

Dialogforum 27.05.21 / 4. Sitzung A4plus Fragen unserer BI A4minus an die Strassenbau GmbH:

- Auszug aus Ihrer Infoseite zur UVS:
<https://a4plus.koeln/der-untersuchungsrahmen-fur-die-umweltvertraglichkeitsstudie/>
Im vorliegenden Projekt erstreckt sich der Untersuchungsraum zwischen dem Autobahnkreuz Köln-Süd über die Rodenkirchener Rheinbrücke und die Anschlussstelle Köln-Poll bis zum Autobahnkreuz Köln-Gremberg über eine Länge von ca. 5,6 km. **Zu beiden Seiten der Autobahn bzw. den Auf- und Abfahrten der Anschlussstelle Köln-Poll wurde eine zum Teil mehrere Hundert Meter breite Randzone definiert** (siehe Abbildung).

Frage hierzu:

Die Randzone nach Poll ist deutlich breiter und nimmt sehr viel mehr Fläche in Richtung Poll in Anspruch. (bis zu 700 Meter bei Poll, konstant 200 Meter bei Westhoven)

Warum 700 Meter?

- Auszug aus ihrer o.g. Infoseite:
Weiterhin wurde der Umfang durchzuführender **faunistischer Kartierungen** ermittelt. Dafür wurden die Lebensräume im Planungsgebiet analysiert und **Erkenntnissen aus Begehungen und Datenbankabfragen gegenübergestellt**. Daraus wurde abgeleitet, welche planungsrelevanten Arten im Planungsgebiet zu erwarten sind und wie diese in der anschließenden vertiefenden Untersuchung erfasst werden.

Frage hierzu:

Die Fa. Smeet hat dies hauptamtlich gemacht.

Welcher **Datenbankabfragen** hat man sich bedient. Wann fand die **Begehung** statt und mit wem?

Bitte um Einsicht und **Veröffentlichung des kompletten** Untersuchungsmaterials und Hintergrunddaten zur **UVS**.

- Auszug aus ihrer o.g. Infoseite:
In Juli und August 2020 fand eine erste formelle Beteiligung zur UVS statt. Aufgrund der Beschränkungen durch die COVID-19-Pandemie wurde auf eine sonst übliche Präsenzveranstaltung verzichtet. Stattdessen wurde die Beteiligung in einem schriftlichen Verfahren durchgeführt. **Über 20 Vertreter*innen von Trägern öffentlicher Belange (TÖB) mit Verbindung zum Thema Umwelt wurden eingeladen, sich in einer schriftlichen Stellungnahme zum Untersuchungsraum und -umfang der UVS zu äußern.**

Frage hierzu:

Wer ist in dem **Gremium der TÖB** vertreten gewesen und ist es zur Zeit?

Gibt es **Protokolle** zu diesen Sitzungen? Wenn ja, möchten wir diese gerne veröffentlicht haben, um sie einzusehen zu dürfen.

Auch die **schriftlichen Stellungnahmen der TÖB's** möchten wir gerne zur Verfügung gestellt bekommen.

Allgemeine Fragen:

- Es hat sich leider beim letzten Dialogforum gezeigt, dass das enge Zeitfenster in den Dialogforen sehr begrenzt ist und nur Fragen im Anschluss erlaubt, die das unmittelbar präsentierte Thema betreffen. Diese weiteren Fragen ergeben sich natürlich oft aus den Zusammenhängen der vorherigen Sitzungen mit den neuen Themen und sollten auch gestellt werden dürfen.
Der Hinweis der Autobahn GmbH: " Sie können alle Fragen an uns schreiben" wird einem direkten Austausch innerhalb Gruppe der Dialogmitglieder nicht gerecht und ist sehr einseitig. Das wird dem Namen Dialog (Austausch)- Forum (Versammlung) nicht unbedingt gerecht.
Vorschlag: Einrichtung einer separaten offenen nicht themenbezogenen Onlinesitzung (Fragestunde) für den Kreis der Dialogmitglieder oder auch interessierter Bürger*innen.

