

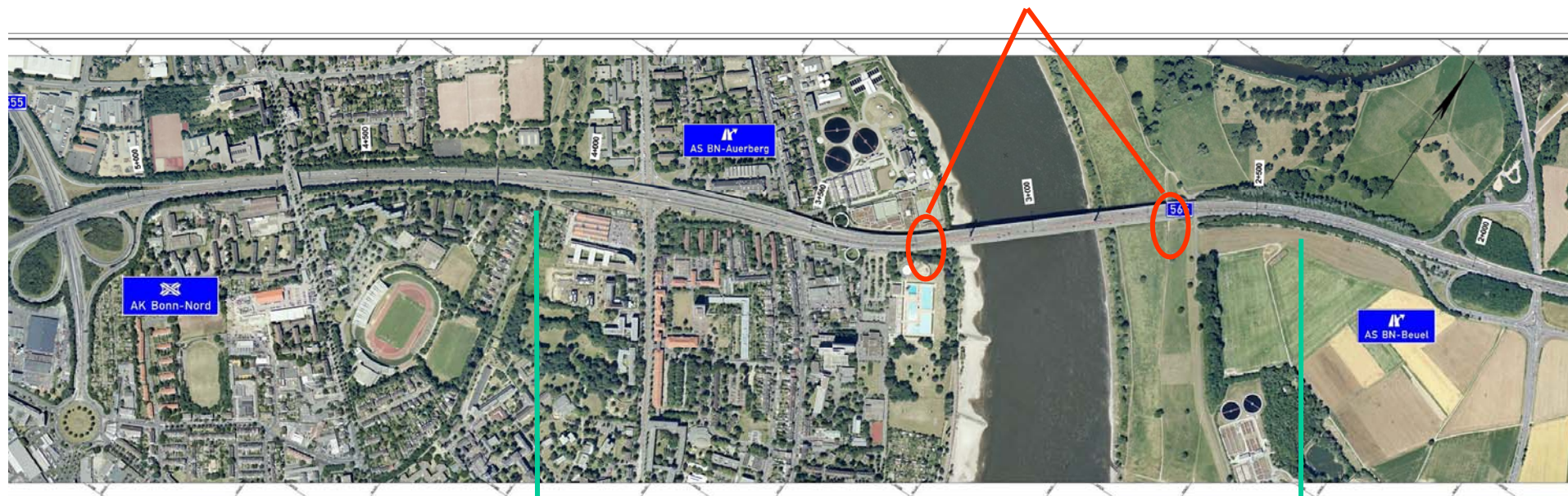


Brückensanierung im Großraum Bonn

Instandsetzung Rheinbrücke Bonn-Nord

Rheinbrücke Bonn-Nord (Friedrich-Ebert-Brücke)

Austausch der Fahrbahnübergänge (Sommerferien 2014)



Länge 1.290m

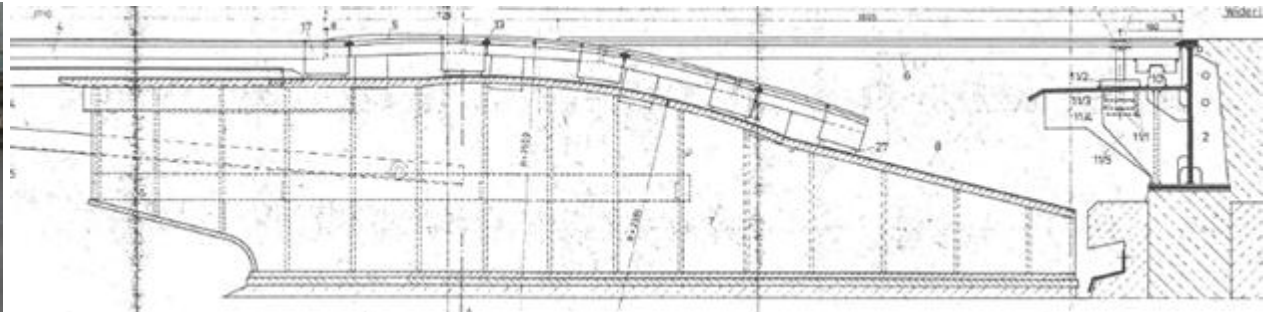
Baujahr 1967

Brückenklasse 60

| -----660 m -----|-----520 m-----|107m|

Gesamtinstandsetzung (ab 2015)

Vorhandener Fahrbahnübergang



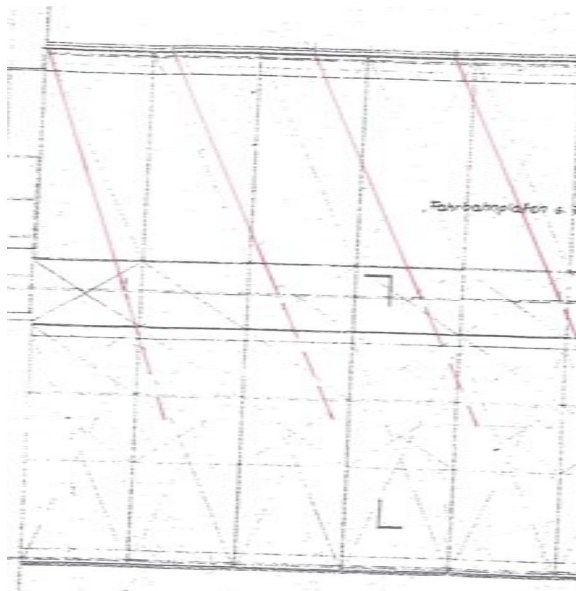
Kein Stand der Technik !!!



