

# A4plus

Dialogforum

Erste Sitzung, 25. Juni 2020

*Protokoll*



## Tagesordnung

Uhrzeit	Programmpunkt
ab 17.30 Uhr	Eintreffen
18.00 Uhr	<b>TOP 1: Einführung und Vorstellung</b>
	<b>TOP 2: Selbstverständnis und Aufgaben des Dialogforums</b> <i>Simon Carmagnole, ifok GmbH</i>
	<b>TOP 3: Planungsprozess</b> <i>Rüdiger Däumer, Straßen.NRW</i>
	<b>TOP 4: Objektplanung</b> <i>Dr. Manfred Heß, KOCKS Consult</i>
	<b>TOP 5: Umweltverträglichkeitsstudie</b> <i>Peter Smeets, SMEETS Landschaftsarchitekten</i>
	<b>TOP 6: Weiteres Vorgehen/ Feedback</b>
21.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

**Mit der ersten Sitzung des Dialogforums am 25. Juni 2020 beginnt offiziell die Gremienarbeit zum Projekt A4plus. Das Dialogforum ist eine wesentliche Maßnahme des Beteiligungskonzeptes und stellt das zentrale Begleitgremium zur Planung dar. Insgesamt 23 Mitglieder nehmen an der konstituierenden Sitzung teil.**

## **TOP 1: Einführung und Vorstellung**

Offiziell begrüßt werden die Teilnehmenden durch den Moderator Simon Carmagnole von der ifok GmbH. Im Anschluss heißt Herr Willi Kolks, ehemaliger Abteilungsleiter Planung von Straßen.NRW und zukünftiger Leiter der Außenstelle Köln der Autobahn GmbH, die Teilnehmenden im Namen von Straßen.NRW willkommen. Herr Kolks ist Anfang 2020 zur Autobahn GmbH gewechselt. Diese übernimmt ab dem 1. Januar 2021 Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in Deutschland, so auch für das Projekt A4plus. Herr Kolks erläutert, dass es das Ziel des Dialogforums sei, für Anwohner und Umwelt die bestmögliche Lösung zu finden. Herr Kolks betont dabei noch einmal die Bedeutung dieses Projektes für die Region. Die frühzeitige und aktive Beteiligung der unterschiedlichen Interessensvertreterinnen und -vertreter soll zu einer besseren und vielleicht auch schnelleren Lösung führen. Das Dialogforum soll mit transparenten Informationen und konstruktiven Diskussionen dazu beitragen.

Daran anknüpfend begrüßt Herr Rüdiger Däumer als zuständiger Projektleiter für A4plus bei Straßen.NRW die Teilnehmenden des Gremiums und stellt die weiteren Projektmitarbeiterinnen und Projektmitarbeiter, Frau Britta Dierke (Projektingenieurin), Frau Heidi Krämer (Projektingenieurin, nicht anwesend) und Herrn Timo Stoppacher (Pressesprecher) vor.

Anknüpfend an diese ersten Informationen stellen sich die übrigen Teilnehmenden des Dialogforums ebenfalls kurz vor und artikulieren ihre persönlichen Erwartungen an das Dialogforum und die Zusammenarbeit in den nächsten Jahren. In dieser ersten Vorstellung wird deutlich, dass die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter sich vor allem einen transparenten, fairen und sachlichen Austausch wünschen, der von offenen Diskussionen und einem qualitativ hochwertigen Beteiligungsprozess getragen werden soll. Die Interessen und Perspektiven aller Beteiligten sollen gleichberechtigt zur Geltung kommen, sodass ein ausgewogener Dialog entsteht. Grundlage der gemeinsamen Arbeit soll ein möglichst gleicher Kenntnisstand aller Gremienmitglieder sein. Viele Teilnehmende erhoffen zudem Informationen zu der Situation während der Bauphase und den Themen Verkehrsuntersuchung, Naturschutz, Immissionsschutz sowie dem Aus- oder Umbau der Rodenkirchener Brücke.

