



A4plus – Ausbau im Kölner Süden

Dialogforum / 5. Sitzung / 27. April 2022



Agenda

- 1. Einführung und Organisatorisches**
- 2. Aktueller Stand der Planung**
- 3. Auswahl der Varianten für die vertiefende Untersuchung**
- 4. Rückfragen und Diskussion**
- 5. Eckpunkte der Diskussion für die Pressemitteilung**
- 6. Nächste Schritte**
- 7. Abschluss und Feedback**

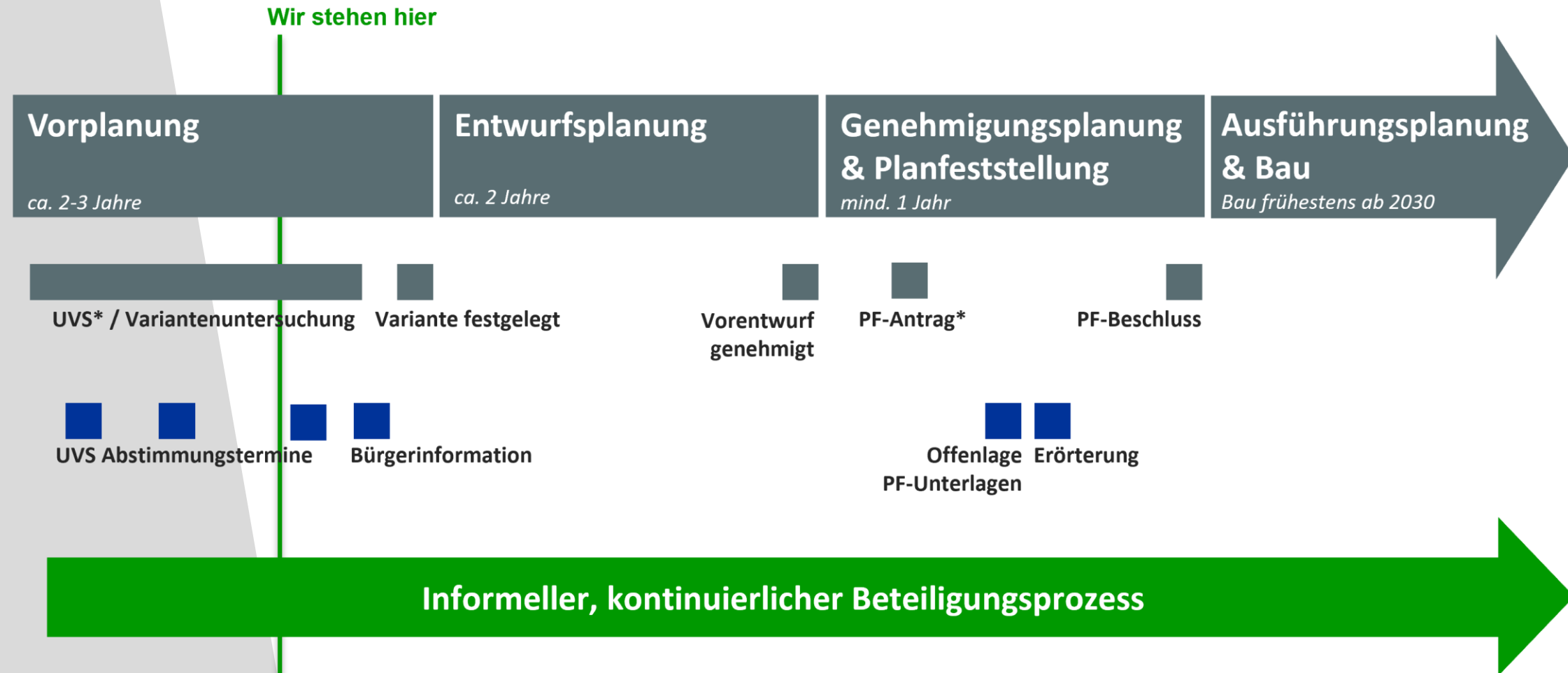
1. Einführung und Organisatorisches

Unsere Zusammenarbeit im Dialogforum

Was heißt „Dialog“ in der heutigen Sitzung?

Information & Fragen 	Austausch 	Mitgestaltung 
Wir wollen über den aktuellen Sachstand der Planung informieren und Ihre Rückfragen dazu beantworten.	/	/

2. Aktueller Stand der Planung



* UVS: Umweltverträglichkeitsstudie; PF: Planfeststellung

3. Auswahl der Varianten für die vertiefende Untersuchung

*Dr. Manfred Heß,
KOCKS CONSULT GmbH*

5. DIALOGFORUM

BAB A4, 8-STREIFIGER AUSBAU VON AK KÖLN-SÜD BIS AK KÖLN-GREMBERG



Inhalt

- Top 1: Vorstellung des Planers**
- Top 2: Grundsätze für die Variantenuntersuchung**
- Top 3: Variantenübersicht**
- Top 4: Frühzeitig ausgeschiedene Varianten**
- Top 5: Varianten 1.1a und 1.2a**
- Top 6: Variante 1.3a**
- Top 7: Variante 2.1a**
- Top 8: Variante 2.1c**
- Top 9: Variante 4.1a**
- Top 10: Variante 5.1a**
- Top 11: Weiteres Vorgehen**



Ingenieurgemeinschaft
aus 4 Planungsunternehmen und 4 weiteren Fachplanern,
die **gemeinsam**
die **passende Lösung** erarbeiten



TOP 1: Vorstellung

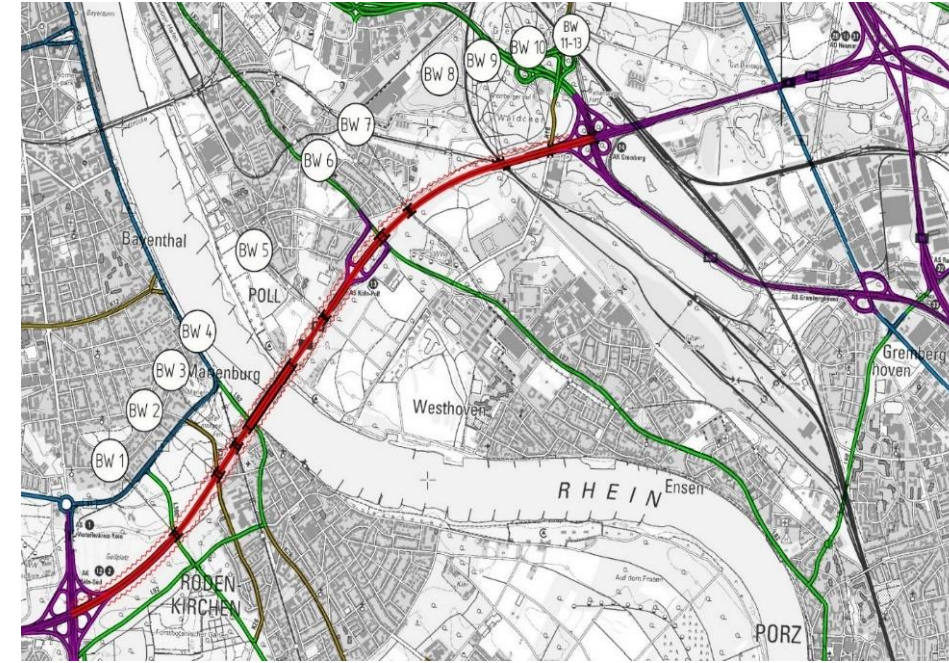


Schübler-Plan



KOCKS
INGENIEURE

INVER



MITGLIEDER DER INGENIEURGEMEINSCHAFT



Schübler-Plan

Schübler-Plan
Ingenieurgesellschaft mbH



Leonhardt, Andrä und Partner

Leonhardt, Andrä und Partner
Beratende Ingenieure VBI AG



KOCKS CONSULT GmbH
Beratende Ingenieure



INVER-Ingenieurbüro
für Verkehrsanlagen GmbH

NACHUNTERNEHMER



Peutz
Lärmschutz / Luftschadstoffe



ICG Düsseldorf GmbH & Co.KG
Geotechnik



geoteam Ingenieurgesellschaft mbH
Geotechnik



C&E Vermessungstechnik GmbH & Co KG
Vermessung



Dr.-Ing. Manfred Heß – Kocks Consult GmbH

1987 Diplom-Ingenieur RWTH Aachen

1993 Promotion RWTH Aachen

Gremien: FGSV, VSVI, VBI

Tätigkeit im Unternehmen: Fachbereichsleiter Verkehr Inland,
Gesellschafter, Projektmanagement

Aufgabe im Projekt: Projektleiter

Ausgewählte Referenzprojekte



**BAB A40 | 8-streifiger Ausbau zwischen
AS Duisburg-Homberg und AS Duisburg-Häfen
(einschl. Ersatzneubau Rheinbrücke)**



**BAB A1 / 8-streifiger Ausbau zwischen
AS Köln-Niehl und AK Leverkusen-West
(einschl. Ersatzneubau der Rheinbrücke)**

TOP 2: Grundsätze für die Variantenuntersuchung

Trassierung

- **AK Köln-Süd**
 - Symmetrischer Anschluss an die Bestandsachse
- **AS Köln-Poll**
 - Aufrechterhaltung der Anschlussstelle
- **AK Köln-Gremberg**
 - Symmetrischer Anschluss an die Bestandsachse

Verkehrsführung

- **Bauzustand**
 - Mindestens 3 Fahrstreifen pro Richtung
- **Endzustand**
 - 4 Fahrstreifen pro Richtung



TOP 3: Variantenübersicht

Die Art und Weise, wie die Rheinquerung in den 8-streifigen Ausbau der A4 integriert wird, ist von großer Bedeutung für das Gesamtvorhaben.

Es wurden folgende Varianten in die Überlegungen einbezogen:

Tunnelvarianten

- Bohrtunnel
- Absenktunnel

Weiternutzung der Bestandsbrücke

- Vollständige Weiternutzung der Bestandsbrücke
- Weiternutzung der Bestandsbrücke als Eventbrücke
- Weiternutzung der Bestandsbrücke als Rad-/ Gehwegbrücke
- Weiternutzung der Bestandsbrücke als Pkw-Brücke

Brückenneubauvarianten

- Symmetrische Verbreiterung
- Nordverbreiterung
- Südverbreiterung
 - mit oder ohne temporäre Seitenlage
 - mit gestreckter Linienführung oder verschwenkter Linienführung
 - mit Optimierung der Bauzeitlichen Verkehrsführung

TOP 4: Frühzeitig ausgeschiedene Varianten

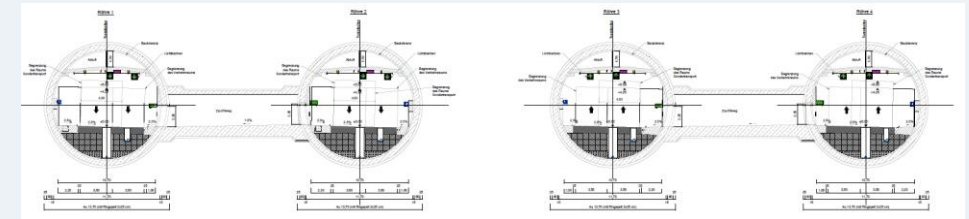


Schübler-Plan

KOCKS
INGENIEURE

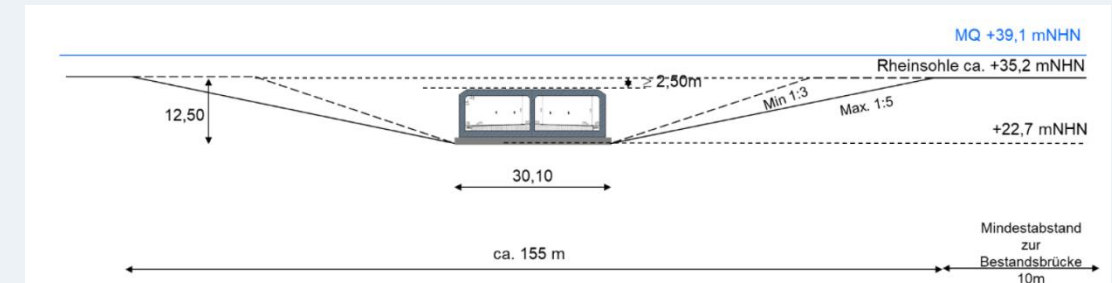
4.1 Bohrtunnel

- deutliche verkehrliche und sicherheitsrelevante Nachteile wegen der 4 Röhren
- Großer Eingriff in Grüngürtel
- Risiko für Trinkwasserförderung im Bauzustand



