



A4plus

Dialogforum

Neunte Sitzung, 27. März 2025

Protokoll



Tagesordnung

Uhrzeit	Programmpunkt
<i>ab 16:45 Uhr</i>	<i>Eintreffen im WebEx-Meeting</i>
17:30 Uhr	Top 1: Begrüßung und Organisatorisches
	Top 2: Aktueller Stand der Planung Rüdiger Däumer, Autobahn GmbH
	Top 3: Bauablauf – Konzept im Rahmen der Entwurfsplanung Britta Dierke, Autobahn GmbH
	Top 4: Gremberger Wäldchen und Bodendenkmal Britta Dierke, Autobahn GmbH
	Top 5: Klärung von Fragen
	Top 6: Nächste Schritte des Dialogs: Ausblick Nachbarschaftsforum Rüdiger Däumer, Autobahn GmbH
	Top 7: Aktuelle Themen der Mitglieder Rüdiger Däumer, Autobahn GmbH Britta Dierke, Autobahn GmbH
	Top 8: Feedback und Verabschiedung
18:45 Uhr	Ende der Veranstaltung

TOP 1: Begrüßung und Organisatorisches

Der Moderator Benoit Reuschel (ifok GmbH) eröffnet die virtuelle Sitzung, begrüßt die 17 anwesenden Mitglieder des Dialogforums A4plus und weist auf zwei Vertretungen hin:

- Herr Jander vertritt einmalig Herrn Köhne für die IHK Köln.
- Herr Ossenbach vertritt ab dem 20.03.2025 Frau Grunewald für den ADAC.

Von Seiten der Autobahn GmbH heißt Friederike Schaffrath die Teilnehmenden willkommen, Sie stellt die Bedeutung der durch die Teilnehmenden eingebrachten aktuellen Themen heraus und freut sich auf eine erfolgreiche Veranstaltung.

Herr Reuschel stellt die Agenda vor. Den Auftakt machen drei kurze Inputvorträge zum aktuellen Stand der Planung (TOP 2), zum Bauablauf (TOP 3) sowie zum Gremberger Wäldchen mit dem dortigen Bodendenkmal (Top 4). Die anschließende Fragerunde (TOP 5) dient dann der gemeinsamen Klärung von Rückfragen zu den drei Inputvorträgen. Anschließend geht es um die weitere Beteiligung und die Vorstellung der geplanten Nachbarschaftsforen (TOP 6) sowie abschließend aktuelle Themen (TOP 7), welche im Rahmen einer Umfrage durch die Mitglieder des Dialogforums im Vorfeld der Sitzung eingebracht wurden.

Um noch einmal den Rahmen für die Sitzung zu setzen, erläutert Herr Reuschel, wie „Dialog“ im Rahmen der Sitzung verstanden wird. Es geht darum, die Teilnehmenden zu informieren, Verständnisfragen zu klären und im Dialog Anregungen aufzunehmen.

TOP 2: Aktueller Stand der Planung

Referent: Rüdiger Däumer, Autobahn GmbH

Herr Däumer stellt sich als zuständiger Projektleiter vor und beginnt mit einer Einordnung des hier diskutierten Ausbaus der A4, in der er die Planungen in den angrenzenden Autobahnabschnitten vorstellt. Im südwestlich angrenzenden Autobahnkreuz Köln-Süd verlaufen die Planungen zeitlich in etwa parallel zum Projekt A4plus. Am nordöstlich angrenzenden Autobahnkreuz Köln-Gremberg ist für Anfang 2026 der Beginn eines Ersatzneubaus der Brücke über die A4 vorgesehen. Eine Anpassung des Autobahnkreuzes Köln-Gremberg ist nicht mehr Teil des hier diskutierten Projekts, sondern wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht. Das heutige Dialogforum thematisiert den Streckenabschnitt östlich des Kreuzes Köln-Süd und westlich des Kreuzes Köln-Gremberg. Anschließend gibt Herr Däumer eine zeitliche Einordnung des Vorhabens. Die achte Sitzung des Dialogforums fand vor über einem Jahr statt. Die Vorplanung ist jetzt abgeschlossen und das Projekt befindet sich in der Entwurfsplanung.

