

Seien wir ehrlich: Im Vergleich zu einer Schrägseilbrücke kommt eine Kastenträgerbrücke eher unspektakulär her. Das gilt nicht nur für die **Südbrücke** und ihr Verhältnis zur Düsseldorfer Brückenfamilie, sondern auch für die Kölner Zoobrücke. Dabei handelt es sich um eine Rekordhalterin von einiger Eleganz. Sie ist die weltweit die am weitesten gespannte Kastenträgerbrücke mit nur einem Hauptlager. Und weil man bei der 1966 nach vier Jahren Bauzeit eröffneten Brücke auf Leichtbau gesetzt hat, kann sie je nach Wetter- und Verkehrslage recht deutlich schwanken. Angedacht war eine Straßenverbindung über den Rhein an dieser Stelle schon 1953, wobei diese in der Prioritätenliste der Kölner Brücken nicht besonders weit oben stand und die genaue Anbindung an das links- und rechtsrheinische Straßennetz lange ungeklärt war.



Google-Map: Die Kölner Zoobrücke

So blieb die Zoobrücke, die aufgrund einer Bürgerbefragung so getauft wurde, bis 1975 ein wenig isoliert. Erst durch die Verbindung mit der Inneren Kanalstraße auf dem linken und den Bau der Bundesstraße 55a quer durch Mülheim bis zum Kreuz Köln-Ost bekam die Brücke ihre heutige verkehrstechnische Bedeutung. Zudem dient sie auch als Spange zwischen der A57 im Nordwesten der Stadt und der A3 als Teil des Kölner Autobahnringes. Den Namen hat die Brücke nicht von ungefähr, führt sie doch dicht am Gelände des Kölner Zoos vorbei. Durch ihren Bau veränderte sich aber vor allem das Mülheimer Ufer ganz entscheidend, besonders das Gebiet südlich des Mülheimer Hafens. Zuvor war anlässlich der Buga 1957 schon **der Rheinpark** von Grund auf saniert, erweitert und teilweise neu angelegt worden. Außerdem hatte man als eine Hauptattraktion **eine Seilbahn vom linken Ufer zum Buga-Gelände** errichtet, die sich auch nach dem Ende der Ausstellung großer Beliebtheit erfreute. Die Brücke sollte exakt in der Flucht dieser Bahn entstehen



Die Seilbahn kreuzt die Zoobrücke leicht diagonal

(Foto: Wikimedia)

Nun störte aber der rechtsrheinische Pylon der Seilbahn den Bau der Zoobrücke, und man baute diese beliebte Einrichtung einfach ab. Das führte zu massiven Protesten der Kölner. Also wurde die Seilbahn wiederaufgebaut. Allerdings setzte man den Pylonen auf der Mülheimer Seite weiter nach Süden und in den Park hinein; seitdem queren die Gondeln die

Brücke leicht diagonal. Und immer mal wieder kommt es zu Störungen, nach denen Höhenretter die Fahrgäste aus den Kabinen holen müssen.

Spätestens ab 2022 steht der Köln Zoobrücke eine umfangreiche Sanierung bevor. Es besteht der Verdacht, dass beim Bau Stahl aus Chargen mit ungewöhnlichen Zusammensetzungen verwendet wurde, der möglicherweise die Haltbarkeit des Bauwerks gefährdet. Weil es bis dahin noch eine Weile ist, hat man 2017/18 zunächst einmal die Fahrbahnen saniert.

[Titelbild: Frank Schwichtenberg via Wikimedia unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“; Seilbahn-Foto: Ebertplatz aka Gerd Franke, Cologne/Köln (www.ebertplatz.de) via Wikimedia unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 nicht portiert“]