

# DSdD

An aerial photograph of a city, likely Dordrecht, showing a multi-lane highway with several lanes of traffic. The highway runs parallel to a large body of water, possibly a canal or river. The city buildings and greenery are visible in the background under a clear sky.

Der Stand der Dinge im Juli 2019

Online-Magazin

FB-I Fleher Bürger - Interessengemeinschaft

Kapitel 1

---

# DSdD

Der Stand der Dinge im Juli 2019

---

FB-I Fleher Bürger Interessengemeinschaft

Foto: Wikipedia

## Abschnitt 1

# 1. Fleher Brücke

### INHALTSVERZEICHNIS

---

1. Fleher Brücke: Die Antwort der Landesregierung auf die "Kleine Anfrage" der GRÜNEN legt Lücken beim Wasserschutz offen

#### **1. DAS MIT MIKROPLASTIK BELASTETE NIEDERSCHLAGSWASSER DER FLEHER AUTOBAHNBRÜCKE WIRD UNGEREINIGT IN DEN RHEIN GELEITET**

Die Landtagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hatte sich mit einer Kleinen Anfrage bezüglich des Verbleibs der gesundheitsbelastenden Rückstände im Niederschlagswasser der Fleher Brücke an die Landesregierung gewandt (DSdD berichtete in der Ausgabe 19/06).

Es folgt die von MdL Stefan Engstfeld (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) initiierte Kleine Anfrage und die im Einvernehmen mit den Landesverkehrsminister Hendrik Wüst/CDU vorgenommene Beantwortung:

Kleine Anfrage 2572 der Abgeordneten Stefan Engstfeld, Arndt Klocke und Norwich Rübe der Fraktion der BÜNDNIS 90/DIE

GRÜNEN "Umgang mit schadstoffbelastetem Niederschlagswasser der rheinquerenden Autobahnbrücke der A 46 Fleher Brücke" LT-Drs. 17/6397

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

namens der Landesregierung beantworte ich die Kleine Anfrage 2572

im Einvernehmen mit dem Minister für Verkehr wie folgt:

1. Welche Schadstofffracht, inklusive Mikroplastik, trägt das Niederschlagswasser der Fleher Brücke? (Bitte aufschlüsseln nach Schadstoff und Konzentration.)

In der Regel werden keine kontinuierlichen Messungen an den Einleitungen von Straßenoberflächenwasser durchgeführt.

Zur konkreten Niederschlagswassereinleitung der Fleher Brücke liegen keine Messdaten vor.

In den vergangenen Jahren sind etliche Messprogramme zur Beschaffenheit von Straßenabflüssen durchgeführt worden. In der Regel sind dabei die üblichen Parameter, wie z.B. Schwermetalle, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK's), Mineralolkohlenwasserstoffe (MKW) sowie abfiltrierbare Stoffe erfasst worden (siehe Tabelle).

Tabelle Mittlere Konzentrationen und spezifische Frachten ausgewählter Parameter im Straßenabfluss stark befahrener Straßen nach immissionsbezogener Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen, IFS, April 2018

Nach aktuellen Studien wird ein großer Anteil des Mikroplastikeintrags in Gewässer dem Reifenabrieb zugerechnet. Es ist anzunehmen, dass ein Teil des Mikroplastiks über den Parameter AFS 63 mit erfasst wird.

Hierzu besteht noch weitergehender Untersuchungsbedarf

2. Wo wird das Niederschlagswasser der Fleher Brücke zurückgehalten, bzw. gereinigt bevor es in Oberflächengewässer eingeleitet wird?

Das anfallende Niederschlagswasser der Fleher Brücke wird gesammelt und gemäß Planfeststellungsbeschluss über Entwässerungsleitungen - ohne weitere Rückhaltung oder Behandlung - direkt in den Rhein eingeleitet

3. Wie wird sichergestellt, dass belastetes Niederschlagswasser als Abfluss von der Fleher Brücke nicht ins für die Trinkwasserversorgung genutzte Grundwasser gerät? (Bitte aufschlüsseln nach Maßnahmen an der zur Trinkwassergewinnung ausgewiesenen Wasserschutzgebietszone II auf Düsseldorfer Stadtgebiet und dem anteilig ins Trinkwasser beigemischten Uferfiltrat.)

Die Einleitungsstelle des von der Fleher Brücke der A 46 anfallenden Niederschlagswassers befindet sich in der Wasserschutzzone III des Wasserschutzgebietes Flehe.

