

DSdD

Der Stand der Dinge im Januar 2021

Online-Magazin

FB-I Fleher Bürger - Interessengemeinschaft

DSdD

Der Stand der Dinge im Januar 2021

FB-I Fleher Bürger Interessengemeinschaft



1.Fleher Brücke

INHALTSVERZEICHNIS

DIE LÄRMSCHUTZMOGELEIEN DER
LANDESBEHÖRDEN SIND FÜR DAS FRÜHZEITIGE
AUS DER FLEHER BRÜCKE MITVERANTWORTLICH

DIE LÄRMSCHUTZMOGELEIEN DER LANDESBEHÖRDEN SIND FÜR DAS FRÜHZEITIGE AUS DER
FLEHER BRÜCKE MITVERANTWORTLICH

Nachdem am 12.10.2009 der von der Fleher Bürger-Interessengemeinschaft (FB-I) beauftragte Rechtsanwalt Norbert Schrader/Wuppertal die von den Landesbehörden über Jahrzehnte geleugneten Lärmschutzmaßnahmen im Brückenplanfeststellungsbeschluss entdeckt hatte, ahnte niemand, dass die Landesbehörden weitere Anstrengungen gegen die Lärmschutzinteressen unternehmen werden.

Dabei schreckten einige Bedienstete der Bezirksregierung Düsseldorf (BR) vom Landesbetrieb Straßenbau NRW und vom NRW Verkehrsministerium ab Ende Oktober 2014 auch nicht vor unlauteren Vorgehensweisen zurück, die nach Auffassung der FB-I für den frühzeitigen Rückbau der Brücke mitverantwortlich sind, doch der Reihe nach:

Die Fleher Brücke wurde in den frühen 70ern geplant. Seinerzeit legten die Verantwortlichen den Statikberechnungen Prognosen zugrunde, die diese Entwicklungen nicht berücksichtigt hatten:

.. Die starke Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens.

... Die Verlagerung des Gütertransports auf die Straße, worauf der Lkw-Anteil erheblich zunahm.

... Die Zerstörungskräfte der Dreißig/Vierzigtonner, die Anfang der 70er noch nicht zum Straßenbild zählten.

... Den tatsächlichen Umfang der Bauwerkschäden durch die Luftschadstoffbelastungen.

Das erklärt, warum die bis ungefähr Mitte der 80er-Jahre geplanten Brückenbauwerke den Belastungen von heute nur begrenzt gewachsen sind, was auch auf die Dauerbaustelle Fleher Brücke zutrifft.

Vier Jahre nach Beginn der Instandsetzungsmaßnahmen im Jahr 2006, teilte die damalige Regierungspräsidentin Anne Lütke am 28.09.2010 mit, dass bei neuesten Untersuchungen Schäden an der Fleher Brücke ermittelt wurden, die eine sofortige Tempo 80-Anordnung plus ein Lkw-Überholverbot erforderlich machten.

Die im Febr. 2012 errichtete Lärmschutzwand (LSW) durfte aus Statikgründen nur noch 1,25 Meter statt der planfestgestellten 2,50 Meter hoch sein. Daher ist ein wirksamer Lärmschutz nur noch dann gewährleistet, wenn nicht mehr als 80 km/h zugelassen sind.

Tempo 80 entsprach jedoch nicht den Vorstellungen einigen Landesbediensteten, was Ende Oktober 2014 für Aufsehen sorgte.

30.10.2014: Ein im August 2013 auf der Fleher Brücke in Fahrtrichtung Neuss geblitzter Rechtsanwalt klagt vor dem Düsseldorfer Verwaltungsgericht (VG). Er behauptete, dass die ausgeschilderte Begründung "Brückenbauarbeiten" für die 80 km/h-Anordnung unrechtmäßig gewesen sei, weil er im Aug. 2013 auf der Brücke keine Baustellenaktivitäten feststellen konnte.

Die für das Land bei Gericht erschienenen Frau Neumann und Herr Netzer von der Bezirksregierung Düsseldorf (BR) hatten dem VG jedoch verschwiegen, dass die Scharfstellung der Brückenblitzer gemäß der Einvernehmensfindung von BR und Stadt ordnungsgemäß erfolgt war, Erläuterung:

Am 27.01.2012 erzielte der Vorgänger von Frau Neumann Herr Plück vom Dez. 25, Verkehrsdezernat der BR und Michael Zimmermann (Leiter vom Düsseldorfer Ordnungsamt), sowie der damalige Dezernent für Ordnung und Verkehr, Dr.

