



A4plus

Dialogforum

Achte Sitzung, 05. Dezember 2023

Protokoll



Tagesordnung

Uhrzeit	Programmpunkt
<i>ab 17:20 Uhr</i>	<i>Eintreffen im WebEx-Meeting</i>
17:30 Uhr	Begrüßung und Organisatorisches
	Aktueller Stand der Planung Rüdiger Däumer, Autobahn GmbH
	Ausbaubedarf des Autobahnkreuzes Köln-Gremberg Britta Dierke, Autobahn GmbH
	Klärung von Fragen
	<i>Kurze Pause</i>
	Zeitnahe Baumaßnahmen am Kreuz Köln-Gremberg Jürgen Schmitz, Autobahn GmbH und Dietmar Wodniok, Autobahn GmbH
	Klärung von Fragen
	Nächste Schritte des formellen Verfahrens und des Dialogs Rüdiger Däumer, Autobahn GmbH
	Feedback und Verabschiedung
19:20 Uhr	Ende der Veranstaltung

TOP 1: Begrüßung und Organisatorisches

Der Moderator Dr. Jan Beermann (ifok GmbH) eröffnet die virtuelle Sitzung und begrüßt die 12 anwesenden Mitglieder des Dialogforums „A4plus“. Das Thema der Sitzung ist das Autobahnkreuz Köln-Gremberg (im Folgenden AK Köln-Gremberg) und dortige längerfristige und kurzfristige Ausbaubedarfe.

Von Seiten der Autobahn GmbH heißt Willi Kolks, Leiter der Außenstelle Köln, die Teilnehmenden willkommen. Er freut sich auf die Diskussion und richtet Grüße von Friederike Schaffrath aus, Geschäftsbereichsleiterin Planung der Außenstelle Köln. Anschließend erläutert Herr Dr. Beermann die Agenda.

Herr Dr. Beermann geht zunächst darauf ein, wie „Dialog“ im Rahmen der Sitzung verstanden wird. Es geht darum, die Teilnehmenden zu informieren, Verständnisfragen zu klären, Anregungen aufzunehmen und einen Ausblick auf die nächsten Schritte zu geben.

TOP 2: Aktueller Stand der Planung

Referent: Rüdiger Däumer, Autobahn GmbH

Projektleiter Rüdiger Däumer gibt zunächst einleitende Informationen zum AK Köln-Gremberg. Das AK Köln-Gremberg liegt auf dem Kölner Ring, der als Übergangsbereich zwischen den hochfrequentierten Autobahnen der Fernverkehre und den lokal zugeführten Verkehrsströmen fungiert. Eine fehlende Leistungsfähigkeit in den Kreuzungsbereichen hat Folgen für Fern-, Regional- und lokalen Verkehr. Darüber hinaus liegt das AK Köln-Gremberg zwischen verschiedenen Logistikzentren, die im Vor- und Nachlauf von Güterverkehr (LKWs) bedient werden müssen. Wenn der Verkehr auf den Autobahnen nicht gut funktioniert, führt das zu Störungen in den Logistikzentren, wo der Güterverkehr auf andere Verkehrsträger wie Schiene und Schiff verlagert werden soll. Die Relevanz der Leistungsfähigkeit der Autobahnkreuze in diesem Bereich wird durch die Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose des BMDV unterstrichen, wonach der Güterverkehr auf der Straße zwischen 2019 und 2051 um 54 % zunehmen wird.

Herr Däumer gibt weiterhin einen Überblick über die derzeit im Kölner Süden geplanten Projekte. Dazu gehören das Autobahnkreuz Köln Süd (AK Köln Süd), das im vordringlichen Bedarf eingestuft ist und gleichzeitig zu den Projekten mit Engpassbeseitigung gehört. Zu diesem Projekt wird Anfang 2024 eine Homepage mit umfassenden Informationen veröffentlicht. Weiterhin erfolgt die Planung des 8-streifigen Ausbaus der A4 zwischen dem AK Köln Süd und dem AK Köln-Gremberg, welcher in den bisherigen Dialogforen bereits umfassend diskutiert wurde. Hinzu kommt das Projekt des AK Köln-Gremberg, das im weiteren Verlauf der Sitzung von Frau Dierke näher vorgestellt wird. Schließlich gehört auch das Kreuzungsbauwerk A4 A559 am Kreuz Gremberg zu den derzeit geplanten Maßnahmen. Zu diesem Kreuzungsbauwerk werden im weiteren Verlauf der Sitzung Herr Wodniok und Herr Schmitz von der Autobahn GmbH informieren. Der Ausbau der A4 sowie die Planungen zum AK Köln-Gremberg sind grundsätzlich getrennt von der Erneuerung des Kreuzungsbauwerkes zu betrachten.

