



DSdD - Der Stand der Dinge im Januar 2024

LÄRMSCHUTZ NEUBAU FLEHER BRÜCKE: DREI GRÜNE POLITIKER VON DER BEZIRKS-, STADT- UND LANDESEBENE SPRACHEN MIT DER FB-I

Vertreter*innen der Fleher Bürger Interessengemeinschaft (FB-I) waren dankbar und erfreut zugleich, am 09.01.2024 das erste Mal mit der Politik über die absehbare Erhöhung des Gesundheitsrisikos im Umfeld der neuen Fleher Brücke sprechen zu können.



Foto: von links: Dietmar Wolf, Norbert Czerwinski, Stefan Engstfeld

Der Termin kam auf Initiative von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zustande, vertreten von Dietmar Wolf, der bereits Jahre vor seinen Amtsantritt als Bezirksbürgermeister im 3. Stadtbezirk (Brückenstandort) das Lärmschutzengagement unterstützt, Norbert Czerwinski, Vorsitzender des Düsseldorfer Ordnungs- und Verkehrsausschuss (OVA), sowie schon seit 2004 Ansprechpartner von den Düsseldorfer Grünen für die FB-I und Stefan Engstfeld, der zu Beginn seiner ersten Legislatur als Abgeordneter im NRW Landtag 2010 maßgebend für die Realisierung der baulichen Lärmschutzmaßnahmen an der Fleher Autobahnbrücke gesorgt hatte.

Dem Termin am 09/01 ging in der Bezirksvertretung 3 (BV03) am 24.10.2023 ein einstimmig genehmigter Brückenlärmschutzantrag der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN voraus.

In der fachlich fundierten Antragsschrift heißt es u. a., die Bezirksvertretung 3 ersucht den Ordnungs- und Verkehrsausschuss sowie Rat, sich bei der Neuplanung der Fleher Brücke bereits jetzt intensiv für einen optimalen Lärmschutz einzusetzen und bittet die Verwaltung, entsprechend tätig zu werden.

In der Antragsbegründung steht u. a.: Der Brückenverlauf ist lärmtechnisch von großer Bedeutung. Verläuft sie wie die bestehende Brücke schräg, trifft der Verkehrslärm der tägl. rund 85.100 LKW/ PKW auch auf die Wohnbebauungen in den Düsseldorfer Ortsteilen Flehe und Volmerswerth. Bürgerinnen und Bürger wären dann nach wie vor hohen Gesundheitsschädigungen ausgesetzt. Lärm macht krank. Beim Neubau der Brücke sind daher alle möglichen lärmindernden Maßnahmen – über die gesetzlich vorgeschriebenen hinaus – umzusetzen (DSdD berichtete ausführlich in der Novemberausgabe 2023).

DSdD-Themenlupe: Laut der Weltgesundheitsorganisation (WHO) im Jahr 2019, sind Lärmwerte tags/nachts von 53/45 dB(A) zumutbar, wobei der Nachtwert vorzugsweise niedriger liegen sollte.

Die für den Brückenneubau zuständige Autobahn GmbH erklärte am 31.08.2023 gegenüber der FB-I, dass sich die baulichen Lärmschutzmaßnahmen an die in allgemeinen Wohngebieten geltenden Grenzwerte von tags/nachts 59/49 dB(A) orientieren.

Man könnte vielleicht dennoch denken, dass die Abstände zwischen den von der WHO genannten dB(A) Grenzwerte gegenüber den in Deutschland angewendeten Grenzwerte nicht so groß sind.

Weil der Mensch eine Steigerung um 3 Dezibel als Verdopplung des vorhandenen Lärms wahrnimmt, sind die Auswirkungen der Abstände eklatant.

Für die FB-I kommt es also auf jedes Dezibel an, denn die verkehrslärmverursachte Erhöhung des Gesundheitsrisikos belastet die Menschen nicht nur ab und zu, sondern rund um die Uhr, Jahr ein, Jahr aus.

Ein ausführlicher Bericht über den Terminverlauf von FB-I und der Autobahn GmbH liegt in der Septemberausgabe 2023 vor.

DSdD Themenlupe: Es ist wissenschaftlich nachgewiesen, dass die geltenden Grenzwerte tags/ nachts von 59/49 dB(A) krank machen. Weil das gesetzlich Vorgeschriebene nicht vor den lärmverursachten Erkrankungen mit und ohne Todesfolge schützt, werden im Antrag Lärmschutzmaßnahmen gefordert, die über das gesetzlich vorgeschriebene hinausgehen, zumal der schräge Brückenverlauf die Menschen über dies zusätzlich belastet.

