DSdD - Der Stand der Dinge im Dezember 2024

DSdD/Der Stand der Dinge im Dezember 2024

1.Neubau Fleher Brücke: Anwohner wenden sich mit einer Online Petition begründet gegen die von der Autobahn GmbH favorisierten Planvarianten

2. Die Themenlupe blickt auf einige unfassbare behördliche Vorgänge, die sich zu Lasten der Anwohnergesundheit im A46-Streckenabschnitt Fleher Brücke auswirkten

1.NEUBAU FLEHER AUTOBAHNBRÜCKE: DIE AUTOBAHN GmbH WILL DIE AUTOBAHNBRÜCKE NOCH NÄHER AN DIE HÄUSER BAUEN, MINDESTABSTAND: 61,5 METER

DIE ANWOHNER WENDEN SICH MIT EINER ONLINE-PETITION GEGEN DIESES VORHABEN

Unterstützen Sie bitte die Initiative mit Ihrer Unterschrift!

Die Fleher Autobahnbrücke soll in der Zeit von 2029 bis 2035 von 2 Autobahnbrücken ersetzt werden, eine für die Fahrtrichtung (FR) Neuss und eine für die FR Düsseldorf.

Am 28/05/24 teilte die Autobahn GmbH in Flehe mit, dass sie von den ursprünglich 12 Planvarianten, drei westl. Planvarianten favorisiert.

Alle drei Varianten rücken die Brücke näher an die Wohnbebauungen.

Matthias Höhne von der Autobahn GmbH widersprach den Einwänden, dass es zu einer Lärmzunahme kommt, mit den Worten: „Es muss leiser werden.“

Jürgen Borrmann, Sprecher der Fleher Bürger-Interessengemeinschaft/FB-I: „Er sagte nicht, dass es leiser wird.“ Was die GmbH unternimmt, dass es leiser werden muss, sagte er auch nicht.

Ich schließe nicht aus, dass das passieren kann, was die Krefelder Niederlassung der Autobahn GmbH in Sachen lärmtechnische Berechnungen Fleher Brücke schon tat, als sie noch Landesbetrieb Straßenbau NRW hieß.

„Demnach könnten die Berechnungen erneut mit ergebnisbeeinflussenden Vorgehensweisen erfolgen, bis die Dezibel-Grenzwerte eingehalten werden."

Am 28. Mai wiesen die Anwohner darauf hin, dass alle drei von der Autobahn GmbH favorisierten Planvarianten eine deutlich spürbare Verschlimmerung der Gesamtsituation nach sich ziehen:

A. Im Vergleich zur Bestandsbrücke rückt die neue Brücke in FR Neuss noch näher an die Wohnhäuser.

Zu den Häusern an der oberen Fleher Straße beträgt der Mindestabstand dann nur noch 61,5 Meter.

B. Die Rheinquerung in FR Düsseldorf erhält den Standort der am 02.11.1979 in Betrieb genommenen Autobahnbrücke.

C. Die Brücken queren den Rhein schräg. Schräg bedeutet nicht nur länger und teurer, sondern auch lauter.

Im Gegensatz zum üblichen Brückenschlag von 90 Grad trifft der Lärm aufgrund der Schräglage auch direkt auf die Wohnbebauungen, sodass die in Flehe lebenden Menschen auch noch den deutlich höheren Vorbeifahrtslärmpegeln ausgesetzt sind. Und das für einen längeren Zeitraum - s. Abb.

Bild: Autobahn Krefeld

Bild: Autobahn Krefeld

Bild: Autobahn Krefeld

Die Anwohner sprachen sich für eine östl. Planvariante mit dem größeren Brückenabstand zu den Häusern aus, die jedoch von der Autobahn GmbH nicht mehr zum Kreis der Varianten gezählt wird, die noch zur Entscheidung stehen.

Eine östl. Planvariante blieb übrig, die von allen verbliebenen Varianten das kleinere Übel ist:

a. Im Gegensatz zu den westl. Planvarianten, rückt die Brücke in FR Neuss nicht näher an die Häuser. Sie erhält den Standort der zum Abriss freigegebenen Autobahnbrücke.

