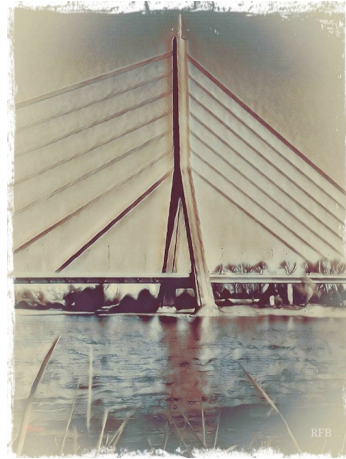

Brückenchronik 2010

RFB
2010



RFB

Inhaltsverzeichnis



Chronik 1973 - 2010	3
<i>Fleher Brücke Düsseldorf</i>	<i>3</i>
1973	4
1974	5
1975	6
1976	7
1977	8
1978	9
1979	10
1985	11
1986	12
1987	13
1988	14
1989	15
1990	16
1991	17
1991- 2001	18
2002	19

2003	20
2004	21
2005	22
2006	24
2009	26
2010	28
Anhang	34

Chronik 1973 - 2010

Fleher Brücke Düsseldorf

**CHRONIK ÜBER DEN JAHRZEHNTELANGEN LÄRMSCHUTZKAMPF DER ANWOHNER
IM A46 STRECKENABSCHNITT FLEHER BRÜCKE/DÜSSELDORF**

1973

Die Planung der Fleher Brücke sah ursprünglich einen Brückenschlag nördl. von Himmelgeist, angrenzend an das Wasserwerk Flehe, vor.

Die Realisierung war nicht möglich, da linksrheinisch das Wasserschutzgebiet Neuss durchgeschnitten worden wäre.

Ein rechtwinkliger Brückenschlag in Flehe neben dem Wasserwerk hätte zu unlösbaren Problemen bei der Radienausbildung für den "Fleher Knoten" geführt.

Der in Himmelgeist wohnende Architekt BDA Robert Gäs, der Planungsausschussvorsitzender der Stadt Düsseldorf war, regte daher eine Schrägquerung der Brücke an, die eine günstige Radienausbildung auf Fleher Gebiet ermöglichte und linksrheinisch eine Beeinträchtigung des Wasserschutzgebiets vermied.

1974

Die durch die Schräglage vorprogrammierte zusätzliche Lärmbelastung des Ortsteils Flehe, sollte durch eine Lärmschutzwand = LSW kompensiert werden.

Das Landesstraßenbauamt und Vertreter der Stadt trafen sich daher mit den Planungsausschussvorsitzenden Robert Gäs, den in Flehe tätigen Architekten Heinrich Spohr und den in Flehe wohnenden Deichgraf Simon Heidkamp, um die Nachteile der Schräglage für die Fleher Bewohner zu beraten.

1975

LMV Dr. Horst-Ludwig Riemer/FDP sichert Lärmschutzwand/LSW u.a. Maßnahmen unter AZ römisch IV 2-51-33(3)8483/75 in einen an Heinrich Spohr gerichtetes Schreiben zu.

Darauf hin erklärten sich die Bürger mit der Brückenschrägführung einverstanden.

1976

In der Septemбераusgabe des LVR-Rheinbrückenneubauamt wird auch die LSW der Fleher Brücke erwähnt.

1977

Anlässlich der Brückenbauhalbzeit berichtete die RHEINISCHE POST über bereitgestellte Lärmschutzmittel und einer 3,80 Meter hohen Wanne, die dem Landschaftsbild und der eleganten Brückenkonstruktion schonend angepasst werden soll.

Presse und Bürger vertrauen den Aussagen der Verantwortlichen.

1978

Bei der Brückenausschreibung wurde die Brückenplanung aufgrund von Sondervorschlägen der Bieter verändert.

Dabei ist offenbar auch die Statik vereinfacht worden: An Stelle eines Stahlpylons wurde ein Betonpylon aus Kostengründen vorgesehen.

Die LSW wurde in der Statik nicht berücksichtigt.

Dieser Umstand wurde jedoch den Bürgern verschwiegen.

Sie erhielten damals die Auskunft, dass wegen der Brückenbaumehrkosten die LSW zurückgestellt worden sei und erst nach steigenden Verkehrsaufkommen die Wand nachgerüstet würde.

1979

Die Problematik der Querung des Unigeländes löste der Düsseldorfer Baudezernent Dr. Rüdiger Recknagel durch den großartigen Vorschlag, das Gelände durch einen Tunnel zu unterfahren.

