



DSdD - Der Stand der Dinge im Mai 2024

DSdD/Der Stand der Dinge im Mai 2024

NEUBAU FLEHER AUTOBAHNBRÜCKE: ANWOHNER SPRACHEN SICH EINHELLIG FÜR EINE PLANVARIANTE AUS, DIE VON DER AUTOBAHN GmbH VERWORFEN WURDE

Am Abend des 28.05.2024 informierte die Autobahn GmbH in Düsseldorf Flehe über den Stand der Dinge in Sachen Neubau Fleher Brücke. Weil für jede Fahrtrichtung jeweils eine Brücke vorgesehen ist, könnte auch die Rede von Fleher Brücken sein. Der Baubeginn ist für 2029, der Bauabschluss für 2035 vorgesehen.

In der voll besetzten Aula der städt. katholischen Grundschule an der Fleher Straße, stellten die Vertreter*innen der bundeseigenen Autobahn GmbH drei Planvarianten vor, die bei einer Ideensammlung von 9 Varianten übrig geblieben sind.

Die 3 Planvarianten stießen bei den Bürgern u.a. aus diesen Gründen auf Ablehnung:

A. Der Brückenschlag verläuft schräg über den Rhein, sodass die Verkehrslärmemissionen auf die Ortsteile Flehe/Volmerswerth treffen.

B. Die Autobahnbrücke hat im schlimmsten Fall nur einen Abstand von 61,5 Meter zu den Wohnhäusern an der oberen Fleher Straße.

C. Eine Variante schiebt die Brücke in Fahrtrichtung/FR Neuss näher an den Ortsteil. Die Brücke für die FR Bilk sieht dieser Planentwurf am Standort der Bestandsbrücke vor.



Bild: Autobahn Krefeld

D. Bei zwei der drei Varianten werden beide Richtungsbrücken westl. der Bestandsbrücke errichtet, sodass das Wohnumfeld noch intensiver belastet wird.



Bild: Autobahn Krefeld



Bild: Autobahn Krefeld



Bild: Autobahn Krefeld



Bild: Autobahn Krefeld



Bild: Autobahn Krefeld

E. Diese Varianten kommen nicht ohne sog. Härtefälle aus (Enteignung, Beschneidung von seit Generationen betriebenen landwirtschaftlichen Unternehmen durch die Wegnahme von Treibhäusern, Verschattung von Wohn- und Bepflanzungsräumen, etc.) .

Die Veranstaltungsregie am 28. Mai wollte es, dass die Fragen der Bürger erst nach Abschluss der von der Straßenbaubehörde gehaltenen Vorträge zugelassen waren. Es wäre schön, wenn die Fragen zukünftig zeitnah vortragsbezogen gestellt werden könnten.

So dauerte es rund 75 Minuten, bis die Planer zweifelsfrei feststellen konnten, dass sich die Bürger begründet gegen die drei von den Verkehrsingenieuren bevorzugten Planvarianten wandten.

Die von den Anwohnern bevorzugte Tunnellösung, wie sie in Hamburg mit dem Elbtunnel gelang, wäre hier u. a. aus Kostengründen nicht möglich.

Außerdem müsste der Streckenabschnitt über einen zu langen Zeitraum für den baulichen Anschluss an den Universitätstunnel gesperrt werden.

Im weiteren Verlauf rückte ein von der Autobahn GmbH verworfener Planentwurf ins Zentrum der Diskussion, die sog. Ostvariante:

Diese sieht beide Richtungsbrücken östl. der Bestandsbrücke und somit nicht so nah an das bewohnte Brückenumfeld vor. Außerdem queren die Bauwerke den Rhein im rechten Winkel, sodass die Lärmemissionen zur Flusslinie abstrahlen.



Bild: Autobahn Krefeld

Die Autobahn GmbH erklärte, dass SICH die Kurvenradien vor dem Unitunnel nicht für die Geschwindigkeiten eignen, die wir auf den Autobahnen fahren möchten.

In der verbliebenen Zeit der insgesamt 150 Minuten dauernden Informationsveranstaltung, wurde die Straßenbaubehörde wiederholt gebeten, sich bitte sehr intensiv um die Lösung der Streckenführungsprobleme der Ostvariante anzunehmen.

Die Härtefälle und das zusätzliche Lärmaufkommen, die die von der Behörde bevorzugten Entwürfe verursachen, fallen dann weg.

DIE MEINUNG DER THEMENLUPE: Das Radiusproblem muss nicht nur von den Verkehrsingenieuren gelöst werden. Hier kann auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verstetigung des Verkehrs eingerichtet werden. Zur Erinnerung: Seit Jahrzehnten besteht von der Anschlussstelle/AS Eller bis zur AS Bilk eine 80 km/h -Anordnung. Den Verkehrsteilnehmern entstehen keine signifikanten Fahrzeitverluste, wenn die Anordnung in FR Neuss bis hinter der Vorlandbrücke auf Neusser Stadtgebiet besteht.

Wechselnde Geschwindigkeitsanordnungen sorgen für mehr Fahrzeitverluste als die kontinuierliche Fahrt.

Tempo 80 von der Brückenrampe bis südl. der Neusser Vorlandbrücke würde nicht nur die Verkehrssicherheit verbessern und weniger Lärm bedeuten, sondern auch die Umwelt, die Brückenbauten sowie die Steuergelder für Sanierungsmaßnahmen schonen.

Doch die Straßenbauer lehnten bereits am 31.08.2023 im Gespräch mit der Fleher Bürger-Interessengemeinschaft/FB-I eine Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen dem Unitunnel und der Neusser Seite ab.

Für die vor 20 Jahren gegründete FB-I steht fest, dass sich keine der von den Verkehrsingenieuren bevorzugten Planvariante eignet, die für Streckenneubauten geltenden Grenzwerte von tags/nachts 59/49 Dezibel weitgehend einzuhalten.

Damit das nicht auffällt, werden die berechneten Lärmemissionen nur tags/nachts und nicht im stündlichen Abstand getaktet.

Wenn die Autobahn GmbH und die Bezirksregierung Düsseldorf eine wirklich ehrliche Gesamtabwägung aller berührten Interessen ablehnen und ihre Ermessensausübung nur zugunsten des Streckenverkehrs vornehmen, dürften auf alle Beteiligten noch sehr unruhige Zeiten warten.

Ihr FB-I-Team