

Autobahnzubringer **L 237** am Westrand des Asterlager-Essenberger Bruchs

- Nutzung seiner Planungsfunktion als Entlastung des linksrheinischen Straßennetzes vom A 40-verursachten Zusatzverkehr

### 1. Sollkonzeption der L 237

Dieser Autobahnzubringer war ausdrücklich als zusätzliches Straßenbauwerk zum schnelleren Zu- und Abfluss des Verkehrs aus Rheinhausen und den benachbarten Ortschaften zur Autobahn A 40 (E 34) gebaut worden. Entlastet werden sollte vor allem die L 473 von der „Stünig-Kreuzung“ über Asterlager, Essenberger, Emmericher und Duisburger Straße bis zur A 40. Diese Straßen waren seinerzeit viel zu eng und zu kurvenreich, um insbesondere den erwarteten LKW-Schwerlastverkehr aufnehmen zu können. Gleichzeitig wollte man die Asterlager Wohnbevölkerung sowie den beziehungsweise das Bruch vor den zerschneidenden Folgewirkungen schützen (wie schon durch die A 40 verursacht).

Die geschwungene Linienführung der L 237 folgte daher von der Moerser Straße zur „Kleeblatt“-Anbindung an die A 40 dem äußersten Westrand des Asterlager-/Essenberger-Bruchs, also dem Verlauf der alten Rheinschlinge (Altrheinarm), um so die seinerzeit noch halbwegs intakte, durch menschliche Nutzung geprägte Naturlandschaft so wenig wie möglich zu belasten und zu schädigen.

Dass dies letztlich nicht gelungen ist, kann man u. a. den Arbeiten des Rheinhausener Biologen Reiner Klewen entnehmen (z. B. Klewen 1984 u. 1988). Insbesondere die Tierwelt verarmte durch die Straßenbaumaßnahmen und deren Folgen (u. a. Salzeintrag; Unfallgefährdung) dramatisch.

## 2. Folgewirkungen einer Logport-Ansiedlung ohne direkte Autobahn-Anbindung auf dem Krupp-Gelände

Viel zu spät und nach langen Verzögerungen wurde die L 473 n fertiggestellt. Immerhin fließt heute über sie ein großer Teil des Logport LKW-Verkehrs nach Westen und nach Süden über die A 57 (E 31) ab. Mit einem Aufwand an Millionen Steuergeldern wurde hier die Logistik-Wirtschaft mit einer „Privatstraße“ unterstützt.

Trotzdem drängten die Logistiker weiter auf zusätzliche, verbesserte Autobahnanbindungen, speziell für den Verkehrsfluss nach Osten und Norden. Mit kaum glaublicher Schnelligkeit konnte so die „Osttangente“ (Kurzversion) zur Straßenbrücke (Brücke der Solidarität) und damit zur Anbindung an den Zubringer Marientor zur A 40 gebaut werden.

Und immer noch geben die Lobbyisten des LKW-Schwerlastverkehrs keine Ruhe: eine Verlängerung durch die linksrheinische Rheinaue bis zur A 40 (Anschluss Essenberg) wird gefordert. Damit wäre der Westen Duisburgs (u. a. Hochemmerich, Asterlagen, ...) endgültig vom Rhein abgeschnitten. „Duisburg an den Rhein“ würde hier wie schon beim Logport-Gelände zur Farce. Die Renaturierung verschiedener Deponien als linksrheinischer Rheinpark würde wertlos werden.

## 3. Wiederbelebung der L 237-Nutzung

Die jetzige Verkehrsführung am „Teilkreisel“ Brücke der Solidarität (= Brückenkreisel) zwingt den vom Logport nach Osten (Norden) abfließenden Verkehr über die Straßenbrücke hin zur Marientor-Anbindung (mit Dauerstaus (!)). Die LKW-Fahrer folgen daher vom Logport in „Luftlinie“ innerorts der dicht bebauten Friedrich-Ebert-Straße zur L 473 nach Asterlagen und weiter zum Anschluss Essenberg (AS DU-Homberg). Kürzlich angebrachte Verkehrsschilder (LKW Fahrverbot > 7,5 t) brachten - trotz Polizeieinsatz - kaum spürbare Entlastung.