Innenminister a.D. Dr. Felinghaus und Architekt Heinrich Spohr, die einige Fleher Grundeigentümer vertraten erreichten, dass im Bereich des Fleher Knotens durch einen aufgeschulterten Wall, an Stelle einer Wand, das Lärmschutzproblem gelöst werden konnte.

Der Lärmschutzwall sollte an die LSW der Fleher Brücke unmittelbar anschließen.

8. 03.11.1979

Zum Zeitpunkt der Brückeninbetriebnahme waren Robert Gäs und Heinrich Spohr bereits verstorben.

1985

Nach Anschlussfertigstellung der A46 Zufahrt an die A57, stieg das Verkehrsaufkommen erheblich an, so dass das Lärmschutzproblem spürbar wurde.

24.04.1985

Die Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine = AGD erinnerte im Schreiben ihres Vorsitzenden, Dr. Ing. Edmund Spohr, vom 24. April 1985 bei den Landesminister für Mitte stand und Verkehr an die zugesagte LSW.

1986

Die Lärmschutzmaßnahmen wurden nun auch beim Bundesminister für Verkehr/BMV Dollinger eingefordert.

Die Krefelder Landesstraßenbauverwaltung sicherte die Prüfung der Nachrüstung zu.

1987

Nun nahm sich der Städtebauminister Dr. Christoph Zöpel der Lärmschutzproblematik an und gab die fachliche Untersuchung für eine vier Meter hohen Wand in Auftrag.

Die Wohnungseigentümergeinschaft/WEG Fleher Str. 3., die besonders hart vom fehlenden Lärmschutz betroffen war, nahm die Verfolgung des Lärmschutzthemas durch ihren Verwalter Ingenweihen auf.

1988

Die WEG korrespondierte ebenfalls mit dem Ministerium und dem Krefelder Landesstraßenbauamt (RABA = Rheinisches Autobahnamt, im Jahr 2000 übrigens in Landesbetrieb Straßen NRW unbenannt).

Die AGD nahm erneut Kontakt zum zuständigen Landesminister für Mittelstand, Wirtschaft und Verkehr auf und wies auf die in der Vergangenheit gemachten Zusagen hin.

Die AGD und WEG verfolgten das Thema in ständiger Korrespondenz.

06.06.1988

Der Landschaftsverband Rheinland/LVR stellte den LSW-Baubeginn schriftlich für Ende 1988 in Aussicht, nachdem das positive Ergebnis der Prüfung durch das Land BMV Prof. Dr. Günter Krause/CDU zwecks Prüfung zur Kostenbewilligung zugestellt war. Die Zustellung verzögerte sich jedoch.

1989

03.01.1989

Erst jetzt wurde der Kostenübernahmeantrag an den BMV Krause für eine 4 Meter hohe und 1,4 km langen LSW zugestellt.

Seinerzeit waren die dB(A) Lärmsanierungsauslösewerte aufgrund der schon vor Jahren prognostizierten Verkehrszunahme überschritten.

1990

21.06.1990

BMV Krause ließ den Vorgang über sage und schreibe rund 18 Monate in der Schublade anstauben: Am 21.06.1990 wurden die dB(A) Lärmsanierungsauslösewerte in der 16. Verordnung für Verkehrsschutz ohne rückwirkende Regelung drastisch heraufgesetzt.

Die Kohlregierung stahl sich mit dieser VO vielerorts aus der Lärmschutznachrüstungspflicht, weil gleich 70/60 dB(A) tags/ nachts bundesweit selten erreicht wurden.

Der Verschleppungstaktik von BMV Krause ist es geschuldet, dass die Kostenübernahme-Antragsablehnung keine Ausführungen zur fehlenden Brückenstatik vornehmen musste. „LÄRM MACHT KRANK“ spielte für die Verantwortlichen keine besondere Rolle.

1991

03.06.1991

AGD und die WEG Fleher Str. 3.. erhielten schriftliche LSW- Antrag-Ablehnung ohne Begründung.

BMV Krause stellt jedoch die Schirmlückenschließung, gemeint ist der Fuß - Radwegmündungsbereich auf der Brücke, in Aussicht.

1991-2001

1991 - 2001

In den jährlichen Rundschreiben der AGD, in Verbindung mit den Weihnachtssingen, wurde regelmäßig auf die den Bürgern gemachten Lärmschutzzusagen hingewiesen und die Politiker an ihren Versprechen erinnert.

Die AGD-Korrespondenzen mit den Zuständigkeiten treten auf der Stelle, weil die Politik sich auf die Gefahr eines Präzedenzfalls beruft, wenn es zu einer LSW-Nachrüstung auf der Fleher Brücke kommt.

Ferner werden die dB(A) Grenzwerte nicht überschritten.