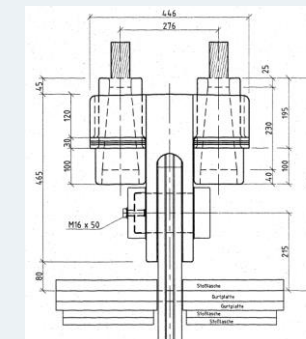
4.2 Absenktunnel

- Einschränkung der Schifffahrt im Bauzustand
- Großer Eingriff in Rheinbett
- große Flächeninanspruchnahme in Uferbereichen für Baudock und Bauwerke in offener Bauweise



4.3 Integration der Bestandsbrücke in den 8-streifigen Ausbau

- aus tragwerksplanerischer Sicht nicht möglich





TOP 4: Frühzeitig ausgeschiedene Varianten

4.7 Südverbreiterung

Die Richtungsfahrbahn (RF) Olpe wird in endgültiger Lage südlich der Bestandsbrücke errichtet.



In Rodenkirchen sind mehrere Wohn- und Betriebsgebäude unmittelbar von dem Autobahnausbau betroffen.

Dies gilt für den Bau- und den Betriebszustand.

Die Verknüpfung Konrad-Adenauer-Str./ Frankstr. kann nur mit einer aufwändige Brückenkonstruktion im Zuge der A4 gewährleistet werden.

TOP 4: Frühzeitig ausgeschiedene Varianten

4.7 Südverbreiterung



Zur Eingriffsminimierung können Stützwände dienen. Sie haben Höhen von ca. 8 m. Für ihre Herstellung ist eine Arbeitsraumbreite von ca. 5 m erforderlich.

Für die spätere Unterhaltung ist ein befahrbarer Betriebsweg am Fuß der Stützwand vorzusehen.



Beispiel: Stützwandherstellung an der A40

Mehrere Gebäude sind betroffen. Da andere Varianten deutlich weniger Betroffenheiten zur Folge haben, wird die Südverbreiterung nicht weiterverfolgt.

TOP 5: Varianten 1.1a und 1.2a

5.1 Trassierung

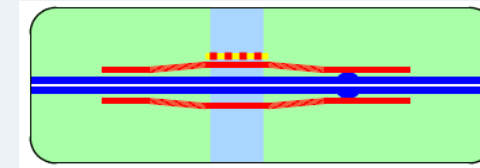
Die neue Rheinbrücke muss in Seitenlage zur bestehenden Brücke errichtet werden.

Bei einigen Varianten ist eine temporäre Seitenlage vorgesehen. Es ist daher zunächst zu klären, welche temporäre Seitenlage - Nordseite oder Südseite – zu bevorzugen ist.

Hierzu werden die Varianten 1.1a und 1.2a untersucht. Sie unterscheiden sich nur in Bezug auf die Seitenlage und deren Folgewirkung.

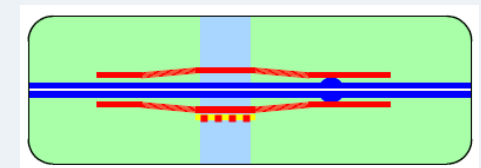
Die Mittelachsentrassierung erfolgt mit Klothoiden. Die Verziehung der Fahrbahnen zur Veränderung der Mittelstreifenbreite von 11,60 m auf 4,00 m erfolgt mit der Flachbogenmethode auf einer Länge von 600 m.

Variante 1.1a

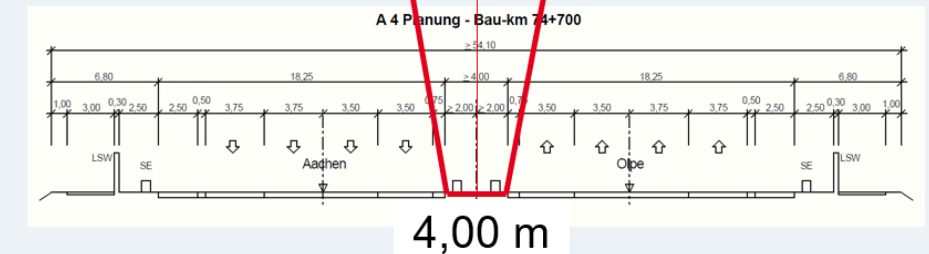
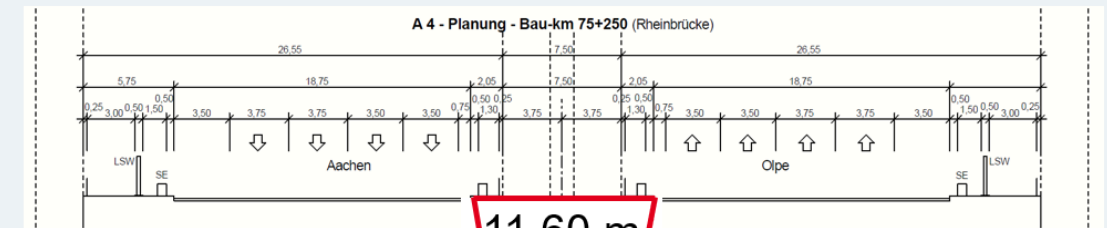


