



A1: Alle Informationen zu den Schrankenanlagen vor der Leverkusener Rheinbrücke

Seit Ende September sichern insgesamt vier Schrankenanlagen die Leverkusener Rheinbrücke auf der A1 vor zu schweren Fahrzeugen. Damit ist es für den Schwerlastverkehr, d. h. für Fahrzeuge > 3,5t, nicht mehr möglich, die Brücke zu benutzen. Der Entschluss zur Errichtung der Sperranlage ist nach intensiven Erörterungen aller Beteiligten – Verkehrsministerium, Bezirksregierung als Verkehrsbehörde, Straßen.NRW, Autobahnpolizei, Feuerwehren aus Köln und Leverkusen – gefallen. Die Anlage besteht aus einer Wiegevorrichtung und einer automatischen Schrankenschließanlage mit Lichtzeichenregelung. Eine vergleichbare Anlage wurde bereits in Rheinland-Pfalz auf der Schiersteiner Brücke und auf der A6 im Saarland betrieben.

Warum wurde die Schrankenanlage gebaut?

Bislang sind jeden Tag mehr als 150 Lkw und andere schwere Fahrzeuge wie Reisebusse trotz des seit 2014 bestehenden Verbots über die Rheinbrücke gefahren und haben diese dadurch nachweislich beschädigt. Die Brücke ist nach mehr als 50 Jahren unter Verkehr marode und kann nicht mehr saniert werden. Ein Neubau steht kurz bevor (siehe unten). Um weitere Schäden an der Brücke zu verhindern und damit einer **dauerhaften Vollsperrung für alle Kraftfahrzeuge** vorzubeugen, hat das Land NRW eine Sperranlage an allen Zufahrten zur Leverkusener Brücke eingerichtet. Im unmittelbaren Zulaufbereich auf die Sperranlagen werden alle durchfahrenden Fahrzeuge gewogen und vermessen. Sollte ein nicht zulässiges Fahrzeug das Zufahrtsverbot zur Brücke missachten und in die Sperranlage einfahren, wird dieses mittels roter Ampel und Schranken an der Weiterfahrt gehindert.

Warum gibt es vier Schrankenanlagen und wo stehen diese?

Es gibt insgesamt vier Möglichkeiten, auf die Leverkusener Rheinbrücke zu gelangen: Wenn man sich bereits auf der A1 befindet oder wenn man im Autobahnkreuz Leverkusen-West und in Köln-Niehl auf die A1 in Richtung Brücke auffährt.



Daher wurde neben den Anlagen auf der A1 selbst auf der rechtsrheinischen Seite auf der A59 aus Düsseldorf bzw. Leverkusen kommend eine Schrankenanlage eingerichtet und auf der linksrheinischen Seite auf der Industriestraße in Köln-Niehl eine weitere (siehe Grafik).

Welche Gewichtsbeschränkungen und Breitenbeschränkungen gelten?

Es gilt eine Gewichtsbeschränkung von **3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht pro Fahrzeug**. Bei einem Gespann zählen Zugmaschine und Anhänger jeweils als eigenes Fahrzeug. Durch die Sperranlage besteht zusätzlich eine **Breitenbeschränkung auf 2,30 Meter**. Gemessen wird das **komplette Fahrzeug inklusive Außenspiegeln**. Im Fahrzeugschein ist in der Regel nur die Fahrzeugbreite (ohne Außenspiegel) vermerkt. Messen Sie am besten selber nach! Wenn eines Ihrer Fahrzeuge breiter ist, dürfen Sie die Brücke nicht mehr benutzen.



Darf ich mit meinem Wohnwagengespann oder Pferdeanhänger noch über die Leverkusener Rheinbrücke fahren?

Sie dürfen die Brücke weiterhin benutzen, wenn jedes einzelne Fahrzeug leichter als 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht **und** schmaler als 2,30 Meter ist (siehe oben).

Welche Ausweichstrecken können zu schwere und zu breite Fahrzeuge nutzen?

Die nächsten Autobahnbrücken sind die Rodenkirchener Brücke auf der A4 im Süden von Köln und die Fleher Brücke auf der A46 bei Düsseldorf.

Wie funktionieren die Schranken?

Jedes Fahrzeug, das in Richtung Rheinbrücke unterwegs ist, wird automatisch gewogen und vermessen. Erkennt die Anlage ein zu schweres oder zu breites Fahrzeug, schaltet sie die Ampel auf dem entsprechenden Fahrstreifen auf Rot. Die Fahrzeuge, die sich zu diesem Zeitpunkt in der Anlage befinden, müssen anhalten. Zusätzlich zum Rotsignal schließt sich die Schranke am Ende der Anlage. Ein Zeitversatz sorgt dafür, dass Fahrzeuge vor einem zu schweren Fahrzeug weiter fahren können, bevor sich die Schranke senkt.

