

Ersatzneubau der Fleher Brücke / grundhafte Sanierung der A46 zwischen den Anschlussstellen Neuss-Uedesheim und Düsseldorf-Bilk

Vorhabenträger:

Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland

Protokoll der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

Stand August 2024

2021

In der Öffentlichkeit wurde erstmals 2021 von der Autobahn GmbH auf die Notwendigkeit eines Ersatzneubaus bis 2029 hingewiesen. In politischen Gremien und dem Rheinbrücken-Forum Nord der Autobahn GmbH wurden das Projekt und die zum jeweiligen Zeitpunkt erkennbaren möglichen Auswirkungen und die Projektabwicklung (Zeitschiene) regelmäßig vorgestellt. Die Rheinbrückenforen finden seitdem 2x jährlich statt.

2023

Mit Beginn der umweltfachlichen Untersuchungen im Sommer 2023 hat die Autobahn GmbH die Bevölkerung vor Ort durch einen Flyer zum Projekt (siehe Anlage I) per Postwurfsendung informiert. Der Flyer wurde im unmittelbaren Einzugsbereich des Projektgebiets verteilt.

Mit einer Pressemitteilung am 8. August 2023 wurde auf den Beginn der umweltfachlichen Untersuchungen und die Flyerverteilung hingewiesen. Mit dem E-Mail-Postfach a46flehe@autobahn.de und der Projektseite auf der Webseite der Autobahn GmbH (www.autobahn.de) bestanden ab diesem Zeitpunkt digitale Angebote.

Ebenfalls im August 2023 wurde von der Autobahn GmbH ein Treffen mit einer Bürgerinitiative vor Ort initiiert, das am 31. August 2023 stattfand.

Im September 2023 wurde in die Projekt-Website der sog. „Projektatlas“ integriert. Dabei handelt es sich um eine interaktive Anwendung, mit der der Projektraum durch Bürger*innen erkundet werden kann. Es standen dabei zunächst die Ergebnisse der umweltfachlichen Untersuchungen sowie diverse Luftbilder zur Verfügung. Der Projektatlas wird kontinuierlich ergänzt.

2024

Im Frühjahr 2024 wurden der Öffentlichkeit die Varianten für den Ersatzneubau vorgestellt. Hierzu fanden zwei Informationsveranstaltungen statt:
Am 27. Mai 2024 in Neuss-Uedesheim und am 28. Mai 2024 in Düsseldorf-Flehe.

Zu den Veranstaltungen wurde die Bevölkerung per Postwurfsendung (Verteiler analog zum Flyer, Anlage II) eingeladen. Eine erneute Pressemitteilung mit Hinweis auf die Veranstaltungen wurde am 16. Mai 2024 veröffentlicht.

Weiterhin wurde in mehreren Ladenlokalen in Uedesheim und Flehe mit Plakaten auf die Veranstaltungen hingewiesen.

An den beiden Veranstaltungen haben jeweils ca. 120-150 Menschen teilgenommen. Es wurde bei beiden Veranstaltungen eine identische Präsentation durch das Projektteam der Autobahn GmbH gezeigt (Anlage III).

Im Anschluss konnten Fragen an das Projektteam gerichtet werden. Im Folgenden sind die Fragen und Antworten – thematisch sortiert – aufgeführt:

Allgemeines

Mit welcher Bauzeit ist zu rechnen?

Es wird mit sechs Jahren Bauzeit gerechnet. Hierbei wird zuerst ein Teilbauwerk (eine Fahrtrichtung) neben der heutigen Brücke gebaut. Der ganze Verkehr wird daraufhin auf die erste neue Brücke verlegt. Im Anschluss wird die alte Brücke abgerissen und eine zweite neue Brücke gebaut. Während der Bauzeit kann die Querung dauerhaft genutzt werden.

Variantenwahl

Wie werden die Bewertungskriterien gewichtet und wer, außer die Autobahn GmbH selbst, hat zusätzlichen Einfluss auf die Gewichtung?

Die Gewichtung und Abwägung der Varianten wird mit dem BMDV in Abstimmungsterminen abgesprochen und gemeinsam festgelegt. Die Gewichtung nimmt Einfluss auf die Wahl der Vorzugsvariante. Dieser Vorgang wird umfassend dokumentiert.

Wer trifft die Entscheidung über die Variante? Wie entstehen die Bewertungskriterien?