Politik und Verwaltung haben kein Unrechtsbewusstsein gegenüber der Anwohnerschaft und auch kein schlechtes Gewissen, dass der Wortbruch.

Von LMV' Riemer nach der' Verkehrsaufkommenszunahme gesundheitsgefährdende Ausmaße erreicht hat.

Dr. Spohr und einige Anwohner ließen sich jedoch nicht abschütteln.

2002

Die Fortsetzung der Lärmschutzbemühungen im 21. Jahrhundert konzentrieren sich nun vermehrt auf die Landesstraßenbauverwaltung: Regierungsbaudirektor und zuständiger Abteilungsleiter vom Landesbetrieb Straßen.

NRW/Krefeld, Joachim Minten, sagt gegenüber Politikern und Anwohnern die vollständige Fertigstellung der Geländerausfachung zu.

Auf den Lärmschutzwandentwurf angesprochen, der am 03.01.1989 den BMV zugestellt wurde, führte Herr Minten aus: Die LSW dürfe nur höchstens 3,50 Meter hoch sein.

Sollte sie in Fahrbahnnähe errichtet werden, erhält die LSW eine Stahlschiene, um vor Unfällen geschützt zu werden.

2003

13.03.2003

OB Erwin wendet sich schriftlich aus Gründen des Belärmungszuwachs mit der Bitte um dauerhafte Brückentempolimitanordnung an Regierungspräsident/RP Jürgen Büssow.

11.04.2003

RP Büssow erteilt OB Erwin eine Absage und beruft sich auf den hohen LKW-Anteil, so dass keine tempolimitverursachte Lärmentlastung zu erwarten ist.

2004

07.05.2004

Gründung der FB-I, erstes Thema: B-Plan, westl. Fleher Str.

Für diese wahnsinnige Maßnahme sollte die Artistenfamilie Traber und andere erst vertrieben und später gegen ihren Willen den eigenen Grundbesitz für Zufahrtsstraßen beschnitten bekommen.

Die mangelhafte Planung wollte den gesamten Neubausiedlungsverkehr, ca.350 PKW, nur über die Fleher Straße abwickeln.

Zufahrtsstraßen und eine große Ringstraße im Neubaugebiet würde das brückenlärmgeplagte Umfeld übergebührend belasten.

Aus Gründen des gewaltigen Anwohnerprotests wurde das Planverfahren am 29.06.2004 für 18 Monate zur Überplanung auf Eis gelegt.

Juli 2004

Jetzt war Zeit für das 2. FB-I-Thema, Fleher Brücke.: Wir erhielten Von Dr. Spohr die vollständige und sehr umfangreiche Aktenlage über die Anwohnerlärmschutzbemühungen (die erste aktenkundige Doko ist das Riemer-AZ vom 08.12.1975, dass dazugehörige Schreiben konnte im Nachlass seines Vaters nicht gefunden werden).

2005

28.06.2005

Erste FB-I-Bürgerinformationsveranstaltung „Fleher Brücke“: Wir benötigten rund ein Jahr, nach Sichtung des sehr umfangreichen Aktenmaterials themenfest vertreten zu können.

Das Brückenthema wurde vom Verkehrsexperten Norbert Czerwinski von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bis zum heutigen Tag ohne Unterlass politisch unterstützt. In den Folgejahren trug er die Anwohnerbelange im Verkehrsausschuss und Regionalrat stetig vor und musste bis 2009 warten, bis seinem Beispiel alle Ratspartien folgten.

Die zuständige Bezirksvertretung = BV03 unterstützte ab 2005 parteiübergreifend die FB-I-Forderungen ohne Reibungsverluste.

Herr Czerwinski und in der Folgezeit auch Karin Kortmann/SPD hatten alle Hände voll damit zu tun gehabt, die anderen Parteien davon zu überzeugen, dass Brückenverkehrslärmproblem im Sinne der Bürger und nicht nach Vorgabe des politischen Farbenspiels zu behandeln, was nicht jeden Ratspolitiker gelang.

08.07.2005

Dr. Spohr bittet schriftlich den zuständigen CDU Rats Herrn Johannes Eßer um politische Unterstützung gegen den krankmachen - den Brückenlärm weil er erkannte, dass die FB-I ohne Hilfe der Ratsmehrheit keinen Schritt vorwärts kommt.

11.07.2005

Die WDR Lokalzeit spricht Herrn Hamacher (Pressesprecher BR Düsseldorf) auf den Verbleib der Brückenlärmschutzgelder an.

Antwort: Diese wurden in den Aufbau Ost umgelenkt.

