

Dezernat, Dienststelle
III/691/11
691-11-04

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	22.08.2023
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	24.08.2023
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	24.08.2023
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	31.08.2023
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	18.09.2023

Neuregelung zur zulässigen Geschwindigkeit auf der Zoobrücke/Stadtautobahn B55a

Die Stadtautobahn B55a/Zoobrücke ist in den 1960er Jahren entstanden. Sie dient dem innerörtlichen, regionalen und überregionalen Verkehr. Ihre besondere verkehrliche Bedeutung liegt dabei nicht nur begründet in den links- und rechtsrheinisch naheliegenden Anbindungen an das Fernstraßennetz; die Bundesstraße ist vielmehr mit über 100Tsd. KFZ je Tag und trotz der zurzeit geltenden Einschränkungen für den LKW-Verkehr (max. 30t, 50 km/h, Überholverbot für LKW > 7,5t) eine der verkehrlichen Hauptschlagadern der Stadt.

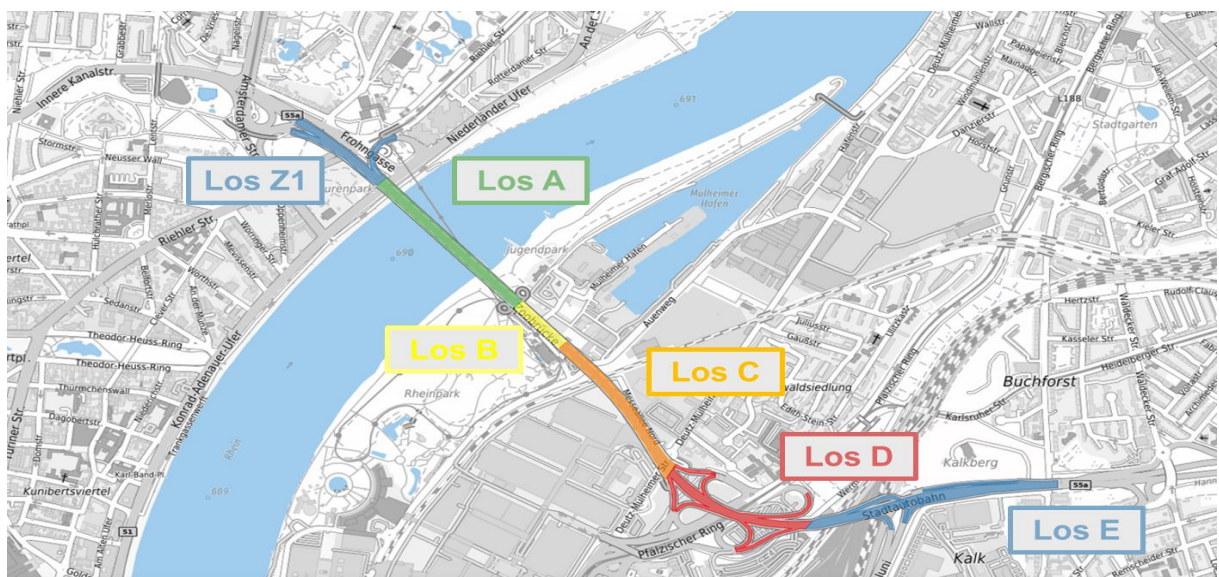


Abbildung 1- Übersicht Baulose

Geplant und gebaut wurde der rund 2,6 km lange Brückenzug auf Grundlage der seinerzeit geltenden technischen Regelwerke und Vorschriften.

Weiterentwicklungen, wissenschaftliche Forschungsergebnisse oder auch Ableitungen aus

neuen Erkenntnissen zogen seitdem eine Vielzahl von Veränderungen und Fortschreibungen dieser Normen und Richtlinien nach sich.

Diesbezüglich ist festzustellen, dass Bereiche der Stadtautobahn punktuell nicht mehr den heutigen Regeln der Technik entsprechen; so auch bei passiven Schutzeinrichtungen.

