



DSdD - Der Stand der Dinge im November 2023

DSdD/Der Stand der Dinge im November 2023

1. Neubau Fleher Brücke: Die erste Stufe des Atlas mit betreffenden Kartierungen zur Planung wie zum Beispiel Naturschutzgebiete und Wasserschutzzonen ist bald online.
2. Lärmschutz Fleher Brücke: Die Bezirksvertretung 3 beantragt beim Verkehrsausschuß und Stadtrat sich bereits jetzt bei der Autobahn GmbH für einen optimalen Brückenlärmschutz einzusetzen

1. DIE NEUBAUPLANUNGEN FLEHER BRÜCKE GEHEN SCHRITT FÜR SCHRITT VORAN - FRISCHE INFOS GIBT ES ONLINE

Im Beitrag über den Termin der Autobahn GmbH mit der Fleher Bürger Interessengemeinschaft/ FB-I, kündigte die bundeseigene Autobahnbehörde in der DSdD Septemбераusgabe einen Projektatlas als unterstützendes Werkzeug für die Öffentlichkeitsarbeit an.

Die erste Stufe des Atlas mit betreffenden Kartierungen zur Planung, wie zum Beispiel Naturschutzgebiete und Wasserschutzzonen, ist bald online.

Autobahn GmbH: „Damit kann man sich einen guten Überblick verschaffen, wie unser Planungsraum für einen Neubau der Fleher Brücke aussieht und welche Besonderheiten dort auf uns warten.“

„Der Projektatlas wird sukzessive ergänzt.“

Link: <https://www.autobahn.de/a46-ersatzneubau-der-fleher-bruecke#projektatlas>

2. LÄRMSCHUTZINNIATIVE: DIE BEZIRKSVERTRETUNG 03 HAT DIE MENSCHEN IM UMFELD DER FLEHER BRÜCKE NICHT VERGESSEN, WERDEN SICH DER ORDNUNGS- UND VERKEHRSAUSSCHUSS MIT DEN RAT DER STADT WIE IM JAHR 2009 AUCH JETZT WIEDER PARTEIÜBERGREIFEND FÜR EINEN OPTIMALEN LÄRMSCHUTZ EINSETZEN

Rückblende: Am 24.09.2009 kam es zur ersten einstimmigen parteiübergreifenden Resolution im Rat der Stadt, die die Brücken-Lärmschutzforderungen politisch stärkt. Im Feb. und Mai 2010 folgten zwei weitere einstimmige Ratsbeschlussfassungen, die dem Lärmschutz/Fleher Brücke galten.

Gegenwart: Am 24.10.2023 stimmte die für das Brückenumfeld zuständige Bezirksvertretung (BV3) über den Lärmschutzantrag Neubau Fleher Brücke der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab. Antrag:

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.

Begründung:

Früher Vogel fängt den Wurm.

Seit 2020 laufen nun die Planungen für einen Ersatzbau, der nach ersten Informationen quasi 1:1 an der gleichen Stelle errichtet werden könnte.

Im nächsten Jahr wird es konkreter: Dann münden die gesammelten Ideen für den Brückenneubau in Varianten, die auf dem Weg hin zum Planfeststellungsbeschluss weiterentwickelt werden. Der Baubeginn ist für das Jahr 2029 vorgesehen. Die bundeseigene Autobahn GmbH hat bereits mit dem Aufbau einer entsprechenden Homepage begonnen:

www.autobahn.de/die-autobahn/projekte/detail/a46-ersatzneubau-der-fleher-bruecke

Die Öffentlichkeitsarbeit der Straßenbehörde startete im Aug. 2023 mit Pressemitteilungen und dem beigefügten Infoflyer.

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 lärmmindernden Maßnahmen über die gesetzlich vorgeschriebenen hinaus – umzusetzen. Dazu gehören als Beispiel der Fahrbahnbelag, die Verhinderung von Schlaggeräuschen und optimale Lärmschutzwände.

Bezirksbürgermeister Dietmar Wolf/BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hatte die Fleher Bürger Interessengemeinschaft (FB-I) über den Antrag informiert, der einstimmig bei einer Stimmenthaltung angenommen wurde.



