

CDU-Fraktion hatte zum Hearing eingeladen:

L 418 stößt auf 17.6.82 breite Ablehnung

Bürger: Pläne neu überdenken/Brückenbau beginnt

Auf einhellige Ablehnung stieß gestern abend bei einem Hearing der CDU-Fraktion im Rathaus der geplante Bau der L 418 vom Kiesbergtunnel nach Lichtscheid. Vertreter von Bürgervereinen und Initiativen forderten den Rat der Stadt auf, seine Entscheidung für den Bau dieser Straße noch einmal zu überdenken und im Rahmen des vor dem Oberverwaltungsgericht anhängigen Verfahrens gegen die Straße Stellung zu beziehen.

CDU-Fraktionsvorsitzender Hermann-Josef Richter hatte eingangs darauf hingewiesen, daß nicht nur ein neues Bewußtsein für Umwelt eine neue Diskussion über die L 418 notwendig mache. Daß es für eine mögliche Initiative gegen den Straßenbau noch nicht zu spät sei, betonte CDU-Landtagsabgeordneter Dr. Hans-Jürgen Lichtenberg. Man könne auf Landesebene auch jetzt noch etwas erreichen, obwohl bereits in dieser Woche im Bereich Dorner Weg mit vorbereitenden Arbeiten für den Straßenbau begonnen wurde.

Danach ist der Planfeststellungsbeschuß rechtskräftig, in Teilbereichen kann mit dem Bau begonnen werden. Verkehrsplaner Schmidt vom Planungssamt erklärte, die L 418 werde eine erhebliche Verkehrsfrequenz aufweisen und die untere Südstadt und die Cronenberger Straße nachhaltig entlasten. Das war aber auch fast die einzige Stimme, die sich für den Straßenbau

aussprach.

Die beteiligten Bürgervereine und Initiativen nahmen folgendermaßen Stellung:

Bürgerverein Küllenhahn: Die Planung der L 418 sei überholt und weise im übrigen rechtliche Mängel auf. Ein landschaftspflegerischer Begleitplan sei nicht vorhanden. Eine Verkehrsentlastung für die Südstadt könne nicht angenommen werden. Dabei bringe selbst eine Halbierung der Verkehrsdichte keine wahrnehmbare Lärmentlastung. Dafür müsse man aber in Küllenhahn die gleichen Verhältnisse wie jetzt in der Südstadt in Kauf nehmen.

Bürgerverein Hahnerberg: Der Verein teilt die Bedenken gegen die Straße in vollem Umfang. Sie bringt nach seiner Auffassung erhebliche Belastungen für den ohnehin bereits strapazierten Ortsteil Hahnerberg.

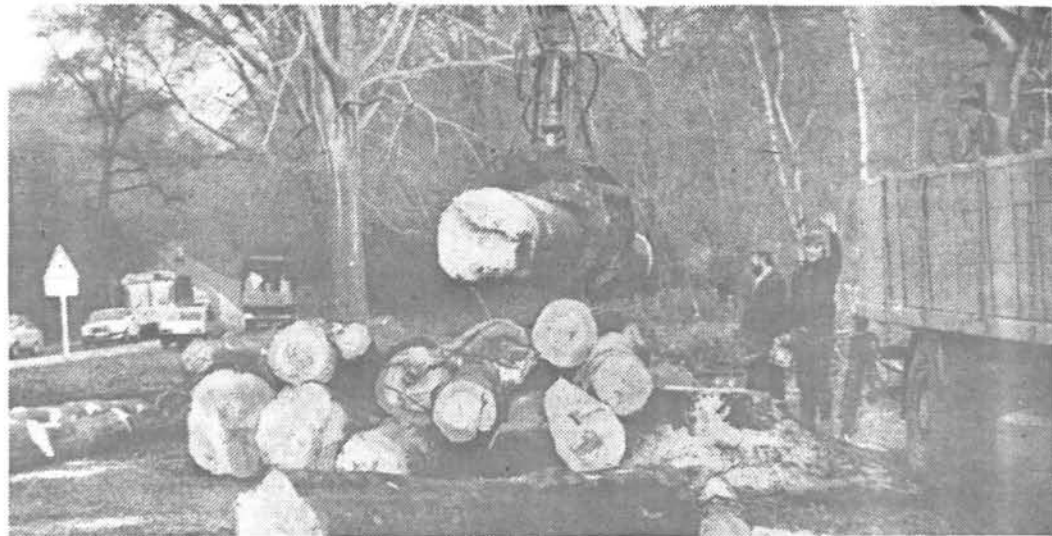
Beirat der Unteren Landschaftsbehörde: Das Grüngelände zwischen den drei bergischen Großstädten müsse un-

zerteilt erhalten bleiben. Als Naherholungsgebiet sei es unersetzlich. Insbesondere die Entwässerung der L 418 bringe für die gesamte Umwelt im Bereich Burgholz erhebliche Belastungen mit sich. Darum habe sich der Beirat einstimmig gegen die Straße ausgesprochen.

Cronenberger Heimat- und Bürgerverein: Bitte an den Rat der Stadt, die Notwendigkeit der Straße sorgfältig zu überprüfen, der Verein habe schon vor Jahren Einspruch gegen den Bau eingelegt und sei von dieser Auffassung nicht abgerückt.

Bürgerverein der Elberfelder Südstadt: Es stimme nicht, daß der Verkehr in der Südstadt durch die L 418 entlastet werde. Bei dem angeblichen Straßenring fehle im übrigen die Anbindung von Lichtscheid zur Bergischen Autobahn. Wer denn diese immensen Kosten auch noch bezahlen sollte?

Michael Hartmann



In diesen Tagen fielen am Dorner Weg die ersten Bäume. Für einen Brückenbau (Kosten 4,6 Millionen Mark) an dieser Stelle, der später einmal die L 418 über den Straßenzug Dorner Weg/Freudenberger Straße führen soll, wurde der Bauauftrag bereits im November 1981 an eine Düsseldorf-Firma vergeben. Das Fernstraßenneubauamt rechnet mit einer Bauzeit von etwa zwei Jahren.
Foto: Wolfgang Westerholz

Welches Gesetz gestattet Abholzen am Dorner Weg?