Nordseite

Variante 1.2a



Südseite



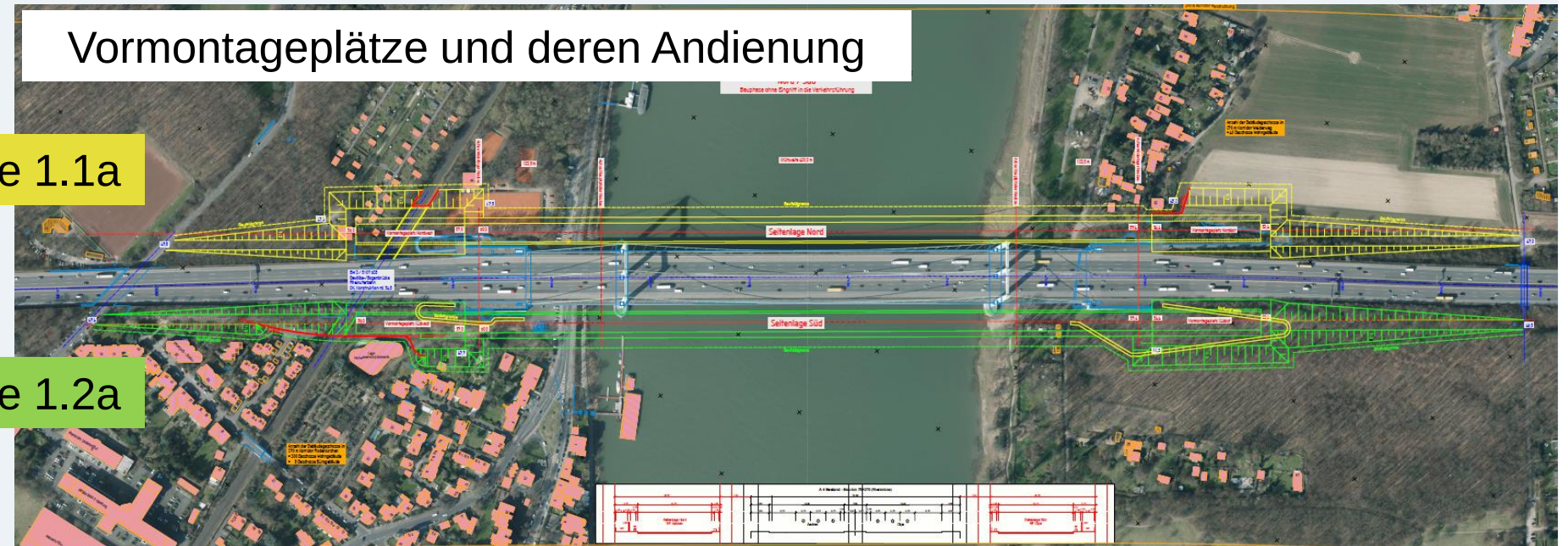
TOP 5: Varianten 1.1a und 1.2a

5.2 Baudurchführung

Vormontageplätze und deren Andienung

Variante 1.1a

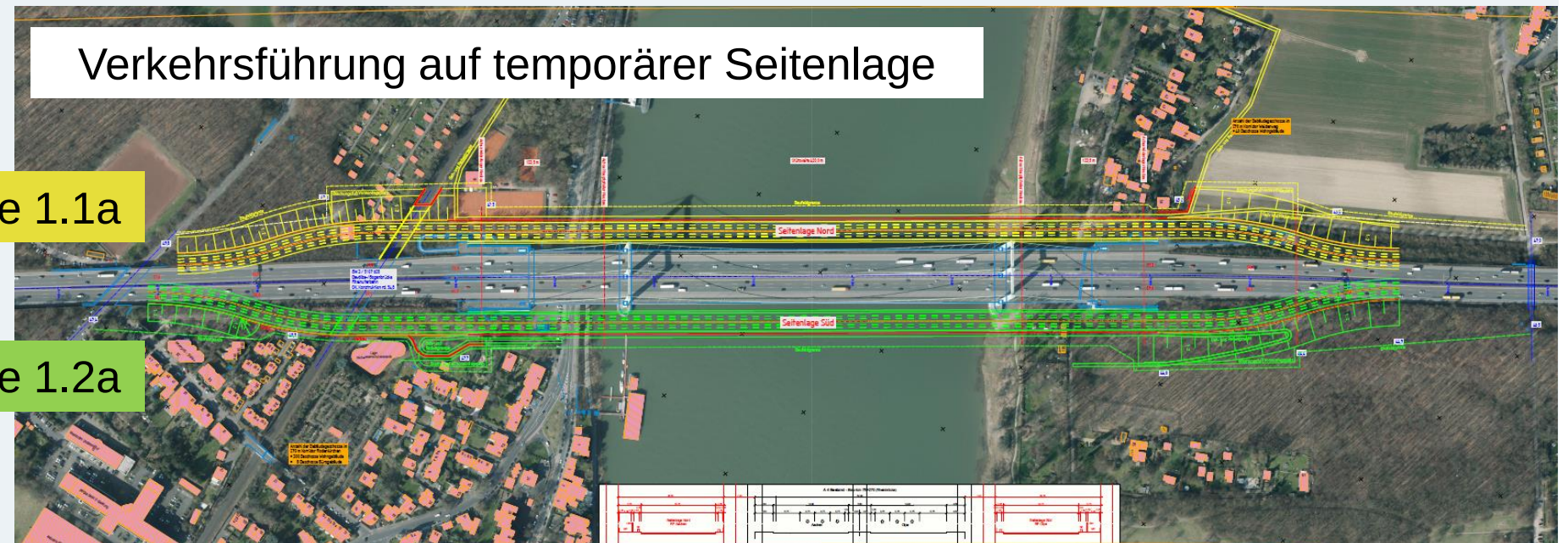
Variante 1.2a



Verkehrsführung auf temporärer Seitenlage

Variante 1.1a

Variante 1.2a



TOP 5: Varianten 1.1a und 1.2a

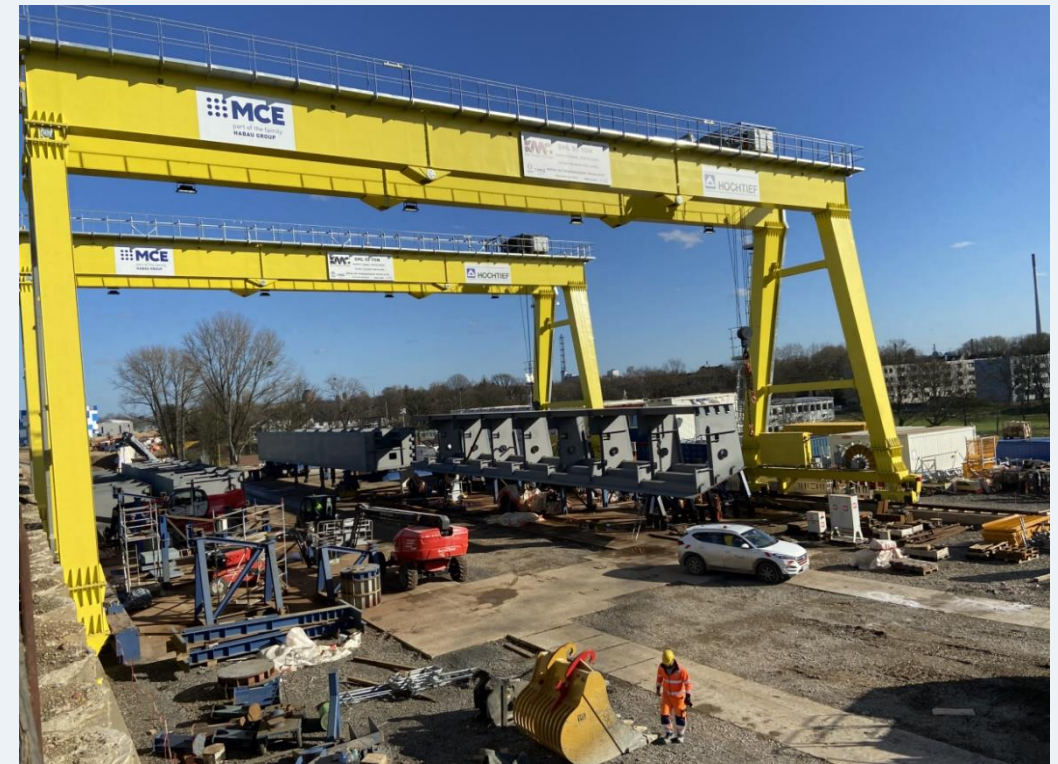
5.2 Baudurchführung

Vormontageplätze benötigen ca. 120m x 50 m.

Bei der Rheinbrücke Rodenkirchen liegt der Platz ca. 10 m höher als das umliegende Gelände

Beispiel:

Links- und rechtsrheinische Vormontageplätze beim Neubau der Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp im Zuge des 8-streifigen Ausbaus der A40

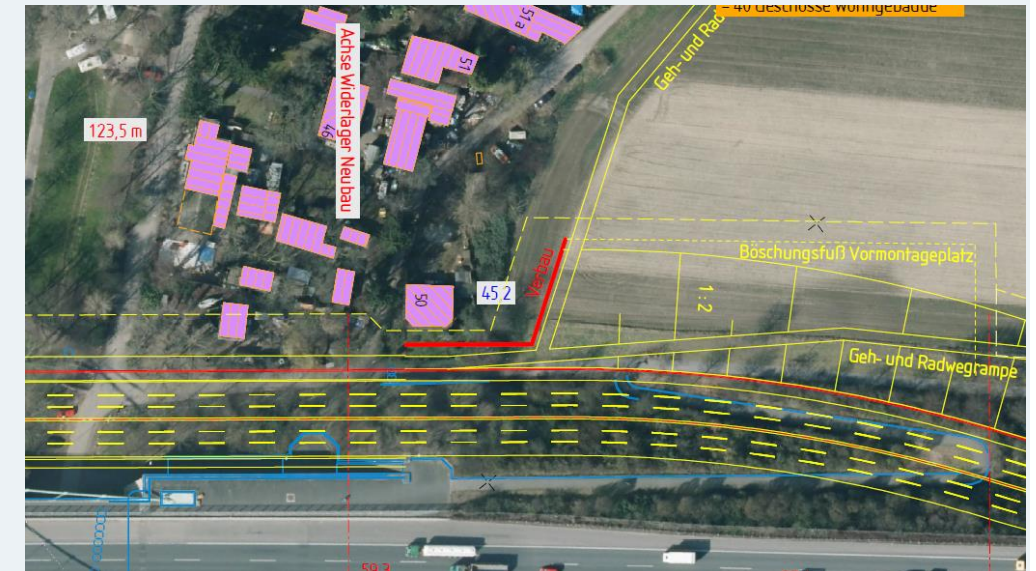


TOP 5: Varianten 1.1a und 1.2a

5.3 Eingriffe in Wohnnutzung

Bauzeitlich kommt es zu unterschiedlich starken Eingriffe in Eigentum

Variante 1.2a:
linksrheinisch unmittelbar betroffen:
Bereich Frankstraße

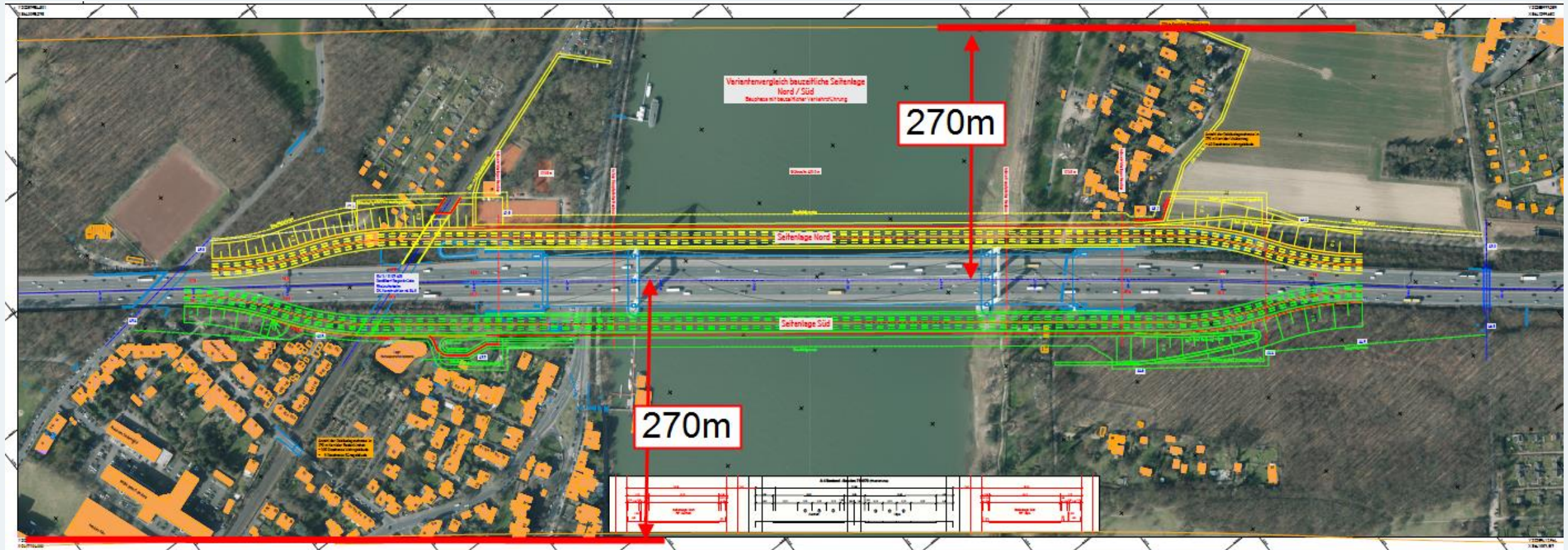


Variante 1.1a:
Rechtsrheinisch unmittelbar betroffen:
Bereich Weidenweg

TOP 5: Varianten 1.1a und 1.2a

5.4 Mittelbare Betroffenheit durch temporäre Seitenlage

Korridorbreite von 270 m aus der Bebauung am Weidenweg



Variante 1.2a - Rodenkirchen:
300 Geschosse in Wohngebäuden
8 Geschosse in Bürogebäuden

Variante 1.1a - Weidenweg:
40 Geschosse in Wohngebäuden

TOP 5: Varianten 1.1a und 1.2a

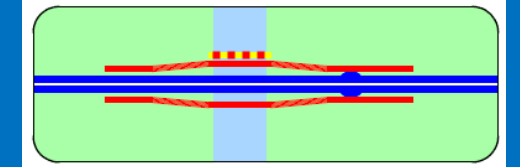


Schübler-Plan

KOCKS
INGENIEURE

5.5 Zwischenfazit

Variante 1.1a

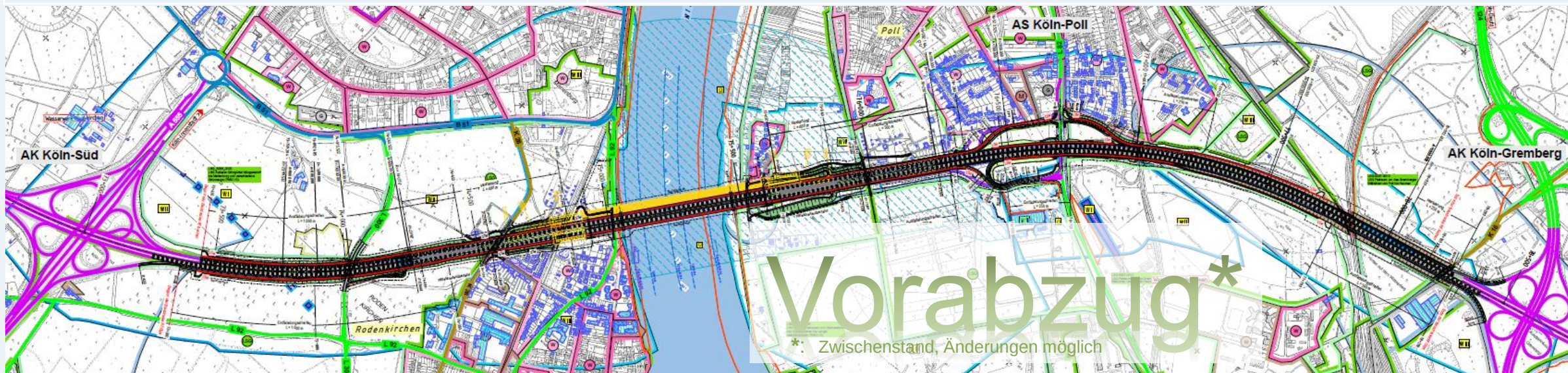


Beschreibung

- Ersatzneubau RF Aachen in temporärer Seitenlage **Nord** und anschließend Querverschub in die Bestandsachse.
- Mittelstreifenaufweitung $L = 600$ m
- Richtungsfahrbahntrassierung mit Flachbogen