TOP 3: Bauablauf – Konzept im Rahmen der Entwurfsplanung

Referentin: Britta Dierke, Autobahn GmbH

Frau Dierke gibt einen Überblick über die Vorzugsvariante 2.1c, die sich dadurch auszeichnet, dass sie im Bereich der Rheinbrücke einseitig (auf der Nordseite) verbreitert wird und hinter der Brücke zügig in die Bestandsstrecke zurückgeführt werden kann. Anschließend geht Frau Dierke auf das linksrheinische Planungsgebiet ein, das sich durch die besonderen Randbedingungen eines Wasserschutzgebiets auszeichnet. Eine entscheidende Maßgabe für die Baudurchführung ist es, das Schutzgebiet und die dort liegenden Trinkwasserbrunnen zeitlich und räumlich möglichst wenig zu belasten.

Anschließend erläutert Frau Dierke das Konzept eines möglichen Bauablaufs über Teilabschnitte hinweg am Beispiel von vier denkbaren Bauabschnitten im linksrheinischen Projektgebiet. Hierbei sind zwei nördliche Abschnitte, d.h. die Fahrbahn Richtung Aachen betreffend, und zwei südliche Abschnitte, Fahrbahnrichtung Olpe, angedacht. Die Überführungen der L300 (Zum Forstbotanischen Garten) und K26 (Konrad-Adenauer-Str.) sind entscheidend für die Trennung der Bauabschnitte.

Aus den Bauabschnitten ergibt sich eine mögliche Bauverkehrsführung, die eine Umleitung des Verkehrs auf je eine Richtungsfahrbahn vorsieht. So würde zunächst eine Erneuerung der Richtungsfahrbahn Aachen (Bauabschnitt 1 und 2) vorgenommen und der Verkehr auf die Richtungsfahrbahn Olpe umgeleitet. An den Überführungsbauwerken der L300 und der K26 müssten hierfür provisorische Behelfsbrücken hergestellt werden. Zeitgleich mit den Abschnitten 1 und 2 der Richtungsfahrbahn Aachen würde der Bau des nördlichen

Teilbauwerks der neuen Rheinbrücke Rodenkirchen erfolgen. Bei der anschließenden Erneuerung der Richtungsfahrbahn Olpe würde der Verkehr über den zuvor neu errichteten Abschnitt in Richtung Aachen geleitet sowie das Bestandsbauwerk der Rodenkirchener Brücke abgerissen und das südliche Teilbauwerk errichtet.

Des Weiteren ist es möglich die beispielhaften Teilabschnitte 1 und 2 sowie 3 und 4 nacheinander oder zeitgleich herzustellen. Bei einer zeitgleichen Herstellung der Teilabschnitte pro Richtungsfahrbahn ließe sich deren Gesamtbauzeit um fast die Hälfte verringern. Jedoch gibt Frau Dierke zu bedenken, dass dabei ein größerer Eingriff von mehr Fläche zur selben Zeit entstehen würde. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des Wasserschutzgebietes zu bedenken.

In die Überlegungen zu Bauvarianten und deren geschätzte Bauzeit geht neben dem Oberbodenabtrag und Erdauftrag sowie den Maßnahmen zum Grundwasserschutz beispielsweise auch ein, dass wie oben genannt, Behelfsbrücken im Bereich der L300 und K26 notwendig werden und dass Entwässerungskanäle und Lärmschutzwände zu errichten sind. Auswirkungen auf die Bauzeit haben außerdem der Abbruch der Bestandsfahrbahn, die Herstellung des Oberbaus sowie mögliche Kampfmitteluntersuchungen bzw. -räumungen.

TOP 4: Gremberger Wäldchen und Bodendenkmal

Referentin: Britta Dierke, Autobahn GmbH

Frau Dierke geht anschließend auf das Gremberger Wäldchen und das dort liegende Bodendenkmal am Kreuz Köln-Gremberg ein. Das Denkmal erinnert an ein ehemaliges Krankenlager für Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen der Gewerkschaft „Deutsche Arbeitsfront“ in der NS-Zeit. Dieses ist seit Juni 2024 unter Denkmalschutz. Der Bereich des Denkmals grenzt nördlich an die Böschung der Ausbauvariante 2.1c an. Somit wird durch den Ausbau der A4 grundsätzlich nicht in den Bereich des Bodendenkmals eingegriffen.