Auf den beiden Richtungsfahrbahnen der A1 gibt es jeweils zwei Fahrstreifen, die durch die Anlage hindurchführen. Fährt beispielsweise ein Lkw auf dem rechten der beiden Fahrstreifen trotz aller Vorwarnungen in die Anlage hinein, so wird der oben beschriebene Mechanismus nur auf diesem Fahrstreifen ausgelöst. Der Verkehr auf dem linken Fahrstreifen kann ungehindert weiterfahren. Sollte der Lkw-Fahrer jedoch den linken Fahrstreifen benutzen, wird der Verkehr auf beiden Fahrstreifen angehalten, um den Lkw geordnet und verkehrssicher ableiten zu können.

Was mache ich, wenn sich die Schranke vor mir geschlossen hat?

In diesem Fall verlassen Sie die Sperranlage über die Notausfahrt nach rechts (auf der A59 nach links). Sollten Sie dem nicht nachkommen oder Unterstützung benötigen, wird das Personal aus dem Überwachungscontainer Ihnen behilflich sein. Sollten Sie selber einen PKW fahren und sich direkt hinter Ihnen ein Lkw befinden, warten Sie auf Anweisung des Personals vor Ort. Bitte halten Sie schon vor der Anlage genügend Abstand zum vor Ihnen fahrenden Verkehr und beachten Sie das Tempolimit von 40 Km/h. Seien Sie besonders achtsam, wenn ein größeres Fahrzeug in die Anlage hineinfährt. Sie können Ihre Fahrt fortsetzen, sobald die Ampeln wieder Grün zeigen und die Schranken geöffnet sind.



Kann ich mich festfahren, wenn mein Fahrzeug zu breit ist und ich in die Schrankenanlage gefahren bin?

In der Schrankenanlage besteht ein ausreichender Sicherheitsabstand zu den Stahlschutzwänden auf beiden Seiten. Selbst Lkw würden sich nicht „festfahren“, wenn sie in der Spur bleiben.

Welche Einschränkungen gibt es für den Verkehr?

Vor der Sperranlage wird die zulässige Geschwindigkeit auf 40 km/h herunter geregelt. Diese Maßnahme wurde aus Verkehrssicherheitsgründen getroffen, um zu gewährleisten, dass beim Auslösen der Schrankenanlage durch Schwerlastfahrzeuge der nachfolgende Verkehr rechtzeitig zum Stehen gebracht werden kann und nicht gefährdet wird.

Dürfen Rettungsfahrzeuge (Feuerwehr, Krankenwagen) die Rheinbrücke weiterhin nutzen?

Ja, für Rettungsfahrzeuge gibt es eine Sondergenehmigung für den Einsatzfall. Für diese ist eine Umfahrung der Schrankenanlage vorgesehen und mit den entsprechenden Stellen vereinbart. Im Falle eines Unfalls können die Rettungskräfte über für diese speziell festgelegte Umfahrungen an den Unfallort auf der Brücke gelangen. Die vor Ort tätigen Verwaltungshelfer werden bei Bedarf Baken der Absperrungen entfernen.

Warum ist eine Auffahrt in Köln-Niehl gesperrt?

In Köln-Niehl musste die Auffahrt auf die A1 in Fahrtrichtung Dortmund aus Richtung Chorweiler kommend gesperrt werden. Die Sperrung der Zufahrt ist erforderlich, um die an der installierten Schrankenanlage auf der Hauptfahrbahn der A 1 in Fahrtrichtung Dortmund festgehaltenen Schwerlastfahrzeuge, die verbotswidrig in Fahrtrichtung Rheinbrücke unterwegs sind, über die Verteilerfahrbahn zuverlässig und verkehrssicher in das nachgeordnete Straßennetz ableiten zu können. Hierzu muss jedoch der normalerweise an der Anschlussstelle Köln-Niehl über die Verteilerfahrbahn zufließende Verkehr konsequent unterbunden werden, um dem Schwerlastverkehr kein Schlupfloch zu eröffnen, über das er erneut auf die Hauptfahrbahn der A 1 in Richtung Dortmund gelangen könnte. Dieses Schlupfloch könnte nicht durch eine weitere Schrankenanlage geschlossen werden, weil die zur Verfügung stehenden straßenbaulichen Entwicklungslängen auf der Verteilerfahrbahn bei Weitem nicht ausreichen, um hier eine Schrankenanlage verkehrssicher zu installieren. Eine Umleitung hierfür wird über das Niehler Ei ausgeschildert. Alle anderen Verbindungen in der Anschlussstelle sind nicht betroffen.