## **TOP 2: Selbstverständnis und Aufgaben des Dialogforums**

Im Anschluss an die Begrüßung und Vorstellung wird das Selbstverständnis des Dialogforums noch einmal etwas ausführlicher durch Herrn Carmagnole vorgestellt: Das Dialogforum soll in der Regel etwa alle drei Monate stattfinden. Abhängig vom Informationsbedürfnis der Teilnehmenden und dem jeweiligen Planungsstand, können aber auch kürzere oder längere Intervalle vorkommen. Die Mitglieder des Dialogforums verstehen sich als Vertreterinnen und Vertreter der Institutionen oder Regionen des Planungsraums und fungieren als Ansprechpartnerinnen und -partner für externe Interessierte. Man einigt sich darauf, eine Liste der Teilnehmenden mit Kontaktdaten auf der Projektwebseite zu veröffentlichen.

Anlassbezogen sollen Gutachterinnen und Gutachter sowie Expertinnen und Experten in das Dialogforum eingeladen werden und den Gremienmitgliedern wichtige Arbeitsschritte erläutern, Hinweise aufnehmen und (Zwischen-)Ergebnisse vorstellen. Herr Kolks sichert auf Nachfrage zu, dass das Dialogforum gemeinsam mit Straßen.NRW, bzw. ab dem kommenden Jahr mit der Autobahn GmbH, neben dem Planungs- und Genehmigungsverfahren auch den Bauprozess von A4plus begleiten wird.

Eine Teilnehmerin äußert den Wunsch, dass Straßen.NRW auch für die Kommunikation über das Dialogform hinaus Unterstützung in Form von Gesprächen oder Informationsmaterialien anbietet. Die Projektleitung sichert grundsätzlich die Bereitschaft zu und betont, auch mit eigenen Informationsveranstaltungen im Planungsraum ein umfassendes Informationsangebot bereitzustellen.

## TOP 3: Planungsprozess

**Referent:** Rüdiger Däumer, Projektleiter, Straßen.NRW

Herr Däumer erläutert anschließend die Rahmenbedingungen des A4-Ausbaus. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde der Ausbau der A4 in den sogenannten „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Es liegt ein Planungsauftrag des Bundes an das Land NRW für einen achtstreifigen Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Köln-Süd und dem Autobahnkreuz Köln-Gremberg vor. Der Verlauf der Planung der A4 ist im Wesentlichen von der Lage der Rheinbrücke Rodenkirchen abhängig. Anhand einer Karte (Folie 15) zeigt Herr Däumer den betroffenen Planungsraum im Kölner Süden entlang der A4 und macht deutlich, dass der Ausbau auf die Staureduzierung in dieser Region abzielt. Verkehrlich eng mit der A4 verknüpft, ist das Projekt „Rheinspange 553“, eine südlich von Köln geplante Rheinquerung, die sich ebenfalls noch in der Vorplanung befindet. Die Rheinspange 553 hat einen netzverändernden Charakter, weshalb sich die abschließende Variantenauswahl auf die weitere Planung der A4 auswirken wird. Auf Nachfrage, inwieweit ein achtspuriger Ausbau bei der A4 feststeht, wenn die Auswirkungen der Rheinspange noch nicht bekannt seien, informiert Herr Däumer, dass ohne den Bau einer Rheinspange ein achtstreifiger Ausbau der A4 hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage nicht ausreichen würde. Es ist grundsätzlich gewünscht, dass der Bau der Rheinspange vor den Baumaßnahmen der A4 starten wird.

Herr Däumer erläutert daraufhin den allgemeinen Ablauf des Planungsprozesses. Vier Phasen des formellen Verfahrens sind dabei zu durchlaufen: Die Vorplanung, die Entwurfsplanung, die Genehmigungsplanung inklusive Planfeststellung sowie die Ausführungsplanung inklusive der Bauphase. Parallel zu diesen formellen Verfahrensschritten wird es für das Projekt A4plus einen freiwilligen und kontinuierlichen kommunikativen Beteiligungsprozess geben.