Merkmale

- Im Endzustand Inanspruchnahme beider Randbereiche, Tendenz zur Nordseite
- Bauzeitlich 40 Geschosse in Wohngebäuden (rechtsrheinisch) durch temporäre Seitenlage mittelbar betroffen (270 m Korridor)
- Auf der Südseite der Bestandsbrücke sind bauzeitlich Radwegrampen erforderlich
- Nordrampen Anschlussstelle (AS) Poll als Direktrampen

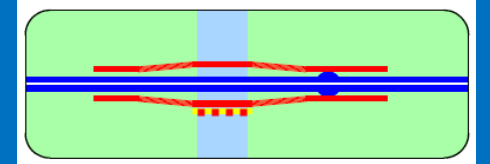


*: Zwischenstand, Änderungen möglich

TOP 5: Varianten 1.1a und 1.2a

5.5 Zwischenfazit

Variante 1.2a

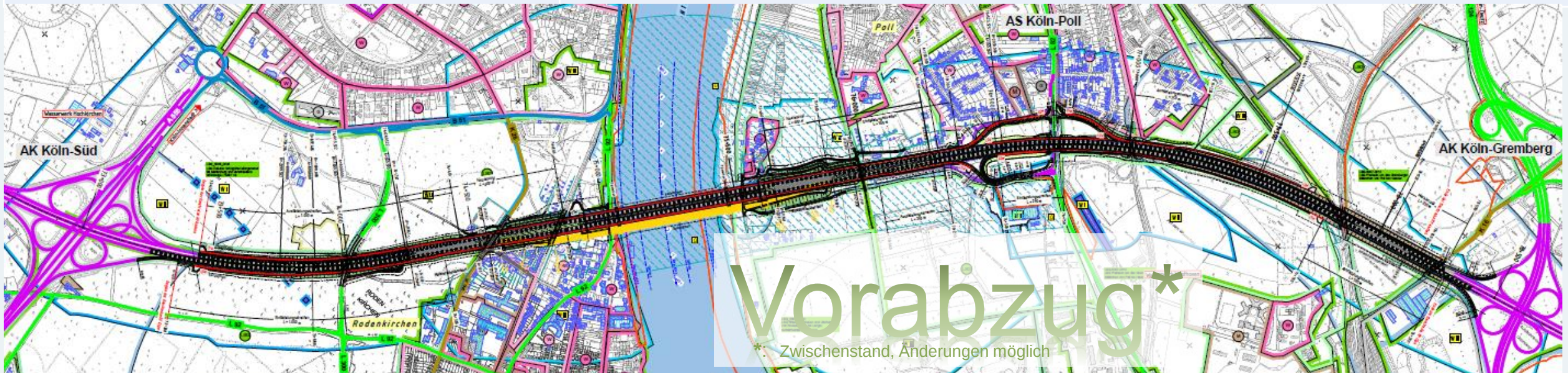


Beschreibung

- Ersatzneubau RF Olpe in temporärer Seitenlage **Süd** und anschließend Querverschub in die Bestandsachse.
- Mittelstreifenaufweitung L= 600 m
- Richtungsfahrbahntrassierung mit Flachbogen

Merkmale

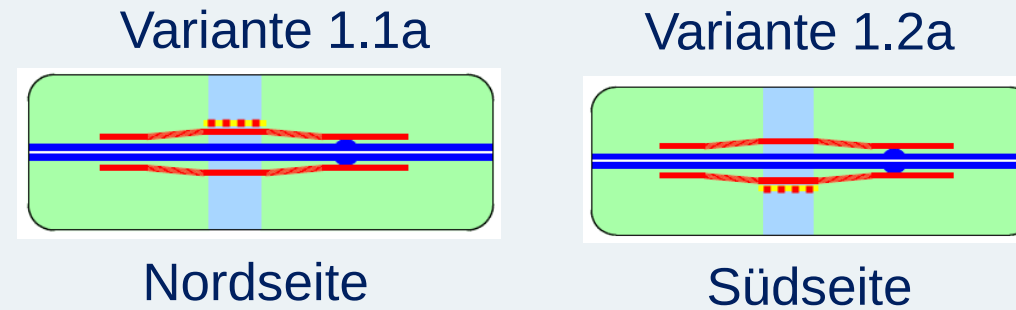
- Im Endzustand Inanspruchnahme beider Randbereiche, Tendenz zur Nordseite
- Bauzeitlich 300 Geschosse in Wohngebäuden (linksrheinisch) durch temporäre Seitenlage mittelbar betroffen (270m Korridor)
- Nordrampen AS Poll als Direktrampen





TOP 5: Varianten 1.1a und 1.2a

5.5 Zwischenfazit



Unterschiede zwischen den Variante 1.1a und 1.2a lassen sich identifizieren.

Die endgültige Festlegung, welche Seite für die temporäre Seitenlage vorteilhafter ist, muss in Abstimmung mit der UVS erfolgen.

TOP 6: Variante 1.3a

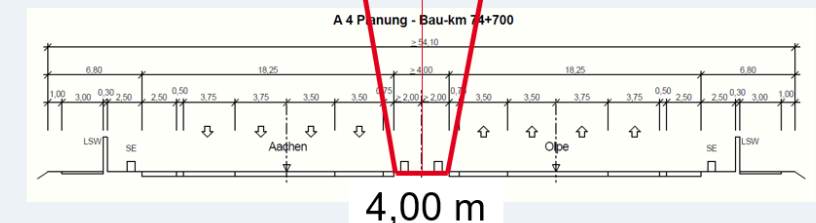
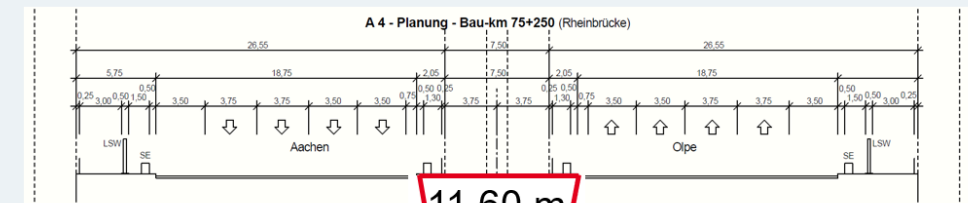
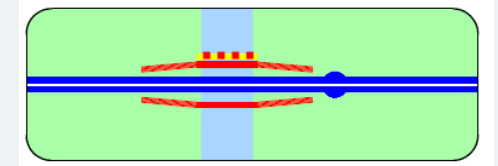
6.1 Trassierung

Um eine möglichst symmetrische Verbreiterung zu erhalten, wird die bestehende Verschwenkung mit der Flachbogenmethode nachvollzogen.

Verschwenkungsmaß: ca. 13 m

Die Verziehung der Fahrbahnen zur Veränderung der Mittelstreifenbreite von 11,60 m auf 4,00 m erfolgt mit quadratischen Parabeln auf einer Länge von 600 m.

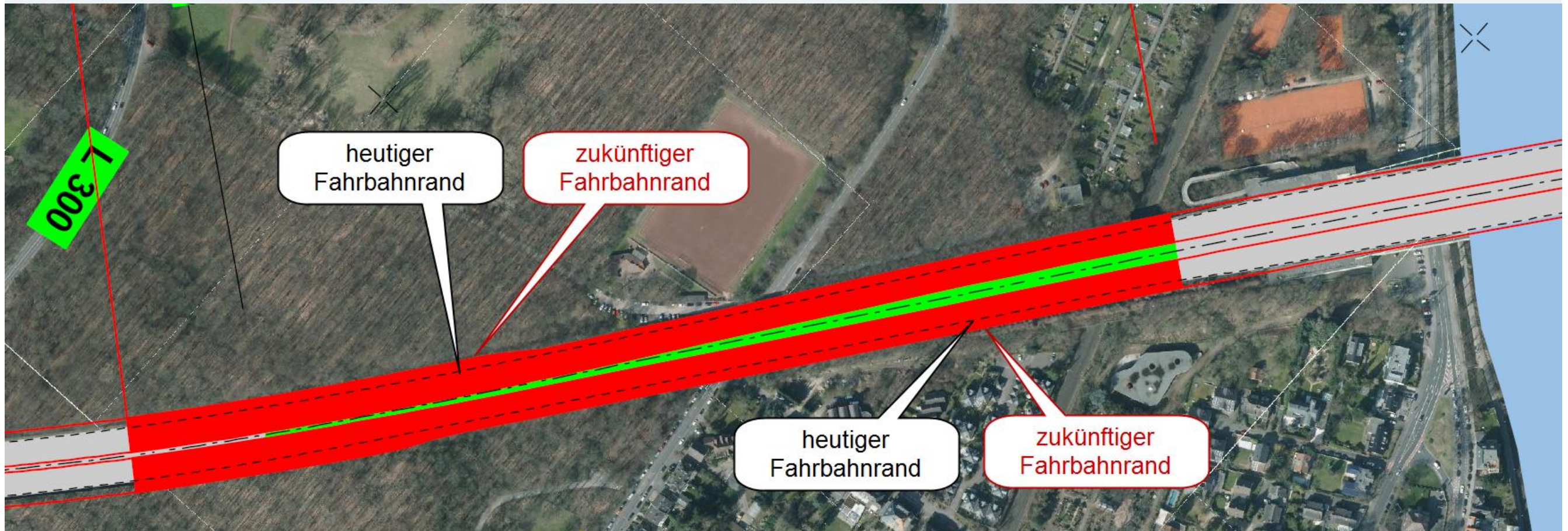
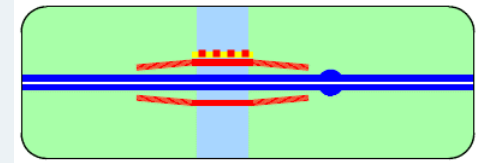
Auf der Nordseite der Bestandsbrücke wird das Teilbauwerk der Richtungsfahrbahn Aachen in temporärer Seitenlage errichtet.



TOP 6: Variante 1.3a

6.1 Trassierung

Die Trassierungsmethode ermöglicht es, eine weitgehend symmetrische Verbreiterung über die gesamte Ausbaulänge zu erreichen.

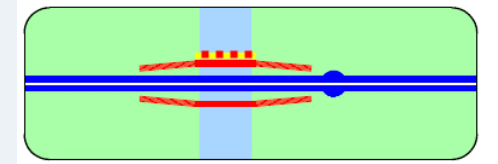


TOP 6: Variante 1.3a



6.2 Baudurchführung

Die Grundsätze der Baudurchführung für die Rheinbrücke entsprechen der Variante 1.1a. Im Streckenbereich ist eine etwas geringere Baufreiheit gegeben als bei 1.1a.



6.3 Eingriffe in Wohnnutzung

vorhanden

6.4 Mittelbare Betroffenheit durch temporäre Seitenlage

Betroffenheiten entsprechen denen der Variante 1.1a.

6.5 Zwischenfazit

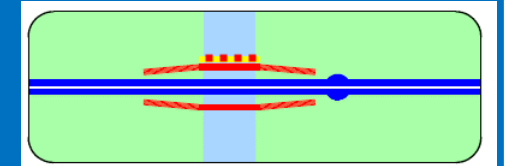
Die Nachbildung der heute vorhandenen Verschwenkung hat eine weitestgehende symmetrische Verbreiterung zur Folge.

Aus Sicht der Objektplanung ist eine stärker zu einer Seite orientierte Verbreiterung vorteilhafter.

