



DSdD - Der Stand der Dinge im September 2023

DSdD/Der Stand der Dinge im September 2023

Lärmschutz-Neubau Fleher-Brücke: Noch ist nichts entschieden.

Am 31. August fand ein knapp dreistündiger Termin zum Thema Lärmschutzmaßnahmen für den Neubau der Fleher Brücke mit Vertretern der Autobahn GmbH und der Fleher Bürger Interessengemeinschaft/FB-I statt (DSdD hatte die Autobahn GmbH in der Märzausgabe 2021 vorgestellt).

Wie die neue Brücke aussehen wird, ob mit ein oder zwei Pylone oder für jede Fahrtrichtung jeweils eine Brücke mit drei Fahrstreifen im Abstand von vielleicht 4 Metern, ist noch offen.

Wenn bei der Variante mit 2 Bauwerken die Brücke in Fahrtrichtung/FR Düsseldorf östl. von der Fleher Brücke (rheinaufwärts) fertiggestellt ist, könnte die marode Brücke zurückgebaut und an ihrer Stelle die Rheinquerung in FR Neuss gebaut werden.

Auch die Variante, dass die neue Flussquerung näher an die Wohnbebauungen realisiert werden könnte, diskutiert die Autobahn GmbH mit allen Beteiligten.

Die FB-I nahm umfängliche Ausführungen über die pathomechanismen der gesundheitsgefährdenden Wirkung des Lärms vor und begründete vor diesem Hintergrund ihre Bitte an die Planer, die Erhöhung des Gesundheitsrisikos der Menschen ebenfalls bei der Entscheidung über die Standortfrage im Auge zu behalten.

Die Autobahn GmbH betrachtet die Fleher Brücke am Anfang, also gegenwärtig, als Ersatzneubau.

Gewollt ist eins zu eins eine gleiche Brücke mit nicht mehr Spuren. Sie wird aber anders konstruiert, als damals, erläutert die Autobahn GmbH.

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

Auf der Homepage werden zu einem späteren Zeitpunkt u.a. auf Isophonenkarten die Lärmberechnungsergebnisse veröffentlicht.

Des Weiteren werden Veranstaltungen für die Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden. Die Öffentlichkeitsarbeit der Straßenbehörde startete im Aug. 2023 mit Pressemitteilungen und dem Infoflyer.

Der Brückenschlag

Ob die neue Brücke den Rhein ebenfalls schräg überspannen wird, ist auch von den Ergebnissen der 2022 begonnenen knapp einjährigen Umweltuntersuchungen für eine Biotoptypenkartierung und vom Wasserschutz abhängig.

Stellungnahme der FB-I: Der Brückenverlauf ist lärmtechnisch von großer Bedeutung; quert sie den Fluss rechtwinklig, strahlen die Lärmemissionen direkt zum Fluss ab, verläuft sie aber 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.

Die FB-I wies auch an dieser Stelle auf die Gesundheitsgefährdung der Lärmbetroffenen hin und hofft auf einen Brückenverlauf, der auch die Menschen berücksichtigt.

Die Schrägquerung war in den 70er Jahren aus Umweltschutzgründen entschieden worden.

Auch jetzt werden die Auswirkungen der Brücke neben anderen auch mit Blick auf seltene Gräser etc. untersucht.

Die Autobahn GmbH wies darauf hin, dass mit den Lärmberechnungen die Menschen berücksichtigt werden.

Frage: Wird das Brückenverkehrslärmaufkommen unrealistischer Weise nach wie vor isoliert bewertet?

Autobahn GmbH: Ob eine rechtliche Grundlage für eine Gesamtlärbewertung wie beim Bau neuer Bahnstrecken existiert, wird geprüft.

Stellungnahme der FB-I: Die Gesamtlärbetrachtung kann beim Umfang des Brückenlärmschutzes von den Zuständigkeiten auch freiwillig zugrunde gelegt werden, Begründung: Auch der bei den Berechnungen nicht berücksichtigte Lärm belastet die Menschen.

Das Gesundheitsrisiko der Anwohner*innen im Umfeld des A46 Streckenabschnitts Fleher Brücke wird nicht nur vom Brückenverkehrslärm erhöht, sondern auch vom Flug- und Schifffahrtslärm und je nach Wohnstandort auch vom Straßenverkehrslärm inkl. der enorm lauten achtsichtigen Niederflurbahnen der Rheinbahn AG.

Die dB(A) Grenzwerte verursachen ohnehin tragischer Weise ein höheres Gesundheitsrisiko für alle Verkehrslärmbetroffenen in Deutschland: Mit der Festlegung dieser Grenzwerte beging die mehrheitliche Politik am 21.06.1990 einen folgenschweren groben Fehler, der auch noch nach mehr als 30 Jahren maßgebend auch die lärmverursachten Erkrankungen mit und ohne Todesfolgen verantwortet.

Die Gesamtsituation wurde mit den 2019 beschlossenen und 2021 in Kraft getretenen veränderten Grenzwerten kaum verbessert.