Wichtige Gutachten und Fachplanungen während der Vorplanung sind die bereits begonnene Verkehrsuntersuchung, die umfassende Umweltverträglichkeitsstudie, der straßenplanerische Variantenentwurf sowie die Tragwerksplanung. Herr Däumer weist darauf hin, dass der straßenplanerische Variantenentwurf durch eine Reihe von weiteren Gutachten wie z.B. eine Luftschadstoffuntersuchung, eine lärmtechnische Untersuchung oder eine geologische Untersuchung ergänzt wird und auch diese Gutachten im Abwägungsprozess berücksichtigt werden.

## TOP 4: Objektplanung

**Referent:** Dr. Manfred Heß, KOCKS Consult

Herr Dr. Heß vom Ingenieurbüro KOCKS Consult GmbH erläutert die ingenieurtechnische Objektplanung. Diese steht noch ganz am Anfang bei der Bestandsaufnahme. Der geplante Ausbau der 5,6 km langen Strecke beinhaltet einige „Zwangspunkte“, die berücksichtigt werden müssen. Dazu gehören Bestandsbauwerke, wie zum Beispiel Gleisanlagen, Wohn- und Gewerbenutzung, Bundeswasserstraße Rhein, Naherholungszone, Kleingärten, Sportanlagen sowie auch das symbolträchtige Bauwerk der Rodenkirchener Brücke. Ziel ist es, einen den verkehrlichen und wirtschaftlichen Anforderungen gerechten Ausbau der Autobahn zu planen und dabei die Eingriffe in die Randnutzungen auf ein Minimum zu beschränken.

Der Prozess der Vorplanung beinhaltet eine Verkehrsuntersuchung, eine Umweltverträglichkeitsstudie, einen straßenplanerischen Variantenentwurf, einen ingenieurbautechnischen Variantenentwurf, die Abwägung und Auswahl der Vorzugsvariante sowie abschließend die Abstimmung mit dem Landes- und Bundesverkehrsministerium. Der straßenplanerische und der ingenieurbautechnische Variantenentwurf werden wegen der starken Abhängigkeiten zwischen Trassenführung und der Art der Rheinquerung zusammen erarbeitet.

Die Planungsziele für den Ausbau sind vor allem Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Um diese zu erreichen, wird ein methodisches Vorgehen angewendet, bei dem zuerst eine Grundlagenermittlung stattfindet, mit der eine Übersicht über die möglichen Varianten erstellt wird. Unter Einbezug einer Umweltraumanalyse sowie Prüfung der technischen Machbarkeit der Rheinquerung wird eine Vorauswahl getroffen. Nachfolgend werden die Varianten vertiefend ausgearbeitet und in einer Variantenabwägung mit Hilfe projektspezifischer Kriterien einer Bewertung unterzogen. Diese Bewertungskriterien können unterschiedliche Gewichtungen in der Abwägung haben. Bei Bedarf werden weitere Sensitivitätsanalysen herangezogen, wie Herr Dr. Heß verdeutlicht.

Auf Nachfrage führt Herr Dr. Heß aus, dass es voraussichtlich im Juli 2021 eine Zusammenführung der bislang erhobenen technischen und umweltfachlichen Vorzugsvarianten geben wird. Aktuell wird die Entwurfsvermessung fertiggestellt und es laufen tragwerksplanerische Untersuchungen zur bestehenden Rheinbrücke. Herr Dr. Heß betont, dass finale Aussagen zur Weiternutzung der Bestandsbrücke erst getroffen werden können, wenn die Auswertungen abgeschlossen sind.

