

DSdD

Der Stand der Dinge im Februar 2021

Online-Magazin

Fleher Brücke

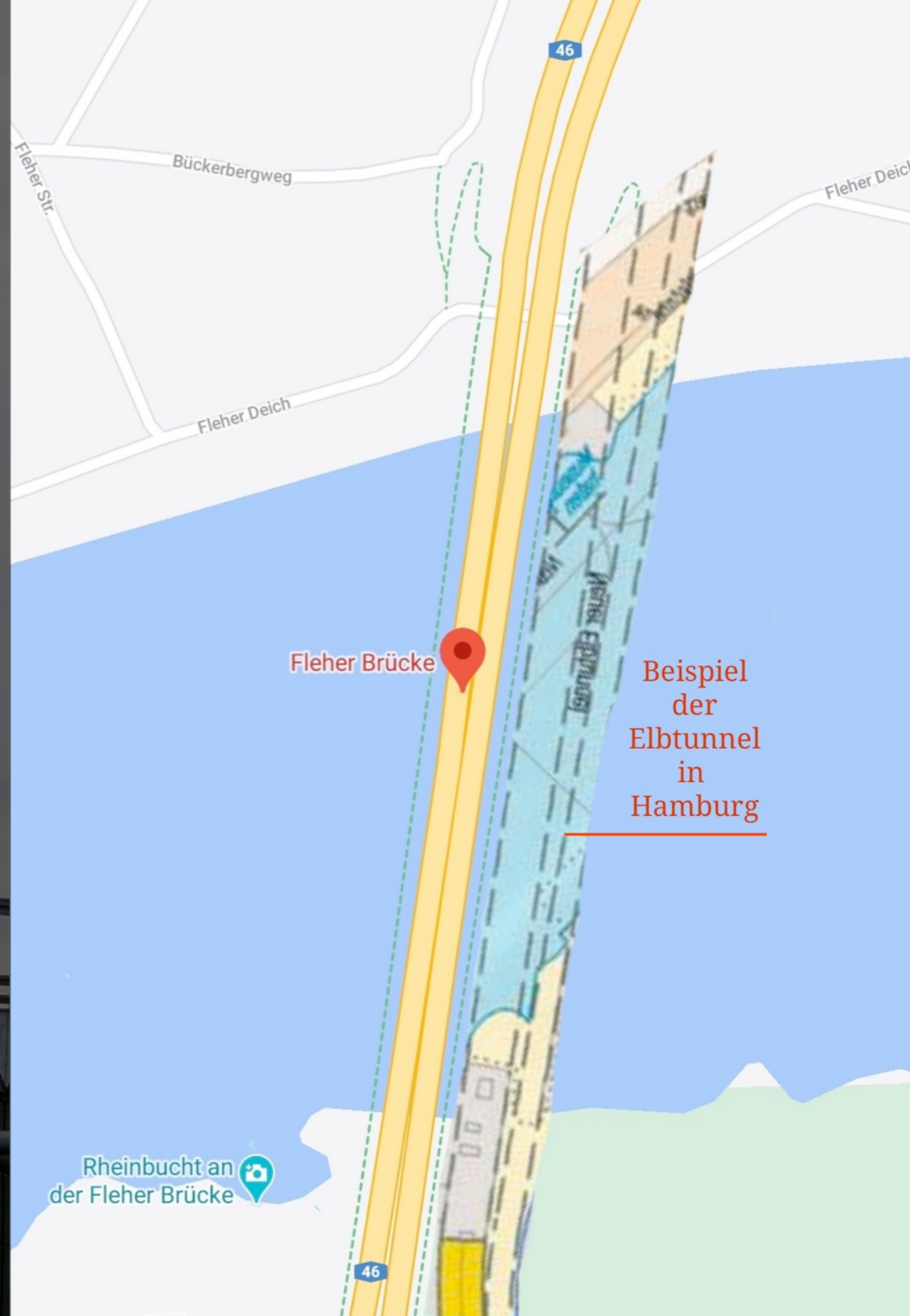
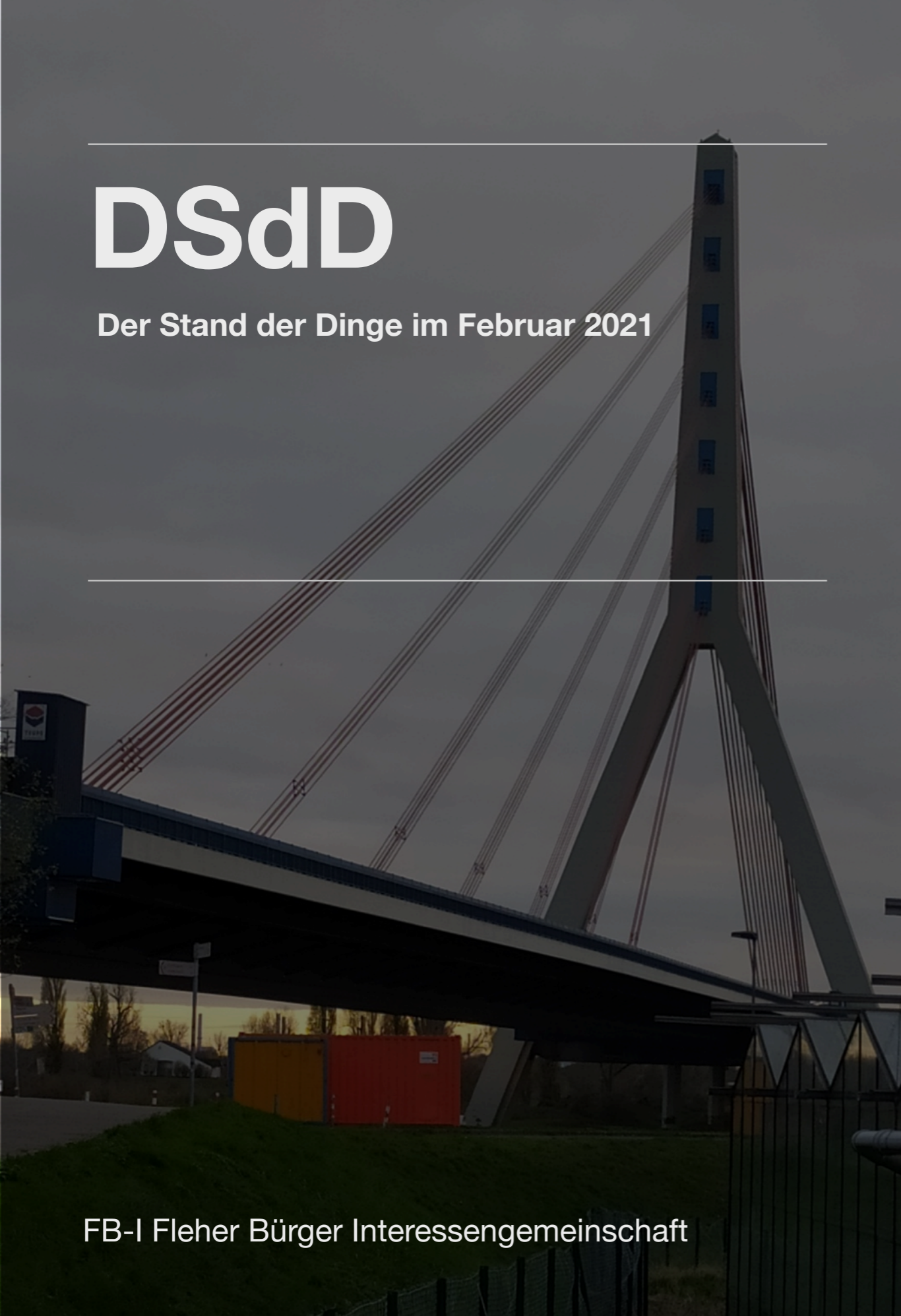
Beispiel
der
Elbtunnel
in
Hamburg