Im Folgenden erläutert Herr Däumer den Planungsstand und differenziert dabei zwischen dem 8-streifigen Ausbau der A4 einerseits und dem langfristigen Ausbaubedarf des AK Köln-Gremberg andererseits. Im Planungsprozess des A4-Ausbaus ist die Vorplanung abgeschlossen und es wurde mit der Entwurfsplanung begonnen. Bei den langfristigen Ausbaubedarfen des AK Gremberg befindet man sich hingegen am Anfang der Vorplanung. Die Planungsprozesse beider Projekte laufen parallel mit der Absicht, diese zur Phase der Genehmigungsplanung zusammenzuführen.

TOP 3: Ausbaubedarf des Autobahnkreuzes Köln-Gremberg

Referentin: Britta Dierke, Autobahn GmbH

Frau Dierke gibt zunächst einen Überblick über das AK Köln-Gremberg. Das Kreuz verbindet die A4 in West-Ost-Richtung mit der A559 in Nord-Süd-Richtung, die weiter südlich in die A59 übergeht. Es entspricht einer abgewandelten Kleeblattform. Die Verbindungsrampe von der A559 Süd nach A4 Ost fehlt. Nördlich geht das AK Köln-Gremberg in die Anschlussstelle Vingst über, wo die A559 zur L124 wird.

Frau Dierke erläutert, dass zunächst der Anschlussbereich des 8-streifigen A4-Ausbaus an das AK Köln-Gremberg betrachtet wurde. Sowohl der Analysefall 2018 ohne ausgebaute A4 (Bestandssituation) als auch die Prognose für 2030 mit 8-streifigem Ausbau der A4 ergeben eine unzureichende Verkehrsqualität im Übergangsbereich A4/AK Köln-Gremberg. Die Verkehrsqualität wird auf Basis von Faktoren wie

Verkehrsstärke, Anteil des Schwerlastverkehrs, sowie Streckencharakteristika wie die Anzahl und die Breite der Fahrstreifen berechnet. Das Ergebnis dieser Berechnung wird in einem an Schulnoten orientierten sechsteiligen Stufensystem eingeordnet. Dabei soll möglichst eine ausreichende Verkehrsqualität (Stufe D, ausreichend) erreicht werden.

Als nicht leistungsfähig wurde insbesondere die Ausfahrt von der A4 in Fahrtrichtung Olpe auf die A559 sowie der unmittelbar daran anschließende Ausfahrbereich in die Verteilerfahrbahn ermittelt. Daher wurde untersucht, ob andere Ausfahrtstypen ohne einen Umbau des AK Köln-Gremberg die Problempunkte lösen können. Die Untersuchung der Varianten ergab, dass die Ausfahrt ohne Anpassungen des AK Köln-Gremberg weiterhin nicht leistungsfähig bleibt. Mit Veränderung des AK Köln-Gremberg hingegen böten sich zusammen mit dem 8-spurigen Ausbau der A4 zwei verschiedene Ausfahrtsvarianten an, die ausreichend leistungsfähig wären. In der ersten Variante würde sich die Ausfahrt gabeln und somit sowohl auf die A559 in Richtung Süden als auch in Richtung Norden führen. In der zweiten Variante würden die zukünftig vier Spuren der A4 in Fahrtrichtung Olpe bis hinter die Ausfahrt weitergeführt werden. Die rechte Spur würde dann in die Verteilerfahrbahn übergehen und als Ausfahrt auf die A559 in Richtung Norden dienen. Zur Umsetzung dieser ausreichend leistungsfähigen Varianten müsste die Ausfahrtrampe verschoben und damit neugebaut werden. Bauliche Eingriffe am AK Köln-Gremberg wären außerdem durch die potenzielle Notwendigkeit von Überfliegern oder die Verlängerung der vierstreifigen Hauptfahrbahn nötig. Auch der Einfahrbereich auf die A559 in Fahrtrichtung Süden müsste angepasst werden. Damit wird eine Anpassung des Kreuzes Köln-Gremberg allein durch den westlichen Anschlussbereich notwendig.

