

Zitat: Neuss- WZ, Christoph Kleinau, vom 06.03.2021

Die Rheinüberquerung wird noch mindestens elf Jahre Thema sein. Auch die Fahrbahn A46 muss grundhaft" erneuert werden

Neubau der Fleher Brücke ab 2029

Neuss. Erste Arbeiten zum Neubau der Fleher Brücke sollen im Jahr 2029 starten, drei Jahre später könnte die Autobahnbrücke fertig sein. Diese Perspektive eröffnete jetzt Joachim van Bebber von der neu gegründeten Autobahn GmbH des Bundes den Planungspolitikern der Stadt, denen er gleich ein neues Großprojekt vortrug: Zwischen dem Autobahnkreuz Neuss-Süd und der Anschlussstelle Düsseldorf-Bilk soll und muss auch die 1975 bis 1982 gebaute Fahrbahn der Autobahn 46 „grundhaft“, also bis hinunter in die unteren Tragschichten, saniert werden. „Aus einem kleinen Riss an der Brücke ist ein Riesenprojekt geworden“, fasst van Bebber zusammen.

Der Ingenieur hatte auf Drängen der Politik einen Sachstandsbericht abgegeben, in dem er auch mit einigen Wunschvorstellungen aufräumte. Als Mitte November endgültig klar war, dass die Fleher Brücke nicht mehr wirtschaftlich vertretbar saniert werden kann, wurde zugleich der Auftrag für einen Neubau erteilt. Der ist klar definiert. „Das Bauwerk wird 1:1 ersetzt“, sagte van Bebber. An gleicher Stelle, in gleicher Lage, mit sechsspurigem Querschnitt. Ideen, die Brücke auszubauen oder die A46 in einem Tunnel unter dem Rhein hindurch zu führen, würden nicht erwogen. „Aus einem kleinen Riss an der Brücke ist ein Riesenprojekt geworden Joachim van Bebber, Ingenieur der Autobahn GmbH des Bundes. Zugleich stellte van Bebber klar, dass der von Neusser Seite aus mehrfach auch im Verkehrsministerium vorgetragene Wunsch, auf den aktuell gesperrten Außenfahrbahnen Sonderspuren für den Schnellbus einzurichten, unerfüllbar ist. „Ein Tabuthema“, stellte er klar. Begründung: Theoretisch ist nicht ausgeschlossen, dass man noch einmal zu einer 1:3-Spurführung zurückkehren muss.

Das wäre etwa denkbar, falls das Bauwerk in den Jahren bis zur Fertigstellung des Neubaus noch einmal saniert werden muss. Angesichts der Jahre, die bis dahin noch ins Land ziehen werden, nennt van Bebber das wahrscheinlich. Auch die Autobahn GmbH geht davon aus, dass die Brücke, in die seit 2006 schon rund 40 Millionen Euro gesteckt wurden, jährlich eine halbe Million Euro für Prüfung und Schadensbeseitigung verschlingen wird. Diese Angaben macht das Landesverkehrsministerium in Beantwortung einer kleinen Anfrage der Grünen im Landtag.

Die derzeit in beide Richtungen zweispurig befahrbare Brücke sei nicht einsturzgefährdet, betont van Bebber, ein sicherer Betrieb aber nur mit einem erhöhten Überwachungsaufwand möglich. Allerdings bleibt der „genehmigungspflichtige Schwerlastverkehr“ zulässig. „Wir versuchen, die Brücke so lange wie möglich dafür offen zu halten“, sagte van Bebber, denn sonst gäbe es für diesen kaum noch Möglichkeiten, in NRW den Rhein zu queren. Auch deshalb soll an der Niederlassung Rheinland der Autobahn GmbH in Krefeld ein Kompetenzzentrum für Rheinbrücken aufgebaut werden.

Bau bei fließendem Verkehr geplant

Bauphasen Die Linienführung ist bis 2023, die Entwurfsplanung bis 2026, die Genehmigungsplanung bis 2028 und die Ausführungsplanung bis 2030 fertig. Erste Arbeiten beginnen 2029.

Bauablauf: Erst entsteht neben der bestehenden Brücke ein neues Bauwerk, breit genug für vier Spuren. Dann wird die alte Brücke abgerissen und in ihrer Trasse ein zweites Teilbauwerk errichtet, an das danach Bauwerk eins „herangeschoben wird“.

-Mit dem Neubau verbindet die Stadt die Forderung, die Brücke so zu ertüchtigen, dass auch Busse, Rad- und Fußgänger sie nutzen können.

Das passt nicht zu van Bebbers Darstellung, der auch anmerkt, dass die Kombination Radverkehr und Autobahn „nicht gängig ist“.

Aber eine Änderung des Bundesfernstraßengesetzes gibt Anlass zur Hoffnung. Der Radschnellweg kann deshalb von Duisburg aus über die vier Meter breitere neue Rheinbrücke Neuenkamp der A40 bis Moers verlängert werden. Zitat Ende