



# A4plus

Dialogforum

Siebte Sitzung, 19. Juni 2023

Protokoll



## Tagesordnung

<b>Uhrzeit</b>	<b>Programmpunkt</b>
<i>ab 17:20 Uhr</i>	<i>Eintreffen im WebEx-Meeting</i>
17:30 Uhr	<b>Begrüßung und Organisatorisches</b>
	<b>Aktueller Stand der Planung</b> Rüdiger Däumer, Autobahn GmbH
	<b>Abwägungsprozess und Vorstellung der Vorzugsvariante</b> Dr.-Ing. Manfred Heß, Kocks Consult GmbH
	<b><i>Kurze Pause</i></b>
	<b>Klärung von Fragen</b>
	<b>Nächste Schritte des formellen Verfahrens und des Dialogs</b> Rüdiger Däumer, Autobahn GmbH
	<b>Klärung von Fragen</b>
	<b>Feedback und Verabschiedung</b>
19:25 Uhr	<b>Ende der Veranstaltung</b>

## TOP 1: Begrüßung und Organisatorisches

Der Moderator Dr. Jan Beermann eröffnet die virtuelle Sitzung und begrüßt die 20 anwesenden Mitglieder des Dialogforums „A4plus“. Das Thema der Sitzung ist die Vorstellung der Vorzugsvariante für den 8-streifigen Ausbau der A4 zwischen dem Autobahnkreuz Köln-Süd und dem Autobahnkreuz Köln-Gremberg.

Von Seiten der Autobahn GmbH heißt Friederike Schaffrath, Geschäftsbereichsleiterin Planung der Außenstelle Köln, die Teilnehmenden willkommen. Anschließend erläutert Herr Dr. Beermann die Agenda und begrüßt Teilnehmende, die erstmals an einer Sitzung des Dialogforums teilnehmen.

Im Vorfeld der Sitzung hatte ein Mitglied dem Dialogforum per E-Mail einen Fragenkatalog zukommen lassen und darum gebeten, diesen im Rahmen der Sitzung zu besprechen. Es wird sich darauf geeinigt, die wichtigsten Fragen des Katalogs verbal in die Diskussion einzubringen. Offene Fragen werden im Nachgang per E-Mail beantwortet.

## TOP 2: Aktueller Stand der Planung

Projektleiter Rüdiger Däumer von der Autobahn GmbH informiert die Teilnehmenden über den aktuellen Planungsstand des Projekts A4plus. Dieses befindet sich am Ende der ersten Planungsphase, der Vorplanung, welche das Ziel hat, die Vorzugsvariante festzulegen. In der anschließenden Entwurfsplanung wird diese im Detail ausgearbeitet. Herr Däumer gibt einen kurzen Überblick über die Entwicklungen seit dem letzten Dialogforum: In der letzten Sitzung wurden die ersten beiden Teile der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vorgestellt und ein Ausblick auf den dritten Teil, die Auswirkungsprognose, gegeben. Seitdem wurden die Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) in die UVS eingearbeitet, die Studie fertiggestellt und auf der Projektwebsite veröffentlicht. Die Vorzugsvariante und der vorangegangene Abwägungsprozess werden im Folgenden vom zuständigen Ingenieurbüro Kocks Consult GmbH vorgestellt.

## TOP 3: Abwägungsprozess und Vorstellung der Vorzugsvariante

### Referent: Dr.-Ing. Manfred Heß, Kocks Consult GmbH

Herr Dr. Manfred Heß vom Ingenieurbüro Kocks Consult GmbH erläutert dem Dialogforum die Herleitung der Vorzugsvariante der Autobahn GmbH. In der vertieften Variantenuntersuchung wurden sieben Varianten für den 8-streifigen Ausbau der A4 geprüft.

Herr Dr. Heß stellt dem Dialogforum diese sieben geprüften Varianten vor und erläutert, wie sich die Varianten hinsichtlich Trassierung, Baudurchführung, Eingriffen in Wohnnutzung sowie weiteren Betroffenheiten unterscheiden. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, den Verkehr über den Rhein während der Bauzeit aufrecht zu erhalten, etwa durch ein temporäres Brückenbauwerk in nördlicher oder südlicher Lage neben der Bestandsbrücke (temporäre Seitenlage).