CDU-Eilbrief an Ministerpräsident Johannes Rau

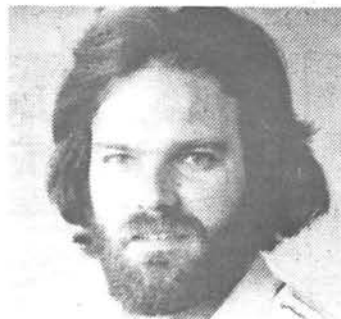
Der Wuppertaler CDU-Vorsitzende und Landtagsabgeordnete Dr. Hans-Jürgen Lichtenberg will von Ministerpräsident Johannes Rau wissen, auf welche Gesetze oder Beschlüsse des Landtags sich das Fernstraßenneubauamt berufen kann, wenn es längs der umstrittenen Trasse der L 418 am Dorner Weg alte Buchenbestände abholzen läßt.

Die Änderung des Landesstraßengesetzes, erinnerte Dr. Lichtenberg den Regierungschef gestern in einem Eilbrief, sei im Landtag noch nicht abschließend beraten worden.

Als Anlage zur Gesetzesvorlage sei zwar von der Landesregierung ein Katalog der zu bauenden Straßen beigelegt, der auch die L 418 nenne. Dieser Katalog sei jedoch nicht Bestandteil des Gesetzes selbst.

Außerdem, betonte Lichtenberg, sei noch eine ganze Reihe von Verwaltungsgerichtsverfahren anhängig. Für den Abgeordneten ist es deshalb „unverständlich“, daß die Straßenverwaltung schon jetzt über Geld verfügt, mit dem Bau zu beginnen.

PJS



FRANK
HÄNSCHEN

WZ 272. Sz

offen
gesagt

Mehr Sachlichkeit

Die L 418 ist für einen Kommentatoren ein äußerst prickliges Thema. Zu Zeit ist es brisant wie nie zuvor: Hat diese Straße noch ihre Berechtigung oder sollte man das Projekt kippen? Von einem Kommentar kann man erwarten, daß er Stellung bezieht. Doch in Sachen L 418 ist es eigentlich unmöglich, daß man sich eindeutig festlegt, ohne sich gleichzeitig für die künftige Berichterstattung ins Abseits zu manövrieren. Doch wir wollen an diesem Thema dranbleiben, bis zum (bitteren?) Ende, sei es die Fertigstellung im Jahre 1990 oder der totale Stop des Gesamtprojekts.

Man macht es sich natürlich viel einfacher –

und zahlreiche Für- oder Widersprecher tun es – wenn man nur emotional oder gar polemisch über die L 418 redet. Die neue Landstraße als Aufmarschrampe für Raketenfahrzeuge (imperialistische natürlich) ist ebenso schwachsinnig wie die Behauptung, an der Cronenberger oder Jägerhofstraße würden die Leute an Brustkrebs sterben, wenn sich die Verkehrsbelastung dort durch die L 418 nicht reduziert. Außerdem ist es erschreckend, mit welchem Unwissen viele, die sich flugs zum Experten aufschwingen, argumentieren.

So kann man sich auf der Straße streiten, aber nicht über eine Straße. Ich möchte hier eindringlich vor

jeder Unsachlichkeit warnen. Das führt nämlich zu einer Verhärtung der Fronten, die nichts und niemandem nützt. Schließlich muß – aufgrund vollendeter Tatsachen – und sollte – aufgrund eines demokratischen Selbstverständnisses – jeder Bürger dieser Stadt mit dem Ausgang dieser Angelegenheit leben. Ob mit oder ohne L 418.

Wenn man sich mit den Planern unterhält, merkt man, daß es sehr viele Gründe für diese Straße gibt. Nach dem Studium von computererrechneten Zahlen und Kurven könnte man sich glatt fragen, was es denn bloß gegen diese dringend erforderliche Straße zu sagen gibt. Doch kann ein gutdurchdachter Generalverkehrsplan eine Baumreihe ersetzen? Wiegen nüchterne Ziffern die Ruhe eines Erholungsgebietes auf?

Um zum Anfang zurückzukommen: Ich beneide niemanden, der nun unter dem zunehmenden Druck der Öffentlichkeit und neuerdings auch der Politiker sagen soll: „Wir machen weiter.“ oder „Wir kippen die Sache.“ Denn eines ist sicher, was auch von beidem passiert, es wird immer Stimmen geben, die vehement die Meinung vertreten, die Entscheidung sei falsch gewesen.

Unersättlichkeit unserer Ansprüche

Leserbrief zur L 418 vom 17. 2. 82 von Herrn Max Tepel: Herr Tepel hat mit seinem Brief betreffs L 418 „zwingend notwendig“ ein Selbsttor geschossen.

Hoffnungsvoll üblicher Argumentation folgend glaubt er an das zunächst Logische: Entlastung der Straßen Neviandt-, Viehhof-, Ravensberger- und Cronenberger usw. und übersieht dabei ganz die Zwangsläufigkeiten, die aus Rentabilitätsgründen folgen müssen: Neue Straßen sind Erschließungsstränge für neue Industrie- und Wohnansiedlungen, deren Andienung natürlich auch über die vorher entlasteten Stra-

ßen verläuft und dieser wieder — wie gehabt — belastet. Da sich so durch jede Straße das Verkehrskarusell intensiver dreht und die schlechte Luft ja bekanntlich verteilt, sinkt die Lebenserwartung des Herrn Tepel umso bedrohlicher, je mehr Erholungsgebiete ökologisch zerstört werden — das Umweltgift wird nicht mehr so stark verdünnt. Es ist die Unersättlichkeit unserer Ansprüche, die Sie Herr Tepel und uns krank machen.

Mit jeder neuen Straße, die wir bauen, setzen wir uns neuen Risiken aus. Gerade weil überdimensionierter Straßenbau eher der

Förderung des Individualverkehrs dient und nicht nur der Notwendigkeit genügt, wird eine „Kosten-Schaden-Analyse“ immer wichtiger. Auch wenn wir uns solche Straßen als technischen Luxus leisten können — dürfen wir sie uns denn noch leisten, wenn wir wahrhaftig bleiben wollen in der Behauptung, unserer Nachwelt intakten Lebensraum hinterlassen zu wollen?

Wenn etwas „zwingend notwendig“ ist, so dies: Alles Leben muß unbedingten Vorrang vor technisch wirtschaftlichem Funktionieren haben.

