

Sicherungsmaßnahmen Theodor-Heuss-Brücke - FAQ

Lfd Nr.	Frage	Antwort
1.	Warum investiert die Landeshauptstadt rund 37 Millionen Euro in eine Brücke, die ohnehin neu gebaut wird?	Die Investition von rund 37 Mio. Euro ist notwendig, um die Funktionstüchtigkeit der Brücke bis zum Neubau sicherzustellen. Ohne die vorgesehenen Sanierungsmaßnahmen würde sich der Zustand des Bauwerks weiter verschlechtern, sodass die Brücke im ungünstigsten Fall dauerhaft gesperrt werden müsste. Im Interesse der Erreichbarkeit der Stadtteile und der Aufrechterhaltung dieser wichtigen Rheinquerung und bedeutsamen Verkehrsachse der Landeshauptstadt ist dies zu verhindern.
2.	Mit welchen Fahrzeugen darf ich zukünftig nur noch über die Theodor-Heuss-Brücke fahren?	Durch die Ablastung auf 3,5 Tonnen ist die Brücke künftig für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen freigegeben.
3.	Wie funktioniert die Kragarmertüchtigung?	<p>Die sanierungsbedürftigen Kragarme befinden sich an den Brückenaußenseiten. Über diese jeweils rund acht Tonnen schweren Brückenelemente verlaufen die Geh- und Radwege auf Stahlbetonrippendecken. Damit die Brücke sicher bis zum Neubau genutzt werden kann, müssen die bisherigen Stahlbetonrippendecken entfernt und durch leichtere Stahlbauteile ersetzt werden.</p> <p>Für die Demontage werden Großgeräte wie Mobilkrane und Baustellenfahrzeuge benötigt. Zur Aufstellung der Krane und Andienung der Baustellenfläche wird jeweils der benachbarte Fahrstreifen gesperrt werden müssen. Pro Fahrtrichtung wird während der Arbeiten daher nur ein Fahrstreifen zur Verfügung stehen.</p> <p>Um bei den Arbeiten die punktuelle Belastung auf die Brücke so gering wie möglich zu halten, erfolgt die Sanierung unter Anwendung eines speziell entwickelten Verfahrens. Die alten Brückenteile werden gleichzeitig an vier Stellen demontiert werden. Die Stahlbetonrippenelemente werden zunächst in kleine Stücke geteilt und anschließend abtransportiert werden. Damit die Brücke durch die Entfernung der Brückenteile nicht unterschiedlich stark belastet wird, werden an bestimmten Stellen Ausgleichsgewichte positioniert werden.</p>

Sicherungsmaßnahmen Theodor-Heuss-Brücke - FAQ

Lfd Nr.	Frage	Antwort
		<p>Im Anschluss werden neue Stahlrippen-Elemente eingesetzt werden. Dadurch wird sich das Eigengewicht der Brücke reduzieren, was sich positiv auf die Restnutzungsdauer der Brücke auswirken wird.</p> <p>Zum Schutz der Schifffahrt unter dem Bauwerk werden während der Kragarmsanierung entsprechende Abfanggerüste an der Unterseite der Kragarme montiert sein. Diese werden sicherstellen, dass während der Arbeiten keine Teile herabfallen können und die Schifffahrt nicht beeinträchtigt werden wird.</p>
4.	Was unternimmt die Verwaltung, um die Theodor-Heuss-Brücke in Betrieb zu halten?	<p>In den letzten Jahren wurden bereits zwingend erforderliche Ertüchtigungs- und Reparaturmaßnahmen durchgeführt. Hierzu zählten insbesondere die Zugbandertüchtigung am rechtsrheinischen Rampenbauwerk, die Verstärkung des Horizontallagers am rechtsrheinischen Tausendfüßler sowie die „Rissanierung“ der Querträger und der Niettausch an der Strombrücke.</p> <p>Darüber hinaus unternimmt die Landeshauptstadt weiterhin erhebliche monetäre und personelle Anstrengungen, um das Brückenbauwerk für den motorisierten Individualverkehr weitestmöglich nutzbar zu halten. Zu diesem Zweck werden etwa die kritischen Bauteile in sehr verdichtetem Rhythmus Sonderprüfungen unterzogen. Hierdurch sollen Schäden frühzeitig erkannt und Gegensteuerungsmaßnahmen angegangen werden können.</p> <p>Zur weiteren Aufrechterhaltung der Nutzbarkeit des Brückenbauwerks wird im nächsten Schritt ab dem 1. Februar 2026 die Ablastung auf 3,5 Tonnen erfolgen. Hierdurch wird die Belastung des Bauwerks weiter erheblich gesenkt werden. Etwa ab Juni 2026 wird mit der Kragarmerneuerung begonnen werden. Die vorgesehenen Arbeiten werden die bestehenden Probleme abmildern und zudem die Gesamtlast der Brücke deutlich weiter reduzieren. Auf diese Weise soll die Nutzung bis zur Fertigstellung des Brückenneubaus ermöglicht werden.</p>
5.	Wie wirkt sich die Kragarmsanierung auf die Brücke aus?	<p>Die neu einzubauenden Stahlplatten sind deutlich leichter als die vorhandenen Stahlbetonrippenplatten und entlasten somit das Haupttragwerk. Gleichzeitig wird die Brücke durch die auf der Unterseite der Stahlbleche angeschweißten Rippen in Längsrichtung weiter ausgesteift. Dies wirkt sich ebenfalls positiv auf das Tragverhalten des Haupttragwerks aus.</p>

