

Trog oder Tunnel

WAZ, 10.10.2009

Auf diese Alternativen läuft die Auseinandersetzung beim autobahnmäßigen Ausbau der B 288 in Mündelheim hinaus

Martin Kleinwächter

Mündelheim stehen schwierige Zeiten bevor, möglicherweise zehn Jahre Dauerbaustelle. Denn spätestens im nächsten Jahr wird eine Großbaustelle, die Rückverlegung des Rheindeichs, begonnen. Und daran könnte sich 2015 der autobahnmäßige Ausbau der B 288 anschließen.

Was es mit Letzterem auf sich hat, darüber informierte Joachim van Bebber vom Landesbetrieb Straßenbau NRW jetzt die Bezirksvertretung. Der Landesbetrieb ist vom Bundesverkehrsministerium mit der Vorplanung beauftragt.

Allein die **Verkehrsprognose für die B 288** lässt aufhorchen: 2006 wurden dort bis zu 26 000 Fahrzeug-Bewegungen am Tag gezählt. „Das ist für den zweispurigen Abschnitt östlich von Mündelheim schon die Obergrenze“, erklärte van Bebber. Ohne Ausbau zur Autobahn werde bis 2020 mit einem Anstieg auf 34 000 Fahrzeuge (plus 31 %),

»2010 ist dann ein Jahr Zeit für die politische Diskussion«

gerechnet, mit Ausbau zur Autobahn sogar mit 43 000 Fahrten (plus 65 %).

Trotzdem, so van Bebber, stünden sich die Mündelheimer mit Autobahn besser, jedenfalls beim **Lärmschutz**. Ohne Autobahn wäre der Bund nur zur Lärmsanierung verpflichtet, müsste dafür sorgen, dass es tagsüber keinen Durchschnitts-Lärmpegel über 70 Dezibel (A) gäbe (das entspricht dem Innengeräusch eines Mittelklasse-Pkw bei Tempo 130). „Beim Autobahnbau dagegen gilt der Vorsorgewert von 59 dB(A).“ Das entspricht im Pkw Tempo 50.

Auch zum **Zeitplan** erhielten die Bezirksvertreter Auskunft: 2010 soll, so van Bebber, die Vorplanung mit dem Ministerium erörtert werden. „2010 ist dann ein Jahr Zeit für die politische Diskussion“. 2011 sollen Vorentwürfe für die drei Abschnitte von Huckingen bis zum Rhein, für die Rheinquerung und für den Anschluss an die A 57 in Krefeld erstellt werden. Ist dann die **Finanzierung** gesichert, könnte



Die Aufnahme der B 288, von Osten her gesehen, zeigt die Ausbaustrecke auf Duisburger Gebiet bis zum Rhein. Sie macht aber auch anschaulich, in welchem Maß die Fernstraße heute Mündelheim zerschneidet. Luftbilder (2): Hans Blosssey

Ende 2012 mit dem Planfeststellungsverfahren begonnen werden. Van Bebber: „Dann könnte 2015 der Erste Spatenstich erfolgen.“ 89 Mio Euro waren 2003 für das Projekt vorgesehen. „Dafür wird nicht mal die Rheinquerung zu machen sein“, vermutete der Referent jetzt. Aber: „Wir müssen die für den Bund günstigste Lösung finden.“

Vor allem die heutige Lage der **Uerdinger Brücke** bestimmt dabei die Möglichkei-

»Das wäre städtebaulich eine Katastrophe«

ten der Planer. Sie steht unter Denkmalschutz. Entweder wird sie für die Aufnahme einer Fahrtrichtung der Autobahn verwendet oder nur für Fußgänger, Radfahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge. Dann würde nördlich von ihr ein Brückenneubau die gesamte Autobahn aufnehmen.

Vertreter der SPD und Mündelheimer Bürger ließen keinen Zweifel daran, dass für sie nur eine Untertunnelung in

HINTERGRUND

Der Bundesverkehrswegeplan

Von 2003 stammt der gültige Bundesverkehrswegeplan, das Planungsinstrument des Bundes für Straßen, Schienen und Wasserwege für den Zeitraum 2010 bis 2015. Er enthält Bedarfspläne, in denen die einzelnen Projekte als „vordringlicher Bedarf“ oder als „weiterer Bedarf“ gekenn-

zeichnet sind. Konkretisiert wird der Verkehrswegeplan durch das Fernstraßenausbau-gesetz von 2004. Der Ausbau der B 288 zur A 524 westlich von Huckingen ist darin als „weiterer Bedarf“ vorgesehen. Sollte er ab 2015 hochgestuft werden, kann ab 2012 konkret geplant werden.



Die Uerdinger Rheinbrücke legt den Verlauf auch der künftigen Autobahn fest, steht sie doch unter Denkmalschutz.

Höhe Mündelheim in Betracht kommt, um der Zerschneidung des Ortes ein Ende zu machen. Van Bebber brachte das auf die Formel **„Trog oder Tunnel“**. Auf den ersten Blick sei der Verlauf in Tieflage, als Trog, günstiger als ein mindestens 300 Meter langer Tunnel. Aber angesichts erforderlicher Lärmschutzwände von sieben Metern Höhe (van Bebber: „Das wäre städtebaulich eine Katastrophe“) könnte die Rechnung am Ende an-

»Lassen Sie es uns zu Ende planen«

ders aussehen. „Lassen Sie es uns zu Ende planen.“ Sein Rat: Früh das Gespräch in Berlin suchen.

Für die wichtige **Anbindung über den „Mannesmann-Acker“**, die künftige gemeinsame Anschlussstelle für Mündelheim und Serm, gilt, dass dafür wegen der dortigen Fledermäuse und der zu erhaltenden Rangiergleise von HKM nur ein schmaler Streifen zur Verfügung steht.