm gestiegen ist. Dieser Tatsache wurde in den aktuell gültigen Normenwerken dadurch Rechnung getragen, indem die für die Bemessung von Brückentragwerken anzusetzenden Verkehrslasten gegenüber dem früheren Normenwerk deutlich erhöht werden mussten.

Zur Beurteilung, inwiefern der achtstreifige Ausbau der A4 weiterhin von der Rodenkirchener Brücke getragen werden kann, erfolgt eine statische Nachrechnung des bestehenden Brückenbauwerks. Damit ist dann eine realistische Beurteilung der Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit der bestehenden Rheinbrücke insbesondere unter Berücksichtigung des gestiegenen Verkehrsaufkommens und der Fortentwicklung der Bautechnik möglich. Maßgebend hierfür ist die „Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand (Nachrechnungsrichtlinie)“.

Wesentliche Grundlage für die Nachrechnung des Brückenbestandes ist der Ansatz der Verkehrslasten. Hierzu werden in der o.g. Richtlinie entsprechende Lastmodelle definiert, welche die anzunehmenden Nutzlasten auf Straßenbrücken darstellen. Aufgrund der großen überregionalen Bedeutung der A4 für das Verkehrsnetz mit einem Verkehrsaufkommen von 135.000 Kfz pro Tag und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 15 Prozent ist das Lastmodell LM1 nach DIN-Fachbericht für die Nachrechnung relevant. Für Neubauten gelten die Lastmodelle nach EUORCODE.

Herr Schumm geht auch kurz auf die Vorgehensweise bei der statischen Berechnung ein und erklärt, dass in der Nachrechnung aufgrund der Konstruktion der Brücke als Hängebrücke ein nichtlineares Tragverhalten in Brückenlängsrichtung sowie die komplizierte Montagevorspannung berücksichtigt werden musste.

Das Ergebnis der Berechnungen ist die Auslastung des Brückentragwerkes, bei der die vorhandenen Beanspruchungen den maximal möglichen Beanspruchungen für die einzelnen Tragelemente gegenübergestellt werden. Hierbei zeigte sich für das Lastmodells LM1 eine deutliche Überschreitung der zulässigen Beanspruchungen von bis zu 50 Prozent nahezu über die gesamte Brückenlänge. Weiterhin hat die Untersuchung ergeben, dass ein achtstreifiger Ausbau eine Spannungsüberschreitung der Pylone von ca. 20 Prozent zur Folge hätte und die Stabilität der Querträger nicht mehr sicherzustellen wäre.

Herr Schumm betont, dass sich die Untersuchungen auf den achtstreifigen Ausbau des Bestandsbauwerks beziehen und nicht auf den Zustand der Rodenkirchener Brücke unter der aktuellen verkehrlichen Situation.

In einer nachfolgenden Machbarkeitsuntersuchung wurde zudem untersucht, inwiefern das Bestandsbauwerk durch mögliche Verstärkungsmaßnahmen für einen achtspurigen Ausbau ertüchtigt werden könnte.

Die Untersuchung hat ergeben, dass eine Verstärkung der Versteifungsträger nicht zielführend wäre, da die Defizite so umfangreich sind, dass die Verstärkungsarbeiten nur in andauernden Teil- oder Vollsperrungen der Rheinbrücke möglich wären. Dies hätte langwierige Verkehrsbehinderungen, der ohnehin schon staugeplagten Region zur Folge. Hinsichtlich der möglichen Verstärkungsmaßnahmen bei der vorhandenen Stahlkonstruktion ergeben sich viele offene Fragen, wobei der Umfang der auszuführenden Arbeiten erst im Zuge der Ausführung abschließend geklärt werden könnte. So ist u.a. die Schweißbarkeit der Konstruktion nicht sichergestellt und die Schweißnähte der Versteifungsträger und die Hängeranschlüsse sind nicht für die höheren Lasten ausgelegt.

Herr Schumm fasst abschließend die Ergebnisse der Nachrechnung wie folgt zusammen:

Das Bestandsbauwerk ist für den achtstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A4 nicht zukunftsfähig und durch einen Neubau zu ersetzen. Die erforderlichen Nachweise können für das Haupttragglied des Versteifungsträgers nicht erfüllt werden und es bestehen wesentliche konstruktive Defizite am Bestandsbauwerk, die eine Verstärkung nicht zulassen. Die erhebliche Steigerung gegenüber dem Dimensionierungs-Lastmodell (BK 60/30 mit reduzierten Flächenlasten) können nicht aufgenommen werden. Die Spannungs- und Beulsicherheitsnachweise sind so deutlich überschritten, dass eine Verstärkung für den achtstreifigen Ausbau nicht möglich ist.

