



# A4plus

Dialogforum

Sechste Sitzung, 25. Mai 2022

Protokoll



## Tagesordnung

<b>Uhrzeit</b>	<b>Programmpunkt</b>
<i>ab 17:15 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>Kurzvorstellung der ausgewählten Varianten</b> Britta Dierke, Autobahn GmbH
	<b>Umweltfachliche Bewertung</b> Dr. Manuel Bertrams, SMEETS Landschaftsarchitekten Planungsgesellschaft mbH
	Kurze Pause
	<b>Rückfragen und Diskussion</b> <b>Austausch zur umweltfachlichen Bewertung</b>
	<b>Nächste Schritte</b>
	<b>Abschluss und Feedback</b>
19:55 Uhr	<b>Ende der Veranstaltung</b>

## TOP 1: Begrüßung und Organisatorisches

Die Moderatorin Laura Pfeifer eröffnet die Online-Sitzung und begrüßt die 16 anwesenden Mitglieder des Dialogforums „A4plus“. Das Thema der Sitzung ist die umweltfachliche Bewertung der sieben Varianten für den Ausbau der A4 zwischen dem Autobahnkreuz Köln-Süd und dem Autobahnkreuz Köln-Gremberg.

## 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. Nachdem vor vier Wochen die Auswahl der vertiefend zu prüfenden Varianten vorgestellt wurde, werden in der heutigen Sitzung erste Ergebnisse der umweltfachlichen Prüfung der ausgewählten Varianten vorgestellt.

## TOP 3: Kurzvorstellung der ausgewählten Varianten

### Referentin: Britta Dierke, Autobahn GmbH

Frau Britta Dierke, Projektingenieurin „A4plus“ bei der Autobahn GmbH, stellt noch einmal die sieben ausgewählten Varianten für die vertiefte Untersuchung aus der letzten Sitzung vor und geht auf ihre wesentlichen Merkmale ein. Die sieben Varianten lassen sich kategorisieren in symmetrische Varianten (1.1a, 1.2a, 1.3a), asymmetrische Varianten (2.1a, 2.1c) und Varianten in Schräglage (4.1a, 5.1a). Zudem gibt es Varianten mit und ohne bauzeitliche Seitenlage.

Bei der Variante 1.1a wird eine temporäre Seitenlage im Norden der jetzigen Rodenkirchener Brücke errichtet. Das bedeutet, dass zuerst das Teilbauwerk der Richtungsfahrbahn Aachen nördlich von der Bestandsbrücke hergestellt wird (auf dem [Luftbild](#) in Gelb dargestellt). Der Verkehr beider Fahrtrichtungen wird dann über dieses neue Teilbauwerk geleitet. Das Bestandsbauwerk wird danach abgerissen. Als nächstes wird das Teilbauwerk der Richtungsfahrbahn Olpe an dieser Stelle neu errichtet und der gesamte Verkehr über das neue Teilbauwerk der Richtungsfahrbahn Olpe geleitet. Am Ende wird die temporäre Seitenlage der Richtungsfahrbahn Aachen in seine Endlage verschoben. Die Variante 1.2a ist ähnlich konzipiert – nur liegt das temporäre Bauwerk auf der südlichen Seite. Bei der Variante 1.3a wird die temporäre Seitenlage ebenfalls nach Norden gelegt, der Unterschied zur Variante 1.1a liegt in der zügigeren Rückführung der Trasse in die Bestandslage.

Die Variante 2.1a zeichnet sich durch eine Verbreiterung der Fahrbahn nach Norden aus. Die neue Fahrbahn wird erst unmittelbar vor den Autobahnkreuzen Köln-Süd und Köln-Gremberg auf den Bestand zurückgeführt. Auch bei der Variante 2.1c wird die Trasse in Richtung Norden verbreitert, jedoch wird wie bei der Variante 1.3a die Trasse frühzeitig in die Bestandslage zurückgeführt. Beide Varianten benötigen kein temporäres Bauwerk.