- Zukünftige Öffentlichkeitsarbeit der Autobahn GmbH (Transparente Informationspolitik):**
 Die derzeitige Pandemie-Situation verhindert leider u.a. auch eine öffentliche größere Veranstaltung über das Dialogforum hinaus. Das Dialogforum ist zwar von der Autobahn GmbH als Multiplikator aufgerufen, hat aber dennoch begrenzte Möglichkeiten dieser Aufgabe gerecht zu werden.
 Die Autobahn GmbH hat sich verpflichtet transparente, umfassende Öffentlichkeitsarbeit vor Ort für alle Bürger*innen zu leisten. Dies ist leider nicht der Fall.
 Nicht alle Bürger*innen haben einen Zugang zum Internet (z. Zt. die einzige Möglichkeit sich zu informieren!)

Vorschläge auch in Zeiten der Pandemie gute Öffentlichkeitsarbeit zu leisten:
 Da Infobusse mit Präsenz nicht möglich sind (es gab auch vor der Pandemie hier in Poll keine!), könnten mobile Info-Stellwände auf öffentlichen Plätzen, wie Marktplatz, Schulen oder Bürgerzentren, aufgestellt werden. (Gutes Beispiel: der Kirchentag hat dies sehr gut organisierten können)
 Intensive Presseveröffentlichungen in den gängigen Tageszeitungen, wie z. Bsp. Ksta, Kölner Rundschau oder Kölner o. Porzer Wochenspiegel wären eine gute Alternative und dringend notwendig.
 Auch ein regelmäßiger Infoflyer oder gar eine A4Plus Zeitung zentral ausgelegt in öffentlich zugänglichen Gebäuden oder direkt in die Briefkästen der Haushalte verteilt wäre eine Lösung. Infoflyer sind keine Werbung und dürfen in jeden Briefkasten eingeworfen werden.
- Fragen zur **Bauphase:**

 - **Wie lange** wird die Bauphase voraussichtlich andauern?
 Die Bauzeit wird mit Sicherheit **mehrere Jahre** in Anspruch nehmen. (10 Jahre?)
 - Wie ist die **Baustellenzufahrt innerhalb der Ortschaft** geregelt?
 Die Zufahrtswege in und um Poll zur zukünftigen Baustelle führen durch teilweise sehr enge Gassen und zum größten Teil an reinen Wohngebieten vorbei.
 Es müssen großflächige Materialareale und Baucontainer zur Verfügung gestellt werden, die über Jahre hinweg mit Schwerlastverkehr durch die engen Zufahrtsstraßen von Poll verbunden sind.
- Wir hätten gerne das **komplette Brückengutachten** in voller Länge ind Ausführung auf Ihrer Website veröffentlicht.
- Auszug aus Ihre Website:<https://a4plus.koeln/wie-haengen-die-planungen-zu-den-rheinquerungen-zusammen/>

Neues Kompetenzzentrum hat die Rheinquerungen gezielt im Blick
 Die Autobahn GmbH hat in der Niederlassung Rheinland einen eigenen Geschäftsbereich Rheinbrücken gegründet. Seine Aufgabe wird die Überwachung der bestehenden Brücken sowie Planung und Bau von Ersatzneubauten sein.
Das Kompetenzzentrum bündelt die Organisation und die Erfahrung rund um die Rheinbrücken.
Frage hierzu:
 Wer ist dort Mitglied und welche Organisationen nehmen daran teil?
 Gibt es hierzu Veröffentlichungen für die Bürger*innen?
 Diverse Links hierzu:
Autobahn GmbH Home
<https://www.autobahn.de/die-autobahn>
Niederlassung Rheinland
<https://www.autobahn.de/rheinland/projekte/detail/a4plus-ausbau-im-koelner-sueden#uebersicht>
Alle A4 Projekte:
https://www.autobahn.de/rheinland/projekte?tx_kesearch_pi1%5Bpage%5D=1&cHash=c71bcfe00950d3dab07031679c3bad6a#result
- Auzug aus der <https://a4plus.koeln/wie-haengen-die-planungen-zu-den-rheinquerungen-zusammen/>

Verkehrsprognose für die Projekte basiert auf der derzeit gültigen **Bundesverkehrswegeplanung**. Diese **Planung wird in regelmäßigen Abständen aktualisiert**. In diesem Zusammenhang werden auch neue gesellschaftliche Entwicklungen, wie etwa die ggf. zunehmende Arbeit im Homeoffice, berücksichtigt. Sobald eine entsprechende Aktualisierung vorliegt, wird auch die Verkehrsprognose angepasst.

Frage hierzu:

Wann findet die **Aktualisierung und Nachberechnung der Verkehrsanalyse** statt?