Es gibt kein generelles Schema für eine Variantenentscheidung, da jedes Projekt andere, individuelle Bedingungen hat. Die Bewertungskriterien decken alle Belange des

Bauvorhabens ab, somit u.a. die Bereiche: Projektziele, Umwelt (inkl. Mensch), Machbarkeit und Technik, Wirtschaftlichkeit, etc.

Die endgültige Entscheidung wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die Genehmigungsbehörde (Fernstraßenbundesamt) im Planfeststellungsverfahren mit dem Beschluss getroffen.

Wie stark wird das Thema Wirtschaftlichkeit bei der Variantenauswahl Einfluss nehmen?

Das Kriterium Wirtschaftlichkeit ist eines von insgesamt fünf herausgearbeiteten Kriterien, die zur Abwägung und Entscheidungsfindung der Vorzugsvariante herangezogen wird. Zur Gewichtung der einzelnen Kriterien kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden (siehe vorherige Frage). Die Finanzierung wird am Ende (Betrachtung eines ausgewogenen Nutzen-Kosten-Verhältnisses) eine Rolle spielen.

Wieso konnte die heutige Brücke in der Wasserschutzzone II gebaut werden, wenn das jetzt ein Ausschlusskriterium sein soll?

Die Rahmenbedingungen für den Bau von Straßen in Wasserschutzgebieten waren früher nicht so einschränkend, wie es heute der Fall ist. Das Schutzgut Wasser genießt aufgrund seiner Knappheit heute einen sehr hohen Stellenwert und ist daher eines der zu berücksichtigenden Auswahlkriterien.

Können nicht die Wasserschutzzone bzw. die Brunnen verlegt werden?

Bei der Ermittlung der Grundlagen für die Planung wurde mit den Wasserwerksbetreibern über eine Verlegung der Brunnen gesprochen. Eine Verlegung der Brunnen ist innerhalb des Zeitraumes bis zum Neubau nicht möglich. Voraussetzung für die Verlegung des Trinkwasserbrunnens wären zunächst hydrogeologische Untersuchungen, um einen Standort zu finden, an dem die natürlichen Voraussetzungen für eine Trinkwassergewinnung gegeben wären. Für die Erlangung des Rechtes zur Trinkwasserentnahme wären planungs-, wasser- und baurechtliche Genehmigungsverfahren erfolgreich abzuschließen. Die hierfür anzulegenden Zeiträume sind nicht kalkulierbar.

Warum wurde die Vollsperrung als Alternative verworfen?

Die Verteilung von rd. 88.000 täglichen Fahrten auf andere Brücken und Wege durch die Stadtgebiete von Neuss und Düsseldorf würde im untergeordneten Straßennetz ein Verkehrschaos verursachen und vergleichbare Folgen haben wie bei der Talbrücke Ramede im Zuge der A45 bei Lüdenscheid. Die Verlagerung des Verkehrs hätte einen Dominoeffekt auf die bereits maroden alternativen Rheinquerungen in der Umgebung

zur Folge. Die Mehrbelastung führt zu unverträglichen Folgeschäden an diesen Bauwerken. Schneller wäre ein Neubau bei dieser Alternative auch nur bedingt, weil alle bisher gemachten Untersuchungen/Umweltbetrachtungen aufgrund der Sensibilität des Raumes ebenfalls durchgeführt werden müssten.

Warum wurde die Tunnelvariante bereits ausgeschlossen?

Die Tunnelvariante stellt aus umweltfachlicher Sicht (Mensch, FFH-/Schutzgebiete etc.) eine geeignete Alternative dar, steht aber im Widerspruch zu den Projektzielen. Zu den Projektzielen gehört der Erhalt der Anschlüsse in D-Bilk. Dieses Ziel kann beim Bau eines Tunnels nicht ohne umfassenden Neu- und Umbau der Anschlussstelle D-Bilk sowie der angrenzenden Bereiche erreicht werden. Die Querung für Fußgänger und Radfahrer würde entfallen. Die Finanzierung eines Tunnels mit den zusätzlichen Folgekosten für den Anschlussstellenbereich in Düsseldorf-Bilk und Auswirkungen auf den Universitätstunnel spielt beim Auswahlkriterium Wirtschaftlichkeit eine große negative Rolle.

