



DSdD - Der Stand der Dinge

im April 2016

1. Ersatzneubau Fleher Brücke: Anwohner fordern, dass der Vorschlag für Brückentempo 80 vom Parlamentarischen Staatssekretär Thomas Jarzombek umgesetzt wird!

2. Über die Schulter geguckt: Informationen über das Engagement der beiden Anwohnerinitiativen in Flehe

1. MIT TEMPO 80 SIND DIE NEUEN RHEINBRÜCKEN IN FLEHE WENIGER STAUANFÄLLIG, KOSTENGÜNSTIGER, LEISER UND KLIMAFREUNDLICHER. DIE AUTOBAHN GmbH BESTEHT DENNOCH AUF 120 KM/H!

Seit Anfang der 1980er Jahre besteht ab der Anschlussstelle/AS Eller bis zu der hinter dem UNI-Tunnel gelegenen AS Bilk in beiden Fahrtrichtungen/FR eine 4 km lange 80 km/h-Anordnung.

Endet sie in FR Neuss, wie bisher an der AS Bilk, führt das gerade bei höheren Verkehrsaufkommen zu Fahrzeitverlusten und Staus. Erläuterung:

Verkehrswissenschaftler weisen schon lange darauf hin, dass der Verkehrsfluss bei wechselnden Geschwindigkeitsanordnungen beeinträchtigt wird.

Für zusätzliche Beeinträchtigungen sorgen dann die Überholvorgänge mit und ohne Bremsmanöver.

Das bedeutet, ohne Freigabe für 120 km/h können bei erhöhtem Verkehrsaufkommen mehr Fahrzeuge die Strecke passieren.

Für 80 km/h sind keine Autobahnbrücken erforderlich, weshalb sämtliche hochpreisige Mehraufwendungen entfallen, z. B. für die von der Autobahn GmbH für Brückentempo 120 als erforderlich bezeichneten größeren Kurvenradien.

Des Weiteren macht es mit Blick auf die Lärm- und Luftschadstoffemissionen einen signifikanten Unterschied, ob auf den ansteigenden Brückenrampen 80 oder 120 km/h befahren wird.

Bei einer Informationsveranstaltung in Flehe lautete die Begründung der Autobahn GmbH für Tempo 120: Wir wurden mit dem Bau einer Autobahnbrücke beauftragt. 80 km/h entspricht nicht der Geschwindigkeit, die wir auf Autobahnen gewohnt sind.

Die FB-I vertritt die Position, dass es nicht darum geht, welche Fahrgeschwindigkeiten man auf Autobahnbrücken gewohnt ist, sondern mit welcher Geschwindigkeit die effizienteste Verkehrsabwicklung ermöglicht wird und wie sich die Erhöhung des Gesundheitsrisikos der Anwohner vermeiden lässt.

Diesen berechtigten Ansprüchen kann, so die Initiative, unter Berücksichtigung der örtlichen Vorgaben in Flehe, am ehesten mit 80, aber ganz bestimmt nicht mit 120 km/h Rechnung getragen werden.

Wenn in südl. FR die 80 km/h Anordnung auf Neusser Seite hinter der Vorlandbrücke endet und in der Gegenrichtung ab der Brückenrampe in FR Düsseldorf eine 80 km/h Anordnung eingerichtet wird, erfahren alle berührten Interessen eine Win-win-Situation:

Weniger Staus = weniger Fahrzeitverluste = Pendler verbrauchen im Jahr weniger Treibstoff,

Optimierung der Verkehrssicherheit auf, neben und für die Strecke, Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen, geringerer Reifenabrieb = weniger Mikroplastikmüll, Entlastung der Kranken-, Rechtschutz-, Kfz-Versicherungswirtschaft.

Die im Umfeld der neuen Autobahnbrücken erwarteten, teils drastischen Immobilienwertverluste werden moderater ausfallen, weil es mit 80 km/h leiser ist als mit 120 km/h.

Für eine Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h werden außerdem weniger Kosten für die Neubauten als auch für die Lärmschutzmaßnahmen benötigt.