(alle 5 Jahre müsste nachberechnet und korrigiert werden)

Werden hier **alle Straßennetze und Mobilitätsmöglichkeiten (Schiene, Wasserstrasse, Fahrradfernverkehrswege, ÖPNV, Regio, Bahn) einbezogen u.a.** auch sehr wichtig die Untergeordneten Straßennetze (hier die **Zufahrtsstraßen Kölner- und Siegburgerstrasse** zur Autobahn-Auf- und Abfahrt Köln-Poll) und die **voraussichtliche Entlastung durch** die vorher fertiggestellten **Gewerke Leverkusen und 553?**

- Die **Trennung der übergeordneten Verkehrswege** (Autobahntrassen und dessen Querungen) der Autobahn GmbH durch den Bund von allen anderen Mobilitätsalternativen wie Schiene, Landesstraßen/untergeordneten Verkehrswege, Regio-Bahn und ÖPNV, um nur einige zu nennen, erschwert die notwendige **Zusammenführung und Betrachtung der gesamten Verkehrspolitik und deren Gremien** um ein Weiteres und läuft auf ein einseitiges Betrachten und Umsetzen alter Planungsvorhaben aus 2013 und älter hinaus.
Wie funktioniert hier die **Umsetzung und Integration dieser anderen Verkehrsträger** in der scheinbar autarken Autobahn GmbH (Thema **Kooperation** an der Schnittstelle aller Gremien und Entscheider, die mit Verkehr zu tun haben)
Die Anforderung der Neuaufarbeitung der Klimapakete (Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zum Klimapaket 2030) fordert eindringlich eine erneute nachhaltige, globale Analyse und folglich in der Lösungsfindung eine ökologischere, ökonomischere Planung, sowie Nachbesserung bevor diese bisherigen Planungsgrundlagen umgesetzt und durchgeführt werden.
Lösung: **Verkehrsausschuss für alle Träger der Mobilität**. Wer verwaltet und überwacht die klimagerechte Verkehrswende als staatliches Organ?
- **An wen wendet man sich beim Bund für eine Bürgeranhörung zu diesem Thema?** Die Bezirke und die Stadt sind scheinbar nicht mehr zuständig und schieben den Antrag hin und her.
- Sind die **im Planungsvorhaben angegebenen Kosten für die anstehenden Autobahnprojekte aus dem Jahre 2013 dem jetzigen Ausgabenniveau angepasst** worden? Man denke nur an steigende Preise für Baumaterial, Personalkosten usw., Abriss anstatt Erhalt der kompletten RK-Rheinbrücke (1994 erst erweitert!)
- **Zustand und Instandhaltung der RK-Brücke:** Die Brücke weist an vielen Stellen großflächige Farbablösungen auch an tragenden Stahlelementen auf. Äußerlich gut sichtbar. Für eine Stahlseilbrücke ist die unversehrte Schutzlackierung äußerst notwendig und dient maßgeblich dem Erhalt des teils denkmalgeschützten Bauwerkes. Ich beobachte schon seit langem (ca. 6 Jahre) keine Instandhaltungsarbeiten. Private Fotos kann ich zur Verfügung stellen, Bis der Abriss beginnt muss diese Brücke ordnungsgemäß gewartet werden und sichergestellt werden, dass sie bis zu Ihrem Abriss möglichst mängelfrei gehalten wird.
Wer übernimmt diese Aufgabe und wer stellt die Finanzmittel dazu bereit?
- Ist eine **ÖPNV Anbindung über die Brücke** geplant. (entweder E-Bus oder Bahn). Dies wurde 1994 bei der Zwillingerweiterung schon nicht durchgeführt und ist zwingend notwendig um den Bürger*innen **Alternativmobilität anzubieten** das Auto auch mal stehenzulassen.
Ein Großteil sind Kurzpendler und nutzt die Brücke für kurze Querungen zu anderen Rheinseite. Die tägliche Stauproblematik ist eine hausgemachte: Rushhour und schlechter Verkehrsabfluss an Auf- und Ausfahrten in und aus der Stadt können 10 Spuren Autobahnauf Dauer auch nicht mehr regeln, zumal die Stadt in Zukunft das Verkehrschaos im ihrem Klimanotplan ausdrücklich reduzieren möchte. Wie passt das mit den Planungen der Autobahn GmbH zusammen?

