



A4plus

Dialogforum

Vierte Sitzung, 27. Mai 2021

Protokoll



Tagesordnung

Uhrzeit	Programmpunkt
ab 17.15 Uhr	Eintreffen im Warteraum
17.30 Uhr	TOP 1: Einführung und Organisatorisches
	TOP 2: Ergebnisse der vertiefenden Raumanalyse der UVS (Raumwiderstände) Dr. Manuel Bertrams, Smeets Landschaftsarchitekten (SLA)
	Rückfragen und Diskussion
	TOP 3: Variantenübersicht Dr. Manfred Heß, KOCKS CONSULT GmbH
	Rückfragen und Diskussion
	TOP 4: Nächste Schritte / Feedback
20.45 Uhr	Ende der Veranstaltung

TOP 1: Einführung und Organisatorisches

Der Moderator Simon Carmagnole begrüßt die Mitglieder des Dialogforums „A4plus“ und eröffnet damit die Online-Sitzung. Die Themen der Sitzung sind die Ergebnisse der vertiefenden Raumanalyse aus der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sowie die derzeit in Diskussion befindlichen Varianten für einen achtspurigen Ausbau der A4.

Herr Willi Kolks heißt die Teilnehmenden als Leiter der Außenstelle Köln der Autobahn GmbH ebenfalls herzlich willkommen. Anschließend stellt Herr Carmagnole die Agenda vor und erläutert den Teilnehmenden, welche Spielräume des „Dialogs“ es in den Forumssitzungen grundsätzlich geben kann. Eine Pyramide zeigt die Stufen *Information*, *Austausch*, *Mitgestaltung* und *Mitbestimmung*. Eine *Mitbestimmung* kann grundsätzlich nicht das Ziel der Arbeit des Dialogforums sein, da das informelle Gremium dazu nicht legitimiert ist. Der Regelfall ist voraussichtlich der *Austausch*, also die Information zu einzelnen Planungsaspekten und die direkte Rückmeldung zu den Hinweisen und Fragen der Teilnehmenden. In der vierten Sitzung sind *Information* und *Austausch* das erklärte Ziel.

Herr Rüdiger Däumer, Projektleiter „A4plus“ der Autobahn GmbH, stellt den aktuellen Stand des Projekts und die kommenden Planungsschritte vor. Das Projekt befindet sich nach wie vor in der Vorplanung. Der zweite Abstimmungstermin der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist abgeschlossen. Mit den Ergebnissen der vertiefenden Raumanalyse seien alle Möglichkeiten gegeben, sich die Varianten genauer anzuschauen und die Abwägungsmethodik auszuarbeiten.

TOP 2: Ergebnisse der vertiefenden Raumanalyse der UVS (Raumwiderstände)

Referent: Dr. Manuel Bertrams, Smeets Landschaftsarchitekten (SLA)

Herr Dr. Bertrams von Smeets Landschaftsarchitekten (SLA) stellt die Ergebnisse der vertiefenden, umweltfachlichen Raumanalyse des Untersuchungsraums vor. Das Ziel der Umweltverträglichkeitsstudie ist die frühzeitige und umfassende Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der umweltrelevanten Folgen des Vorhabens. Als Rechtsgrundlagen und fachliche Vorgaben dienen das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in NRW (UVPG NRW) und die Richtlinien für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS, 2008). Gemäß § 2 UVPG werden folgende Schutzgüter und ihre Wechselwirkungen untereinander in der UVS betrachtet: Mensch und menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie das kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter.

Herr Dr. Bertrams teilt zunächst mit, dass der Untersuchungsraum der UVS im Zuge der Weiterentwicklung der technischen Planung aufgrund des möglichen Verlaufs einer denkbaren Tunnelvariante – diese Trasse müsste aufgrund technischer und räumlicher Restriktionen nach Norden ausschwenken – im Bereich des Rheins nach Norden erweitert und so insgesamt von 192 auf 350 Hektar vergrößert wurde. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein iterativer Prozess, wie Herr Smeets ergänzt, und solche verfahrensbegleitenden Anpassungen sind deshalb nicht ungewöhnlich.

Nach Abschluss des zweiten UVS-Termins mit den [Trägern öffentlicher Belange](#) (TÖB) ¹ liegen nun auch die Ergebnisse der vertiefenden Raumanalyse vor, welche Herr Dr. Bertrams den Teilnehmenden des Dialogforums in der Folge präsentiert.