Der Einsatz von Flüsterasphalt wurde erfragt. Herr Dr. Heß merkt dazu an, dass Flüsterasphalt auf Brücken selten Verwendung findet, da damit immer besondere bauliche Aufwendungen verbunden sind. Im Fall der Rodenkirchener Brücke muss geprüft werden, inwieweit durch Lärmschutzwände oder Flüsterasphalt die wirtschaftlichste Immissionsverringerung erreicht werden kann. Fest steht jedoch, dass es auf der A4 eine lärmschutztechnische Aufrüstung geben wird, die den aktualisierten und verschärften gesetzlichen Anforderungen Rechnung trägt. Zum Baukonzept des Ausbaus der Rodenkirchener Brücke kam der Hinweis einer Teilnehmenden, dass diese in der Vergangenheit schon einmal erweitert wurde. Herr Dr. Heß erklärt, dass eine erneute Erweiterung des bestehenden Brückenbauwerks aus technischer Sicht nicht möglich wäre, da der Bestandsrahmen der Brücke keinen weiteren Rahmen aushalten würde. Eine Erweiterung wäre daher nur mit einem zweiten, abgerückten Brückenbauwerk technisch sinnvoll.

Die Teilnehmenden interessierte zudem, wie genau eine Variante mit Tunnel aussehen könnte, ob als Fortsetzung einer Brücke oder als Unterführung des Rheins. Dazu erläutert Herr Dr. Heß, dass in der weiteren Planung die Kombination aus einer Brücke und einem Tunnel geprüft wird. Ein Tunnel ist generell immer kostenaufwendiger als eine Brückenlösung. Auch muss bedacht werden, dass für einen achtstreifigen Ausbau mehrere Tunnelröhren gebaut werden müssten. Aus dem Teilnehmerkreis wurde darauf hingewiesen, dass eine Tunnellösung für den Gefahrguttransport in der Region Köln problematisch ist, da damit enorme Sicherheitsauflagen verknüpft wären.

Im Hinblick auf die Planungsschritte und Entscheidungen interessierten sich die Mitglieder des Forums auch für die Rolle des Gremiums. Hier betont Straßen.NRW erneut, dass das Gremium über alle Planungsfortschritte vor den endgültigen Entscheidungen durch die Ministerien beteiligt werden wird. Die Mitglieder erhalten dabei die Möglichkeit, ihre Erfahrungen, ihr Wissen und ihre Interessen einfließen zu lassen. Der Dialog soll zudem dabei helfen, Eingriffe für Mensch und Natur möglichst gering zu halten.

## TOP 5: Umweltverträglichkeitsstudie

**Referenten:** Dipl. Ing. Peter Smeets, SMEETS Landschaftsarchitekten

Herr Smeets von SMEETS Landschaftsarchitekten führt weiter in die Bestandteile der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ein. Diese hat zum Ziel, die umweltrelevanten Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Schutzgüter, wie Menschen und die menschliche Gesundheit, Tiere und Pflanzen, Kultur und Sachgüter, Wasser und Landschaft, Klima und Luft sowie Boden und Fläche, frühzeitig zu ermitteln, beschreiben und bewerten. Die UVS dient einer wirksamen Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze und wird nach einheitlichen Grundsätzen sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt.

Die Umweltverträglichkeitsstudie besteht aus mehreren Analyseschritten: Zu Beginn wird eine Planungsraumanalyse vorgenommen. Darauf folgen die vertiefende Raumanalyse sowie eine Auswirkungsprognose und der Vergleich der Linienalternativen. Nach jedem Analyseschritt erfolgt jeweils ein Beteiligungstermin, zu dem die zuständigen Stellen und Fachbehörden (sogenannte „Träger öffentlicher Belange“) die Zwischenergebnisse diskutieren. Unter Berücksichtigung aller Studienergebnisse und Abwägung der Vor- und Nachteile wird abschließend eine Vorzugsvariante aus umweltfachlicher Sicht festgelegt. Das Dialogforum wird die gesamten Arbeitsphasen zur UVS eng begleiten und regelmäßig über die Zwischenergebnisse informiert werden.