Rolf Löckmann
Altestr. 7
5600 Wuppertal 2

62 25.2.82

Schild wie Hohn

Betr. L 418: Fleißig gearbeitet und geholt wird an Dorner Weg/Kapellenweg bzw. Freudenberger Str. Das Hinweisschild, daß auf 400 m mit Wild zu rechnen sei, welches die Fahrbahn kreuzt, mutet wie Hohn an. Wo soll sich hier wohl Wild aufhalten, geschweige denn wohlfühlen?

Inge Prochiner
Graf-Adolf-Str. 85
5600 Wuppertal 1

Also muß der Planer...

Die L 418, des Wuppertalers Nachgespenst, wird in kleinen Scheibchen weitergebaut: mal ein bescheidenes Überfliegerchen für kleine 12 Mio., mal — wie jetzt — ein kleines Straßenstückchen von 10 Mio., dabei Wegraspeln von etwas Unterholz mit 30 m Kronenhöhe, so wird sich das Gesamtprojekt (350 Mio.) ist nutzlos, ungeliebt, politisch umstritten und finanziell ungesichert. Trotzdem wird gebaut, werden brandneue Ruinen in die Landschaft gestellt, auf denen in zwei Monaten rote Sprüche stehen und in zwei Jahren junge Birken grünen. Wie kommt dieser Unfug zustande? Sind unsere Politiker endgültig um den letzten Rest ihres Verstandes gekommen? Mitnichten. Wir haben es mit einem Phänomen der deutschen Beamtenseele zu tun. Entgegen landläufiger Meinung ist der deutsche Beamte nicht faul. Er ist nur hoffnungslos unterbeschäftigt. Und sitzt er bei den Straßenplanern, dann sinkt die Beschäftigung auf Null. Frust, Komplexe und Schlimmeres sind die Folge, der monatliche Gehaltstreifen wird zum Schandzettel, sein Anblick vergrößert die Qualen. Also muß der Planer tätig werden.

Er muß Gespensterstraßen, Brücken zeichnen. Er muß Bauaufträge vergeben, auch wenn alles für die Katz ist. Denn nur Taten zählen, wenn der Beamte sich bestätigt füh-

len will.

Wie man diesem Übel abhelfen kann? Relativ einfach: Man halte die Stadtplaner mit allen Mitteln von ihrer Arbeit ab. Zum Beispiel dadurch, daß man sie zu Minimalsätzen oder unentgeltlich an die Privatwirtschaft ausleiht: Gebäudereiniger und Gastronomie suchen händeringend nach soliden Arbeitskräften. Und da Staatsdiener dienen können — ihr Name sagt es — ist die Umgewöhnung nur gering und ohne weiteres zumutbar.

Aber was machen wir, wenn die Wirtschaft die Herren Straßenplaner nicht haben will? Dann lassen wir sie täglich 8 Stunden lang Pflichtstunden im Forst Burgholz oder im Marscheider Wald drehen. Sie brauchen noch nicht einmal Papier dort aufzulesen, sie brauchen nur ihre Dienststelle zu meiden. Der Staat verdient Millionen und Abermillionen, wenn das Hausverbot strikt eingehalten wird. Wir haben uns damit abgefunden, daß die Mehrzahl aller Behörden mit zweifacher Besetzung fährt. Gibt es jedoch Ämter, bei denen 19 von 20 Beamten überflüssig sind, dann haben wir die Pflicht, Alarm zu schlagen. Besonders dann, wenn der Schaden nicht nur aus Gehältern, warmen Räumen und Jahreskur besteht.

Dr. Harald Rinke
Wittelsbacherstr. 46
5600 Wuppertal 2

ler Leserbriefe

Fehler am Kreuz

Betr. L 418. Zu Lasten der angeblich so leeren Landes- und Stadtkassen soll weiterhin diese (Alb-)Traumstraße verwirklicht werden. Dabei basiert der scheinbare Bedarf der L 418 meiner Meinung nach auf einem gravierenden Fehler beim Ausbau des Sonnborner Kreuzes.

Von Düsseldorf kommend haben die Solinger, Remscheider und Cronenberger keine Möglichkeit, direkt auf die L 74, Richtung Kohlfurth, aufzufahren. Stattdessen müßten diese Fahrzeuge über die Abfahrt Sonnborn und stehen dann im Berufsverkehr lange Zeit im Stau, so daß fast jeder es vorzieht, durch den Kiesberg tunnel zu fahren. Dasselbe gilt natürlich für die andere Richtung von der L 74 auf die A 46.

Die Umbauten am Sonnborner Kreuz würden sicher nicht viel mehr kosten als die bisher bestehenden und die noch im Baubeginn befindliche „So-da-Brücke“.

Georg Köhmstedt
Hauptstr. 180
Wuppertal 12

Abstieg Blombach mit L 418-Mitteln *WZ 4.3.82*

Zum Sachstand „L 418“:
1. Das von vielen Seiten geforderte Ökologie-Gutachten ist bis heute nicht in Auftrag gegeben worden.

2. Eine gemäß Erlaß Landesregierung NW für solche Projekte vorgeschriebene Kosten-Nutzen-Analyse liegt nicht vor.

3. Ein landschaftspflegerischer Begleitplan war nicht Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

4. Bereits 1973 hat sich die Landwirtschaftskammer Rheinland gegen die L 418 aus forstlicher und ökologischer Sicht ausgesprochen.

5. Bereits 1973 hat die Landwirtschaftskammer Rhld. eine Tunnelierungsalternative vorgeschlagen, um Burgholz und Gelpe vor zerstörerischen Eingriffen zu schützen.

6. Eine technisch durchdachte Tunnelierungslösung ist vom Fernstraßenneubauamt nie vorgestellt worden. Im Prinzip wird am alten Plan mit einigen kosmetischen Ergänzungen festgehalten.

7. Der Forderung bzw. Auflage des Rates der Stadt Wuppertal aus dem Jahr 1973, das Wanderwegenetz voll und

ganz zu erhalten, kann faktisch nicht entsprochen werden.

8. Die L 418 hat nach dem Wuppertaler Generalverkehrsplan überörtliche Bedeutung, sie soll u.a. gemäß GVP Erholungsverkehr aus dem Raum Düsseldorf ins Bergische Land führen. Im GVP wird wörtlich ausgeführt, daß die L 418 wegen ihrer Talferne nicht in der Lage ist, Verkehrsprobleme im Elberfeldbereich zu lösen.

9. In jüngster Zeit wurden keine verkehrstechnischen Analysen (Zählungen usw.) durchgeführt. Der Plan „L 418“ beruht mehr oder weniger auf Annahmen.