Die Variante 4.1a hat im Bereich der Rheinbrücke eine leichte Schräglage von Nord (linksrheinisch) nach Süd (rechtsrheinisch). Dadurch wird eine höhere Distanz zu Poll und Rodenkirchen aufgebaut. Für den Bauablauf wird ein temporäres Bauwerk im Norden errichtet. Variante 5.1a ist ebenfalls eine Variante in Schräglage mit temporärem Bauwerk im Norden. Die Besonderheit an dieser Variante ist die bauzeitliche Verkehrsführung. Hier werden sieben statt sechs Fahrstreifen auf dem temporären Bauwerk errichtet, das Bauwerk ist also breiter (auf dem [Luftbild](#) in Grün dargestellt).

Bei den Varianten in Schräglage (4.1a und 5.1a) sowie bei der asymmetrischen Variante 2.1c kann das System der Anschlussstelle (AS) Poll beibehalten werden. Bei den symmetrischen Varianten 1.1a, 1.2a, 3.1a sowie der asymmetrischen Variante 2.1a werden die Nordrampen der AS Poll als Direktrampen errichtet, das heißt, es entsteht ein neues Rampenbauwerk östlich der Siegburger Straße. Auf der [Website](#) können die wesentlichen Merkmale der sieben Varianten eingesehen werden.

## TOP 4: Umweltfachliche Bewertung

**Referent: Dr. Manuel Bertrams, SMEETS Landschaftsarchitekten Planungsgesellschaft mbH**

Herr Dr. Bertrams präsentiert im Folgenden den [derzeitigen Stand der Ergebnisse der umweltfachlichen Prüfung der Varianten](#). Drei Varianten sind bereits detailliert geprüft worden, auf die anderen vier Varianten kann Herr Dr. Bertrams einen Ausblick geben. Sobald die Prüfung aller Varianten abgeschlossen ist, wird es den dritten UVS-Beteiligungstermin geben, in dem die Ergebnisse den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) vorgestellt werden. Danach wird die umweltfachliche Vorzugsvariante festgelegt.

In Bezug auf die Flächeninanspruchnahme gibt es zwischen den drei geprüften Varianten, 1.1a, 2.1a und 4.1a, keine signifikanten Unterschiede. Um dennoch Unterschiede zwischen den Varianten abzubilden, werden daher weitere Merkmale wie die Flächenneuversiegelung betrachtet. Bei der Variante 2.1a gibt es durch den Verschiebung nach Norden eine höhere Neuversiegelung, die durch Renaturierungsmöglichkeiten im Süden jedoch abgemildert werden kann. Dafür wird die Bauzeit im Vergleich zu den anderen Varianten verringert sein, da keine temporäre Seitenlage erforderlich ist.

Insgesamt werden mögliche Projektwirkungen während der Bauphase bzw. dauerhafte Wirkungen des Ausbaus der A4 bei der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) betrachtet. Bei der Auswirkungsprognose werden die Schutzgüter Mensch/Gesundheit, Tiere/Pflanzen/biologische Vielfalt, Boden/Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft und kulturelles Erbe bei der Bewertung mit einbezogen. Im vierten Dialogforum wurde die *Bestandserfassung* dieser Schutzgüter thematisiert, d. h. für alle Schutzgüter wurde der Bestand im Untersuchungsraum ermittelt. Im jetzigen Schritt wird sich mit der *Wirkung* der einzelnen Varianten auf die Schutzgüter befasst. In der Bestandserfassung wurden 49 Kriterien festgelegt, die in drei Klassen aufgeteilt wurden. Sie werden in der [Raumwiderstandskarte](#) sichtbar. In der Auswirkungsprognose werden die vertieft zu prüfenden Varianten mit der Bestandserfassung der Schutzgüter räumlich überlagert und ihre Auswirkungen betrachtet.

