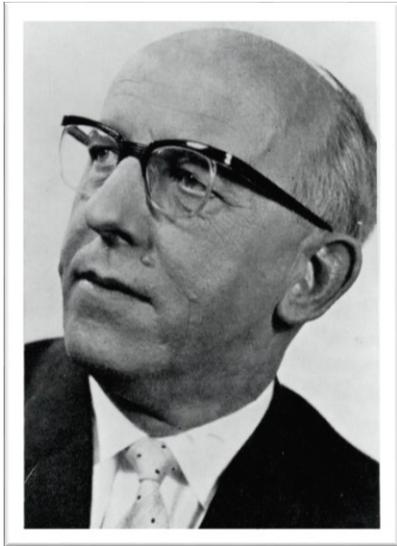


Die Autobahn A4 – Die „Bergische Straße“ wird 40

Ende 1976 wurde das letzte Teilstück der Autobahn A4 zwischen Gummersbach und Olpe mit einer Länge von ca. 23 km für den Verkehr freigegeben. Damit wurde eine Idee realisiert, die mit der „Reichsautobahn Köln-Kassel“ bereits in den 1930er Jahren entwickelt wurde: eine Ost-West-Verbindung durch das Bergische Land.



*Abbildung 1: Landrat Josef Roesch
(o.D.), Kreisarchiv Best. 301 Fo 14786*

Ende der 1950er Jahre war die Verkehrsanbindung von Bensberg so schlecht, dass eine neue Anbindung dringend erforderlich wurde. Dafür setzte sich der Landrat und Landtagsabgeordnete Josef Roesch gemeinsam mit Oberbergs Oberkreisdirektor Dr. Friedrich-Wilhelm Goldenbogen ein. Auch der aus Gummersbach stammende Unternehmensberater Gerhard Kienbaum, der von 1954 bis 1969 als FDP-Abgeordneter in Nordrhein-Westfälischen Landtag saß, machte seinen Einfluss zur Anbindung des Bergischen Landes an die Nord-Südtrassen A3 und A4 geltend. Als Gerhard Kienbaum 1962 für dreieinhalb Jahre Wirtschafts- und Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen wurde, konnte er den Bau einer Entlastungsstrecke für die völlig überlastete B55, die durch das Aggertal führt, durchsetzen. Damit wurde die Verkehrslage in Overath und Engelskirchen entspannt. 1967 wurde diese Entlastungsstrecke zur Autobahn 73 hochgestuft und dann schlussendlich in die Autobahn A 4 umbenannt.

Der Bau war sehr aufwendig, da bei den Planungen und beim Bau auf vorhandene Siedlungen sowie auf eingerichtete Wasserschutz- und Erholungsgebiete Rücksicht genommen werden

musste. Die Beschaffenheit des Bergischen Landes mit seinen Hügeln und Tälern machte den Bau von 69 Autobahnbrücken und 38 Brücken über die A 4 notwendig. Insgesamt wurden drei unterschiedliche Streckenführungen diskutiert, wobei die teuerste realisiert wurde. Doch nur diese Strecke führte an der aufblühenden Industrie im Aggertal (z.B. in Gummersbach und Wiehl) vorbei.



Abbildung 2: Bau der Autobahn A4 Teilstück Untereschbach / Steinhaus (1973), Kreisarchiv Best. 300 Fo 534

Der bislang schwerste Unfall auf der A4 ereignete sich Ende August 2004 auf der Wiehlthalbrücke. Ein Tanklastwagen streifte einen PKW und stürzte brennend von der Brücke. Die Brücke und die gesamte Autobahn waren bis Oktober 2004 voll gesperrt, da der brennende LKW den Asphalt massiv geschädigt hatte. Erst im August 2006 war die Fahrbahn wieder uneingeschränkt

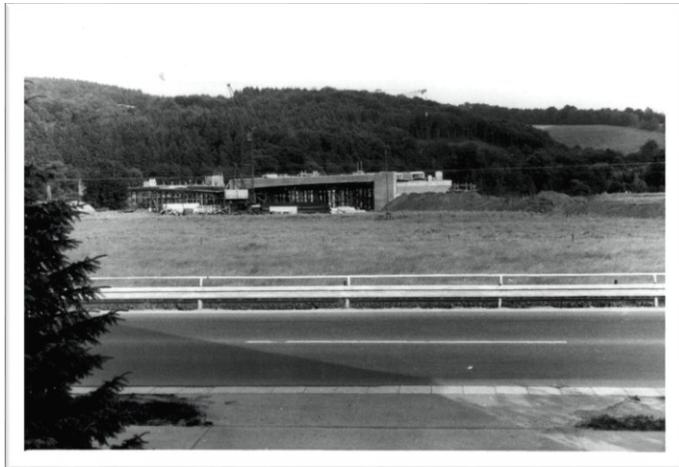


Abbildung 3: Autobahnbrücke bei Overath Bernsau (1973), Kreisarchiv

Gerade die vielen Brücken, mit denen die Autobahn A4 die Täler des Bergischen Landes überspannt, sind das größte Problem für die nahe Zukunft. Sie stammen alle noch aus der Bauzeit und sind nicht auf so eine hohe Verkehrsbelastung von im Schnitt 90.000 Fahrzeugen pro Tag ausgelegt. Besonders der Lastverkehr beansprucht die

Betonkonstruktion der Brücken aufs Höchste, sodass bei diesen Bauwerken dringender Sanierungsbedarf besteht.



Abbildung 4: Autobahnbrücke Overath Bernsau (1973), Kreisarchiv



Abbildung 5: Brückenbau für die BAB bei Loope, Engelskirchen (1973), Kreisarchiv Best. 300 Fo 533