B. Die Brücke in FR Düsseldorf wird östl. der maroden Schrägseilbrücke errichtet. D. h., der Abstand zu den Häusern wird im Gegensatz zu den Westvarianten etwas größer.

C. Es bleibt bei der Schräglage. Die östl. Planvariante - s. Abb. - wurde auf den Internetseiten der Straßenbaubehörde jedoch mit ein Fragezeichen versehen.

Bild: Autobahn Krefeld

Für die Forderung nach der östl. Planvariante, brachte die Fleher Brückeninitiative im November eine Online Petition auf den Weg.

Unterstützen Sie bitte die Initiative mit Ihrer Unterschrift!

Bereits vor vier Jahren berichteten die Medien, dass die Fleher Brücke nicht mehr gerettet werden kann.

Daraufhin sprach sich die FB-I dafür aus, dass der motorisierte Verkehr einen Tunnel erhalten soll und die Schrägseilbrücke weiterhin zu Fuß und mit dem Rad genutzt werden kann. Die verbliebenen Flächen könnten, insofern es die Statik zulässt, für Bepflanzungen als Lebensraum für bedrohte Bienenvölker, für einen Solarpark etc. genutzt werden.

Die Tunnellösung wurde von der Autobahn GmbH abgelehnt.

Auch die am 31.08.2023 mehrfach vorgetragenen Hinweise der FB-I auf die absehbare Erhöhung des Gesundheitsrisikos in Flehe wurden in den drei westl. Planvarianten nicht wahrnehmbar berücksichtigt.

Die Straßenbaubehörde kündigte an, dass zum Thema Lärmschutz noch eine Informationsveranstaltung stattfinden wird.

2. DIE THEMENLUPE BEZIEHT STELLUNG

Der bundeseigenen Autobahn GmbH ist bekannt, dass mit den für den Brückenneubau geltenden dB(A) Grenzwerten von 59/49 Dezibel tags/nachts das Gesundheitsrisiko der Menschen in Flehe erhöht wird.

Schon allein wegen des hohen LKW-Anteils der tägl. mehr als 80.000 Brückennutzer werden diese gesundheitsgefährdenden Werte rund um die Uhr, wenn überhaupt, nur in wenigen Stunden nicht überschritten.

Dass für die Gefahrenabwehr neben der Strecke mindestens genauso viel wie für die Optimierung der Verkehrssicherheit auf der Strecke getan werden muss, gebietet allein schon der gesunde Menschenverstand. Und der ist in der Dienstvorschrift der Brückenbauer nicht verboten.

Damit wären wir bei der Ermessensarbeit der beteiligten Stellen.

Diese können ein Einvernehmen für weiterführende lärmreduzierende Maßnahmen erzielen, wenn sie mit der Aufmerksamkeit die Menschen schützen, mit der bisher das Gesundheitsrisiko in Flehe erhöht wurde,

A.

Der Einbau der den Anwohnern seit 1979 vorenthaltenen, im Planfeststellungsbeschluss vorgeschriebenen baulichen Lärmschutzmaßnahmen fand erst 2012 bis 2013 statt.

Aufgrund der Substanzverluste der Brücke war es jedoch nur noch möglich, die Lärmschutzwand halb so hoch zu errichten, wie es ursprünglich der Planfeststellungsbeschluss vorgesehen hatte.

Dennoch seien die Maßnahmen nach Auskunft des seinerzeitigen parlamentarischen Staatssekretärs für Verkehr Horst Becker (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h wirksam.

B.

Am 30.10.2014 hob das VG Düsseldorf Brückentempo 80 in FR Neuss auf.

Das VG gab einem Kläger Recht, dass er dem Bußgeldbescheid für eine Geschwindigkeitsüberschreitung im Aug. 2013 auf der Fleher Brücke nicht nachkommen muss, weil auf der Brücke keine Baustellen zu sehen waren, womit die Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h begründet werden könnte. - s. DSdD Novemberausgabe 2014.

