

BUND Krefeld Prinz-Ferdinand-Str.122 47798 Krefeld

An den
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Niederrhein
Projektgruppe BAB
Hansastr.2
47799 Krefeld

Kreisgruppe Krefeld
AG Immissionsschutz
Angelika Horster
Fon: 02151-475686
angelika.horster@bund.net

www.bund-krefeld.de

Krefeld, 16.10.2020

**B288 - Ausbau Krefeld-Uerdingen bis Mündelheim; Erarbeitung einer
Umweltverträglichkeitsuntersuchung
B288/48-8001/LL/NR/2146**

Sehr geehrter Herr Münnekhoff,

zum Umfang der UVS in Zusammenhang mit einem evtl. Ausbau der B288 halten wir
folgende Untersuchungen für notwendig:

- a) Erhebung der vorhandenen Verkehrsbelastung mittels kontinuierlicher Zählstelle
- b) Betrachtung von Varianten wie
 - Nullvariante : Beibehaltung der Zweispurigkeit
 - Neubau nur in Kombination mit Schienenverkehr
 - Tunnel- oder Stelzenlösung in Kombination mit Schiene
 - Baustoff Stahl anstatt Beton
 - Andere Trassenvariante z.B. Verlauf der Brücke nach südlich zwischen Mündelheim und Serm (Umgehungstrasse/-schiene)
- c) Erhebung der vorhandenen Lärmsituation bezogen auf Umgebungslärm und Anlagenlärm nach TA Lärm
Für die geplanten und vorgeschlagenen Varianten sind Einhausungen wie der *Hamburger Deckel* oder der *Amras-Lärmschutztonne(Inntal)* zu prüfen, also auch für die kombinierte Eisenbahn-Straßen-Trasse.
- d) Erhebung der vorhandenen Luftbelastungsdaten (v.a.Feinstaub, NOx, BTX, PAK, SO2)

Seite 1 von 3

- e) Ausweisung des gesamten vorhandenen und geplanten Flächenverbrauchs bezogen auf einen einzelnen Verkehrsträger und Varianten
- f) Ein hydrogeologisches Gutachten zur Erhebung der aktuellen! Grund-Wassersituation zwischen Dürre und Hochwasser

Begründung:

Eine Verbreiterung auf 4 Spuren für den LKW- und PKW-Verkehr ist v.a. auf Grund des Klimawandels, aber auch des mit der Verbreiterung verbundenen Flächenverbrauchs und der Lärm- und Schadstoffemissionen weder mit der Umweltsituation noch mit der menschlichen Gesundheit vereinbar. Sowohl die Anwohner der Mündelheimer und Düsseldorfer Straße auf Krefelder Seite als auch die Anwohner der Krefelder Straße und dahinter auf der Duisburger Seite in Mündelheim als auch die Natur leiden bereits jetzt unter unzumutbarer Lärmbelästigung und Luftschadstoffbelastung. Erweiterungen der Trassen nach Norden hin würden die vorhandenen Belastungen unzumutbar erhöhen und Grenzwerte noch mehr überschreiten.

Auch Bundes- und Landesverkehrsminister haben erkannt, dass Erweiterungen des Straßenbaus die Probleme des motorisierten Kraftfahrzeugverkehr nicht lösen können, sondern zunehmend konfliktträchtig (auf begrenzter Fläche) sind und zudem der Straßenbau immer unwirtschaftlicher wird. Sie befürworten inzwischen die Verkehrswende und v.a. die Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene. Für den Personentransport wurde das Projekt *Deutschlandtakt* ins Leben gerufen, das die Bahn pünktlicher machen soll.

Doch die Schienentrassen zwischen Krefeld und Duisburg / Düsseldorf sind sehr begrenzt und nicht an eine Zunahme des Personen- und Güterverkehrs angepasst.

Schon jetzt stehen Güter- und Personen-Züge auf der linken Rheinseite zwischen Krefeld und Duisburg teilweise im Stau, weil die Trasse zwischen Krefeld und Duisburg teilweise nur 2-gleisig - insbesondere über den Rhein- geführt wird. Hierüber werden sowohl der Personenverkehr aus dem gesamten linken Niederrhein als auch der Güterverkehr aus den zahlreichen Logports und Chemparks sowie aus Venlo bzw. Antwerpen geführt.

