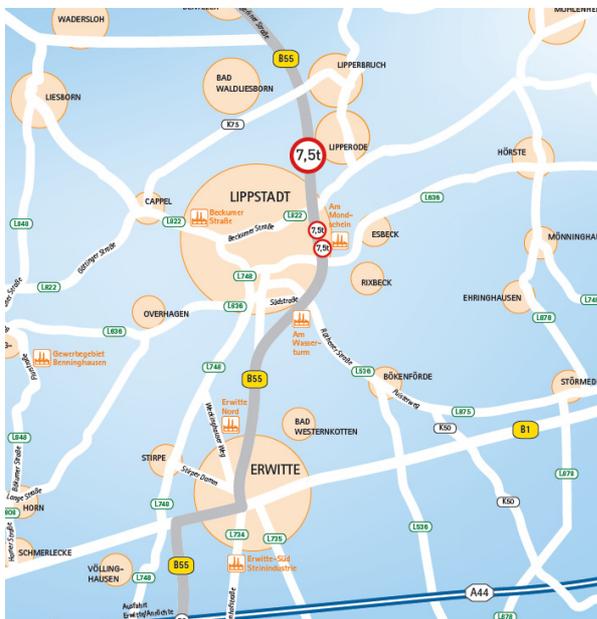


Brückensperrungen für den Schwerverkehr auf der B 55-Umgehung in Lippstadt

Die Suche nach Antworten auf regelmäßig wiederkehrende Fragen (FAQ) sowie Umleitungen und mögliche Alternativrouten.

Aufgrund nicht mehr ausreichender Tragfähigkeit für die heutigen Belastungen des Schwerverkehrs sind seit Mitte August drei Brücken auf der bisher vierspurigen B 55-Umgehung rund um Lippstadt für Fahrzeuge > 7,5 t. zGG gesperrt. Seither wird der Schwerverkehr zwischen den Abfahrten Rixbecker Straße/Mondschein im Süden und Ostlandstraße/Bad Waldliesborn über Landes- und Kreisstraßen umgeleitet. Zudem wird der nördliche Teilabschnitt auf jeweils eine Richtungsfahrbahn reduziert. Dies gilt bis zum Bau von Behelfsbrücken bzw. Ersatzbauten für die heutigen Brückenbauwerke und damit zunächst auf unbestimmte Zeit.



Die B 55 zwischen Bad Waldliesborn und Erwitte mit den Gewichtsbeschränkungen auf der Umgehung

Hinweis: Wenn nachfolgend von LKW > 7,5 t. zGG die Rede ist, so gilt dies in gleicher Weise auch für Busse, Landwirtschaftliche Fahrzeuge und andere Kfz. Maßgeblich ist die Fahrzeug-Einheit. Zugmaschine und Auflieger bzw. Anhänger werden nicht separat gerechnet!

Mit dem nachfolgenden Fragenkatalog möchten wir Antworten auf häufig gestellte Fragen zu Ursachen, Folgen und Ausweichmöglichkeiten geben. Die Antworten werden nicht immer zufrieden stellen und zum Teil wohl auch neue Fragen aufwerfen. Sorgen und hier und da und erst recht auch Verärgerung über diese Situation sind nur zu verständlich. Die IHK bemüht sich gemeinsam mit der Stadt Lippstadt, dem Landesbetrieb Straßen.NRW und den beteiligten Verkehrsbehörden darum, die zweifellos massiv auftretenden Probleme so gut es geht zu minimieren. Da es aber für den heutigen Verkehr auf der B 55 keine wirkliche Alternative gibt, führen die bisher geplanten Maßnahmen allenfalls zu einer Minimierung, in keinem Fall jedoch zu einer Lösung des Problems. Die IHK bittet deshalb schon heute um Verständnis bei allen Unternehmen aus Lippstadt und aus der näheren und weiteren Umgebung, genauso wie bei Bürgern, Anwohnern an Umleitungsstrecken in Lippstadt und Erwitte und bei Kunden des Handels- und Dienstleistungsstandortes Lippstadt für die zwangsläufig auftretenden Einschränkungen und Belästigungen.