Sicherungsmaßnahmen Theodor-Heuss-Brücke - FAQ

Lfd Nr.	Frage	Antwort
6.	Kann die Bauzeit der Kragarmertüchtigung z.B. durch Verdoppelung des Kolonneneinsatzes verkürzt werden?	<p>Der Rückbau der Stahlbetonrippenplatten folgt statisch-konstruktiven Vorgaben, die zwingend einzuhalten sind. Die Ausführung erfolgt symmetrisch von den Trennpfeilern aus, sowie von der Brückenmitte zu den Pylonen hin. Somit wird sichergestellt, dass die Pylone während der Baumaßnahme weiterhin gleichmäßig belastet werden. Es werden vier Arbeitsstellen eingerichtet werden, von den aus gleichmäßig zu den Pylonen hingearbeitet werden wird. Eine Erhöhung der Kolonnenanzahl wäre im Hinblick auf die statischen Erfordernisse nicht zielführend.</p> <p>Auch aus baupraktischen Gründen wäre eine Erhöhung der Kolonnenzahl nicht sinnvoll. Die Arbeitsstellen sind mit Kranen und LKW anzudienen, gleichzeitig muss im Baufeld ausreichend Platz für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr vorhanden sein, um eine Unfallstelle bei etwaigen Schadensereignissen auf der unter Verkehr befindlichen Seite des Brückenbauwerks erreichen zu können. Die Zufahrt der Feuerwehr über das Baufeld stellt bereits einen Kompromiss zwischen baubetrieblichen Belangen und den Anforderungen der Feuerwehr dar. Eine Erhöhung der Kolonnenzahl würde dazu führen, dass für die erforderlichen Arbeiten nicht ausreichend Platz verfügbar wäre.</p>
7.	Können nicht drei Fahrspuren während der Bauzeit auf der Brücke eingerichtet werden?	Bei einer Aufrechterhaltung von drei Fahrspuren müsste zwingend eine Fahrspur durch das Baufeld geführt werden. Neben der Anforderung, dass das Baufeld für die Mobilkrane, die Andienung der einzelnen Arbeitsstellen sowie für die Feuerwehr benötigt wird, wird die Seite der Brücke, auf der sich Baufeld befindet, während des Austausches der Kragarme Lücken in dem zwingend erforderlichen Fahrzeugrückhaltesystem (Schrammbord) aufweisen. Ein Befahren dieser Brückenseite ist damit nicht mehr zulässig. Die Aufrechterhaltung einer dritten Fahrspur ist daher nicht möglich.
8.	Besteht das Risiko einer Kostensteigerung und eines Bauzeitenverzugs?	Das Risiko einer Kostensteigerung und eines Bauzeitenverzugs ist grundsätzlich bei jeder Baumaßnahme großen Umfangs und Finanzvolumens vorhanden. Für die hier in Rede stehende Maßnahme wurde ein Risikomanagement eingerichtet. Hierzu wird auf die ausführlichen Erläuterungen in der Beschlussvorlage verwiesen.
9.	Warum wird keine Nachtarbeit festgelegt?	Der Durchführung von Nachtarbeit stehen zwei wesentliche Aspekte entgegen. Zum einen handelt es sich um bestehende Vorgaben zum Lärmschutz. Die Brücke befindet sich in der Nähe von Wohnbebauung. Die Nachtruhe ist ein hohes Schutzgut für die dort lebenden