10. Nachgereichte Gründe für die L 418 (Andienung MVA, Gesamthochschule, Schulzentrum, Sportzentrum) sind durch Tatsachen ad absurdum geführt worden. Es ist bis heute in diesem Bereich zu keinen Verkehrszusammenbrüchen gekommen.

11. Das Argument, die L 418 müsse aus wirtschaftspolitischen Aspekten gebaut werden, ist nicht stichhaltig. Schon 1973 hat die Bürgerinitiative dem damals amtierenden

Ministerpräsidenten Kühn vorgeschlagen, die vorgesehenen Mittel in anderen Etatbereichen einzusetzen. Zudem profitieren keine Wuppertaler Tiefbaubetriebe von der L 418. Die 2 Brückenbauwerke in der Korzert wurden von einer Firma aus Süddeutschland erstellt, die Arbeiten am Dorner Weg von einer Firma aus Siegburg.

12. Der geplante Abstieg zur Autobahn Köln - Dortmund im Bereich Blombach ist vernünftig. Er hat jedoch ursächlich mit dem Bau der L 418 durch Burgholz und Gelpe nichts zu tun. Wie der Wuppertaler Beigeordnete Geissler ausgeführt hat, wird die Realisierung des Abstiegs „in diesem Jahrzehnt wohl nicht mehr erfolgen“.

Das Fernstraßenneubauamt sollte die L 418-Planung beiseite legen und sich schleunigst mit der Realisierung des Abstieges Blombach befassen. Die L 418-Mittel könnten hier sinnvoller eingesetzt werden.

Bürgerinitiative
Küllenhahner Straße 200
Wuppertal-Cronenberg

Dagegen *WZ 9.3.82*

Betrifft: Antrag der CDU-Fraktion zur L 418. Offener Brief an Ratsfraktionen:

Zu unserer großen Freude konnten wir in der vergangenen Woche den Beschluß der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Wuppertal vernehmen, mit dem diese den Rat auffordert, sich gegen einen „Weiterbau“ der L 418 auszusprechen.

In einem Schreiben an die Ratsfraktion haben wir bereits vor mehreren Monaten auf die durch einen Bau der L 418 entstehenden Schäden im ökologischen Gefüge des Erholungsgebietes Burgholz hingewiesen. Weitere wesentliche Gesichtspunkte gegen einen Bau der L 418 wurden bei dem Hearing der CDU-Fraktion von mehreren Bürgervereinen und Naturschutzvertretern vorgebracht. Wir möchten Sie bitten, die in den entsprechenden Unterlagen genannten Argumente sorgfältig gegenüber den wenigen Argumenten abzuwägen, die für einen Bau der L 418 sprechen.

Auch die bereits erfolgten Brückenbauten bzw. das Fällen zahlreicher Bäume dürfen nicht als Argumente gegen einen Baustopp gewertet werden. Sie dürfen nicht zulassen, daß mit einer solchen Taktik unstrittene Großprojekte durchgebracht werden. Solche Maßnahmen sollen in Zukunft nicht vor Abschluß sämtlicher Verfahren zugelassen werden.

Aus diesen Gründen fordern wir Sie auf, mit der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Wuppertal gegen den Bau der L 418 zu entscheiden.

Bund
Natur- und Umweltschutz
Kreisgruppe Wuppertal
Karl Feldt
Laaker Hammer 10

Gläubig *WZ 9.3.82*

Betr. Artikel „L 418: Das ist der Sachstand“.

Ich zähle nicht zu den ca. 36 000 Bürgern, die sich seinerzeit durch ihre Unterschrift gegen den Bau der L 418 ausgesprochen hatten, weil ich damals zu den „Fortschrittsgläubigen“ gehörte, die einen Nutzen in dem Projekt sahen und sich von den Argumenten der Planer blenden ließen.

Heute denke ich über die L 418 und ähnliche Straßenvorhaben anders und bin ein überzeugter Gegner dieser unsinnigen Straßenbaupolitik. An dem oben genannten Artikel wird mir wieder mal klar, an welchen Unsinn ich seinerzeit geglaubt habe. Die abgedruckten Argumente des Fernstraßenneubauamtes halten keiner näheren Prüfung stand. Nur schade, daß es immer noch einige „Fortschrittsgläubige“ gibt, die darauf herineinfallen.

Jürgen Pähler
Unterkohlfurth 23a
56 Wuppertal 12

Haltlos

Betr. Leserbrief von Herrn Dänner:

Unkontrolliertes Umschlagen: Anders kann man Ihren Leserbrief vom 19. 2. 1982 in der WZ nicht bezeichnen. Sie äußern sich in übelster Art und Weise über eine Person, die Sie offensichtlich überhaupt nicht kennen. Wir weisen als Personalrat des Fernstraßen-Neubauamtes Wuppertal Ihre mehr als haltlosen Angriffe auf den Leiter unseres Amtes auf das Entschiedenste zurück. Es geht doch nicht an, daß über Personen, die ein öffentliches Amt bekleiden, beliebig verfügt werden kann. Die Spielregeln in unserer Demokratie müssen eingehalten werden. Herr Beck hält sich an diese Spielregeln.

Es gibt im gesamten Rheinland kaum einen Dienststellenleiter, der die Belange des Straßenbaus in den politischen Gremien und damit in der Öffentlichkeit so sachlich und engagiert vertritt wie Herr Beck. Dies ist mit Sicherheit allen Mitgliedern des Rates der Stadt Wuppertal bewußt. Und deshalb kommen auch die Stimmen, die die Nichtteilnahme des Herrn Beck am CDU-Hearing zur L 418 beanstanden, nicht aus diesem Gremium. Man kann nur hoffen, daß sie sich zukünftig um objektivere Beurteilung von Personen bemüht.

Der Personalrat des
Fernstraßen-Neubauamtes
Wuppertal
Mintert, Vorsitzender

Straßenplaner arbeiten für den Umweltschutz

WZ 11.3.82

Leserbrief WZ vom 25.2.1982 „Also muß der Planer...“ (Dr. H. Rinke): als einem Mitarbeiter des Fernstraßen-Neubauamtes Wuppertal gestatten Sie mir bitte folgende Bemerkungen:

Da richtet man Wut und Zorn ungehemmt auf diejenigen, deren Beruf es ist, optimale Verkehrsverhältnisse zu schaffen. Das üble Pamphlet des Steuerberaters Rinke in der WZ vom 25.2.82 („Also muß der Planer...“) ist das Musterbeispiel eines Sammeluriums obskurer Vorurteile und Gedankenverirrungen. Menschen, die in solcher Weise die Würde der Mitmenschen angreifen, disqualifizieren dadurch sich selbst.