TOP 6: Variante 1.3a

6.5 Zwischenfazit

Variante 1.3a

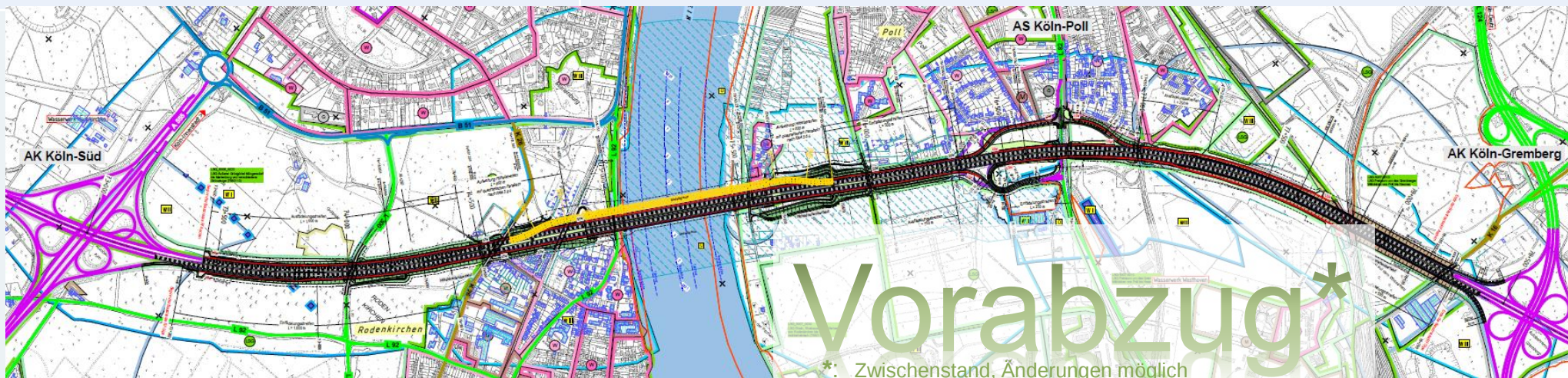


Beschreibung

- Ersatzneubau RF Aachen in temporärer Seitenlage **Nord** und anschließend Querverschub in die Bestandsachse.
- Mittelstreifenaufweitung $L = 600$ m
- Verschwenkungsmaß ca. 13 m
- Richtungsfahrbahntrassierung mit quadratischen Parabeln

Merkmale

- Im Endzustand Inanspruchnahme beider Randbereiche, ausgeglichen auf Nord- und Südseite
- Bauzeitlich 40 Geschosse in Wohngebäuden (rechtsrheinisch) durch temporäre Seitenlage mittelbar betroffen (270 m Korridor)
- Auf der Südseite der Bestandsbrücke sind bauzeitlich Radwegrampen erforderlich
- Nordrampen AS Poll als Direktrampen



Vorabzug*

* Zwischenstand, Änderungen möglich



TOP 7: Variante 2.1a

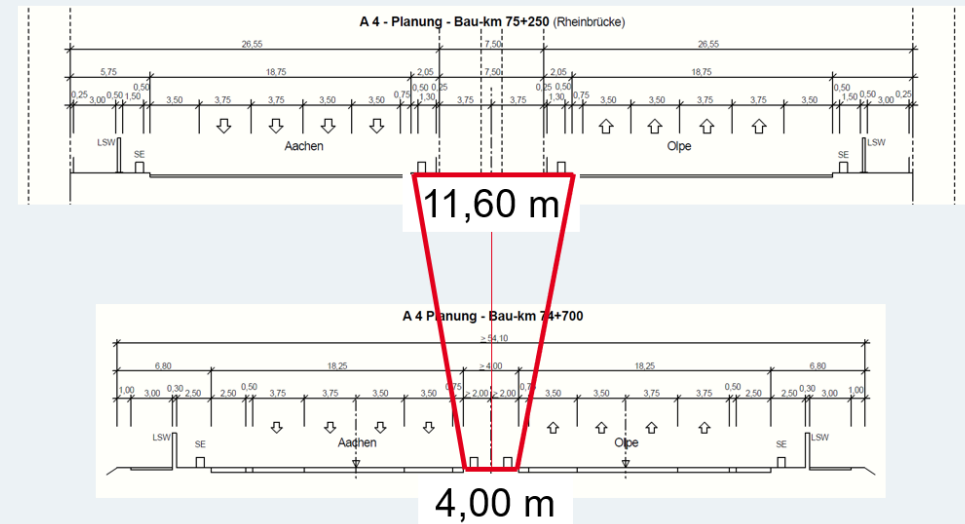
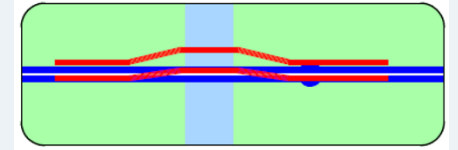
7.1 Trassierung

Volle einseitige Nord-Verbreiterung nur im Bereich Rheinbrücke, anschließend knappe einseitige Nordverbreiterung und dann Rückführung auf die Symmetrie in den Autobahnkreuzen.

Der südliche Fahrbahnrand der Rheinbrücke (Richtungsfahrbahn Olpe) rückt gegenüber dem bestehenden Fahrbahnrand um 27,60 m nach Norden.

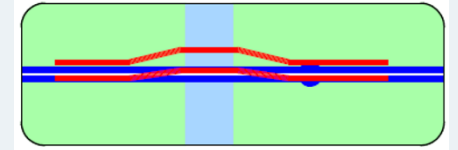
Der nördliche Fahrbahnrand der Rheinbrücke (Richtungsfahrbahn Aachen) rückt gegenüber dem bestehenden Fahrbahnrand um 33,25 m nach Norden.

Die Mittelachsentrassierung erfolgt mit Klothoiden. Die Verziehung der Fahrbahnen zur Veränderung der Mittelstreifenbreite von 11,60 m auf 4,00 m erfolgt mit der Flachbogenmethode auf einer Länge von 600 m.



TOP 7: Variante 2.1a

7.2 Baudurchführung



Verzicht auf temporäre Seitenlage bedeutet ca. 1 Jahr kürzere Bauzeit.

Gute Baufreiheit für den Streckenbau, da Richtungsfahrbahn Aachen weitgehend in Parallellage hergestellt werden kann

7.3 Eingriffe in Wohnnutzung

vorhanden

7.4 Mittelbare Betroffenheit durch temporäre Seitenlage

Keine

7.5 Zwischenfazit

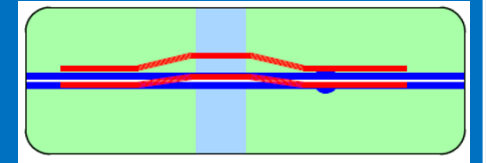
Schnelle Baudurchführung geht zu Lasten von bisher nicht überbauten Flächen u.a. Sport- und Erholungsanlagen.

Keine temporäre Seitenlage bedeutet Reduzierung der Baukosten.

TOP 7: Variante 2.1a

7.5 Zwischenfazit

Variante 2.1a

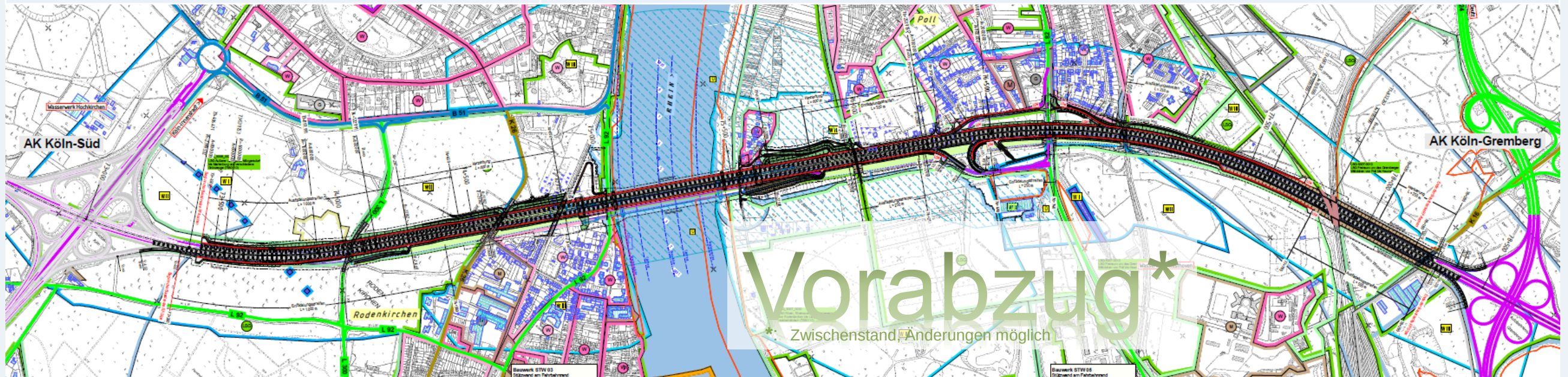


Beschreibung

- Ersatzneubau Richtungsfahrbahn Aachen auf **Nordseite** der Bestandsbrücke.
- Mittelstreifenaufweitung L= 600 m
- Richtungsfahrbahntrassierung mit Flachbogen

Merkmale

- Inanspruchnahme auf der Nordseite
- Auf der Südseite der Bestandsbrücke sind bauzeitlich Radwegrampen erforderlich
- Nordrampen AS Poll als Direktrampen



TOP 8: Variante 2.1c

8.1 Trassierung

Volle einseitige Nord-Verbreiterung nur im Bereich Rheinbrücke, anschließend Verschwenkung in Symmetrie.

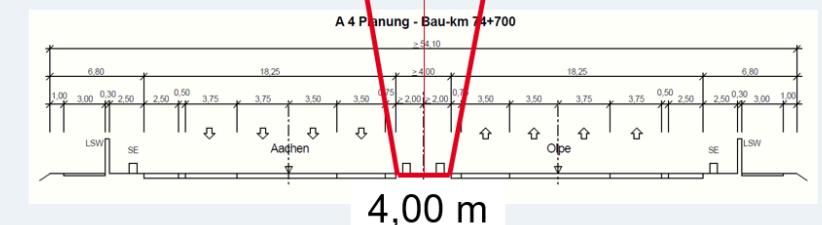
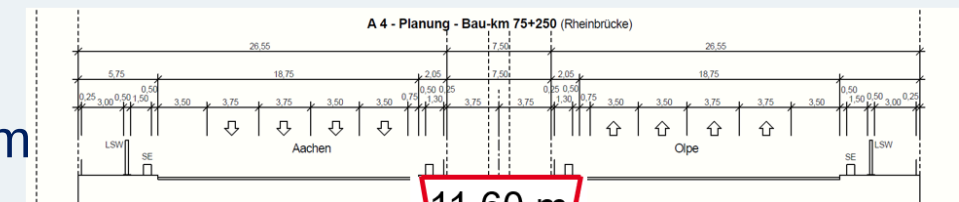
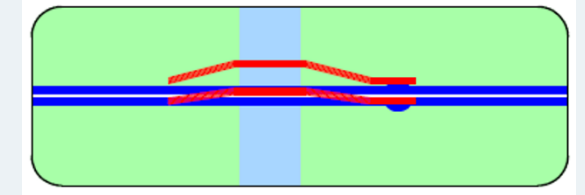
Verschwenkungsmaß ca. 45 m.

Im Bereich AS Poll Achse um ca. 2 m nach Süden verschoben um Schleifenrampe der nördlichen Ausfahrrampe beibehalten zu können.

Der südliche Fahrbahnrand der Rheinbrücke (Richtungsfahrbahn Olpe) rückt gegenüber dem bestehenden Fahrbahnrand um 27,60 m nach Norden.

