

Die neue B 8 :

## Westlich an Dinslaken vorbei

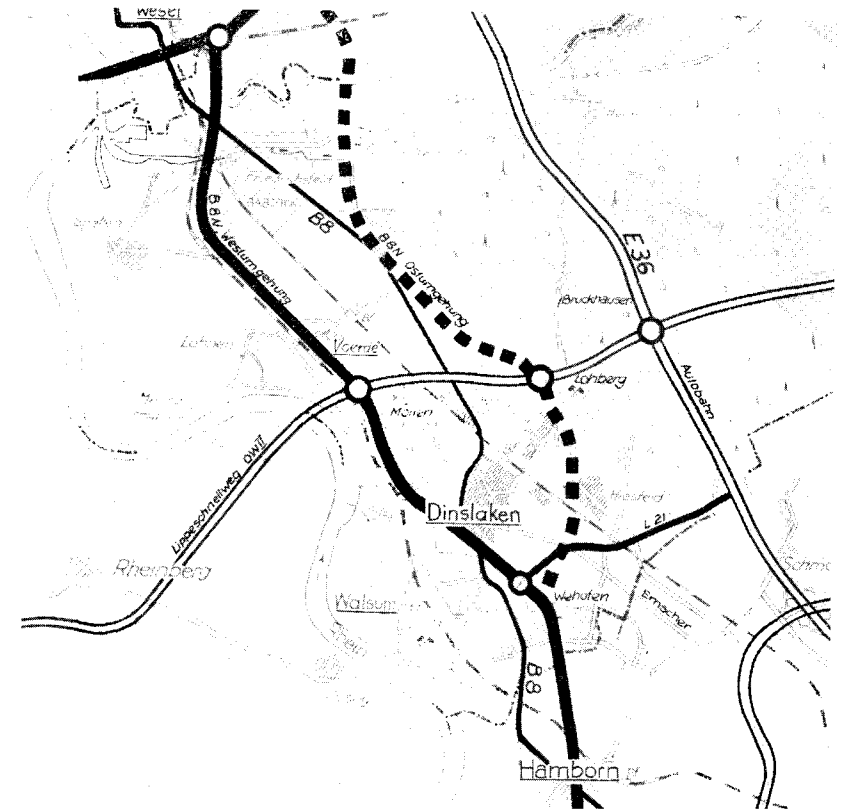
Von H. Klein

Die Verlängerung der Nord-Süd-Autostraße in Duisburg über Walsum hinaus durch den Kreis Dinslaken bis Wesel ist der Wunschtraum aller Autofahrer, die zwischen diesen Orten schnell und häufig verkehren müssen. Die Strecke bis zur Walsumer Stadtgrenze ist schon fertiggestellt. Die Linienführung durch den Kreis Dinslaken aber ist lange Gegenstand heftiger Diskussionen gewesen. Vor allem konnte man sich nicht darüber einigen, ob die neue Bundesstraße 8 westlich oder östlich um Dinslaken herumgeführt werden sollte.

Die Bundesstraße 8 (früher Reichsstraße) ist mit etwa 750 km Länge, mit der sie sich von der niederländischen Grenze bei Emmerich über Köln, Frankfurt, Würzburg, Nürnberg, Regensburg bis nach Passau an der österreichischen Grenze erstreckt, eine der längsten deutschen Straßen dieser Kategorie. Im Raume des Kreises Dinslaken, dessen einzige Bundesstraße sie ist, fällt ihr vor allem nach Fertigstellung der Autobahn, vornehmlich die Aufgabe einer Hauptverbindungsstraße zwischen den im Zuge der Rheinachse aneinandergereihten Städten bzw. Großgemeinden Duisburg, Walsum, Dinslaken, Voerde und Wesel zu. Da der Nord-Süd-Verkehr im Kreisgebiet bei weitem überwiegt, weist die B 8 neben der Autobahn die stärkste Verkehrsfrequenz auf. Der Durchgangsverkehr mischt sich mit den Nahverkehrsströmen in die Quell- und Zielorte Dinslaken-Zentrum und Walsum-Zentrum innerhalb des Kreises sowie Duisburg-Hamborn im Süden und Wesel im Norden außerhalb des Kreises.

