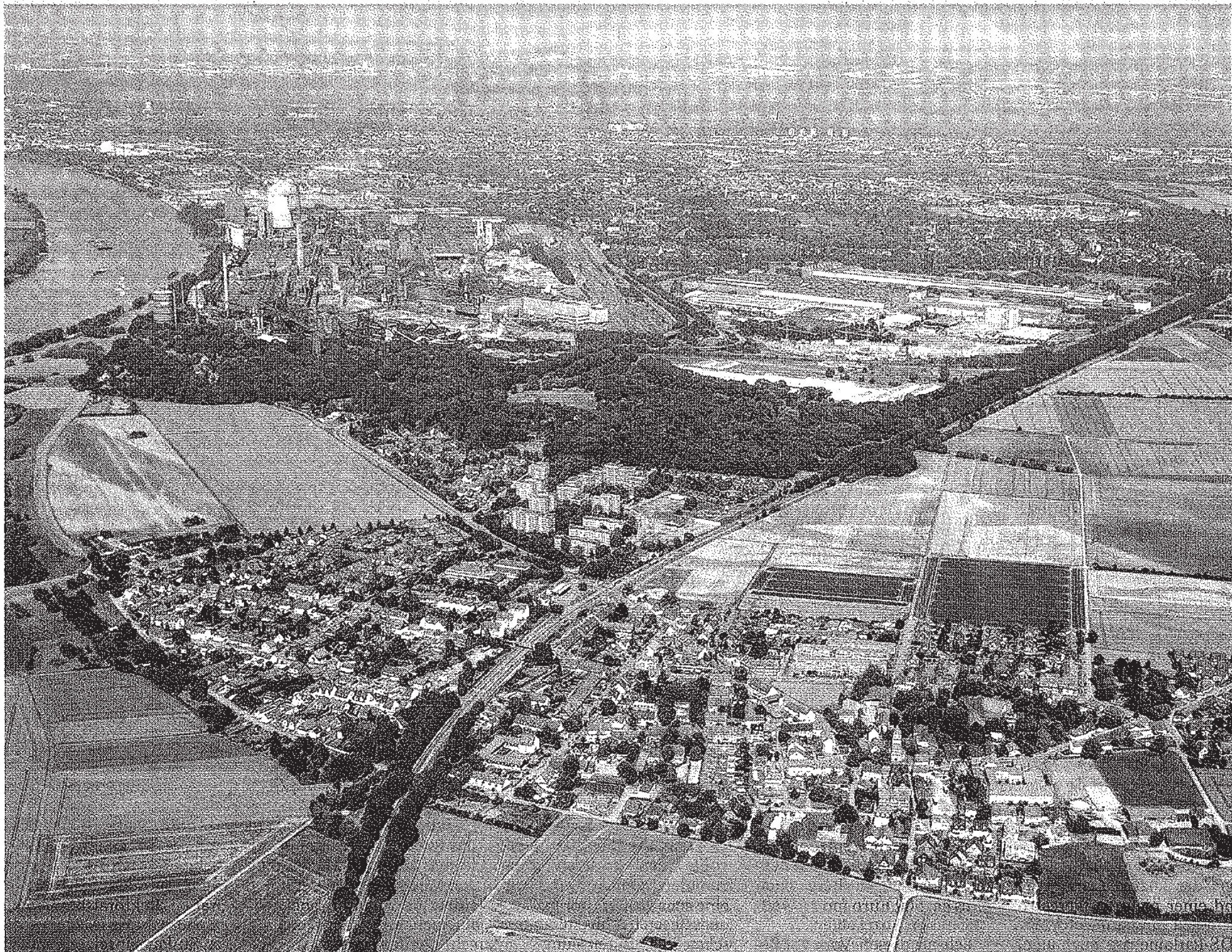


Autobahnausbau: Nicht ohne Tunnel

B 288 als Autobahn nach Krefeld: Bezirksvertreter legen sich auf klare Forderungen fest



Unser Luftbild vom Sommer 2010 zeigt von Westen aus nahezu den gesamten Teil der B 288, der künftig als Autobahn ausgebaut werden soll.

Foto: Hans Blosssey

Mündelheim/Serm. Rund fünf Minuten war es der Bezirksvertretung Süd jetzt wert, sich mit einer Weichenstellung für die nächsten 100 Jahre zu beschäftigen: der Vorstudie für den Ausbau der B 288 zwischen Serm und Krefeld zur Autobahn.