Der nördliche Fahrbahnrand der Rheinbrücke (Richtungsfahrbahn Aachen) rückt gegenüber dem bestehenden Fahrbahnrand um 33,25 m nach Norden.

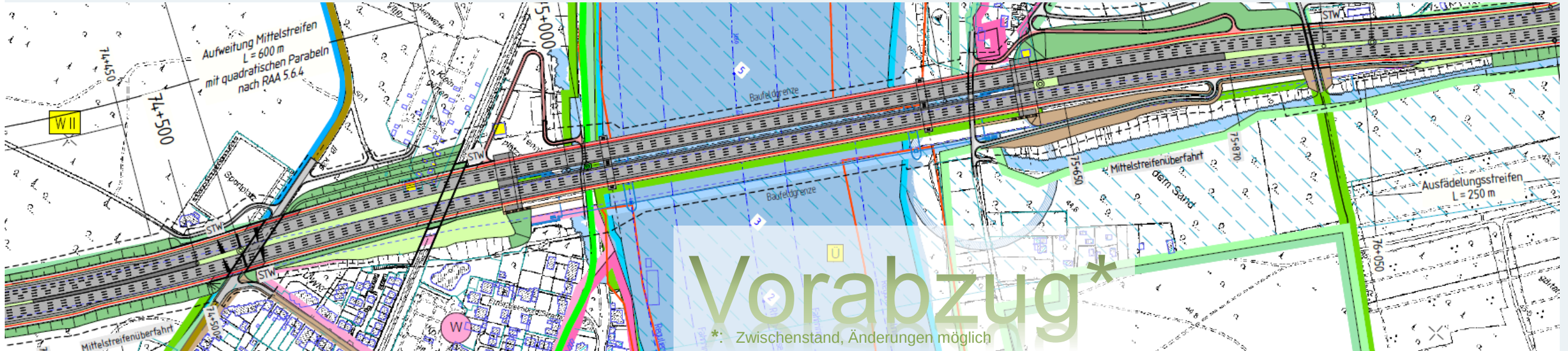
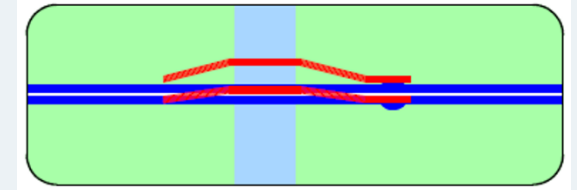
Die Mittelachsentrassierung erfolgt mit Flachbogenmethode. Die Verziehung der Fahrbahnen zur Veränderung der Mittelstreifenbreite von 11,60 m auf 4,00 m erfolgt mit der quadratischen Parabeln auf einer Länge von 600 m.



TOP 8: Variante 2.1c

8.1 Trassierung

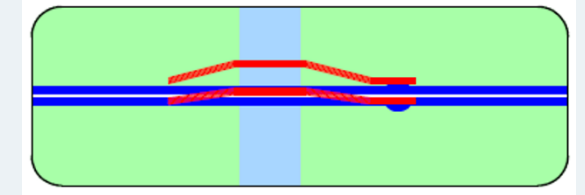
Ein ähnliches Versatzmaß von 45 m findet man z. B. auf der A4, östlich der AS Eschweiler



TOP 8: Variante 2.1c

8.2 Baudurchführung

Keine temporäre Seitenlage bedeutet ca. 1 Jahr kürzere Bauzeit.
Bauablauf komplizierter als bei Variante 2.1a, da mehr Bestand in den Ausbau integriert wird.



8.3 Eingriffe in Wohnnutzung

vorhanden

8.4 Mittelbare Betroffenheit durch temporäre Seitenlage

Keine

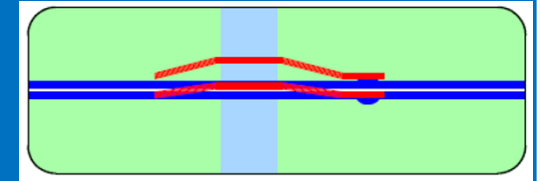
8.5 Zwischenfazit

Starke Verschwenkung vermindert zusätzliche Flächeninanspruchnahme und ermöglicht Neubau in Endlage.

TOP 8: Variante 2.1c

8.5 Zwischenfazit

Variante 2.1c

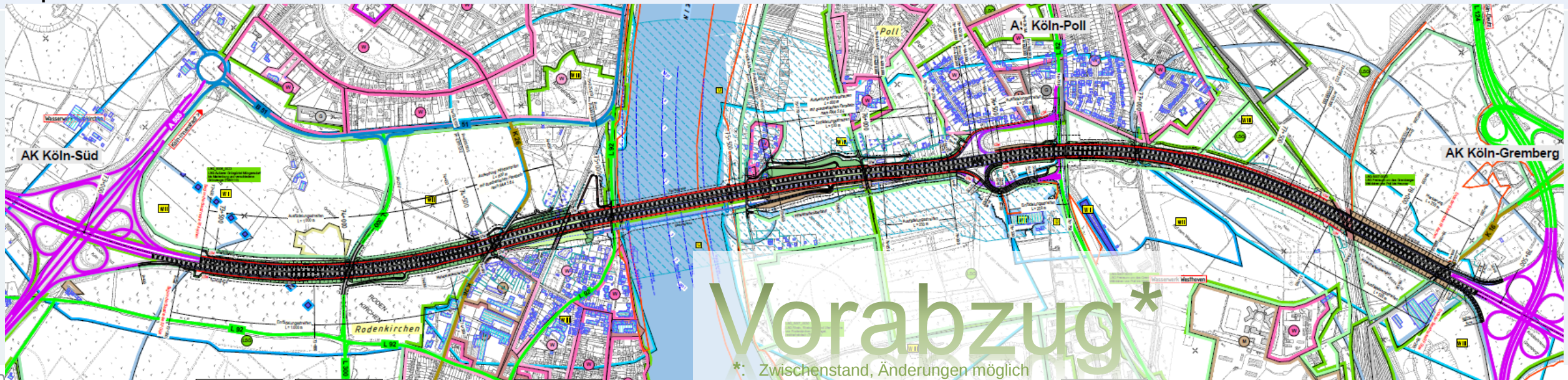


Beschreibung

- Ersatzneubau Richtungsfahrbahn Aachen auf **Nordseite** der Bestandsbrücke.
- Mittelstreifenaufweitung $L = 600$ m
- Versatzmaß ca. 45 m
- Richtungsfahrbahntrassierung mit quadratischen Parabeln

Merkmale

- Inanspruchnahme auf der Nordseite von 74+500 bis 76+250, ansonsten beidseitig
- Auf der Südseite der Bestandsbrücke sind bauzeitlich Radwegrampen erforderlich
- Südrampen AS Poll werden angepasst



*: Zwischenstand, Änderungen möglich

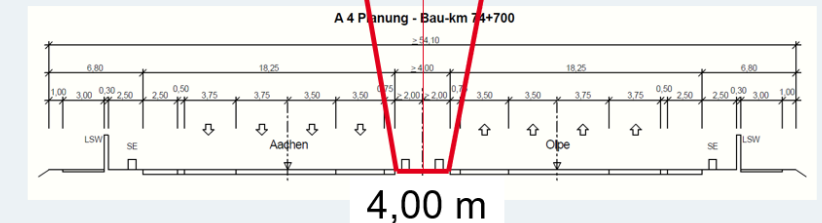
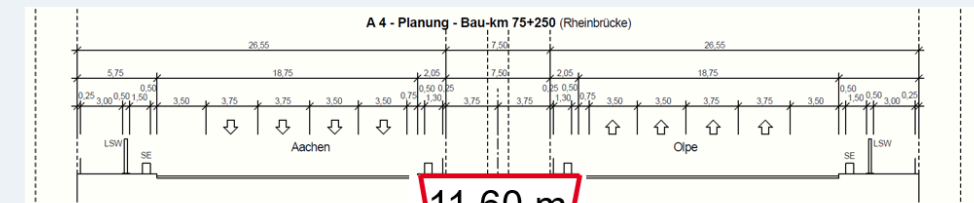
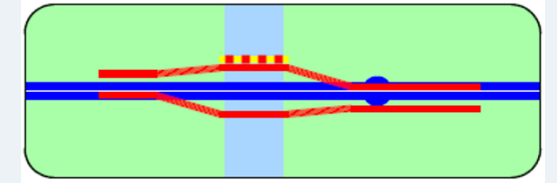
TOP 9: Variante 4.1a

9.1 Trassierung

Linksrheinisch wird das südliche Widerlager und rechtsrheinisch wird das nördliche Widerlager angehalten. Die Achse ist so im Bereich der Rheinbrücke um 0,8 gon gedreht. Es entsteht eine Schräglage. In der Folge ist der Ausbau linksrheinisch eher nach Norden und rechtsrheinisch eher nach Süden orientiert.

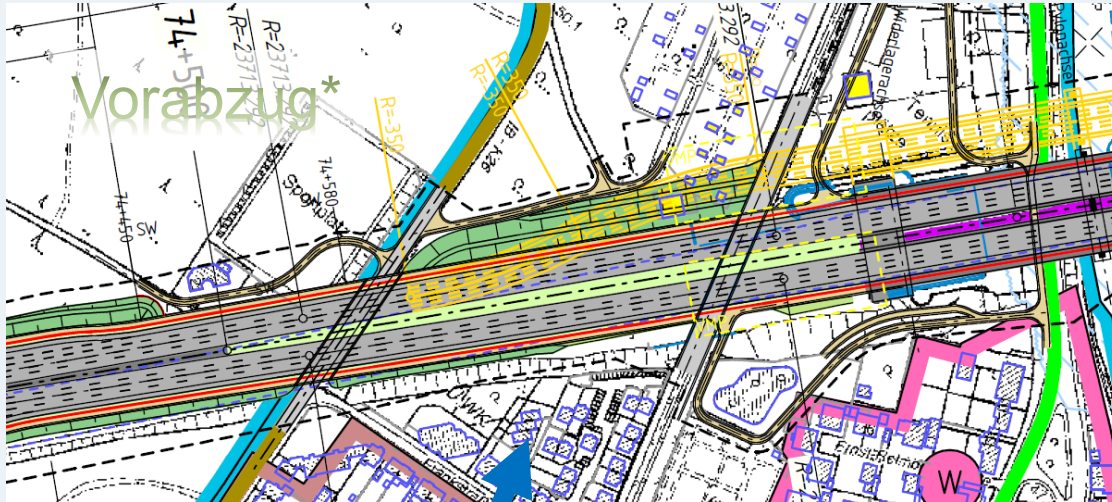
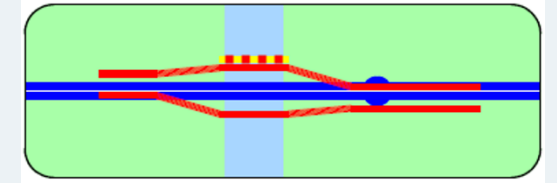
Das erste Teilbauwerk wird auf der Nordseite in temporärer Seitenlage hergestellt.

Die Mittelachsentrassierung erfolgt mit Klothoiden. Die Verziehung der Fahrbahnen zur Veränderung der Mittelstreifenbreite von 11,60 m auf 4,00 m erfolgt mit der Flachbogenmethode auf einer Länge von 600 m.