Wahr ist, dass der Bußgeldbescheid rechtmäßig war, weil im Aug. 2013 zwei Baustellen unter der Brücke aktiv waren, was die als Zeugen bei Gericht erschienenen Vertreter von der Bezirksregierung Düsseldorf dem Gericht gegenüber verschwiegen hatten.

Außerdem hätte darauf der Landesbetrieb Straßen/NRW hinweisen können, der für die baustellenbedingte 80 km/h Anordnung und für die Ausschilderung „Arbeiten unter der Brücke“ die Zuständigkeit besaß, was jedoch nicht geschehen war.

Stattdessen leisteten die Verantwortlichen einen großen Beitrag zum schlechten Ruf der Geschwindigkeitsüberwachungen und nahmen die Erhöhung des Gesundheitsrisikos in Flehe billigend in Kauf.

Das Benehmen der mittleren Landesbehörden zeigt, dass sie die Macht hatten, den politischen Willen der damaligen rot/grünen Landesregierung für eine verkehrspolitische Wende mit der Herbeiführung eines gerichtlichen Fehlurteils unterwandern konnten.

C.

Die Krefelder Niederlassung vom Landesbetrieb Straßenbau NRW, heute Autobahn GmbH, wurde kurz nach dem VG Urteil bereits im Nov. 2014 von der Landesregierung mit den lärmtechnischen Berechnungen Fleher Brücke beauftragt. Ziel war es festzustellen, ob die 80 km/h Anordnung aus Lärmschutzgründen rechtssicher beibehalten werden kann.

Doch die von der Krefelder Niederlassung des Landesbetrieb angewendeten Eingabewerte für die Berechnungssoftware, gaben völlig unrealistische Szenarien vor, Beispiel:

Der Lkw-Anteil ist rückläufig und nimmt weiterhin ab.

Auf eine FB-I Anfrage teilte das Düsseldorfer Amt für Umweltschutz mit, dass der Lkw-Anteil auf der Fleher Brücke nach der im Juni 2014 angeordneten Sperrung der Leverkusener Brücke für den Schwerlastverkehr zugenommen hat. Der Eingabewert von Krefeld für den Lkw-

Anteil tags/nachts wurde zu niedrig angesetzt. So ermittelte Krefeld nachts einen Lkw-Anteil von 12,5 %, nach Kenntnisstand des Amtes für Umweltschutz liegt der jedoch bei 23 %.

Demnach werden nachts 57 bis 59 dB(A) erreicht. Daher müssten, so das Amt für Umweltschutz, weitere Lärmschutzmaßnahmen erfolgen.

D.

Anfang 2015 hob die Bezirksregierung Düsseldorf unter Berufung der nachweisbar fehlerhaften lärmtechnischen Berechnungen die 80 Km/h Anordnung wieder auf, worauf das Gesundheitsrisiko der Anwohner von Amts wegen mit der Wiedereinführung von Tempo 120 erhöht wurde.

Wer davon ausging, dass die Autobahn GmbH das verloren gegangene Vertrauen der Menschen in Flehe wieder zurückgewinnen möchte, hat diese Erwartungshaltung inzwischen aufgegeben.

E.

Am 28.05.2024 erklärte die Autobahn GmbH mit Blick auf die westl. Planvarianten, die die neue Brücke mit einem noch geringeren Abstand als die Bestandsbrücke zu den Wohnbebauungen vorsehen, dass es leiser werden muss.

Aus Umfanggründen kamen hier nur einige Vorkommnisse zur Sprache, die dokumentieren, warum die Menschen in Flehe das Vertrauen in die Verantwortlichen verloren haben.

An dieser Stelle sei mit dem QR-Code an die Möglichkeit erinnert, dass auch Sie, wenn Sie es wollen, die Petition unterstützen können, wenn Sie der Meinung sind, dass die neue Autobahnbrücke nicht noch näher als die alte an die Wohnhäuser gebaut werden soll.

Liebe Leserin, lieber Leser, das DSdD-Team und die Themenlupe wünschen Ihnen gemütliche Feiertage und hoffen mit Ihnen, das die Welt am 31.12.2025 auf ein Jahr zurückblicken kann, dass besser war, als gegenwärtig von vielen erwartet.

Ihr FB-I-Team