Stephan Keller, ein Einvernehmen für die Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen auf der Fleher Brücke.

Der Stadt ist die Überwachung allerdings erst dann erlaubt, wenn die Baumaßnahmen im Fahrbahnbereich abgeschlossen sind und unter der Brücke fortgesetzt werden.

Das war im Aug. 2013 der Fall, in Fahrtrichtung Neuss waren zwei Baustellen unter der Brücke aktiv, worüber Frau Neumann und Herr Netzer das VG ebenfalls nicht in Kenntnis gesetzt hatten, zur Erinnerung:

Am nördl. Brückenkopf wurden unter der Brücke in Höhe des Fahrbahnübergangs Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt und auf der Neusser Seite fanden in dieser Zeit unter der Brücke aufgrund von Wasseraustritten aufwendige Instandsetzungsmaßnahmen statt.

Die Verschwiegenheit der Bezirksregierung wirkte sich auf das Urteil aus: Das VG Düsseldorf erklärte die Brückengeschwindigkeitsbegrenzung in Fahrtrichtung Neuss wegen der fehlenden Anordnungsbegründung für rechtswidrig und räumte den Landesbehörden eine Frist für eine nachträgliche Begründung von drei Monaten ein.

Nach der krachenden Prozessniederlage erfuhr die Initiative von einigen Medienvertretern, dass die BR bei Gericht nichts zur eigenen Verteidigung, jedoch viel für die Prozessniederlage getan hatte.

Im Nov. 2014 erläuterte die FB-I gegenüber Herrn Gaedtke vom Landesverkehrsministerium, dass eine rechtssichere Anordnung für Tempo 80 vorgenommen werden kann, ggf. auch ein 60 km/h Tempolimit für Lkw.

Die Initiative nannte mehrere Begründungspunkte, u. a. weniger Substanzverluste der Brücke, Verbesserung der Verkehrssicherheit, Verstetigung des Verkehrs im A46 Streckenabschnitt Anschlussstelle Eller/Uedesheim, Verunfallte Gefahrguttransporte gefährden das Wasserschutzgebiet und die

Trinkwassergewinnung durch das unmittelbar angrenzende Wasserwerk Flehe, Reduzierung der Luftschadstoffe (Luftreinhalteplanung in Verbindung mit §47 BImSchG) Lärmschutz, etc.

Herr Gaedtke erklärte, dass die breiten Fahrstreifen nicht für ein Tempolimit gebaut wurden.

Wenige Tage später sickerte durch, dass die Behörden das VG-Urteil akzeptieren werden, wenn die landesbehördlichen Lärmberechnungen eine Unterschreitung der Auslösewerte für ein Tempolimit ermitteln.

Einige Tage später schrieb Herr Gaedtke mit Blick auf die Anordnungsbegründung "Verbesserung der Verkehrssicherheit", dass die FB-I nicht auf mehr Unfalltote hoffen möge, damit eine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet werden muss.

Am 02/01/15 bemühte Michael Gaedtke in einen Brief an die FB-I erneut die längst widerlegte behördliche Behauptung, die Fleher Brücke wurde planfeststellungsgemäß errichtet, wobei er sich auf den Landesbetrieb Straßenbau NRW berief, Zitat: "Zunächst lege ich großen Wert auf die Feststellung, dass die Fleher Brücke ordnungsgemäß entsprechend der Planfeststellungsunterlagen, errichtet worden ist und seinerzeit alle Lärmschutzmaßnahmen gemäß Planfeststellung umgesetzt worden sind. Dies wurde durch eine nochmalige Prüfung der vollständigen Planfeststellungsunterlagen durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW bestätigt" - Zitat Ende.