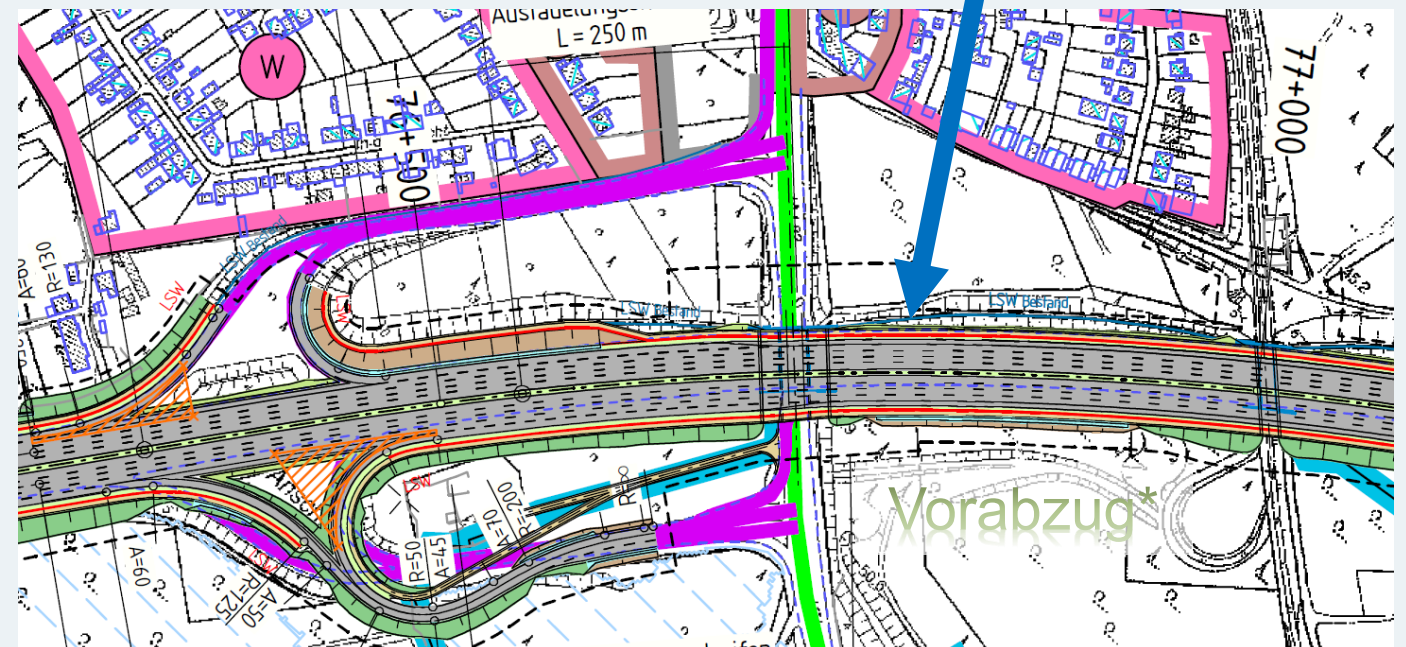
TOP 9: Variante 4.1a

9.1 Trassierung



Böschung im Bereich der Wohnbebauung Rodenkirchen bleibt erhalten

Böschung im Bereich der Wohnbebauung Poll bleibt erhalten

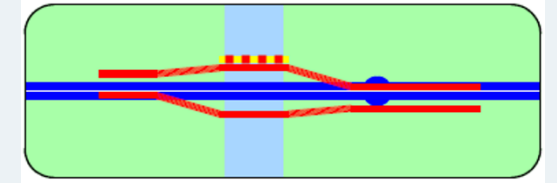


*: Zwischenstand, Änderungen möglich

TOP 9: Variante 4.1a

9.2 Baudurchführung

Die Grundsätze der Baudurchführung für die Rheinbrücke entsprechen denen der Variante 1.1a.



9.3 Eingriffe in Wohnnutzung

vorhanden

9.4 Mittelbare Betroffenheit durch temporäre Seitenlage

Betroffenheiten entsprechen denen der Variante 1.1a.

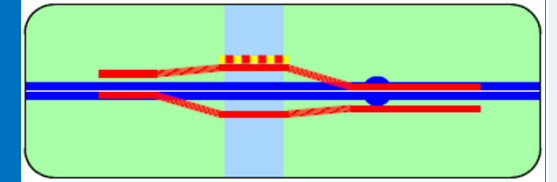
9.5 Zwischenfazit

Durch die Schräglage wird sowohl linksrheinisch als auch rechtsrheinisch ein Heranrücken der Autobahn an die Wohnbebauung vermieden.

TOP 9: Variante 4.1a

9.5 Zwischenfazit

Variante 4.1a

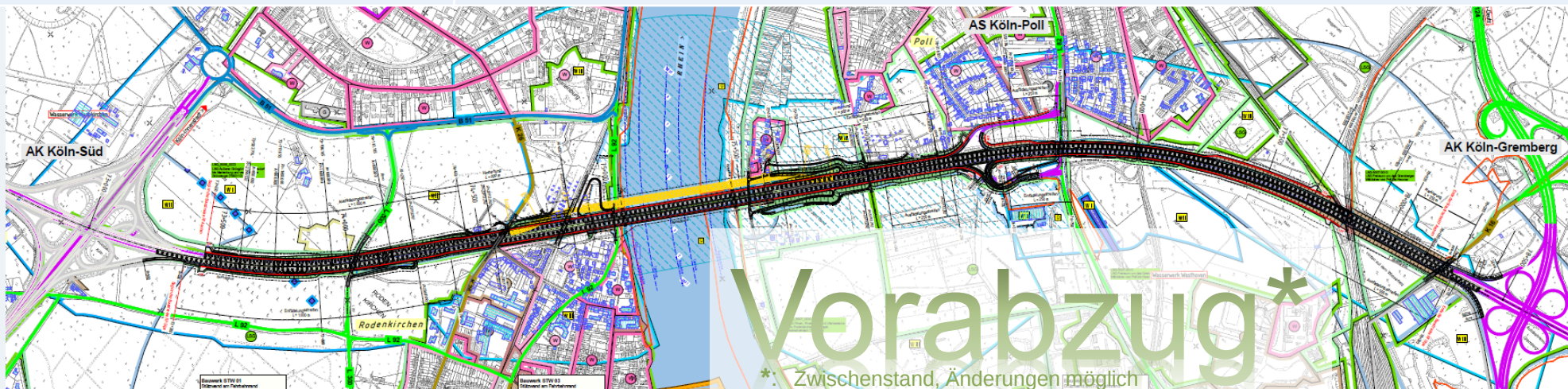


Beschreibung

- Ersatzneubau RF Aachen in temporärer Seitenlage **Nord** und anschließend Querverschub in die Bestandsachse.
- Mittelstreifenaufweitung L= 600 m
- Richtungsfahrbahntrassierung mit Flachbogen
- Schräglage 0,8 gon

Merkmale

- Der Abstand zur autobahnnahen Wohnbebauung wird beibehalten bzw. vergrößert.
- Bauzeitlich 40 Geschosse in Wohngebäuden (rechtsrheinisch) durch temporäre Seitenlage mittelbar betroffen (270 m Korridor)
- Auf der Südseite der Bestandsbrücke sind bauzeitlich Radwegrampen erforderlich.
- Südrampen AS Poll werden angepasst

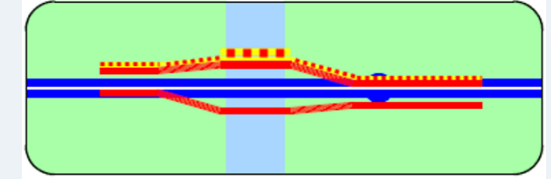




TOP 10: Variante 5.1a

10.1 Ausgangslage/ Variantenbegründung

- Zur Minimierung des dauerhaften Eingriffes ist eine temporäre Seitenlage eines nördlichen Teilbauwerkes sinnvoll.
- Der Bauablauf erfordert 3 Jahre Behelfsverkehrsführung auf dem in Seitenlage befindlichen Teilbauwerk.
- Die zu erwartenden Verkehrsstörungen sind aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der A4 bei einer 6+0 sehr hoch. Alternative Ausführungsvarianten sind zu prüfen.



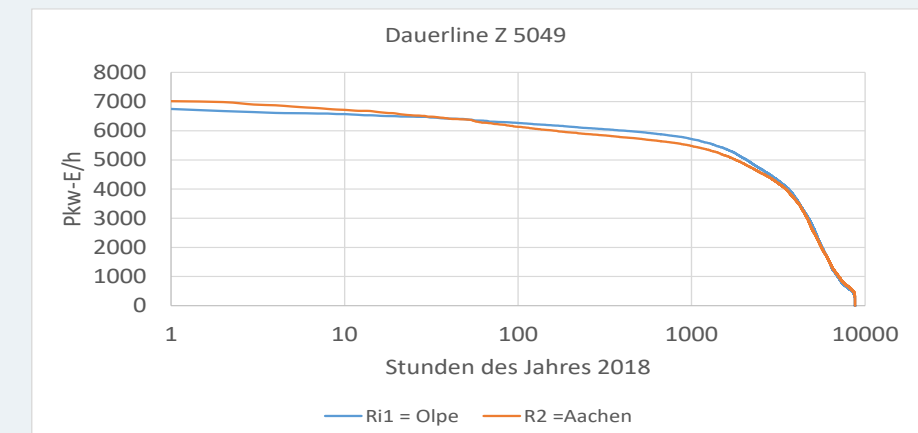
10.2 Bauablauf bei Querverschub

- Auf den Teilbauwerken der bestehenden Rheinbrücke sind nur 3 Fahrstreifen möglich ($3 + 3 = 6$ Fahrstreifen)
- Mehr als 6 Fahrstreifen sind erst möglich, wenn das erste neue Teilbauwerk errichtet ist.

10.3 Nutzen-Kosten-Untersuchung

- Durch Auswertung der Dauerzählstelle Rodenkirchen können die durch die Baustelle zu erwartenden zusätzlichen Reisezeitkosten abgeschätzt werden
- Die Verringerung der zusätzlichen Reisezeitkosten kann durch zusätzliche Fahrstreifen erzielt werden. Diese führen zu erhöhten Baukosten.
- Eine 7+0-Verkehrsführung über 3 Jahre auf dem nördlichen Teilbauwerk hat ein N/K-Verhältnis von größer 1.

