



DSdD - Der Stand der Dinge

im Juni 2026

1. Lärmberechnungen: Anwohner werden benachteiligt.

2. Vorbeugen ist besser als sperren: Die FB-I stellt ein kostenneutrales Früherkennungsverfahren gegen den zu rasch voranschreitenden Ausfall der Brücken vor.

1. DIE BEI DEN VERKEHRSLÄRMBERECHNUNGEN ANGEWENDETEN DURCHSCHNITTSWERTE SORGEN FÜR FALSCHER ERGEBNISSE

Mit Blick auf die bundesweit angewendeten Lärmberechnungen, zeigt DSdD stellvertretend

am Beispiel der Planungen für den Ersatzneubau Fleher Autobahnbrücke, wie die Ergebnisse zu Lasten der Anwohnergesundheit verfälscht werden.

Verantwortlich hierfür sind die von der mehrheitlichen Politik beschlossenen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19).

Für den Bereich der Fleher Brücke ergeben sich aus der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2019 folgende Werte:

DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr): 80.233 Kfz/24 h,

Schwerverkehrsanteil: 11.592 Kfz/24 h.

In einigen Quellen werden auch DTVw-Werte (werktäglicher Verkehr) genannt.

Diese liegen höher, z. B. bei 88.402 Kfz/24 h bzw. 14.311 Kfz/24 h im Schwerverkehr.

Quelle der Verkehrszählungen: Autobahn GmbH/Krefeld.

Für die Lärmberechnungen nutzt die Autobahn GmbH jedoch die durchschnittlichen Tagesverkehrswerte, wie es die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen vorsehen.

D. h., die Berechnungsergebnisse weisen eine geringere Lärmbelastung aus, was sich ausnahmslos zu Lasten der betroffenen Anwohner auswirken wird: Die Ergebnisse der Lärmberechnungen entscheiden nämlich darüber, ob und in welchem Umfang bauliche Lärmschutzmaßnahmen (Flüsterasphalt, Lärmschutzwände, etc.) finanziert werden.

Es gibt aber auch sofort verfügbare kostenneutrale wirksame lärmreduzierende Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Im Gegensatz zu einer Lärmschutzwand, schonen Geschwindigkeitsbegrenzungen außerdem die Umwelt, Straßen und Brücken, optimieren die Verkehrssicherheit, etc. .

Die kostenneutralen behördlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen werden jedoch nicht direkt durch feste Grenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchV.) ausgelöst, sondern durch die Bewertung nach Straßenverkehrsrecht (§ 45 StVO) und orientieren sich an sog. gesundheitskritischen Pegeln.

Typische Schwellenwerte, bei denen Behörden Maßnahmen prüfen, sind 70/60 Dezibel tags/nachts.

Diese Pegel werden in der Praxis häufig als kritische Belastungsschwelle für Maßnahmen herangezogen. Werden diese Werte erreicht oder überschritten, können verkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden.

Als ermessensauslösende Schwelle werden bereits die Emissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. betrachtet.

Die Zuständigkeit für den Bereich Fleher Brücke liegt bei der Autobahn GmbH, Niederlassung Krefeld.

Allerdings machten die Anwohner und die Fleher Bürger-Interessengemeinschaft/FB-I über Jahrzehnte die leidige Erfahrung, dass die Krefelder Niederlassung der Autobahn GmbH, vorher Landesbetrieb Straßenbau NRW, die berechtigten Lärmschutzansprüche mit unwahren Darstellungen zurückgewiesen hatte - s. Menüpunkt Fleher Brücke/Brückenchronik.

Ob sich mit Blick auf den A46 Streckenabschnitt in Flehe etwas an der ablehnenden Haltung der Zuständigkeiten ändern wird, dürfte sich schon bald herausstellen: Die Stadt Düsseldorf hatte im Feb. 2026 einen Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung auf der Fleher Autobahnbrücke gestellt und wird in Kürze eine Antwort erhalten.