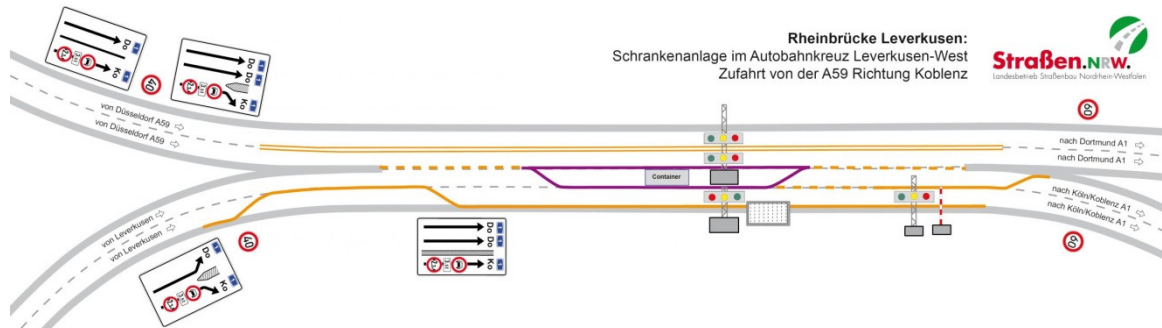


Weiterhin kann der Verkehr, der aus Merkenich (Emdener Straße) auf die Industriestraße in Richtung A1 und Chorweiler fahren möchte, nur durch die Schrankenanlage der Anschlussstelle geführt werden. Dies ist erforderlich, weil auch hier der für die Schrankenanlage erforderliche Platz keine andere Verkehrsführung zulässt.

Daher können Fahrzeuge, die schwerer als 3,5 Tonnen und/oder breiter als 2,3 Meter sind, nur mit einem Umweg über das Niehler Ei auf die Industriestraße gelangen. Verkehrsteilnehmer, die auf die Industriestraße in Richtung Niehler Ei fahren möchten, können dies wie gewohnt tun.

Was bringt eine zweite Fahrspur auf der A59?

Eine zweite Fahrspur im Autobahnkreuz Leverkusen-West in Richtung Dortmund wurde probeweise geöffnet, um die angespannte Verkehrssituation auf der A59 aus Richtung Düsseldorf zu verbessern.



Wie lange dauern die Sperren?

Da die Leverkusener Rheinbrücke nicht mehr saniert werden kann und vor weiteren Schäden zwingend geschützt werden muss, werden die Sperranlagen bis zur Fertigstellung des ersten Teilneubaus der Brücke (voraussichtlich 2020) in Betrieb bleiben.

Ist es überhaupt noch sicher, über die marode Brücke zu fahren?

Ja, die Rheinbrücke wird permanent überwacht und neue Schäden unmittelbar bewertet. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer steht an oberster Stelle. Außerdem bedeutet die tägliche Belastung von mehr als 100.000 Pkw eine im Vergleich zu den Lkw wesentlich geringere Belastung.

Welche Strafe gibt es für diejenigen, die die Schranke auslösen?

Es wird ein Bußgeld von 150 Euro bei Vorsatz fällig. NRW-Verkehrsminister Michael Groschek hat einen Vorstoß in den Bundesrat eingebracht, nach dem dieser eine drastische Erhöhung der Bußgelder für widerrechtliche, vorsätzliche Lkw-Fahrten über gewichtsbeschränkte Brücken fordern soll. Mit der Entschließung unter der Überschrift „Einführung eines neuen Tatbestandes in die Bußgeldkatalog-Verordnung mit einer erhöhten Geldbuße zum Schutze der Infrastruktur“ würde die Bundesregierung aufgefordert, die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) so zu ändern, dass im Falle einer „vorsätzlichen Gefährdung einer volkswirtschaftlich unverzichtbaren Infrastruktur“ die Bußgelder deutlich erhöht werden. Minister Groschek hält dafür eine Größenordnung von bis zu 1.000 Euro für sinnvoll.

Warum stellt man statt der Schranke nicht einfach mehr Polizei an die Brücke?

Um rund um die Uhr an vier Stellen die Überwachung sicherzustellen, wäre ein enormer Polizeikräfteinsatz erforderlich. Diese Polizisten ständen dann für



andere wichtige Aufgaben nicht zur Verfügung. Außerdem haben die letzten Jahre gezeigt, dass selbst die direkte Polizeipräsenz vor Ort Lkw-Fahrer nicht davon abgehalten hat, die Brücke zu befahren.