Sicherungsmaßnahmen Theodor-Heuss-Brücke - FAQ

Lfd Nr.	Frage	Antwort
		<p>Menschen. Gerade die örtliche Zerkleinerung der Stahlbetonrippenplatten wird mit einer nicht vermeidbaren Lärmentwicklung einhergehen. Diese ist mit der Wahrung des Schutzes der in unmittelbarer Nähe Wohnenden nicht vereinbar.</p> <p>Zum anderen ist der bauliche Zustand der Brücke ausschlaggebend. Nach der Demontage sind die Kragarme sowie die Längsträger vollumfänglich zu inspizieren, um etwaige Sanierungsmaßnahmen einleiten zu können. Hierfür muss ausreichend Licht zur Verfügung stehen, um alle Schäden identifizieren zu können.</p> <p>Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass besondere baulich-terminliche oder baufachliche Anforderungen zeitweise die Anordnung von Nacharbeit in Ausnahmefällen erforderlich machen werden.</p>
10.	Wie schätzen Sie die Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr ein?	<p>Die Erneuerung der Kragarme der Strombrücke stellt aus verkehrlicher Sicht den größten Eingriff dar. Während der Bauzeit wird nur ein Fahrstreifen pro Richtung auf der Strombrücke nutzbar sein. Beide Richtungsfahrstreifen werden auf eine Seite der Brücke geführt werden und so auf der gegenüberliegenden Seite des Baufeldes verlaufen. Dadurch werden die Arbeiten kontinuierlich erfolgen können. Aus Gründen der Sicherheit muss die Höchstgeschwindigkeit währenddessen auf 30 Kilometer pro Stunde reduziert werden.</p> <p>Auch wenn die Brücke für Fahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen weiterhin nutzbar bleiben wird, sind Verkehrsverlagerungen und zeitweise Mehrbelastungen auf Ausweichrouten wahrscheinlich – insbesondere in den Hauptverkehrszeiten. Die Landeshauptstadt begleitet die Maßnahme engmaschig mit Verkehrsdaten und wird bei Bedarf steuernd nachjustieren, zum Beispiel durch zusätzliche Wegweisung und weitere Maßnahmen zur Stabilisierung des Verkehrsflusses. Ziel ist es, den Ausweichverkehr so stadtverträglich wie möglich zu organisieren und die Funktionsfähigkeit des Netzes zu erhalten.</p>
11.	Können Sie schon etwas zu den Umleitungsstrecken für die Bauzeit sagen?	<p>Für den innerstädtischen Verkehr lässt die Landeshauptstadt eine verkehrsmo­dell­technische Untersuchung erstellen. Diese modelltechnische Untersuchung prognostiziert unter Berücksichtigung der derzeit bekannten Brücken-Ablastungen, bestehender Durchfahrtsbeschränkungen sowie weiterer geplanter Baumaßnahmen im Stadtgebiet, wie sich die Verkehrsströme während der Bauzeit verteilen werden. Auf dieser Grundlage können bei Bedarf zusätzliche innerstädtische Wegweisungen geplant und eingerichtet sowie weitere</p>