Anschließend beschreibt Herr Dr. Heß die Abwägungssystematik zur Wahl der Vorzugsvariante. Für die Abwägung wurden die fünf Zielfelder „Raumstrukturelle Wirkung“, „Verkehr, Entwurf und Sicherheit“, „Bauablauf und Bauverkehrsführung“, „Umwelt“ und „Wirtschaftlichkeit“ bewertet. Für jedes der Zielfelder wurden Bewertungskriterien festgelegt, die mit Schulnoten von 1 bis 6 bewertet wurden. Auf diese Weise erhält jedes der fünf Zielfelder eine Gesamtnote, die zu einer „Abschlussnote“ der Variante zusammengeführt wurden. Dabei wurden die fünf Zielfelder unterschiedlich gewichtet. Die einzelnen Schritte des Abwägungsprozesses lassen sich anhand der [Rahmenpräsentation](#) und der vorangegangenen Gutachten detailliert nachvollziehen. Alle Informationen sind auf der [Homepage](#) der A4plus einsehbar.

Für die Bewertung des Zielfelds „**Raumstruktur**“ wurden die Eingriffe der Varianten in Sport- und Erholungsanlagen, das Gewerbe und die Wohnnutzung betrachtet. In diesem Zielfeld wurden auch die Auswirkungen auf das Wasserwerk Hochkirchen geprüft. Mehrere Abstimmungstermine mit der Oberen Wasserbehörde und den Betreibern des Wasserwerkes ergaben, dass alle Varianten ähnliche Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung haben. Es wurde vereinbart, sich in der weiteren Planung detailliert mit dem Bauablauf zu befassen, um diesen möglichst schonend zu gestalten. Bei der Ermittlung der Gesamtnote im Zielfeld „Raumstruktur“ wurde der Wohnnutzung das größte Gewicht zugeordnet. Die Schräglagenvarianten 4.1a und 5.1a schneiden in diesem Zielfeld erwartungsgemäß am besten ab, da sie gezielt auf die Minimierung der Eingriffe in die kritischen Randnutzungen konzipiert wurden. Die Unterschiede zu den

Varianten 2.1a, 1.3a und 1.1a sind nicht sehr groß. Die mit Abstand ungünstigste Variante ist die Variante 1.2a.

Im Zielfeld „**Verkehr, Entwurf und Sicherheit**“ wurde die Streckenführung der Varianten im Hinblick auf den Lärmschutz, die Anzahl der Knotenpunkte, und das betriebliche und genehmigungsrechtliche Risiko geprüft. Weil die Varianten 2.1c, 4.1a und 5.1a keinen Neubau einer Direktrampe an der Anschlussstelle Poll erfordern, schneiden diese Varianten besser ab als die anderen. Grund dafür ist, dass der Neubau der Direktrampe mit hohen planerischen Risiken verbunden ist.

Die wichtigsten Kriterien im Zielfeld „**Baublauf und Bauverkehrsführung**“ sind die Anzahl der Verkehrsumlegungen in den Bauphasen sowie die reduzierte Leistungsfähigkeit während des Baus. Je höher die Werte bei diesen Kriterien, desto eher ist mit Zeitverlusten und vermehrten Unfallrisiken zu rechnen. Bedingt durch die Tatsache, dass die Varianten 2.1a und 2.1c keinen Querverschub benötigen, weniger Bauzeit erfordern und weniger aufwendig in der Behelfsverkehrsführung sind, weisen diese beiden Varianten deutliche Vorteile gegenüber den anderen Varianten auf.

Im Zielfeld „**Wirtschaftlichkeit**“ wurden als Kriterien die Investitions- und Zeitverlustkosten betrachtet. Die Varianten 2.1a und 2.1c stellen mit geschätzten Gesamtkosten von ca. 707 Millionen Euro die günstigsten Varianten dar. Die insgesamt geringsten Investitionskosten von ca. 581 Millionen Euro weist die Variante 2.1c auf, da bei dieser Variante der Querverschub entfällt.

Für das Zielfeld „**Umwelt**“ wurden die Ergebnisse der UVS herangezogen. Der umweltfachliche Variantenvergleich wurde in der sechsten Sitzung des Dialogforums thematisiert. Die Ergebnisse der UVS ergaben, dass die Variante 2.1c die vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen aufzeigt und daher als Vorzugsvariante aus Umweltsicht zu betrachten ist.

Für die Abschlussnote der Varianten wurden die Zielfelder wie folgt gewichtet: Mit 40 Prozent hat das Zielfeld „Umwelt“ die höchste Gewichtung. Die Zielfelder „Raumstruktur“ und „Wirtschaftlichkeit“ fließen mit jeweils 20 Prozent ein. Die übrigen beiden Zielfelder wurden mit jeweils zehn Prozent gewichtet. **In der Gesamtabwägung erweist sich die Variante 2.1c als die beste Variante und wird zur Vorzugsvariante der Autobahn GmbH bestimmt.** Die Variante 2.1c ist nicht nur die aus umweltfachlicher Sicht verträglichste Variante, sondern auch mit den geringsten Gesamtkosten verbunden. Zudem erfordert sie mit etwa sieben Jahren eine vergleichsweise geringere Bauzeit. Auch die Verkehrsführung kann während der Bauphase einfacher sichergestellt werden als bei vielen anderen Varianten.