1. Warum müssen die Brücken neu gebaut werden?

Die maroden Rheinbrücken in Leverkusen und Duisburg sind der Anlass, alle vor 1985 errichteten Straßenbrücken in NRW auf ihre Tragfähigkeit hin zu untersuchen. Dies sind landesweit etwa 2/3 von insgesamt ca. 10.000 solcher Bauwerke. Die jetzt betroffenen Brücken auf der B 55 sind die Lippebrücke und die Lippe-Umflutbrücke ebenso wie die Brücke über die K 34 am Margaretensee. Sie sind baugleich in den Jahren 1959/60 erbaut worden und waren auf den damaligen Verkehr ausgelegt. Jetzt sind sie mit den heutigen Belastungs- und Tragfähigkeits-Maßstäben nachgerechnet worden. Das Ergebnis der Nachrechnungen, das von einem Gutachter der Stadt Lippstadt auf Plausibilität geprüft wurde, weist darauf hin, dass die Brücken statisch den Verkehrsmengen, dem gestiegenen LKW-Verkehr und den deutlich höheren Gesamtgewichten und Achslasten nicht mehr ausreichend standhalten. Das gilt selbst dann, wenn die Brücken noch im Neubauzustand der seinerzeit geltenden Standards sind.

2. Wenn keine Schäden erkennbar sind, warum können die Brücken dann nicht wie bisher oder in ähnlicher Form weiterbefahren werden?

Auch wenn es sich nur um ein bisher errechnetes Problem handelt, so kann es der Straßenbaulastträger nicht einfach bei der bisherigen Nutzung belassen. Dem Landesbetrieb Straßen.NRW obliegt die Verkehrssicherungspflicht der Strecke, d.h. der Betrieb bzw. das Land NRW haftet für etwaige Sach- und Personenschäden, die aus nicht ausreichender Unterhaltung und Sicherung einer Strecke entstehen können, zivil- und öffentlich-rechtlich. Verantwortliche Personen können ggfs. auch strafrechtlich verfolgt werden, insb. wenn ihnen vorgeworfen werden kann, auf vorliegende Erkenntnisse nicht ausreichend reagiert zu haben. Vor diesem Hintergrund hat NRW-Verkehrsminister Michael Groschek auf einem von der IHK Arnsberg organisierten Ortstermin am 11.08. entschieden, die Umleitungen wie geplant in Betrieb zu nehmen.

3. Was ist nun konkret geplant?

In einem ersten Schritt werden bereits seit Anfang Mai keine Sondergenehmigungen für Schwertransporte über 40 t. mehr erteilt und ein Abstandsgebot für LKW von 50 m ist beschildert. Seit dem 14. August wird nun auch der reguläre Verkehr über die B 55 wie folgt eingeschränkt:

- **Verbot für Fahrzeuge > 7, 5 t. zGG auf dem B 55-Abschnitt zwischen den Abfahrten Lippstadt-Mondschein und Ostlandstraße/K 75** (s. Karte auf der Vorseite).
- **Verengung von zwei auf eine Richtungsfahrbahn im Abschnitt zwischen Lipperoder Straße/L 822 und Ostlandstraße/K 75**

Die Fahrbahn- und damit Kapazitätsreduzierung ist Folge der ungünstigeren Berechnungsergebnisse für die Brücke am Margaretensee/K34. Beim Erhalt der Vierspurigkeit müsste dort sogar eine Nutzlastbegrenzung von 3,5 t. erfolgen.

4. Wie sieht der Zeitplan für den Brückenneubau aus?

Auf diese häufig gestellte Frage können die Planer keine verbindliche Antwort geben. NRW-Verkehrsminister Michael Groschek will jedoch den Forderungen der IHK Arnsberg, der Stadt Lippstadt und örtlicher Unternehmen folgen und dazu beitragen, dass der Zeitraum der

Umleitungen so kurz wie möglich gehalten wird. Bereits Anfang September sollen gutachterliche Aussagen dazu vorliegen, ob und wie die Brücken so provisorisch ertüchtigt werden können, dass sie wieder in vollem Umfang befahrbar sind. Es wird bereits an der Planung von Behelfsbrücken gearbeitet, die Verkehre bis 44. t. zGG aufnehmen können. Auch die aus der Region entwickelte Idee, die Bauphase für den Neubau durch Einsatz von Fertigbauteilen nach niederländischem Vorbild in „Lego-Bauweise“ deutlich abzukürzen, soll wenn möglich als Modellprojekt für NRW verfolgt werden. Im Idealfall könnte die Sperrung so auf wenige Monate begrenzt werden. Eine Garantie hierfür gibt es jedoch nicht.