Auch die Freizeit- und Erholungsfunktion des Gremberger Wäldchens wird – so das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung – durch die insgesamt geringe Inanspruchnahme nicht beeinträchtigt. Die Vorzugsvariante 2.1c sieht eine Erweiterung der A4 um 3,5 Meter auf der Nordseite und zwischen 2,1 und 6,0 Meter auf der Südseite vor.

TOP 5: Klärung von Fragen

Herr Reuschel bedankt sich bei Frau Dierke und Herrn Däumer für ihre Vorträge und eröffnet die Fragerunde zu den vorgestellten Inhalten.

Ein Teilnehmer interessiert sich zunächst für mögliche Beschleunigungspotenziale des Projekts im Zusammenhang mit dem von der Bundesregierung angekündigten Infrastrukturpaket in Höhe von 50 Milliarden Euro. Daneben fragt er auch nach der Berücksichtigung spezifischer Verkehrsströme während der Bauphase, insbesondere hinsichtlich des Schwerlastverkehrs über 7,5 Tonnen sowie des Radverkehrs. Herr Däumer erläutert zum ersten Punkt, dass zusätzliche finanzielle Mittel im Bereich der Infrastrukturplanung nicht zu einer Beschleunigung führen, da etwa mehr Personal hier nicht schneller zu Abstimmungsergebnissen gelangt. Eine Beschleunigung sei allenfalls in der eigentlichen Bauphase realistisch – etwa durch finanzielle Anreize über ein Bonus-Malus-System. Frau Dierke ergänzt zur zweiten Frage, dass der Schwerlastverkehr nicht anders als der sonstige PKW-Verkehr wie in TOP 2 beschrieben während der Bauphase abschnittsweise über die jeweils andere Fahrbahnrichtung umgeleitet wird. Bzgl. des Radverkehrs verweist Frau Dierke darauf, dass der Radverkehr im Bereich der Rheinbrücke noch später detailliert zur Sprache kommt.

Ein weiterer Teilnehmer bringt die Problematik potenzieller Verkehrsbehinderungen durch Ampelwechselschaltungen in Unterföhrungsbereichen zur Sprache. Er verweist in diesem Zusammenhang auf vergleichbare Erfahrungen an der Rheinbrücke im Zuge der A1. Herr Däumer weist darauf hin, dass für solche Fragestellungen in der aktuellen Grobplanung noch keine abschließenden Lösungen vorlägen. Der Teilnehmer ergänzt seine Frage mit einem praktischen Beispiel aus dem Verkehrsalldag und unterstreicht damit noch einmal die Relevanz des zu erwartenden Problems.

Ein Fragensteller thematisiert die Tragfähigkeit der neu geplanten und der bestehenden Rheinbrücke Rodenkirchen. Ihn interessiert, wie viele Fahrspuren das neue nördliche Teilbauwerk bereits vor dem

Rückbau der Bestandsbrücke aufnehmen können soll. Herr Reuschel verweist in diesem Zusammenhang auf TOP 7, da das Thema in diesem Rahmen erneut aufgegriffen und vertieft behandelt werden soll.

Abschließend fragt ein Teilnehmer, ob bereits Aussagen darüber getroffen werden können, wie der Verkehr – insbesondere der LKW-Verkehr über 3,5 Tonnen – während der Bauzeit umgeleitet wird und ob hierzu schon Verkehrssimulationen vorliegen. Herr Däumer antwortet, dass es für belastbare Simulationen im aktuellen Planungsstand noch zu früh sei. Die Umleitungsplanung werde jedoch integraler Bestandteil der weiteren Entwurfsbearbeitung sein. Grundsätzlich gilt das bereits vorgestellte Vorgehen der Umleitung über je eine Richtungsfahrbahn.

Herr Reuschel geht sicher, dass zu den ersten Tagesordnungspunkten keine weiteren Fragen bestehen und leitet anschließend zu TOP 6 über.