Die Idee für die Tempo-80-Lösung aus Lärmschutzgründen hatte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Staatsmodernisierung, Thomas Jarzombek (CDU), am 08.01.2025 vorgetragen. Anlass war ein Brückentermin in der CDU Landesgeschäftsstelle, 6,5 Wochen vor der Bundestagswahl, zu dem Angela Erwin, Johannes Winkel und Thomas Jarzombek, die zuständigen Vertreter der Autobahn GmbH/Krefeld, Politiker der CDU, sowie auch die beiden Fleher Anwohnerinitiativen eingeladen hatten. Herr Jarzombek führte u.a. aus: „Die Ostvarianten sind auch für die Bezirksvertretung 3 die Vorzugsvarianten. Je weiter weg die Brücke steht, desto besser ist es. Wir wertschätzen den Individualverkehr, aber nicht auf Gedeih und Verderb. Es müssen verträgliche Lösungen sein. Wenn man sich das also an dieser Stelle anguckt, hätte ich persönlich mit Tempo 80 kein Problem. Ich glaube, das wäre keine unverhältnismäßige Einschränkung.“

Joachim van Bebber, Geschäftsbereichsleiter Planung der Niederlassung Rheinland der Autobahn GmbH des Bundes, erklärte: „Nach der Veranstaltung in Flehe haben wir uns veranlasst gefühlt, eine vierte östliche Planvariante einzubeziehen. Es ist sehr schwierig, eine östliche Variante mit aufzunehmen. Sie müssen keine Angst haben, dass wir Sie nicht weiter beteiligen. Doch die Schritte, die wir jetzt machen müssen, bedürfen etwas mehr Zeit. Wenn wir mit Ihnen über andere Varianten reden, müssen wir naturgemäß das große Themenfeld Lärmschutz, Emissionsschutz vorbereiten. Da sind wir zurzeit dabei.“

Wie sich eine Stunde später herausstellte, waren diese Auskünfte unzutreffend:

1. Am Rande des Termins teilte Matthias Höhne, Projektteamleitung Außenstelle Krefeld, mit, dass die westl. Planvariante „1.3 Tempoär“ (Querverschub) die Vorzugsvariante ist.
2. Hierüber wurde die Öffentlichkeit 13 Monate später in Kenntnis gesetzt.

Jürgen Borrmann, Sprecher der Fleher Bürger-Interessengemeinschaft/FB-I, erinnert sich noch sehr gut an die von Herrn van Bebber angesprochene Veranstaltung: „Auf die Frage, wird es in Flehe trotz der Annäherung der Brücken an die Wohnbebauungen dennoch leiser, antwortete Herr Höhne, es muss leiser werden. Er sagte jedoch nicht, dass es leiser wird.“

Im Jahr 2019 veröffentlichte die WHO die Ergebnisse wissenschaftlicher Untersuchungen, wonach tags/nachts 53/45 Dezibel nicht überschritten werden sollen.

In Deutschland gelten für allg./reine Wohngebiete, also auch für die Brückenneubauten in Flehe, 59/49 dB(A) tags/nachts.

Lärm macht krank: Bei Überschreitung der von der WHO empfohlenen Richtwerte häufen sich die Fälle mit Schlaf- und Konzentrationsstörungen, Depressionen, Kopfschmerzen, Unausgeglichenheit, Bluthochdruck sowie Herzinfarkte/Schlaganfälle mit und ohne Todesfolge.

Als am 11.02.2026 Christian Hirte/CDU, Parlamentarischer Staatssekretär des BMV = Bundesminister für Verkehr, sowie die Zuständigkeiten der Autobahn GmbH/Krefeld der Einladung von MdL Angela Erwin, MdB Johannes Winkel und PST Thomas Jarzombek in die Flehe nachkamen, waren auch die beiden Initiativen eingeladen.