Frau Dierke fährt fort, dass auf Grundlage dieses Fazits das AK Köln-Gremberg in seiner Gesamtheit betrachtet wurde. Auch hier ergeben die Berechnungen aus dem Analysefall 2018 in der Bestandssituation und der Prognose für 2030 mit dem Ausbau der A4, dass in vielen Bereichen des Kreuzes keine ausreichende Verkehrsqualität gegeben ist, sofern keine Änderungen vorgenommen werden. Frau Dierke erläutert daraufhin das daraus gezogene Gesamtfazit: Bauliche Lösungen des AK Köln-Gremberg sind notwendig, um eine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs gewährleisten zu können. Grund dafür sind unzureichende Qualitätsstufen insbesondere in den Ein- und Ausfädelungsbereichen. Der bauliche Umfang der Umgestaltung wird sich voraussichtlich im Bereich des bestehenden Kreuzes bewegen. Es werden sich demnach vermutlich keine gravierenden Abweichungen vom Bestand ergeben.

TOP 4: Klärung von Fragen

Herr Dr. Beermann eröffnet die Runde für Verständnisfragen der Teilnehmenden.

Ein Teilnehmer fragt, wo der Unterschied zwischen der jeweils zweiten Ausfahrtsvariante ohne Umbau und mit Umbau des AK Köln-Gremberg liegt. Frau Dierke erklärt, dass der Unterschied darin liegt, dass in der Variante mit Umbau die vier Fahrstreifen durchgehend bis hinter die Ausfahrt fortgeführt werden. So entsteht kein Engpass und die Fahrzeuge müssen seltener die Spur wechseln. Der Teilnehmer fragt nach, ob die schätzungsweise 100 Meter Verlängerung der vierten Spur tatsächlich eine solch positive Wirkung erbringen würden. Frau Dierke bestätigt dies. Der Teilnehmer verweist darauf, dass die zweite Variante ohne Umbau des AK Gremberg seiner Einschätzung nach dem heutigen Zustand entspricht. Frau Dierke korrigiert, dass die A4 heute dreispurig ist und eine vierte Spur dann zur Ausfahrt auf die A559 wird, während in der Abbildung der Ausbau schon berücksichtigt wurde und die A4 demnach bereits vor der Ausfahrt vierspurig ist.

Eine Teilnehmerin fragt, ob auch der Bereich in der Auffahrt von der A559 von Süden kommend auf die A4 in Fahrtrichtung Aachen betrachtet wurde. Hier entstehe besonders viel Stau und viele Autofahrer*innen würden stattdessen durch den Stadtteil Poll fahren. Dieser Abschnitt sei ihr daher besonders wichtig. Frau Dierke versichert, dass das gesamte AK Köln-Gremberg betrachtet wurde. Es wird nach baulichen Lösungen gesucht, durch die das gesamte Kreuz leistungsfähig gemacht wird.

Die Teilnehmerin fragt weiterhin, ob bei einer Erweiterung des AK Köln-Gremberg ein Stück des Gremberger Wäldchens weichen müsse. Frau Dierke weist daraufhin, dass bisher nur Bedarfe identifiziert wurden. Nun werden mögliche Lösungen untersucht. Zum derzeitigen Stand sei es daher noch nicht möglich, solche konkreten Auskünfte zu geben.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Fortführung der vier Spuren der A4 in Fahrtrichtung Olpe bis hinter die Ausfahrt nicht das Stauproblem löse, das durch den Rückstau auf der entsprechenden Ausfahrt auf die A559 entstehe. Frau Dierke stimmt zu, dass die Fortführung der vier Spuren nicht alle Probleme des Kreuzes lösen würde. Vielmehr war diese Variante als Beispiel für den westlichen Anschlussbereich gedacht. Es wird aber zukünftig das gesamte Kreuz Köln-Gremberg betrachtet.