Lärm/Lärmschutz

Wie hoch werden die Lärmpegel zukünftig bei der gewählten Variante sein?

Erste grobe Berechnungen aufgrund des vorhandenen Geländemodells wurden für alle Varianten durchgeführt. Bei allen Varianten können die gesetzlichen Vorgaben zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zu früher deutlich gesenkt worden. Es wird daher mit einem Neubau auf jeden Fall leiser als heute.

Würden die „Ostvarianten“ hinsichtlich Lärmschutzes nicht besser abschneiden als „Westvarianten“, weil sie dann weiter von der Bebauung in Flehe entfernt wären?

Für die nachher gewählte Variante gelten die aktuellen gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich Lärms. Jede Variante muss die Grenzwerte einhalten. Dadurch sind die „Ostvarianten“ nicht automatisch vorteilhafter.

Wird bei der Umsetzung der Maßnahme auch der Lärmschutz im Anschlussstellenbereich der AS D-Bilk geprüft und verbessert?

Das Projekt des Ersatzneubaus beinhaltet auch die Anschlussstelle D-Bilk. Daher wird auch in diesem Bereich die lärmtechnische Untersuchung durchgeführt.

Werden auch weitere technische Maßnahmen zum Lärmschutz angewendet (z.B. der Einbau eines offenporigen Asphaltes)?

Um die gesetzlichen Grenzwerte zum Schutz der Bürger vor Verkehrslärm einzuhalten, stehen im „Instrumentenkasten“ verschiedene „Instrumente“ bereit. Dies sind u.a. die Trassierung, aktive Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle, offenporiger Asphalt und schließlich auch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes (z.B. Lärmschutzfenster). Aus allen Instrumenten werden diejenigen ausgesucht und in dem Umfang zusammengestellt, die die Grenzwerte möglichst wirtschaftlich einhalten.

Es ist nach derzeitigem Stand nicht auszuschließen, dass auch offenporiger Asphalt eingebaut wird. So wurde beispielsweise der Lärmschutz auch auf bei der neuen Leverkusener Rheinbrücke erreicht. Eine genaue Festlegung erfolgt jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt in der Planung.

Baulärm

Wie wird der Bürger/Anlieger vor Ort während des Baus vor Lärm (Baustelle/Verkehr) geschützt?

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm schränkt die Möglichkeiten der Lärmentwicklung auf den Baustellen ein. Durch Verwendung von lärmgeminderten Baufahrzeugen und -geräten, durch eingeschränkte Ausführungszeiten und mobile Schutzeinrichtungen gibt es viele Möglichkeiten, um den Lärm der Baustelle zu minimieren.

Zustand und Haltbarkeit der bestehenden Brücke

Hält die Bestandsbrücke die Zeit bis zum Neubau des ersten Teilbauwerks noch aus?

Ja, alle vorhandenen Schäden sind saniert. Die Brücke wird fortlaufend geprüft, festgestellte Mängel werden umgehend bearbeitet. Zur Vermeidung zu großer Lasteinflüsse wurde die Verkehrsführung auf der Brücke nach innen gelegt (dies sorgt für eine Entlastung in den Bereichen der Schadstellen). Es sind bis zum Ersatzneubau nur vier statt der sechs Fahrstreifen nutzbar.

Ist eine Sanierung des Bauwerks mit geringerem finanziellem Aufwand nicht doch noch möglich?

Nein, dagegen sprechen die durchgeführten Untersuchungen des Statikers. Die möglichen Sanierungsschritte führen nicht dazu, dass die Brücke erneut sechsstreifig nutzbar wird. Dagegen spricht auch die Qualität des beim Bau der Rheinbrücke verwendeten Stahls, der Fehlstellen aufweist, die nicht saniert werden können. Der Stahl hat zudem keine guten Schweiß Eigenschaften.

Sind für die alte Brücke weitere Verkehrseinschränkungen wie zum Beispiel Sperrungen für LKW vorgesehen?

Dies ist bislang nicht erforderlich und soll durch weitere Sanierungsarbeiten verhindert werden.

Wie beurteilt die Autobahn GmbH den Zustand der Brücken im Anschlussstellenbereich der AS D'dorf-Bilk?

Der Bauwerkszustand ist gut und nicht auffällig.