Um festzustellen, ob die Variante 2.1c auch bei anderen Gewichtungen der Zielfelder am besten abschneidet, wurde eine Sensitivitätsprüfung durchgeführt. Hierfür wurden zwei weitere Gewichtungskombinationen geprüft: In einem Fall wurde das Zielfeld „Raumstruktur“ mit 60 Prozent gewichtet und die anderen vier Zielfelder mit zehn Prozent. Im zweiten Fall wurde das Zielfeld Wirtschaftlichkeit mit 40 Prozent gewichtet. In beiden Fällen schnitt ebenfalls die Variante 2.1c am besten ab. Somit stellt sie auch unter veränderten Gewichtungen die beste Variante dar.

## TOP 4: Klärung von Fragen

Herr Dr. Beermann eröffnet Runde für die Fragen und Hinweise der Teilnehmenden.

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob die Auswahl der Vorzugsvariante eine dauerhafte Inanspruchnahme des Sportplatzes an der Konrad-Adenauer-Str. bedeute. Herr Dr. Heß bestätigt, dass der Sportplatz zum Teil beansprucht wird.

Weiterhin äußert der Teilnehmer seine Überraschung darüber, dass die RheinEnergie AG als Betreiber des Wasserwerks Hochkirchen mit den Planungen im Hinblick auf die Trinkwasserversorgung einverstanden ist und fragt, mit welcher Argumentation das Unternehmen die Planungen akzeptiert hat. Herr Dr. Heß verweist erneut darauf, dass umfangreiche Gespräche mit den Betreibern des Wasserwerks stattgefunden haben und dass sich alle Varianten in gleicher Weise auf die Trinkwasserversorgung auswirken. Er erklärt, dass nicht die Nähe zu Brunnen ausschlaggebend ist, sondern wann und wie gebaut wird. Es ist angedacht, in den weiteren Planungsphasen in einen intensiven Austausch mit der Oberen Wasserbehörde und der RheinEnergie AG zu treten, um hierzu einen Plan zu erarbeiten. Herr Dr. Heß ergänzt, dass eine bauzeitliche Verbreiterung der Richtungsfahrbahn bei der Variante 2.1c nicht weiterverfolgt wurde, weil dies längere Bauarbeiten im Bereich des Wasserwerks bedeutet hätte.

Der Teilnehmer fragt abschließend, ob im Laufe der Detailplanung mit Problemen von Seiten der Wasserbehörde oder der RheinEnergie AG zu rechnen sei. Herr Dr. Heß antwortet, dass in diesem Fall Lösungen erarbeitet würden.

Ein weiterer Teilnehmer fragt, warum im Zielfeld „Wirtschaftlichkeit“ eine PKW-Verzögerungsstunde mit fünf Euro angesetzt wurde. Er halte die angesetzten Kosten für die Pkw- und Lkw-Verzögerungsstunden für deutlich zu gering. Herr Dr. Heß antwortet, dass der Wert von fünf Euro aus dem Bundesverkehrswegeplan stammt. Bei dem Wert geht es primär darum, die Straßennutzungskosten zu quantifizieren und den Investitionskosten gegenüberzustellen. Fünf Euro ist ein Wert, den alle Beteiligten im Abwägungsprozess für die Bewertung der Straßennutzungskosten akzeptieren konnten. Er stimmt zu, dass eine Lkw-Stunde oder eine Pkw-Stunde im Stau außerhalb dieses Kontextes höher angesetzt werden kann. Der Teilnehmer bittet darum, auch Auswirkungen einer höheren Bewertung, insbesondere der Lkw-Stunden, auf das Gesamtergebnis zu betrachten.

Ein Teilnehmer fragt, inwieweit auf der Poller Seite die Nebenflächen betroffen seien. Insbesondere möchte er wissen, ob ein Betrieb des Campingplatzes, der dahinterliegenden Gastwirtschaft und des Fischerhauses weiterhin möglich sein werden. Herr Dr. Heß antwortet, dass sich die Baustelle voraussichtlich auf die Gastronomie und den Campingplatz auswirken wird. Beispielsweise gehen die Bauarbeiten mit höheren Lärmemissionen einher. Im Rahmen der weiteren Planung – insbesondere der Genehmigungsplanung – wird es Gespräche mit den Eigentümer\*innen dazu geben. Herr Däumer weist darauf hin, dass die Planungen derzeit noch nicht detailliert genug sind, um entsprechende Fragen hinreichend beantworten zu können. Der Teilnehmende kündigt an, die Frage zu einem späteren Zeitpunkt der Planung erneut einzubringen.