Diese Stellungnahme stellte die Geschichte auf den Kopf, da die Brückeninbetriebnahme 10 Jahre vor dem Mauerfall stattfand (die MAZ liegt uns vor und enthält noch weitere Peinlichkeiten).

September 2005

Rats Herr Frank Laubenburg/DIE LINKE stellt im Rat de dass die Stadt die Mittel für die Fertigstellung der Brückengeländerausfachung übernimmt, wofür er jedoch keine mehrheitliche Unterstützung fand.

Frank Laubenburg unterstützte die FB-I-Lärmschutzforderungen seit 2005, sowie auch Dr. Dieter Sawalies, der für DIE LINKE IN DER BV03 sitzt.

Okt.2005

FB-I-Besuch bei der BR, unsere Forderung: Tempo 60 plus Radar.

Die Ablehnung unserer Forderungen wurden so begründet: Tempo 60 ist auf Autobahnen unzulässig, 80 km/h hingegen sind zulässig. s-Antrag.

Brückentempolimit sorgt für Zuwachs an Stauaufkommen.

Ein Tempolimit kann aus Gründen eines zu geringen Unfallaufkommens und der zu geringen Anzahl an Unfällen mit Todesfolge nicht angeordnet werden.

Die Straßenverkehrslärmkarte vom Landesbetrieb Straßen NRW weist 67,5/59 dB(A) tags/nachts, Tendenz steigend, aus und berechtigen nicht,

Lärmsanierungsmaßnahmen zu ergreifen.

Die geforderte LSW ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

2006

16.01.2006

FB-I wendet sich an den Petitionsausschuss

JUNI 2006

Ratsherr Eßer teilte FB-I-Sprecher Jürgen Borrmann telefonisch mit, Zitat: Ich verbiete es ihnen, sich öffentlich über den Brückenlärm zu äußern, da sie sonst ein Bauvorhaben in Flehe gefährden“ - Zitat Ende.

Der Christdemokrat sprach einen in der RHEINISCHEN POST veröffentlichten Leserbrief an, der den Ärger über den krankmachenden Lärm in Flehe zum Ausdruck brachte.

Der FB-I-Sprecher erklärte, nicht der Verfasser dieses Briefes zu sein.

Darüber hinaus bat er den Ratsherrn, seine politische Arbeit kritisch zu hinterfragen.

Übrigens: Zuvor fand ein Treffen anlässlich eines Gedankenaustauschs zum Bebauungsplan, westl. Fleher Straße, zwischen FB-I-Vorstand und CDU-Politikern statt.

Ratsherr Eßer äußerte zu Gesprächsbeginn diese Bedingung: Die CDU führt keine Gespräche mit der FB-I zum Thema B-Plan, westl. Fleher Str., wenn die FB-I weiterhin den Brückenlärm öffentlich thematisiert.

Schließlich leiden Image und Wertschöpfung unter einem schlechten Ruf (das B-Plan-Verfahren wurde im Frühjahr 2007 Presseberichten nach u.a. aus Gründen unüberwindbarer Uneinigkeiten der 49 Grundstückseigentümer des 11 ha großen B-Planareals eingestellt).

Erfreulicherweise fand 2009 das Verhältnis zwischen Herrn Eßer und der FB-I nach einer Aussprache zur Normalität zurück.

Die wahren B-Plan-Hintergründe sind jedoch brutal und skandalös, was definitiv nicht der Stadtverwaltung anzulasten ist.

Sollte das Thema nochmals aufgerollt werden, wird die FB-I sich nicht mehr in Zurückhaltung üben.

Die gemachten Erfahrungen lehrten uns, dass Brückenverkehrslärmproblem betonter auf Unregelmäßigkeiten zu untersuchen.

04.09.2006

Der Petitionsausschuss lehnte das FB-I-Petitionsgesuch ab.

Als Zückerchen kündigte der Ausschuss den Austausch aller Dehnungsfugen bis spätestens Ende 2007 an.

Die Ablehnungsbegründungen sind leicht zu widerlegen.

Leider steht es den Bürgern nicht zu, Widerspruch einzulegen.

Bedauerlicherweise steht es den Petitionsausschuss zu, den Bürgern Unwahrheiten und Ankündigungen ohne praktische Folgen zu übermitteln.

2009

24.05.2009

Die FB-I beauftragt Rechtsanwalt Norbert Schrader die Anwohnerinteressen zu vertreten.