Jürgen Borrmann, Sprecher der Fleher Bürger-Interessengemeinschaft/FB-I, erinnert sich noch sehr gut an die von Herrn van Bebber angesprochene Veranstaltung: „Auf die Frage, wird es in Flehe trotz der Annäherung der Brücken an die Wohnbebauungen dennoch leiser, antwortete Herr Höhne, es muss leiser werden. Er sagte jedoch nicht, dass es leiser wird.“

Im Jahr 2019 veröffentlichte die WHO die Ergebnisse wissenschaftlicher Untersuchungen, wonach tags/nachts 53/45 Dezibel nicht überschritten werden sollen.

In Deutschland gelten für allg./reine Wohngebiete, also auch für die Brückenneubauten in Flehe, 59/49 dB(A) tags/nachts.

Lärm macht krank: Bei Überschreitung der von der WHO empfohlenen Richtwerte häufen sich die Fälle mit Schlaf- und Konzentrationsstörungen, Depressionen, Kopfschmerzen, Unausgeglichenheit, Bluthochdruck sowie Herzinfarkte/Schlaganfälle mit und ohne Todesfolge.

Als am 11.02.2026 Christian Hirte/CDU, Parlamentarischer Staatssekretär des BMV = Bundesminister für Verkehr, sowie die Zuständigkeiten der Autobahn GmbH/Krefeld der Einladung von MdL Angela Erwin, MdB Johannes Winkel und PST Thomas Jarzombek in die Flehe nachkamen, waren auch die beiden Initiativen eingeladen.

Aus Sicht der FB-I verlief der Termin sehr enttäuschend, weil die Ankündigungen von Staatssekretär Hirte für die Anwohner den Worst Case bedeuteten.

Er teilte, ohne ein Wort zum Thema Lärmschutz zu sagen, mit, dass die westl. Planvariante 1.3 temporär umgesetzt wird, und fuhr fort: „Die Entscheidung für die Vorzugsvariante ist eine gute Nachricht für die gesamte Region. Denn damit besteht jetzt Klarheit für ein wichtiges Modernisierungsprojekt.

Der geplante Querverschub ist dabei ein zentraler Schritt und eine echte ingenieurtechnische Herausforderung.“

Die vollständige Stellungnahme finden Sie in der DSdD-Ausgabe vom 11.02.2026.

Die FB-I war überrascht, dass sich PST Jarzombek nach den Einlassungen von Christian Hirte in Sachen Lärmschutz spürbar zurückhaltender als im Januar 2025 verhielt.

Das Anwohnerbündnis hatte darauf vertraut, dass der geistige Vater der Tempo 80 Lösung seine Auffassungen, ggf. auch gegenüber dem Bundesminister für Verkehr, Patrick Schnieder/CDU, ganz sicher aber am 11.02. gegenüber PST Hirte, vertreten würde.

Borrmann: „Inzwischen wissen wir, dass die Brücken nicht weiter wegstehen werden. Es gibt auch keine verträglichen Lösungen, sondern Verkehr auf Gedeih und Verderb.

Als FB-I wissen wir nur allzu gut, dass die Anwohner jetzt auf die tatkräftige Unterstützung der Politik angewiesen sind, was auch schon in der Vergangenheit der Fall war.

Ich erinnere nur daran, dass die für Flehe immer noch zuständige Krefelder Niederlassung über Jahrzehnte die im Brücken-Planfeststellungsbeschluss vorgesehene LSW/Lärmschutzwand geleugnet hatte.

Wir waren Anfang Nov. 2010 dabei, als Herr Jarzombek in juristischer Begleitung in Krefeld die LSW in den Planfeststellungsbeschlussunterlagen vorfand.

Die RHEINISCHE POST berichtete am 04.11.2010 über die Ergebnisseindrücke von Thomas Jarzombek, der sich so geäußert hatte: Die Anwohner sind veräppelt worden.

Jetzt hoffe er, dass die angestrebten Lärmschutzmaßnahmen die gewünschte Lärmentlastung erzielen.“

Weil sich die Brücke schon in dieser Zeit in einem schlechten Zustand befand, musste die Höhe der LSW von den planfestgestellten 250 cm um 100 cm schrumpfen.

Sprecher Borrmann: „Damals hatte Krefeld wegen eines bürokratischen Fehlers die Anbringung der LSW-Elemente an das Brückengelände dann auch noch um rund ein Jahr verzögert.

