



A4plus

Dialogforum

Fünfte Sitzung, 27. April 2022

Protokoll



Tagesordnung

Uhrzeit	Programmpunkt
<i>ab 17:15 Uhr</i>	<i>Eintreffen im Warteraum</i>
17:30 Uhr	TOP 1: Einführung und Organisatorisches
	TOP 2: Aktueller Stand der Planung
	TOP 3: Auswahl der Varianten für die vertiefende Untersuchung Dr. Manfred Heß, KOCKS Consult GmbH
	TOP 4: Rückfragen und Diskussion
	TOP 5: Eckpunkte der Diskussion für die Pressemitteilung
	TOP 6: Nächste Schritte
	TOP 7: Abschluss und Feedback
20:15 Uhr	Ende der Veranstaltung

TOP 1: Einführung und Organisatorisches

Die Moderatorin Laura Pfeifer begrüßt die Mitglieder des Dialogforums „A4plus“ und eröffnet damit die Online-Sitzung. Das Thema der Sitzung ist die Auswahl der Varianten für die vertiefende Untersuchung.

Herr Kolks, Leiter der Außenstelle Köln der Autobahn GmbH, heißt die Teilnehmenden ebenfalls herzlich willkommen. Im Folgenden erläutert Frau Pfeifer die Agenda. In einigen teilnehmenden Institutionen hat es Positionswechsel gegeben, weshalb Frau Pfeifer die neuen Teilnehmenden vorstellt und im Dialogforum begrüßt. Anschließend stellt sie das Ziel der Sitzung vor: die Mitglieder werden über den neuen Planungsstand informiert und ihre Fragen zu den Varianten für die vertiefende Untersuchung geklärt.

TOP 2: Aktueller Stand der Planung

Rüdiger Däumer, Projektleiter „A4plus“ bei der Autobahn GmbH, stellt den aktuellen Planungsstand des Projekts und die kommenden Planungsschritte vor. Das Projekt befindet sich nach wie vor in der Vorplanung und heute werden die ausgewählten Varianten für die vertiefende Untersuchung vorgestellt. Er weist darauf hin, dass der Planungsprozess grundsätzlich einer iterativen Vorgehensweise unterliegt. Die Objektplanung, das Umweltgutachten und die Verkehrsplanung stehen in Wechselwirkung zueinander: neue Erkenntnisse an einer Stelle haben oft auch Auswirkungen auf andere Bereiche. Am Ende vereint die Objektplanung alle Informationen und Ergebnisse, woraus die Vorzugsvariante ermittelt wird. Aktuell läuft die vertiefende Prüfung: die ausgewählten Varianten werden umweltfachlich bewertet. In der nächsten Sitzung können bereits Ergebnisse der umweltfachlichen Bewertung vorgestellt werden.

Ein Teilnehmer gibt zum zeitlichen Planungsablauf den Hinweis und Wunsch, die Planungen des Ausbaus der A4 im Kölner Süden im Zusammenhang mit der Rheinspange 553 zu betrachten. Er fürchtet ein Verkehrschaos, wenn es Einschränkungen im Schwerlastverkehr auf der Rodenkirchener Brücke geben sollte und die neue Rheinspange noch nicht nutzbar wäre. Herr Däumer stimmt zu, dass die Rheinspange und Rodenkirchener Brücke zusammen in der Planung berücksichtigt werden müssen sowie auch weitere Brücken in der Region Köln/Bonn, wie z. B. die Severinsbrücke, die Deutzer Brücke und die Bonner Friedrich-Ebert-Brücke. In dem Verkehrsgutachten für die Region Köln/Bonn wurde deshalb ein großflächiges Untersuchungsgebiet betrachtet, um mögliche Wechselwirkungen der Bauvorhaben einzuschätzen.