Konstruktion der neuen Brücke

Wird das Brückenbauwerk für die stetig steigenden Lasten im Schwerverkehr (früher 24 t, heute 40/44 t, zukünftige Überlegungen 60 t und mehr) zukunftssicher bemessen?

Die Bemessungsmethodik beruht auf einer europäischen Norm, nach der alle Brücken in Europa statisch bemessen werden. Höhere Gesamtlasten von Lkw sind heute schon möglich, da die Lasten über die jeweiligen Achsen des Fahrzeuges auf dem Brückenbauwerk verteilt werden. Das maximal zulässige Achsgewicht liegt heute bei 12,5 t. Lkw mit 40 t Gesamtgewicht verteilen Ihre Last entsprechend auf 4 Achsen. Die in die Bemessung eingehenden Lastannahmen liegen deutlich höher als bei der alten Norm, nach der das bestehende Bauwerk bemessen wurde. Steigende Verkehrszahlen und höhere Lasten gehen also in die Bemessung mit ein.

Ist bei den trassennahen Ostvarianten ein Überbrücken des Wasserschutzgebietes mittels einer großen Spannweite möglich?

Ob dies konstruktiv möglich wäre, müsste untersucht werden. Welche Auswirkungen dies auf die Ästhetik der Brücken und die Baukosten hat ist ungewiss.

Ebenso müssten die rechtlichen Bestimmungen zum Schutz des Trinkwassers einer Überbauung einer Wasserschutzzone (WSZ) I geprüft werden. Eine Bebauung in der WSZ I ist nicht möglich.

Weiterhin besteht das Problem, dass der Anschluss der Brücke an die bisherige Strecke in D-Bilk nicht richtlinienkonform hergestellt werden kann.

Wie alt kann die neue Brücke werden?

Neue Brücken werden mit neuen Lastmodellen für 100 Jahre ausgelegt.

Mit welchen Kosten muss gerechnet werden?

Nach aktuellem Stand werden je nach Variante Kosten zwischen 540 und 780 Millionen Euro geschätzt.

Bekommt die neue Brücke einen anderen Namen als Fleher Brücke?

Bislang ist nichts dazu bekannt.

Radverkehr und ÖPNV

Ist bekannt, dass die Radwegeverbindung über den Rhein zwischen Düsseldorf und Neuss in den Städten eine hohe Bedeutung genießt?

Zur Radverkehrsführung über den Rhein haben bereits erste Gespräche zwischen den Städten und der Autobahn GmbH stattgefunden und werden auch fortgesetzt (Die Aufrechterhaltung der bestehenden Verbindung auf beiden Seiten der Rheinbrücke ist zumindest gesichert).

Können die Radwege breiter als heute angelegt und eventuell zum Radschnellweg ausgebaut werden? Werden die Rampen fahrradfreundlich gestaltet?

Siehe vorherige Frage, Gespräche mit den Kommunen hierzu laufen.

Sind die aus der Vergangenheit bekannten Überlegungen zur Überführung des Rheines mit einer Stadtbahn im Bereich Flehe gerade in der Diskussion um eine „Verkehrswende“ nicht mit den Überlegungen zu einem Neubau der Autobahnbrücke kombinierbar?

Etwaige Planungen der Kommunen oder Verkehrsbetriebe sind der Autobahn GmbH nicht bekannt. Bis heute sind keine entsprechenden Hinweise im Beteiligungsprozess der Träger öffentlicher Belange eingegangen.
Die Planung des Nahverkehrs ist eine Aufgabe der Kommunen und des Landes.

Bürgerbeteiligung und Transparenz

Wird es weitere separate Informationsveranstaltungen zum Thema Lärm/Lärmschutz geben?

Die Autobahn GmbH wird mit weiteren Veranstaltungen und Informationsmaterialien die Bevölkerung ausführlich informieren und dabei alle aufkommenden Fragen zu klären.

Sind die Mobilitätsausschüsse der Kommunen in das Projekt eingebunden?

Die Kommunen, Düsseldorf und Neuss sind als Träger öffentlicher Belange bereits in die Planungen eingebunden. Diese können wiederum ihre Mobilitätsausschüsse mit einbeziehen.