Rheinbucht an
der Fleher Brücke

FB-I Fleher Bürger - Interessengemeinschaft

DSdD

Der Stand der Dinge im Februar 2021



INHALTSVERZEICHNIS

1. FB-I FORDERT EINE UNTERIRDISCHE STRECKENFÜHRUNG NACH STILLEGUNG DER FLEHER BRÜCKE

1. FB-I FORDERT EINE UNTERIRDISCHE STRECKENFÜHRUNG NACH STILLEGUNG DER FLEHER BRÜCKE

Im Nov. 2020 kündete der Landesbetrieb Straßenbau NRW den Abriss der Fleher Brücke für den Zeitraum 2030/35 an. Parallel soll eine neue Brücke gebaut werden, sodass die Verkehrsabwicklung in diesem Streckenabschnitt ohne Unterbrechungen gewährleistet bleibt.

Darüber, wo die neue Brücke errichtet wird, soll voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2021 ein Verfahren mit Bürgerbeteiligung entscheiden.

Aus Sicht der Fleher Bürger-Interessengemeinschaft/FB-I darf es bei den angekündigten Verfahren nicht nur um das „Wo“, sondern auch um das „Ob“ gehen, will meinen, ob eine neue Brücke gebaut werden soll.

Der von der FB-I favorisierte Tunnel dürfte zwar gegenüber einer Brücke um ein Drittel teurer sein, wird dafür aber weniger Folgekosten verursachen und Umwelt umfeldverträglicher sein.

Schließlich, so die Initiative, darf sich die Verkehrswegeplanung aufgrund des menschenverursachten Klimawandels den Herausforderungen von morgen nicht weiterhin mit den Standards von gestern annehmen.

Im Gegensatz zu einer Brücke können bei der Tunnellösung

- a. die Abgase gefiltert werden,
- b. der Mikroplastikmüll des Reifenabriebs gelangt nicht mehr mit dem Regenwasser in den Rhein

c. die Anwohner*innen müssten dann auch nicht mehr den Lärm der schon vor Jahren gezählten 78.000 Fahrzeuge inkl. des sehr hohen Lkw-Anteils ertragen - Lärm macht krank!