In den Übersichtstabellen, die Herr Dr. Bertrams zeigt, werden die Vergleiche der Varianten sichtbar. Die farbliche Darstellung dient dabei lediglich der Veranschaulichung der Rangfolge und nicht der Erheblichkeit der Umweltauswirkung. Beim Schutzgut Mensch schneidet die Variante 1.1a am besten ab. Bei den Schutzgütern Tiere/Pflanzen/biologische Vielfalt gibt es keine maßgeblichen Unterschiede zwischen den Varianten, allerdings schneidet die Variante 1.1a bei der „besonders erheblichen“ Wertigkeit am besten ab. Auch bei den Schutzgütern Boden und Fläche ist die effektive Flächeninanspruchnahme bei der Variante 1.1a am geringsten.

Beim Schutzgut Wasser, bei dem unter anderem das Oberflächengewässer des Rheins mit seiner Retentionsfunktion und die städtische Trinkwassergewinnung über die Wasserschutzzonen relevant sind, schneidet die Variante 2.1a am schlechtesten ab, da sie am meisten Fläche in Anspruch nimmt. Beim Schutzgut Klima und Luft ist insbesondere die Funktion des Freiraums für den Siedlungsrandbereich und der mögliche Verlust von Klimaschutzwald wichtig. Da sich die Angaben jedoch auf den Ausbau der A4 fokussieren, sind die Auswirkungen im Gegensatz zur Bestandstrasse nur geringfügig. Beim Schutzgut Landschaft schneidet die Variante 2.1a insgesamt gut ab, da sie nach Norden abrückt und die Erholungsgebiete auf der südlichen Seite weniger tangiert. Beim letzten Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter ist die Rodenkirchener Brücke als denkmalgeschütztes Bauwerk relevant. Die Planung hat ergeben, dass in keiner der drei Varianten das Objekt erhalten bleiben kann. Somit verbleiben für das Schutzgut als wesentliche Beurteilungskriterien die Inanspruchnahme des denkmalgeschützten Grüngürtels und mögliche Beeinträchtigungen archäologischer Konfliktbereiche, wobei die Variante 1.1a im Vergleich insgesamt wieder etwas besser abschneidet. Bei weiteren Sachgütern wird derzeit davon ausgegangen, dass es keine maßgeblichen Unterschiede bei der Inanspruchnahme durch die Varianten gibt.

Zusammengefasst schneidet die Variante 1.1a aus Umweltsicht am besten ab, die Variante 2.1a am schlechtesten. Die geprüften Varianten können als Hauptvarianten bezeichnet werden. Die Varianten, die noch nicht geprüft wurden, sind nur technisch anders ausgestaltet. Die Variante 1.3a könnte noch weitere Optimierungen gegenüber der Variante 1.1a zeigen.

## TOP 5: Rückfragen und Diskussion/ Austausch zur umweltfachlichen Bewertung

Frau Pfeifer eröffnet die Fragerunde, in der alle Teilnehmenden ihre Fragen stellen und Hinweise zur umweltfachlichen Bewertung geben können.

Ein Teilnehmer fragt, ob es während der Bauphase Beeinträchtigungen der Rad- und Fußwege über den Rhein einschließlich beider Rampen sowie bei den Rad- und Fußwegen bei der Nord-Süd-Verbindung geben wird. Herr Dr. Bertrams verneint dies, es sind auf Grundlage des aktuellen technischen Planungsstandes keine maßgeblichen Beeinträchtigungen absehbar. Für den Rad- und Fußverkehr wird es auch während der Bauphase eine Querungsmöglichkeit geben. Die Querungsmöglichkeiten könnten, je nach der gewählten Vorzugsvariante, entweder nördlich oder südlich und zu bestimmten Zeiten auch beidseitig verlaufen. Ein Teilnehmer fragt ebenfalls in Bezug auf die Bauphase, ob die Stadtbahnlinie 16 beeinträchtigt wird. Herr Däumer antwortet, dass der Schienenverkehr während der Bauphase grundsätzlich nicht gesperrt wird, jedoch sind temporäre Einschränkungen möglich. Da sich das Projekt derzeit in der Vorplanungsphase befindet und noch keine Vorzugsvariante festgelegt wurde, ist es zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, detaillierte Angaben dazu zu machen.

