

R(h)ein-über-Brücken



Duisburg-Hochfelder
Eisenbahnbrücke



Initiative
Rheinland

Instandhaltung der Rhein-querungen muss Priorität haben

Zwischen Emmerich und Bonn queren 28 Brücken den Rhein, davon fünf Eisenbahnbrücken, zwölf Straßenbrücken in der Baulastträgerschaft des Bundes und elf kommunale Straßenbrücken.



Im Durchschnitt wird der Zustand der Strombrücken nach unseren Analysen mit „nicht ausreichend“ (Zustandsnote 3,0; Notenschema siehe Seite 9) bewertet. Auf das einzelne Brückenbauwerk heruntergebrochen sieht die Situation sogar noch dramatischer aus. Die bundesweit bekannten Autobahnbrücken in Leverkusen (A1) und Duisburg-Neuenkamp (A40) werden sogar mit ungenügend (Zustandsnote 3,5) bewertet.

Durchschnittsalter (in Jahren) der Rheinbrücken im Vergleich

	Baulastträger		Gesamt (inkl. Bahn)
	Kommunal	Bund	
Rheinland (28 Brücken)	63	46	60
Niederlande (47 Brücken)	-	-	50

Der Brückenzustand in kommunaler Verantwortung ist teilweise bedenklich und weist erhebliche Defizite auf. Ursache dafür sind das Brückenalter von durchschnittlich 63 Jahren, höhere zulässige Gewichte der Fahrzeuge, zu geringe Investitionen und ein wachsendes Verkehrsaufkommen – auch durch Ausweichverkehr von defekten Autobahnbrücken. So nähern sich auch kommunale Brücken der

Zustandsklasse 3,5, sind zum Teil bereits abgelastet und brauchen neben intensiver Überwachung einen Plan zum Erhalt der Infrastruktur.

Die Güterverkehrsleistung im Rheinland wird aller Voraussicht nach weiterhin ansteigen. Die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur nehmen daher ebenfalls zu. Das Rheinland ist aufgrund seiner geographischen Lage im Herzen Europas von den wachsenden Warenströmen besonders betroffen. Eine große Rolle spielen hier die Hinterlandverkehre aus den Seehäfen Zeebügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen („ZARA“). Für den Güter- und auch den Personenverkehr zwischen den ZARA-Häfen und den Wirtschaftsstandorten östlich des Rheins ist eine gesicherte Querung von wesentlicher Bedeutung, da der Rhein zwar starkes verbindendes Element aber auch natürliche Barriere für den Verkehr ist.

Wenn Brücken nicht mehr funktionsfähig sind, entstehen für betroffene Unternehmen deutliche Wettbewerbsnachteile durch Staus und Umwegfahrten. Letztere verursachen überdies unnötige Emissionen, die das Klima schädigen. Darüber hinaus ist für den kombinierten Verkehr die Erreichbarkeit der Umschlag hubs über Straße und Schiene Grund-



lage seines Leistungsangebotes sowie seiner Funktions- und Wettbewerbsfähigkeit. Insgesamt müssen also sowohl die Straßen- als auch die Schienenbrücken über den Rhein verlässlich nutzbar sein und ausreichende Kapazitäten für den Güter- und Personenverkehr bieten. Nur unter dieser Voraussetzung ist Güterverkehr für alle Wirtschaftsbeteiligten planbar.

Wie durch die Baulastträgerschaft ersichtlich, befinden sich die Brücken in unterschiedlichen Zuständigkeiten mit unterschiedlicher Priorisierung, mit unterschiedlichen Instandhaltungsrhythmen, mit mangelnder oder fehlender Koordination der Arbeiten. Der Ausweichverkehr, der durch eine abgelastete oder gesperrte Rheinbrücke entsteht, belastet die – teils ähnlich maroden – Alternativstrecken zusätzlich. Der Verkehr weicht dabei zum Teil von Fernstraßen auf die innerstädtischen Brücken aus – mit den entsprechenden Folgen für Verkehrsaufkommen und Infrastrukturzustand.