Verkehrsverlagerung und Auswirkungen/Baustellenverkehr

Um welche Breite wird der Verkehr aus der bestehenden Achse der A46 beim Bau der neuen Rheinbrücke für die Baustellenverkehrsführung verschoben? Sind die Brückenzustände der benachbarten Brücken und deren bereits heutige Verkehrseinschränkung (z.B. Schwellen auf den Fahrbahnübergängen an der Kardinal-Frings-Brücke) bekannt?

Während des Baus der ersten Fahrtrichtung (Teilbauwerk) der neuen Brücke, verbleibt der Verkehr bauzeitlich vierstreifig auf der alten Rheinbrücke. Je nach Bedarf wird für die Baustellenerschließung eine Zuwegung in der Baustellenverkehrsführung eingeplant, die die Anzahl der zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aber nicht einschränkt. Ein Baustellen- und Zuwegungskonzept wird zu einem späteren Zeitpunkt der Planung ausgearbeitet.

Der Zustand der die Rheinbrücke Flehe umgebenden Rheinbrücken in der Baulast des Landes oder der Stadt Düsseldorf sind bekannt. Neben der Austauschplattform Rheinbrückenforum Nord, an der die Stadt Düsseldorf, der Landesbetrieb Straßenbau NRW und weitere Träger öffentlicher Belange beteiligt sind, finden bilateral Gespräche auf betroffenen Ebenen statt.

Wie wird der Verkehr nach Fertigstellung des ersten Bauwerks geführt?

Auf dem ersten neuen Teilbauwerk wird der Verkehr wie heute geführt, also zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Erst nach Fertigstellung des zweiten neuen Teilbauwerks kann die vollständige Fahrstreifenanzahl (drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung) wieder zur Verfügung gestellt werden.

Wo verläuft der Baustellenverkehr auf Fleher Stadtgebiet?

Aussagen hierzu sind aufgrund des frühen Planungsstadiums nicht möglich.

Wird die Verkehrsbelastung an den Kreuzungen mit der B9 in Uedesheim noch größer, wenn mit der Brücke eine weitere Baustelle dazu kommt?

Aussagen hierzu sind aufgrund des frühen Planungsstadiums nicht möglich.

Was ist mit der geplanten neuen Anschlussstelle auf der A57?

Die Planung zur Anschlussstelle Delrath laufen unabhängig vom Ersatzneubau der Fleher Brücke. Daher kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

Sonstiges

Auf den Informationsveranstaltungen wurden ca. 100 Anmeldungen für einen E-Mail-Newsletter zum Projekt entgegengenommen.

Zeitgleich mit den Informationsveranstaltungen wurden im Projektatlas die Varianten für den Ersatzneubau ergänzt.

Der Projektatlas hatte im zeitlichen Umfeld der Informationsveranstaltungen ca. 1.600 Zugriffe.



Wie beteiligen und informieren wir Sie?

- Die erste Info halten Sie bereits in den Händen.
- Je nach Planungsfortschritt werden wir Sie weiter über Ergebnisse informieren und Ihre Anregungen und Meinungen erfragen.
- Dies geschieht unter anderem über unsere Internetseite (siehe QR-Code), die Medien, aber auch durch Aktionen vor Ort. Über genaue Termine werden wir rechtzeitig informieren.
- Weiterhin wird mit dem Neubau Lärmschutz nach aktuellen gesetzlichen Bestimmungen hergestellt.
- Wenn Sie Fragen zum Projekt haben, nehmen Sie gern Kontakt zu uns auf und senden Sie uns eine E-Mail an: a46flehe@autobahn.de
- Bleiben Sie immer aktuell über den Verkehr auf den Autobahnen im Rheinland informiert, in dem Sie uns auf Twitter folgen: [Twitter @Autobahn_Rheinl](https://twitter.com/Autobahn_Rheinl)



Wie profitieren Sie vom Neubau der Rheinquerung?

- Nach dem Neubau der Rheinquerung stehen wieder drei Spuren je Fahrtrichtung zur Verfügung. Hierdurch werden Staus vermieden und Einschränkungen für den Schwerlastverkehr abgewendet. Die Radwege auf einer neuen Brücke können breiter und komfortabler werden.



