

Duisburg/Krefeld im April 2019

Leistungsfähigkeit der B 288/A 524 sichern

Gemeinsame Erklärung

Das Rheinland ist für die Güterverkehre auf der Straße der größte Transitbereich Deutschlands. Die vorwiegend in Ost-West-Richtung verlaufenden Verkehre mit Ziel oder Quelle in den großen Häfen Antwerpen und Rotterdam belasten in erheblichem Maße das deutsche Autobahnnetz und damit auch die Rheinbrücken zwischen Emmerich und Bonn. Die Belastungsgrenzen der Rheinquerungen sind erreicht bzw. an vielen Stellen schon überschritten. Diese Situation wird durch die nicht oder nur eingeschränkt nutzbaren Rheinbrücken A 40 (Duisburg-Neuenkamp), A 46 (Fleher-Brücke) und A 1 (Leverkusen) erheblich verschärft. Vor diesem Hintergrund haben die verbleibenden intakten Rheinquerungen für die Ost-West-Verkehre eine strategische Bedeutung, die es zwingend erforderlich macht, sie in ihrer Leistungsfähigkeit zu erhalten und für zukünftige Bedarfe zu ertüchtigen.

Dies gilt auch für die Rheinbrücke Uerdingen im Verlauf der Bundesstraße B 288/Autobahn A 524. Die Straße inklusive Brücke hat neben der regionalen Funktion als Verbindung zwischen den Binnenhäfen Duisburg und Krefeld auch eine überregionale Funktion, da sie die rechtsrheinische Autobahn A 3 und die linksrheinische Autobahn A 57 verbindet. Zudem bildet sie eine bedeutende Achse für Berufspendlerverkehre von und zum Messe- und Flughafenstandort Düsseldorf. Die überregionale Bedeutung der Verbindung kommt schon heute in der im Rahmen eines Verkehrsgutachtens Ende 2016 erhobenen Zahl von über 30.000 Fahrzeugbewegungen pro Tag zum Ausdruck.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 qualifiziert den vierspurigen Ausbau der A 524 einschließlich der Rheinbrücke Uerdingen unter der Nummer „B288_A524-G20-NW“ im „Weiteren Bedarf“. Diese Einordnung basiert auf Belastungszahlen und Prognosen, die bereits heute deutlich übertroffen werden. Die Verkehrsbelastung der Brücke wurde zuletzt im Jahre 2012 erhoben. Die prognostizierten Zunahmen des Schwerlastverkehrs und die sinkende Belastbarkeit der bestehenden Rheinquerungen machen es notwendig, durch entsprechende ergänzende bauliche Maßnahmen die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems für die bestehenden und zukünftigen Verkehre herzustellen.

Zur Sicherung der Leistungsfähigkeit setzen wir uns für eine schnelle Umsetzung des durchgehenden vierspurigen Ausbaus der Verbindung zwischen der A 3 und der A 57 ein. Dies beinhaltet insbesondere, die Kapazität der bestehenden Rheinbrücke Uerdingen zu verbessern. Dabei wird dem Planungsansatz im Bundesverkehrswegeplan 2030 gefolgt, den rechtsrheinischen Ausbau der B 288 zur A 524 vorzusehen und auf der linksrheinischen Seite die Klassifizierung als B 288 beizubehalten, da die vierspurige Verkehrsführung ab der Ortsdurchfahrt Krefeld bereits gegeben ist. Hierzu besteht der mehrheitliche Wille in den Räten der Städte und den Vertretungsgremien der IHKs.

Seite 2 zum gemeinsamen Erklärung **Leistungsfähigkeit der B 288/A 524 sichern**

In diesem Zusammenhang begrüßen wir die aktuelle Entscheidung des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen, die Planungen entsprechend der Einordnung im BVWP 2030 aufzunehmen.

Um den dringend erforderlichen Ausbau schnellstmöglich zu erreichen, sehen wir folgende Schritte als erforderlich an:

1. Ermittlung der aktuellen Belastung durch eine Verkehrszählung

Die derzeit dem Ministerium vorliegenden Zahlen stammen aus dem Jahr 2012. Sie entsprechen nachweislich nicht mehr dem Ist-Zustand. Deshalb halten wir eine Aktualisierung für dringend erforderlich.

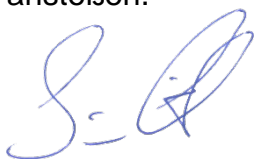
2. Zeitnaher Beginn des Planungsverfahrens entsprechend dem *-Vermerk im BVWP 2030

Die vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen zugesagte zeitnahe Durchführung des Planverfahrens stellt sicher, dass bei Eröffnung neuer Möglichkeiten oder Notwendigkeiten sofort eine beantragungsfähige Planfeststellungsmaßnahme zur Verfügung steht. Auf dieser Basis soll die Realisierung der Maßnahme beschleunigt werden.

3. Die Neuberechnung des Nutzen-/Kostenfaktors im Rahmen der Evaluierung des BVWP 2030

Nach unserer Überzeugung wird die Neuberechnung der Maßnahme zu einer Einstufung in den vordringlichen Bedarf und damit zusätzlich zu einer Engpassbeseitigung führen.

Wir wollen mit dieser Erklärung die hohe Priorität vor Ort und die überregionale Bedeutung der Maßnahme herausstellen und damit ihre schnelle Umsetzung anstoßen.



Sören Link
Oberbürgermeister
Stadt Duisburg



Burkhard Landers
Präsident
Niederrheinische IHK



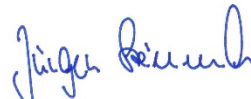
Dr. Stefan Dietzfelbinger
Hauptgeschäftsführer
Niederrheinische IHK



Frank Meyer
Oberbürgermeister
Stadt Krefeld



Elmar te Neues
Präsident
IHK Mittlerer Niederrhein



Jürgen Steinmetz
Hauptgeschäftsführer
IHK Mittlerer Niederrhein