Die Fleher Brücke ist das zweitjüngste Mitglied der Düsseldorfer Brückenfamilie und gleichzeitig auch ein bisschen das Sorgenkind. Der Vorschlag, den Süden Düsseldorfs mit den Dörfern südlich von Neuss zu verbinden, stammt aus den Sechzigerjahren und hatte weniger städtebauliche Gründe, sondern war die Folge der großräumigen Autobahnplanung jener Jahre. Bis zur Eröffnung der Fleher Brücke quälte sich nämlich der gesamte über Düsseldorf führende Fernverkehr zwischen dem Bergischen Land und dem Niederrhein über die Südbrücke und den daran angeschlossenen Südring durch die Stadtviertel. Düsseldorf sollte für den motorisierten Fernverkehr nicht – wie Köln – durch einen Autobahnring erschlossen werden, sondern durch vier Tangenten: durch die A3 im Osten, die A57 im Westen, die A44 im Norden und die A46 im Süden. In diesem Sinne ist die Fleher Brücke Teil der Südtangente und wie ihr Pendant im Norden, die Flughafenbrücke, eine reine Autobahnbrücke.

Fleher Brücke vom Fahrbahnrand aus gesehen (Foto: Wikimedia)

Das Bauwerk war in dieser Funktion der Schlüssel für einen vollständigen Umbau des Autoverkehrs in der Stadt. Erst seine Errichtung und der Bau der Tunnels der A46 zwischen Bilk und Stoffeln und im weiteren Verlauf unter dem sogenannten „Deckel“ bei Wersten machten die B1 als Fernverbindung über die Rheinuferstraße obsolet und schuf auch die Grundlagen für den Bau von NRW-Landtag, Rheinturm und Stadttor, ja, letztlich auch für die Umnutzung des Hafens. Selbst die Erweiterung des Volksgartens zum Südpark als Standort der Bundesgartenschau 1987 hängt mit der Eröffnung der Fleher Brücke zusammen. Wer heute von Westen her Richtung Wuppertal fahren will, kommt also bei Uedesheim von der A57 auf die Brücke und ist, ohne mit dem innerstädtischen Verkehr in Berührung gekommen zu sein, rasch auf der A46.

Schwierigkeiten bei der Planung

Google-Map: Fleher Brücke

Unproblematisch war die Planung, die sich über gut zwölf Jahre hinzog nicht, denn die Vorlandbrücken führen linksrheinisch über das Naturschutzgebiet Uedesheimer Rheinbogen und auf Düsseldorfer Seite über das Wassergewinnungsgebiet des Fleher Wasserwerks. Um dies möglichst gering zu beeinträchtigen, führt die Brücke übrigens nicht rechtwinklig über den Rhein, sondern um ein paar Grad versetzt. Den Uedesheimer Rheinbogen überspannt die

Fahrbahn auf relativ zierlichen Stützen, Auf- und Abfahrten zu den Rad- und Fußgängerwegen gibt es erst einige Hundert Meter vom Ufer entfernt. Natürlich beeinträchtigen die Lärm- und Schadstoffemissionen des Autoverkehrs die Flora und Fauna unter der Brücke nicht unerheblich.

Die Fleher Brücke im Bau (Foto: Kajo Aders)

Auf Fotos kann man die Fleher Brücke unter Dutzenden anderer Schrägseilbrücken rasch herausfinden – der Pylon, ein umgedrehtes Ypsilon, ist von seiner Form her ungewöhnlich, die roten Streifen an den Außenseiten machen das Bauwerk problemlos wiedererkennbar. Auch wenn sie nominell zur Brückenfamilie zählt, fällt sie von der Gestaltung her – ähnlich wie die Flughafenbrücke – aus dem Gesamtbild. Und das, obwohl bei der Gestaltung auch einer der Familienväter, Fritz Leonhardt, beteiligt war. Die Gesamtplanung lag allerdings in den Händen von Gerd Lohmer, der für seine Gestaltung von Zoobrücke, Deutzer Brücke und Severinsbrücke in Köln bekannt ist. Sein ursprüngliches Gesamtkonzept für Standort und Anbindung wurde übrigens nicht verfolgt, weil es nicht zur städtebaulichen Planung Düsseldorfs passte.

Generalüberholung notwendig

Von der Konstruktion her handelt es sich bei diesem Bauwerk um eine einhüftige Schrägseilbrücke mit parallel angeordneten Tragseilen wie sie typisch für die Düsseldorfer Brückenfamilie ist. Der Pylon auf dem linken Ufer ist rund 146 Meter hoch und damit der höchste in Deutschland. Mit einer Spannweite von 368 Metern ist die Fleher Brücke deutsche Rekordhalterin in dieser Disziplin und war mehrere Jahre lang sogar weltweit die Schrägseilbrücke mit der größten Spannweite. Der tragende Pfeiler wurde mit steigender Verschalung aus Stahlbeton gebaut, der Fahrbahnträger liegt auf dem Hohlkasten und ist mit Längs- und Querspanten aus Stahl versteift. Bei einer intensiven Untersuchung im Jahr 2003 zeigte sich, dass einerseits die Tragseile in ihrer Festigkeit durch Korrosion beeinträchtig waren und vollständig ausgetauscht werden mussten. Auch der Pylon und der Fahrbahnträger zeigten bereits deutliche Abnutzungserscheinungen, sodass die Fleher Brücke seit 2004 bis jetzt fast durchgehend eine Baustelle war und oft für nicht unerhebliche Staus sorgten.

Nach Aussagen der an der „Generalüberholung“ beteiligten Experten ist die Fleher Brücke danach – also etwa ab Ende 2019 / Mitte 2020 – „so gut wie neu“. Bis dahin gilt die Brücke als

Baustelle, was eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit sich bringt und Blitzeranlagen, die Autofahrern nun schon seit einigen Jahren ein Ärgernis sind.

[Foto: Titelbild – Mindax25 via Wikimedia unter CC BY-SA 4.0; Bild „Fahrbahn“ – Alexostrov via Wikimedia unter CC BY-SA 3.0; Bild „Im Bau“ – (c) Kajo Aders via www.bernd-nebel.de]