Die IHKs im Rheinland fordern daher für die Rheinbrücken (inkl. der Vorlandbrücken) aller Verkehrsträger:

- Alle Rheinbrücken sind in ein Sondervermögen des Bundes zu überführen, das von einer Gesellschaft verwaltet wird.
- Dieses ist so auszustatten, dass die Finanzierung von Instandhaltung, Grundsanierung und Kapazitätserweiterungen dauerhaft und bedarfsgerecht gesichert ist.
- Die verwaltende Gesellschaft hat die erforderlichen Baumaßnahmen zu koordinieren und mit den angrenzenden Baulastträgern im nachgeordneten Netz abzustimmen.
- Die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit hat planerischen Vorrangcharakter.



Bei den Instandhaltungs- und Neubaumaßnahmen gilt es darüber hinaus folgende Punkte zu beachten:

- **Verkehr intelligent und großräumig lenken**

Der Verkehr muss großräumig gesteuert werden, um die Verkehrsbelastung gleichmäßig zu verteilen. Verkehrslenkung sollte für die West-Ost-Verkehre schon in den Niederlanden und Belgien beginnen. Innerstädtisch sind neben der Ausweisung von Umleitungsstrecken auch Ampelschaltungen verkehrsabhängig anzupassen.

- **Baustellen-Management optimieren**

Die Baustellen auf den Autobahn-Ausweichstrecken, innerhalb von Städten und interkommunal müssen besser koordiniert werden. Hierfür ist erforderlich, das bestehende Baustellenmanagement für die Region neu zu organisieren und effizienter zu gestalten.

- **Masterplan für Brückenbauwerke erstellen und Notfallpläne für Sperrungen bereithalten**

Die verwaltende Gesellschaft sollte für die Baumaßnahmen einen Masterplan etwa nach dem Vorbild der Städte Köln und Düsseldorf erstellen, der die Arbeiten priorisiert und mit einem ambitionierten, aber realisti-

schen Zeitplan hinterlegt. Um auf etwaige Unwägbarkeiten wie die momentane Vollsperrung vorbereitet zu sein, braucht es klare Notfallpläne.

- **Politische Initiative: Brücken-Neubau zügiger realisieren**

Neben dem Sondervermögen gilt es Planungsverfahren weiter zu beschleunigen und Gelder in ausreichender Höhe bereit zu stellen. Für Ersatzbauten dürfen nicht die gleichen planerischen Anforderungen gelten wie für Neubauprojekte.

- **Kapazitäten erweitern**

Es ist zu prüfen, an welchen Stellen durch Neubauten einer Überbelastung der Bestandsbrücken entgegengewirkt, der Verkehr leichter gemacht und der Modal-Split zugunsten der Schiene verbessert werden kann. Hierzu gehören neben der Rheinquerung im Zuge der A 553 die SPNV-Querung der U81 (Messe Düsseldorf/Linker Niederrhein) oder die Wiederherstellung der zweiten Hammer Brücke (zwischen den Häfen Düsseldorf und Neuss als kombinierte Straßen- und Schienenbrücke für den Schwerlastverkehr). Solche Maßnahmen sind dann ggf. auch in der Regie einer zentralen Gesellschaft zu realisieren.

Die Rheinbrücken im Überblick

Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung
und Auswertung der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)

Bauwerkszustand					
1,0 – 1,4 sehr gut	1,5 – 1,9 gut	2,0 – 2,4 befriedigend	2,5 – 2,9 noch ausreichend	3,0 – 3,4 nicht ausreichend	3,5 – 4,0 ungenügend



1 Rheinbrücke Emmerich (Baujahr 1963)

3,0

- 1 Bund
- 2 Bundesstraße 220
- 3 13.580 Fahrzeuge, davon 1.233 Schwerlastverkehr
- 4 Sperrung des rechten Fahrstreifen



2 Rheinbrücke Rees-Kalkar (Baujahr 1967)

2,5

- 1 Bund
- 2 Bundesstraße 67
- 3 15.410 Fahrzeuge, davon 1.143 Schwerlastverkehr
- 4 keine