26.06.2009

FB-I-Besuch bei der Rats-CDU, für die u.a. Bürgermeister/BM Friedrich Conzen und CDU-Verkehrsexperte Andreas Hartnigk unsere Ansprechpartner waren. Wir baten um politische Unterstützung auf Stadtrats - und Regionalratsebene. BM Conzen zog es im krassen Gegensatz zu OB Elbers vor, die gesundheitsbedrohende Brückenumfeldbelärmung nachrangig zu behandeln und attackierte den FB-I-Sprecher mit Drohgebärden (Wenn ich Herr Eßer wäre, würde ich mit ihnen viel härter umgehen) und Herabwürdigung (Sie engagieren sich, weil sie aufgrund ihrer Sehbehinderung hörempfindlicher sind). Herr Hartnigk folgte dem Beispiel seines Parteifreundes nicht und leistete erfreulicherweise verkehrspolitische Ausführungen ohne persönliche Angriffe, so dass der Termin uns Gelegenheit gab, das FB-I-Unterstützungsgesuch begründet vorzutragen.

09.07.2009

Schreiben Von LMV Lienenkämper/CDU an OB Elbers. Er kündigt lärmreduzierenden Asphalt für die Fleher Brücke an, Zuge der Sanierungsarbeiten eingebaut wird. Alle anderen Forderungen lehnte Herr Lienenkämper ab und verwies auf fehlende Rechtsgrundlagen.

05.08.2009

Im Rahmen der 4.FB-I-Bürgerinformationsveranstaltung zur Verkehrslärmproblematik Fleher Brücke, referierte der HNO-Chefarzt vom EVK Düsseldorf, Prof. Dr. Adam Kurzeja, dass die Aufwendungen für aktiven Lärmschutz geringer sind, als die anfallenden Behandlungskosten für lärmverursachte Folgeerkrankungen. Der seinerzeitige Vorsteher der BV03, Udo Figge/SPD, brachte die FB-I auf die Idee, die Lärmschutzansprüche vor Ort sichtbar zu machen - Herr Figge ist der geistige Vater der Brückendemo in Flehe.

18.08.2009

Dirk Elbers legt sich für das Brückenumfeld erneut mächtig ins Zeug und trägt klug begründet mit Kooperationsangeboten nochmals die dringlichsten Forderungen mit Blick auf das akute Belärmungsproblem vor.

24.08.2009

Erste Brückendemo mit 150 Teilnehmern (Antenne berichtete live) Die FB-I bedankt sich an dieser Stelle ausdrücklich bei den Polizeibeamten vom Dez. 12, die der Brückendemo anfangs sehr skeptisch gegenüber standen, sie dann aber doch genehmigten.

21.09.2009

LMV Lienenkämpfer antwortet OB Elbers und gibt zu verstehen, dass er keinen Handlungsspielraum für Lärmschutzmaßnahmen sieht.

24.09.2009

Erste parteiübergreifende, einstimmige Stadtratsresolution, die die Brückenumfeld-Lärmschutzforderungen politisch stärkt (im Feb. und Mai 2010 folgten zwei weitere einstimmige Ratsbeschlussfassungen, die dem Lärmschutz/Fleher Brücke galten).

12.10.2009

FB-I-Besuch mit RA Schrader beim Landesbetrieb/Krefeld: Herr Minten erklärt, 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.

RA Schrader erhielt zu unserer Überraschung eine Kopie einer Brückenquerschnittszeichnung mit LSW aus den Planfeststellungsbeschlussunterlagen, die uns wie ein Sechser im Lotto in den Schoß fiel.

2010

09.04.2010

Das gab es noch nie in Flehe: Mit Bannern, Transparenten und bedruckten Luftballons fordern die Anwohner "TEMPO 80 plus RADAR", "WER HAT DIE MILLIONEN FÜR DIE LÄRMSCHUTZWAND GESTOHLEN", "LÄRM MACHT KRANK". In Vorgärten, Hecken, Balkonen und Hauswänden verblieben die Aushänge bis zum 09.05., Tag der NRW-Landtagswahl.



16.04.2010

MdB und Bundesverkehrsausschussmitglied Themas Jarzombek/CDU besucht das Fleher Brückenumfeld.

Er informiert über den sog. "Aufbau West", der 1,5 Milliarden EURO für Lärmsanierungen ausweist.

Die Lärmsanierungsauslöswerte wurden auf 3 dB(A) auf 67/57 dB(A) tags/nachts gesenkt.

Jetzt besitzt die Fleher Brücke nach 20 Jahren, übrigens unabhängig vom Planfeststellungsbeschluss, wieder Finanzierungsansprüche für eine LSW, weil die Belärmung tags/nachts oberhalb der neuen Lärmsanierungsauslöswerte liegt.