Der Anteil des Rheinuferfiltrats liegt im Wasserschutzgebiet Flehe bei rund 65 %. Dabei handelt es sich um Rheinwasser, das über das Gewässerbett (wasserbespannte Uferflächen und Sohle) im Einflussbereich der Entnahmeflächen in den Untergrund infiltriert. Die Qualität des infiltrierenden Rheinwassers wird durch die

Niederschlagswassereinleitung von der A 46 aufgrund der Gewässergeometrie, der Lage der Einleitungsstelle im abstromigen Randbereich der Wasserschutzzone II sowie der Relation von Abfluss im Gewässer und eingeleitetem Niederschlagswasser kaum beeinflusst. Daher ist davon auszugehen, dass von der Niederschlagswassereinleitung der Rheinbrücke Flehe allein keine messbaren Auswirkungen auf das Grundwasser ausgehen.

Unabhängig davon werden gegebenenfalls im Rheinwasser enthaltene Schadstoffe während der Untergrundpassage des infiltrierten Rheinwassers an der Bodenmatrix zurückgehalten, dort zum Teil mikrobiologisch abgebaut und durch die Aufbereitung im Wasserwerk Flehe sicher entfernt.

Für Maßnahmen in der Wasserschutzzone III im Zusammenhang mit der Niederschlagswasserbeseitigung von der A 46 zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Grundwasserbeschaffenheit wird daher kein Bedarf gesehen.

4. Ist der Bau einer Regenwasseraufbereitungsanlage für das Niederschlagswasser der Fleher Brücke geplant?

Aktuell ist keine Änderung an den Entwässerungseinrichtungen der Fleher Brücke geplant

5. Wie wird sichergestellt, dass die bei Unfällen oder Kraftstoffbränden eingesetzten wassergefährdenden Stoffe (z.B. PFT enthaltende Löschschäume) auf der Fleher Brücke nicht in Grund- oder Oberflächengewässer geraten? (Bitte aufschlüsseln nach Wasserschutzgebiet und Sonderschutzzone Rhein.)

Im Schadensfall werden durch die Feuerwehr und die Umweltaalarmbereitschaft die notwendigen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr getroffen.

Dabei gilt der Grundsatz, dass ein Eintrag wassergefährdender Stoffe in das Grundwasser und die Oberflächengewässer zu vermeiden ist. Anfallende Flüssigkeiten (Produkt, Löschwasser, etc.) werden bestmöglich zurückgehalten, separat z. B. mit Spül-/Saugfahrzeugen aufgenommen und ordnungsgemäß entsorgt.

Zu möglichen Auswirkungen auf die Rheinwasser- und Grundwasserqualität wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

### INHALTSVERZEICHNIS

2. Südring: Die vom Amt für Verkehrsmanagement für das Frühjahr 2019 zugesagte Ampelanpassung soll nun erst in der zweiten Jahreshälfte erfolgen

### 2. DIE ANPASSUNG DER AMPELSCHALTUNG AUF SÜDRING- TEMPO 50 VERSPÄTET SICH

Am 18.09.2018 kündigte das Amt für Verkehrsmanagement die 50 km/h-Anpassung der Ampelschaltung auf den Südring an. Weil dies nicht geschah, wandten sich im April 2019 Vereine, Initiativen und AnwohnerInnen schriftlich an die Verwaltung.

Inzwischen liegt DSdD eine schriftliche Auskunft vom Amtsleiter Ingo Pähler vor, Zitat: "In Bezug auf die Anpassung der Lichtsignalschaltung kann ich mitteilen, dass sich diese aktuell in Bearbeitung befindet. Die Umsetzung der Maßnahme ist für das 2.Halbjahr 2019 vorgesehen" - Zitat Ende.

Am 02/07 informierte die Amtsleitung DSdD über die Ursachen dieser Verzögerung:

1. Wegen des hohen Arbeitsaufkommens, dass u.a. den Maßnahmen zur Vermeidung eines Fahrverbotes geschuldet sind, kommt es zu Verzögerungen.
2. Außerdem sind die Auftragsbücher der Fachbetriebe für die Lichtsignalanpassung randvoll, was zusätzliche Wartezeiten mit sich bringt.