Als langjährigem angestellten Mitarbeiter des Fernstraßen-Neubauamtes stellt sich mir in letzter Zeit immer deutlicher die Frage, ob den Bürgern unserer Republik und unserer Stadt alle Hintergründe und Auswirkungen der herrschenden Verkehrs- und Umweltpolitik bewußt sind.

Einerseits nimmt die Indivi-

dualmotorisierung trotz steigender Benzinpreise noch immer weiter zu, andererseits aber wurden die Mittel für den Straßenbau drastisch zugunsten des Öffentlichen Personennahverkehrs verlagert. Wie will man denn die Bürger aus dem Auto heraus in Busse und Bahnen hineinzwingen? Freiwillig steigt niemand um, sicher auch nicht diejenigen, die lautstark gegen eine L418 streiten. Als Vater von drei kleinen Kindern sehe ich absolut keine Alternative zum Auto!

Gegner des Straßenbaus, soweit sie nicht als Anlieger direkt betroffen sind, engagieren sich vor allem aus Gründen des Umweltschutzes. Für den Schutz der Umwelt einzutreten, ist ein lobenswerter Grundsatz. Unsere Straßenplaner arbeiten jedoch für den Umweltschutz. Lärmschutzmaßnahmen z.B. sind ein wichtiger Arbeitsanteil aller Straßenplanungen. Wir können jedoch planen, was und wie wir wollen – die Autos werden weiterhin schädliche

Abgase verbreiten und Lärm verursachen. Wir sind aber nicht bereit, dafür verantwortlich gemacht zu werden und weisen mit Nachdruck darauf hin, daß „abgassaubere“ Autos z.B. in die USA und nach Japan exportiert werden, hierzu lände dagegen, aus Rücksicht auf den EG-Vertrag, die „schmutzigen“ Versionen laufen. Wer von den Umweltschützern vertritt hier das Verursacherprinzip und demonstriert für vollständig abgassaubere Autos?

Weil die Menschen in den dichtbesiedelten Innenstädten vor allem von den schädlichen Abgasmissionen der Kraftfahrzeuge entlastet werden wollen, ist der Bau von Umgehungsstraßen praktizierter Umweltschutz. Man denke beispielsweise an die Nord-Süd-Durchgangssache Nevigser Straße/Briller Straße/Robert-Daum-Platz/Tannenbergsstraße/Südstraßenring/Steinbeck/Cronenberger Straße, – die abgasintensiven Ampelstaus würden mit Sicherheit durch eine verkehrs-

breite L418 geringer, vor allem in Verbindung mit einer fertiggestellten B224n nördlich von Saurenhaus.

Straßenbau ohne Eingriffe in die Landschaft gibt es nicht. Unsere Landschaftsgärtner versuchen, aus der Not eine Tugend zu machen. Wenn man den Sonnborner Verkehrsknoten genau betrachtet, so muß man zugeben, daß dort die Freiflächen sehr großzügig bewaldet wurden. Die L418 wird das Burgholz berühren. Von einer Zerstörung des Burgholzes zu reden und zu dessen „Rettung“ aufzurufen, ist maßlos übertrieben. Wer die Verhältnisse nicht genau kennt, läßt sich leicht dazu motivieren, „mitzuretten“.

Die L418 ist für Wuppertal die letzte Möglichkeit, die Verkehrsverhältnisse im Süden der Stadt positiv zu ordnen.

Peter Mintert
Schloßstraße 18
Wuppertal-Barmen

Telefonnummern

Netrid: 110

Aber: Nur keine Straße vor meinem Haus

Der in letzter Zeit recht regewordene Disput über die geplante L418 bedarf m.E. nach einer Versachlichung. Es wird bei jedem größeren Bauvorhaben – und vor allem eben beim Straßenbau – ein Pro und Contra geben, letztendlich entscheiden aber darf nur eine sachbezogene, allgemein gültige Argumentation.

Die hier in Frage stehende Straße bildet einmal eine Querspange zwischen Lichtscheid (A1) und Sonnborner Kreuz (A46). Hiermit ist bereits die Entlastung des, in Wuppertal ohnehin sehr mißlichen, innerstädtischen Straßenverkehrs aufgezeigt. Rein wirtschaftlich gesehen bedeutet das für den einzelnen Verkehrsteilnehmer wie insgesamt für unsere Stadt als Gemeinde nur Vorteile: zeitsparend, Fahrkosten senkend, die Stadtstraßen baulich entlastend. So ist diese L418 geplant und konzipiert.

Ein weiterer sich daraus ergebender Aspekt ist die damit erreichte höhere Sicherheit. Bereits jetzt sind die südlich auslaufenden Straßenzüge derart belastet, daß sich die Verkehrsunfälle in den letzten Jahren untragbar gehäuft haben – hierzu lese man den

Bericht im GA „Schreckensbilanz“ von vor einigen Tagen, der die Situation auf der Cronenberger Straße schildert. Ist nicht jede Möglichkeit, Verkehrstote zu verhindern mehr wert, als alle die emotionalen Argumente der angeblich gestörten Anlieger? Wieviele sind es denn im Burgholzbeereich?, gegenüber der Gesamtheit der Wuppertaler! Muß nicht der Gesamtnutzen in einer echt verstandenen Demokratie Vorrang haben?

Und die angeblich gestörte Ökologie – ein Teilgebiet der Biologie – wie verhält es sich damit? Wir leben nun einmal in einem Zeitalter, das den technisierten Verkehr braucht. Die Einwände der Nicht-Befürworter dieser L418 erinnern mich lebhaft an jene Experten gestandener Wissenschaftler, die vor rd. 150 Jahren bewiesen, daß der Mensch die von der Eisenbahn vorgesehene Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h niemals verkraften könne! Man fahre einmal die Autobahnen A43, A45, A4 ab, um festzustellen, wie sinnvoll und eingliedern heute Straßenbau betrieben werden kann.