Eine Teilnehmerin fragt, in welcher zeitlichen Abfolge die drei Umbaumaßnahmen der Leverkusener Rheinbrücke, Rheinspange und Rodenkirchener Brücke/ A4 durchgeführt werden. Herr Däumer stellt klar, dass die Rheinspange zuerst gebaut werden muss, da sie in diesem Fall zur verkehrlichen Entlastung anderer Rheinbrücken dienen kann. Beim Vergleich zwischen der Friedrich-Ebert-Brücke und der Rodenkirchener Brücke ist der Planungsprozess derzeit bei der Rodenkirchener Brücke weiter fortgeschritten. Für die anderen Brücken auf Kölner Stadtgebiet kann er keine Aussage treffen. Die Teilnehmerin fragt nach, ob die Leverkusener Rheinbrücke in der Verkehrsprognose enthalten ist. Herr Däumer erklärt, dass die Fertigstellung der Leverkusener Brücke in dem Verkehrsgutachten für den Prognosefall 2030 berücksichtigt wurde.

Herr Kolks ergänzt, dass das Thema Rheinbrücken in der Verkehrsinfrastruktur von Seiten der Autobahn GmbH eine besondere Aufmerksamkeit erhält. Dafür wurde in der Niederlassung Rheinland ein neuer Geschäftsbereich „Rheinbrücken“ geschaffen. In diesem Geschäftsbereich laufen alle Informationen zu den Rheinbrücken zusammen. Etwa zweimal pro Jahr informiert der Geschäftsbereich über die verschiedenen Projekte. Ein Vertreter der Stadt Köln ergänzt, dass die Stadt in einem intensiven Austausch mit der Autobahn GmbH zu den verschiedenen Bauvorhaben steht und dass alle Maßnahmen zusammen betrachtet werden.

Ein Teilnehmer stellt die Rückfrage, ob für den Ausbau der A4 vorgesehen ist, eine planungsrechtliche Beschleunigung zu beantragen. Für die Leverkusener Rheinbrücke wurde ihm zufolge dieser rechtliche Weg genutzt. Herr Kolks erläutert, dass im Projekt „A-bei-Lev“ im Nachgang die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes eingeführt wurde. Für das Projekt „Rheinspange 553“ ist dies bereits gegeben. Für den Ausbau der A4 ist es beantragt worden.

TOP 3: Auswahl der Varianten für die vertiefende Untersuchung

Referent: Dr. Manfred Heß, KOCKS Consult GmbH

Der zuständige Planer Herr Dr. Heß stellt den anwesenden Mitgliedern des Gremiums den aktuellen Sachstand vor. Das Planungsteam hat in den vergangenen Wochen verschiedene Tunnel- sowie Brückenvarianten weitergehend betrachtet. Dr. Heß erläutert zunächst, warum die Tunnelvarianten aus dem weiteren Verfahren ausscheiden. Sowohl ein Bohr- als auch ein Absenktunnel wären mit großen Eingriffen in den Kölner Grüngürtel und das Rheinbett sowie einer großen Flächeninanspruchnahme der Uferbereiche verbunden. Als Alternative zu einem Abriss der Rodenkirchener Brücke wurde öffentlich auch eine Weiternutzung der Bestandsbrücke als Event-, Rad- oder Fußgängerbrücke diskutiert. Aufgrund der Nachteile gegenüber anderen Varianten, werden auch diese Alternativen nicht weiterverfolgt.

Die sieben ausgewählten Varianten sind allesamt Varianten, die einen Neubau der Rodenkirchener Brücke vorsehen. Herr Dr. Heß präsentiert den Teilnehmenden, wie sich die Varianten hinsichtlich ihrer Trassierung, Baudurchführung, Eingriffe in Wohnnutzung sowie mittelbaren Betroffenheiten durch eine bauzeitliche Seitenlage unterscheiden. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, wie der Verkehr während der Bauzeit über den Rhein geleitet wird, z. B. mit einem temporären Brückenbauwerk in nördlicher oder südlicher Lage neben der Bestandsbrücke (temporäre Seitenlage). Zudem gibt es Varianten mit unterschiedlichen Linienführungen oder Arten der Verbreiterung. Die genauen Details zu den ausgewählten sieben Varianten können Sie auf der Unterseite „[Variantenübersicht](#)“ nachlesen und sich dort auch den Fachvortrag von Herrn Dr. Heß anhören. Die Folien zum Vortrag finden Sie in der [Mediathek](#) auf der Projektwebsite.