MdB Thomas Jarzombek, der in juristischer Begleitung die Planfeststellungsbeschlussunterlagen am 03.11.2010 in Krefeld eingesehen hatte, wunderte sich über die Einlassung von Herrn Gaedtke, Zitat: „Die Behauptung des Landesverkehrsministeriums, dass beim Bau der Fleher Brücke alle Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt worden sind, kann ich nicht nachvollziehen. Schließlich waren über Jahrzehnte hinweg überhaupt keine Lärmschutzmaßnahmen an der Brücke vorhanden, und das, obwohl die Lärmschutzwand bereits im Planfeststellungsverfahren vorgesehen war" - Zitat Ende.

Zusatzinformation: 2004 wurde der FB-I das Aktenzeichen ohne das dazugehörige Schreiben übermittelt, indem der damalige Landesverkehrsminister Dr. Riemer am 08.12.1975 einen Brückenanwohner die Errichtung der Brückenlärmschutzwand bestätigt hatte.

Die FB-I hatte damals die zuständigen Behörden gebeten, dass Schreiben in den entsprechenden Archiven zu suchen erfuhr jedoch, dass unter diesen AZ kein Schriftstück geführt wurde.

Es sollten noch viele Jahre vergehen, bis es wieder auftauchen würde.

Am 06.01.2015 begründete die Bezirksregierung (BR) in ihrer Pressemitteilung die Aufhebung der 80 km/h-Anordnung auf der Fleher Autobahnbrücke mit dem Erfolg der durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen und verweist in diesem Zusammenhang auf die neuen Lärmberechnungen vom Landesbetrieb Straßenbau NRW/Krefeld (die vollständigen behördlichen Lärmberechnungen und die Bezugnehmenden FB-I-Prüfungen, finden Sie unter www.fb-i-web.de Menüpunkt "Fleher Brücke 2015").

Im Zuge der FB-I-Lärmberechnungsprüfungen wurden im Jan. 2015 Lärmschutzmängel und zahlreiche ergebnisbeeinflussende Mängel und Versäumnisse festgestellt, Beispiele:

A. Die vom Landesbetrieb Straßen NRW/Krefeld im Dez. 2014 vorgelegten Lärmberechnungsergebnisse, wurden auf Basis der Verkehrszählraten von 2010 ermittelt. Hierbei handelt es sich um die niedrigsten Verkehrszählraten der letzten Jahre, 2011 wurden bereits täglich 78.100 Fahrzeuge gezählt. Das waren pro Tag 2.471 mehr Pkw/Lkw, als 2010.

B. Die lärm mindernde Wirkung der im Herbst 2013 abgeschlossenen Lärmsanierungsmaßnahmen verrechnete Krefeld mit den für das Jahr 2010 berechneten dB(A)-Werten.

C. Der Landesbetrieb stellt in seinen Lärmberechnungserläuterungsbericht fest, dass der Lkw-Anteil im A46-Teilstück Fleher Brücke in den letzten Jahren zurückging und seitdem stagniert.

In einer Bezugnehmenden schriftlichen Stellungnahme vom Düsseldorfer Umweltamt hieß es, Zitat: "Bei den im Dez. 2014 vorgelegten lärmtechnischen Untersuchungen ist der Lkw-Anteil mit 9,4 % tagsüber und 12,7 % nachts sehr niedrig angesetzt. Nach den uns vorliegenden Erkenntnissen liegt der Lkw-Anteil tagsüber bei 12 % und nachts bei 23 %. Insbesondere die Sperrung der Rheinbrücke der A1 bei Leverkusen hat zu einer deutlichen Zunahme des Lkw-Verkehrs auf der A 46 geführt" - Zitat Ende.

Hinweis: Bereits ein halbes Jahr vor den lärmtechnischen Untersuchungen musste der Landesbetrieb Straßenbau NRW die Leverkusener Brücke/A1 am 16.06.2014 aufgrund der gravierenden Schäden für Fahrzeuge ab 3,5 t sperren. Seitdem sorgten die Schwerlast-Umgehungsverkehre für eine signifikante Zunahme des Lkw-Anteils im BAB 46-Streckenabschnitt Fleher Brücke.

Die Auswirkungen der landesbehördlichen Lärmschutzmogeilen mit den unzutreffenden Lkw-Angaben, sollten im Frühjahr 2018 für Schlagzeilen und 2020 für die Aufgabe der Autobahnbrücke sorgen.

Herbst 2017: Die schriftliche Ministerzusage vom 08.12.1975 für eine Lärmschutzwand tauchte unweit der Fleher Autobahnbrücke auf einen Dachboden nach 42 Jahren wieder auf.

