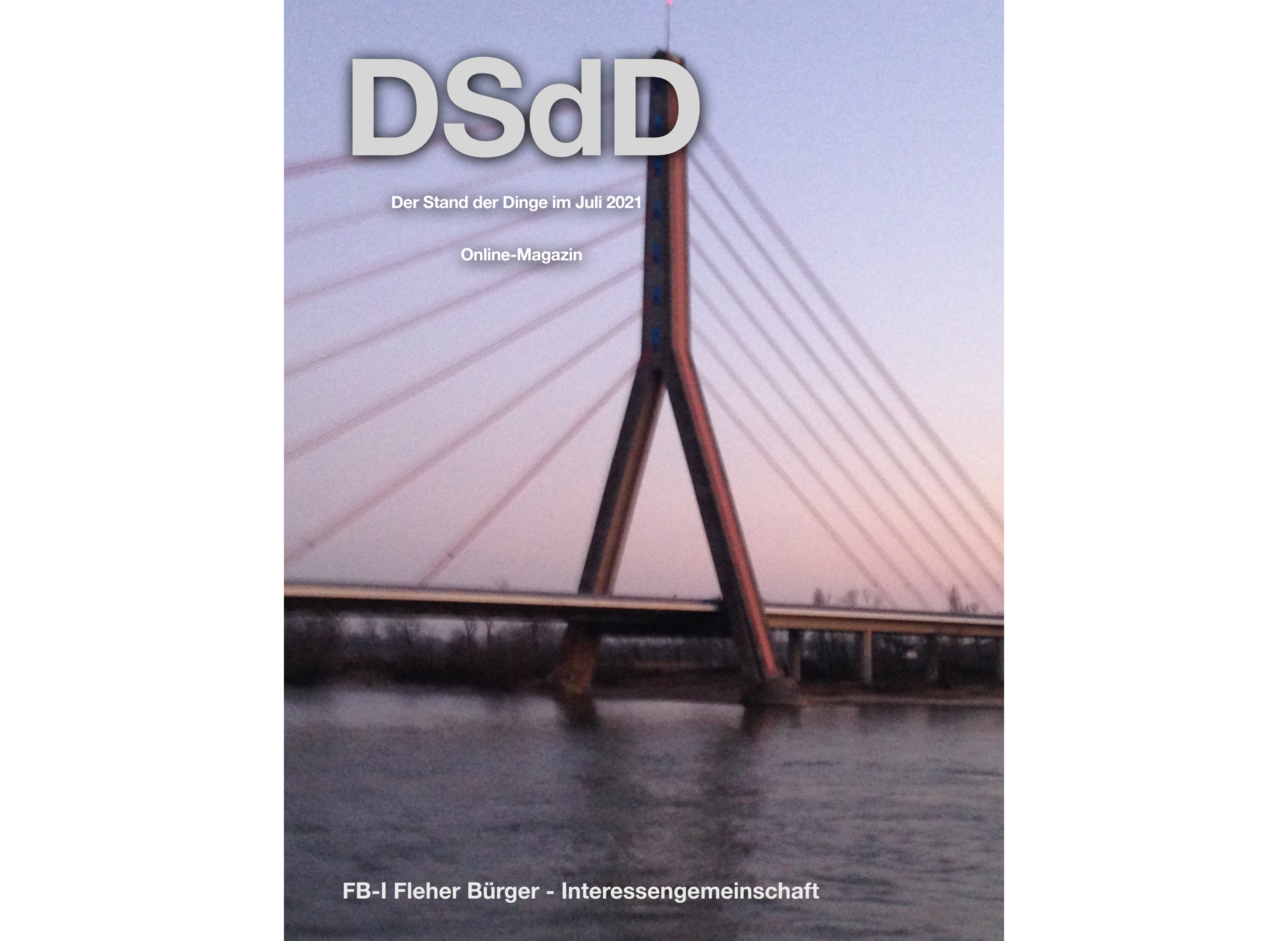


DSdD

The background of the cover is a photograph of a cable-stayed bridge at dusk. The bridge has a tall, dark central pylon with two main legs that spread out to support the bridge deck. Numerous stay cables are visible, fanning out from the pylon to the deck. The sky is a mix of light blue and pinkish-purple, indicating the time is either dawn or dusk. The water in the foreground is dark and reflects the bridge and the sky.