3 Niederrheinbrücke Wesel (Baujahr 2009)

2,2

- 1 Bund
- 2 Bundesstraße 58
- 3 23.664 Fahrzeuge, davon 2.208 Schwerlastverkehr
- 4 keine



4 Beckerwerther Brücke (Baujahr 1990)

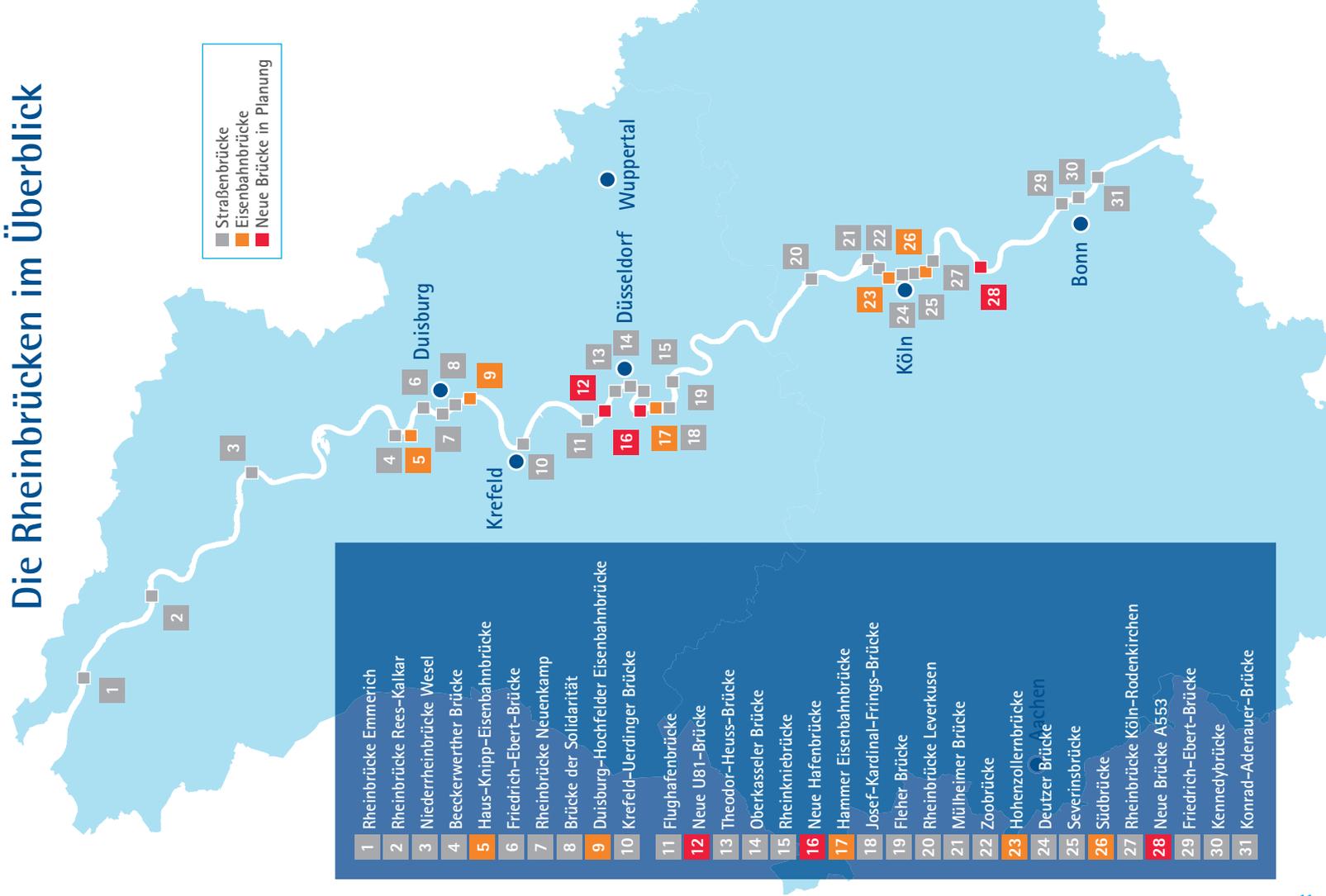
2,8

- 1 Baulastträger
- 2 Nutzung
- 3 Verkehrsbelastung (pro Tag)
- 4 Einschränkungen