Ein Teilnehmer fragt, ob die Bewertung der Schallimmissionen mit oder ohne Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen wird und ob Gegenmaßnahmen, wie Schallschutzwände oder Fahrbahnoberbelag, zum Lärmschutz bereits berücksichtigt wurden. Herr Dr. Bertrams antwortet, dass Schallschutzwände in die Bewertung mit einbezogen wurden. Für die UVS-Bewertung wäre es interessant herauszuarbeiten, ob sich der Lärm im Vergleich zur Bestandstrasse erhöht oder verringert. Er erklärt, dass sich dazu gerade intensiv mit dem Schallgutachter ausgetauscht wird, um zu schauen, wie dies methodisch berechnet werden könnte.

Eine Teilnehmerin fragt, wann die Kartierungen durchgeführt wurden. Herr Dr. Bertrams antwortet, dass die faunistischen Kartierungen aus dem Jahr 2019 stammen und 2020 in die Bestandskarten eingetragen wurden. Des Weiteren weist die Teilnehmerin auf bestehende Trinkwasserpipelines hin, die an der Autobahn entlanggeführt werden. Sie habe diesen Hinweis bereits im vierten Dialogforum gegeben, finde die Abänderung der Karten jedoch nicht im Internet. Herr Däumer erläutert, dass dieser Hinweis zu der Trinkwasserleitung berücksichtigt wurde. Die offiziellen Pläne werden erst veröffentlicht, wenn die Vorplanung abgeschlossen ist.

Eine Teilnehmerin fragt, ob es absehbar ist, wann Bäume von dem rechtsrheinischen Grüngürtel gefällt werden. Herr Däumer antwortet, dass zunächst eine Vorzugsvariante ausgewählt werden muss, bevor Waldbestände benannt werden können, die betroffen sein werden. Die derzeitige Planung setzt eine konventionelle Bauweise voraus – inwiefern und wo noch Optimierungen vorgenommen werden können, wird sich in den weiteren Planungsphasen zeigen. Eine konventionelle Bauweise bedeutet, dass eine Baustraße neben der Autobahn entlanggeführt wird. Optimierungen könnten beispielsweise durch den Bau von der Bestandsautobahn selbst ohne zusätzliche Baustraße erreicht werden. Herr Dr. Bertrams ergänzt in Hinblick auf den Artenschutz, dass die Kartierungen für das Genehmigungsverfahren aktualisiert werden. Grundsätzlich können Rodungen nur im Winter ausgeführt werden und sollten zeitnah vor der Bauausführung geschehen. Jeder Eingriff in die Natur wird kritisch hinterfragt. In der Planung wird versucht, so wenig Flächen wie möglich in Randbereichen der Autobahn in Anspruch zu nehmen. Hinzu kommt, dass jeder Quadratmeter Fläche, der neu beansprucht wird, an einer anderen Stelle mit vergleichbarer Funktionalität und Qualität wieder ausgeglichen werden muss. Eine Teilnehmerin fragt, ob diese Ausgleichsflächen auch in entfernten Gebieten vorgenommen werden könnten oder in der direkten Umgebung angelegt werden müssten. Herr Dr. Bertrams bejaht dies, allerdings verweist er darauf, dass die oberste Prämisse der Eingriffsregelung ist, eingriffsnah auszugleichen.