Der Stand der Dinge im Juli 2021

Online-Magazin

FB-I Fleher Bürger - Interessengemeinschaft

DSdD

Der Stand der Dinge im Juli 2021

INHALTSVERZEICHNIS

1. Neubau Fleher Brücke: Fakten/Fragen/Forderungen

Neubau der Fleher Brücke

Die Hintergründe der generationsübergreifenden Lärmschutzkampfhistorie Fleher Brücke zeigen, wie wach und unnachgiebig Gesellschaft und Politik sein müssen, damit sich die Zuständigkeiten nicht nur der Verkehrsabwicklung, sondern auch der Umfeld- und Umweltverträglichkeit verpflichtet fühlen.

So wurde u. a. noch nichts über die vorgesehenen baulichen Lärmschutzmaßnahmen bekannt, obwohl der Lärm der tägl. rund 78.000 Fahrzeuge das Gesundheitsrisiko der Anwohner*innen rund um die Uhr signifikant erhöht.

Auch mit Blick auf die Entwicklung der Radmobilität machte sich die für den Brückenbau zuständige Autobahn GmbH offensichtlich noch keine Gedanken.

Die Neusser WZ berichtete am 06.03.2021, dass Herr van Bebber von der Autobahn GmbH mit einigen Wunschvorstellungen aufräumte, Zitat: Das Bauwerk wird 1:1 ersetzt", an gleicher Stelle, in gleicher Lage, mit sechsspurigem Querschnitt. Ideen, die Brücke auszubauen oder die A46 in einem Tunnel unter dem Rhein hindurch zu führen, würden nicht erwogen - Zitat Ende.

Das heißt, die Brücke für morgen wird mit den Plänen von gestern errichtet.

Diese Absicht ist aus Sicht der FB-I (Fleher Bürger-Interessengemeinschaft) besorgniserregend, weshalb sich die FB-I mit eigenen Überlegungen und Erläuterungen zu Wort meldet.

Neubau Fleher Brücke: Grundüberlegungen und Forderungen zu diesen Themen:: Lärmschutz*Rad/Fußgängerweg*technische Ausstattung*Planung

1. LÄRMSCHUTZ

Im Gegensatz zum Straßenverkehrslärm breitet sich der Verkehrslärm der tägl. rund 78.000 Lkw/Pkw auf der Fleher Autobahnbrücke aufgrund der überirdischen Streckenführung deutlich weiter aus und wird dabei weder von Bäumen noch von Gebäuden beeinträchtigt.

Gesamtlärmbetrachtung: Die Menschen im Umfeld

des A46 Streckenabschnitts Fleher Brücke sind neben den Verkehrslärmemissionen der Brücke und die der Frachtschifffahrt je nach Wohnstandort auch vom Verkehrslärm dieser Straßen betroffen (Münchener Straße, Südring, Teilstück der A46 zwischen UNI-Tunnel und Brücke, Aachener Straße, Fleher Straße, Volmerswerther Straße, Krahkampweg).

Lärm macht krank: Bevor in der Summe aller Lärmquellen die ohnehin viel zu hoch angesetzten Dezibelgrenzwerte erreicht oder überschritten werden, müssen beim Brückenneubau deutlich mehr und auch wirksamere Lärmschutzmaßnahmen, als bisher gegen diese Lärmformen ergriffen werden:
Dauerlärmpegel*Impulslärm*Infraschall.

DAUERLÄRMPEGEL: Damit ist in erster Linie der Lärmmix der Rollgeräusche = Rauschen und das Dröhnen und Brummen der Motoren gemeint.

Die Auslösewerte für bauliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen liegen tags/nachts bei 67/57 dB(A) für behördliche Maßnahmen (Tempolimit, etc.) tags/nachts sogar bei 70/60 dB(A).

Die WHO (Weltgesundheitsorganisation) empfiehlt in ihrer Guidelines for Community Noise aus dem Jahr 1999, dass der Mischungspegel im Schlafraum 30 dB(A) und der Maximalpegel 45 dB(A) nicht überschreiten soll. Den Menschen kann jedoch nicht zugemutet werden, jede Nacht bei geschlossenen Fenstern zu schlafen.

Quelle: Rheinisches Ärzteblatt, Maiausgabe 2015.

IMPULSLÄRM (Schlaggeräusche beim Überfahren von Fahrbahnunebenheiten z.B. Fahrbahnübergänge/Dehnungsfugen, Asphaltaufwölbungen, etc.).

Der "Impulslärm" belastet die Menschen erheblich stärker als die Dauerlärmpegel und wurde schon im Mittelalter als Foltermethode (Schlafentzug durch laut tropfendes Wasser) angewendet.