Eine Taktung der Straßenverkehrslärberechnungen in 60 Minuten würde Kenntnissgewinne bringen, aus denen sich ggf. auch zeitfensterbezogene Maßnahmen ableiten lassen.

Doch so viel Transparenz ist vom Ordnungsgeber nicht gewollt.

Auch die Angleichung der Auslösewerte für die kostenneutralen ordnungsbehördlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen an die um 3 Dezibel niedrigeren Auslösewerte für die kostenintensiven baulichen Lärmschutzmaßnahmen, ist nicht gewollt.

Das heißt, ungeachtet des von Menschen verursachten Klimawandels und der angespannten Haushaltslage wird die schnelle Fahrt in Deutschland immer noch mit Steuergeldern subventioniert.

Die Bevorteilung des motorisierten Verkehrs geht sogar so weit, dass den Lärmbetroffenen die kostenneutralen Tempolimits verwehrt werden.

Tempolimits reduzieren wie alle baulichen Lärmschutzmaßnahmen den Lärm, sie reduzieren aber auch das Luftschadstoff- und Mikroplastikmüllaufkommen.

Stefan Engstfeld, der im NRW-Landtag aktuell den Vorsitz des Untersuchungsausschusses Rahmedetalbrücke inne hat, kündigte an, dass er bei der Bezirksregierung Düsseldorf entsprechende Erkundigungen über die gegenwärtige Einschätzung der mittleren Landesbehörde einholen wird.

Der 1. Vors. vom OVA Norbert Czerwinski erläutert, dass die Entscheidung über 80 oder 120 km/h nach einer Gesamtabwägung erfolgen sollte.

Die zuständigen Behörden rechtfertigen die 120 km/h Anordnung mit den für diese Geschwindigkeit ausgebildeten Radien der Kurven hinter dem Unitunnel in Fahrtrichtung (FR) Neuss.

Darauf berufen sich die Behörden beim Festhalten an Brückentempo 120 km/h.

Dabei lässt der gesunde Menschenverstand doch keine Zweifel aufkommen, dass die geringere Gesundheitsgefährdung der Anwohner mit Tempo 80 von größerer Bedeutung ist als eine um vielleicht wenige Sekunden schnellere Brückenüberfahrt mit 120 km/h.

Die FB-I berichtet, dass in FR Neuss die Brückenzufahrtsrampe ansteigend verläuft, so dass hier die 120 km/h noch mehr Lärm und Luftschadstoffe mit sich bringen als auf ebener Strecke.

Mit 60 km/h für LKW und 80 für PKW könnten neben den Luftschadstoff- und Lärmemissionen auch die Zerstörungskräfte wirksam reduziert werden, was die Mittelaufwendungen für die anfallenden Sanierungsmaßnahmen schont, weniger ist oft mehr!

Sollte die Verstoßrate gegen die Geschwindigkeitsanordnung 15 % überschreiten, würde sich eine permanente Überwachung mit der Section Control gemäß V85 für eine umfänglichere Befolgung am besten eignen.

Im Gegensatz zu den beabsichtigten Regelungen der Zuständigkeiten, kann bei einer weitgehend befolgten 60/80 km/h-Anordnung von einer Win-win-Situation gesprochen werden: Optimierung der Verkehrssicherheit, Verstetigung des Verkehrs ab der AS Eller, was weniger Fahrzeitverluste mit sich bringt, als bei wechselnden Geschwindigkeitsanordnungen, Reduzierung der Luftschadstoff- Lärmemissionen und des reifenabriebverursachten Mikroplastikmülls, Eindämmung der Zerstörungskräfte und somit weniger Ausgaben für Sanierungsmaßnahmen, Entlastung der Versicherungswirtschaft für Gesundheit, Kfz, Rechtsschutz, weniger Treibstoffverbrauch = mehr Geld am Ende des Monats im Portemonnaie, etc. .

Ein Übergewicht an Vorteilen mit Tempo 120 besteht demnach nicht.

Offiziell heißt die Brücke Fleher Rheinbrücke. Ein Grund mehr, auch auf den Rhein zu blicken: Tempo 60 für LKW verlängert nicht nur die Standzeiten der Brücken, sondern reduziert auch die Kontaminierungsgefahren für die Wasserschutzzonen im Brückenbereich durch verunfallte Gefahrguttransporte, was auch im Sinn der Trinkwassergewinnung durch das Wasserwerk Flehe sein dürfte.

Beim Brückenneubau können die Wasserbehörden oder die Wasserwerksbetreiber im Planfeststellungsverfahren sagen, dass im Havariefall zum Schutz der Wasserschutzgebiete Vorkehrungen getroffen werden müssen.

Ihr FB-I-Team