Ein Teilnehmer gibt an, dass er eine aktuelle und umfangreiche Studie zum Güterverkehr in der Region gefunden habe, in der der Abschnitt der A4 zwischen dem AK Köln-Süd und dem AK Köln-Gremberg selbst ohne den Ausbau der A4 nicht als Engpass identifiziert werde. Laut der Studie sei damit kein Ausbau notwendig. Der Teilnehmer bittet darum, die Studie auszuwerten, da sie im Widerspruch zu den Aussagen aus der Präsentation stünde.

[Nachträgliche Anmerkung der Autobahn GmbH: Bei der Studie handelt es sich um die „Güterverkehrsstudie für das Gebiet der Metropolregion Rheinland“. In dieser Studie wird der Ausbau der A4 nicht als Engpass identifiziert, da der Ausbau der A4 bereits als realisiert betrachtet wird. Der Ausbau der A4 ist eine Grundannahme zur Ermittlung von potenziellen Engpässen der Verkehrsträger Schiene, Straßen und Binnenschifffahrt. Die Aussagen der Studie stehen daher nicht im Widerspruch zur Präsentation. Das Aufzeigen der hohen Auslastung und abschnittswisen Überlastung weiterer Straßen und Schienennetze im Güterverkehr unterstreicht die Bedeutung der Metropolregion Rheinland als international bedeutsamen Wirtschaftsstandort.]

TOP 5: Zeitnahe Baumaßnahmen am Kreuz Köln-Gremberg

Referenten: Jürgen Schmitz, Autobahn GmbH und Dietmar Wodniok, Autobahn GmbH

Herr Schmitz beginnt mit einer kurzen Vorstellung. Er ist seit über 30 Jahren Brückenbauer und nun Projektleiter für die zeitnahen Baumaßnahmen am AK Köln-Gremberg. Auch Herr Wodniok stellt sich kurz vor. Er ist Mitarbeiter im konstruktiven Ingenieurbau der Außenstelle Köln und Bearbeiter der Ersatzbaumaßnahme des Kreuzungsbauwerks am AK Köln-Gremberg.

Herr Wodniok beginnt mit einem allgemeinen Überblick zum Bestandsbauwerk. Das Kreuzungsbauwerk überführt die A559 über die A4. Es handelt sich um eine 2-Feld-Brücke mit Einzelstützweiten von 25,00 m. Somit hat das Bauwerk eine Gesamtlänge von 50 m. Die Gesamtbreite beträgt etwa 44,35 m. Die Überbauten bestehen aus massivem Stahlbeton. Die sogenannte lichte Höhe, also die Höhe zwischen Fahrhoberkante der A4 bis zur Unterkante des Überbaus, beträgt teilweise unter 4,70 m und entspricht damit nicht mehr dem Stand der Technik. Die Unterbauten bestehend aus der Mittelstütze und den Widerlagern Nord und Süd sind flach gegründet. Herr Wodniok erklärt, dass der Überbau aus dem oberen Teil der Brückenkonstruktion mitsamt der Längs- und Querträger besteht. Ein Teilbauwerk setzt sich aus einem Überbau und dem dazugehörigen Unterbau zusammen. Der Bestandsbau besteht aus vier Teilbauwerken, wobei die inneren Teilbauwerke 1939 fertiggestellt, die äußeren Teilbauwerke 1963 ergänzt und Sanierungsarbeiten (u.a. Verstärkung der inneren Überbauten) in den 1990er Jahren durchgeführt wurden. Die Hauptfahrbahnen der A559 verlaufen auf den inneren Teilbauwerke und die Verflechtungsbahnen auf den äußeren Teilbauwerke.

Durch das Alter der Brücke ist die allgemeine Bausubstanz in einem sehr schlechten Zustand. Es wurden bereits zahlreiche Instandsetzungs- und Notmaßnahmen durchgeführt, doch weitere Maßnahmen sind nicht wirtschaftlich und teilweise nicht mehr realisierbar. Typische Schäden sind feuchte Stellen, korrodierte Bauteile sowie Risse und Betonabplatzungen an den Überbauten, die nach der Instandsetzung immer wieder auftreten. Aus diesem Grund muss das Bauwerk kurzfristig ersetzt werden.