Diese Verkehrsbelastung forderte eine Trennung von Durchgangsverkehr und Nahverkehr geradezu heraus. Dabei bestand eigentlich von Anfang an Einigkeit darüber, daß die Entlastungsstrecke leistungsfähig und kreuzungsfrei geführt werden sollte. Bis nach dem 2. Weltkrieg hatte die heutige B 8 mit der in den zwanziger Jahren auf Betreiben der Stadt Dinslaken konzipierten Umgehung Dinslaken – Wasserturmstraße, früher Verbandstraße – den Anforderungen genügt. Durch das sprunghafte Anwachsen der Siedlungstätigkeit und des Verkehrs in den 50iger Jahren war aber bald die Kapazitätsgrenze dieser Straße erreicht. Verkehrsbehinderungen größeren Ausmaßes konnten bisher nur durch ständige Ausbaumaßnahmen, wie Verbreiterung auf vier Spuren, Radwege, Verlegung der Straßenbahn in Walsum, Beampelung u. a., vermieden werden.

In dieser Situation beauftragte der Kreis Dinslaken die Planer Prof. Dr. Ing. Gerlach und Dr. Marschall mit der Aufstellung eines Verkehrsplanes auf der Grundlage umfangreicher Verkehrszählungen und Befragungen der Verkehrsteilnehmer. Der Plan wurde im Jahre 1964 vorgelegt. Er sah als Lösung die östliche Umgehung von Dinslaken vor. Vom Ende der Nord-Süd-Achse in Hamborn an der Warbruckstraße sollte die Trasse zunächst entlang der Werksbahn der Hamborner Bergbau AG geführt werden. Nach westlicher Umgehung des Schlackenberges und Überquerung der Emscher stieß sie im Hiesfelder Bruch wieder auf die Werksbahn und begleitete diese bis vor Lohberg. Lohberg sollte südlich umgangen werden. Die Trasse verlief dann in Richtung alte B 8 und östlich von Friedrichsfeld etwa in der derzeitigen Hans-Richter-Straße nach Obrighoven. Die derzeitige B 8 sollte nördlich des Dinslakener Friedhofes auf die Voerder Straße abschnenken und nördlich von Möllen schließlich auf die Frankfurter Straße (L 396) geführt werden. Dieses Gutachten, das damals eine Verkehrsprognose für das gesamte Kreisgebiet stellte, beeinflusste in den folgenden Jahren Entscheidungen der Räte und Verwaltungen des Kreises. Sie wurden von der Landesbaubehörde Ruhr und vom Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, der die Ost-Umgehung in sein Verbandsverzeichnis aufnahm, unterstützt. Der Landschaftsverband Rheinland als Träger der Baumaßnahme vertrat jedoch von Anfang an eine West-Umgehung Dinslakens. Bis westlich des Schlackenberges sind beide Trassen identisch. Dann aber verläuft die West-Umgehung entlang der Emscher bis zur Bundesbahnstrecke Hamborn-Walsum-Spellen-Wesel und an deren Ostseite durch Möllen, Voerde und Spellen bis zu der südlichen Umgehungsstraße von Wesel. Von der Kreuzung der Emscher mit der Bundesbahn ab, stimmt sie mit der E L 396, der Trasse der dort neu geplanten L 396 – Heerstraße, Frankfurter Straße – überein. Aufgrund ihrer Bedeutung als Verbindungsautobahn wird sie heute mit A 170 bezeichnet.



Jahrelang dauerten die Auseinandersetzungen über die bessere Lösung, bis schließlich angesichts einer durch die weitere Entwicklung veränderten Situation die Bedenken gegen die Westumgehung aufgegeben wurden. Damit war praktisch auch die Entscheidung gegen die Ostumgehung gefallen. Für sie wird sich in absehbarer Zeit ein überörtlicher Träger nicht finden. Die Stadt Dinslaken hat, gestützt auf die Untersuchungen zu ihrem neuen Generalverkehrsplan durch den Gutachter Dr.-Ing. Stolz, die Ostumgehung in ihrem neuen Flächennutzungsplan nicht mehr aufgenommen und glaubt durch den Ausbau der derzeitigen überörtlichen Trassen der Hans-Böckler-Straße und der Hünxer Straße - Ziegelstraße - Oberhausener Straße den Nord-Süd-Verkehr in ihrem östlichen Stadtgebiet bewältigen zu können.