Angeblich wurde nicht daran gedacht, dass für Aufträge ab 200.000 € eine EU-weite Ausschreibung vorgenommen werden muss.

Leider unternimmt Krefeld immer noch eindeutig zu wenig gegen die Erhöhung des Gesundheitsrisikos der Kinder und Erwachsenen in Flehe.

Beispielsweise haben die Zuständigen nur eine einzige kurze LSW bis zur Mitte der Brücke in FR Neuss in Aussicht gestellt.

Und das, obwohl beide Brücken den Rhein in Schräglage queren, weshalb der Lärm auch anteilig direkt auf die Häuser trifft.

Wenn Herr Höhne sagt, dass es leiser werden muss, wird ihm niemand widersprechen.

Lieber Herr Höhne, aber mit insgesamt nur einer einzigen kurzen LSW für 2 stark befahrene Autobahnbrücken, 2019 wurden auf der Fleher Brücke werktags 88.402 Fahrzeuge mit einem hohen LKW Anteil gezählt, Tendenz steigend, wird es garantiert nicht leiser.

Nicht zu vergessen, dass beide Brücken noch näher an die Wohnhäuser gebaut werden, als der ohnehin schon zu nah errichtete Bestand.

Ich darf daran erinnern, dass das Land 1986 die Errichtung einer 1,4 km langen und 4 Meter hohen LSW positiv geprüft hatte. Der Kostenübernahmeantrag verschwand jedoch beim BMV solange in der Schublade, bis die Kohlregierung die Grenzwerte um 10 dB(A) tags/nachts drastisch erhöht hatte, worauf in Flehe der Anspruch verloren ging.“

Aktuell ist nicht bekannt, ob und ggf. welche Lärmschutzmaßnahmen für den vierspurigen Ersatzneubau während der 4 Jahre vor dem Querverschub vorgesehen sind. Bekannt wurde nur, dass sich der Baubeginn um ein bis zwei Jahre verzögern wird, weil sich ein Anwohner juristisch gegen die angedrohte Zwangsenteignung wehren will.

Für die Initiative bestehen keine Zweifel, dass sich die Autobahn GmbH schon längst festgelegt hat und dass es sich bei den Terminen mit den Anwohnern lediglich um Alibiveranstaltungen, aber sicherlich nicht um die von Krefeld angekündigte Beteiligung gehandelt hatte.

Das FB-I-Team wäre sehr dankbar, wenn sich, wie schon im Vorjahr, die Fraktion Düsseldorf, ein parteiübergreifender Zusammenschluss von Düsseldorfer Landtags- und Bundestagsabgeordneten, „erneut für verträgliche Lösungen einsetzen würde“ – s. DSdD-Juli-Ausgabe 2025.

Möglicherweise gelingt es der Fraktion Düsseldorf, die Landesregierung mit ins Boot zu holen, um beispielsweise BMV Schnieder auf die enormen Vorteile der 80 km/h Anordnung hinzuweisen.

Des Weiteren regt die Initiative in NRW eine transparente Überprüfung der Eingabewerte für die lärmtechnischen Berechnungen, der Berechnungsergebnisse und der vor Ort erfolgten praktischen Umsetzung aller Lärmschutzmaßnahmen an.

Zuständig hierfür könnte z.B. ein beim Landesumweltministerium angesiedelter Lärmschutz-TÜV sein, der u.a. von qualifizierten Lärmschutzgutachtern gebildet wird.

Bei Mängeln muss der Lärmschutz-TÜV befugt sein, die Freigabe der Brücke für den Verkehr erst nach den erforderlichen Nachbesserungen zu erteilen, Begründung: s. Bestandsbrücke in Flehe mit der über Jahrzehnte fehlenden LSW, der fehlenden Schirmlückenschließung im Mündungsbereich des Rad/Fußgängerweges usw. .

Nach 22 Jahren als FB-I-Sprecher resümiert Borrmann, dass das Vertrauen inzwischen so nachhaltig zerstört ist, weshalb die Anwohner den Krefelder Lärmschutzaussagen zukünftig keinen Glauben mehr schenken können.