Sicherungsmaßnahmen Theodor-Heuss-Brücke - FAQ

Lfd Nr.	Frage	Antwort
		verkehrssteuernde Maßnahmen umgesetzt werden, um den Ausweichverkehr möglichst stadtverträglich zu organisieren und einen funktionierenden Verkehrsfluss sicherzustellen.
12.	Wie hoch werden die Kosten für die Kragarmsanierung sein? Gibt es dazu Fördergelder von Land oder Bund?	Die Landeshauptstadt rechnet aktuell für die Kragarmertüchtigung mit einem Kostenaufwand von etwa 37 Millionen Euro. Es wird geprüft, ob die Gewährung von Fördermitteln nach bestehenden Förderprogrammen realistisch angenommen werden kann. Eine Förderung ist jedoch immer an die Einhaltung langjähriger Zweckbindungsfristen gekoppelt. Werden zugewendete Mittel nicht über den vorgegebenen Zeitraum hinweg zweckentsprechend genutzt, müssen diese in der Regel verzinst an den Fördermittelgeber erstattet werden. Die aktuelle Zeitschiene sieht den Neubau des Brückenbauwerks deutlich vor Ablauf einer nach aktuellen Förderrichtlinien bestehenden Zweckbindungsfrist vor. Es ist daher davon auszugehen, dass keine Möglichkeit bestehen wird, für die Kragarmertüchtigung Fördermittel zu akquirieren.
13.	Wie wirken sich die Arbeiten der Kragarmsanierung auf den ÖPNV aus?	Die Landeshauptstadt ist im engen Austausch mit der Rheinbahn und erarbeitet ein Umleitungskonzept für die betroffenen Buslinien, damit auch während der Bauzeit ein verlässliches ÖPNV-Angebot sichergestellt werden kann. Dabei werden alternative Linienführungen sowie erforderliche Anpassungen im Betrieb (z. B. Fahrzeiten, Takte, Anschlüsse) geprüft und umgesetzt.
14.	Welche verkehrlichen Auswirkungen erwartet die Stadt im Zuge der Verkehrsbeschränkungen auf der Theodor-Heuss-Brücke?	<p>Während der Ablastung auf 3,5 Tonnen ab Februar sollen von Westen kommende Fahrzeuge möglichst weiträumig ab dem BAB Kreuz Kaarst über das BAB-Viereck umgeleitet werden. In Düsseldorf führt die Umleitung über die Rheinkniebrücke und für die von Osten kommenden Fahrzeuge alternativ über die B8 Danziger Straße - Querung A44 bzw. die B1 beziehungsweise Kennedydamm/Rheinufertunnel - Querung Rheinkniebrücke.</p> <p>Da lediglich vier Prozent der heute auf der Theodor-Heuss-Brücke verkehrenden Kraftfahrzeuge von der Restriktion betroffen sind und die alternativen Führungen ausschließlich auf geeigneten Verkehrsachsen (Bundesstraßen) verlaufen, ist nicht mit Einschränkungen der Leistungsfähigkeit im untergeordneten Streckennetz zu rechnen.</p> <p>Die Rheinbahn ändert in Absprache mit der Landeshauptstadt Düsseldorf ab Sonntag, 1. Februar, ihr Angebot auf sechs Buslinien und beim On-Demand Service „flexy“. Betroffen sind</p>

