

A4plus 5. Dialogforum Pressemitteilung

Sieben Varianten für den Ausbau der A4 im Kölner Süden werden weiterverfolgt

Köln (Autobahn GmbH) Am Mittwoch, 27. April 2022, kam das Dialogforum „A4plus“ zur fünften Sitzung zusammen. An der digitalen Sitzung nahmen 17 Mitglieder des planungsbegleitenden Gremiums teil. Der verantwortliche Planer stellte die ausgewählten Trassenvarianten für die vertiefende Untersuchung zum Ausbau der A4 vor. Eine Tunnellösung wird nicht mehr weiterverfolgt.

Bereits in einer der letzten Sitzungen des Dialogforums im Projekt „A4plus“ hatten die Verantwortlichen bekanntgegeben, dass im Falle des achtstreifigen Ausbaus der A4 im Kölner Süden die Rodenkirchener Brücke aufgrund statischer Grenzen nicht bestehen bleiben kann. Der zuständige Planer, Herr Dr. Heß, vom Büro KOCKS Consult stellte nun den anwesenden Mitgliedern des Gremiums den aktuellen Sachstand vor.

Das Planungsteam hatte in den vergangenen Wochen verschiedene Tunnel- sowie Brückenvarianten weitergehend betrachtet. Dr. Heß erläuterte zunächst, warum die Tunnelvarianten aus dem weiteren Verfahren ausscheiden. Sowohl ein Bohr- als auch ein Absenktunnel wären mit großen Eingriffen in den Kölner Grüngürtel und das Rheinbett sowie einer großen Flächeninanspruchnahme der Uferbereiche verbunden. Als Alternative zu einem Abriss der Rodenkirchener Brücke wurde öffentlich auch eine Weiternutzung der Bestandsbrücke als Event-, Rad- oder Fußgängerbrücke diskutiert. Aufgrund der Nachteile gegenüber anderen Varianten, werden auch diese Alternativen nicht weiterverfolgt.

Die sieben ausgewählten Varianten sind allesamt Brückenvarianten. Herr Dr. Heß präsentierte den Teilnehmenden, wie sich die Varianten hinsichtlich der Trassierung oder auch der Baudurchführung unterscheiden. So gibt es verschiedene Möglichkeiten, wie der Verkehr während der Bauzeit über den Rhein geleitet wird, z.B. mit einem temporären Brückenbauwerk in nördlicher oder südlicher Lage neben der Bestandsbrücke (temporäre Seitenlage). Zudem gibt es Varianten mit unterschiedlichen Linienführungen oder der Art der Verbreiterung. Die Inhalte des Vortrags sowie der Fachvortrag von Herrn Dr. Heß können in einigen Tagen auf der Projektwebsite „A4plus“ nachgelesen werden.

In der Sitzung wurde es wertgeschätzt, dass Belange von Anwohner*innen und der Flächeninanspruchnahme in der Abwägungsentscheidung für eine Vorzugsvariante konsequent berücksichtigt werden. Herr Dr. Heß gab zudem Entwarnung, Nutzungseinschränkungen für den Schwerlastverkehr seien während der Bauphase nicht zu erwarten. Die Bauzeit der temporären Seitenlage beträgt etwa acht Jahre, ohne temporäre Seitenlage ein Jahr weniger Bauzeit. Bei einigen Varianten wird der Radverkehr mit Hilfe von Rampen auf die südliche Seite umgeleitet. Die unterschiedlichen Varianten schließen bestimmte Brückentypen, also auch eine Hängebrücke, optisch nicht aus, wie Herr Dr. Heß verdeutlichte. Es war zudem mehreren Teilnehmenden wichtig, dass die Planungen der A4plus und Rheinspange 553 zusammengedacht werden. Die Rheinspange sollte realisiert sein, wenn der Ausbau der A4 beginnt. Rüdiger Däumer, Projektleiter der Autobahn GmbH, bestätigte dies und betonte die Wichtigkeit das Projekt „A4plus“ im Gesamtzusammenhang mit den anderen Rheinbrücken zu betrachten.

Im nächsten Schritt wird für die sieben verbleibenden Varianten zunächst im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) eine umweltfachliche Bewertung erstellt. Diese ist bereits in der Bearbeitung, wie Herr Däumer abschließend verkündete, und kann den Teilnehmenden bereits am 25. Mai in der nächsten Sitzung des Dialogforums präsentiert werden. Im weiteren Prozess werden die Ergebnisse aus der UVS und der Objektplanung miteinander verglichen, um daraus eine gemeinsame Vorzugsvariante zu ermitteln. Abschließend stellte Herr Däumer in Aussicht, den erfolgreichen Beteiligungsprozess in den weiteren Planungsphasen fortzuführen.

Der aktuelle Planungsstand wird auf der Projektwebseite www.a4plus.koeln aufbereitet. Dort wird auch wie gewohnt das Protokoll der Sitzung nach Abstimmung veröffentlicht.

Hintergrund:

Die sechs Fahrspuren der A4 im Kölner Süden sind für das gegenwärtige Verkehrsaufkommen nicht mehr ausreichend. Staus in der Region sind die regelmäßige Folge. Das Projekt „A4plus – Ausbau im Kölner Süden“ wurde daher im Bundesverkehrswegeplan 2030 der Bundesregierung in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Straßen.NRW hat hierfür einen Planungsauftrag erhalten, der Mitte 2019 angestoßen wurde. Der auszubauende Abschnitt beginnt östlich des Autobahnkreuzes Köln-Süd, überquert im Zuge der Rodenkirchener Rheinbrücke den Rhein und endet im weiteren Verlauf vor dem Autobahnkreuz Köln-Gremberg. Der Bauabschnitt befindet sich gänzlich auf dem Stadtgebiet von Köln.