Im Folgenden berichtet Herr Wodniok von den aktuellen Plänen für das Ersatzbauwerk. Das Brückenbauwerk soll an den aktuellen Stand der Technik angepasst werden. Gleichzeitig soll der Eingriff in den bestehenden Verkehr minimal gehalten und alle Verkehrsbeziehungen während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten werden. Das Baufeld befindet sich während der gesamten Bauzeit innerhalb des Autobahnkreuzes, sodass keine weiteren Flächen in Anspruch genommen werden müssen. Der Ersatzneubau soll „im Schatten des Bestandes“ erfolgen, was bedeutet, dass die neuen Widerlager hinter den bestehenden Widerlagern gebaut werden. Dadurch wird auch die Stützweite des neuen Bauwerks größer. Durch die neue Mehrbreite im Bereich der A4 kann diese zukünftig an den aktuellen Stand der Technik angepasst werden. Gleichzeitig ist eine schlankere Überbaukonstruktion vorgesehen. Die Gesamtbreite der Brücke bleibt gleich. Im Unterschied zum Bestandsbauwerk sollen jedoch jeweils die Hauptfahrbahn und der Verflechtungstreifen auf einem Teilbauwerk gemeinsam geführt werden, sodass der Ersatzbau insgesamt aus zwei statt vier Teilbauwerken besteht. Als Konstruktionsart würde sich u.a. eine Stahlverbundlösung anbieten, weitere geeignete Konstruktionsarten werden jedoch noch untersucht.

Herr Wodniok erläutert weiterhin den Bauablauf. In der ersten Bauphase wird jeweils westlich und östlich des Bestandsbauwerks eine Behelfsbrücke und die dazugehörige Straßenrampe errichtet, auf die der Verkehr

während der gesamten Bauzeit verlagert wird. Die Hauptfahrspuren werden auf die westlichen Bestandüberbauten verlagert, sodass der Rückbau der östlichen Bestandüberbauten erfolgen kann. Nach dem Rückbau wird das erste Teilbauwerk des Ersatzneubaus hergestellt. Die zweite Bauphase verläuft analog zur ersten. Die Hauptfahrstreifen werden auf das neu errichtete Teilbauwerk verlagert, sodass der westliche Teil des Bestandsbaus rückgebaut werden kann. Daraufhin wird das zweite Teilbauwerk des Ersatzneubaus erbaut, sodass die ursprüngliche Verkehrsbeziehung auf das fertige Brückenbauwerk wiederhergestellt werden kann. Im letzten Arbeitsschritt werden die Behelfsbrücken rückgebaut und das Urgelände im Autobahnkreuz wiederhergestellt. Kleinere Restarbeiten an der Brücke folgen.

Schließlich gibt Herr Wodniok noch einige allgemeine Informationen zum Ersatzneubau. Der Bau startet voraussichtlich 2025 und die Gesamtbauzeit beträgt etwa drei Jahre. Die Planung befindet sich aktuell in der Vorentwurfsphase. Das heißt, weitere Konstruktionsarten werden derzeit untersucht und die Achsen und Gradienten auf der A559 sowie für die Umfahrrampen werden angepasst und weiterentwickelt. Zeitnah soll der Entwurf beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr eingereicht werden. Herr Wodniok betont die Notwendigkeit des Ersatzbauwerks, das für den Erhalt des Verkehrsknotenpunktes AK Köln-Gremberg von zentraler Bedeutung ist. Die Erneuerung der Brückenbauwerke im AK Köln-Gremberg ist unabhängig von den von Frau Dierke präsentierten längerfristigen Bedarfen des AK Köln-Gremberg als auch vom 8-streifigen Ausbau der A4. Die Erneuerung der Brückenbauwerke greift der Gesamtmaßnahme nicht vorweg. Die Bauwerke werden lediglich den aktuellen technischen Standards angepasst.