Böswillige Unterstellungen einem Amtschef gegenüber,

wie in einem Artikel vom 19.2. geschehen, trüben das Gesprächsklima, sachliche Argumente, die sich auf die Allgemeinheit beziehen, müssen Grundthema sein. Wie sagte doch einmal ein bekannter Straßenbauer Wuppertals: „Jeder will in zwei Stunden von Wuppertal nach Frankfurt fahren, aber um Gotteswillen, nur keine Straße vor meinem Hause!“

Joachim Behr
Schuckertstraße 5
Wuppertal-Elberfeld

Kein Beamter

In der gestrigen Ausgabe hat sich in den Leserbrief von Gustav-Adolf Neveling („Ton macht die Musik“) ein sinnentstellender Fehler eingeschlichen. Der letzte Satz muß heißen: „Ich bin übrigens kein Beamter“. Red.

Leserbriefe stellen nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion dar. Kürzungen müssen vorbehalten bleiben. Außerdem ist bei der Fülle von eingesandten Leserbriefen nicht immer eine Veröffentlichung möglich. Anonyme Zuschriften werden nicht berücksichtigt.

L418 nimmt Firma in den Würgegriff

WZ 11.3.82

Aufzugbauer werden Wuppertal verlassen müssen

Von unserem Redaktionsmitglied Frank Hänschen

„Wir sind ein mittelständisches Unternehmen und beschäftigen 130 Mitarbeiter. Unser Umsatz und Ertrag wird mittlerweile zu 40 Prozent im Ausland erzielt.“ Man plane, die Exportrate auf 70 Prozent steigen zu lassen und auch noch 30 bis 40 Leute mehr einzustellen. Als dieses Fernschreiben der Firma

Schmersal in der Lokalredaktion landete, dachten wir: Na bravo, es gibt doch noch Unternehmer im Bergischen Land, die nicht nur klagen. Doch auch diese Firma ist in ihrem Bestand bedroht und wird Wuppertal vielleicht eines Tages verlassen müssen – wegen der L418.

Die Trasse der Landstraße führt über den Hof der Aufzug- und Maschinenfabrik am Nöllenhammerweg in Küllenhahn, wenige Meter an den bestehenden Hallen vorbei. Prokurist Helmut Duda: „Seit zwölf Jahren wird unsere Firma durch die geplante Straße beeinträchtigt.“ Als man 1971 eine neue Produktionshalle errichtete, mußte sie wegen der L418 nah an das bestehende Haus gesetzt werden. Wegen der L418 wurde der Bauantrag für eine dringend notwendige Versandhalle abgelehnt. Betriebsleiter Horst Fischbach: „Seitdem werden wir immer wieder verdrängt.“ Mittlerweile wurden rechtliche Schritte eingeleitet.

Schritt für Schritt hat sich die Firma Schmersal seit 1968 den Exportmarkt erschlossen. Im europäischen Markt war man mit Schiffsaufzügen für Werften erfolgreich. 1977 wurden die ersten Nahost-Kontakte geknüpft. Schon nach drei Jahren hatte sich das so gut entwickelt, daß zum Beispiel Universitäten in Kuwait und Saudi-Arabien mit Schmersal-Aufzügen ausgerüstet wurden. Heute gibt es auch Geschäfte mit Australien und Japan. Gehen heute 150 Aufzüge pro Jahr in den Export, sollen es einmal 250 sein. „Wir werden den Mehrumsatz nur mit mehr Personal schaffen“, meint Prokurist Duda, der jedoch die Zu-

kunftsplanung seiner Firma gefährdet sieht. Für diese stürmische Entwicklung ist eine Versandhalle unabdingbar.

Als Notlösung überlegt man die Anmietung einer Tragluft-halle, die beim Bau der L418 weichen kann. Doch allein das Fundament hierfür kostet 200 000 Mark.

Duda: „Wenn die Straße kommt, werden wir Wuppertal verlassen müssen.“ Die Firma kann dann nicht mehr expandieren, gerät in einen Würgegriff. Überlegungen für einen Umzug bestehen schon – zum Beispiel die Produktion in ein steuerbegünstigtes Gebiet (Zonenrand) zu verlegen und nur den Service in Wuppertal zu belassen.



Mitten auf der Trasse der L 418 stehen die Mitglieder der Firmenleitung von Schmersal – auf ihrem Fabrikhof.
Foto: Rainer Haldenwang

Baustopp für die L 418?

Verkehrsminister läßt vorläufig keine Aufträge mehr vergeben

Von unserem Redaktionsmitglied Michael Hartmann

Landesverkehrsminister Jochimsen hat einen vorläufigen Vergabestopp für Aufträge im Zusammenhang mit der umstrittenen L 418 verfügt. Er sehe zwar, erklärte der Minister in einem jetzt bekanntgewordenen Schreiben, keine Möglichkeit und keine Veranlassung, in bestehende Vergabeverträge einzugreifen, neue Verträge sollten jedoch bis zur Verabschiedung des Landes-

straßenbaugesetzes nicht abgeschlossen werden.

Das bedeutet für die L 418 konkret, daß beispielsweise am Dorner Weg, wo die Arbeiten bereits vergeben sind, weitergearbeitet wird. Für alle weiteren vorgesehenen Bauwerke gilt aber der vorläufige Vergabestopp.

Ob dies eine ministerielle Vorentscheidung gegen die Straße bedeutet, ist offen. Das

Landesstraßenbaugesetz dürfte in einigen Monaten verabschiedet werden. Die Gegner der L 418 hatten immer wieder darauf hingewiesen, daß auch an einzelnen Bauwerken nicht gearbeitet werden dürfe, bis das Verwaltungsgerichtsverfahren entschieden sei.

Demgegenüber vertritt aber Prof. Jochimsen die Auffassung, daß die Trassenführung der Straße bis auf einige

Punkte, die strittig seien, festliege.

Darum hätte nichts gegen den Baubeginn beispielsweise an den Brückenbauwerken gesprochen. Die Gegner des Straßenbaus hatten dagegen erklärt, je mehr Einzelbauwerke bereits fertiggestellt würden, desto geringer werde die Chance, den Straßenbau letztlich doch noch zu verhindern.

WZ 16.3.92

Denkpause oder langsames Sterben?

Die Gegner der L 418 sehen Anlaß zum Jubel. Den vorläufigen Vergabestopp für die Bauarbeiten, die an einigen Stellen bereits weit gediehen sind, werten sie als ersten Erfolg im Kampf gegen die ungeliebte Straße.

Selbst Fachleute aus dem Straßenbaugewerbe, die bestimmt keinen Anlaß haben, das Projekt L 418 zu bekämpfen, werten die Äußerungen des Ministers als ersten Schritt auf dem Weg, die Straße langsam sterben zu lassen.

