Lauterbach legt sich fest

KSTA 11.1.17

Der SPD-Abgeordnete will die A 1 im kurzen Tunnel, mindestens aber im Trog – Nur das bannt die Feinstaub-Gefahr

VON THOMAS KÄDING

Rund 100 Leute im Saal, gut zwei Dutzend auf dem Gang, einige gar draußen am Fenster mit dem Ziel, die Debatte verfolgen zu können: Am Montagabend interessieren sich viele dafür, wie künftig die Autobahn aussieht. Die gut zweieinhalbstündige Diskussion im Kurt-Schumacher-Haus hat auch nichts von einem sozialdemokratischen Wohlfühlabend mit dem Abgeordneten aus Berlin: Wer etwas zu sagen hat zum Themenkreis

Anzeige

„Yes, we can"
Englisch für „Senioren"; 50+
in Lev., Langenfeld, Berg Gl.-Refrath
☎ 0800-3552123 nachmittags
www.ELKA-lernen.de

im übervollen Saal versprach Karl Lauterbach, sich im Bundestag für einen Beschluss für einen kurzen Tunnel einzusetzen. Foto: Ralf Krieger

Brücke, Tunnel, Stelze, neues Autobahnkreuz, ist da und redet mit.

Zunächst bekennt der Gastgeber Farbe. Karl Lauterbach legt sich fest: Die A 1 muss hinter der neuen Rheinbrücke in einem Tunnel verschwinden, mindestens aber einem Trog. Warum? „Nur so bekommen wir das Feinstaub-Problem in den Griff", betont der Epidemiologe. Zuvor illustriert der Professor die enormen gesundheitlichen Belastungen, die von mittelgroßen Partikeln ausgehen. Das ist der Feinstaub, der zum Beispiel aus einem Dieselmotor-Auspuff kommt: „Da funktioniert der Körper als Filter." Tückisch am Feinstaub sei, dass er sich zumindest in einem Korridor von bis zu 100 Metern so dicht verteilt, dass er die Gesundheit gefährde. „Wer nah an einer stark befahrenen Straße wohnt, wird auch sehr stark belastet", so Lauterbach. Beispiel Gustav-Heinemann-Straße in Manfort: Die Messgeräte dort verzeichnen Spitzenwerte von 70 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft. „Das liegt im Grenzbereich", resümiert der Abgeordnete.

In den Griff bekomme man das schon – recht leicht sogar an einer Autobahn: Dort lasse sich der Feinstaub eindämmen, indem man die Straße in einen Tunnel legt. Oder in einen Trog. Welchen Tunnel er meint, sagt Lauterbach auch: der kurze, den die Straßenbau-Ingenieure Rolf Kraneis und Lutz von Waldowski detailliert geplant haben. In der Hoffnung, die Kollegen bei Straßen NRW zu überzeugen.

Überzeugt werden muss aber auch noch der Bundesverkehrsminister. Alexander Dobrindt lässt nicht erkennen, dass er Geld für den Tunnel ausgeben will. Er könnte aber vom Bundestag dazu gezwungen werden. Durch einen Beschluss. „Den Entschließungsantrag dazu werde ich selbst einbringen", verspricht Lauterbach. Natürlich: Ein Tunnel in Küppersteg sei „nicht die billigste Lösung. Aber die billigste Antwort."

Für Klaus Wolf ist sie nicht mehr als „eine halbherzige Lösung". Der Mann, der den Grünen gerade ihr ökologisches Gewissen zurück holt, ist nur einer von vielen, die von einem kurzen Tunnel nichts halten. Auch wenn er noch am ehesten durchsetzbar scheint angesichts des behördlich inzwischen abgesegneten Plans von Straßen NRW, die Rheinbrücke durch einen Neubau zu ersetzen. Dass dafür die Giftmülldeponie in der Dhünnaue aufgebaggert werden muss, wird erregt diskutiert. Lauterbach sagt zu den Risiken der Operation: „Ich muss mich auf die vereidigten Sachverständigen verlassen." Naiv, findet Rolf Kraneis.

Warum Lauterbach die seit Dienstag voll ausgearbeitete Kombi-Lösung mit sanierter Brücke und langem Rheintunnel nicht überzeugt? „Für so einen Tunnel ist in Deutschland noch nie eine Gefahrgut-Genehmigung erteilt worden." Das überzeugt vielleicht die Hälfte der Leute im Saal, auf dem Flur und vor den Fenstern.