Sicherungsmaßnahmen Theodor-Heuss-Brücke - FAQ

Lfd Nr.	Frage	Antwort
		<p>die MetroBus-Linie M2, die MetroBus-Linie M3, die Schnellbuslinie SB51 und die Schnellbuslinie SB52. Auch für die Buslinien 834 und 863 sind bereits Änderungen angekündigt worden. Um die Einschränkungen abzumildern, setzt die Rheinbahn den On-Demand-Service „flexy“ ergänzend und befristet auch auf der linken Rheinseite ein. Das Angebot dient als Ersatz- und Ausweichmöglichkeit für Fahrgäste, die die Rheinquerung weiterhin nutzen möchten.</p> <p>Während der Erneuerung der Kragarme wird auf der Strombrücke nur ein Fahrstreifen pro Richtung nutzbar sein. Beide Richtungsfahrstreifen werden auf eine Seite der Brücke geführt werden und so auf der gegenüberliegenden Seite des Baufeldes verlaufen. Dadurch werden die Arbeiten kontinuierlich erfolgen können. Aus Gründen der Sicherheit muss die zulässige Höchstgeschwindigkeit währenddessen auf 30 Kilometer pro Stunde reduziert werden. Auch wenn die Brücke für Fahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen weiterhin nutzbar bleiben wird, sind insbesondere in den Hauptverkehrszeiten während der Kragarmsanierung Verkehrsverlagerungen und zeitweise Mehrbelastungen auf Ausweichrouten wahrscheinlich. Die Landeshauptstadt begleitet die Maßnahme engmaschig mit Verkehrsdaten und wird bei Bedarf steuernd nachjustieren, zum Beispiel durch zusätzliche Wegweisung und weitere Maßnahmen zur Stabilisierung des Verkehrsflusses. Ziel ist es, den Ausweichverkehr so stadtverträglich wie möglich zu organisieren und die Funktionsfähigkeit des Netzes zu erhalten.</p> <p>Für den innerstädtischen Verkehr lässt die Landeshauptstadt eine verkehrsmo­delltechnische Untersuchung erstellen. Diese modelltechnische Untersuchung prognostiziert unter Berücksichtigung der derzeit bekannten Brücken-Ablastung, bestehender Durchfahrtsbeschränkungen sowie weiterer geplanter Baumaßnahmen im Stadtgebiet, wie sich die Verkehrsströme während der Bauzeit verteilen werden. Auf dieser Grundlage können bei Bedarf zusätzliche innerstädtische Wegweisungen geplant und eingerichtet sowie weitere verkehrssteuernde Maßnahmen umgesetzt werden, um den Ausweichverkehr möglichst stadtverträglich zu organisieren und einen funktionierenden Verkehrsfluss sicherzustellen.</p>
15.	Wie passt die Rheinbahn die Haltestellen-Infrastruktur an?	Die kurzfristigen Änderungen im Busverkehr erfordern einen erheblichen infrastrukturellen Aufwand. Während die Rheinbahn solche Änderungen üblicherweise mit einem Vorlauf von rund acht Wochen umsetzt, müssen die Anpassungen nun innerhalb weniger Wochen erfolgen. Alle 103 Haltestellen der sechs betroffenen Buslinien werden mit Aushängen ausgestattet.

Sicherungsmaßnahmen Theodor-Heuss-Brücke - FAQ

Lfd Nr.	Frage	Antwort
		Insgesamt handelt es sich um mehr als 300 neue Fahrpläne und Infoplate. Darüber hinaus produziert und montiert die Rheinbahn 116 neue Haltestellenschilder, deren Austausch bis Ende Februar abgeschlossen sein wird. Der Austausch der 1.583 großformatigen Liniennetzfahrpläne in den Vitrinen aller Haltestellen im gesamten Rheinbahn-Netz wird bis Mitte März erfolgen.
16.	Wie wird die Rheinbahn darüber hinaus ihre Kunden informieren?	<p>Ergänzend zu den Informationen vor Ort kommen Newsletter, Mailings, Durchsagen und Ticker-Texte in den Bussen dazu. In den betroffenen Linien sind zudem Promotion-Teams unterwegs, die die Fahrgäste direkt informieren.</p> <p>Alle Fahrplandaten stehen bereits jetzt digital zur Verfügung: In der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) sowie in der Rheinbahn-App können die Fahrgäste sich über ihre individuellen Fahrmöglichkeiten informieren, sobald sie ein Datum ab dem 1. Februar auswählen.</p> <p>Die redy-App der Rheinbahn bündelt Verbindungen mit Bus und Bahn sowie verschiedene Sharing-Angebote wie Carsharing, Leihräder, E-Scooter und Taxis in einer einzigen App. Hier können die Fahrgäste ihre Alternativrouten also multimodal planen und zum Beispiel einen E-Scooter oder ein Fahrrad mieten, damit über die Brücke fahren und dort wieder Anschluss an den ÖPNV bekommen.</p>
17.	Wie soll der Schülerverkehr über die Theodor-Heuss-Brücke neu organisiert werden?	<p>Der Rheinbahn AG ist bewusst, dass die Sperrung der Theodor-Heuss-Brücke insbesondere für viele Berufspendlerinnen und Berufspendler sowie für Schülerinnen und Schüler mit spürbaren Einschränkungen verbunden ist. Die Rheinbahn AG ist hoch motiviert, für die von der Sperrung betroffenen Schulverkehre zusätzlich eine verlässliche und praktikable Lösung anzubieten.</p> <p>Gleichzeitig prüft die Rheinbahn AG, ob mit einer Buslinie eine dauerhafte Umleitungsstrecke über die Oberkasseler Brücke eingerichtet werden kann. Angesichts der neu gegebenen Rahmenbedingungen hat die Rheinbahn AG in kurzer Zeit ein umfangreiches verkehrliches Maßnahmenpaket zusammengestellt. Das erklärte Ziel der Rheinbahn AG ist es, die Einschränkungen für die Fahrgäste bestmöglich abzufedern und verlässliche Mobilität sicherzustellen.</p>
18.	Gibt es neue Regelungen für den flexy?	Für die Dauer der Brückensperrung richtet die Rheinbahn zwei neue flexy-Spezialgebiete ein: Dazu gehören ein linksrheinisches Gebiet „D-West“ sowie das rechtsrheinische Gebiet „D-Mitte/Nord“ im direkten Einzugsbereich der Theodor-Heuss-Brücke. Die Gebiete orientieren sich an den bisherigen und durch die Sperrung entfallenden Linienwegen der Buslinien im Bereich der Brücke.