Die Ergebnisse der Raumanalyse werden zunächst schutzgutbezogen und anschließend mit Hilfe einer hieraus abgeleiteten [Raumwiderstandskarte](#) dargestellt und erläutert. Als Raumwiderstände besonders zu beachten sind insbesondere das Gremberger Wäldchen (besonderer Widerstand wegen Wander- und Erholungsfunktion und naturräumlicher Ausstattung mit hohem Strukturreichtum sowie Altholzanteil und vorhandenen Uraltbäumen, u.a. für gefährdete Vogelarten und Fledermäuse), der Nahbereich des Rheins (als Biotopverbundflächen) und die Wasserwerke Hochkirchen und Gremberg (als Trinkwasserversorgung

¹ Verteilerliste zum Beteiligungstermin der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzvereinigungen: Bezirksregierung Köln, Stadt Köln, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW, Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Landwirtschaftskammer NRW, Landschaftsverband Rheinland (LVR), Geologischer Dienst NRW, Rheinischereigenossenschaft NRW, Wasser- und Schifffahrtsamt Köln und Bezirksregierung Arnsberg.

für den Kölner Süden). Auch der denkmalgeschützte Äußere Grüngürtel ist ein wichtiger Raumwiderstand (neben der Naherholung hat der Grüngürtel eine hohe thermische Ausgleichsfunktion und eine klimatische Bedeutung für den Kaltluftabfluss in Siedlungsbereiche. Insgesamt weisen somit ca. zwei Drittel des Planungsraums einen hohen Raumwiderstand (Klasse I) auf.

In den kommenden Monaten werden nun auf Grundlage der ermittelten Raumwiderstände jeweils eine konkrete Auswirkungsprognose für alle vertiefend zu prüfenden Varianten und ein umweltbezogener Vergleich der Linienalternativen erstellt. Nach einem dritten UVS-Termin mit den TÖB wird dann die Vorzugsvariante aus umweltfachlicher Sicht vorliegen, wie Herr Dr. Bertrams erklärt.

Die Vortragsfolien von Herrn Dr. Bertrams können Sie auf der [Projektwebsite](#) einsehen.

In der anschließenden Diskussion fragt ein Teilnehmer, wieso die nördliche Erweiterung des Untersuchungsraums durch die Tunnelvariante nötig ist. Herr Dr. Bertrams erklärt, dass die Erweiterung des Planungsraums dadurch begründet ist, dass für den Fall, dass ein Tunnel vertiefend geprüft werden soll, die umweltfachliche Untersuchung sichergestellt ist. Herr Smeets ergänzt, dass dies ein vorsorglicher Schritt ist, da diese Informationen im späteren Verlauf der Planung wichtig sind.

Auf Rückfrage, ob auch Lärmschutzmaßnahmen für den Ausbau der A4 vorgesehen sind, versichert Herr Smeets, dass Lärmimmissionen unter das Schutzgut Mensch fallen und mitbetrachtet werden. Herr Däumer ergänzt, man könne davon ausgehen, dass die neuen Lärmschutzmaßnahmen über die jetzigen Lärmschutzvorkehrungen hinaus gehen werden.

Eine Teilnehmerin fragt, woher die Daten der UVS stammen und wann diese erhoben wurden. Herr Dr. Bertrams erklärt, dass die zu Grunde gelegten Daten von Fachbehörden und Naturschutzverbänden über öffentlich zugängliche Informationssysteme (z.B. des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) und des Geoinformationssystems [TIM-Online](#) der Bezirksregierung Köln) und durch die gezielte Abfrage im Rahmen der UVS-Beteiligung zusammengetragen wurden. Herr Smeets ergänzt, dass die vorhandenen Daten zudem im Jahr 2020 gezielt durch neu erhobene Daten seitens des Büros ergänzt wurden, um alle relevanten Schutzgüter abzudecken. Der Erläuterungsbericht zur Raumanalyse wird nach Fertigstellung veröffentlicht.