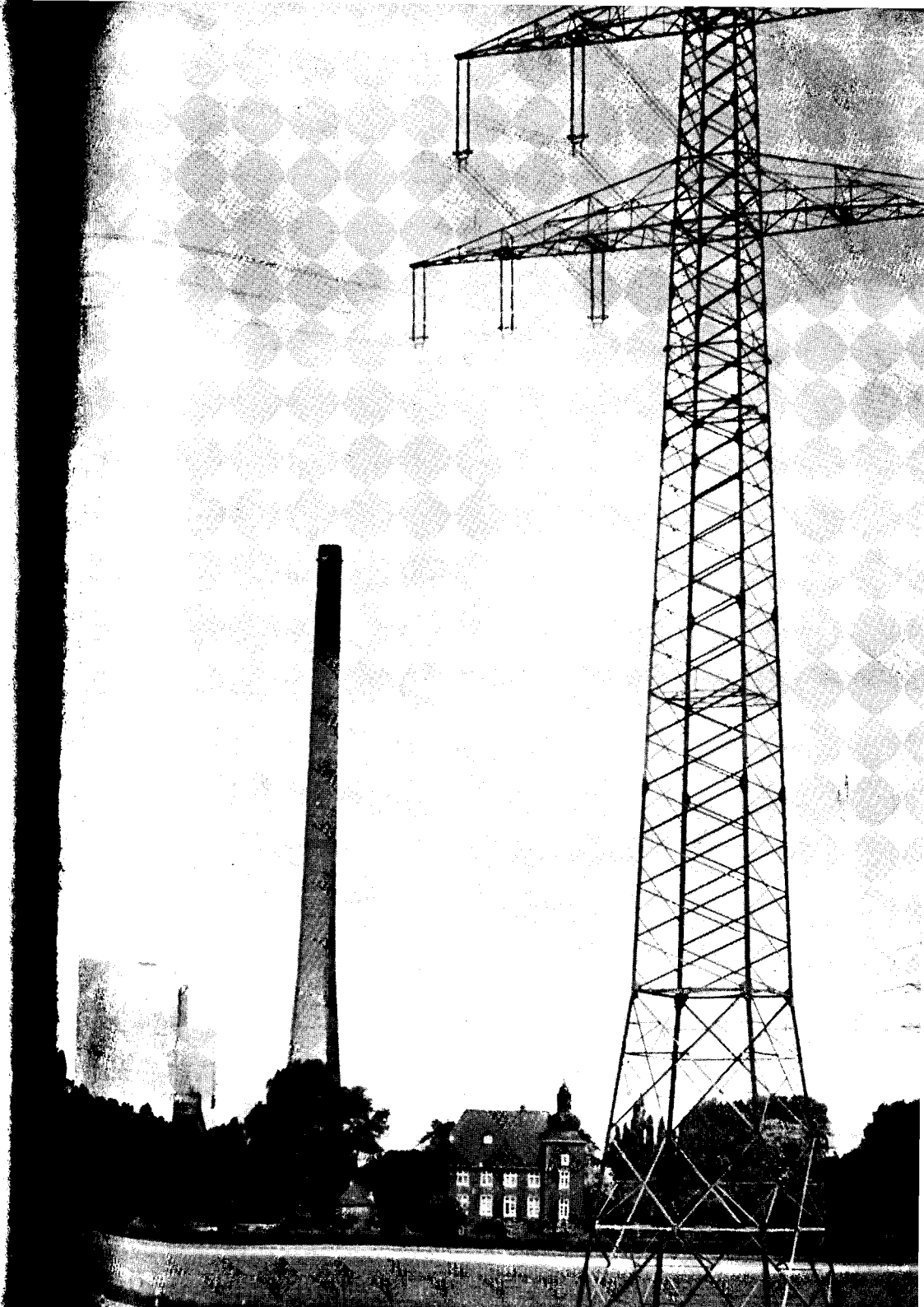
Nach den langfristigen Planungen des Landschaftsverbandes Rheinland soll die Westumgehung, in Teilstücken von Süden fortschreitend, bis spätestens 1985 fertiggestellt sein. Das erste Teilstück von der Warbruckstraße bis zur Dr.-Hans-Böckler-Straße in Walsum kann etwa 1977 dem Verkehr übergeben werden.