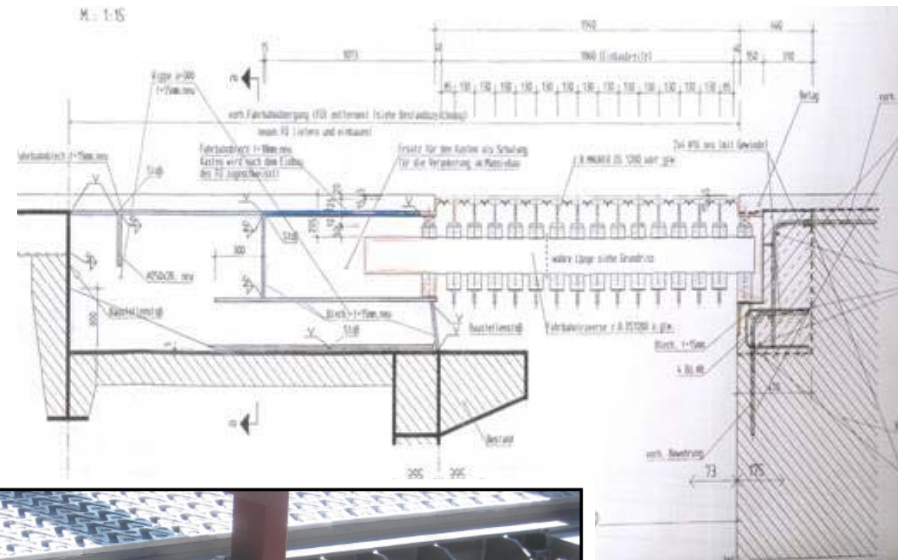
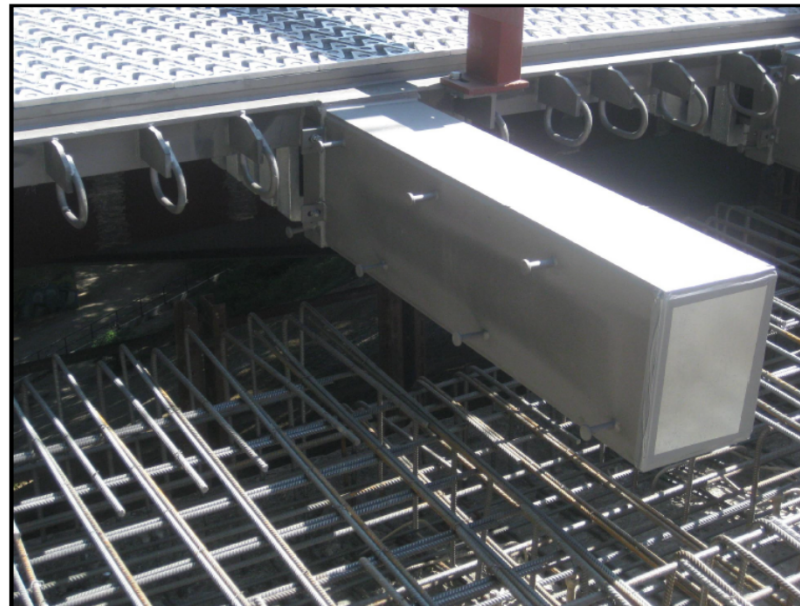
Stark korrodiert – Verkehrsgefahr !!!

Austausch Fahrbahnübergänge

Neuer Fahrbahnübergang



Schrägtraverse



Geometrische Randbedingungen



Breite Vorlandbrücken:

je Überbau 11,25 m

Breite Strombrücke

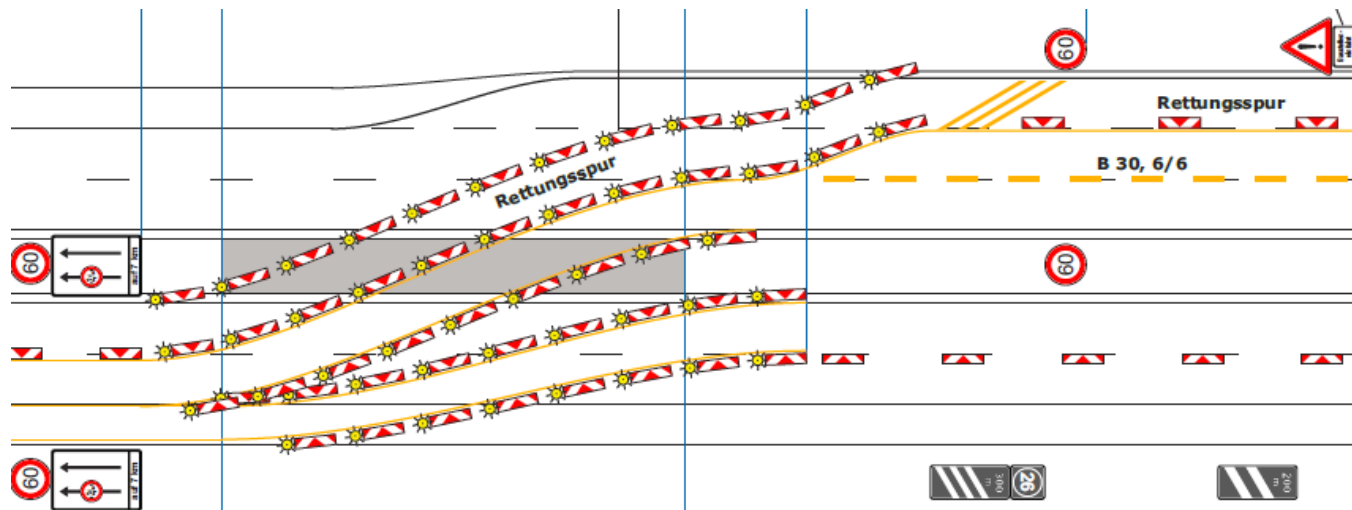
je Überbau 12,50 m



**Tragfähigkeitsdefizite in
Längsrichtung**

**Gewichtsbeschränkungen in
den Randbereichen**

Separate Rettungsspur für Einsatzfahrzeuge (Breite 3,0 m)



Geprüfte Verkehrsführungen – nicht umsetzbar

Verkehrsführung	Vorgaben / Rahmenbedingungen	Ergebnis	Bemerkung
2+2 / 3+1 bzw. alle Verkehrsführungen mit Fahrspuren auf beiden Überbauten	Um Bauzeit von 3 Wochen je Überbau einhalten zu können bzw. um bautechnische Durchführbarkeit zu gewährleisten, muss der gesamte Verkehr auf den anderen Überbau übergeleitet werden.	Verkehrsführungen mit einer oder mehreren Fahrspuren auf beiden Überbauten sind auszuschließen	Ohne Alternative
2+2 OverFly	Arbeitsbereich nicht überbrückbar; Lastbeschränkungen (max. 25 to); Keine technische Zulassung	Over-Fly Brücke technisch nicht anwendbar	Ohne Alternative
4+0 mit Lkw	Min. Fahrbahnbreite 2,50 m (PKW) + 3,00 m (Lkw) x 2 + 0,3 m Mitteltrennung = 11,30 m; Gewichtsbegrenzung	Aus geometrischen und statisch-konstruktiven Gründen nicht möglich	Ohne Alternative
3+0 mit Lkw	Gewichtsbegrenzung	Aus statisch-konstruktiven Gründen nicht möglich	Ohne Alternative

Mögliche Verkehrsführungen – in Abstimmungsphase

Verkehrsführung	Vorgaben / Rahmenbedingungen	Ergebnis	Bemerkung
4+0 ohne Lkw	Breite Vorlandbrücke (11,25 m) Gewichtsbegrenzung Separate Rettungsgasse	Bautechnische Prüfung der Machbarkeit noch nicht abgeschlossen; Separate Rettungsgasse nicht möglich	In Prüfung bzw. Abstimmung
2+0	Breite Vorlandbrücke (11,25 m) Gewichtsbegrenzung Separate Rettungsgasse	Aus bautechnischer Sicht machbar; Separate Rettungsgasse möglich	In Abstimmung