Auf Rückfrage, wie sich die Ergebnisse der UVS in einer späteren Variantenbewertung niederschlagen, erläutert Herr Smeets das genaue Vorgehen: Jede Trassierungsvariante für den achtstreifigen Ausbau der A4 wird hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen im Detail betrachtet und bewertet. Die Varianten werden dann entsprechend der Erheblichkeit ihrer Umweltauswirkungen in eine Rangfolge gebracht, sodass ersichtlich wird, welche Variante aus umweltfachlicher Sicht die „Beste“ wäre.

Auf Rückfrage bestätigt Herr Smeets, dass die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie veröffentlicht werden, sobald diese abgeschlossen ist, und auch die beteiligten TÖBs eingesehen werden können.

TOP 3: Variantenübersicht

Referent: Dr. Manfred Heß, KOCKS Consult GmbH

Im zweiten Vortrag stellt Herr Dr. Heß von Kocks Consult die aktuelle Variantenübersicht für den Ausbau der A4 vor. Zunächst erläutert er die Zwangs- und Konfliktpunkte, die sich aus dem Planungsraum ergeben. Zwangspunkte sind Punkte, die als durch das Planungsvorhaben nicht veränderbar definiert sind. Hierunter fallen z.B. trassierungstechnische Vorgaben für die Autobahnkreuze Köln-Süd und Köln-Gremberg oder für die Anschlussstelle Köln-Poll. Konfliktpunkte sind Punkte oder Bereiche, an denen Konflikte mit baulicher oder natürlicher Nutzung entstehen. Linksrheinisch sind das beispielsweise der Golfplatz, Sportplätze, eine Kleingartenanlage, Wohngebäude und Bauwerke zum Hochwasserschutz. Rechtsrheinisch bestehen ebenfalls einige Konfliktpunkte, wie z.B. mehrere Kleingärten, Wohnbebauung und ein Hochwasserpumpwerk. Zudem liegen im rechtsrheinischen Planungsraum mehrere relevante Versorgungsleitungen, die den Kölner Süden mit Trinkwasser versorgen. Konfliktpunkte beeinflussen die Planung zum Teil im starken Maße, stellen aber nicht zwangsläufig ein unüberwindbares Hindernis dar.

Im Anschluss gibt Herr Dr. Heß einen Überblick über alle aktuell in der Diskussion befindlichen Varianten. Er betont, dass es sich dabei noch nicht um die finale Auswahl der vertiefend zu prüfenden Varianten handelt,

sondern um einen aktuellen Überblick, der auch die in den letzten Wochen öffentlich diskutierten Varianten umfasst. Er wiederholt, dass eine Integration der Bestandsbrücke in den achtstreifigen Ausbau der A4 zwar wünschenswert wäre, jedoch aufgrund der Ergebnisse der Tragwerksplanung nicht möglich ist. Dies wurde bereits in der dritten Sitzung des Dialogforums durch das Büro Leonhardt, Andrä und Partner ausführlich erläutert (zum [Vortrag „Statik der Rodenkirchener Brücke“](#)).

Der im Zuge des Ausbaus der A4 notwendige Neubau der Rodenkirchener Brücke ist für die Trassierung entscheidend. Innerhalb dieser Randbedingungen zieht das Planungsteam zunächst alle Möglichkeiten in Betracht: Varianten mit einer Weiternutzung der Bestandbrücke (als Rad-/Gehweg- oder „Event“-Brücke sowie als reine Pkw-Brücke), Tunnelvarianten (Absenk- und Bohrtunnel) sowie Brückenneubauvarianten (symmetrischer Ausbau, Nordverbreiterung, Südverbreiterung, Schräglage). Auch die in der Presse diskutierte Variante mit einer begrünter Rodenkirchener Brücke und einer A4 in Tunnellage haben sich die Planer*innen genauer angeschaut. Herr Dr. Heß gibt den Mitgliedern einen Überblick zu den vielfältigen Optionen und dabei auch bereits erste Einschätzung zu den jeweiligen Chancen und Herausforderungen einer möglichen Realisierung.

Die Vortragsfolien von Herrn Dr. Heß können Sie auf der [Projektwebsite](#) einsehen.

