

Anregungen und Fragenkatalog an Fr. Hartmann für die 3. Dialogsitzung am Do. 26.11.20

Bitte um die Verteilung von den Info-Flyern an jeden Haushalt, die bis jetzt noch nicht erfolgt ist. Obwohl Kontaktaufnahme und Nachfrage eines Bürgers über Ihr offizielles Kontaktformular ist keine Reaktion erfolgt.

Kann dies bitte schnellstens nachgeholt werden?

Ein Großteil der betroffenen Bürger von Poll ist somit nicht erreicht worden und wird an der Teilnahme über den gewählten Dialogbürger ausgeschlossen.

So wird der Dialog für alle erschwert und intransparent kommuniziert. Viele Bürger haben zudem keinen Internetzugang.

Anliegen: Zeitnahe Veröffentlichung der kompletten UVS Studie für die breite Bevölkerung, mit dem Ziel der Einsicht und Analyse für interessierte Bürger.

Frage: Ist die UVS abgeschlossen und besiegelt?

Das gleiche gilt für die FFH-Studie und dessen Gebiete?

Lärmschutz: Dringendes Ersuch Messungen vor Ort in den betroffenen Gebieten durchzuführen.

Die Berechnungen (Hochrechnungen ohne Messungen im Gelände) ergeben keinen Aufschluss über die wirkliche Belastung. Die Grenzwerte werden nun schon seit Jahren überschritten, was bereits seit der ersten Erweiterung der Brücke 1993 der Fall war. Eine Kontrollmessung nach der Erweiterung gab es bis heute nicht.

Des Weiteren wurde der bei der Baumaßnahme abgeholzte Waldbestand nicht ausreichend aufgeforstet (lediglich Strauchwerk und Niedriggehölz wurde angepflanzt).

Auch die Schallmauer erfüllt nicht ihren Zweck. Der Schall ist bis weit in abgelegene Wohngebiete zu hören.

Fazit: eine Dauerbeschallung Tag und Nacht weit in die Wohngebiete hinein.

Wichtig ist zu erwähnen, dass auch die Tonfrequenzen (ein ständig surrendes und pfeifendes Geräusch 24 Stunden, am Tag und in der Nacht) eine entscheidende Rolle bei der Geräuschbelastung spielen.

Eine Analyse des innerörtlichen Verkehrsnetzes (Untergeordnetes Netz) wurde trotz überlasteter Verkehrswege in Poll nicht durchgeführt. Die Stadt Köln hat dieses Gebiet zur Umweltzone erklärt. Überlastete Verkehrsachsen wie die Siegburger- und Kölner Straße (Verbindung zur Autobahnauffahrt Abfahrt Köln Poll).

Einzige Zufahrtsmöglichkeit aus den umliegenden Kreisen wie z.Bsp. Niederkassel, Zündorf und Porz für alle Pendler und LKW's.

Infolge dessen müssen Straßen in verkehrsberuhigten Wohngebieten als Ausweichstrecken genutzt werden.

Die Auf- und Abfahrt könnte zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs von Poll verlegt werden z.Bsp. auf den östlichen Zubringer, der nur durch Gewerbegebiete gut anzufahren ist, angebracht werden.

Trotz 2018 ausgerufenen Klimanotstand in ganz Köln sind öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV) und Regionalbahnverkehr nicht eingeplant und angedacht worden (Thema Verkehrswende).

Wie ist das zu erklären?

Tausende Kurzpendler fahren über die Autobahn stehen dann im Stau, weil alle Ausfahrten zur Innenstadt verstopft sind. Es gibt kein Alternativangebot zur Straße per Auto da kein ausreichendes Öffentliches Nahverkehrsnetz zur Verfügung steht. Diese Pendler machen einen erheblichen Anteil an der Belastung aus, sowohl innerstädtisch als auch auf der Autobahn (Stoßzeiten des Berufsverkehrs), nicht der Transitverkehr oder LKW Verkehr, der nur 10 % ausmacht.

Zu untersuchen gilt: wer fährt wohin wie lange?

Wird bei dem Ausbau ein Rad- und Fußgängerüberweg eingeplant und wie werden sie integriert? Die Route wird von Fußgängern und Radfahrern stark frequentiert.

Wird eine separate Extrabrücke neben der alten Brücke gebaut, wenn sie denn Bestand hat entweder Denkmalschutz oder statisch sicher ist durch das ausstehende Gutachten?

Rheinquerungen im Bauvorhaben der Strassen NRW mit dem Hinweis die gesamte Infrastruktur des Autobahnnetzes rund um das Ballungsgebiet Köln zu überprüfen:
Köln hat 7 Brücken alle marode und in die Jahre gekommen.
Diese müssen alle dringend saniert werden.

