



Unser Luftbild zeigt, abgesehen vom „Mannesmann-Acker“, der links vom Bildrand liegt, die neuralgischen Punkte beim Ausbau der B 288 zur Autobahn bei Mündelheim: die Kreuzung mit der Uerdinger Straße und die Uerdinger Rheinbrücke im Hintergrund.

FOTO: HANS BLOSSEY

NRZ 13.09.2012

Krefeld bremst B-288-Ausbau

Von der Haltung der Nachbarstadt hängt der Weiterbau der Autobahn 524 ab. Landesbetrieb sucht nach Kompromiss. Neubau der Rheinbrücke völlig offen

Von Martin Kleinwächter

Süd. Während am Ausbau der B 288 zur Autobahn 524 zwischen Rahm-West und dem neuen Autobahnkreuz Duisburg-Süd weiter gearbeitet wird, ist völlig unklar, ob es jemals einen Weiterbau bis Krefeld geben wird. Am heutigen Donnerstag findet ein Ortstermin mit Vertretern aller beteiligten Behörden statt. Ganz entscheidend kommt es dabei auf die Haltung des Bundesverkehrsministeriums, des Geldgebers, an.

Keine Priorität im Bedarfsplan

Noch bis 2015 gilt der heutige Fernstraßenbedarfsplan des Bundes. Darin ist der Weiterbau von Huckingen bis zur A 57 in Krefeld zwar vorgesehen und darf geplant werden. Um aber tatsächlich weiterbauen zu können, müsste er ab 2015 darin höhergestuft werden. Die Kosten sind erheblich. Eine neue Rheinbrücke müsste gebaut werden. Gerade das aber droht daran zu scheitern, dass die Nachbarstadt Krefeld gar kein Interesse hat. „Es geht nur weiter, wenn es

einen Kompromiss mit den Krefeldern gibt“, sagt Joachim van Bebber, zuständiger Planer beim Landesbetrieb Straßen NRW. Im Januar hatte Krefelds Umweltdezernent Thomas Visser das begründet: Bislang ist die B 288 zwischen Rheinbrücke und A 57 in Krefeld an vier Stellen mit innerstädtischen Straßen verknüpft. Als Autobahn gäbe es nur noch zwei Anschlussstellen. Die Folge könnte mehr Lkw-Verkehr auf innerstädtischen Straßen sein. Die Krefelder fürchten Lärm.

Auf Duisburger Seite sind mit dem Weiterbau große Hoffnungen verbunden. Durch eine Abdeckung der Ortsdurchfahrt in Mündelheim könnte die Spaltung des Ortes in Nord- und Südhälfte nach Jahrzehnten überwunden werden. An die Stelle der neuralgischen Kreuzung mit der Uerdinger Straße würde eine gemeinsame Anschlussstelle für Serm und Mündelheim treten. Und die würde genau an der Stelle liegen, von der aus man auch den „Mannesmann-Acker“ anbinden könnte. Seit Jahrzehnten wird das gefordert, um die Uerdinger Straße zu entlasten.

„Es geht nur weiter, wenn es einen Kompromiss gibt“

Joachim van Bebber, Straßenplaner beim Landesbetrieb Straßen NRW

Laut Plan endet der Weiterbau der A 524 im nächsten Jahr westlich der Anschlussstelle Huckingen, also in Höhe der Heidberg-Siedlung. Aber ob der Bund bereit wäre, den Aufwand des Weiterbaus bis westlich von Mündelheim zu finanzieren, wenn es dann nicht weiter über den Rhein geht, das ist ebenso fraglich wie der Bau einer neuen Rheinbrücke, wenn in Krefeld der Lückenschluss zur A 57 fehlt. Ohne den Weiterbau müsste die Stadt die Anbindung des „Mannesmann-Ackers“ bezahlen. Das wäre praktisch nicht finanzierbar.

Ausbau ohne Autobahnstatus?

Letzte Hoffnung der Planer: Die Krefelder streben eine bessere Anbindung ihres Hafens an die B 288 an. Wer von dort in Richtung A 57 will, muss heute ein Stück durch

OFFIZIELLE BESCHLUSSLAGE IN KREFELD

■ **Nach der** geltenden Beschlusslage in Krefeld wird der Weiterbau der A 524 über den Rhein für unrealistisch gehalten. Vorrangiges Interesse Krefelds dabei wäre die bessere Nordanbindung des Hafens.

■ **Die Vorgespräche** für den neuen Fernstraßenbedarfsplan des Bundes laufen bereits an.

Uerdingen fahren. Ohne Weiterbau der A 524 wäre die Verbesserung auch dieser Anschlussstelle rein städtische Aufgabe. Anders sähe es aus, wenn ein Kompromiss zum Tragen käme: Statt in Form einer Autobahn könnte die B 288 auf Krefelder Gebiet nur als Bundesstraße mit mehr als zwei Anschlussstellen vierspurig ausgebaut werden. Dann wäre vielleicht die Forderung des Bundes nach einer zügigen Querverbindung zwischen A 3 und A 57 erfüllt.