TOP 4: Rückfragen und Diskussion

Einige Teilnehmende geben die Rückmeldung, dass das Bauvorhaben sehr komplex und die technische Planung schwer verständlich ist. Sie wünschen sich eine einfachere Darstellung mit Luftbildaufnahmen. Frau Pfeifer kündigt an, dass die Inhalte des Vortrags noch einmal übersichtlich und verständlich auf der Projektwebsite veröffentlicht werden. Die Mitglieder des Dialogforums werden informiert, sobald die neue Unterseite „[Variantenübersicht](#)“ auf der Website verfügbar ist. Herr Dr. Heß ergänzt, dass die Merkmale und Wirkungen der verschiedenen Varianten deutlicher werden, wenn die Bewertung der Varianten aus umweltfachlicher Sicht vorliegt.

Eine Teilnehmerin fragt nach, inwiefern die benachbarten Autobahnknoten, insbesondere das Autobahnkreuz Köln-Süd und Kreuz Köln-Gremberg, angepasst werden müssen. Herr Däumer erläutert, dass im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) auch das Projekt Autobahnkreuz Köln-Süd berücksichtigt wurde und es ähnlich wie bei der A4 dazu eine Vorplanung gibt. Dabei wird auch die Leistungsfähigkeit des Autobahnkreuzes berücksichtigt.

Des Weiteren fragt eine Teilnehmerin, wann es eine Reihenfolge der Variantenbewertung aus umweltfachlicher Sicht gibt und wer die Varianten bewertet. Herr Däumer teilt den Teilnehmenden mit, dass es schon in einem Monat eine weitere Sitzung des Dialogforums geben wird, in dem die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) behandelt wird. Der zuständige Umweltgutachter wird in der sechsten Sitzung einen Einblick in die umweltfachliche Bewertung der ausgewählten Varianten geben. Die Ergebnisse der UVS werden anschließend im dritten UVS-Termin den [Trägern öffentlicher Belange \(TÖB\)](#) vorgestellt. Für die spätere Gesamtbewertung der sieben Varianten fließen neben den Ergebnissen des Umweltgutachtens auch die Ergebnisse der Objektplanung und des Verkehrsgutachtens ein. Der Prozess ist iterativ und bedingt sich daher wechselseitig, wie Herr Däumer erneut verdeutlicht.

Ein weiterer Teilnehmer drückt seine Wertschätzung aus, dass die Belange der Anwohner*innen und die Flächeninanspruchnahme in der Abwägungsentscheidung für eine Vorzugsvariante konsequent berücksichtigt werden. Er fragt zudem, inwiefern sich die Bezeichnung „mittelbare Betroffenheit“ und „unmittelbare Betroffenheit“ unterscheiden und ob umliegende Gebäude abgerissen werden müssten. Herr Dr. Heß legt dar, dass es auch den Planer*innen ein Anliegen ist, einen Abriss von Gebäuden zu vermeiden. Es besteht die Möglichkeit, dass einige Gebäude während der Bauzeit in ihrer Nutzung eingeschränkt sind. Die genauen Auswirkungen können erst für die feststehende Vorzugsvariante im späteren Planfeststellungsverfahren ermittelt werden. Die umweltfachliche Prüfung berücksichtigt Eingriffe in Wohnbebauung bereits über das Schutzzut „Mensch“. Hierzu wird es in der sechsten Sitzung des Dialogforums weitere Informationen geben.