Note Bauwerks-
zustand

- 1 Bund
- 2 Autobahn 42
- 3 100.000 Fahrzeuge, davon 17.300 Schwerlastverkehr
- 4 keine

Die Rheinbrücken im Überblick





5



Haus-Knipp-Eisenbahnbrücke (Baujahr 1912)

- 1 DB Netz AG
- 2 Eisenbahn
- 3 konnte nicht ermittelt werden
- 4 keine

ZK3

6



Friedrich-Ebert-Brücke (Baujahr 1954)

- 1 Stadt Duisburg
- 2 Landesstraße 140
- 3 25.100 Fahrzeuge, davon 1.255 Schwerlastverkehr
- 4 keine

3,0

7



Rheinbrücke Neuenkamp (Baujahr 1970)

- 1 Bund
- 2 Autobahn 40
- 3 100.000 Fahrzeuge, davon 10.000 Schwerlastverkehr
- 4 Reduzierung auf zwei Fahrstreifen je Richtung

3,5

8



Brücke der Solidarität (Baujahr 1950)

- 1 Stadt Duisburg
- 2 Landesstraße 237
- 3 44.300 Fahrzeuge, davon 5.760 Schwerlastverkehr
- 4 keine

3,0

9



Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke (Baujahr 1949)

- 1 DB Netz AG
- 2 Eisenbahn
- 3 konnte nicht ermittelt werden
- 4 keine

ZK2

10



Krefeld-Uerdinger Brücke (Baujahr 1936)

- 1 Bund
- 2 Bundesstraße 288
- 3 23.874 Fahrzeuge, davon 2.538 Schwerlastverkehr
- 4 keine

2,9

- 1 Baulastträger
- 2 Nutzung
- 3 Verkehrsbelastung (pro Tag)
- 4 Einschränkungen

Note Bauwerkszustand



11
Flughafenbrücke (Baujahr 2002)
 1 Bund
 2 Autobahn 44
 3 83.000 Fahrzeuge, davon 4.100 Schwerlastverkehr
 4 keine

2,3



in Planung

12
Neue U81-Brücke (Baujahr voraussichtlich 2027+)
 1 Stadt Düsseldorf
 2 Stadtbahn



13
Theodor-Heuss-Brücke (Baujahr 1957)
 1 Stadt Düsseldorf
 2 Bundesstraße 7
 3 72.500 Fahrzeuge, davon 3.000 Schwerlastverkehr
 4 Ablastung von 30 Tonnen

3,0



14
Oberkasseler Brücke (Baujahr 1976)
 1 Stadt Düsseldorf
 2 Landesstraße 392
 3 17.000 Fahrzeuge, davon 300 Schwerlastverkehr
 4 keine

2,6



15
Rheinkniebrücke (Baujahr 1969)
 1 Stadt Düsseldorf
 2 kommunale Brücke
 3 63.000 Fahrzeuge, davon 1.200 Schwerlastverkehr
 4 Ablastung auf 30 Tonnen

2,8



in Planung

16
Neue Hafenbrücke (Baujahr voraussichtlich 2030+)
 1 Stadt Düsseldorf
 2 Schwerverkehr und Stadtbahn

- 1 Baulastträger
- 2 Nutzung
- 3 Verkehrsbelastung (pro Tag)
- 4 Einschränkungen

Note Bauwerkszustand



17



Hammer Eisenbahnbrücke (Baujahr 1987)

- 1 DB Netz AG
- 2 Eisenbahn
- 3 592 Züge
- 4 keine

ZK2

18



Josef-Kardinal-Frings-Brücke (Baujahr 1951)

- 1 Stadt Düsseldorf
- 2 Bundesstraße 1
- 3 57.000 Fahrzeuge, davon 3.500 Schwerlastverkehr
- 4 Ablastung auf 30 Tonnen

3,3

19



Fleher Brücke (Baujahr 1979)