TOP 6: Nächste Schritte des Dialogs: Ausblick Nachbarschaftsforum

Referent: Rüdiger Däumer, Autobahn GmbH

Herr Däumer stellt das geplante neue Kommunikationsformat der Nachbarschaftsforen vor. Diese sollen künftig als ergänzendes Element zum Dialogforum und insbesondere dem direkten Austausch mit der Anwohnerschaft und dem ortsansässigen Gewerbe dienen. Ziel ist es, über den Stand der Planung zu informieren und sachdienliche Hinweise aus der Nachbarschaft aufzunehmen. Die Foren sollen jeweils spezifisch auf die linksrheinischen und rechtsrheinischen Planungsbereiche zugeschnitten und entsprechend getrennt durchgeführt werden.

Herr Däumer kündigt an, dass sich Dialogforen und Nachbarschaftsforen künftig im sechsmonatigen Turnus abwechseln sollen. Damit wird eine regelmäßige und strukturierte Kommunikation mit den direkt betroffenen Gruppen etabliert. Das 10. Dialogforum – also der Austausch in dieser Runde – stünde dementsprechend Anfang 2026 an.

Herr Reuschel bittet um Rückfragen zum Format der Nachbarschaftsforen.

Eine Teilnehmerin hebt hervor, dass eine frühzeitige Terminierung zentral sei, um eine gute Teilnahme zu ermöglichen – sowohl durch betroffene Anwohner und Anwohnerinnen als auch durch relevante Experten und Expertinnen sowie hochrangige Vertreter und Vertreterinnen der beteiligten Institutionen. Erfahrungen zeigten, dass derartige Formate sehr gut angenommen würden, wenn sie mit ausreichendem Vorlauf angekündigt werden. Herr Däumer bestätigt die Bedeutung einer durchdachten Ansprache und führt weiter aus, dass von Seiten der Autobahn GmbH nicht die Geschäftsführung oder der Vorstand involviert ist, sondern die entsprechenden Fachplaner an den Nachbarschaftsforen teilnehmen. Die Einladung der Anwohnerschaft solle gezielt erfolgen – Postwurfsendungen haben sich als eher ungeeignete Methode erwiesen – Herr Däumer ist aber zuversichtlich die richtigen Teilnehmenden erreichen und wertvolle Hinweise aufnehmen zu können.

Ein Teilnehmer fragt nach dem Abgrenzungskriterium für die Teilnahme: Wer gelte als betroffen und werde eingeladen? Zudem möchte er wissen, ob auch Träger öffentlicher Belange (TÖBs) beteiligt seien um auch Belange des Umweltschutzes, Denkmalschutzes u.Ä. einzubringen.

Herr Däumer erläutert, dass sich die Einladung an alle Eigentümer und Eigentümerinnen sowie Nutzer und Nutzerinnen der Grundstücke entlang der geplanten Trasse bzw. dort verlaufenden Straßenzügen richte – also an solche, die unmittelbar von Baumaßnahmen, Lärmentwicklung oder ähnlichen Auswirkungen betroffen sein könnten. Die Auswahl der betroffenen Straßenzüge erfolge nicht rein nach Luftlinie, sondern auf Basis tatsächlicher Betroffenheit. TÖBs seien nicht Bestandteil der Nachbarschaftsforen, da ihre Einbindung über andere formale Beteiligungskanäle erfolge und ihre Teilnahme den Rahmen der Foren sprengen würde. Für die Nachbarschaftsforen werde mit einer Teilnehmerzahl von rund 40 Personen je Veranstaltung gerechnet.

Der Teilnehmer verweist auf die in den Planungsunterlagen dargestellte 200-Meter-Korridorlinie, die potenzielle Betroffenheit visualisiert und so eine große Zahl Betroffener ausweise. Herr Däumer bestätigt, dass dies als Orientierung diene, eine präzise Auswahl der betroffenen Straßenzüge jedoch noch ausstehe. Diese müsse differenziert erfolgen, um die lokalen Gegebenheiten angemessen zu berücksichtigen.