Eine weitere Frage zielt auf den Lärmschutz ab: Geht eine Nutzung der Seitenstreifen während der Bauphase, zulasten des Lärmschutzes? Herr Dr. Heß antwortet, dass dies in der vertiefenden Untersuchung mit in die Abwägung einfließen wird. Dann wird bewertet und abgewogen, ob die Vorteile für die Straßennutzer*innen gegenüber den Nachteilen für die Anrainer*innen in Bezug auf Bauverkehrslärm überwiegen. Auf die Rückfrage, ob die Lärmschutzwände bei der Anschlussstelle Poll im Zuge der Planung verändert werden, antwortet Herr Dr. Heß, dass das Lärmschutzkonzept noch nicht final ist. Zudem könnte bei den Varianten mit Nordrampen als Direkt rampen für die Anschlussstelle Poll (Varianten 1.1a, 1.2a, 1.3a, 2.1a) mehr Platz zwischen den Lärmschutzwänden und den Wohngebieten erreicht werden. Den Planer*innen ist bewusst, dass die derzeitigen Lärmschutzwände unmittelbar an die Grundstücke angrenzen. Die Autobahn GmbH ist grundsätzlich bestrebt, mehr Platz für Lärmschutzwände und Betriebswege zu schaffen. Bei diesen Varianten bestünde die Möglichkeit, die heutige Auffahrtsrampe Richtung Rhein weiter nach Süden zu verschieben und damit mehr Platz für Lärmschutzanlagen zu schaffen und weiter von den Grundstücken abzurücken.

Auf die Frage, welche Rolle die Stadt Köln beim Planungsprozess spielt, erläutert ein Vertreter der Stadt Köln den Anwesenden, dass das Projekt zwar auf dem Stadtgebiet der Stadt Köln liegt, dort jedoch die Bundesregierung durch den Bundesverkehrswegeplan 2030 den Planungsauftrag erteilt hat. Die fachlichen Behörden prüfen die einzelnen Varianten. Die Stadt Köln ist im informellen Prozess, z. B. als Mitglied des Dialogforums, als Beteiligte eingebunden. Im Prozessschritt der formellen Beteiligung wird die Stadt Köln zum Ausbau der A4 Stellung beziehen. Eine Teilnehmerin fragt, inwiefern der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der Ausbau der A4 zusammengedacht werden. Der Vertreter der Stadt Köln erläutert, dass im Fachvortrag deutlich wurde, dass der Planungsraum aus städtebaulicher Sicht wenig Platz bietet, um eine zusätzliche Brücke für den ÖPNV zu bauen. Der Eingriff in umliegende Bereiche würde sich dann noch einmal deutlich erhöhen. Zudem würden für die ÖPNV-Führung zusätzliche Anschlüsse an das bestehende ÖPNV-Netz gebraucht. Diese würden weitere Eingriffe notwendig machen. Die Stadt Köln plant zudem mit der Linie 17 im Rhein-Sieg-Kreis, einer S-Bahn-Verbindung über die Südbücke, sowie mit einer Machbarkeitsstudie zu Wasserbussen die ÖPNV-Verbindungen im Kölner Süden auszubauen und zu verbessern. Daher wird derzeit keine Notwendigkeit gesehen, zusätzlich im Bereich der Rodenkirchener Brücke eine Trasse für den ÖPNV zu bauen. Eine Teilnehmerin äußert den Wunsch, dass zumindest eine Busspur für den Verkehr von Pendler*innen eingerichtet werden sollte, um die Strecke frei für den Transitverkehr zu machen.

Ein Teilnehmer fragt, ob bei temporären Bauwerken mit Einschränkungen im Güterverkehr zu rechnen ist. Herr Dr. Heß verneint dies, da es sich um endgültige Bauwerke in temporärer Lage handelt. Nutzungseinschränkungen gibt es nicht. Es wird versucht, mehr Fahrstreifen und Verkehr auf dem Bauwerk unterzubringen, beispielsweise bei der Variante 7+0, bei der bereits in der Bauphase sieben Fahrstreifen nutzbar werden.