- 1 Bund
- 2 Autobahn 46
- 3 85.000 Fahrzeuge, davon 12.000 Schwerlastverkehr
- 4 Sperrung von zwei Fahrstreifen

3,4

20



Rheinbrücke Leverkusen (Baujahr 1965)

- 1 Bund
- 2 Autobahn 1
- 3 111.900 Fahrzeuge, davon 4.476 Schwerlastverkehr
- 4 maximal 3,5 Tonnen

3,5

21



Mülheimer Brücke (Baujahr 1951)

- 1 Stadt Köln
- 2 Bundesstraße 51
- 3 konnte nicht ermittelt werden
- 4 maximal 3,5 Tonnen

k.A.

22



ZooBrücke (Baujahr 1966)

- 1 Stadt Köln
- 2 Bundesstraße 55a
- 3 konnte nicht ermittelt werden
- 4 maximal 30 Tonnen

k.A.

- 1 Baulastträger
- 2 Nutzung
- 3 Verkehrsbelastung (pro Tag)
- 4 Einschränkungen

Note Bauwerkszustand



23



Hohenzollernbrücke (Baujahr 1911)

- 1 DB Netz AG
- 2 Eisenbahn
- 3 konnte nicht ermittelt werden
- 4 keine

ZK2

24



Deutzer Brücke (Baujahr 1948)

- 1 Stadt Köln
- 2 kommunale Brücke
- 3 konnte nicht ermittelt werden
- 4 maximal 3,5 Tonnen

k.A.

25



Severinsbrücke (Baujahr 1959)

- 1 Stadt Köln
- 2 Bundesstraße 55
- 3 konnte nicht ermittelt werden
- 4 keine

k.A.

26



Südbrücke (Baujahr 1910)

- 1 DB Netz AG
- 2 Eisenbahn
- 3 konnte nicht ermittelt werden
- 4 keine

ZK2

27



Rheinbrücke Köln-Rodenkirchen (Baujahr 1941)

- 1 Bund
- 2 Autobahn 4
- 3 135.200 Fahrzeuge, davon 18.654 Schwerlastverkehr
- 4 keine

3,0

28

in Planung



Neue Brücke A553, Autobahnkreuz Godorf (Baujahr: in Planung)

- 1 Bund
- 2 Autobahn 553

Note Bauwerkszustand



29

Friedrich-Ebert-Brücke (Baujahr 1967) **3.0**

- 1 Bund
- 2 Autobahn 565
- 3 13.580 Fahrzeuge, davon 6.972 Schwerlastverkehr
- 4 Ablastung auf 44 Tonnen



30

Kennedybrücke (Baujahr 1949) **k.A.**

- 1 Bundesstadt Bonn
- 2 Bundesstraße 56
- 3 konnte nicht ermittelt werden
- 4 keine



31

Konrad-Adenauer-Brücke (Baujahr 1972) **2.5**

- 1 Bund
- 2 Autobahn 562
- 3 62.361 Fahrzeuge, davon 1.185 Schwerlastverkehr
- 4 keine

- 1 Baulastträger
- 2 Nutzung
- 3 Verkehrsbelastung (pro Tag)
- 4 Einschränkungen

Note Bauwerks-zustand



Impressum

Redaktion: Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein, Wolfgang Baumeister
 Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg, Till Bornstedt
 Industrie- und Handelskammer Aachen, Monika Frohn
 Industrie- und Handelskammer zu Köln, Frederik Hupperts
 Niederrheinische Industrie- und Handelskammer
 Duisburg – Wesel – Kleve zu Duisburg, Matthias Simons
 Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf, Thomas Vieten
 Bergische Industrie- und Handelskammer
 Wuppertal-Solingen-Remscheid, Thomas Wängler

Fotografie: Andreas Wiese, Düsseldorf
 Rendering: Anton Kolev, Düsseldorf
 Gestaltung: Uwe Otte, Brühl
 Druckvertrieb: www.werbemittelzauber.de

Stand: November 2020

Die Rheinbrücken im Überblick

Weitere Details hier:



#GemeinsamBrückenbauen