Diese Absicht allerdings kann man aus dem Schreiben des Verkehrsministers nicht unbedingt herauslesen. Allenfalls wird eines deutlich: Jochimsen will verhindern, daß die eifrigen Straßenbauer bis zum Beschluß des Landtages über das Landesstraßenbaugesetz 1982 bereits fertige Tatsachen in einem Umfang schaffen, die einen Baustopp wirtschaftlich nicht mehr

vertretbar erscheinen ließen.

Ob aber die Straße letztlich verhindert wird, das dürfte eine Entscheidung im parlamentarischen Raum erfordern. In Wuppertal werden sich bei erneuter Behandlung im Rat FDP und CDU gegen das Projekt aussprechen. Mit der Bekanntgabe der SPD-Entscheidung ist heute zu rechnen.

Zwar hat der Stadtrat in dieser Frage nicht die Entscheidungsbefugnis. Es ist aber kaum zu erwarten, daß auf Landesebene eine Entscheidung gegen das Votum der Stadt Wuppertal gefällt wird. Und bisher hatte der Rat — allerdings mit deutlichen Bedingungen — seine Zustimmung zum Bau der L 418 signalisiert.

Das Land will wohl Zeit geben, diesen Beschluß möglicherweise zu revidieren. **Michael Hartmann**

War Baubeginn rechtswidrig?

Initiative beruft sich auf Urteil

Der Baubeginn für die L 418 war rechtswidrig! Auf diesen Standpunkt stellt sich die Bürgerinitiative „Rettet das Erholungsgebiet Burgholz“ aufgrund eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes in Sachen B 42 (Königswinter/Oberkassel) von 1974.

Beim Oberverwaltungsgericht in Münster sind noch einige Klagen gegen die L 418 anhängig. Dennoch wurden schon erhebliche Mittel für den Bau der „Landstraße“ ausgegeben. In der von der Bürgerinitiativ-

ve angeführten Urteilsbegründung (BVerwG IV C 21/74) heißt es unter anderem: „Die beabsichtigte Durchführung von Baumaßnahmen würde aber vollendete Tatsachen schaffen. Ihre Auswirkungen wären nicht oder nur mit einem unverhältnismäßigen Kostenaufwand rückgängig zu machen, wenn der Kläger mit seinem Rechtsmittel letzten Endes durchdringen sollte.“

Die Initiative fordert alle beteiligten Dienststellen auf, die Arbeiten unverzüglich einzustellen. fh

WZ
15.3.82

Ronsdorfer SPD gegen L 418

„Handfeste ökologische Argumente“

Auf ihrer Mitgliederversammlung haben die Ronsdorfer Sozialdemokraten beschlossen, die Stadtrats- und Landtagsfraktion aufzufordern, sich für den sofortigen Baustopp der L 418 einzusetzen. Das gleiche wollen sie für die L 419 erreichen, die den Anschluß vom Lichtscheider Kreuz an die A 1 herstellen soll.

Neben den „ungeheuren Kosten“ für dieses Bauvorhaben weist der SPD-Ortsverein Ronsdorf auf die „handfesten ökologischen Argumente“ gegen dieses

Straßenbauprojekt hin. Der Nutzen dieser Straße für Wuppertals Einwohner könne in keiner Weise ein solches gewaltiges Bauvorhaben rechtfertigen. In einer Pressemitteilung spricht man von der „Verschwendung öffentlicher Mittel“.

Die Umweltbelastungen, welche die L 418 für den Stadtteil Ronsdorf mit sich bringe, und die verschlechterten Wohnbedingungen für die Anlieger an der Parkstraße habe bisher niemand berücksichtigt. fh

WZ 15.3.82

...die L 418 auf den Tisch, die wir hier ohne jede Wertung wiedergeben.

Das Land zahlt

Besonders erstaunt zeigt sich Beck über das Ansinnen, die L 418 im Stadtrat stoppen zu wollen. „Das kann nur das Land.“ Vom Land wurde die Straße 1966 in das Ausbauprogramm aufgenommen, vom Land wird sie finanziert. So sei der Hinweis auf die schwache städtische Finanzlage nicht stichhaltig; Wuppertal müsse nur einige Sonderwünsche wie zum Beispiel einen Rad- und Fußweg am Theishahner Knoten selbst bezahlen.

27 Millionen Mark wurden schon in das Projekt L 418 gesteckt, einschließlich des Überfliegers Lichtscheid und des bereits getätigten Grunderwerbs. Für das Fernstraßenneubauamt ist der Bau der L 418 keine Sache, die jetzt akut wird, sondern schon seit zwei Jahren läuft.

Und so sieht die derzeitige Beschlußlage aus: Im Dezember 1973 stimmte der Stadtrat dem Bau der L 418 zu. Dabei

ratsbeschlus, der den Oberstadtdirektor beauftragte, sich für weitere Verbesserungen im Bereich des Lärmschutzes, der Ökologie und der Landschaftspflege im Zusammenhang mit der L 418 einzusetzen.

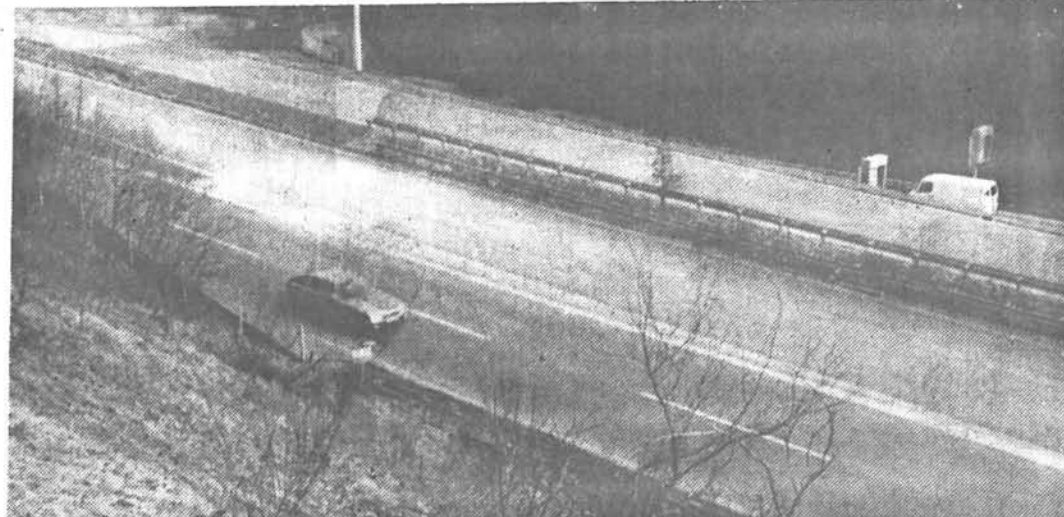
Auch die fünfköpfige L 418-Kommission wurde hier beschlossen.