29.04.2010

Der Landesbetrieb Straßen NRW/Krefeld erinnert uns an Vorgehensweisen, die wir zum Thema B-Plan kennenlernten: Der Anwohnerin Gertrud Dietz teilt Herr Gurtmann (Kollege VQH Herrn Minten) telefonisch mit, dass die Brückenquerschnittszeichnung mit LSW von "irgendjemanden angefertigt sein könnte" (Gedächtnisprotokoll liegt vor).

Wir wurden sehr hellhörig: Wer im Recht ist, braucht von solch herabwürdigenden Vorgehensweisen keinen Gebrauch machen.

28.04.2010

5. FB-I-Bürgerinformationsveranstaltung mit den Direktkandidaten der fünf größten Parteien zur NRW-Landtagswahl am Politikertisch zum Thema "Verkehrslärm/Fleher Brücke".

Dieses Thema wollen wir nun endlich im Landtag platzieren. Ergebnis: Die Direktwahlkandidaten stehen ausnahmslos hinter den FB-I-Forderungen (Stefan Wiedon/CDU, Dirk Jehle/SPD, Stefan Engstfeld/BUNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Frank Laubenburg/DIE LIN- KE und Rainer Matheisen/FDP).

03.05.2010

2. Brückendemo, 130 Teilnehmer, darunter die fünf Landtagswahlkandidaten, die eine Brückenresolution mit den wichtigsten FB-I-Forderungen vor der Presse und TV unterzeichnen.

09.05.2010

Stefan Wiedon und Stefan Engstfeld ziehen in den Landtag ein. Im Gepäck haben sie u.a. unser Verkehrslärmproblem.

26.05.2010

Oberbürgermeister Dirk Elbers/CDU wendet sich mit der Bitte um Lärmschutzmaßnahmen an Landesverkehrsminister/LMV Lutz Lienenkämper. Das Elbers Schreiben ist mit Abstand das Beste, was jemals ein Düsseldorfer Stadtvater in Sachen Fleher Brücke zu Papier gebracht hatte! Der OB bot Zuarbeiten der Stadtverwaltung an, die mit Blick auf dB(A) reduzierende Fahrbahnübergänge und Asphaltpflege Erfahrung hat. Herr Elbers kämpfte geradezu für die längst überfälligen Lärmschutzmaßnahmen und ließ es obendrein mit diesen Vorschlag an intellektuellen Charme nicht vermissen. Sinngemäß führte Dirk Elbers seinen Gedanken so aus: Sollte Tempo 80 km/h aufgrund des hohen LKW-Anteils tatsächlich keine lärmmentlastende Wirkung haben, könnte eine Tempo 60-Anordnung weiterhelfen.

21.06.2010

Das Brückentempolimit wird auf der Fleher Brücke für drei Monate aufgehoben. Trotz der Neuasphaltierung 4 von 6 Fahrstreifen ist der Lärm so massiv, wie noch nie, was für eine Zunahme der Verkehrsteilnehmer spricht.

Das war während der knapp 4jährigen Brückensanierung mit Tempo 80 km/h nicht so vordergründig wahrnehmbar.

14.07.2010

FB-I-Delegationsbesuch mit RA Schrader beim Krefelder Landesbetrieb zwecks Einsichtnahme aller Planfeststellungsbeschlussunterlagen.
Regierungsbaudirektor Minten wird nach mehrfachen schriftlichen Aufforderungen erneut gebeten, Landes- u. Bezirksregierung fachliche Auskünfte über die unerträgliche Belärmungszunahme seit der Tempolimitaufhebung hinzuweisen. Diese möge zumindest bis zum längst überfälligen Dehnungsfugenaustausch ausgesetzt werden.
Herr Minten lehnte diese Bitte mit den Worten "Die Dehnungsfuge befindet sich in einen technisch einwandfreien Zustand" ab. Zahlreiche Planfeststellungsbeschlusskopien werden uns ausgehändigt.

10.08.2010

Stefan Wiedon/CDU richtet "Kleine Anfrage" mit fünf Punkten zu Lärmschutzmaßnahmen an die rot/grüne Landesregierung. Er schrieb Geschichte, weil die Brücke erstmals auf Landesebene politisch mit den Lärmschutzforderungen unter Anwendung eines parlamentarischen Instruments behandelt wurde.
Die CDU-Landtagsfraktion unterstützt ihn nur teilweise: Ex-LMV Wittke/Lienenkämpfer sind BAB-Tempolimit Gegner und fordern "Freie Fahrt für freie Bürger".
Ungeachtet dessen steht Herr Wiedon zu seiner Zusage, sich für die Anwohnerbelange einzusetzen, die er im Gegensatz zu BM Conzen verstanden hat und sehr ernst nimmt.
Stefan Wiedon platziert auf landesparlamentarischer Ebene das Fleher Thema, wofür sich auch OB Elbers eingesetzt hat.
Der rot/grünen Landesregierung ist es zu verdanken, dass die "Kleine Anfrage" Von Herrn Wiedon erstmals Von einer NRW-Landesregierung seriös behandelt wird.