Bonner Großraum

Verkehrserhebung und -analyse

Verkehrsmodell

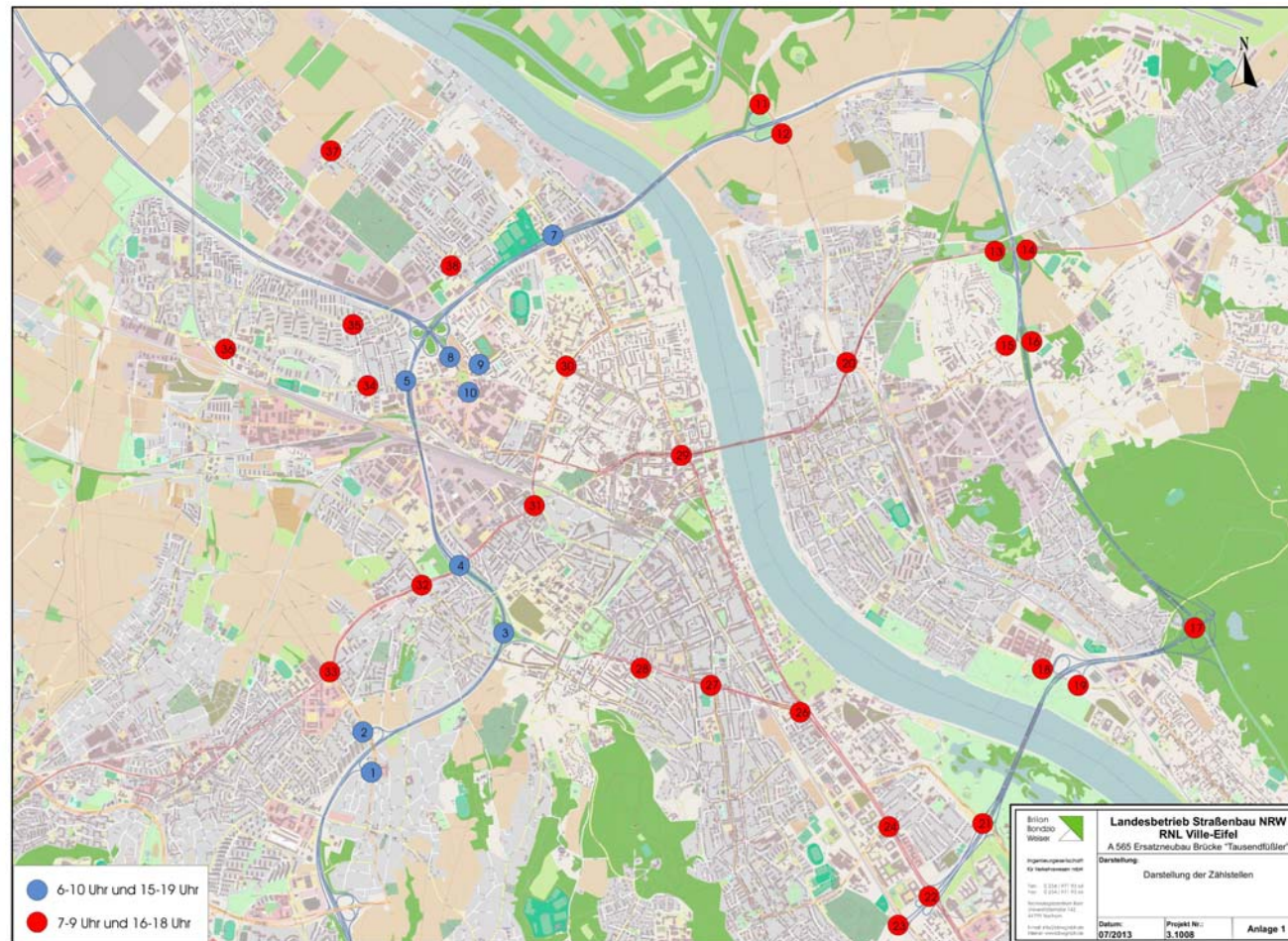
Bewertung der Baumaßnahmen

Auftrag an 

Brilon
Bondzio
Weiser 

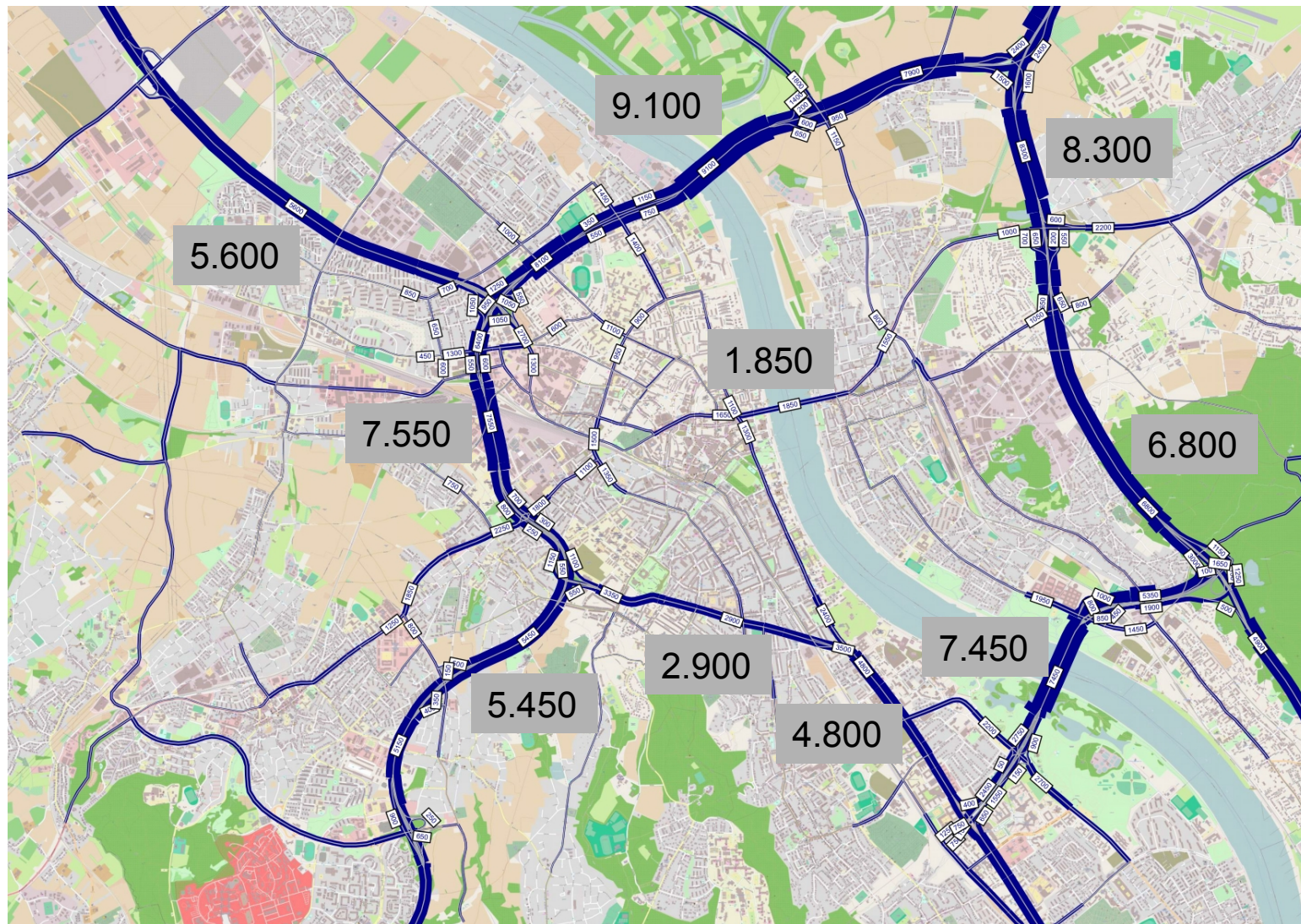
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Knotenpunkterhebung - Zählstellen