Eine weitere Teilnehmerin äußert Zweifel an der Annahme einer so kleinen Teilnehmendenzahl und betont, dass ihrer Einschätzung nach deutlich mehr Anwohnende betroffen seien. Außerdem stellt Sie in Frage, ob

eine Durchführung der Foren bereits zur Jahresmitte realistisch sei, wenn eine umfassende Information aller Betroffenen sichergestellt werden solle. Herr Däumer entgegnet, dass die Feinabgrenzung der betroffenen Häuserzeilen noch ausstehe. Sollte der Kreis der Teilnehmenden sehr viel größer werden, könne dies die Diskussionen und die Berücksichtigung konkreter Hinweise im angesetzten Rahmen erschweren. Darüber hinaus müsse der Planungsstand ausreichend weit fortgeschritten sein, um in einem solchen Rahmen konkrete Inhalte sinnvoll zu vermitteln. Der Durchführungszeitpunkt sei daher abhängig vom Projektfortschritt und würde bei Bedarf verschoben.

TOP 7: Aktuelle Themen der Mitglieder

Referent: Rüdiger Däumer, Autobahn GmbH

Die Moderation leitet den letzten Tagesordnungspunkt ein. Im Vorlauf der Sitzung wurden aktuelle Themen mit einer Umfrage bei den Mitgliedern abgefragt. Die eingegangenen Hinweise werden in vier Themenpunkten gemeinsam vorgestellt:

1. Stellungnahme der Bezirksregierung Köln zur Notwendigkeit des Abrisses der Rodenkirchener Brücke

Herr Däumer erläutert, dass eine baufachliche Stellungnahme der Bezirksregierung Köln (Denkmalschutzbehörde) vom 08.04.2024 im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie in Frage stellte, ob die Rodenkirchener Brücke zwingend abgerissen werden muss. Die Autobahn GmbH hat mit einer ausführlichen beantwortenden Stellungnahme vom 02.09.2024 geantwortet und bisher keine weiteren Einwände erhalten. Eine abschließende Entscheidung liegt im weiteren Verfahren beim Fernstraßenbundesamt als Planfeststellungsbehörde. Die Autobahn GmbH stützt sich bei ihrer Einschätzung auf das Lastmodell LM1, das keinen Spielraum für eine langfristige Weiternutzung der bestehenden Brücke lässt. Hinzu kommt die technische Bewertung der Restnutzungsdauer, die bestenfalls eine sichere Nutzung bis zum Jahr 2040 vorsieht. Eine Verstärkung der Bestandsbrücke sei der Bewertung zufolge nicht möglich. Vor diesem Hintergrund seien die derzeitigen Planungen weder verfrüht noch vermeidbar.

2. Umleitungsverkehr während der Bauzeit und Belastung des Netzes nach der Realisierung

Grundsätzlich wird auch während der Bauarbeiten durchgehend eine Verkehrsführung auf drei Fahrspuren gewährleistet erklärt Herr Däumer. Es werde also zu temporären Belastungsverschiebungen, jedoch nicht zu Totalsperrungen kommen. Die konkreten Auswirkungen im Umfeld seien abhängig vom Baufortschritt und müssten situativ betrachtet werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten sei mit Ausnahme der südlichen L82 (Kölner Straße) jedoch mit nachhaltigen Entlastungen in den kreuzenden Straßen des untergeordneten Netzes auf beiden Rheinseiten zu rechnen, da mehr Verkehr auf die Autobahn geleitet wird.

3. Regelmäßige Information der Mitglieder zum Planungsstand

Herr Däumer rekapituliert bisherige Informations- und Beteiligungsformate und betont, dass die Informations- und Beteiligungsmaßnahmen des Projekts bereits jetzt weit über das gesetzlich geforderte Maß hinausgehen. Er verweist auf das etablierte Dialogforum sowie ergänzende Formate wie die geplanten Nachbarschaftsforen, die eine kontinuierliche und niedrigschwellige Information der Bevölkerung sicherstellen. Wie bereits erwähnt, werden sich die Dialogforen und Nachbarschaftsforen künftig im sechsmonatigen Turnus abwechseln.

4. Rad-/Fußwege während der Bauzeit

Frau Dierke geht auf die geplante Wiederherstellung und Verbesserung der Geh- und Radwege entlang der Strecke ein. Die bestehenden Wegebeziehungen sollen nicht nur wiederhergestellt, sondern im Rahmen aktueller Regelwerke hinsichtlich Breite, Rampengestaltung und Herstellung der bisher nicht vorhandenen Barrierefreiheit verbessert werden. Damit auch während der Bauphase eine Querung für Fußgänger und Radfahrer gewährleistet werden kann, ist der Einsatz von provisorischen Rampen vorgesehen.