03.09.2010

LMV Harry Voigtsberger/SPD teilt der Presse mit, dass die BR beauftragt wird, eine dauerhafte Tempo 80-Anordnung für den A46 Streckenabschnitt Fleher Brücke prüfen soll.
Die Landesregierung würde diese Maßnahme begrüßen und kündigt den Dehnungsfugenaustausch für 2011 an.
Die Von den Anwohnern gewünschte LSW ist nicht planfestgestellt und kann auch aus statischen Gründen nicht errichtet werden.

Das brachte die FB-I auf die Palme:

JETZT HABEN WIR ENDLICH EINE LANDESREGIERUNG, DIE ZUM ERSTEN MAL DAS BRÜCKENLÄRMTHEMA SERIÖS BEHANDELT UND WIRD UNVERSCHULDET OPFER DER SPÄTESTENS JETZT ERKENNBAREN FALSCHEN AKTENLAGE, DIE DER LANDESBETRIEBS-NIEDERLASSUNG KREFELD NACHWEISBAR ANZULASTEN IST.

28.09.2010

FB-I erhält Schreiben Von Regierungspräsidentin Anne Lükes.

Sie kündigt die Prüfung für Tempo 80 plus Radar für 2013 an, weil dann die vorgesehenen lärmtechnischen Sanierungsarbeiten (Dehnungsfugenaustausch) abgeschlossen sind.

Neueste Brückenuntersuchungen ermittelten Schaden, die eine sofortige Tempo 80-Anordnung plus LKW-Überholverbot erforderlich machten.

28.09.2010

FB-I bittet RP Lükes, die Prüfungen für Tempo 80 plus Radar zeitnah vorzunehmen, weil die von ihr angesprochenen lärmtechnischen Sanierungsarbeiten von der Lärmberechnungssoftware, die für die Berechnung der Gesamtbelärmung landesweit Anwendung findet, gar nicht erfasst werden.

Tempolimit ohne Sanktionen sind wirkungslos, was wir mit den rund vierjährigen Hörerfahrungen der baustellenbedingten Tempo 80-Anordnung erlebt haben.

Nur zu Zeiten polizeilicher Radarkontrollen schauten viele Anwohner aus ihren Fenster um nachzuschauen, ob die Brücke noch steht.

Aus diesen Grund trugen 2009/10 Anwohner, AGD, Volmerswerther Heimat- u. Bürgerverein, Bilker Heimatfreunde und die GRÜNEN über 5.500 EURO zusammen, damit die Forderung TEMPO 80 plus RADAR juristisch und gutachterlich unterstützt wird.

Wir fordern die Gleichbehandlung von Fleher und Flughafenbrücke, die sich im „GLEICHEN REGIERUNGSBEZIRK“ befinden: Im A44 Streckenabschnitt Flughafenbrücke „OHNE WOHNUMFELD“ gibt es keine größere Anschlussstellenhäufung, die stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen laut Planfeststellungsbeschluss rechtfertigen, als im A46 Streckenabschnitt Fleher Brücke „MIT BEWOHNTEM UMFELD“.

Unsere Forderung stellt lediglich eine Verlängerung eines bereits vorhandenen Tempo 80-Streckenabschnitts dar (Unitunnel bis AS Eller).

01.10.2010

Rainer Matheisen/FDP arbeitet Dr. Orth, Verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Landtagsfraktion für die nächste "KLEINE ANFRAGE" zum Brückenlärmschutzthema zu, die Dr. Orth am 01.10. an die Landesregierung mit drei von max. fünf möglichen Punkten richtet.

29.10.2010

Die Landesregierungsmitglieder Stefan Engstfeld und Staatssekretär Becker, beide von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, empfangen die FB-I im Landtag zum Abgleich der Aktenlage, wozu auch der GRÜNEN-Verkehrsexperte Norbert Czerwinski eingeladen wurde, worüber wir uns mit Blick auf seine kommunalpolitische Themenarbeit sehr freuen.

Der ebenfalls anwesende Wilhelm Eckart vom Landesverkehrsministerium sagte mit den Politikern bereits einige Maßnahmen (1,50 Meter hohe LSW und Dehnungsfugenaustausch für 2011) zu.

Während dessen der Landesbetrieb von fehlender Statik für eine LSW sprach, widerlegte ein von der Landesregierung in Auftrag gegebenes unabhängiges Statikgutachten die Straßenbauverwaltungsdarstellung.