(Passive Schutzeinrichtungen sind verkehrssichernde Ausstattungen eines Brückenbauwerkes. Hierunter fallen u. a. Schutzplanken, Geländer, oder auch Schrammborde (=Bordsteine). Sie werden in Abhängigkeit von der Nutzung, der Verkehrsart und gefahrenen Geschwindigkeit des nebenherlaufenden KFZ-Verkehrs kategorisiert und entsprechend gebaut.)

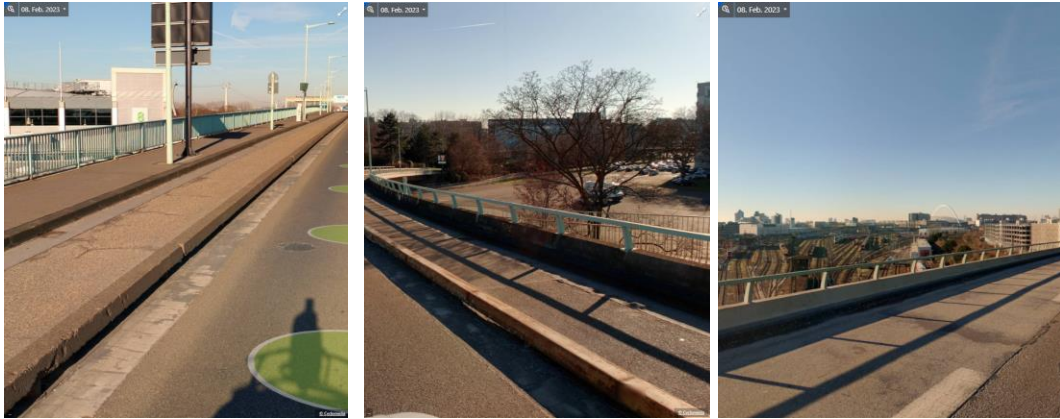


Abbildung 2 - auszugsweise Beispiele der vorhandenen Schutzeinrichtungen

Dem Umstand dieser vorhandenen, teils defizitären Ausstattung muss die Verwaltung hier im Einzelfall insofern begegnen, als dass die zulässige Geschwindigkeit für alle Kraftfahrzeuge auf 50 km/h reduziert werden muss. Damit wird die bereits eingangs beschriebene Einschränkung für LKW erweitert.

Die Geschwindigkeitsreduzierung erfolgt lediglich behelfsweise, um die Verkehrssicherheit näherungsweise an die Regelwerke anzugleichen. Mit der dann zulässigen Geschwindigkeit entspricht die Abgrenzung, zwischen dem Fuß- und Radverkehr und dem KFZ-Verkehr, dem eines Hochbordes, wie es bei innerstädtischen Geschwindigkeiten von 50 km/h üblich ist.

Mit dieser Reaktion der Verwaltung auf die vorhandene Situation wird auch die systematische Bewertung im Rahmen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 eine positive Korrektur für das einzelne Bauteil (hier: passive Schutzeinrichtung) erfahren.

Dies wird dabei ausschließlich auf die Beurteilung der Verkehrssicherheit (V), als eine der drei Kriterien für die Beschreibung und Einstufung von „Schäden“ zurückzuführen sein. Die zwei weiteren Merkmale - Standsicherheit (S) und Dauerhaftigkeit (D) - bleiben hier genauso unverändert, wie auch der Gesamtzustand des Brückenzuges, der sich in der jüngeren Vergangenheit nicht maßgeblich verändert hat und nicht Veranlassung für die hier vorgestellte Verwaltungsmaßnahme ist.

Dieser Hinweis ist aus diesem Grund von Interesse, da die Verkehrsteilnehmer zusätzlich zu den Tempo-50-Beschilderungen eine Beschilderung „Brückenschäden“ sehen werden. Dies ist begründet auf die definitionsgemäß als „Schaden“ ausgewiesene, defizitäre passive Schutzeinrichtung; optisch wird hier nicht zwangsläufig ein Schaden erkannt werden können.