5. Wie wird der Ziel- und Quellverkehr mit Fahrzeugen > 7,5 t. zGG nach und von Lippstadt abgewickelt?

Zeitgleich mit der Sperrung sind zwei Umleitungen für LKW > 7,5 t. ausgeschildert:

Nord-Süd-Richtung: (Route A – grüne Darstellung)

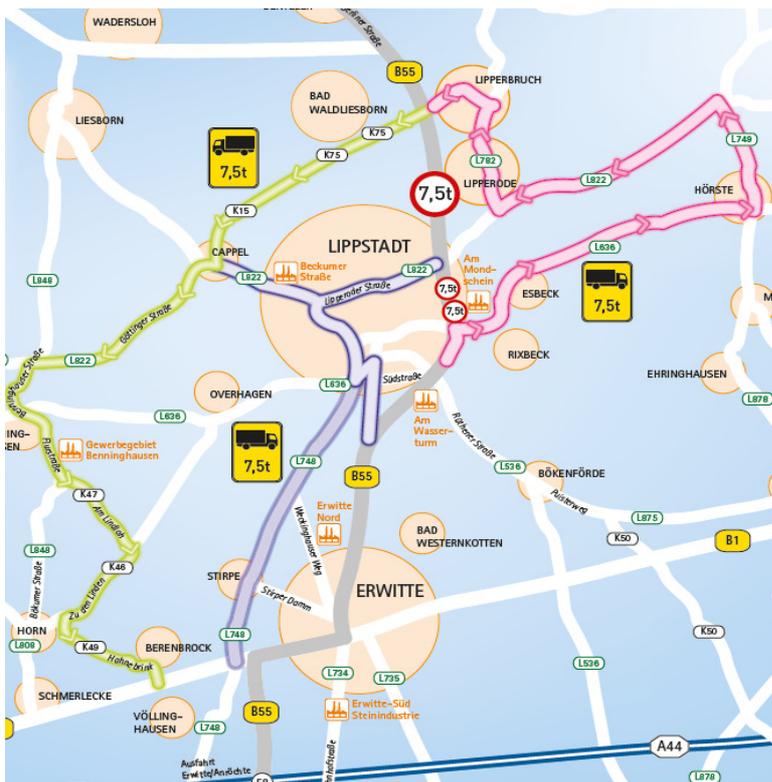
Ab Abzweig Ostlandstraße/K 75 Richtung Cappel, weiter über L 822 bis Benninghausen und von dort zunächst über die L 848 und dann über die Kreisstraßen K47 (Am Lindloh), K46 (Zu den Linden) und K49 (Hahnebrink) bis zur B 1 alt und von dort bis A 44 /Erwitte

Streckenlänge: 22,7 km (+ 9,2 km gegenüber Verbindung über B 55)

Süd-Nord-Richtung: (Route B – rote Darstellung)

Ab Abzweig Mondschein/Rixbecker Straße über L 636 über Esbeck nach Hörste, dort links abbiegen auf L 749 über die Lippe, anschließend erneut links abbiegen auf L 822 Richtung Lipperode, im Ortskern rechts auf L 782 Mastholter Straße, anschließend links abbiegen auf K 34 durch Lipperbruch und dort Beschilderung zur Ostlandstraße/K 75 bis B 55 folgen

Streckenlänge: 16,2 km (+ 12,3 km gegenüber Verbindung über B 55)



*Ausgeschilderte
Umleitungsstrecken
für den LKW-
Verkehr > 7,5 t*

Ziel- und Quellverkehre aus südlicher Richtung (A 44) von und zu Industriestandorten Beckumer Straße/Wiedenbrücker Straße (Hella-Nordwerk, Rothe Erde, FrieslandCampina u.a.)

Abzweig B 55-Erwitter Straße, Weiterfahrt über Overhagener Straße und Westtangente (Stirper Straße, Udener Straße) bis Beckumer Straße (**Route C – blaue Darstellung**), alternativ auch über L 748 von B 1 (alt) über Erwitte-Stirpe bis Udener Straße

Ziel- und Quellverkehre aus nördlicher Richtung (A 2) ins nördliche Stadtgebiet Lippstadt: ab Ostlandstraße/K 75 über Wiedenbrücker Straße (K 75) oder weiter über Cappel (K 15) auf Beckumer Straße (L 822)



Anfahrtsstrecken für den LKW-Verkehr > 7,5 t. zu Lippstädter Industriegebieten und einzelnen Gewerbestand-orten

Die künftig beschilderten **Umleitungen (A, B und C)** haben den Charakter von Empfehlungen, sind also keine Zwangsführungen. Sie können daher auch in gegenläufige Richtungen befahren werden. Dies kann allerdings in Kreuzungsbereichen insb. bei Linksabbiegern und im LKW-Begegnungsverkehr zu Engpässen und Verzögerungen führen.