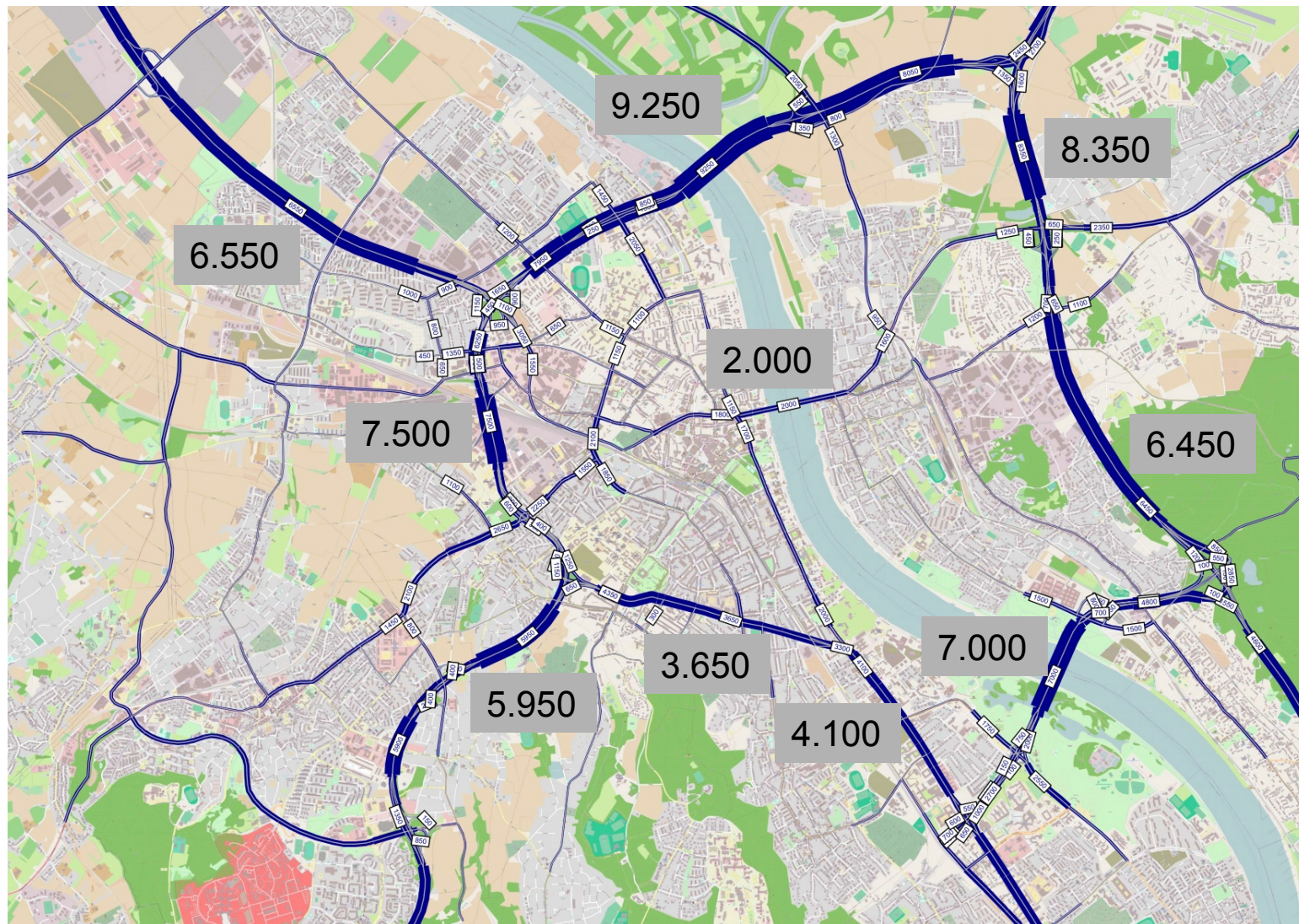


Verkehrserhebung März – April 2013

Analyse 2013 - Morgenstunde



Analyse 2013 - Abendstunde



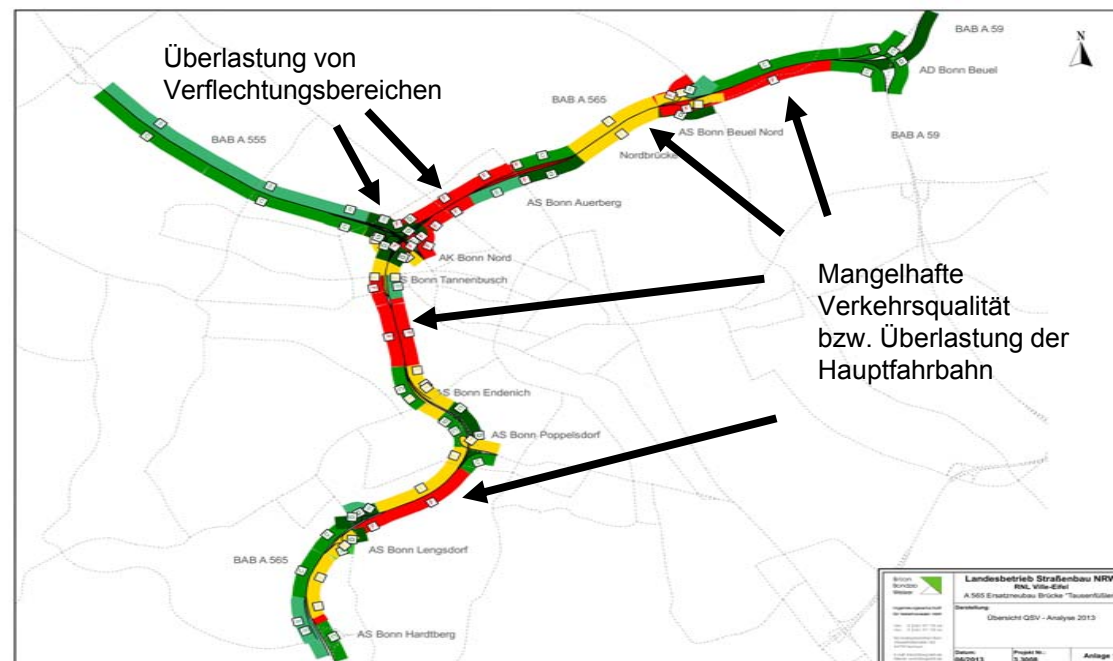
Ergebnisse der Verkehrsanalyse