Sicherungsmaßnahmen Theodor-Heuss-Brücke - FAQ

Lfd Nr.	Frage	Antwort
		<p>Fahrgäste können flexy auf Fahrten zwischen den beiden Spezialgebieten ohne Aufpreis zum regulären ÖPNV-Tarif nutzen. Bestehende Tickets und Abonnements gelten unverändert weiter. Fahrgäste ohne Abo erwerben ihr Ticket wie gewohnt vor Fahrtantritt über die Rheinbahn-App oder an den Automaten. Jede Fahrt mit flexy muss jedoch vorab über die flexy-App gebucht werden.</p> <p>Fahrten zwischen den beiden neuen Spezialgebieten sind rund um die Uhr möglich. Zusätzlich erweitert das Gebiet „D-Mitte/Nord“ das reguläre 24-Stunden-Angebot von flexy auf der rechten Rheinseite weiter in Richtung Innenstadt. Fahrten aus den bestehenden Gebieten „D-Nord“ und „D-Ost“ in das Gebiet „Mitte/Nord“ sowie umgekehrt sind ebenfalls ganztägig zum flexy-Tarif buchbar. Fahrten in das Gebiet „D-Innenstadt“ sind wie bisher von 20:30 bis 6 Uhr möglich. Im Spezialgebiet „D-West“ befinden sich die flexy-Haltepunkte an den bestehenden Haltestellen der Linienbusse. Fahrten aus diesem Gebiet sind derzeit ausschließlich in Richtung „D-Mitte/Nord“ vorgesehen. In der flexy-App gibt es auch eine inter-modale Auskunft, die Fahrten auch in Kombination mit flexy sowie den Bahn- und Buslinien der Rheinbahn plant. Weitere Informationen zum On-Demand-Service flexy finden Fahrgäste unter: www.rheinbahn.de/flexy.</p>
19.	Ist die Nutzung der Theodor-Heuss-Brücke mit einem "Gespann" (Pkw + Anhänger), welches bei über 3,5t liegt, erlaubt?	Das eingerichtete Ablastungsgebot gilt für alle Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen, einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen. Gespanne mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht dürfen die Brücke nicht befahren.
20.	Anstehende Änderungen - Was genau passiert ab dem 1. Februar auf der Theodor-Heuss-Brücke?	Die Änderungen bestehen nur in der Verkehrsregelung hinsichtlich des dann beschilderten Verbotes zur Durchfahrt von Kraftfahrzeugen mit einem zugelassenen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Ende Januar wurden entsprechende provisorische Verkehrsbeschilderungen aufgestellt, die diese Verkehrsregelung straßenverordnungskonform umsetzen. Die bisherigen Schilder wurden im Laufe des Sonntags, 1. Februar, als ungültig gekennzeichnet (durchgekreuzt, umgedreht oder abgedeckt). Im Laufe des Sonntags, 1. Februar, wurden die neuen Beschilderungen „scharf“ gestellt.
21.	Wie wird es bis zum Sommer weitergehen?	Die Einhaltung der Verkehrsregelung wird beobachtet werden. Parallel werden weitergehende Maßnahmen zur Kontrolle und Ahndung von Verstößen geprüft und vorbereitet. Insbesondere die Aufstellung von Silhouettenblitzern ist kurzfristig denkbar. Eine Abstimmung mit der Bezirks-Regierung wird aktuell vorbereitet.