Der Vortrag von Herrn Schumm wurde während der Sitzung aufgezeichnet und ist als [Video](#) einsehbar.

In der anschließenden Diskussion fragt ein Teilnehmer, ob die Rodenkirchener Brücke durch das Herabsetzen der Geschwindigkeit von Lastkraftfahrzeugen entlastet werden kann. Herr Schumm erklärt, dass solche Maßnahmen aus statischer Sicht keine Relevanz hätten und sich zudem nicht auf die Ermüdungsfestigkeit des Bauwerks auswirken wird.

Viele Teilnehmende fragen sich, wie lange die Rodenkirchener Brücke die aktuelle Verkehrslast noch tragen wird und teilen ihre Befürchtungen über die aktuelle Tragfähigkeit der Brücke mit. Doch Herr Schumm sowie Herr Epstein (Projektleiter bei der Autobahn GmbH) bestätigen, dass die Rodenkirchener Brücke für die aktuelle Verkehrslage ausreichend sicher ist. Die zuvor genannten rechnerischen Defizite sind bekannt, für diese werden jedoch bereits Maßnahmen getroffen. Zudem wird die Brücke weiterhin regelmäßig beobachtet und es werden turnusmäßige Bauwerkprüfungen vorgenommen.

Es wird die Frage gestellt, ob es denkbar wäre, die Rodenkirchener Brücke in Teilen weiterhin zu nutzen und den Mehrverkehr über ein zweites Bauwerk zu leiten. Dies ist aufgrund der Ergebnisse aus dem statischen Gutachten zu verneinen. Die Nutzung des Bestandsbauwerks wird auch in Teilen nicht für das Verkehrslastmodell LM 1 möglich sein. Auch ohne einen Ausbau der A4 muss die Brücke früher oder später zurückgebaut und ersetzt werden. Die Verantwortlichen der Autobahn GmbH schätzen die Restnutzungsdauer der Rodenkirchener Brücke auf ca. 15 Jahre ein, wobei die Restnutzung aber noch genauer berechnet werden muss.

Die Rodenkirchener Brücke steht unter Denkmalschutz, wie eine Teilnehmerin zu bedenken gibt. Das Thema Denkmalschutz ist erst im Planfeststellungsverfahren relevant, wie Herr Schumm erläutert, wo letztendlich eine Abwägungsentscheidung getroffen werden muss.

Einigen Teilnehmenden drängt sich die Frage auf, ob und wie genau ein Zusammenhang zwischen den Lastmodellen und der Verkehrsuntersuchung besteht. Hierzu wird erläutert, dass die statisch anzusetzenden Lastmodelle und das tatsächliche Verkehrsaufkommen bzw. die Anzahl der Kraftfahrzeuge sowie der Schwerverkehrsanteil pro Tag nicht direkt verglichen werden können. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen zeichnet sich u.a. durch die Anzahl der Fahrzeuge, die vorhandenen Achslasten sowie durch unterschiedliche Verkehrszustände, z.B. Staubildung aus. Für die Dimensionierung von Bauwerken können diese komplexen Vorgänge nicht im Detail abgebildet werden. Daher erfolgt die Bemessung und Dimensionierung von Bauwerken anhand von vereinbarten Lastmodellen. Für die Lastmodelle nach DIN-Fachbericht und EUROCODE werden Flächenlasten für leichtere Fahrzeuge (z.B. PKW, Fußgänger, Radfahrer) sowie Einzellasten für Fahrzeuge mit hohen Achslasten (z.B. LKW) angegeben. Diese Lastmodelle sind bindend und berücksichtigen Erfahrungswerte aus mittlerweile über hundert Jahren. Als Eingangsgröße berücksichtigen sie die Summe der gleichzeitig ansetzbaren Lasten. Daraus resultiert, dass eine größere Brückenfläche auch eine größere Gesamtlast erzeugt. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen oder wie häufig die Brücke dieser Gesamtlast ausgesetzt ist, hat somit keinen direkten Einfluss auf die Ermittlung der Last auf der Rodenkirchener Brücke.