A46: Ersatzneubau der Fleher Brücke

AS Neuss-Uedesheim
bis AS Düsseldorf-Bilk



Herausgeber:

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Rheinland
Hansastraße 2
47799 Krefeld
rheinland@autobahn.de
www.autobahn.de/rheinland

Verantwortlich:

Dr. Roland Nolte
Leiter der Stabsstelle Kommunikation

Stand: Juli 2023

A46: Ersatzneubau der Fleher Brücke

AS Neuss-Uedesheim bis AS Düsseldorf-Bilk

Für die sanierungsbedürftige Fleher Rheinbrücke der A46 bei Düsseldorf wird in den nächsten Jahren ein Ersatz geplant. Das gesamte Projekt umfasst den Ersatzneubau der Fleher Brücke sowie die grundhafte Sanierung der A46 auf einer Strecke von vier Kilometern zwischen den Anschlussstellen Neuss-Uedesheim und Düsseldorf-Bilk.



Fragen und Antworten zum Projekt

Wo befindet sich die Fleher Brücke?

Die Fleher Brücke (auch Rheinbrücke Flehe) überspannt den Rhein im Zuge der A46 zwischen den Anschlussstellen Neuss-Uedesheim und Düsseldorf-Bilk.

Warum muss die Fleher Brücke ersetzt werden?

Der Hauptgrund für den Ersatzneubau sind die hohen Verkehrsbelastungen, die von der Brücke inzwischen getragen werden müssen. Im Rahmen der regelmäßig durchgeführten fachkundigen Überwachung und Überprüfung der Brückenbauwerke wurden Materialdefizite festgestellt, die auch mit den bereits erfolgten Verstärkungsmaßnahmen nicht kompensiert werden konnten. Zudem weist die Brücke eine nicht ausreichende Fertigungsqualität auf. Aus den genannten Gründen ist die Brücke nicht zukunftsfähig und muss ersetzt werden. Der weitere sichere Betrieb der Brücke ist nur mit einer 2-Spurigkeit je Fahrtrichtung und aufwändigen Unterhaltungsmaßnahmen sowie regelmäßigen Prüfungen möglich.

Wann wird mit dem Bau der neuen Brücke begonnen?

Die Planungen für den Ersatzneubau haben bereits begonnen. Mit dem Baubeginn des Ersatzneubaus ist nach derzeitigem Stand ab 2029 zu rechnen.

Wie läuft die Planung des Ersatzneubaus ab?

In den nächsten Jahren werden zunächst umfassend alle erforderlichen Grundlagendaten erhoben. Hierzu zählen u. A. die Identifizierung der Betroffenheit der Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Erfassung der Umweltdaten. Auf dieser Basis werden Varianten zur Querung erarbeitet.

Wie erfolgt der Abriss der Fleher Brücke?

Das Tragsystem der bestehenden Fleher Rheinbrücke ist so konstruiert, dass ein Abriss nur im Ganzen möglich ist. Ein Teilabriss je Fahrtrichtung unter Aufrechterhaltung der anderen Fahrtrichtung ist ausgeschlossen.

Wie wird der Verkehr mit Beginn der Bauarbeiten geführt?

Die bauzeitliche Verkehrsführung ist von der gewählten Brückenvariante und dem zugehörigen Bauverfahren abhängig. In der aktuellen Planungsphase werden Verkehrsführungskonzepte und mögliche Umleitungsstrecken geprüft. Konkrete Aussagen über verkehrliche Einschränkungen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Planungen noch nicht möglich.

Wie groß ist die aktuelle Verkehrsbelastung auf der Fleher Brücke?

Derzeit wird die Fleher Brücke innerhalb von 24 Stunden von durchschnittlich 85.100 Kraftfahrzeugen befahren.

Wie alt ist die Fleher Brücke?

Die Fleher Brücke wurde zwischen 1976 und 1979 gebaut und ist seit 44 Jahren unter Verkehr.

Wie lang ist die Fleher Brücke?

Die Schrägseilbrücke ist insgesamt 1.165 Meter lang und besteht aus zwei Vorlandbrücken sowie der Strombrücke, die den Rhein überspannt. Die linksrheinische Vorlandbrücke ist 780 Meter, die rechtsrheinische 15 Meter lang. Die Strombrücke ist 368 Meter lang.

Wie hoch ist der für die Fleher Brücke charakteristische Pylon und woraus besteht er?

Der Pylon ist 146 Meter hoch und besteht aus Stahlbeton.

Aus welchem Material besteht die Bestandsbrücke?

Die Vorlandbrücken bestehen aus Stahlbeton, die Strombrücke besteht aus Stahl.