Vorschlag:

- a) Den „Brückenkreisel“ auch für den nach Norden über die Moerser Straße abfließenden LKW-Verkehr voll öffnen.
- b) Mit einer eingehenden Ausschilderung (Autobahn-Zufahrt) über die Moerser Straße zur A 40 den L 237-Zubringer in seiner Entlastungsfunktion wiederbeleben.
- c) Große Teile dieser Strecke werden von Grün- und Sportflächen gesäumt und von Gewerbegebieten begleitet, sind also wenig „lärmproblematisch“.
- d) Vorhandene Wohnbebauung ist in der Regel so weit von der Moerser Straße entfernt, dass neue Lärmschutzwälle und/oder Lärmschutzwände problemlos dort die Wohnbevölkerung vor dem Verkehrslärm schützen können. Dass dies machbar und wirkungsvoll ist, zeigen die Lärmschutzbauwerke an der L 473 n und am Güterbahnhof/Logportbahnhof Rheinhausen.
- e) Die L 237 kann so als entlastende Autobahnanbindung unter den neuen Bedingungen des Logport-Schwerlastverkehrs endlich die Funktion wahrnehmen, für die sie gebaut worden ist.
- f) Einige hundert Meter zusätzliche Fahrtstrecke werden durch höhere durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten kompensiert, die auf der neuen Strecke erreichbar sind.
- g) Ein großzügiger Ausbau der Stüning-Kreuzung als Kreisel mit großem Durchmesser und zusätzlichen Direkt-Abbiege-Spuren zur Entlastung des Kreisels könnte die L 237-Anbindung noch attraktiver machen.

Aber: Die unter erheblichem Zeitdruck stehenden, heute blind ihren Navigationsgeräten folgenden LKW-Fahrer (Logport-Firmen) werden weiterhin „Luftlinie“ zur A 40 fahren wollen.

- a) Daher ist die Sperrung (ggf. sogar Rückbau) der Friedrich-Ebert-Straße für LKW-Verkehr über 7,5 t durchzusetzen.

- b) Zusätzlich ist die Essenberger Straße südlich der Einmündung in den Business-Park (Dr.-Alfred-Herrhausen-Allee) mit einem doppelten „Portalrahmen“ (Blazejewski 2010: Stahlträger mit Verstrebungen, die auch Aufprallkräfte von LKW-Aufliegern sicher in den Boden leiten) abzusperren, der somit zu hohen und zu breiten LKW-Schwerlastverkehr sicher abhält.
- c) Der Linienbus-Verkehr und der PKW-Verkehr sind aber weiterhin auf dieser Strecke auch mit den niedrigen/schmalen Portalrahmen zu gewährleisten. –

- Ø G. Komp
- Ø P. Moses
- Ø G. Schodlok

#### Literatur (Auswahl)

Blazejewski, I.: Brücke trägt nur zwölf Tonnen. Neue Schilder vor der Brücke an der Coelve sind der erste Schritt. Bald folgt ein „Portalrahmen“. In: WAZ Nr. 134/12.06.2010

Forschungsgruppe: Umwelttechnik und Ökologie ...: Nutzungskonflikte im „Essenberger Bruch“ ...; Dortmund (o. J. [indirekt: 1980])

Klewen, R.: Die Amphibien und Reptilien Duisburgs - ein Beitrag zur Ökologie von Ballungsräumen; Abhandlungen aus dem Westfälischen Museum für Naturkunde 50 (1988) 1, S. 1-119

Klewen, R. et al.: Der Essenberger Bruch in Duisburg. Anmerkungen zu Entwicklung, Landschaftsbild und Tierwelt einer verlandeten Rheinschlinge. In: Rheinische Heimatpflege 21 (1984)2, S. 107 ff.

Schweres, M.: Asterlager/Essenberger Bruch: 25 Jahre Entwicklung unter Naturschutz-Aspekten. Typoskript vervielf. Duisburg-Rheinhausen (07.06.2004). - -

NS.: In seiner Danksagung wendet sich Reiner Klewen 1988 an seine Mitarbeiter/-innen, die ihn bei dem Forschungsprojekt unterstützt haben. Sein Dank geht auch an das Umweltministerium NRW (das den Forschungsauftrag finanzierte), an das Landesvermessungsamt NRW, das Chemische Untersuchungsamt der Stadt Duisburg usw.

Aber: „Ausdrücklich ausnehmen möchte ich bei meinem Dank die Untere Landschaftsbehörde der Stadt Duisburg, die die vorliegende Untersuchung mit allen Mitteln zu verhindern suchte und durch entsprechende Bescheide einen Teil unserer Untersuchungen über 10 Monate untersagte.“ (Klewen 1988, S. 116).

Es ist erfreulich, dass bei der Stadt Duisburg heute eine deutlich höhere Aufgeschlossenheit für ökologische Fragestellungen vorhanden ist! - -