Herr Smeets zeigt den Mitgliedern auf einer Karte (Folie 47) den vorläufigen Untersuchungsraum der UVS. Hier interessiert die Teilnehmenden besonders, wie der Untersuchungsraum festgelegt wurde und warum dieser im Brückenbereich so schmal ausfällt. Herr Smeets erläutert, dass hier keine Notwendigkeit für einen weiten Untersuchungsraum vorlag, da der Rhein als Fließgewässer mögliche Schadstoffe abträgt und deshalb keine Gefahr der Verunreinigung in diesem Bereich besteht. Generell kann der Untersuchungsraum der UVS je nach Ausgestaltung der Planung noch angepasst werden.

Ein Mitglied aus dem Forum gibt den Hinweis, dass es eine ökologische Rheinstation der Universität zu Köln gibt, die sich auf einem ehemaligen Rheinschiff befindet und südlich der Kölner City am linken Rheinufer Tiere im Rheinwasser lebensnah erforscht. Herr Smeets nimmt den wertvollen Hinweis auf und ermutigt die Mitglieder, ortskundige Hinweise zur Umwelt, etwa zu wichtigen Erholungsbereichen, Kulturgütern oder zur Tier- und Pflanzenwelt, zu geben, die Eingang in die weitere Prüfung finden können. Meldungen dieser Art können im Dialogforum gesammelt an das Büro SMEETS weitergeleitet werden. Es folgt ein weiterer Hinweis, dass insbesondere im Bereich Köln-Poll vermehrt Fledermäuse vorkommen und diese eventuell auch die Rodenkirchener Brücke als Quartier nutzen könnten. Herr Smeets versichert, dass die Brücke bereits eingehend geprüft wurde und Lebensräume von Tieren berücksichtigt werden.

In der weiteren Diskussion ist es vielen Mitgliedern ein Anliegen zu erfahren, wie das Dialogforum über die Zwischenergebnisse der UVS informiert wird und ob eine Teilnahme an den Beteiligungsterminen möglich sei. Die Beteiligungstermine sind Teil des formellen Beteiligungsverfahrens und richten sich deshalb an die Träger öffentlicher Belange (TÖB). Dazu zählen insbesondere auch die anerkannten Naturschutzverbände. Das Dialogforum als zentraler informeller Begleitkreis erhält aber ebenfalls zeitnah zu den Beteiligungsterminen die Möglichkeit, die Inhalte und Zwischenergebnisse der UVS zu diskutieren.

## TOP 6: Weiteres Vorgehen/ Feedback

Die Mitglieder einigen sich darauf, die nächste Sitzung des Gremiums im September stattfinden zu lassen. Ein genauer Termin wird noch bekanntgegeben. Von den Mitgliedern werden insbesondere Informationen zu den Themen Lärmimmissionen und Luftschadstoffe sowie Tragwerksplanung der Rodenkirchener Brücke gewünscht. Eine konkrete Agenda für die kommende Sitzung wird rechtzeitig bekanntgegeben. Der Beginn der Sitzung um 17.30 Uhr wird vereinbart.

Alle Mitglieder werden darüber informiert, dass sie der Veröffentlichung ihres Namens sowie ihrer E-Mailadresse auf der Projektwebseite im Nachgang der Sitzung gegebenenfalls aktiv widersprechen sollen, falls sie damit nicht einverstanden sind. Zu diesem Vorgehen gibt es keine Einwände der Teilnehmenden.

Zum Abschluss der Sitzung wurde mit den Mitgliedern des Dialogforums eine Pressemitteilung abgestimmt.



**Anhang:**

Fotodokumentation: Die genannten Erwartungen an das Dialogforum A4plus sowie gewünschte Themen.