Sicherungsmaßnahmen Theodor-Heuss-Brücke - FAQ

Lfd Nr.	Frage	Antwort
22.	Was wird sich mit Beginn der Sicherungsmaßnahme „Kragarmsanierung“ auf der Theodor-Heuss-Brücke ändern?	Mit Beginn der Sicherungsmaßnahme wird die Verkehrsführung geändert werden müssen. Der Verkehr wird einstreifig je Fahrtrichtung über die Brücke geführt werden. Gleichzeitig wird die Fahrgeschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde reduziert werden. Die Ablastung auf 3,5 Tonnen wird bestehen bleiben.
23.	Welche Umleitungsempfehlungen gibt es aktuell?	<p>Es wird empfohlen, die Theodor-Heuss-Brücke weiträumig zu umfahren.</p> <p>Mögliche Routen sind</p> <ul style="list-style-type: none"> - von Westen herkommend ab BAB Kreuz Kaarst über die BAB 57/A44/A46 und - von Osten herkommend über die B8 Danziger Straße zur Querung A 44 und über die A1 Kennedydamm/Rheinufertunnel zur Querung Rheinkniebrücke. <p>Aktuell wird an einem Verkehrsgutachten gearbeitet, um die Umleitungsstrecken insbesondere für den innerstädtischen Verkehr zu optimieren.</p>
24.	Mit welchen Verkehrsbehinderungen rechnen Sie auf den Umleitungsstrecken während der Bauphase?	Für die Zeit bis zur Kragarmsanierung wird damit gerechnet, dass die Umfahrungsstrecken den zusätzlichen Verkehr verträglich aufnehmen können. Für diese Zeit wird der Umfang der Verkehrsbehinderung in einem Verkehrsgutachten untersucht. Der beauftragte Gutachter wird anschließend Vorschläge zu den Umleitungsstrecken erarbeiten und vorstellen.
25.	Wie ist es um die Theodor-Heuss-Brücke wirklich bestellt? Müssen sich Autofahrer/Jogger/Radfahrer Sorgen um die Standsicherheit machen?	Das Ziel der Sicherungsmaßnahme ist es, insbesondere die Stand- und Verkehrssicherheit für den Zeitraum bis zum Ersatzneubau zu gewährleisten. Aktuell bestehen unter der Maßgabe der getroffenen Vorkehrungen keine Bedenken, die Brücke in dem zugelassenen Umfang weiter zu nutzen.
26.	Wird es nochmal ein Zurück zum alten/gewohnten Zustand geben oder erst wenn der Neubau steht?	Nach heutigem Kenntnisstand wird eine Rheinquerung ohne verkehrliche Einschränkungen an dieser Stelle erst zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe des Ersatzneubaus möglich sein.
27.	Wie sieht es hinsichtlich Neubauten für andere	Auch die rund 350 weiteren Brückenbauwerke in der Zuständigkeit der Landeshauptstadt haben eine endliche Nutzungsdauer. Maßnahmen sind entsprechend zu priorisieren und nacheinander