Ein Teilnehmer fragt, wie man eine Tunnelentscheidung im Vergleich zum Projekt A-bei-Lev bei Leverkusen begründen würde. Herr Dr. Heß antwortet daraufhin, dass es bisher noch keine Bewertung der einzelnen Varianten gibt und die Bewertung eines Tunnels dementsprechend nicht vorgenommen wurde. Eine Tunnelösung biete aus seiner Sicht jedoch keinen direkt erkennbaren Vorteil, solange man die „Event-Brücke“ nicht umsetzen wolle, da auch die Anschlussstelle Poll wohl für mehrere Jahre gesperrt werden müsste. Herr Stoppacher, Pressesprecher der Autobahn GmbH ergänzt, dass man sich in Leverkusen gegen eine Tunnelvariante entschieden hat, weil auf der rechtsrheinischen Seite das Autobahnkreuz Leverkusen West ist und die Anschlüsse so nicht möglich seien.

Auf die Frage, ob man die Brücke erhalten könne, indem man den Schwerlastverkehr in einen Tunnel verlegt, teilt Herr Dr. Heß mit, dass die Brücke nicht weiter in das Verkehrsnetz integriert werden kann. Auch wenn die Anzahl der LKWs reduziert wird, kann die Brücke der Belastung langfristig nicht nachkommen. Frau Schaffrath, Geschäftsbereichsleitung Planung der Außenstelle Köln der Autobahn GmbH, ergänzt, dass hierbei die vorgeschriebenen Normen eingehalten werden müssen.

Ein Teilnehmer fragt, ob bei einem Bau eines Absenktunnels die Schifffahrt auf dem Rhein weiterhin möglich sein wird. Herr Dr. Heß erklärt, dass während der Bauphase eines Absenktunnels der Schifffahrtverkehr nicht in den Mindestanforderungen der Wasserschifffahrtsverwaltung aufrechterhalten werden kann. Für den Bau eines Absenktunnels wäre eine Vertiefung des Flussbetts erforderlich, um die einzelnen Segmente des Absenktunnels von der Fertigungsstelle an die Absenkstelle einschwimmen zu können. Auf der Folie sind die Darstellung und Bauweise nur sehr vereinfacht und schematisch dargestellt, wie Herr Dr. Heß ergänzt. Auf Rückfrage, warum ein Bohrtunnel tiefer verbaut werden muss als ein Absenktunnel, erklärt der Planer, dass dies mit der bergmännischen Bauweise eines gebohrten Tunnels zusammenhängt. Das über der Tunnelbaustelle liegende Gestein muss ein Gewölbe bilden, um das Einbrechen und Absacken an der Geländeoberfläche zu verhindern. Ein abgesenkter Tunnel wird offen hergestellt, indem das darüberliegende Gestein abgetragen wird. Daher ist für einen Absenktunnel keine so tiefe Lage erforderlich. Zudem führt Herr Dr. Heß aus, dass ein Tunnel deutlich länger ausfällt als eine Brücke und dadurch die Kosten erhöht werden. Anstelle einer ca. 600 Meter langen Brücke müsste ein Tunnel von fast 2,3 Kilometern gebohrt werden.

Eine Teilnehmerin fragt, auf wie viele Varianten sich am Ende geeinigt wird und wann diese Entscheidung vorliegen wird. Herr Dr. Heß schätzt, dass mit ungefähr vier bis fünf Varianten zu rechnen ist. Wann diese Entscheidung vorliegen wird, kann Herr Däumer noch nicht genau sagen. Eine gemeinsame Betrachtung der verschiedenen Varianten mit den Geschäftsbereichen der Zentrale der Autobahn GmbH wird voraussichtlich im Juli/ August erfolgen. Ein Teilnehmer bittet darum, dass eine dieser zukünftig vertiefend geprüften Varianten den Erhalt der Bestandsbrücke – vollständig oder teilweise – vorsieht.

Auch die Interessen der Radfahrer werden berücksichtigt, versichert Herr Dr. Heß auf Nachfrage. Es ist eines der wichtigsten Ziele, die Fuß- und Radquerung auf der Nord-Südachse während der Bauzeit aufrecht zu erhalten. Dies kann auch dazu führen, dass eine provisorische Rampe für den Fuß- und Radverkehr gebaut werden muss. Auf die Frage, wie breit die Gehwege und Fahrradspuren seitlich der Fahrspuren auf einer künftigen Brücke würden, antwortet Herr Dr. Heß, dass auf jeder Seite drei Meter breite Rad- und Fußwege einzuplanen sind.