Ein weiterer Teilnehmer fragt, ob mit den Bauarbeiten an der Rodenkirchener Brücke erst begonnen werde, wenn die Rheinspange fertig ist. Herr Däumer antwortet, dass dies erst final entschieden wird, wenn die Planungen weiter fortgeschritten sind. Derzeit ist geplant, dass verkehrliche Einschränkungen durch den Ausbau der A4 erst entstehen, wenn die Rheinspange gebaut ist. Mit dem Ausbau der A4 könnte jedoch schon eher begonnen werden, da es nicht zu jedem Zeitpunkt in der Bauphase erhebliche verkehrliche Einschränkungen geben wird.

## TOP 5: Nächste Schritte des formellen Verfahrens und des Dialogs

### Referent: Rüdiger Däumer, Autobahn GmbH

Projektleiter Rüdiger Däumer erläutert die nächsten Schritte des Verfahrens. Die nächste Planungsphase ist die Entwurfsplanung. Hier wird die Vorzugsvariante detailliert ausgearbeitet. Ziel ist ein genehmigter Vorentwurf mit einem genauen Trassenverlauf. Bestandteil der Entwurfsplanung sind unter anderem ein lärmtechnischer Entwurfsplan, Schadstoffgutachten, ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) und ggf. weitere notwendige Gutachten. Zudem werden in dieser Planungsphase zum ersten Mal Kostenberechnungen anstelle von Kostenschätzungen durchgeführt.

Anschließend gibt Herr Däumer einen Überblick über die nächsten Informations- und Dialogmaßnahmen. Auf der Projektwebsite werden zeitgleich zur siebten Sitzung des Dialogforums alle wichtigen Aspekte zur [Vorzugsvariante](#) veröffentlicht.

Nach den Sommerferien wird ein „virtueller Bürgerdialog“ Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit bieten, offen gebliebene Fragen an die Autobahn GmbH zu richten. In der Entwurfsplanung wird es zudem Gespräche mit Anwohnenden geben. Angemessene Formate werden noch erarbeitet. Auch das Dialogforum soll fortgeführt werden, allerdings in größeren Abständen als während der Vorplanung.

## TOP 6: Klärung von Fragen

Ein Teilnehmer merkt an, dass er es für wichtig hält, die kommenden Veranstaltungen als Hybridformate anzubieten, da nicht alle Betroffenen im digitalen Raum verkehren. Er erklärt, dass er für das Dialogforum die digitale Form als passend bewerte, weil die Teilnehmenden bereits gut mit dem Projekt und mit Online-Formaten vertraut sind. Im Hinblick auf Betroffene halte er aber eine Hybrid- oder Präsenzveranstaltung für passender. Ein weiterer Teilnehmer ergänzt, dass Präsenzveranstaltungen mehr Raum für Fragen und Diskussionen bieten. Zudem betont er, dass nicht nur Anwohnende betroffen sind, sondern der Personenkreis der Betroffenen darüber hinausgeht.

Herr Däumer erklärt, dass das Veranstaltungsformat mit den Anwohnenden noch in der Konzeption ist und die Umsetzbarkeit der Rückmeldungen aus dem Dialogforum geprüft wird.

Ein weiterer Teilnehmer fragt, ob es sich bei dieser Sitzung um die letzte Veranstaltung im Rahmen des Dialogforums handelt. Herr Däumer antwortet, dass das nicht der Fall ist und das Dialogforum auch bei den nächsten Planungsschritten involviert werden soll, wenn auch nicht in der gleichen Frequenz.

Der Teilnehmer fragt weiter, ob eine Pressemitteilung zur Vorzugsvariante veröffentlicht wird. Herr Däumer bejaht die Frage.

## **TOP 7: Feedback und Verabschiedung**

Herr Dr. Beermann bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihre Rückfragen und Beiträge sowie für die konstruktive Diskussionskultur in der Sitzung.

Ein Teilnehmer hebt positiv hervor, dass die Diskussionen sich auf das Thema der Veranstaltung konzentriert haben und bedankt sich für die detaillierten Vorträge. Er merkt an, dass man sich zunächst mit der Materie auseinandersetzen wolle und sich im Nachgang gegebenenfalls mit weiteren Fragen an die Autobahn GmbH wenden möchte.

Der Moderator gibt den Hinweis, dass Fragen gerne auch im Nachhinein per E-Mail an [a4@ifok.de](mailto:a4@ifok.de) gerichtet werden können.

Von Seiten der Autobahn GmbH bedankt sich Frau Schaffrath im Namen des gesamten Projektteams bei den Teilnehmenden für ihre Fragen. Herr Dr. Beermann verabschiedet die Teilnehmenden und schließt die Sitzung.