2. WER IST WER: IN FLEHE ENGAGIERT SICH EINE BÜRGER-INTERESSENGEMEINSCHAFT UND EINE BRÜCKENINITIATIVE

Wer www.fb-i-web.de folgt, landet auf der Webseite der am 17.05.2004 gegründeten Fleher Bürger-Interessengemeinschaft = FB-I.

Die Idee für den Initiativenamen hatte der leider viel zu früh verstorbene Peter Traber. Er sagte sinngemäß, wenn wir uns für Fleher Bürger-Interessengemeinschaft entscheiden, haben wir die gleichen Initialen, wie der berühmte Laden in USA. FBI, natürlich sprach er das Kürzel englisch aus, „wird sich jeder merken können.“

Seinerzeit befasste sich die FB-I mit dem Bebauungsplan westl. Fleher Straße, der einige Härtefälle vorsah, wozu auch eine anteilige Enteignung des Trabergrundstück zählte.

2005 landete dann das Thema Fleher Brücke auf dem Tisch der Interessengemeinschaft.

Dem Bürgerzusammenschluss lag nur ein Aktenzeichen der schriftlichen Lärmschutzzusage des damaligen Landesverkehrsministers Riemer /FDP vom 08.12.1975 vor, die er seinerzeit Heinrich Spohr, Architekt und ein Lärmschutzvordenker der ersten Stunde, zugestellt hatte.

Als die Brücke im Nov. 1979 in Betrieb genommen wurde, fehlten jedoch die im Brückenplanfeststellungsbeschluss vorgesehenen baulichen Lärmschutzmaßnahmen.

In den darauf folgenden 26 Jahren engagierte sich Dr. Ing. Edmund Spohr für die Umsetzung der planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen.

Sein vorbildlicher Einsatz füllte in dieser Zeit 25 Aktenordner, die 2005 von der FB I übernommen wurden.

Die Initiative führte von den Medien beachtete, öffentliche Informationsveranstaltungen mit Gästen aus der Politik, Brückenbauwesen, Medizin usw. durch und organisierte u. a. auch 2 Lärmschutzdemos auf der Brücke.

Seit 2005 traf sich der Vorstand bis Ende 2010 einmal im Monat und befasste sich mit dem Stand der Dinge, Terminen, Korrespondenzen, neuen Überlegungen und vieles andere mehr.

Die Aktiven wähten sich nach zahllosen vergeblichen Anläufen auf einem aussichtsreicheren Weg, als ihnen seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW/Krefeld, der Bezirksregierung Düsseldorf und später auch von einem unverschämt auftretenden Bediensteten des NRW Landesverkehrsministeriums ein teils zunehmend schroffer werdender Ton entgegenschlug.

Dass sich daran in den Folgejahren nichts geändert hat und das Krefeld immer noch die Planfeststellung der LSW gelegnet hatte, können Sie der DSdD-Ausgabe im Feb. 2015 unter 3. inkl. einer Stellungnahme von Thomas Jarzombek entnehmen.

Nachdem Rechtsanwalt Norbert Schrader/Wuppertal die Interessenvertretung der FB-I übernommen hatte, gelang der Durchbruch am 12.10.2009 während eines Besuchs der FB-I mit RA Schrader in Krefeld.

Damals erklärte Regierungsbaudirektor Joachim Minten, dass die Geländerausfachung aus Gründen fehlender Lärmschutzwirkung nicht fortgesetzt wird. Die geforderte LSW ist nicht planfestgestellt. Schließlich verfügt die Brücke nicht über die hierfür erforderlichen statischen Eigenschaften.

Dann erhielt RA Schrader überraschenderweise eine Kopie einer Brückenquerschnittszeichnung aus den Planfeststellungsbeschlussunterlagen, in der u. a. auch die von Minister Riemer zugesagte LSW eingezeichnet war.

Im letzten Quartal 2010 waren der seinerzeitige Landesverkehrsminister Harry Voigtsberger/SPD, die Landtagsabgeordneten Horst Becker und Stefan Engstfeld, beide von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, sowie MdB Thomas Jarzombek/CDU, politisch entscheidend beteiligt gewesen, dass die planfestgestellten Maßnahmen nach 35 Jahren 2012 praktische Gestalt angenommen haben.