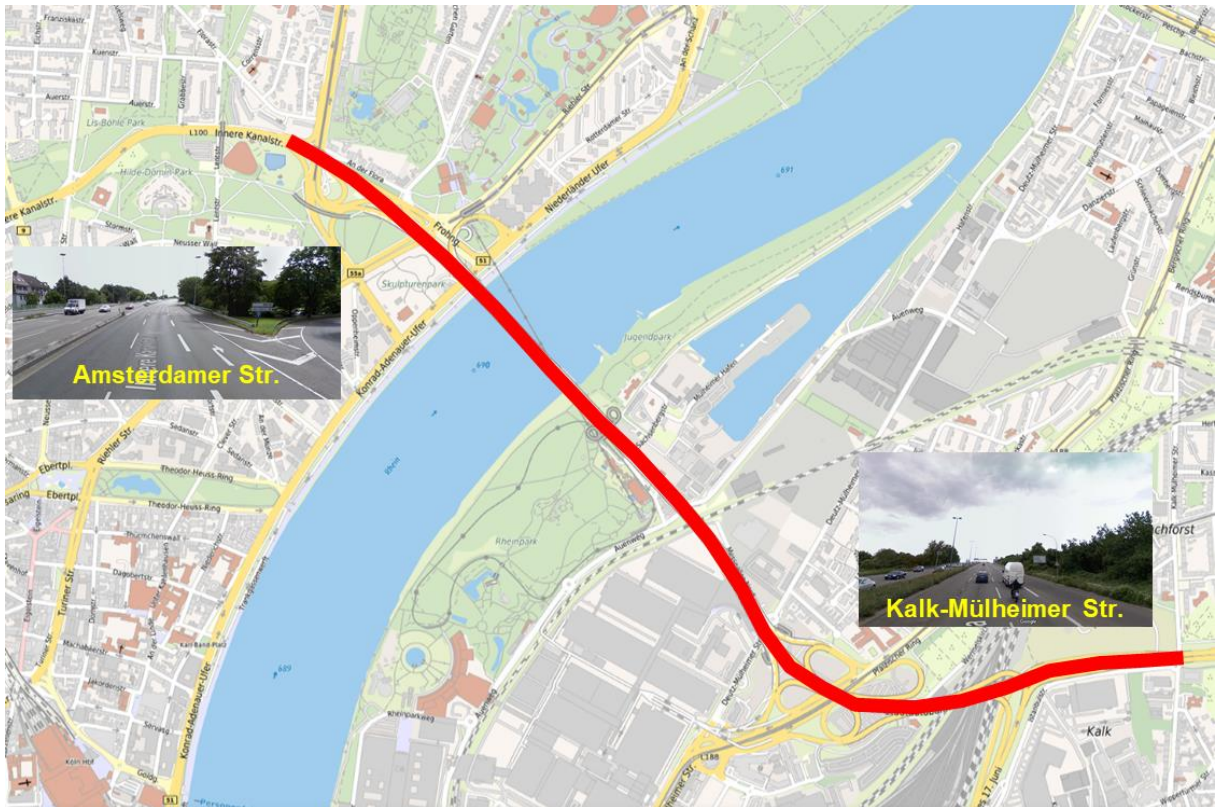


Abbildung 3 - Übersicht betroffener Streckenabschnitt

Betroffen von dieser verkehrssichernden Maßnahme ist die Stadtautobahn zwischen Amsterdamer Str. und Kalk-Mülheimer Str. in beiden Fahrrichtungen.

Zukünftig sollen und werden die passiven Einrichtungen überarbeitet und auf die dann geltenden Regeln der Technik umgerüstet. Dies wird einhergehen mit teilweise erheblichen baulichen Eingriffen. Aktuell können hierzu noch keine Angaben bezüglich des Ausführungszeitraumes gemacht werden.

Die zurzeit geltende 30t-Beschränkung für LKW kann, nach Durchführung der zurzeit für die defizitäre Bereiche Los Z1 und D sich in Planung befindenden Verstärkungsmaßnahme und Installation eines Monitoringsystems, für den gesamten Brückenzug aufgehoben werden. Zur Umsetzung dieses baulichen Vorhabens muss noch ein Baubeschluss eingeholt werden.

Die Geschwindigkeitsreduzierung bleibt, aufgrund der dann noch unverändert vorhandenen Leiteinrichtungen, hiervon unberührt.

Gez. Egerer