Die THEMENLUPE bezieht Stellung: Der von der Kooperationsgemeinschaft Staufreier Südring (SFS) 2014 eingesetzte Rechtsanwalt Norbert Schrader/Wuppertal, forderte damals umfänglich begründet die Rücknahme der Tempo 60-Anordnung im innerörtlichen Streckenabschnitt des Südrings.

Es vergingen Jahre, bis die seinerzeitige Verwaltungsspitze der Rechtsauffassung von Rechtsanwalt Schrader folgte: Erst im Herbst 2016 sprach sich das Amt für Verkehrsmanagement gegenüber der Politik für eine 12 monatige Südringtestphase mit Tempo 50 aus. 2018 empfahl die Verwaltung auf Grundlage der Auswertung der vorzeitig beendeten Testphase, die Regelgeschwindigkeit dauerhaft einzurichten.

Dieser Empfehlung folgte die Politik mit überwältigender Mehrheit und stellte die erforderlichen Mittel für die Lichtsignalanpassung im Haushalt 2019 ein.

Amtsleiter Pähler ging in seiner schriftlichen Stellungnahme auch auf die von den Anwohnern gewünschte Rückgabe der Tempo 50-Schilder ein, wobei er auf die Regelgeschwindigkeit verwies, Zitat: "Eine Beschilderung von Tempo 50 ist innerhalb der geschlossenen Ortschaft entbehrlich, da das Ortseingangsschild diese Verkehrsregelung klar beinhaltet" - Zitat Ende.

Aus Sicht der SFS widerlegen die täglichen Vorkommnisse auf dem Südring die Aussage, dass die 50 km/h-Beschilderung entbehrlich ist: Viele VerkehrsteilnehmerInnen sind zu schnell unterwegs, weil sie die Grünphasen der immer noch auf 60 km/h programmierten Ampeln nicht verpassen wollen.

Für Verunsicherungen sorgen auch die Navidienste, die für den in Rede stehenden Streckenabschnitt immer noch 60 km/h angeben.

Des Weiteren ist zu beklagen, dass in der jüngeren Vergangenheit gleich drei Südringkreuzungen unter die Top 9 der Düsseldorfer Unfallschwerpunkte gelangten.

Die Kooperationsgemeinschaft SFS hatte die Verwaltung mehrfach auf diese Missstände aufmerksam gemacht und angeregt, dass für jede Fahrtrichtung jeweils zwei 50 km/h-Beschilderungen vorgenommen werden sollten.

Das Amt für Verkehrsmanagement hatte dies bisher abgelehnt, weil die Absicht besteht, einen Schilderwald zu vermeiden.

Das die Aufmerksamkeit der Verwaltung auch weiterhin vordergründig der Vermeidung des Schilderwaldes gilt, statt der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verringerung der Luftschadstoff/Lärmemissionen, ist vielleicht doch noch nicht in den Asphalt des Südrings gemeißelt: Aktuell wird darüber nachgedacht, die Tempo 50-Schilder bis zum Abschluss der Lichtsignalanpassung und dem Ende der Navi-Falschmeldungen wieder aufzustellen.

In Zeiten wie diesen, wo das Meckern die Volkssportart Nr. 1 ist, sollte dennoch nicht vergessen werden, dass sich das Amt für Verkehrsmanagement ganz nebenbei mal eben um das Ausbügeln der politischen Fehler der Vergangenheit (Einrichtung von Umweltpuren, Radwegenetzausbau, etc.) kümmern muss, da sonst auch in Düsseldorf Fahrverbote drohen.

Zur Erinnerung: Als CDU/FDP von 1999 bis 2014 in Düsseldorf eine politische Mehrheit hatten, wurde von beiden ein Verbot für den Bau neuer Radwege beschlossen, wenn sich diese zu Lasten des aktiven oder passiven Autoverkehrs auswirken.

Damit meinten CDU/FDP, dass für die Radmobilität weder Fahrstreifen, noch Autostellplätze weggenommen werden dürfen.

Gegenwärtig ist erkennbar, dass die Parteien diese verkehrspolitische Auffassung überdacht haben. Dennoch ist zu erwarten, dass die Verkehrspolitik im Kommunalwahlkampf 2020 eine wesentliche Rolle spielen dürfte.

# Online-Magazin

DSdD - Der Stand der Dinge im Juli 2019

---

## Verwandte Glossar-begriffe

Zugehörige Begriffe hierher ziehen

---

**Index**

Begriff suchen