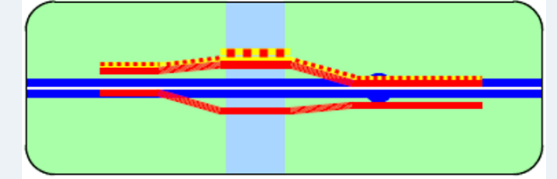
Bautätigkeit / Jahr	1	2	3	4	5	6	7	8
/ Verkehrsführung	3N + 3N	3N + 3	3+3/ 4+2	3+3/ 4+2	6 / 7/ 8 BFS	6 / 7/ 8 BFS	6 / 7/ 8 BFS	6 BFS
Neubau Rheinbrücke TBW RF AC in bauzeitlicher Seitenlage								
ABW, ÜBW und Provisorien Streckenbau RF AC								
Abbruch Bestandsbrücke Neubau TBW RF OE in Endlage								
ABW, ÜBW Streckenbau RF OE								
Querverschub TBW AC								
Lückenschluss RF AC								



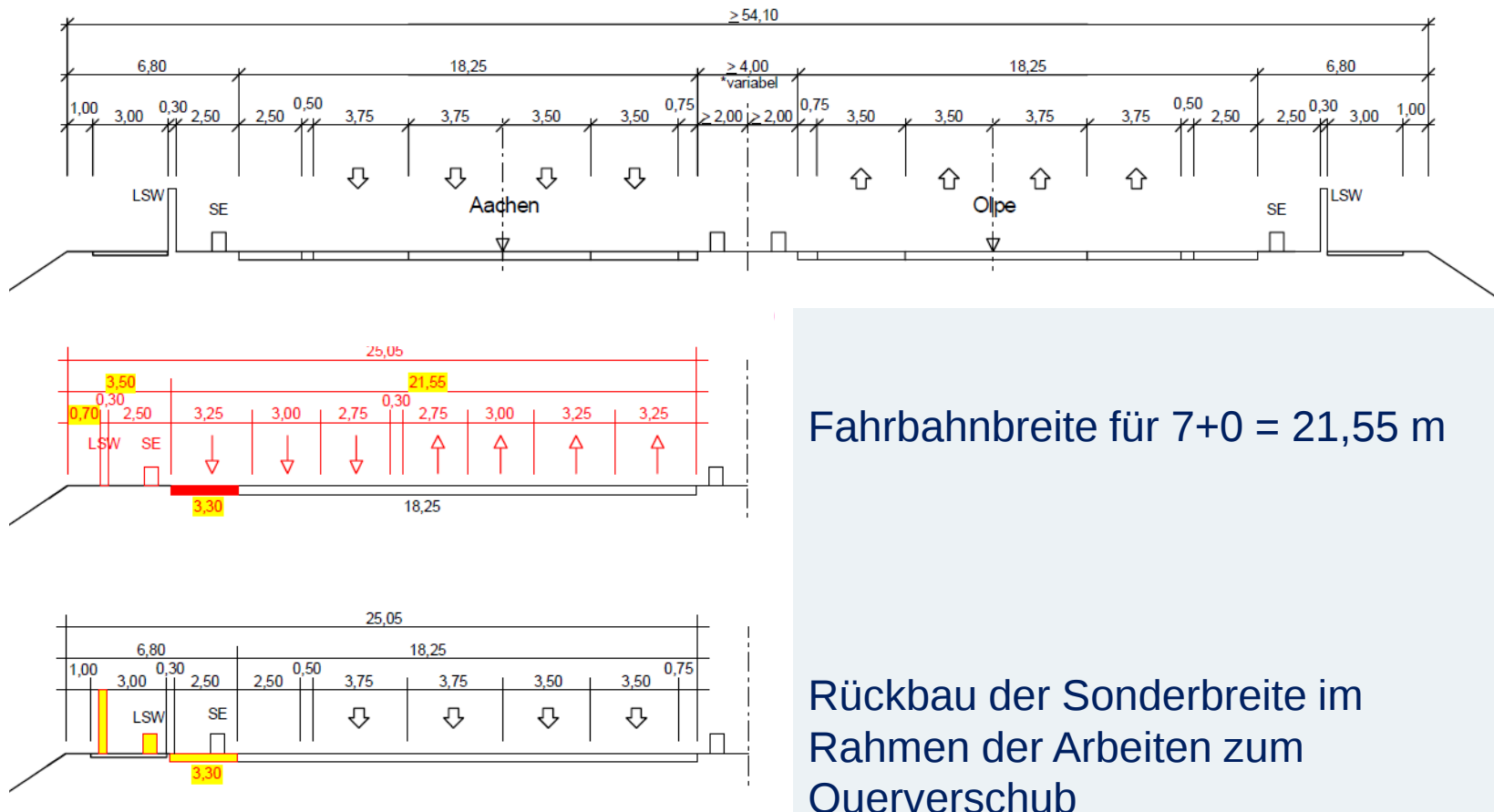
TOP 10: Variante 5.1a

10.4 Querschnittsgestaltung

- Auf der neuen nördlichen Richtungsfahrbahn werden in Fahrtrichtung Olpe 4 und in Fahrtrichtung Aachen 3 Behelfsfahrstreifen eingerichtet.
- Der Betriebsweg hinter der Lärmschutzwand bietet die Breitenreserven
- Im Brückenbereich sind Sonderlösungen vorgesehen.



A 4 - Planung - Bau-km 74+500 (Damm)



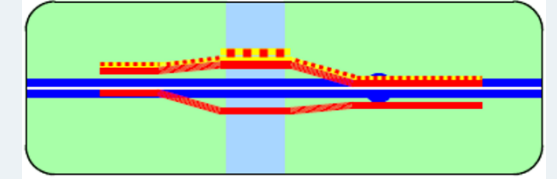
Fahrbahnbreite für 7+0 = 21,55 m

Rückbau der Sonderbreite im Rahmen der Arbeiten zum Querverschub

TOP 10: Variante 5.1a

10.5 Trassierung

Trassierung wie Variante 4.1a



10.6 Baudurchführung

Die Grundsätze der Baudurchführung für die Rheinbrücke entsprechen denen der Variante 1.1a.
Die Verbreiterung der Fahrbahnlflächen der Richtungsfahrbahn Aachen für 7+0 werden zurückgebaut.

10.7 Eingriffe in Wohnnutzung

vorhanden

10.8 Mittelbare Betroffenheit durch temporäre Seitenlage

Betroffenheiten entsprechen denen der Variante 1.1a.

10.9 Zwischenfazit

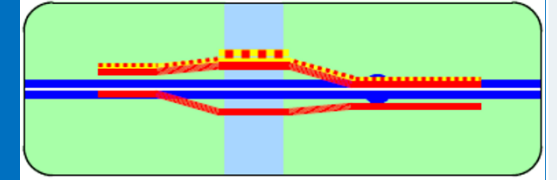
Durch die Schräglage wird sowohl linksrheinisch als auch rechtsrheinisch ein Heranrücken der Autobahn an die Wohnbebauung vermieden.

Die im Bauzustand zu erwartenden Verkehrsstörungen werden durch temporäre Fahrbahnverbreiterungen gegenüber den anderen Varianten erheblich reduziert.

TOP 10: Variante 5.1a

10.9 Zwischenfazit

Variante 5.1a



Beschreibung

- Ersatzneubau RF Aachen in temporärer Seitenlage **Nord** und anschließend Querverschub in die Bestandsachse.
- Mittelstreifenaufweitung L= 600 m
- Richtungsfahrbahntrassierung mit Flachbogen
- Schräglage 0,8 gon
- Bauzeitlich ist die Richtungsfahrbahn Aachen 21,55 m breit

Merkmale

- Im Endzustand wird der Abstand zur autobahnnahen Wohnbebauung beibehalten bzw. vergrößert.
- Bauzeitlich 40 Geschosse in Wohngebäuden (rechtsrheinisch) durch temporäre Seitenlage mittelbar betroffen (270 m Korridor)
- Auf der Südseite der Bestandsbrücke sind bauzeitlich Radwegrampen erforderlich.
- Die Richtungsfahrbahn Aachen wird bauzeitlich für eine 7+0-Verkehrsführung konzipiert
- Südrampen AS Poll werden angepasst



TOP 11: Weiteres Vorgehen

- Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wird eine Wirkungsprognose für die unterschiedlichen Varianten erstellt
- Im Rahmen der Objektplanung werden die Varianten nach wirtschaftlichen und verkehrsplanerischen Aspekten beurteilt
- Die **Bewertung** der vertieft untersuchten Varianten erfolgt **zunächst für Objektplanung und UVS** getrennt.
- **Dann** werden beide Bewertungsergebnisse miteinander verglichen und eine **gemeinsame Vorzugsvariante** ermittelt.

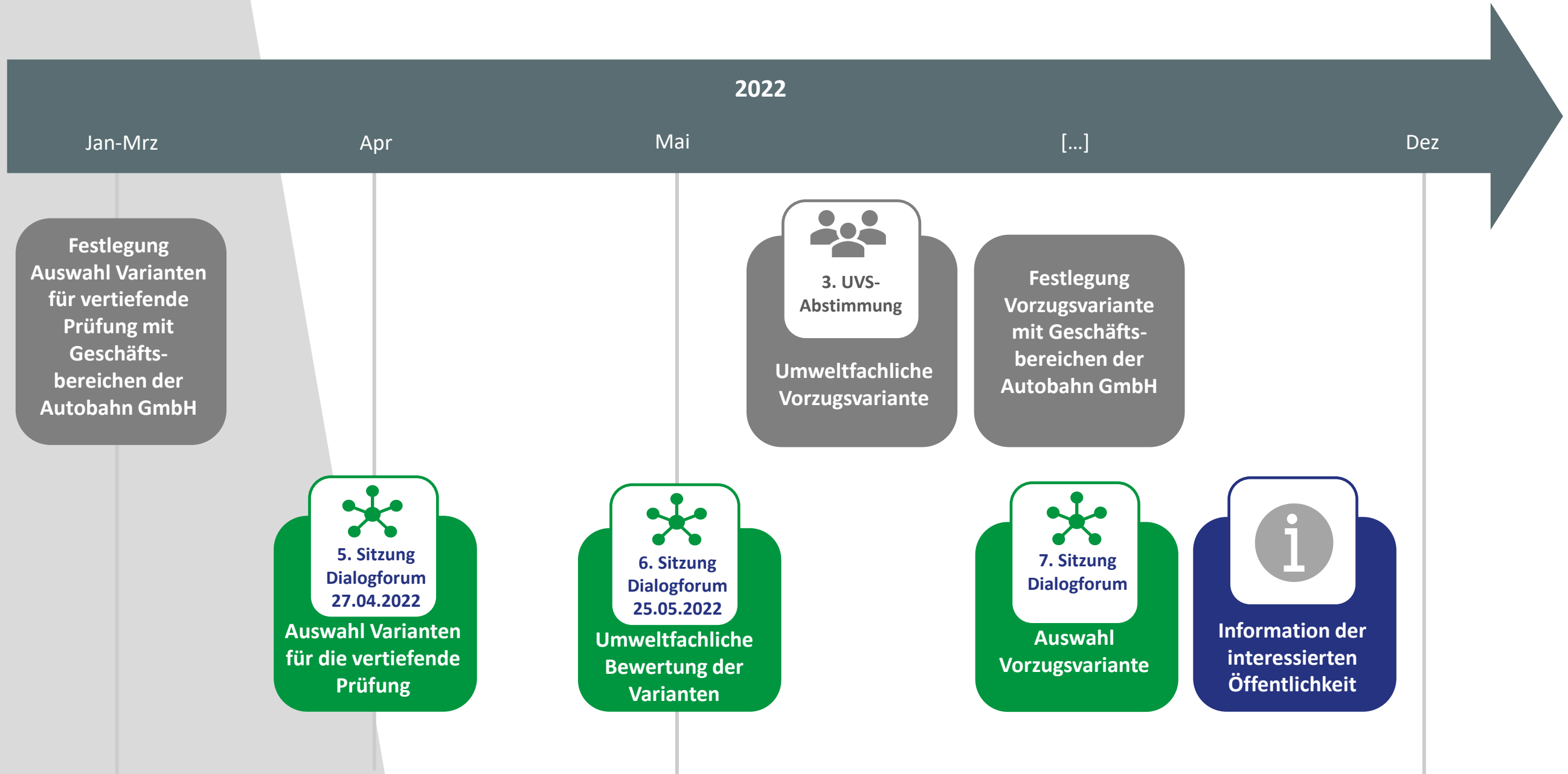


Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit

4. Rückfragen und Diskussion

5. Eckpunkte der Diskussion für die Pressemitteilung

6. Nächste Schritte





Ihr Stimmungsbild

*Möchten Sie bald wieder eine
Präsenzveranstaltung machen?*

7. Abschluss und Feedback



**Vielen Dank
und auf Wiedersehen/-hören!**