



Köln, 13. Januar 2021

## Sondernewsletter

### Was passiert mit der Rodenkirchener Brücke?

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Dialogforums A4plus,

wir melden uns heute erstmalig als Autobahn GmbH des Bundes zum Projekt A4plus – und das direkt mit einem Sondernewsletter. Denn die heutige Meldung in der Kölnischen Rundschau „*Rodenkirchener muss Ausbau weichen*“ wirft den laufenden Dialogprozess über den Haufen. Eigentlich wollten wir Sie in diesen Tagen über den neuen Termin des verschobenen Dialogforums informieren, in dem wir Ihnen das Gutachten zur Rodenkirchener Brücke vorstellen wollten. Nun hat aber das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium dazu erste Details bekannt werden lassen. So fassen wir nun in unserem Sondernewsletter kurz zusammen, was wir Ihnen eigentlich im Dialogforum in Ruhe berichten wollten und im nächsten Termin auch ausführlich machen werden.

### Ausbau der Autobahn A4 dringend notwendig

Auch nach der Erweiterung der Brücke im Jahr 1994 von vier auf sechs Fahrspuren ist das Verkehrsaufkommen auf der A4 stetig gestiegen. Bis zu 135.000 Kraftfahrzeuge überqueren mittlerweile jeden Tag die Rodenkirchener Brücke. Laut Prognosen wird der Verkehr künftig noch weiter zunehmen.

Die Folge: Die sechs Fahrspuren reichen für künftige Verkehrsaufkommen nicht mehr aus. Es kommt bereits heute im ganzen Kölner Süden regelmäßig zu längeren Staus. Daher wurde der erneute Ausbau der A4 zwischen den Autobahnkreuzen Köln-Süd und Köln-Gremberg im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft und Straßen.NRW mit der Ausbauplanung beauftragt. Die A4 soll hier auf vier Fahrspuren je Richtung, also insgesamt acht Fahrspuren ausgebaut werden.

## **Was bedeutet das für die Brücke?**

In diesem Ausbauabschnitt befindet sich die zum Teil 70 Jahre alte Rodenkirchener Brücke. Mit Blick auf den notwendigen Ausbau auf acht Fahrspuren ist untersucht worden, ob die Brücke die höheren Belastungen der steigenden Verkehrsaufkommen tragen kann. Dabei ist die Planung auch mit einer steigenden Zahl von Großraum- und Schwertransporten konfrontiert, was im Zuge der Überprüfung des Bauwerks für den Ausbau ebenfalls berücksichtigt werden muss.

Die vorliegenden statischen Untersuchungen zur Tragfähigkeit der Konstruktion haben ein eindeutiges Bild ergeben: Die Rodenkirchener Brücke ist für den aktuellen Zustand mit sechs Fahrspuren sicher und voll nutzbar, ein Ausbau mit entsprechend höheren Belastungen ist aber auf der Bestandsbrücke nicht möglich. Die Nachrechnungen zeigen bei einem weiteren Ausbau auf acht Fahrspuren deutliche Überschreitungen der zulässigen Beanspruchungen über die gesamte Länge der Brücke auf. Daher ist eine Verstärkung der Rodenkirchener Brücke für den Betrieb mit acht Spuren nicht möglich, auch wenn die Brücke mit jeweils 19 Metern pro Fahrtrichtung prinzipiell über eine ausreichende Breite verfügt.

## **Die nächsten Schritte**

In umfangreichen Variantenuntersuchungen werden unterschiedliche Konzepte für den Ausbau der A4 geprüft. Dreh- und Angelpunkt ist dabei die Lage einer neuen Brücke, die den Verlauf der A4 vorgeben wird.

Auch die Rheinbrücke selbst kann auf verschiedene Arten neu gebaut werden. Neben einer Hängebrücke mit ähnlichem Erscheinungsbild wie die bisherige Rodenkirchener Brücke wird beispielsweise auch eine Schrägseilbrücke geprüft.

Zum aktuellen Zeitpunkt innerhalb der Vorplanung werden auch weitere Alternativen betrachtet – dabei spielen aus die Planung der Rheinspange 553 sowie der Ersatzneubau der Bonner Nordbrücke (A562) eine entscheidende Rolle. Neben der Gestaltung, der technischen Machbarkeit und der Leistungsfähigkeit spielen in der Bewertung der verschiedenen Varianten weitere Kriterien wie Wirtschaftlichkeit, Bauzeit, Umweltauswirkungen, Nachhaltigkeit und Flächeninanspruchnahme eine wichtige Rolle.

Zum weiteren Vorgehen in der Planung und zu möglichen Varianten des Ausbaus werden wir Ihnen im nächsten und den folgenden Dialogforen den konstruktiven Beteiligungsprozess ausführlich fortsetzen und Vor- und Nachteile mit Ihnen diskutieren.

Zwei Fakten möchten wir abschließend nochmals betonen: Die Rodenkirchener Brücke bleibt bis auf Weiteres die wichtigste

Rheinquerung im Großraum Köln und ist vollkommen nutzbar für den Verkehr. Der Ausbau der A4 im Kölner Süden sowie der damit einhergehende Neubau der Rodenkirchener Brücke erfolgt erst nach Inbetriebnahme der Leverkusener Rheinbrücke und planmäßig nach dem Bau der neuen Rheinquerung zwischen Köln und Bonn (Rheinspange 553).

Der neue Termin des Dialogforums wird kurzfristig bekannt gegeben.