Herr Reuschel nimmt ergänzende Hinweise und Fragen aus dem Forum entgegen:

Ein Teilnehmer erkundigt sich nach der Beteiligung der Stadt Köln, insbesondere im Hinblick auf ein Verkehrskonzept für Pendlerverkehre und die mögliche Einrichtung von P&R-Parkplätzen. Herr Däumer antwortet, dass eine konkrete Abstimmung mit der Stadt Köln zu diesem Punkt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erfolgt sei, zu einem späteren Planungszeitpunkt aber sehr sinnvoll ist. Aktuell liegen der Autobahn GmbH keine Planungen der Stadt Köln zu einem P&R-Parkplatz vor.

Ein weiterer Teilnehmer fragt in Bezug auf Folie 30 (Geh- und Radwege an der Rheinbrücke) nach den dort eingezeichneten grünen Linien. Frau Dierke erklärt, dass diese Linien Landstraßen markieren. Der Teilnehmer verweist anschließend auf die Unterführung unter der Rheinbrücke, die derzeit von Radfahrenden und Fußgängern genutzt werde, und möchte wissen, ob diese Wegeverbindung auch während der Bauphase erhalten bleibt. Frau Dierke stellt klar, dass dies derzeit noch nicht abschließend entschieden und in der Darstellung visualisiert sei. Der Entwurfsstand sehe aber grundsätzlich eine Wegeführung entlang des Rheins als Zugang zu den Rampen auf die Rodenkirchener Brücke vor – der genaue Wegeverlauf werde aber zu einem späteren Zeitpunkt noch mitgeteilt. Der Teilnehmer merkt zudem kritisch an, dass die geplante Verbreiterung des Radwegs von 2,9 auf 3,0 Meter kaum als Verbesserung wahrnehmbar sei.

Eine weitere Teilnehmerin fragt, ob auch die Unterführungen direkt am Rhein und die östliche Zuwegung zu den Kleingärten für Fuß- und Radverkehr offenbleibt. Sie weist darauf hin, dass sich diese Verkehrsarten nicht sinnvoll großräumig umleiten lassen. Zudem regt Sie im Anschluss an ihren Vorredner an, bei der Ausgestaltung der neuen Wege eine deutlichere Verbreiterung vorzunehmen, um der Nutzungsrealität gerecht zu werden. Ein weiterer Teilnehmer hebt hervor, dass angesichts des umfangreichen Aufbaus für KfZs auch die Radinfrastruktur entsprechend dimensioniert werden müsse. Er verweist auf 5 Meter breite Begegnungsradwege, wie sie sich im Kölner Grüngürtel bereits bewährt hätten, und empfindet die geplanten 3 Meter als nicht ausreichend. Eine Teilnehmerin unterstützt diese Einschätzung und hebt zudem hervor, dass auch Lastenräder ausreichend Raum benötigen.

Die Moderation hält fest, wie sehr insbesondere das Thema des Radverkehrs die Teilnehmenden beschäftigt und dass dieses sicherlich auch in weiteren Sitzungen Thema sein wird. Herr Reuschel dankt allen Teilnehmenden für den sachlichen Austausch und verweist darauf, dass die konstruktiven Impulse in die weiteren Planungen aufgenommen und intern geprüft werden.

TOP 8: Feedback und Verabschiedung

Zum Abschluss weist die Moderation auf die im Nachgang zur Verfügung gestellten Unterlagen hin und bedankt sich nochmals bei allen Anwesenden.

Frau Schaffrath (Autobahn GmbH) bedankt sich im Namen der Projektverantwortlichen beiden Referenten und Referentinnen und den Teilnehmenden für den konstruktiven Austausch und das rege Interesse an den Themen des Abends. Sie betont die Bedeutung des Dialogs und der eingebrachten Hinweise – insbesondere mit Blick auf die Bedürfnisse des Radverkehrs – und äußert den Wunsch, dass diese Anregungen in die weitere Planung aufgenommen und in den jeweiligen Netzwerken weitergetragen werden.

Herr Reuschel schließt die Sitzung.