6. Sind die Umleitungsstrecken überhaupt geeignet?

Wenn überhaupt, dann sind die Umleitungsstrecken nur bedingt für den LKW-Verkehr geeignet. Das gilt erst recht, wenn man bedenkt, dass aktuell je Fahrtrichtung bis zu 1.500 LKW > 7,5 t. von der B 55 verdrängt werden müssen. Es ist deshalb mit erheblichen Rückwirkungen auf den Verkehrsfluss zu rechnen. Um hier gegenzusteuern, sind Ampelschaltungen optimiert bzw. neue Ampeln installiert, die beispielsweise in Lippstadt-Hörste den Linksabbieger auf der Haupt-Fahrtrichtung der Umleitung bevorzugen.

Ohne Zweifel sind die zu erwartenden Verkehre eine große Belastung für die Anwohner, den Fußgänger- und Radverkehr in den Ortsteilen sowie für den Zustand der Straßen selbst. In den Ortsteilen befinden sich zahlreiche Schulen und Kindergärten sowie z.T. auch Behinderteneinrichtungen mit insgesamt mehr als 4.000 besonders schutzbedürftigen Personen. Die Unternehmen werden deshalb dringend darum gebeten, eigene Fahrer und die Fahrer von Fremdspeditionen zu umsichtigem Fahrverhalten und Rücksichtnahme auf Fußgänger und Radfahrer anzuhalten.

7. Wie soll der regionale Verkehr und der Durchgangsverkehr abgewickelt werden?

Für den regionalen Verkehr, der beispielsweise zwischen Warstein und Rheda-Wiedenbrück abgewickelt wird, stehen die **Umleitungen A und B** zur Verfügung. Angesichts der Verkehrsmengen von erwarteten deutlich mehr als 1.000 LKW je Fahrtrichtung am Tag ist jedoch hier mit extremer Stauanfälligkeit zu rechnen. Daher sind Unternehmen mit solchen regionalen Zielen und erst recht Ziele im Fernverkehr gut beraten, **weitere großräumige Umfahrungen** in Betracht zu ziehen.

So dürfte in Richtung Hannover ein Umweg über das Autobahnkreuz Wünnenberg/Haaren (A 44/A 33) unter dem Faktor Zeit das geringere Übel sein. Weitere Alternativen bestehen über die B 475 (Soest – Lippetal) zur A 2, wenn das Ziel im Westen liegt. Wo solche großräumigen Umfahrungen zum Beispiel nicht möglich sind, weil das Ziel in angrenzenden Gebieten der Kreise Warendorf und Gütersloh liegt, könnte gleichwohl ein größerer Radius als Entlastung und als Zeitgewinn sinnvoll sein. Hierzu bieten sich je nach Ausgangspunkt bzw. Ziel verschiedene Alternativen über das Bundesstraßennetz, zum großen Teil aber auch nur über das Netz der Landesstraßen an.



Großräumige Alternativen für den LKW-Verkehr > 7,5 t. als Verbindung zwischen A 44 und A 2 und zu regionalen Zielen

8. Wer trägt die durch die Umleitungen und Staus entstehenden Mehrkosten für Unternehmen?

Die beschriebene Situation führt zu längeren Fahrzeiten und damit veränderten Takten im Liefer- und Produktionsrhythmus, ggfs. die Einrichtung von Pufferlagern oder den Einsatz weiterer Fahrzeuge. Unternehmen mit Transportkosten empfindlichen Gütern (z.B. Sand, Schotter) sind z. T. nur noch eingeschränkt wettbewerbsfähig. Der Ruf nach finanziellem Ausgleich für den Mehraufwand an Zeit und Entfernung ist daher verständlich. Eine

Möglichkeit der Entschädigung gibt es hier aber leider nicht. Auch dem Antrag der IHK an das Bundesamt für Güterverkehr, eine nachträgliche Mauterstattung für unverschuldete Fahrten über die Autobahnen zu ermöglichen, wurde nicht entsprochen.