TOP 6: Klärung von Fragen

Eine Teilnehmerin fragt, ob es möglich wäre, die Bauzeit von drei Jahren durch vorgefertigte Teile zu verkürzen. Herr Schmitz weist darauf hin, dass es sich um ein komplexes Bauwerk handelt. Insbesondere die Enge wird den Abbruch der vier Teilbauwerke erschweren, da sich die Behelfsumfahrten außen befinden werden. Der Abbruch wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Es wird damit geplant, Fertigteile zu verwenden, die dann mit Beton vor Ort ergänzt werden. Herr Schmitz rechnet damit, dass von der Gesamtbauzeit sechs Monate auf die Vorarbeiten / Ausführungsplanung entfallen. Die reine Bauzeit schätzt er auf zwei Jahre. Herr Wodniok betont nochmal, dass laut Planung kaum mit verkehrlichen Einschränkungen gerechnet werden muss, da alle Hauptfahrspuren aufrechterhalten werden sollen.

Eine Teilnehmerin drückt ihre Sorge aus, dass es entgegen den Planungen zu Einschränkungen komme und sich der Verkehr durch den Stadtteil Poll verlagern werde. Sie fragt, ob es eine Absprache mit den kommunalen Behörden gebe, um z.B. bestimmte Straßen für 40-Tonner-LKWs zu sperren. Herr Schmitz wiederholt, dass die Verkehrsbeziehungen erhalten werden sollen. Geschwindigkeitsreduzierungen könnten zu leichten Einschränkungen führen, doch auch hier wird geplant, die Geschwindigkeiten bei 80-100 km/h zu belassen. Wenn das Ministerium diesem Konzept zustimmt, wird man mit der Stadt Köln in Verbindung treten.

Ein Teilnehmer hat zunächst eine Verständnisfrage: Auf einer Folie im ersten Vortrag sei eine Zeitachse zu sehen gewesen, in der ein Planfeststellungsverfahren eingezeichnet war, obwohl für ein Ersatzbauwerk einer baufälligen Brücke kein solches Verfahren nötig sei. Das Zeigen der Folie klärt die Frage. Der Zeitstrahl mit eingeplantem Planfeststellungsverfahren bezieht sich auf den 8-streifigen Ausbau der A4 und den Ausbaubedarf des AK Köln-Gremberg, nicht auf das Ersatzbauwerk.

Darüber hinaus weist der Teilnehmer darauf hin, dass die Staus, etwa von der A4 kommend in Richtung Bonn, beim Einfädeln entstehen würden, nicht im Kleeblatt selbst. Er habe die Sorge, dass ein neues Kleeblatt daher genauso von Stau betroffen sein werde. Herr Schmitz erklärt, dass der Ersatzbau des Kreuzungsbauwerkes beim Ministerium als vordringliche Maßnahme vorgesehen ist, um kurzfristige statische Missstände zu beseitigen. Die Maßnahme wird damit vorgezogen. Herr Däumer fügt hinzu, dass der Ersatzbau neben dem Ausbau der A4 und den langfristigen Umbaubebedarfen am Kreuz Gremberg ein separates Projekt darstellt. Der Ersatzbau soll nur die statischen Probleme lösen. Verkehrliche Probleme werden mit der längerfristigen Suche nach baulichen Lösungen angegangen. Herr Kolks dankt dem Teilnehmer für die Frage, da es genau das Ziel der Sitzung sei, klarzumachen, welche verschiedenen Planungen und Projekte im AK Köln-Gremberg aufeinandertreffen. Langfristig soll das Kreuz umgebaut werden, allerdings ist vorher schon die Herstellung eines Ersatzneubaus notwendig. Die Kunst sei nun, die beiden Projekte so zusammenzudenken, dass das künftige Ersatzbauwerk zu einem späteren Umbau passt.

Der Teilnehmer erklärt außerdem, dass es ihm um den Schutz der denkmalgeschützten Rodenkirchener Brücke gehe. Diese sei insbesondere durch den Stop-and-go-Verkehr belastet, der in den Kreuzen vor und hinter der Brücke entstehe. Vor Kurzem sei ein provisorisches Bauwerk am Kreuz Köln-Süd erbaut worden, dass jedoch kaum zur Staubeseitigung beitrage. Der Teilnehmer möchte deshalb gerne wissen, was genau am Kreuz Köln-Süd geplant ist und wann damit zu rechnen ist. Herr Däumer antwortet, dass das Kreuz Köln-

Süd eines der im Kölner Süden geplanten Projekte darstellt. Es ist dabei dem vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung zuzuordnen. Anfang des Jahres 2024 wird eine Homepage mit umfassenden Informationen dazu veröffentlicht.