Aus Umfangsgründen endet an dieser Stelle der grobe Überblick auf das Brückenengagement der FB-I.

Alles Weitere, was bis 2010 geschah, finden Sie in der Brückenchronik unter dem Menüpunkt „Fleher Brücke“ und ab 2010 bis heute in den DSdD-Ausgaben.

Jetzt geht es weiter mit einem Gastautorenbeitrag von der Fleher Brückeninitiative.





Foto RP



Fleher Brücken Initiative – Engagement für eine gute Lösung

Die Fleher Brücken Initiative wurde im Sommer 2024 gegründet. Anlass ist der geplante Ersatzneubau der Fleher Brücke – eines der wichtigsten Verkehrsbauwerke für Düsseldorf.

Wir setzen uns für eine transparente, sachliche und lösungsorientierte Planung ein, die Verkehr und Lebensqualität gleichermaßen berücksichtigt.

Unser Ziel ist es, den Planungs- und Bauprozess konstruktiv zu begleiten und die Interessen der Bürgerinnen und Bürger einzubringen. Dazu stehen wir im Austausch mit der Autobahn GmbH des Bundes, insbesondere mit dem Standort Krefeld sowie mit Vertreterinnen und Vertretern aus Kommunal-, Landes- und Bundespolitik.



Entscheidung für Variante 1.3 (siehe Foto)

Für den Ersatzneubau wurden zuletzt 4 Varianten durch die Autobahn GmbH geprüft.

<https://www.autobahn.de/planen-bauen/projekt/ersatzneubau-der-fleher-bruecke-a46>

Im Februar 2026 fiel die Entscheidung für die Variante 1.3 mit Querschub durch das Bundesverkehrsministerium.

Variante 1.3 mit Querschub entspricht nicht unserer Wunschlösung.

Die von uns favorisierte Ostvariante (vom Wohngebiet am weitesten entfernt) und die innovative Tunnellösung sind leider verworfen worden.

Ersatzneubau Fleher Brücke – Planungs- und Bauprozessphase

Wir kämpfen für:

- Geringe Belastung für Anwohner, Natur und Umwelt
- Effektiven Lärmschutz für die Wohngebiete
- Durchgehende Lärmschutzwände (Düsseldorf-Bilk bis Neuss-Grimlinghausen)
- Tempo 80 auf der Brücke, konsequent überwacht durch stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen
- Transparente Baustellenplanung und Verkehrsführung
- Transport von Materialien möglichst per Schiff



Bestehende Fleher Brücke - Tempo 80 – jetzt!

Ein zentrales Anliegen ist die sofortige Einführung von Tempo 80 auf der bestehenden Fleher Brücke.

Die Brücke ist stark belastet und in einem kritischen Zustand. Täglich nutzen über 85.000 Fahrzeuge das Bauwerk.

Hinzu kommt:

Durch Einschränkungen an der Kardinal-Frings-Brücke und der Theodor-Heuss-Brücke verlagert sich zunehmend Schwerlastverkehr auf die Fleher Brücke.

Man bedenke: Ein einzelner LKW belastet eine Brücke so stark wie etwa 60.000 PKW (Quelle RP).

Tempo 80 würde die Brücke weniger belasten, Lärm und Schadstoffe reduzieren, die Sicherheit erhöhen und die Anwohner spürbar entlasten.

Für uns ist klar: Diese Maßnahme ist dringend erforderlich und sofort umsetzbar

- Fernstraßenbundesamt
- Autobahn GmbH
- Politische Vertretungen auf Bundes Landes und kommunaler Ebene
- Bundesamt für Naturschutz

Der Ersatzneubau der Fleher Brücke wird die Region langfristig prägen.

Wir setzen uns jetzt und in der Zukunft dafür ein, dass die Interessen der Bürgerinnen und Bürger angemessen berücksichtigt werden.

i.A. Maria Korfmacher, Ursel Schiffer