In Bezug auf die Anwohnenden der Autobahn fragt eine Teilnehmerin nach, wann sie informiert werden und wie die betroffenen Wohngrundstücke bei der UVS einbezogen werden. Auf letzteres antwortet Herr Dr. Bertrams, dass beim Schutzgut Mensch neben der Flächeninanspruchnahme auch der Verlust von Wohngebäuden berücksichtigt wird. In Poll ist nachzeitigem Planungsstand lediglich bei der Variante 2.1a mit einem Verlust eines Wohngebäudes zu rechnen, bei den anderen Varianten kann dies voraussichtlich umgangen werden. Herr Däumer erläutert, dass Betroffene erst informiert werden können, wenn die Vorzugsvariante feststeht und somit Klarheit über das Ausmaß der Betroffenheit besteht. Wenn in der Entwurfsplanung eine konkrete Betroffenheit festgestellt wird, wird frühzeitig mit den betroffenen Personen gesprochen. Die Abteilung für Grunderwerb und Liegenschaftsverwaltung der Autobahn GmbH kontaktiert die betroffenen Personen und es wird gemeinsam nach einer Lösung gesucht. Im Vergleich zu Privatpersonen oder Investoren hat die Autobahn GmbH als öffentlicher Träger jedoch nur geringe finanzielle Spielräume, die sich an den ermittelten Grundstücks- und Gebäudewerten orientieren.



Eine Teilnehmerin fragt, ob die Verlegung der Direktrampe Poll bei einigen Varianten dauerhaft ist. Frau Dierke antwortet, dass die Verlegung bei den Varianten 1.1a, 1.2a, 3.1a und 2.1a dauerhaft ist.

## TOP 6: Nächste Schritte & Abschluss

Herr Däumer erläutert, dass als nächstes der dritte UVS-Abstimmungstermin folgen wird. Nach den Sommerferien werden die Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange (TÖBs) in die Bewertung eingearbeitet. Danach werden die Ergebnisse auf der Website des Projekts veröffentlicht. Die Mitglieder des Dialogforums werden dann über die weiteren Ergebnisse der UVS per E-Mail informiert. Der PA2-Termin zur Abstimmung einer Vorzugsvariante mit der Autobahn GmbH des Bundes wird nach aktueller Voraussicht im Herbst 2022 stattfinden. Änderungen sind im Prozess jedoch immer möglich. Anschließend wird die nächste Sitzung des Dialogforums geplant. Aufgrund der ungewissen Pandemieentwicklung ist noch nicht abschließend geklärt, wie die Öffentlichkeit danach informiert wird.

Ein Teilnehmer gibt zu bedenken, dass der Ausbau der A4 auf acht Fahrstreifen nicht ausreicht, sollte die Rheinspange 553 nicht gebaut werden. Herr Däumer antwortet, dass bei den Berechnungen für den Ausbau der A4 fest davon ausgegangen wird, dass die Rheinspange 553 gebaut wird. Falls sich der Bau der Rheinspange verzögert, ist noch nicht abzusehen, ob der Ausbau der A4 vorgezogen werden könnte oder ob auf die Rheinspange gewartet wird. In der Reihenfolge der aktuellen Planungen ist vorgesehen, dass zuerst mit dem Bau der Rheinspange begonnen wird. Frau Schaffrath ergänzt, dass sich Rahmenbedingungen bei langfristigen Planungen immer ändern können. Daher liegt der Planung immer der Ist-Zustand als Bezugspunkt zugrunde.

Auf der Projektwebsite kann die [Übersicht der Varianten](#) eingesehen werden. Frau Pfeifer bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihre Fragen und Beiträge in der heutigen Sitzung. In einer kurzen Feedback-Runde drücken einige Teilnehmende ihren Dank für die gute Aufarbeitung des Themas und die viele Mühe, die dort eingeflossen ist, aus. Eine Teilnehmerin bedankt sich zudem für die kurzfristige Umplanung der sechsten Sitzung von einer Präsenzsitzung auf eine digitale Sitzung. Frau Pfeifer nimmt das positive Feedback dankend auf und verabschiedet alle Beteiligten.