Welche Gründe haben nun in der harten Auseinandersetzung um die Linienführung die Meinungen bestimmt?

Das Gutachten Gerlach kam zu der Ostumgehung, weil von dem starken Durchgangsverkehr etwa 1/3 sein Ziel in dem süd-östlich angrenzenden Ruhrgebiet hat. Dieser von der B 8 abfahrende Durchgangsverkehr belastet bei einer Westtrasse das innerstädtische Straßennetz Dinslakens. Dinslaken wächst immer stärker in den östlichen Raum hinein. Dem sich daraus ergebenden Quellverkehr in Richtung Wesel, Oberhausen und Duisburg werden gegenüber der Westtrasse günstigere Auffahrtsmöglichkeiten geboten, was ebenfalls das innerstädtische Straßennetz entlastet. Im Hinblick auf die Umweltbelastung haben beide Trassen naturgemäß ihre Nachteile. Durch die Ostumgehung werden Hiesfeld und Lohberg von Dinslaken getrennt, durch die Westumgehung werden Eppinghoven, Möllen und Friedrichsfeld betroffen und die Rheindörfer von Voerde abgeschnitten, auch geht ein Teil des Wohnungswaldes verloren. Glücklicherweise kann in beiden Fällen eine Bündelung mit den Eisenbahnen bzw. mit der Emscher erfolgen. Gegen die Ostumgehung spricht ihre Nähe zur Autobahn E 36 Oberhau-

---

Von Riesen umstellt: Rittersitz Haus Wohnung in Voerde.



sen-Niederlande. Wie sich gezeigt hat, ist ein größerer Teil des in Richtung Sterkrade-Oberhausen fließenden Verkehrs auf diese Autobahn übergegangen. Die Westtrasse umgeht die Siedlungsgebiete Dinslakens großzügiger und damit günstiger. Der Norden Walsums wird durch die Heerstraße besser angeschlossen. Der aus den Industriegebieten am Lippe-Seiten-Kanal und aus den Kiesbaggereien am Rhein sich ergebende Lastverkehr durchquert die Wohngebiete in Voerde nicht mehr. Die immer stärkere Verdichtung der Besiedelung in den östlichen Stadtteilen Dinslakens läßt eine weitere Durchschneidung dieses Gebietes nicht zu.

Die Ansiedlung des Steag-Kraftwerkes und der Bau des Hafens Emmelsum mit den neuen Industrien machen die Westtrasse vordringlich. Die Autobahn Oberhausen-Niederlande mit ihrer Verlängerung nach Sterkrade und Oberhausen hat das östliche Kreisgebiet vom Durchgangsverkehr in das südlich angrenzende Ruhrgebiet und teilweise vom Nahverkehr entlastet. So hat sich insgesamt gesehen die Entwicklung der letzten Jahre zu Gunsten der Westumgehung ausgewirkt. Die B 8 N als Westumgehung schließt den Straßenring mit der E 36 im Osten, der geplanten OW II mit Rheinbrücke im Norden und der L 21 im Süden, der den Siedlungsschwerpunkt Dinslaken städtebaulich abgrenzt, und wird auch dem übrigen Kreisgebiet neue Impulse bringen, die zu weiteren sinnvollen Entwicklungen genutzt werden können.

---

#### Quellen:

Verkehrsplan und Grünflächen für den Kreis Dinslaken

Prof. Dr.-Ing. E. Gerlach, Dr.-Ing. G. Marschall, Gartenarchitekt M. Ehlers, 1964.

Gutachten über die strukturellen Entwicklungsmöglichkeiten im Landkreis Dinslaken

Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft, 1967

Akten des Kreis Dinslaken