



Irrtümer und Falschbehauptungen zum Ausbau der A4 im Kölner Süden

Die Planung des achtstreifigen Ausbaus der A4 im Kölner Süden ist sehr komplex. Auch deshalb halten sich in der öffentlichen Diskussion einige Fehlinformationen. Diesen möchten wir hier mit klaren Fakten begegnen.

Irrtum 1:

„Die Rodenkirchener Brücke kann bestehen bleiben, wenn der Schwerlastverkehr eingeschränkt wird (z. B. durch ein Lkw-Überholverbot).“

Autobahn GmbH: Langfristig wird die Rodenkirchener Brücke das Ende ihrer Lebensdauer erreichen und durch einen Neubau ersetzt werden müssen.

Dies ist voraussichtlich in etwa 15-20 Jahren der Fall. Die Statik der Rodenkirchener Brücke lässt weitere Verstärkungen oder Anbauten nicht mehr zu. Ein Neubau ist auch ohne achtstreifigen Ausbau zukünftig nicht vermeidbar.

Irrtum 2:

„Wenn die Rheinspange 553 realisiert wird, ist ein Ausbau der A4 im Kölner Süden nicht mehr erforderlich.“

Autobahn GmbH: Der Ausbau der A4 und die Rheinspange 553 ergänzen sich aus verkehrlicher Sicht gegenseitig.

Deshalb erübrigt sich keines der beiden Projekte durch die Umsetzung des anderen. Die Notwendigkeit des achtstreifigen Ausbaus ergibt sich zusätzlich zur Realisierung der Rheinspange. Nur im Verbund dieser (und weiterer) Maßnahmen kann die verkehrliche Entlastung der Region insgesamt gelingen.

Irrtum 3:

„Das prognostizierte erhöhte Verkehrsaufkommen auf der A4 besteht nur temporär aufgrund der Ausnahmesituation durch die Sperrung der Leverkusener Brücke.“

Autobahn GmbH: Die Verkehrsverhältnisse in der Region Köln/Bonn im Jahr 2030 werden mit Hilfe eines Verkehrsmodells prognostiziert, das im Rahmen einer großräumigen Verkehrsuntersuchung erstellt wurde.

In dieser Verkehrsprognose sind unter anderem die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen des ÖPNV sowie die Fertigstellung der Leverkusener Rheinbrücke eingerechnet. Das Ergebnis ist klar: Auch unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ergibt sich ein hoher Bedarf für den Ausbau der A4 im Kölner Süden.

Irrtum 4:

„Die Nullvariante wurde nicht geprüft, obwohl dies bei der Auswahl der Vorzugsvariante vorgeschrieben ist.“

Autobahn GmbH: Die Autobahn GmbH hat den gesetzlichen Auftrag, den Ausbau der A4 im Kölner Süden zu planen.

Der Begriff Nullvariante beschreibt im Planungsprozess einen Planfall, bei dem ein betrachtetes Projekt nicht umgesetzt wird. Die Fachbezeichnung für die Nullvariante lautet „Bezugsvariante“. Die Erarbeitung des Bezugsfalles erfolgt in der Verkehrsuntersuchung. Sie ist zwingend erforderlich, da andernfalls die Auswirkungen einer jeden Variante nicht darstellbar wären. Daher wird die sogenannte „Nullvariante“ bei allen zu betrachtenden Varianten als Vergleichsmaßstab berücksichtigt.

Irrtum 5:

„Die Autobahn GmbH hat den ÖPNV in der Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt: Dessen Ausbau – und die zu erwartende Verkehrswende – macht den Ausbau der A4 und den Ersatzneubau der Rodenkirchener Brücke überflüssig.“

Autobahn GmbH: Die Planungen des ÖPNV und der Ausbau der A4 stehen nicht in Konkurrenz zueinander.

In der großräumigen Verkehrsuntersuchung wurde auch der Ausbau des ÖPNV berücksichtigt, etwa die geplante Stadtbahn Bonn-Niederkassel-Köln. Die Untersuchung zeigt allerdings, dass der Bedarf für den Ausbau der A4 auch unter Berücksichtigung dieser ÖPNV-Maßnahmen weiterhin gegeben ist. Auch Themen wie Verkehrswende, Elektromobilität und Digitalisierung werden zukünftig betrachtet, sobald belastbare Erkenntnisse zu diesen Themenbereichen vorliegen. Die Rodenkirchener Brücke muss zudem unabhängig vom achtstreifigen Ausbau der A4 durch einen Neubau ersetzt werden, weil die Statik einen langfristigen Betrieb nicht mehr zulässt.

Irrtum 6:

„Das veröffentlichte Verkehrsgutachten betrachtet nur einen Bereich von 20 km um die geplante Rheinspange.“

Autobahn GmbH: Die großräumige und umfangreiche Verkehrsuntersuchung Raum Köln/Bonn erstreckt sich entlang der A61 im Westen, der A3 im Osten, der A1 im Norden sowie der Landesgrenze Rheinland-Pfalz im Süden.