Ein Teilnehmer erfragt, ob die Rodenkirchener Brücke für den Schwerlastverkehr gesperrt werden könnte, um diese so zu entlasten. Herr Schumm verneint dies. Die Verkehrsregellasten müssen immer dem aktuellen Normenwerk entsprechen. Herr Detlev Epstein, Abteilungsleiter Brückenbau in der Außenstelle Köln der Autobahn GmbH, verdeutlicht nochmal, dass es das Ziel des Straßenbaulastträgers ist, eine Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, welche den in der Norm geforderten verkehrlichen Anforderungen und Belastungen gewachsen ist. Jedoch zeigen die Berechnungsergebnisse, dass das Bauwerk die notwendigen Normen bei einem Ausbau nicht mehr ausreichend erfüllt und somit das Bauwerk nicht erhalten werden kann. Eine Einschränkung des Schwerlastverkehrs ist hierbei kein Ansatz, der zur Einhaltung der Normen beitragen würde.

TOP 3: Weitere Planungen zur Rodenkirchener Brücke

Referent: Dipl.-Ing. Marc Schumm, Leonhardt, Andrä und Partner

Im zweiten Teil seines Vortrags stellt Herr Schumm verschiedene Trassierungsvarianten sowie mögliche Brückentypen vor, die für ein Ersatzbauwerk in Frage kommen würden. Dazu erläutert er die beiden prinzipiell möglichen Varianten der Trassierung des Ersatzneubaus: Variante 1 mit einer bleibenden Seitenlage und Variante 2 mit einer temporären Seitenlage im Bauzustand. Hierbei sind verschiedene Untervarianten zu untersuchen, wie das Ersatzbauwerk der Rodenkirchener Brücke gebaut wird (Nord- oder Südversatz). Je nach Wahl der der Trassierungsvariante im Grundriss ergeben sich unterschiedliche Verschiebungen der neuen Autobahnachse gegenüber dem Bestand. Dies ist im Rahmen der Variantenuntersuchung hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme und des Grunderwerbs zu bewerten.

Anschließend erläutert Herr Schumm, welche Brückentypen für den Ausbau in Frage kommen würden. Die Rheinquerung liegt mit einer Mittelöffnung bzw. einer Hauptspannweite von ca. 380 bis 420 Metern sowohl in konstruktiv-technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht außerhalb des sinnvollen Einsatzbereiches für Balken-, Bogen- und Rahmenbrücken. Deshalb kommen für den Ersatzneubau die Varianten einer Schrägseilbrücke (Harfe, zweihüftig), erdverankerte Hängebrücke oder Zügelgurtbrücke in Frage. Um später dann eine Vorzugsvariante herauszuarbeiten, werden alle Brückenvarianten nach den Kriterien Gesamtbauzeit bis zur Außerbetriebnahme des Bestandsbauwerkes, Wirtschaftlichkeit/Kosten, Flächeninanspruchnahme, Umweltauswirkungen, Nachhaltigkeit, bauzeitliche Verkehrsführung, Unterhaltung/Instandsetzung sowie städtebauliche Einbindung/Gestaltung bewertet.

Der zweite Vortrag von Herrn Schumm ist ebenfalls als [Videobeitrag](#) verfügbar.

Eine Teilnehmerin fragt, ob man die Rodenkirchener Brücke erhalten könnte, indem zwischen den Seilverankerungen eine Ellipse gebaut wird. Herr Schumm erklärt, dass schon eine Spannweite von 280 Metern für Bogenbrücken sehr herausfordernd in der Konstruktion ist und somit für die hier vorliegende Spannweite von 400 Metern nicht in Frage kommt. Zudem müssen große Eingriffe in die Statik der Rodenkirchener Brücke vermieden werden.

Ein Teilnehmer interessiert sich dafür, ob die zugrunde liegenden Normen durch das Verkehrsministerium bestimmt werden und sich diese somit in einer neuen Legislaturperiode ändern könnten. Herr Schumm verneint dies. Die Setzung solcher Normen hat keine politischen Hintergründe und steht in keinem Zusammenhang mit dem Bundesverkehrsministerium. Das aktuell gültige Normenwerk im Bauwesen (Eurocode) wird von einem internationalen Normenausschuss entwickelt und vom Normenausschuss Bauwesen (NABau) in Deutschland konsolidiert. Wenn sich die Verkehrssituation signifikant verändern würde, müssten die Lastmodelle nachberechnet werden. Aber damit ist aktuell nicht zu rechnen.