A 565 an Normalwerktag (Mo.-Do.) überdurchschnittlich belastet

DTV 96.315 Kfz/24h

Überwiegend Quell- und Zielverkehr

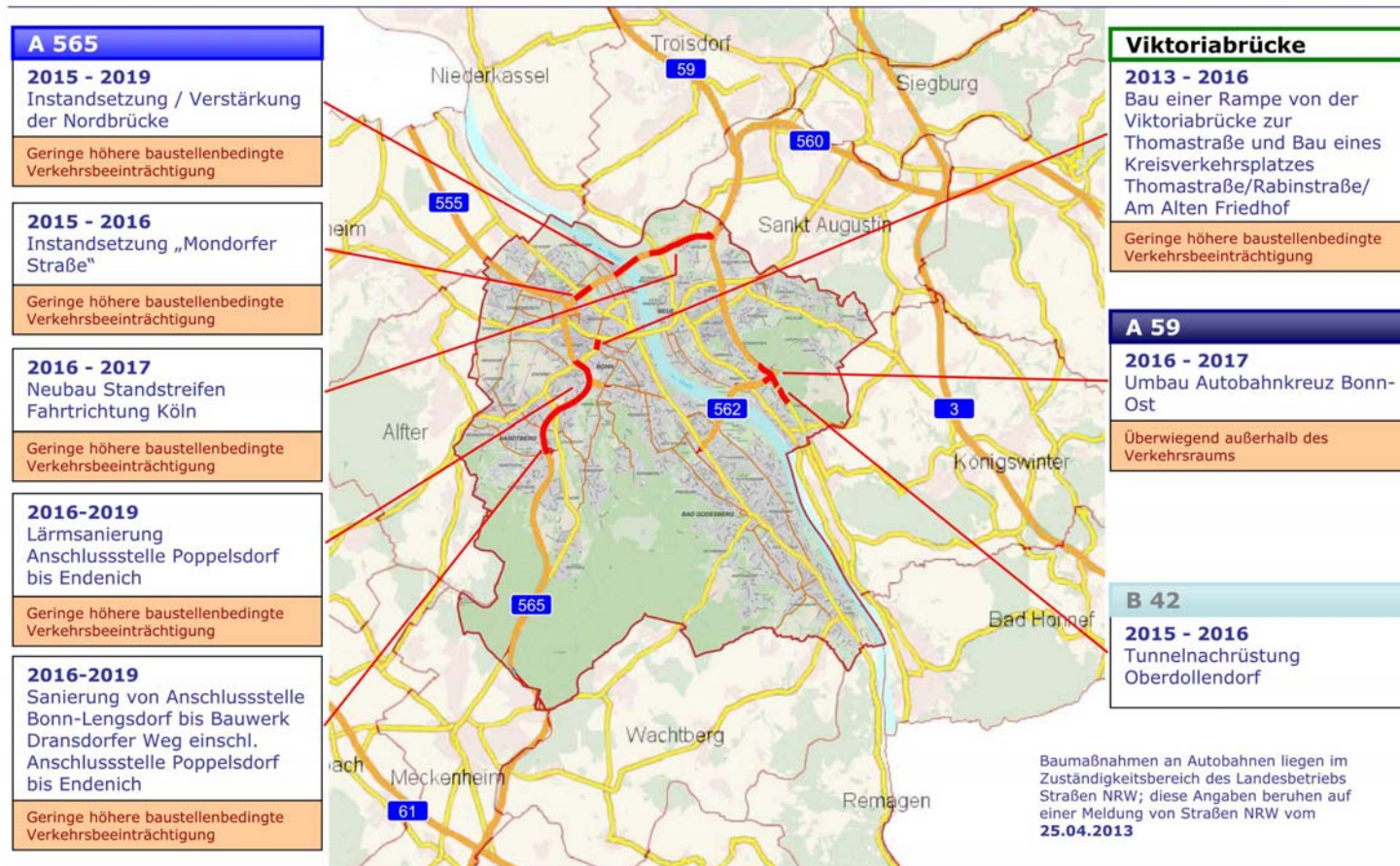
Wenige alternative Querungsmöglichkeiten über den Rhein