TOP 7: Nächste Schritte des formellen Verfahrens und des Dialogs

Referent: Rüdiger Däumer, Autobahn GmbH

Herr Däumer stellt zunächst die nächsten Schritte des formellen Verfahrens vor. Im Projekt des Ausbaus der A4 ist die Vorplanung abgeschlossen und die Entwurfsplanung wurde begonnen. In der Entwurfsplanung wird die Planung detaillierter ausgeführt. Es werden zum Beispiel ein konkreter technischer Straßenentwurf, ein lärmtechnischer Entwurf, ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) und eine Kostenberechnung erarbeitet. Themen wie Wassertechnik und Schadstoffemissionen werden ebenfalls im Detail untersucht. Ziel der Entwurfsplanung ist der genehmigte Vorentwurf, in dem alle Detailfragen geklärt sind. Im Gegensatz zum Projekt des A4-Ausbaus haben die langfristigen Planungen zum AK Köln-Gremberg gerade erst begonnen. Die beiden Projekte befinden sich also in unterschiedlichen Planungsphasen.

Herr Däumer erläutert daraufhin die nächsten Schritte des Dialogs. Nach der Sitzung des Dialogforums werden die aktualisierten Informationen zum [AK-Köln Gremberg](#) auf der Homepage hochgeladen. Der Dialog zum Ausbau der A4 soll voraussichtlich ab dem ersten Halbjahr 2024 in Abhängigkeit vom Planungsfortschritt lokaler gestaltet werden. Die zunehmend detaillierten Informationen in der Planung erlauben es, die betroffenen Menschen vor Ort enger einzubeziehen. Herr Däumer betont, dass das Beteiligungsspektrum grundsätzlich sehr umfassend ist und weit über das gesetzlich Geforderte hinaus geht.

Eine Teilnehmerin fragt, wo das AK Köln- Süd in der Zeitschiene zum Planungsstand zu verorten ist. Herr Däumer weist darauf hin, dass das Kreuz Köln-Süd ein eigenständiges Projekt ist, dessen Planungsstand ungefähr dem des Ausbaus der A4 entspricht. Weitere Informationen werden im Januar auf der dann veröffentlichten Homepage einsehbar sein.

Ein Teilnehmer regt an, auf der [Homepage der A4plus](#) Kommentierungsmöglichkeiten in Form von Textbeiträgen zuzulassen, wie das auch bei anderen Projekten, wie etwa der Rheinspange möglich sei. Herr Däumer verweist darauf, dass auf der Webseite gestellte Fragen veröffentlicht und auch beantwortet werden. Der Teilnehmer konkretisiert, dass er sich eine aktive Kommentierungsmöglichkeit wünsche, die über die Veröffentlichung von Fragen als [FAQ](#) hinausgehe. Herr Däumer macht darauf aufmerksam, dass die Rheinspange ein deutlich umfassenderes Projekt ist als der Ausbau der A4. Die im Projekt A4plus zur Anwendung kommenden Beteiligungsformate gehen bereits weit über das gesetzlich geforderte Maß hinaus.

Ein weiterer Teilnehmer fragt, ob die Projekte „in einem Rutsch“ abgearbeitet werden oder sich die Umsetzung der Projekte über zehn bis zwanzig Jahre hinziehen wird. Herr Däumer gibt an, dass die Planung so schnell wie möglich erfolgt. Die Projekte liegen in der Planung etwa gleichauf und werden gleichmäßig weitergeplant. Da jedes Projekt seine eigenen Herausforderungen mit sich bringt, lässt sich nicht garantieren, dass alle Projekte zum gleichen Zeitpunkt fertiggestellt werden.