9. Bekomme ich eine Entschädigung für den Verlust an Wohn- und Lebensqualität als Anwohner oder Gewerbetreibender?

Auch für den temporären Verlust an Lebensqualität in Ortsteilen gibt es keinen Ausgleich. Hier kann es wie auch für die transportierende Wirtschaft selbst nur darum gehen, durch umsichtiges Verhalten Unfälle oder andere durch den Verkehr verursachte Sachschäden zu vermeiden und den Zeitraum für diese Maßnahmen so kurz wie möglich zu halten.

10. Gab es keine Alternativen zur Verlagerung des LKW-Verkehrs?

Alternativ ist es auch möglich, den gesamten Abschnitt nur für eine Richtungsfahrbahn freizugeben. Dies hätte zur Folge, dass der Schwerverkehr bis 40 t. zGG über Lippe- und Umflutbrücke fahren könnte, über die Margaretensee-Brücke jedoch nur bis 30 t. Außerdem gehen Verkehrsfachleute davon aus, dass die heutigen Verkehrsmengen von werktäglich mehr als 30.000 Fahrzeugen, davon 1.500 LKW, nicht einspurig verkraftbar sind. Die Kapazitätsgrenze für einspurige Abschnitte liegt bei ca. 18.000 Kfz/Tag. Es wird dann insbesondere zu den Verkehrsspitzenzeiten mit langen Staus auf der Strecke bis hinein in die Kreuzungen und Querverbindungen (z.B. am Wasserturm und an der Lipperoder Straße) gerechnet. Es hilft daher dem LKW-Verkehr wenig, eine Straße theoretisch befahren zu können, dort faktisch aber regelmäßig im Stau zu stehen. Deshalb haben sich der Landesbetrieb und das NRW-Verkehrsministerium für die Umleitung des LKW-Verkehrs > 7,5 t. entschieden.

11. Wohin kann ich mich bei Problemen wenden?

Wenn sich individuelle Probleme von Unternehmen mittels der dargestellten Umleitungen nicht lösen lassen, muss über weitere Alternativen und ggfs. Sondergenehmigungen nachgedacht werden. Für solche Fälle wie auch weitere Fragen wenden Sie sich bitte an:

die IHK Arnsberg: 02931/878-185; b55@arnsberg.ihk.de (für die gesamte Region)

die Wirtschaftsförderung Lippstadt GmbH: 02941/270-101 (für Lippstädter Unternehmen)

11. Wer ist für das Dilemma verantwortlich? Sind sich die Verkehrsplaner eigentlich der Tragweite dieser Sperrungen bewusst?

Die Verantwortung für die jetzt eingetretene Situation Personen oder Institutionen zuzuweisen, die aktuell Verantwortung tragen, greift bei weitem zu kurz. Das „Brücken-Dilemma“ ist nicht nur in Lippstadt die Folge jahrzehntelanger Vernachlässigung der Infrastruktur, die sich nun nicht in kurzer Zeit beheben lässt. In der Sache hilft es auch wenig, nun den Schwarzen Peter in eine bestimmte Richtung zu schieben.

Gleichwohl sind sich die mit der Lösung des Problems befassten Behörden und Institutionen der Tragweite aller Maßnahmen sehr wohl bewusst. NRW-Verkehrsminister Groschek hat bei seinem Besuch in Lippstadt zutreffend von der „Zumutung für Anwohner und Wirtschaft“ gesprochen, für die es aber keine Alternative gebe. Er will deshalb alles unternehmen, den Zeitraum der Provisorien und damit auch die Belastung für alle Beteiligten so kurz wie möglich zu halten. IHK Arnsberg und Stadt Lippstadt werden ihn beim Wort nehmen!

Fazit: Es gibt keine gute und für alle Seiten befriedigende Lösung zur Bewältigung des Brückendilemmas auf der B 55. Viele Fragen lassen sich heute nur näherungsweise beantworten. Die jetzt gefundenen Lösungen sind Provisorien mit vielen Schwächen. Aber welche Alternativen gibt es? Konstruktive Hinweise werden gerne entgegengenommen.

Dieses Merkblatt wird bei Bedarf regelmäßig aktualisiert. Weitere Informationen, aktuelle Entwicklungen sowie Karten finden Sie u.a. auch zum Download unter:

www.umleitung-b55.de

Stand: 18.03.2016