Warum wurde nicht mit einer Höhenbegrenzung der Lkw-Verkehr eingedämmt?

Die Idee, eine bauliche Durchfahrtshöhenbegrenzung in Form einer Barriere einzurichten, wurde mehrfach diskutiert und verworfen. Das alleinige Kriterium, die Brücke nicht befahren zu dürfen, ist das Gewicht eines Fahrzeugs und nicht dessen Höhe. Ein Rückschluss von der Höhe auf das Gewicht vermag in nahezu allen Fällen richtig sein, aber eben nicht in allen, so dass eine solche Sperre letztendlich nicht rechtssicher wäre. Zum einen gibt es Fahrzeuge wie Lieferwagen, Gespanne und Pkw über 3,5 Tonnen zul. Gesamtgewicht, denen die Überfahrt nicht erlaubt wäre, die jedoch eine sehr viel geringere Durchfahrtshöhe als Lkw haben. Die dadurch zu reduzierende Höhe wäre nicht angemessen und als absolutes Hindernis kaum begreifbar voranzukündigen bzw. auszuschildern. Denn unter Berücksichtigung der Ausmaße von Lieferwagen, Transportern und Wohnmobilen müsste eine Höhenbegrenzung auf ca. 3.20 Meter festgelegt werden. Eine solche Anlage ist auch nicht ungefährlich. Es bestünde beim Aufprall eines zu hohen Fahrzeugs gegen eine Barriere durch umherfliegende Trümmerteile ein sehr hohes Gefährdungspotenzial auch für Unbeteiligte.

Warum wurden nicht mehr Schilder und Schilder in anderen Sprachen aufgestellt?

Auf den Autobahnen, die in Richtung Leverkusener Rheinbrücke führen, weisen mehr als 100 Hinweistafeln auf die Gewichtsbeschränkung hin. Auf der direkten Zufahrt sind dutzende Verbotsschilder aufgestellt, die bislang oft ignoriert wurden. Auch eine Polizeipräsenz vor Ort hat nicht alle Lkw-Fahrer dazu veranlasst, die Brücke nicht zu nutzen – obwohl die Brücke seit Juni 2014 von Fahrzeugen, die schwerer als 3,5 Tonnen sind, nicht befahren werden darf. Die Überfahrtsverbote sind nach international bekannten und genormten Verkehrszeichen ausgeschildert, für die keine Deutsch-Kenntnisse nötig sind. Die bislang auf der Rheinbrücke „geblitzten“ Lkw stammen zu einem Viertel aus Deutschland. Weitere große Anteile haben Lkw aus Polen, Spanien und den Niederlanden, weiterhin sind viele osteuropäische Länder in der Statistik vertreten. Um allen gerecht zu werden, müsste in mehr Sprachen als nur Deutsch und Englisch ausgeschildert werden. Das ist nach Straßenverkehrsordnung auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zulässig. Gerade im Bereich Leverkusen stehen durch die vielen Knotenpunkte bereits sehr viele Hinweisschilder an den Autobahnen. Straßen.NRW verteilt aber Flyer in zehn Sprachen, die auf das Verbot aufmerksam machen.



Warum wurde nicht das Bußgeld drastisch erhöht?

Bußgelder sind eine Angelegenheit der Gesetzgebung des Bundes.
Entsprechende Initiativen laufen (s.o.)

Was hat die Schrankenanlage gekostet?

Die Kosten der Erstinbetriebnahme und laufende Kosten bis ins Frühjahr 2017 betragen 4,9 Millionen Euro.

Wirkt die Anlage überhaupt?

Ja, die Anlage hat sich mit Fokus auf Sicherheit und Stabilität der Brücke bewährt. In den zurückliegenden Wochen wurden zahlreiche Lkw und Busse an der Überquerung der Rheinbrücke gehindert.

Hinweis

Uns ist bewusst, dass die Sperranlagen für viele Verkehrsteilnehmer zu Einschränkungen und längeren Fahrtzeiten führen. Besonders bedauerlich ist, dass durch diese Maßnahme der Pkw-Verkehr gestört wird, obwohl Pkw-Fahrer gar nicht für die Schäden verantwortlich sind, sondern vor allem der Schwerverkehr.

Das Ziel, die Brückenüberfahrt für Pkw zu erhalten, hat allerhöchste Priorität. Eine Vollsperrung der Rheinbrücke, die werktäglich von bis zu 130.000 Fahrzeugen genutzt wird, muss unbedingt verhindert werden, um ein absolutes Verkehrschaos zu vermeiden