Bewertung der Baumaßnahmen

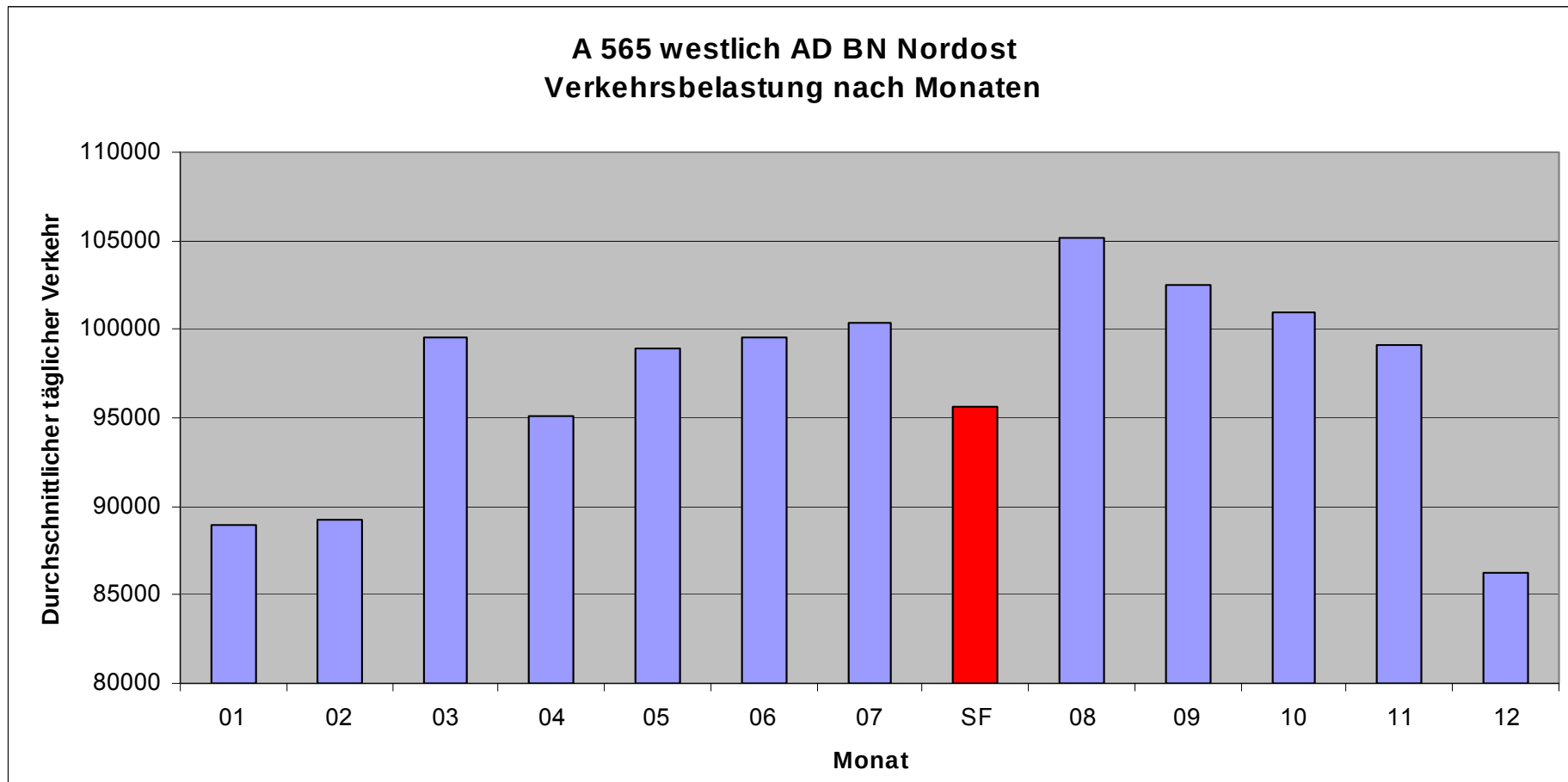
Maßnahmen auf Autobahnen (Landesbetrieb Straßen NRW) und im städtischen Hauptverkehrsstraßennetz mit deutlichen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss

geplant 2016



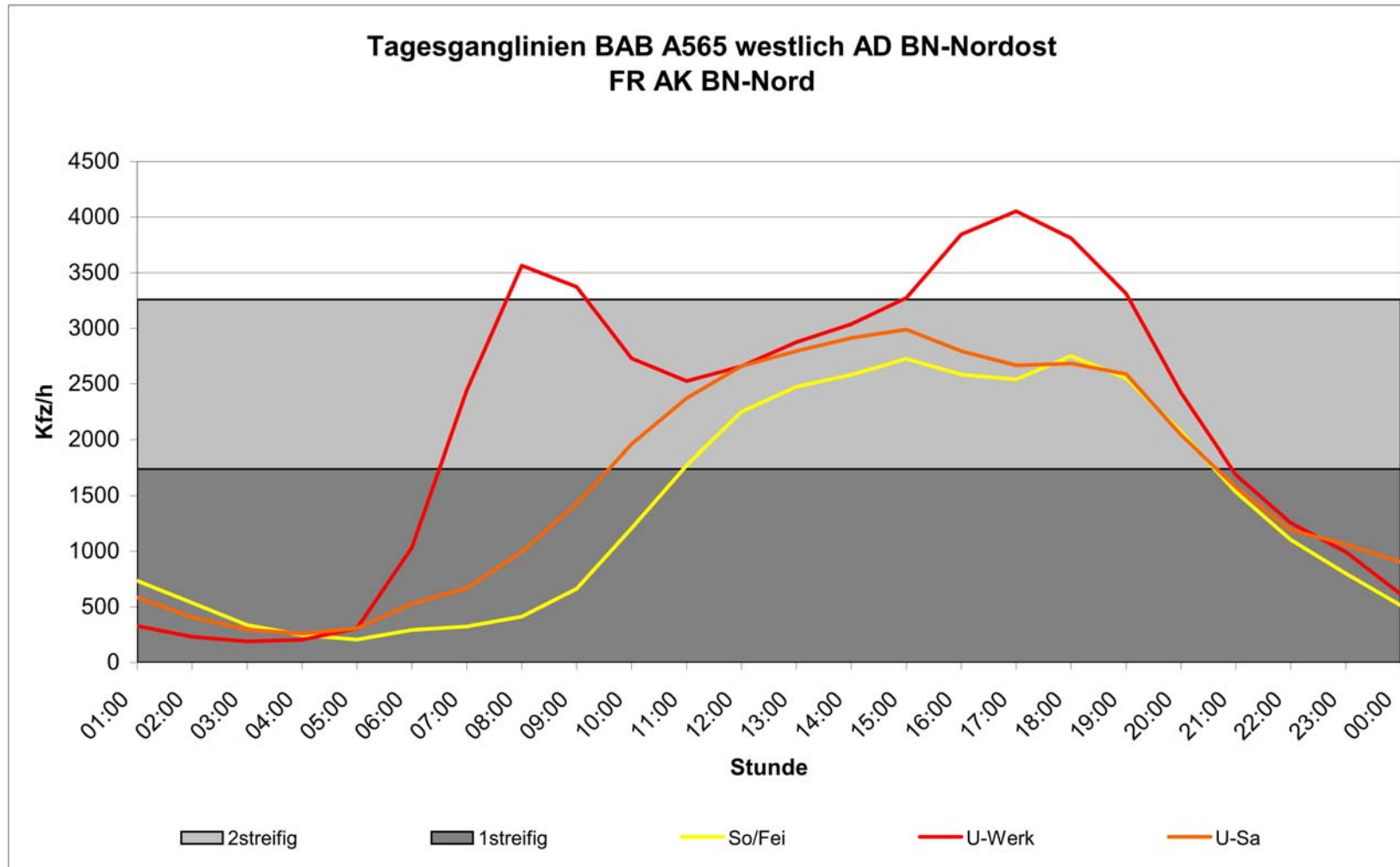
Stadt Bonn, Dez. VI, April 2013

Austausch FBÜ Rheinbrücke Bonn-Nord



Bewertung der Baumaßnahmen

Austausch FBÜ Rheinbrücke Bonn-Nord



Bewertung der verkehrliche Auswirkungen möglicher Verkehrsführungen in Bearbeitung

Analyse der Verkehrssituation (Ist-Zustand) bzw. des Verkehrsnetzes deutet auf schwierige Verkehrsverhältnisse hin

Aufgrund der verkehrlichen Beschränkungen (Fahrstreifenreduktion bzw. Lkw-Fahrverbot) ist die Bauzeit möglichst kurz zu halten Sommerferien 2014

Zeitnahe Entscheidung ist herbei zu führen, um eine intensive Vorbereitung (Öffentlichkeitsarbeit) zu beginnen.



Noch Fragen?

Kontakt

Mario Korte

Betriebsitz Gelsenkirchen

Multiprojektmanagement – Arbeitsstellenmanagement

mario.korte@strassen.nrw.de

Telefon 0209-3808-537