Zwar verfügt die Eisenbahnbrücke von Krefeld über Neuss nach Düsseldorf über 4 Gleise, jedoch ist die Verbindung von Krefeld aus teilweise nur einspurig.

Daher halten wir es für dringend geboten, die direkte Gleistrasse zwischen Krefeld und Duisburg-Mündelheim (Mannesmann)- wie sie Anfang der 40er Jahre bereits existierte - zu reaktivieren.

Auf beiden Seiten bestehen Anschlussmöglichkeiten: in Krefeld über den Bahnhof Linn und die Trasse der Hafentram, in Duisburg über die Mannesmannwerke bis Duisburg-Hauptbahnhof.

Ob eine kombinierte Eisenbahn-Straßen-Trasse besser in einem Tunnel oder als Hochbahn/-Hochstraße geführt werden sollte, hängt auch mit Geologie und Hydrogeologie zusammen. Wir fordern daher ein entsprechendes Gutachten, das konkrete, nachvollziehbare Aussagen zu den verschiedenen Grundwasserständen und -beeinträchtigungen macht.

Auch die bereits in früheren Jahren angesprochene Umgehung des Stadtteils Mündelheim in den Mündelheimer Süden sollte mit einer Straßen- Eisenbahn-Verbindung untersucht werden. Hiermit könnte die Lärm- und Gefahrensituation in Mündelheim - das durch die

B288 in 2 Stadtteile zerschnitten wird - beseitigt werden, wenn die vorhandene Brückentrasse zurückgebaut bzw. nur noch für Rad- und Fußverkehr genutzt wird. Zudem könnte durch Stelzenbau weniger Fläche verbraucht werden und direkter an das Mannesmann-Gelände angeschlossen werden. (s. Fotomontage)

Nicht zuletzt möchten wir auf den Baustoff eingehen: Auch wenn sie am Anfang etwas teurer scheinen, sind Stahlhängebrücken doch langfristig haltbarer. Das zeigt auch die jetzige Rheinbrücke und insbesondere viele Eisenbahn-Straßenbrücken in BRD, Europa und den USA. Längere Haltbarkeit bedeutet auch Ressourcenschutz und Erhalt von Vermögen sowie von Arbeitsplätzen durch Instandhaltung und Wartung.

Anstatt mit Festungsbauwerk (Beton-Spannbrücken) wertvollen Kies und Kalk zu verpressen, sollte endlich ein nachhaltiger Brückenbau angewandt werden.

Dementsprechend ist eine realistischen, langfristigen Kostengegenüberstellung – die auch die externalisierten Kosten aufweist – dringend angeraten.

In Anbetracht des Aufwands von Planung und Bau dieser Brücke und ihrer Anschlüsse insgesamt wäre es fahrlässig, diese Varianten nicht zu prüfen und in Betracht zu ziehen. Wir sind uns bewusst, dass diese kombinierte Planung ein erhöhtes Maß an Abstimmung zwischen verschiedenen Institutionen, Behörden und Abteilungen erfordert. Da solche Abstimmungen bei anderen Schienen-Straßen-Kombinationsstrecken auch möglich sind, halten wir diese Praxis hier und für die Zukunft sowieso für geboten.

Noch ein Wort zur Firma Alberdingk & Boley an der B 288 auf Uerdinger Seite: wir verweisen hierzu auf unsere Schreiben in 2018 im Rahmen des immissionsschutzrechtlichen Erweiterungsverfahrens. Aus sicherheitstechnischen Gründen kann der Störfallbetrieb unseres Erachtens nach ohnehin nicht an dieser Stelle bleiben.

Gerne würden wir die o.g. Forderungen in einem persönlichen Gespräch mit Ihnen und anderen Beteiligten und Betroffenen diskutieren.

In der Hoffnung auf Berücksichtigung unserer Anforderungen und

mit freundlichen Grüßen