INFRASCHALL: Im Gegensatz zu einer Straße befinden sich unter der Fahrbahn einer Brücke große Hohlräume. Diese wirken wie Resonanzkörper und ermöglichen eine kilometerweite Ausbreitung des Infraschalls.

Wie auch die anderen zum Spektrum des Brückenverkehrslärms zählenden Lärmformen kann der Infraschall eine innere Unruhe verursachen, die zum Bluthochdruck und somit auch zu dessen Folgeerkrankungen mit und ohne Todesfolgen (Herzinfarkt, Schlaganfall, etc.) führt.

LÄRMERMITTLUNG: Die in den Straßenverkehrslärmkarten aufgeführten dB(A)-Werte werden nicht gemessen, sondern berechnet. Für die Berechnungen werden Eingabewerte benötigt, wie z. B. zugelassene Höchstgeschwindigkeit, Anzahl der Fahrzeuge tags/nachts, Pkw/Lkw-Anteil, Anzahl der Fahrstreifen, etc..

Die Berechnungen berücksichtigen allerdings nicht das Impulslärm-, Infraschall- oder auch das Geschwindigkeitsüberschreitungsaukommen, weil hierfür keine Eingabewerte vorgesehen sind.

MAßNAHMEN*ERLÄUTERUNGEN*FORDERUNGEN

FLÜSTERASPHALT: Der auf der Fleher Brücke eingebaute Split Matrix Asphalt reduziert die Rollgeräusche um lediglich 1,9 dB(A).

Forderung für einen offenporigen Asphalt: Damit der deutlich wirksamere OPA (offenporiger Asphalt) eingebaut werden kann, wird ein Drainagesystem für die Ableitung der durch die Poren gesickerten Niederschlagsmengen benötigt.

Das Drainagesystem käme auch der Umwelt zugute, weil der Mikroplastikmüll aus den gesammelten Niederschlägen rausgefiltert werden könnte.

BAULICHE DÄMMUNG DES IMPULSLÄRMS: Zum Impulslärm zählen die Schlaggeräusche (Klacken), die beim Überfahren der Dehnungsfugen bzw. Fahrbahnübergänge.

Pro Achse auftreten und im Laufe der Zeit verschleißbedingt lauter werden.

Weil es sich beim Impulslärm um die gefährlichste Lärmform handelt, muss die vertikale Ausbreitung der Schlaggeräusche dringend vermieden werden. Eine entsprechende bauliche Dämmungsmaßnahme hatte sich nach der Lärmsanierung im Jahr 2013 als sehr wirksam erwiesen.

Forderung: bauliche Dämmungsmaßnahmen seitlich und unter den Fahrbahnübergängen/Dehnungsfugen.

HÖHE UND LÄNGE DER LÄRMSCHUTZWAND (LSW)

Auch der Brückenschlag der neuen Fleher Brücke wird aufgrund der geologischen Situation (Wasserschutzgebiet) nicht wie üblich im rechten Winkel über den Rhein, sondern schräg vorgenommen, weshalb die Verkehrslärmemissionen nicht nur auf die Flusslinie, sondern auch auf die Wohnbebauungen in den Ortsteilen Flehe und Volmerswerth treffen.

Hinzu kommt, dass die im Neusser Brückenvorlandbereich erzeugten Verkehrslärmemissionen die beiden rechtsrheinischen Ortsteile aufgrund der topografischen Beschaffenheiten ungehindert erreichen.

Forderung für eine 4.00 Meter hohe und 1,4 km lange LSW für beide Fahrtrichtungen: Linksrheinisch muss die LSW bis mindestens 500 Meter auf Neusser Stadtgebiet (südl. der Dehnungsfuge/Fahrbahnübergang) errichtet werden.

Die geforderte Länge und Höhe entspricht exakt der LSW-Überplanung in den 1980ern Jahren. Zur Erinnerung: Der LVR (Landschaftsverband Rheinland) hatte seiner Zeit die im Planfeststellungsbeschluss vorgesehene LSW aufgrund der deutlichen Verkehrslärmzunahme überplant und die Kostenübernahme für eine 4.00 Meter hohe und 1,4 km lange LSW 1988 beim ehemaligen Bundesverkehrsminister Prof. Dr. G. Krause beantragt. Damals lagen die Grenzwerte noch bei 60/50 dB(A) tags/nachts, bevor sie am 21.06.1990 auf 70/60 dB(A) angehoben wurden.