Sobald die LSW-Ausschreibungsvorbereitungen abgeschlossen sind, wird die FB-I erneut in den Landtag eingeladen, um eigene Ideen für die endgültige Ausschreibungsfassung vorzutragen.

FB-I-RA Schrader legt Beweismittel für die vom Landesbetrieb geleugnete LSW-Planfeststellung vor.

Staatssekretär Becker kündigte ein weiteres Gespräch mit RP Lütkes mit Blick auf die FB-I-Bitte an, Tempo 80 plus stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen zeitnah für eine dauerhafte Anordnung zu prüfen.

Nach den vielen Jahren der Enttäuschung und Mauscheleien waren wir über die Themensicherheit unserer Gesprächspartner positiv überrascht, sowie auch über das Verantwortungsbewusstsein zur Koalitionsvertragsaussage LÄRM MACHT KRANK. Zu diesen hervorragenden Eindrücken zählt auch die Tatsache, dass MdL Stefan Engstfeld nach der Landtagswahl mehr tat, als er vorher zugesichert hatte.

03.11.2010

DIE STUNDE DER WAHRHEIT: Das Straßenbauverwaltungskartenhaus der Unwahrheiten bricht endgültig zusammen: MdB und Bundesverkehrsausschussmitglied Thomas Jarzombek/CDU besucht in juristischer Begleitung den Landesbetrieb Straßen NRW/Krefeld, wozu er den FB-I-RA Schrader und eine FB-I-Delegation einlud.

Das Hauptaugenmerk des Bundespolitikers galt der eingehenden Prüfung des Planfeststellungsbeschluss, die diese Ergebnisse brachte: A. Die LSW (2,50 Meter hoch) ist Bestandteil des Planfeststellungs-beschluss. B. Die Schließung der sog. Schirmlücke im Mündungsbereich von Rad- und Fußgängerweg auf der Brücke ist ebenfalls planfestgestellt.

Auch dieser Planfeststellungsbeschlussvorgabe wurde seit der Brückeninbetriebnahme vom 03.11.1979 bis heute nicht entsprochen. C. Die Lärmschutzwallhöhe ist im Planfeststellungsbeschluss mit 2,50 Meter vorgegeben und weist somit die gleiche Höhe wie die planfestgestellte LSW aus.

Tatsächlich variiert die Lärmschutzwallhöhe zwischen 1,60 und 1,70 Meter, was eindeutig gegen die Planfeststellungsbeschlussvorgaben verstößt.

Dr. Edmund Spohr, der die FB-I unterstützend begleitete konnte miterleben, wie der Lärmschutzeinsatz seines Vaters Heinrich, den er nach seinen Tod vorbildlich fortsetzte und 2004 federführend von der FB-I übernommen wurde, nach 37 Jahren ins Ziel fand.

Auch Thomas Jarzombek schrieb Geschichte: Er ist der erste Bundespolitiker, der sich in Sachen Fleher Brücke engagierte und hat maßgebliche Anteile daran, dass der Lärmschutzbetrug voraussichtlich in 12 Monaten zu den Akten gelegt werden kann, wofür sich die FB-I ebenfalls ausdrücklich bedanken möchte!

Wenn 2011 neben den zugesagten Maßnahmen auch noch die hörererfahrungsgestützten stationären Geschwindigkeitsüberwachungen und dauerhafte Tempo 80-Anordnungen vorgenommen werden, fühlt sich das für die Anwohner wie "Das Wunder von Flehe" an.

04.11.2010

Die RHEINISCHE POST berichtete über die Ergebniseindrücke Von Thomas Jarzombek, der sich so äußerte:

Die Anwohner sind veräppelt worden.

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

Jürgen Borrmann, Sprecher der Fleher Bürger-Interessengemeinschaft = FB-I zeichnete bis zum 04.11.2010 den Weg der Geschehnisse nach.

Der Unterstützung von Herrn Dr. Ing. Edmund Spohr, der über drei Jahrzehnte maßgeblich die Anwohnerlärmschutzinteressen vertrat ist es zu verdanken, dass keine Station der umfangreichen Brückenchronik verloren ging.

Vor den Hintergrund dieser sehr umfangreichen Thementiefe wird deutlich, welchen enormen Arbeitsaufwand die handelnde Politik auf BV-, Rats-, Landes- und Bundesebene, sowie auch Rechtsanwalt Schrader und Medienvertreter hatten, wofür sich die FB-I mit großen Respekt bedanken möchte.

Wir können Politik nur bitten und bestenfalls zuarbeiten, so dass ihr die Anerkennung für das bisher Erreichte gebührt.