Hinweis: DSdD berichtete in der Aprilausgabe 2026, warum bei einer 80 km/h Anordnung im A46 Streckenabschnitt Fleher Brücke weniger Staus und somit weniger Fahrzeugverluste entstehen werden.



DIE MEINUNG DER THEMENLUPE: Beim Betrachten der Regelungen für die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen entsteht der Eindruck, dass der Gesetzgeber eine Vorliebe für unausgewogene Vorgehensweisen hat, Beispiele:

A.) Die höheren Lärmberechnungsergebnisse für die Werktage werden mit den geringeren Lärmberechnungsergebnissen für die Wochenenden und Feiertage in einen Topf geworfen, woraus sich ein Zahleneintopf mit Durchschnittswerten ergibt, zur Erinnerung:

Das Aufkommen des werktäglichen Verkehrs auf der Fleher Brücke liegt bei 88.402 Kfz/24 h, das Aufkommen des durchschnittlichen Tagesverkehrs, das die Autobahn GmbH den Berechnungen zugrunde legt, liegt hingegen bei 80.233 Kfz/24 h.

Die vom Verkehrsaufkommen verursachte höhere Lärmbelastung an den 253 Werktagen im Jahr, geht aus den Berechnungsergebnissen nicht hervor.

B.) Mit einer vergleichbaren Vorgehensweise sorgt das Lärmberechnungsverfahren dafür, dass die Lärmspitzen, die in den Hauptverkehrszeiten auftreten, in den Berechnungsergebnissen nicht auftauchen.

Das würden sie aber, wenn die Berechnungen das Lärmaufkommen stündlich abbilden, was jedoch nicht geschieht, weil nach Willen der mehrheitlichen Politik nur eine Taktung in tags/nachts vorgenommen wird.

Tagsüber sind es 16 Stunden (06.00 bis 22.00 Uhr), auf die der Lärm verteilt wird, weshalb die Spitzenlärmswerte, die in den Hauptverkehrszeiten auftreten, verschwinden.

Nachts sind es 8 Stunden (22.00 bis 06.00 Uhr), auf die der Lärm verteilt wird.

C.) Die vom Gesetzgeber in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchV.) festgelegten Emissionsgrenzwerte für bauliche Lärmschutzmaßnahmen für Brückenneubauten in reinen und allgemeinen Wohngebieten, liegen bei 59/49 Dezibel tags/nachts.

Im Jahr 2019 verwies die WHO auf umfängliche wissenschaftliche Untersuchungen, wonach die Erhöhung des Gesundheitsrisikos ab 53/45 dB(A) tags nachts einsetzt - s. DSdD im April 2026.

Auch hier entsteht der Eindruck, dass die mehrheitliche Politik es sowohl mit der Gesundheit, als auch mit der Lebenserwartung der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Menschen in Deutschland nicht so genau nimmt.

Dennoch greift die Autobahn GmbH bei der Ermessensausübung nicht mit weiteren lärmmindernden Maßnahmen aus Rücksicht auf die Gesundheit der betroffenen Anwohner ein und lässt es somit wie die mehrheitliche Politik zu, dass auch Menschen an den lärmverursachten Folgeerkrankungen versterben.

Einmal mehr liegt der Beweis vor, dass nicht alles, was rechtlich zulässig ist, auch richtig ist.

Ferner ist es auch verwunderlich, wie vordergründig die mehrheitliche Politik die Kosteneinsparung im Gesundheitswesen behandelt.

Was spricht denn dagegen, wenn mit der gleichen Aufmerksamkeit auch die Vermeidung von Kosten thematisiert wird, z.B. jene Kosten, die für die Behandlungen der Folgeerkrankungen von Straßenverkehrslärm aufgewendet werden müssen, wofür die krankmachenden Grenzwerte und die Mängel des Lärmberechnungsverfahrens mitverantwortlich sind.

Mit der Umsetzung der dringend erforderlichen Korrekturen, stünden den Krankenversicherungen Gelder zur Verfügung, ohne das dafür an anderen Stellen Streichungen vorgenommen werden müssen.