Sicherungsmaßnahmen Theodor-Heuss-Brücke - FAQ

Lfd Nr.	Frage	Antwort
	Brückenbauwerke in Düsseldorf aus?	anzugehen. Aktuell sind Ersatzneubauten der Rheinkniebrücke und der Oberkasseler Brücke nicht konkret in Planung.
28.	Gilt das Verbot auch für die Überfahrt von Einsatzfahrzeugen und Bussen des ÖPNV?	<p>Der aktuelle bauliche Zustand der Theodor-Heuss-Brücke erfordert eine dringende ad-hoc Ablastung, um das Bauwerk zumindest für den Individualverkehr nutzbar zu halten. Hierzu wurde die seit 1. Februar geltende Beschränkung auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen angeordnet. Ausnahmen sind nur für Einsatzfahrten im Rahmen der Gefahrenabwehr sowie zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht zulässig. Auch diese belasten das Bauwerk sehr. Hier ist im Rahmen der Güterabwägung und zur Gewährleistung der Einhaltung der vorgeschriebenen Hilfsfrist (Erreichen des Einsatzortes nach Alarmierung) sowie der Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht eine ausnahmsweise Nutzung zuzulassen.</p> <p>Die Belastung des Bauwerks durch regelmäßig verkehrende Buslinien ist jedoch im aktuellen Zustand bedauerlicherweise nicht weiter vertretbar.</p>
29.	Da die Stadt ja Waagen in der Heuss-Brücke installiert hat: Wie viele zu schwere Fahrzeuge haben am Montag die Brücke gequert? Und wie sieht eine Vergleichszahl aus, z.B. vom Montag davor?	Die Zahlen des Weigh-in-Motion-Systems werden diesbezüglich aktuell ausgewertet. Die Ergebnisse wird die Landeshauptstadt Düsseldorf zeitnah mitteilen.
30.	Welche Fragen genau sind im Hinblick auf den Silhouettenblitzer offen? Was sind die Gründe dafür, dass er zum Start der Ablastung noch nicht installiert ist, da die Ablastung ja seit längerer Zeit absehbar ist. Und was genau wird da derzeit noch geprüft und von wem? Wie verfügbar sind die Geräte überhaupt?	In der Verkehrsüberwachung ist es üblich und daher auch in die Terminplanung einbezogen, dass gravierende Änderungen einer Verkehrsregelung – wie hier das Durchfahrtsverbot – gestaffelt durchgesetzt werden. Das heißt, zunächst erfolgt die Bekanntmachung durch Beschilderung vor Ort und begleitende Öffentlichkeitsarbeit, dann gibt es stichprobenhafte Kontrollen des fließenden Verkehrs und im dritten Schritt erfolgt die Installation stationärer Anlagen. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit muss diese Staffelung auch hier eingehalten werden, sie war auch Gegenstand der Zeitplanung für die Ablastung. Aufgrund der Bedeutung des Verkehrsbauwerks wurden die Zeiträume allerdings eng bemessen, um möglichst schnell die gewünschte Wirkung zu erzielen.

Sicherungsmaßnahmen Theodor-Heuss-Brücke - FAQ

Lfd Nr.	Frage	Antwort
		<p>Angesichts der aktuell noch zu beobachtenden Verstöße wird die Beschilderung erneut überprüft und ggf. kurzfristig nachgebessert, denn es geht primär darum, den Verkehr erst gar nicht auf die Brücke zu lassen. Die Sanktionierung wirkt hier nur mittelbar unterstützend, denn sie verhindert nicht den geahndeten Verstoß, sondern nur eventuelle weitere. Die Erfahrungen von der Josef-Kardinal-Frings-Brücke zeigen aber, dass der weit überwiegende Teil der dort noch verkehrenden Lkw tatsächlich nur einmal (94 Prozent) oder zweimal (4 Prozent) auffällig wird und nur sehr wenige Fahrzeuge auch ein drittes Mal auffallen (dann nicht selten mit einem anderen Fahrer).</p> <p>In der beschriebenen Abfolge wird die Verkehrsüberwachung nach Eingang der Genehmigung der Bezirksregierung umgehend stichprobenhafte Messungen mit den so genannten Enforcement Trailern aufnehmen und diese spätestens Ende Februar 2026 durch stationäre Anlagen ersetzen.</p>
31.	Wie haben sich die Blitzer-Zahlen an der Joseph-Kardinal-Frings-Brücke entwickelt? Und wie hat die Stadt ggf. auf „Wiederholungstäter“ reagiert, wenn Vorsatz anzunehmen ist?	Aufgrund der vorliegenden Daten lässt sich sagen, dass die Zahl der Verstöße an der Joseph-Kardinal-Frings-Brücke stabil ist. Es handelt sich dabei übrigens fast ausschließlich um ‚Einmal-Täter‘.
32.	Welche anderen Varianten genau erwägt die Stadt derzeit noch, um zu verhindern, dass zu schwere Lkw die Heuss-Brücke queren? Welche Optionen sieht sie da, welche Herausforderungen?	Nach der erfolgten Ablastung der Theodor-Heuss-Brücke wird die Landeshauptstadt Düsseldorf die weitere Entwicklung dort beobachten und erforderlichenfalls weitere Schritte prüfen.