Nur 2 Beispiele:

Das Projekt Leverkusener Brücke (AbeiLEV) ist durch viele Widrigkeiten stark im Verzug gekommen. Jahrelanger Baustopp (Entsorgung und Öffnung Europas großer Giftmülldeponie von Bayer in der Dhünnaue, Mängel an Stahlteilen usw.) Seit 2016 normaler Verkehr geschweige denn LKW Verkehr verboten oder unmöglich.

Werden alle auf A4 umgeleitet oder versuchen die Baustellen zu umfahren.

Wann ist mit einer Fertigstellung der 2. Querung als Parallelbrücke zu rechnen?

Dies ist wichtig für die gesamte Entlastung der Autobahnnetzte rund um Köln herum.

Projekt Bundesautobahn 552, bekannt als Niehler Ei, nie vollendet und gestoppt.

Dort sollte auch eine Brückenquerung gebaut werden. Warum gestoppt?

Hier Auszug aus Wiki:

Die **Bundesautobahn 552** (Abkürzung: **BAB 552**) – Kurzform: **Autobahn 552** (Abkürzung: **A 552**) – sollte eine Verbindung zwischen der **A 54** und der **A 1** bilden und bei **Köln-Niehl** den **Kölner Autobahnring** kreuzen. Die Planung der Autobahn wurde verworfen, es existiert allerdings eine vier- bis sechsstreifige, autobahnähnlich ausgebaute Strecke mit dem Namen Industriestraße (nicht zu verwechseln mit der parallel laufenden gleichnamigen Industriestraße). Umgangssprachlich wird diese auch als **Ford-Autobahn** bezeichnet.

All diese nicht vollendeten Bauvorhaben haben den Verkehr seit Jahren langfristig auf wenige Brücken konzentriert und gebündelt.

Der gesamte Transitverkehr quält sich durch die Zufahrtsstraßen zu diesen Trassen.

Pendlerströme aus Köln und Umgebung durchqueren ganz Köln und das Umland um über die A4 zukommen.

Hiermit verbunden die Fragen:

Wird die Rheinspange 553 vordringlich und mit Sicherheit vor dem A4Plus Projekt gebaut?

Sie ist die erste große Entlastung für das Verkehrsaufkommen der auch dort stetig wachsenden Bevölkerung und längst überfällig. (Das Projekt wurde mehrmals gekippt, warum?)

Wird nach der Fertigstellung der Rheinspange noch eine aussagekräftige Kontrollstudie durchgeführt, die die Notwendigkeit des A4 Plus Projektes so wie es jetzt geplant ist nochmal zum Überdenken bewegt?

Fazit: Ihre Hochrechnung und Verkehrsflusssimulation 2018 wird diesen Themen nicht umfassend gerecht. Sie können keine Teilabschnitte beobachten und hochrechnen, wenn die gesamte umliegende Infrastruktur, damit meine ich auch innerhalb der Ortschaften, nicht mit einbezogen werden.

Welche Flächen sollen für den A4Plus Ausbau gerodet werden?

Wie sehen konkrete Wiederaufforstungsmaßnahmen für gerodete Flächen aus?

Meistens findet dieses Vorhaben bei Fertigstellung wenig Beachtung (Kosten?) Beispiel die letzte Aufforstung des Ausbaus 1994! Umweltschutz / Klimaschutz muss umgesetzt werden.

Welche Aufgaben sollen die gewählten Dialogmitglieder in der Aufgabe als Sprachrohr an die Bürger übernehmen?

Wie funktioniert der Informationsfluss und Öffentlichkeitsarbeit auch für die nicht mit dem Internet vertrauten Bevölkerungsgruppen?

Hinweis: Bei uns, in ganz Poll, gab es weder die überall woanders verteilten Flyer noch einen Infobus. Auch vor Corona nicht !!!!! Das ist keine flächendeckende Bürgerinformation!

Ich persönlich habe erst durch Zufall von einem Gremberger Bekannten von der Aktion erfahren. Gleichwohl es es in Ihrem Programm als Thema flächendeckende Bürgerinfo sehr umfangreich angekündigt wurde.

Trotz Kontaktaufnahme mit Ihnen über Ihr Portal und der Bitte dies nachzuholen, erfolgt keine Reaktion und Flyer kamen auch nicht. So schafft man keine Transparenz.

Inwiefern findet in Zukunft noch eine umfassende Informationsveranstaltung für Bürger und Interessierte außerhalb dieses Dialogforums statt?