2. SO WERDEN DIE STANDZEITEN DER BRÜCKEN IN VIELEN FÄLLEN DEUTSCHLANDWEIT VERLÄNGERT

Die im Jahr 2004 gegründete Fleher Bürger-Interessengemeinschaft/FB-I macht schon seit 9 Jahren darauf aufmerksam, dass das Brückensterben spürbar verlangsamt werden kann.

1. Bei allen Brücken, die beispielsweise bis Mitte der 1980er Jahre errichtet wurden, brauchen die Zuständigkeiten nur in den Planfeststellungsbeschlüssen die Höhe der Belastbarkeit der Bauwerke nachschauen.

2. Diese Angaben werden dann mit den aktuellen Verkehrszählraten inkl. des LKW- PKW-Anteils verglichen.

3. Sollte die aktuelle Verkehrslast oberhalb der planfestgestellten Angaben liegen, kann umgehend mit sofort wirksamen kostenneutralen Maßnahmen für Fahrzeuge ab 3,5 t prophylaktisch dafür Sorge getragen werden, dass die Substanzverluste der Brücken nicht mehr so schnell voranschreiten.

Mögliche Maßnahmen für Fahrzeuge ab 3,5 t: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h, Überholverbot inkl. einer 60 Meter Abstandspflicht, etc. .



DIE THEMENLUPE KOMMENTIERT: In Deutschland wird jedoch meist erst dann gehandelt, wenn die Schäden weit vorangeschritten sind.

Die Folgen kennen Sie: Fahrverbote für Fahrzeuge ab 3,5 t, Fahrstreifensperrungen, Vollsperrungen, Abriss.

Die Folgen kennen Sie: Die Infrastruktur bekommt Löcher, Tendenz steigend.

Die Folgen kennen Sie: Weniger Brücken bedeutet immer mehr Staus. Und das bei diesen Spritpreisen.

Wenn sich der Schwerlastverkehr neue Wege, in der Regel Umwege suchen muss, wird die verbliebene Infrastruktur über Gebühr belastet, weshalb sie anteilig ebenfalls viel zu früh nur noch eingeschränkt, oder gar nicht mehr zur Verfügung stehen wird.

Die Folgen kennen Sie: Mit den verfügbaren Ressourcen ist es unmöglich, die Löcher flächendeckend mit Instandsetzungsmaßnahmen oder mit neuen Brücken zeitnah zu stopfen.

Dennoch werden in Deutschland nach wie vor unfassbar viele Steuermilliarden für die Subventionierung der schnelleren Fahrt verbrannt und zu allem Überfluss auch noch die verbliebene Infrastruktur punktuell über Gebühr belastet.

Unter diesen brüllend falschen Regelungen ächzen wegen der hohen Spritpreise nicht nur die Geldbeutel und Nerven der im Stau stehenden Menschen, sondern auch die Brücken, wodurch der deutschen Volkswirtschaft milliarden schwere Verluste entstehen.

Die Folgen kennen Sie: Insolvenzen, Anstieg der Arbeitslosenzahlen, Zunahme an Armut, höhere Staatsverschuldung, und und und.

Daher sei abschließend physikalisch begründet darauf hingewiesen, warum ein rechtzeitiges Tempolimit für LKW die Standzeiten der Brücken verlängert: Nach der sogenannten vierte-Potenz-Regel ist die Beanspruchung einer Brücke oder Straße durch ein Kraftfahrzeug umso größer, je größer die Achslast des betreffenden Fahrzeuges ist.

Dies führt dazu, dass ein LKW ungefähr so viele Schäden anrichtet, wie 60.000 PKW. Und diese Schäden hängen ab von der Geschwindigkeit. Aus diesem Grund nehmen die Brücken- und Straßenschäden bei steigender Geschwindigkeit überproportional zu.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung würde daher die von dem Schwerlastverkehr verursachten Schäden um ein Vielfaches minimieren.

Ihr FB-I-Team