

DUISBURG-SÜD

WAZ Du-Süd 5. Mai 2009, rMC

Kreative Planungsarbeit gefragt

Die Vorbereitungen für den Ausbau der B 288 beginnen, wenn im nächsten Jahr der Rheindeich Seite neu gebaut wird



In den Startlöchern: Der Ausbau der B 288 zur Autobahn A 524 zwischen Rahm und der B 8.

Foto: Hans Blosssey

Martin Ahlers

Der Ausbau der B 288 zur Autobahn A 524 zwischen Rahm und der B 8 steht in den Startlöchern. Der Lückenschluss zwischen Huckingen und der A 57 in Krefeld-Uerdingen soll folgen. Er wird vor allem von den Mündelheimern sehnlichst erwartet. Bei der letzten Zählung vor vier Jahren rollten täglich 23 000 Fahrzeuge gezählt. Auf 43 000 soll die Zahl ansteigen bis 2020.

Ungewiss ist derzeit, ob bis dahin der Autobahn-Ausbau passieren wird. Die gute Nachricht: Voraussichtlich wird die Autobahn in einem Trog, eventuell auch in einem Tunnel auf der bestehenden Trasse durch Mündelheim geführt. Geplant wird das Projekt in der Regional-Niederlassung Niederrhein des Landesbetriebs Straßen.NRW in Krefeld.

Die Vorbereitungen für den Autobahnbau beginnen, wenn im nächsten Jahr der Rheindeich auf der Duisburger Seite neu gebaut wird. Der neue

Deich entsteht auf halber Strecke zwischen Mündelheim und Brückenkopf. „Es ist abgestimmt, die B 288 in bestehender Form anzupassen und ab Deich aufzuständern“, erklärt Duisburgs Deichgräf Helmut van Wickeren.

„Aber einen gleichzeitigen Autobahnausbau wird es nicht geben“, sagen Joachim van Beber und Michael Kaufmann, die Planer bei Straßen.NRW. Sie werden ihre Planung zwar im Frühjahr 2010 abschließen, für eine Ausbau-Variante wird sich aber der Bund frühestens Mitte 2010 entscheiden. Dann muss die Finanzierung geklärt werden: Derzeit ist das Projekt im sogenannten „weiteren Bedarf“ des Bundesverkehrswege-Plans. Fortgeschrieben wird der voraussichtlich 2015. Wann letztlich mit dem Bau begonnen wird, bemisst sich am Geld, das für den Autobahnbau zur Verfügung steht.

Eine Nord- oder Süd-Umgehung von Mündelheim sei nicht untersucht worden, so

die Planer. Zu groß wäre der Schwenk Richtung Norden gewesen, um beim Anschluss an die Rheinbrücke den Maximal-Radius einzuhalten. Richtung Süden hätte der Weg über eine neue Rhein-Brücke zum A 57-Anschluss Krefeld-Op-pum führen können. „Doch durch drei FFH-Gebiete wären wir kaum durchgekommen“, sagt Kaufmann.

Eine neue Rheinbrücke nördlich des bisherigen, denkmalgeschützten Bauwerks, muss es auf jeden Fall geben. „Wir untersuchen die unterschiedlichsten Varianten“, sagt van Beber. Klären müssen die Planer, ob eine zweispurige Brücke ausreicht, oder ob für vier Spuren gebaut werden muss. Vorgabe: für landwirtschaftliche Fahrzeuge soll die Querung möglich bleiben.

Bleibt die Ortsdurchfahrt Mündelheim: „Ein Tunnel im Ortskern wäre die optimale Lösung“, glaubt Michael Kaufmann. Aber: Ein Deckel macht's teuer. Ausreichenden Lärmschutz würde auch ein

etwa 500 Meter langer Trog ohne Deckel bieten. Der Verkehr aus Richtung Hüttenheim, der jetzt über die Uerdinger Straße rollt, würde künftig über eine neue Verbindung von der Mannesmannstraße, vorbei am Werk von Thyssen-Süd, die Autobahn erreichen. Ein Ausbau der Straße „Am Röhrenwerk“ zu diesem Zweck ist nicht möglich. Zwischen Serm und Ungelsheim soll eine Brücke über die Autobahn führen.

„Kritisch“ ist für die Planer der Abschnitt zwischen Brücke und A 57 mit Gleisanlagen auf der einen, Unternehmen auf der anderen Seite. „Es kann schlimmstenfalls dazu führen, dass aus dem Autobahn-Ausbau nichts wird“, so van Beber und Kaufmann. Dann bliebe nur, Pläne für die Süd-Umgehung von Mündelheim erneut aus der Schublade zu holen. Wann daraus aber eine Autobahn werden könnte, steht angesichts der hohen Kosten aber gänzlich in den Sternen.

AUSBAU DER B 288

Kreativität ist gefragt

Für die Planer bei Straßen NRW ist der weitere Ausbau der B 288 zur A 524 eine Herausforderung. „Das ist eine unserer interessantesten Baumaßnahmen angesichts der vielen Schwierigkeiten, die sich in den Weg stellen“, sagen Joachim van Beber und Michael Kaufmann. Eine Ortsdurchfahrt, die einen Trog erfordert, ein Deich, die Rheinquerung, dann Industrie- und Gleisanlagen – und das auf nur wenigen Kilometern. Da ist die Kreativität der Planer gefordert. Kreativen Ehrgeiz, so Beber und Kaufmann, werde der Landesbetrieb auch bei der Planung der neuen Brücke entwickeln. Es solle schon ein ästhetisch anspruchsvoller Entwurf zum Tragen kommen. Der soll sich vertragen mit der vorhandenen, denkmalgeschützten Brücke. ma