LSW-STANDORT

Ziel ist es, dass die LSW die Schallausbreitung verhindert. Dieses Ziel wurde auf der Fleher Brücke verfehlt, weil die LSW am Brückengeländer und nicht, bevor sich der Lärm ausbreiten kann, am Fahrbahnrand errichtet wurde.

Joachim Minten, Regierungsbaudirektor und ehemaliger Chef der Krefelder Niederlassung vom Landesbetrieb Straßenbau NRW, hatte in den 2000ern Jahren unter der Voraussetzung der Mittelfreigabe eine direkt neben den Außenfahrstreifen errichtete LSW inkl. Stahlverstärkung Schutz vor Unfallgeschehnissen in Aussicht gestellt.

Forderung für die LSW-Errichtung direkt am Fahrbahnrand auf der westl. Brückenseite:

Im nördl. Brückenvorlandbereich (Düsseldorfer Stadtgebiet) muss die LSW nahtlos vor den aufgeschulterten Lärmschutzwand am Fahrbahnrand errichtet werden. Somit erfüllt die Wand auch die Funktion der Schirmlückenschließung = Rad-Fußgängerwegmündungsbereich auf der Brücke vor der Dehnungsfuge.

Die fahrbahnnah LSW-Platzierung ist nicht nur auf der Brücke, sondern auch in den Vorlandbereichen unabdingbar.

Für den Fall, dass die Rad- Fußwege auf der Brücke neben den Außenfahrstreifen eingerichtet werden, bieten die LSW den Nutzern*innen einen Schutz vor den

enorm hohen Vorbeifahrtpegeln des auf den Außenfahrstreifen entlangdonnernden Schwerlastverkehrs.

Forderung für eine GEBogene LÄRMSCHUTZWAND: Die effizienteste Schallresorption erzielen gebogene LSW, wobei die konkave Seite der Fahrbahn und die konvexe Seite den Rad- Fußgängerweg zugewandt ist.

Um die Lärmschutzeffizienz zu erhöhen, muss wie bei einem Waffenschalldämpfer die Oberfläche vergrößert werden, z.B. mit Waben.

Es ist auch eine LSW an der östlichen Seite erforderlich, um die Menschen in südwest Bilk und die Patienten*innen der UKD vor den krankmachenden Lärm zu schützen.

Die Forderungen für die baulichen Maßnahmen auf einen Blick: Drainagesystem, Offenporiger Asphalt, Schalldämmung neben und unter den Fahrbahnübergängen/ Dehnungsfugen für jede Seite der Streckenführung jeweils eine 1.400 Meter lange und 4 Meter hohe gebogene Lärmschutzwand, die so nah wie möglich am Fahrbahnrand errichtet werden.

2. RAD- und FUßGÄNGERMOBILITÄT

Den Prognosen für die Rad- Fußwegplanungen müssen neue Berechnungen zugrunde gelegt werden. Verantwortlich hierfür sind beispielsweise

... der von der mehrheitlichen Politik gewollte und mit vielen Milliarden geförderte Radmobilitätswandel

... der seit Jahren stetig steigende Anteil der elektronisch unterstützten Räder

... die schnelleren Fahrgeschwindigkeiten

... die neue Lenkergeneration, die inzwischen nicht mehr nur bei Lastenrädern oder Mountainbikes ein Meter breit ist.

... der stetig zunehmende Zuspruch der Bevölkerung für eine klimaschonende Mobilität

... Zunahme der Pendlerradmobilität zwecks Umgehung der stauverursachten Fahrzeitverluste in den Hauptverkehrszeiten

Die aktuelle Breite der Rad- Fußwege variiert zwischen 2,40 und 2,70 Meter und ist für die Planung der neuen Brücke, die Standzeit soll 80 bis 100 Jahre betragen, schon heute nicht mehr zeitgemäß, geschweige denn zukunftsorientiert.

Fragen:

2a. Werden die Rad- Fußgängerwege wie bisher neben den Außenfahrstreifen oder beispielsweise unter der Brücke eingerichtet?

2b. Erhalten die Fußgänger und Radfahrer aus Verkehrssicherheitsgründen separate Verkehrswege, falls ja, in welcher Form (Markierungen/Piktogramme oder baulich)?

2c. Wie breit ist der Radweg?

2d. Wie breit ist der Fußgängerweg?

2e. Welche Höhe ist aus Sicherheitsgründen für das Brückengeländer vorgesehen?

3. TECHNISCHE AUSSTATTUNG

Fragen:

3a. Werden die LSW mit Solartechnik für die Stromerzeugung ausgestattet?

3b. Werden die Geländeraußenseiten mit Solartechnik für die Stromerzeugung ausgestattet?