Die Meinung der Themenlupe: Der Antragstellerin ist bewusst, dass die geltenden dB(A) Grenzwerte die Anwohner*innen nicht einmal vor den schwerwiegendsten lärmverursachten Folgeerkrankungen schützen können.

Nach der RLS 19 liegen die Lärmgrenzwerte für die im Brückenumfeld ausgewiesenen allgemeinen Wohngebiete bei tags/nachts 59/49 Dezibel.

Dabei ist seit Jahren bekannt und auch wissenschaftlich hinterlegt, dass diese Werte viel zu hoch sind, denn viele Menschen, die Nacht für Nacht mehr als 33 dB(A) Verkehrslärm auf die Ohren bekommen, haben es früher oder später mit Bluthochdruck zu tun.

Das ist gefährlich, weil dann das Gesundheitsrisiko erhöht ist, einen Herzinfarkt oder Schlaganfall zu bekommen, woran in Deutschland Jahr für Jahr die meisten Menschen sterben.

Die zuständige Bezirksvertretung 3 hat mit dem Antrag einen wichtigen Themenaufschlag von gesamtstädtischer Bedeutung hingelegt; Lärm macht nicht nur in Flehe und Volmerswerth krank.

Auch deshalb ist es richtig, dass die BV3 den Ordnungs- und Verkehrsausschuss sowie den Stadtrat ersucht, sich bei der Neuplanung der Fleher Brücke bereits jetzt intensiv für einen optimalen Lärmschutz einzusetzen und die Verwaltung bittet, entsprechend tätig zu werden.

Solange die mehrheitliche Politik in Berlin die gesundheitsgefährdenden Lärmgrenzwerte noch nicht nach unten korrigiert hat, werden zum Schutz der Menschen Interimslösungen benötigt, zumal die Verkehrsabwicklung wieder lauter werden soll:

Die Autobahn GmbH gab bereits bekannt, dass ab den Unitunnel und auf der neuen Brücke 120 km/h in beiden FR zugelassen werden.

Nach bisheriger Kenntnislage wird die bundeseigene Autobahn GmbH freiwillig keine Maßnahmen ergreifen, die eine geringere Verlärmung gewährleisten, als von den Richtlinien vorgegeben.

Können die Gesundheitsbelastungen neben der Strecke ohne Beeinträchtigungen für den Verkehr mit kostenneutralen und sich rasch amortisierenden Maßnahmen wirksam reduziert werden?

Ja, wenn es das Dezernat 25 der Bezirksregierung Düsseldorf wirklich will

Der Superstar im Instrumentenkasten der mittleren Behörde ist eine permanent überwachte Geschwindigkeitsanordnung von 80 km/h im A46-Streckenabschnitt Fleher Brücke.

In der Zeit mit der dauerhaft überwachten 80 km/h-Anordnung für beide Fahrtrichtungen, erwies sich diese Kombinationsanordnung als Alleskönner:

1. Verbesserung der Verkehrssicherheit
2. Keine zusätzlichen Fahrzeitverluste
3. Geringeres Luftschadstoffaufkommen
4. Spürbar weniger Lärm

Seit Jahrzehnten besteht von der AS Eller bis zum Unitunnel in beiden FR eine 80 km/h Anordnung.

In der Zeit, als Tempo 80 von der AS Eller durchgehend bis Neuss eingerichtet war, führte die Verstetigung des Verkehrs durch die Beibehaltung von Tempo 80 und der geringe Sicherheitsabstand dazu, dass die Verkehrsabwicklung im überwachten Streckenabschnitt Fleher Brücke ohne Fahrzeiverluste stattgefunden hatte.

Nach dem Unitunnel in FR Neuss steigt die Strecke an, weshalb dort mit 120 km/h mehr Luftschadstoff- und Lärmemissionen erzeugt werden als auf ebener Strecke.

Des Weiteren sorgen niedrigere Geschwindigkeiten auch für weniger Substanzverluste an der Brücke.

Doch ausgerechnet im Umfeld- und klimabelastenden Bereich Verkehr, wurden kostenneutrale Lärm- und Klimaschutzmaßnahmen kontinuierlich blockiert.

Und das, obwohl der Nachweis fehlt, dass bei der Gesamtabwägung aller betroffenen Rechtsgüter ein Übergewicht auf Seiten von Brückentempo 120 besteht.

Ihr FB-I-Team