Eine Teilnehmerin stellt die Frage, wie lange die Bauphase an der Brücke dauern wird. Herr Dr. Heß antwortet, dass bei einer temporären Seitenlage von einer Dauer von acht Jahren ausgegangen wird. Bei Varianten ohne temporäre Seitenlage dauert die Bauzeit etwa ein Jahr weniger. Zusätzlich interessiert die Teilnehmerin, wie die Baustellenzufahrten aussehen werden. Herr Dr. Heß verweist darauf, dass die Wege der Baustellenzufahrten erst im späteren Planungsverlauf endgültig ermittelt werden.

Die Rückfrage, ob es im Bereich der Anschlussstelle Poll zehn Fahrstreifen geben wird, verneint Herr Dr. Heß. Pro Richtungsfahrbahn wird es auf der A4 nur vier Fahrstreifen geben. Bei der Auffahrt gibt es in der Regel einen Einfädelstreifen von 250 Metern. An der Anschlussstelle Poll ist es notwendig, einen Einfädelstreifen auf 500 Meter zu verlängern, damit es nicht zu Rückstau kommen wird. Die Einfädelspur würde jedoch vor der Rheinbrücke enden.

Ein Vertreter der Stadt Köln geht auf die Frage ein, inwiefern die Stadt Köln als Quelle und Ziel von Verkehr innerhalb des Autobahnsystems eine Rolle spielt. Die Stadt Köln erzeugt als Millionenstadt selbst auch Verkehr – hier ist daher nicht nur von Transitverkehr die Rede.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Rodenkirchener Brücke als Wahrzeichen von Rodenkirchen wahrgenommen wird. Er fragt nach, ob eine bestimmte Bauweise, wie eine temporäre Seitenlage, einen bestimmten Brückentyp vorgeben würde. Die unterschiedlichen Varianten schließen bestimmte Brückentypen, auch eine Hängebrücke, nicht aus, erklärt Herr Dr. Heß. Zudem gibt es auch „unechte“ Hängebrücken, die optisch wie eine Hängebrücke aussehen, aber bautechnisch keine sind.

TOP 5: Eckpunkte der Diskussion für die Pressemitteilung

Die Teilnehmenden stimmen gemeinsam Botschaften aus der Diskussion für die Pressemitteilung der Sitzung ab.

TOP 6: Nächste Schritte & Abschluss

Herr Däumer erläutert die nächsten Schritte im Projekt „A4plus“: Die umweltfachliche Bewertung der ausgewählten Varianten läuft bereits. Am 25. Mai findet die sechste Sitzung zum Thema „Umweltfachliche Bewertung“ statt. Die Ergebnisse der umweltfachlichen Bewertung werden anschließend im dritten UVS-Termin abgestimmt. Wenn auch die vertiefende Prüfung der Objektplanung abgeschlossen ist, wird in einem zweiten Projektabstimmungstermin (PA2-Termin) die Vorzugsvariante festgelegt. Die Mitglieder des Dialogforums werden dann zur siebten Sitzung eingeladen. Anschließend wird auch die breite Öffentlichkeit über den Projektmeilenstein informiert.

In den darauffolgenden Planungsphasen wird es auch weiterhin einen kontinuierlichen Beteiligungsprozess geben. In der Entwurfsplanung werden die zu behandelnden Themen dann konkreter und detaillierter. Interessierte können sich weiterhin über die [Projektwebsite](#) und den [A4plus-Infobrief](#) zum Projekt informieren.

Die Moderatorin fragt die Teilnehmenden abschließend, ob sie sich bald wieder eine Präsenzveranstaltung vorstellen könnten. Es gibt etwa 13 Stimmen, die sich eine Veranstaltung vor Ort wünschen würden. Einige Teilnehmende enthalten sich. Frau Pfeifer dankt für das Stimmungsbild. Die Autobahn GmbH wird die Entscheidung für die kommende Sitzung beraten und abwägen, ob dies ermöglicht werden kann. Die sechste Sitzung wird am 25. Mai stattfinden. Frau Pfeifer dankt allen Beteiligten herzlich und verabschiedet die Teilnehmenden in den Abend.