Lärm setzt sich aus mehreren Lärmanteilen zusammen (dröhnen, rauschen, brummen, usw.).

Dazu zählt auch der Infraschall, der bei den Berechnungen nicht berücksichtigt wird.

Zum Lärmspektrum an Brücken zählt auch das Infraschallaufkommen, das sich Studien zufolge weit ausbreitet.

Der Infraschall ist aufgrund der niedrigen Frequenz für das menschliche Gehör zwar nicht wahrnehmbar, trägt u.a. jedoch zur inneren Unruhe bei.

Die innere Unruhe kann Unwohlsein, fehlende Ausgeglichenheit, Schlaf- und Konzentrationsstörungen, sowie Bluthochdruck zur Folge haben.

Auch deshalb sind die Menschen, die der Lärm kaum stört, von der Erhöhung des Gesundheitsrisikos betroffen.

Lärmschutzwand/LSW

Stellungnahme der FB-I zum LSW-Standort: Die LSW soll die Schallausbreitung vermeiden.

Deshalb muss sie, wie die sog. Schirmrückenschließung auf der Fleher Brücke, zwischen der Fahrbahn und dem Fußgänger/Radweg so nah wie möglich an den Fahrbahnrand errichtet werden.

Sollte die 2 Brückenvariante kommen, müssen beide Bauwerke mit LSW ausgestattet werden.

LSW-Höhe/Länge: Aufgrund der Überschreitung der in den 80er Jahren geltenden dB(A) Grenzwerte von 60/50 dB(A) tags/nachts, gab das Land 1988 nach entsprechenden Prüfungen eine 4 Meter hohe und 1,4 Kilometer lange LSW zwecks Kostenübernahme durch den Bund frei, die Ingenieure im Auftrag des Landschaftsverbandes Rheinland/LVR vorgesehen haben.

Mit Blick auf Höhe und Länge der LSW erachtet die FB-I diese Lösung auch heute noch für zustimmungsfähig.

LSW-Form: Inzwischen ist bekannt, dass nicht die geraden glatten LSW, sondern die konkaven mit Waben ausgestatteten LSW am wirksamsten sind - s. Prinzip eines Pistolenschalldämpfers.

Wandformalternative: Falls nur eine gerade Wand errichtet werden kann, muss zur Verbesserung der Lärmentlastung die Wand in 4 Meter Höhe zur Verkehrsseite gekrümmt werden.

Verlauf der westl. LSW: Die 1,4 Km lange und 4 Meter hohe LSW beginnt rechtsrheinisch direkt im Anschluss des aufgeschulterten Lärmschutzwalls.

Die Elemente der auf der Bestandsbrücke installierten 1,25 Meter LSW können auf der Neusser Seite die 1,4 Kilometer lange Wand verlängern, falls möglich, jeweils drei Elemente übereinander anordnen, um eine wirksamere Lärmabschirmung zu erreichen. Begründung: Die im Neusser Brückenvorlandbereich erzeugten Verkehrslärmemissionen erreichen die beiden rechtsrheinischen Wohnbebauungen in den Ortsteilen Flehe/Volmerswerth aufgrund der topografischen Beschaffenheiten ungehindert.

Die Autobahn GmbH verweist auf die noch nicht erfolgten Lärmberechnungen. Deshalb kann in Sachen LSW zur Zeit noch nichts gesagt werden.

Die FB-I spricht sich auch für eine LSW auf der östlichen Seite aus, um die Menschen in Südwest Bilk und die Patienten*innen der UKD sowie auch die zahlreichen Studenten*innen vor den Lärmemissionen zu schützen.

Die Autobahn GmbH erklärt, dass die RLS 19 Berechnungen (RLS = Richtlinien für Lärmschutz an Straßen) für alle Gebiete in breiter Fallausrichtung entlang der Autobahn gemacht werden.

Fahrbahnbelag

Die neue Brücke erhält mit hoher Wahrscheinlichkeit einen Asphalt mit einer Pegelminderung von 4 bis 5 Dezibel, der auf der Bestandsbrücke verbaute Split Matrix Asphalt mindert um 1,9 dB(A).

Rad/Fußgängerwege: Diese könnten bei einer Breite von beispielsweise drei Metern nur als Mischweg für Fußgänger und Radfahrer eingerichtet werden.

Eine Rad- Fußgängerebene unter der Brücke ist vorstellbar und wurde jüngst auf der Schiersteiner Brücke (Mainz/Wiesbaden) realisiert.

Sollte auf der Fleher Brücke eine fahrbahnrandnahe LSW errichtet werden, muss man wissen, wie breit der Wartungsweg für die LSW sein wird.

Auch davon hängt die Entscheidung über das Wo des Rad-Fußgängerweges ab.

Kommt er unter die Brücke, muss die Durchfahrtshöhe für den Schiffverkehr auch bei Hochwasser gewährleistet sein.

Derzeit wird auch diese Möglichkeit geprüft.

Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs/MIV

Die Vorstellung der FB-I, dass eine Rheinüberquerung ohne Fahrzeitverluste möglich ist, wenn ein ÖPNV eigener Fahrstreifen oder ein bahneigener Gleiskörper vorgesehen würde, wird auf der neuen Brücke keine praktischen Folgen haben. Die Autobahn GmbH ist nämlich nicht für Bus- oder Straßenbahnlinien zuständig, sondern die Kommunen.

Behördliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen

Als kostenneutrales, hoch wirksames Instrument für die Lärmreduktion regt die FB-I eine zulässige Höchstgeschwindigkeit für LKW von 60 und für PKW von 80 km/h an. Damit wird nicht nur das Lärmaufkommen, sondern auch die Substanzverluste der Brücke durch die Zerstörungskräfte des Schwerlastverkehrs reduziert.

Bei einer Verstoßrate gegen diese Anordnung ab 15%, kann gemäß V85 eine permanente Geschwindigkeitsüberwachung angeordnet werden.

Die FB-I regt hierfür die Section Control/SC an, mit der die Fahrzeit für die Durchfahrt eines definierten Streckenabschnitts gemessen wird.

Die SC optimiert auch die Verkehrssicherheit, die von den Brems- und Beschleunigungsvorgängen bei den punktuellen Messstellen (Blitzer) gefährdet wird.

Die Fachleute der Autobahn GmbH machten der Fleher BI keine Hoffnung, dass diese Anordnung kommt.

Laut FB-I sollte wenigstens während der Hauptverkehrszeiten und nachts ein Tempolimit angeordnet werden.

Autobahn GmbH: Die Anordnung von Geschwindigkeiten liegt nicht in der Hand der Autobahn GmbH.

Die eigentliche Aufgabe der Autobahn GmbH ist es, eine Autobahn zu bauen, auf die der Autofahrer 130 Km/h Richtgeschwindigkeit fahren kann. In Flehe lässt sich das wegen der Kurven nicht für 130, sondern maximal für 120 km/h realisieren.

Die Vertreter der Autobahn GmbH führen noch aus, dass sie bei 120 Km/h bleiben müssen.

Das kann sich erst dann ändern, wenn sich die Strecke als Unfallhäufungsschwerpunkt herausstellen sollte.

Die Gefährdung durch den Lärm ist zwar da, ist aber nicht in den Richtlinien drin, sodass man sagen könnte, wir ordnen hier Tempo 80 an.

Anregungen für die Brückenausstattung

Die FB-I regt Sensoren an den verschleißanfälligen Stellen der Brücke an, um wie bei der aktuellen Fleher Brücke geschehen, die Substanzverluste frühzeitig festzustellen, bevor das Schadensaufkommen zu umfänglich wird.

Die LSW Elemente sollten sich wie auch weitere Flächen am Bauwerk für die Installierung von Photovoltaiktechnik eignen; Die Sonne schreibt keine Rechnung, die Firmen für die Brückeninstandsetzungsmaßnahmen schon. So gesehen kann die Brücke anteilig die eigenen Unterhaltungskosten mitfinanzieren.

Frage: Für welche Aufgaben ist die Krefelder Niederlassung der Autobahn GmbH zuständig?

Autobahn GmbH: Zur Zeit sind wir in Krefeld bei der Planung der neuen Brücke federführend.

Frage: Wer ist für den Brückenbau zuständig?

Autobahn GmbH: Das wird noch geklärt. Wahrscheinlich wird hierfür eine Rheinbrückenorganisationsstruktur in Köln zuständig sein.

Hierbei handelt es sich um einen Geschäftsbereich der Autobahn GmbH, der aus dem Projektteam für die Leverkusener Brücke gebildet wurde.

Frage: Was halten Sie von der Empfehlung aus Düsseldorf, wonach die LKW ab 30 t über die Fleher Brücke und nicht mehr über die Kardinal Frings Brücke fahren sollen?

Autobahn GmbH: Es schaut so aus, dass die Fleher Brücke gegenwärtig alles ganz gut schafft.

Wie lange das so bleibt, wissen wir allerdings nicht. Eine Projektleiterin betreut zur Zeit fast ausschließlich nur die Instandhaltung der Fleher Brücke plus die Firmen, die damit beschäftigt sind.

FB-I gegenüber DSdD: Das Gespräch mit den beiden Vertretern der Autobahn GmbH am 31. August, fand im Vergleich zu den Terminen vor mehr als zehn Jahren, in einer spürbar besseren Atmosphäre statt.

In Sachen Lärmschutz ist es aber immer noch unmöglich ein Ergebnis zu erzielen, dass die Erhöhung des Gesundheitsrisikos in medizinisch und wissenschaftlich vertretbaren Grenzen hält.

Die Zuständigkeiten wissen das und werden zu entscheiden haben, ob sie ihre Ermessensspielräume für oder gegen die Erhöhung des Gesundheitsrisikos der Menschen anwenden.

Ihr FB-I-Team