Zudem kommt die Frage auf, ob auch eine Tunnellösung für den neuen Verkehr möglich wäre, sodass die Rodenkirchener Brücke für den Fuß- und Radverkehr genutzt werden kann. Hierzu erläutert Herr Schumm, dass dies im Sinne der Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit einer achtzigjährigen Brücke nicht zielführend und wirtschaftlich ist, da mit regelmäßigen Instandhaltungsmaßnahmen zu rechnen wäre und diese wie bereits erläutert nur schwer umzusetzen sind. Frau Schaffrath ergänzt, dass es das Ziel ist, für die Rodenkirchener Brücke eine langfristige Lösung zu schaffen.

Auf Nachfrage erklärt Herr Schumm, dass beide Varianten (Nord- und Südversatz) für die Trassenplanung untersucht werden. Die Verschiebung um 25 Meter ergibt sich durch das Brückenbauwerk. Mit entsprechenden Ausrundungsradien müsste der Achsversatz im weiteren Verlauf der A4 ebenfalls angepasst werden. Das wird jedoch noch genauer untersucht. Auch durch die verlängerte Auffahrt der Anschlussstelle Köln-Poll würde die Bauwerksverschiebung in Variante 1 nicht mehr als 25 Meter betragen.

Der Teilnehmer regt zudem an, die Landschaftsgestaltung bzw. den städtebaulichen Charakter ebenfalls als Kriterium für die Variantenuntersuchung aufzunehmen. Herr Schumm stimmt dem Teilnehmenden zu und erläutert, dass diese Punkte in der Variantenuntersuchung bereits unter dem Kriterium der Gestaltung berücksichtigt werden.

Ein Teilnehmer interessiert sich für die genaue Verkehrsregellast auf der aktuellen Brücke und fragt, wie lange das neue Brückenbauwerk halten würde. Zudem wünscht er sich genauere Informationen zum

Lastmodell LM1. Aufgrund der schon fortgeschrittenen Zeit bietet der Moderator an, hierzu im Protokoll der Sitzung die Antwort nachzutragen. [Ergänzung im Nachgang: Die aktuelle Brücke wurde für das Lastmodell Brückenklasse 60 mit reduzierten Flächenlasten nach der damals gültigen DIN 1072 / 1985 nachgewiesen. Im Rahmen der Nachrechnung der Rodenkirchener Brücke ist das Lastmodell LM1 nach DIN-Fachbericht anzusetzen, welches ein ca. 50 Prozent höheres Lastniveau aufweist. Für einen Ersatzneubau, mit einer Lebensdauer von ca. 100 – 120 Jahren ergibt sich nach aktuell gültigem Normenwerk (EUROCODE) ein ca. 75 Prozent höheres Lastniveau.].

TOP 4: Nächste Schritte/ Feedback

Abschließend verweist Herr Carmagnole nochmals auf die anstehende Bürgersprechstunde und bittet die Mitglieder, die Information in ihren Netzwerken zu streuen. Die Zusammenfassung der Statikuntersuchung der Rodenkirchener Brücke wird zeitnah veröffentlicht. Herr Däumer gibt abschließend einen Ausblick auf die weitere Planung: nach der Bürgersprechstunde im Februar folgt die zweite Abstimmung zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), bei der die vertiefende Raumanalyse vorliegen wird. Im Mai erfolgt dann voraussichtlich die vierte Sitzung, in der die Ergebnisse der vertiefenden Raumanalyse sowie konkrete Variantenvorschläge vorgestellt werden. Herr Carmagnole regt noch einmal an, dass die Teilnehmenden auch eigene Themenvorschläge für die Sitzungen einbringen können. Eine Teilnehmerin regt eine Erläuterung des Verkehrsgutachtens an. Herr Carmagnole nimmt diesen Hinweis gerne auf. Herr Däumer weist darauf hin, dass das Thema Verkehrsuntersuchung bereits im 2. Dialogforum ausführlich behandelt wurde und empfiehlt zudem, dass spezifische Fragen zum Verkehrsgutachten auch gut schriftlich im Fragen-Antwort-Bereich der Projektwebsite beantwortet werden können.

Aufgrund der ausgiebigen Diskussionen wurde die Pressemitteilung im Nachgang der Sitzung mit den Teilnehmenden per E-Mail abgestimmt. Die Mitglieder äußern den Wunsch, dass zukünftig der zeitliche Rahmen der Sitzung besser gewahrt werden soll, um genügend Zeit für die Abstimmung einer Pressemitteilung zu haben. Dazu sollen notfalls Redezeiten stärker begrenzt werden. Herr Carmagnole nimmt dies für die kommenden Sitzungen auf, bedankt sich für die rege Diskussion und verabschiedet die Teilnehmenden.