Da in der Region noch weitere Brücken erneuert oder neugebaut werden, fragt ein Teilnehmer, ob es möglich sei, den Verkehr während der Bauzeit z.B. über die Rheinspange umzuleiten, umso schneller bauen zu können. Aus verkehrlichen Gründen ist dies laut Herrn Däumer ausgeschlossen, da keine andere Brücke die Kapazitäten für zwei Verkehrsachsen aufbringt. Zudem würde das umliegende Straßennetz zu stark belastet werden. Herr Dr. Heß ergänzt, dass die umliegenden Knotenpunkte für eine solche Verkehrsbelastung nicht ausgelegt und ein solches Modell der Verteilung des Verkehrs auf andere Brücken volkswirtschaftlich nicht sinnvoll wäre.

Eine Teilnehmerin fragt, ob es ein wirtschaftliches und ökologisches Mobilitätsgesamtkonzept gibt, und ob man eine Anbindung des ÖPNV beim Bau der Brücke einplanen kann. Frau Schaffrath erklärt, dass dies nicht in der Zuständigkeit der Autobahn GmbH liegt. Die Planung des ÖPNV-Netzes liegt stattdessen in der Zuständigkeit der Stadt Köln.

Auf Rückfrage, ob es möglich ist, bei einer Tunnellösung die Anschlussstelle Köln-Poll ebenfalls unter die Erde zu verlegen, erklärt Herr Dr. Heß, dass dies aufgrund der in Deutschland gültigen Planungsrichtlinien nicht möglich ist und zudem südlich der A4 Trinkwasserbrunnen und -schutzgebiete gelegen sind, die einer unterirdischen AS-Poll entgegenstehen. Hinzu kommt, dass die Aufrechterhaltung der Anschlussstelle Köln-Poll im Bauzustand zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage von großer Bedeutung ist. Eine Teilnehmerin gibt den Hinweis, dass es bei Poll seit 2018 eine parallel zur A4 verlaufende Trinkwasserleitung gibt, die in der präsentierten Abbildung nicht aufgeführt ist. Das Planungsteam dankt für den wichtigen Hinweis und nimmt diesen zur Prüfung auf. *[Nachträglicher Hinweis: Die TW DN 700 (so die offizielle Bezeichnung der angesprochenen Wasserleitung) ist in den Lageplänen enthalten und wird entsprechend bei der vertiefenden Prüfung und Bewertung berücksichtigt. Sie fehlte fälschlicherweise in der Auflistung und Darstellung in der entsprechenden Folie.]*

TOP 4: Nächste Schritte / Feedback

Zum Abschluss gibt Herr Däumer einen kurzen Ausblick auf die nächsten Schritte im Projekt: Voraussichtlich im Juli/ August wird die Auswahl der vertiefend zu prüfenden Varianten vorliegen. Sobald die Entscheidung getroffen ist, wird die nächste Dialogforumssitzung und zudem eine Information der interessierten Öffentlichkeit stattfinden. Das Format für eine Informationsveranstaltung hängt von der weiteren Entwicklung der Pandemie ab, wie Herr Däumer erläutert. Wenn möglich, soll es eine Veranstaltung vor Ort geben. Bis Dezember soll dann der dritte UVS-Termin abgeschlossen sein und eine Vorzugsvariante aus umweltfachlicher Sicht vorliegen.

Zwei Teilnehmende aus Poll wünschen sich, die breite Öffentlichkeit aufgrund des hohen Informationsbedarfs vor Ort schon eher über den aktuellen Planungsstand zu informieren. Sie machen Vorschläge wie dies umzusetzen wäre, z.B. durch mobile Stellwände an zentralen Standorten, wie Marktplätze und öffentliche Gebäude oder mit regelmäßigen Infobroschüren. Herr Carmagnole dankt für die Anregung und erläutert, dass in der Regel aufwändige Informationsveranstaltungen dann organisiert werden, wenn im Projekt wesentliche Meilensteine erreicht wurden und demnach neue und relevante Informationen vorliegen. Er versichert jedoch, dass noch einmal geprüft wird, ob nicht auch vorher erneut die Öffentlichkeit informiert werden kann.

In der abschließenden, freiwilligen Feedbackrunde äußern sich einige Teilnehmende positiv zum Verlauf der Sitzung und den Vortragsinhalten.