3c. Welche Flächen bietet die geplante Rheinquerung grundsätzlich für die Solartechnikinstallation?

3d. Sind für das Bauwerk Sensoren vorgesehen, die frühzeitig Substanzverluste oder Schäden (Risse an Trägern/Schrägstreben, etc.) melden?

3e. Wird die Rad- Fußwegfläche auch für Lichtmasten benötigt, oder ist keine Beleuchtung vorgesehen?

4. PLANUNG

Die Neusser WZ berichtete am 06.03.2021, dass Herr van Bebber von der Autobahn GmbH mit einigen Wunschvorstellungen aufräumte, Zitat: Das Bauwerk wird 1:1 ersetzt", An gleicher Stelle, in gleicher Lage, mit sechsspurigem Querschnitt. Ideen, die Brücke auszubauen oder die A46 in einem Tunnel unter dem Rhein hindurch zu führen, würden nicht erwogen - Zitat Ende.

Fragen:

4a. Wann und von wem wurde der Auftrag für den Brückenneubau erteilt?

4b. Aus welchen Gründen wurde eine Tunnellösung nicht erwogen?

Bitte aufschlüsseln, wann und welche Machbarkeitsstudien ggf. auch Gutachten erstellt wurden, die zu dieser Entscheidung führten.

4c. Lässt die Brückenstatik Lärmschutzwände zu, die höher und somit auch wirksamer als die geforderten 4.00 Meter hohen gebogenen LSW sind?

4d. Wie viel Fahrzeuge in 24 Std. werden den Prognosen für die Statikberechnungen zugrunde gelegt?

Bitte Aufschlüsseln nach der prognostizierten Entwicklung des Lkw/Pkw-Anteils und den prognostizierten Anstieg des Durchschnittsgewichts der Lkw bis 2115.

4e. Wäre ein geringeres Aufkommen der Zerstörungskräfte für das Erreichen der Zielvorgabe, wonach eine Brückenstandzeit von 80 bis 100 Jahre erwartet wird, eine dauerhafte 60 km/h-Anordnung für Fahrzeuge ab 3,5 t empfehlenswert?

Bitte auflisten, mit welchen sonstigen Maßnahmen die Vorgabe der Betriebslaufzeit von 80 bis 100 Jahren erzielt werden kann.

4f. Wann werden den Bürger*innen die Planungen vorgestellt und besteht für sie dann noch die Möglichkeit, Änderungsanträge einzureichen, die transparent und ergebnisoffen geprüft werden?

4g. Besteht für die Nachbarstädte Neuss und Düsseldorf die Möglichkeit, die Brücke für eine Buslinie mit separaten Fahrstreifen oder für eine Straßenbahnverbindung mit bahneigenen Gleiskörpern inkl. der hierfür erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen zu nutzen?

4h. Wie wird aufgrund der Erfahrungen mit den fehlerhaften Materialien beim Neubau der Leverkusener Brücke zukünftig sichergestellt, dass die Baustoffe keine Mängel aufweisen?

4i. Wie wird die Autobahn GmbH mit Blick auf den Neubau Fleher Brücke Sorge dafür tragen, dass es nicht mehr zu Fehlern bei den Ausschreibungen beim Vergabeverfahren kommt?

4j. Die Neusser WZ berichtete am 06.03.2021, dass zwischen dem Autobahnkreuz Neuss-Süd und der Anschlussstelle Düsseldorf-Bilk die 1975 bis 1982 gebaute Fahrbahn der Autobahn 46 „grundhaft“, also bis hinunter in die unteren Tragschichten, saniert werden muss.

Wie ist hierzu der Stand der Planungen?

Fußnote der THEMENLUPE: Was die Zuständigkeiten für die Fleher Brücke anbetrifft, gab es in der Vergangenheit einige Änderungen bei der Namensgebung.

Los ging es zu Zeiten der Brückenplanung/Bau mit dem RABA = Rheinisches Autobahnamt.

Es folgte der Landesbetrieb Straßenbau NRW, der am 01.01.2021 in die bundeseigene Autobahn GmbH übergegangen war.

Diese Umetikettierung hatte jedoch fachlich keine Veränderungen bewirkt, was um so mehr die Notwendigkeit unterstreicht, die Neubauplanungen konstruktiv kritisch zu begleiten.

Ihr FB-I-Team

Online-Magazin

DSdD - Der Stand der Dinge im Juli 2021

Verwandte Glossarbegriffe

Zugehörige Begriffe hierher ziehen

Index

Begriff suchen