Im Fall einer Tunnellösung soll, so die FB-I, die Fleher Brücke weiterhin von den Radfahrern und Fußgängern genutzt werden, die Fahrbahnflächen könnten als Naturschutzgebiet für die bedrohten Bienen und Insekten oder für die Stromgewinnung durch einen Solarpark genutzt werden.

Hier sollten sämtliche Ideen auf den Tisch, die von unabhängigen Sachverständigen auch hinsichtlich der Brückenstatik geprüft werden müssen.

Das die Brücke auch für andere Naturprojekte genutzt werden kann, wird mit dem Link am Ende dieses Beitrags erfahrbar.

Zu den unschätzbaren Vorteilen der Tunnellösung zählt jedoch die Vermeidung der gesundheitsgefährdenden Verlärmung von Wohngebieten.

Nachdem die Fleher Brücke Anfang Nov. 1979 für den Verkehr ohne die im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Lärmschutzinstallationen freigegeben wurde, haben die Landeszuständigkeiten die planfestgestellten Maßnahmen über drei Jahrzehnte geleugnet und nahmen dabei die Erhöhung des Gesundheitsrisikos der betroffenen Anwohner billigend im Kauf.

Die mit 33-jähriger Verspätung erfolgten baulichen Maßnahmen zeigen, dass es in Sachen Lärmschutz um das fachliche Know how der Planung und Umsetzung sehr schlecht bestellt ist; beispielsweise wurde die Lärmschutzwand (LSW) nicht nahe der Lärmquelle am Fahrbahnrand, sondern am Geländer installiert.

Eine LSW mit der Form eines in der Länge durchgeschnittenen Rohres, wobei die konkave Seite direkt am Fahrbahnrand angrenzt, wäre noch effizienter als die nur 1.25 Meter hohen Wandelemente, die auf den 25 cm hohen Brückengeländersockel lediglich bis in Höhe der letzten Schrägseilverankerung auf der Neusser Seite verbaut wurden.

Das Geheimnis der Konkavität ist die vergrößerte Oberfläche, die vor den Lärm schützt. Um den Lärmschutz zu optimieren, kann die konkave Fläche wiederum mit den Strukturen einer Eierlagenpappe/Eierkarton erheblich vergrößert werden.

Wie effizient eine Oberflächenvergrößerung den Lärm reduzieren kann, gibt der Querschnitt eines Schusswaffenschalldämpfers zu erkennen.

Sollte tatsächlich eine Brücke gebaut werden, wäre die vom Landesbetrieb Straßenbau NRW zugesagte Bürgerbeteiligung in Verbindung mit der Standortfrage eine reine Showveranstaltung, Rückblick in das Jahr 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 Robert Gäs, der Planungsausschussvorsitzender der Stadt Düsseldorf war, regte daher eine Schrägquerung der Brücke an, die eine günstige Radienausbildung im Fleher Gebiet ermöglichte und linksrheinisch eine Beeinträchtigung des Wasserschutzgebiets vermied.

Demnach wird die neue Rheinquerung westl. der Fleher Brücke (stromabwärts) errichtet und rückt somit noch näher an die Wohnbebauungen in Flehe ran. Das bedeutet, dass durch ein Brückenneubau das Gesundheitsrisiko der Anwohner abermals erhöht wird.

Die Annäherung der neuen Brücke an die Wohnbebauungen dürfte, das sei der Vollständigkeit halber erwähnt, außerdem zu einem spürbaren Werteverlust der Immobilien führen.

Ohne die Fehler und Unregelmäßigkeiten der Bezirksregierung Düsseldorf, des Landesbetriebes Straßenbau NRW und des Landesverkehrsministeriums müsste

die Fleher Brücke nicht so frühzeitig zurückgebaut werden - s. DSdD-Januarausgabe 2021.

Außerdem müssten die Verkehrsteilnehmer nicht schon seit Jahren die zu Staus führenden Fahrstreifensperrungen hinnehmen.

Aktuell gelten auf der Brücke in beide Fahrrichtungen 80 km/h.

Die ausgeschilderte Anordnungsbegründung lautet Baustelle bis 2025, womit der Austausch der Schrägstreben gemeint ist.

Wenn die Steuergeldmillionen für die neuen Schrägstreben verbaut sind, soll die Brücke einige Jahre später abgerissen werden.

Dabei hätten die Behörden den Austausch mit einer 60 km/h-Anordnung für alle Fahrzeuge ab 3,5 t vermeiden oder bis zur Fertigstellung der neuen Leverkusener Brücke hinauszögern können, nach Auffassung der FB-I sogar müssen.

Das die für das frühzeitige Aus der Fleher Autobahnbrücke Mitverantwortlichen auch für den Brückenneubau zuständig sind, ist aus Sicht der Initiative auch mit Blick auf die Pannen, die sich beim Bau der Leverkusener Brücke ereignen, in mehrfacher Hinsicht keine gute Idee.

Ihr FB-I-Team

Link: http://fb-i-web.de/Fleher_Bruecke.html "Es dröhnt und es klackt"

Online-Magazin

DSdD - Der Stand der Dinge im Februar 2021

Verwandte Glossarbegriffe

Zugehörige Begriffe hierher ziehen

Index

Begriff suchen