Der Teilnehmer merkt darüber hinaus an, dass insbesondere dort, wo Fahrspuren zusammengeführt werden, der Bereich breit gebaut werden müsse, um Stau zu verhindern. Das sei aus den bisherigen Planungen noch nicht ersichtlich. Herr Däumer stimmt zu, dass die Knotenpunkte Schwachstellen im System darstellen. Sie bestehen zu großen Teilen aus Rampensystemen. Wenn die Zuführung auf diese Rampensysteme nicht funktioniert, entsteht ein Rückstau. Die einzelnen Schwachpunkte im Kreuz Köln-Gremberg wurden von Frau Dierke aufgezeigt. Zukünftig soll die Planung nicht nur auf Berechnungen, sondern darüber hinaus auch auf Simulationen des tatsächlichen Verkehrsablaufs gestützt werden. Der Teilnehmer äußert seine Befürchtung, dass sich die Bauphase lange hinziehen wird, sodass es zu einer sehr langen Beeinträchtigung kommt. Herr Däumer gibt an, dass er sich bisher auf die Planungsphase bezogen hat. Die Bauphase an sich soll so kurz wie möglich gehalten werden.

Eine Teilnehmerin merkt an, dass sie in der Kommunikation mit der lokalen Bevölkerung auch ein Dialogformat begrüßen würde, das über digitale und lokale Formate sowie die Webseite hinausgeht. Sie verweist auf den zum Deutzer Hafen abgehaltenen Infomarkt für die breite Öffentlichkeit, wo sich die Gewerke an einzelnen Ständen vorgestellt hätten. Dies sei ein geeignetes Format, um in der Bevölkerung die Akzeptanz für das Projekt zu erhöhen. Abgesehen vom Dialogforum und einer Bürgerinitiative sei das Projekt A4plus noch nicht in der breiten Öffentlichkeit angekommen. Herr Däumer bemerkt, dass der Vorteil eines lokalen Gesprächs in kleinerer Runde darin bestehe, dass die Betroffenen direkt angesprochen werden und in geschützter Atmosphäre eher gewillt sind, ihre Ansichten und Fragen vorzubringen. Die Teilnehmerin weist

daraufhin, dass sich die beiden Formate mit kleinen Gruppen vor Ort und einer Infomesse nicht ausschließen würden. Herr Däumer verweist darauf, dass vor Kurzem virtuelle Bürgerdialoge stattgefunden haben, bei denen sich über 200 Menschen beteiligt haben. Die Teilnehmerin macht darauf aufmerksam, dass diese Messe online stattgefunden habe und viele Menschen Onlineformate nicht gewöhnt seien. Manchmal sei es daher sinnvoll, auch Veranstaltungen vor Ort anzubieten, um auch Randgespräche mitzubekommen und den Menschen das Gefühl zu geben, abgeholt zu werden. Herr Dr. Beermann dankt der Teilnehmerin für den Hinweis. Das Konzept für das lokale Format befindet sich noch in der Planung und die Anregung wird mitgenommen.

TOP 8: Feedback und Verabschiedung

Herr Dr. Beermann öffnet die Runde für Feedback zur Sitzung und zum Format des Dialogforums im Allgemeinen.

Ein Teilnehmer spricht ein großes Lob für die Veranstaltung aus. Diese habe dazu beigetragen, Missverständnisse auszuräumen. Damit sei das Dialogforum sinnvoll für beide Seiten gewesen. Der Teilnehmer fragt, ob es weitere Sitzungen des Dialogforums geben werde. Herr Däumer antwortet, dass in Zukunft lokale Formate geplant sind und die Dialogforen in zeitlich etwas größeren Abständen weiterhin stattfinden sollen.

Herr Dr. Beermann bedankt sich bei den Teilnehmenden für den Austausch, die guten Beiträge, und die konstruktive Diskussionskultur in der Sitzung.

Von Seiten der Autobahn GmbH bedankt sich Herr Kolks im Namen des gesamten Projektteams bei den Teilnehmenden für die engagierten, durch viel Ortskenntnis geprägten und fachlich sehr hochwertigen Fragen. Er bedankt sich außerdem für die Anregungen zu den Beteiligungsformaten. Es wird weitere Dialogforen geben, auch weil das Projektteam davon überzeugt ist, dass die Planungen dadurch besser werden. Herr Kolks wünscht allen Teilnehmenden einen schönen Abend und eine schöne Weihnachtszeit. Herr Dr. Beermann verabschiedet die Teilnehmenden und schließt die Sitzung.