Die vollständige Abschrift der Ministerzusage wurde in der DSdD - Dezemberausgabe 2017 veröffentlicht.

Einige Wochen später traten im Frühjahr 2018 die folgenschweren Auswirkungen der landesbehördlichen Lärmschutzmogeilen zutage. Davon betroffen waren dieses Mal jedoch die Verkehrsteilnehmer.

März 2018: Nur ein Jahr nach Abschluss der elfjährigen Brückeninstandsetzungs- und Sanierungsmaßnahmen informierte der Landesbetrieb Straßenbau die Öffentlichkeit darüber, dass an den Schrägstreben neue Schäden entdeckt wurden. Die Rede war von 1.000 Rissen.

Als Ursache nannte Straßen NRW den stark gestiegenen Lkw-Anteil infolge der im Juni 2014 notwendig gewordenen Sperrung der Leverkusener Brücke für den Schwerlastverkehr.

Wenn Krefeld, so die FB-I, direkt nach der Sperrung im A46 Streckenabschnitt Fleher Brücke eine 60 km/h-Geschwindigkeitsbegrenzung für LKW veranlasst hätte, wäre der Umfang der Schäden geringer ausgefallen bzw. später aufgetreten, Erläuterung:

Nach der sogenannten Vierte-Potenz-Regel ist die Beanspruchung einer Straße durch ein Kraftfahrzeug umso größer, je größer die Achslast des betreffenden Fahrzeuges ist. Dies führt dazu, dass ein Lkw ungefähr so viele Schäden anrichtet wie 15.000 Pkw. Diese Schäden hängen aber nicht nur von der Achslast ab, sondern auch von der Geschwindigkeit. So steigen die Straßenschäden bei steigender Geschwindigkeit überproportional an. Dies führt mitunter auch in NRW dazu, dass insbesondere bei stark beanspruchten und vorgeschädigten Autobahnbrücken die LKW auf die minimal noch auf Autobahnen zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h abgebremst werden.

Hierfür sah Krefeld keine Notwendigkeit, weil laut Aktenlage der Lkw-Anteil im A46-Teilstück Fleher Brücke in den letzten Jahren zurückging und seitdem stagniert.

Ende März 2018 wurden zwecks Entlastung der Fleher Brücke in beiden Fahrtrichtungen die Rand- und Standstreifen für den Gesamtverkehr gesperrt, bis alle Schrägstreben voraussichtlich in fünf Jahren ausgetauscht sind.

Auf diese Ankündigung folgte Ende 2020 eine anderslautende Mitteilung.

DSdD stellte in der Novemberausgabe 2020 die Frage nach der Wirtschaftlichkeit der laufenden Instandsetzungsmaßnahmen.

Ohne das ein erkennbarer Zusammenhang bestand, kündete der Landesbetrieb Straßenbau NRW Tage später den Abriss der Brücke an und das sie bis zu diesem Zeitpunkt nur noch eingeschränkt befahren werden kann.

Die FB-I würde es begrüßen, wenn sich der Landtag oder eine andere entscheidungsbefugte Instanz mit den Lärmschutzmogeleyen befasst, die für die Erhöhung des Gesundheitsrisikos der Anwohner und für den frühzeitigen Verlust der Brücke mitverantwortlich sind.

Zur Aufrechterhaltung der vorhandenen Infrastrukturkapazität regt die Initiative für Lkw auf allen überlasteten Autobahnbrücken ein permanent überwachtes 60 km/h Tempolimit an.

Damit werden die Lkw-Umgehungsverkehre vermieden, die sonst die Umwelt sowie die noch verfügbare Infrastruktur und die öffentliche Hand zusätzlich belasten würden.

Angesichts der zahlreichen älteren Brücken, die vom hohen Verkehrsaufkommen im 21sten Jahrhundert überfordert werden, muss die Politik auf die Frage eine Antwort geben, ob sie weiterhin bereit ist, die schnelle Fahrt mit Steuergeldern zu subventionieren.

Ihr Fb-I Team

Online-Magazin

DSdD - Der Stand der Dinge im Januar 2021

Verwandte Glossarbegriffe

Zugehörige Begriffe hierher ziehen

Index

Begriff suchen