Obwohl ein Vertreter des Planungsamtes anwesend war, gab es keinen Sachvortrag. Ganze zwei Wortmeldungen gab es. Bezirksvertreter Karl Ergoi (SPD) wünschte, die zugrundeliegende Umweltverträglichkeitsstudie zu sehen. Dazu müsse er sich an den Landesbetrieb Straßenbau NRW wenden, erwiderte ihm der Vertreter der Fachverwaltung. Und Ratsherr Thomas Susen (CDU) fragte, ob nur ein Verlauf auf der vorhandenen Trasse untersucht wurde. Das wurde bejaht. Worin die Unterschiede der immerhin fünf verschiedenen Varianten bei der Anbindung des so genannten Mannesmann-Ackers an die neue Autobahn

sowie bei der Anbindung von Serm und Mündelheim liegen, das war kein Thema mehr.

Vielmehr erklärte sich die Bezirksvertretung mit folgender Stellungnahme an den Landesbetrieb einverstanden, über die abschließend der Rat der Stadt Anfang Juli entscheiden soll: Darin wird die Planung im Grundsatz begrüßt. Entscheidend ist, dass mit dem Ausbau die Zäsur für Mündelheim, die die B 288 seit Jahrzehnten bedeutet, überwunden wird. Das aber ist nur mit einer Tunnellage der Autobahn möglich - auf einer Mindestlänge von 600 bis 700 Metern. Der Deckel dieses Tunnels muss dabei so beschaffen sein, dass die Verbindung beider Hälften Mündelheims künftig als „Shared Space“, als gemeinsame Verkehrsfläche für alle Verkehrsteilnehmer, möglich wird.

Bei der Anbindung Serms an die neue Autobahn-Anschlussstelle zwischen Mündelheim und Serm darf der

Festplatz Breitenkamp nicht tangiert werden. Landwirte müssen künftig nachts so auf die andere Rheinseite gelangen, dass ihre Fahrten aus den Ortslagen herausgehalten werden.

Wie der Zubringer zur Autobahn genau verläuft, soll von den städtebaulichen Zielen des Projekts „Duisburg 2027“, die noch nicht feststehen, abhängig gemacht werden. Gegebenenfalls müssen die angrenzenden Straßen für die Zubringerfunktion ausgebaut werden.

Geringe Eingriffe in die Natur

Die Verbindung zwischen Serm und Ungelsheim soll, auch für Fußgänger und Radfahrer, im Bereich Heidberg/Breitenkamp über eine schon dort tiefer gelegte Autobahn erfolgen, damit kurze Rampen und geringe Eingriffe in die Natur möglich werden.

Vögel und Fledermäuse sol-

len die Trasse ebenso gefahrlos überqueren können wie Amphibien. Wo Wald ersetzt werden muss, soll das möglichst in der Nähe erfolgen. Zwecks Lärmschutz soll „Flüsterasphalt“ verwendet werden.

Bei der Tiefenlage der Autobahn soll der Grundwasser-

stand ebenso berücksichtigt werden wie Stauwasser vom Rhein. Die Funktion von Goldackergraben und Ungelsheimer Graben für die Entwässerung des Gebietes muss erhalten oder anderweitig sichergestellt werden, fordert die Bezirksvertretung.

KOMMENTAR

Im Hauruck-Verfahren

Martin Kleinwächter

Von einer der Sache angemessenen Beratung der Bezirksvertreter in Sachen Ausbau der B 288 zur Autobahn kann keine Rede sein. Da wäre ein Fachvortrag der Verwaltung unbedingt nötig gewesen, selbst wenn die Bezirksvertreter vorab in Gesprächen etwa mit den betroffenen Bürgervereinen festgestellt haben sollten, dass deren Vorstellungen weitgehend berücksichtigt

sind. Ihre Vorsitzenden hätten auch als Sachverständige in der Sitzung angehört werden können. Denn zwei Ziele müssen mit einer solchen Planung verfolgt werden: Erstens muss in der Bürgerschaft früh für breite Akzeptanz für ein solches Projekt gesorgt werden. Und zweitens steckt der Teufel auch bei solchen Planungen im Detail. Je transparenter sie diskutiert werden, desto besser. Beides geht nicht im Hauruck-Verfahren.