Damit geht der Untersuchungsraum deutlich über den Planungsraum der A4 hinaus. Er berücksichtigt viele Bedarfsplanprojekte (unter anderem auch die Rheinspange 553) und ist daher insbesondere auch als Grundlage für den Ausbau der A4 sehr gut geeignet.

Irrtum 7:

„Mit der Auswahl der Vorzugsvariante steht bereits fest, dass 98 Privateigentümer*innen enteignet werden müssen.“

Autobahn GmbH: Konkrete Abschätzungen über Betroffenheiten können frühestens am Ende der Entwurfsplanung getroffen werden.

In der Vorplanung wurde zunächst für alle Varianten eine grobe Erstabschätzung vorgenommen, welche Grundstücke von einer dauerhaften oder von einer vorübergehenden Inanspruchnahme betroffen sein könnten. Viele der in der Erstabschätzung für die Vorzugsvariante identifizierten 98 Grundstücke sind lediglich von vorübergehender bauzeitlicher Inanspruchnahme in teils sehr geringem Maße betroffen. Ob Enteignungen notwendig sind, kann derzeit noch nicht beurteilt werden. In der Entwurfsplanung, der nächsten Planungsphase, wird die Vorzugsvariante detaillierter ausgearbeitet und die Planung optimiert. Dadurch werden sich die letztendlichen Betroffenheiten verändern.

Irrtum 8:

„Die Autobahn informiert die Öffentlichkeit und die Anwohnenden nicht ausreichend über das Projekt.“

Autobahn GmbH: Die Autobahn GmbH legt großen Wert auf Transparenz und Dialog mit der Öffentlichkeit.

Das Angebot an Information und Dialog zum Ausbau der A4 im Kölner Süden ist daher umfassend und geht deutlich über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. So begleitet ein eigens eingerichtetes Dialogforum seit 2020 kontinuierlich den Planungsprozess. Es wird einberufen, wenn es wesentliche neue Entwicklungen in der Planung gibt. In dem Gremium sitzen Vertreter*innen aus Verbänden, Vereinen, Bürgerinitiativen sowie Politik und Verwaltung, darüber hinaus auch direkt von der Planung betroffene Anrainer*innen und ausgeloste Bürger*innen des Planungsraums. Die Mitglieder des Dialogforums verstehen sich als Ansprechpartner*innen für Außenstehende. Präsentationen und Protokolle der Sitzungen werden auf der Projektwebseite veröffentlicht.

Zudem werden weitere Formate für die Information und den Austausch mit der Öffentlichkeit angeboten, unter anderem am 29.08.2023 ein virtueller Bürgerdialog.

Alle wichtigen und aktuellen Informationen zum Projekt werden für die Öffentlichkeit auf der Projektwebseite <https://a4plus.koeln/> bereitgestellt. Um auf dem Laufenden zu bleiben, können alle Interessierten auf der Projektwebseite außerdem den Infobrief abonnieren.

Irrtum 9:

„Die öffentlichen Dialogformate stehen nur einer begrenzten Teilnehmerzahl zur Verfügung.“

Autobahn GmbH: Die Autobahn GmbH stellt sicher, dass für alle Dialogformate ausreichend Plätze zur Verfügung stehen.

Alle Interessierten konnten sich für den virtuellen Bürgerdialog am 29.08.2023 anmelden und ihre Fragen zur Vorzugsvariante und zum Projekt stellen. Dabei standen mehr Plätze zur Verfügung, als beansprucht wurden. In der nun folgenden Planungsphase, der Entwurfsplanung, werden darüber hinaus Dialogveranstaltungen für die betroffenen Anrainer*innen angeboten.

Irrtum 10:

„Seit der Übernahme der Autobahn GmbH gibt es vor Ort keine Ansprechpartner mehr.“

Autobahn GmbH: Die Autobahn GmbH ist über die Außenstelle Köln in der Region vertreten.

Über das Kontaktformular auf der Projektwebseite <https://a4plus.koeln/> können jederzeit Fragen an die Autobahn GmbH gestellt werden.

Ausbau der A4 im Kölner Süden

Die sechs Fahrspuren der A4 im Kölner Süden sind für das gegenwärtige und zukünftige Verkehrsaufkommen nicht mehr ausreichend. Zudem hat die Rodenkirchener Brücke in etwa 15-20 Jahren ihre Lebensdauer erreicht und muss ersetzt werden. Der Projektabschnitt beginnt östlich des Autobahnkreuzes Köln-Süd, überquert mit der Rodenkirchener Rheinbrücke den Rhein und endet vor dem Autobahnkreuz Köln-Gremberg.

Impressum

Herausgeber

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Rheinland | Außenstelle Köln
Deutz-Kalker-Straße 18-26
50679 Köln, Deutschland
<https://a4plus.koeln/>

Stand: August 2023