Am 28. Oktober 1981 beschloß der Stadtrat bei einer Gegenstimme, im Industriegebiet Blombach die Flächen für die Verlängerung der Landstraße bis zum Anschluß an die A 1 freizuhalten.

Aufgrund dieser Beschlußlage vergab das Fernstraßenneubauamt im September 1980 die ersten Bauaufträge für zwei Brücken im Bereich Hahnerberg/Korzert, die schon fertiggestellt sind.

Viel wurde diskutiert über die Untertunnelung der Hahnerberger Straße. Die Bürger wünschten sich einen Tunnelbau in „bergmännischer Technik“, der die Belästigung für Anlieger und Autofahrer geringer hält als ein offener Tunnelbau.

Dafür gab es bisher noch keine Zusage. „Diese Zusage kann ich heute offiziell



Bereits vor Jahren erstellt: Die Fahrspuren, die — wenn man von der A 46 kommt — kurz vor der Einfahrt in den Kiesbergtunnel für die geplante L 418 ausscheren.

geben,” sagte Beck am Donnerstag zur WZ. Der Untergrund im Bereich des Theishahner Kreuzes ist von Experten untersucht worden, die die „Maulwurf-Technik“ für durchführbar erklärten.

Zur weiteren „Ausstattung“ der L 418: Ein Landschaftspflegeplan für das Burgholz ist in Arbeit und wird vom Fernstraßenneubauamt in etwa vier Wochen vorgestellt. Dazu

Beck: „Die L 418 ist ein Eingriff, der aber aufgewogen wird durch landschaftspflegerische Maßnahmen.“

Die Bachläufe seien nach einhelliger Meinung der oberen und unteren Wasserbehörde nicht durch Straßenabwässer gefährdet. An der Kaiseische ist auf 140 Meter Länge eine Untertunnelung vorgesehen, eine sogenannte „Grünbrücke“.

Die geänderten „sachlichen Voraussetzungen“, die die CDU gegen die L 418 ins Feld führt (z.B. geringere Einwohnerzahl), will das Fernstraßenneubauamt sehr wohl berücksichtigt haben. Der zugrundeliegende Generalverkehrsplan sei laufend fortgeschrieben worden. Trotz sinkender Einwohnerzahl komme der L 418 eine immer größere Bedeutung zu. Wurden 1973 noch 25 000 Fahrzeuge am Tag für sie prognostiziert, sind es nach neuesten Schätzungen schon 36 000 Wagen. Das liegt unter anderem daran, daß zahlreiche andere Straßenprojekte in Wuppertal bereits gestorben sind: Südhang Schnellstraße, A 31, A 43, B 7n.

In ihrer Entlastungsfunktion messen die Planer nun der L 418 eine immer größere Bedeutung zu. Der Rückgang

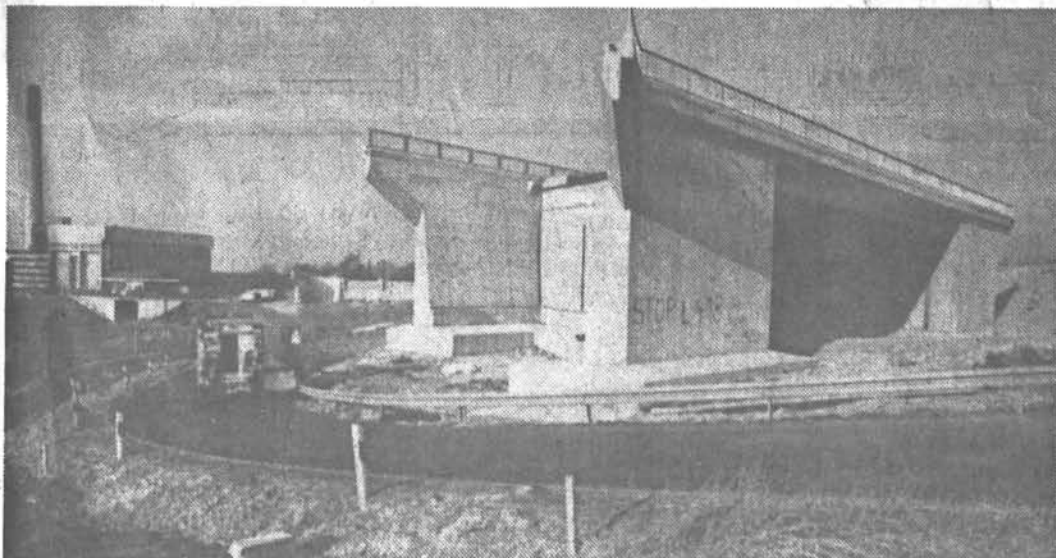
an Autos pro Tag auf Stadtstraßen wird nach der letzten Prognose so beziffert: Cronenberger Straße und Neviandtstraße: 44 Prozent (9000 statt 16 000 Kfz), Bahnhofstraße: 33 Prozent, Südbrücke: 23 Prozent, Jägerhofstraße: 50 Prozent.

Diese Zahlen wurden gestern auch dem SPD-Fraktionsvorsitzenden Gerd Scholz von der Verwaltung zugänglich gemacht, der am 11. Februar für seine Ratsfraktion sieben Fragen zur L 418 an die Verwaltung gerichtet hatte. (Die WZ berichtete.)

„Bau fortsetzen“

Außerdem heißt es in dieser Verwaltungsstellungnahme, bis zum Jahre 1990 — der geplanten Fertigstellung der L 418 — werde der Pkw-Bestand in Wuppertal noch um 23 Prozent steigen. Aufgrund des gesamten Zahlenmaterials, so abschließend die Verwaltung, „muß der bereits begonnene Bau der L 418 fortgesetzt werden.“

Die SPD-Fraktion hat sich bisher, so Scholz gestern zur WZ, eine Entscheidung vorbehalten, „bis alle Fakten auf dem Tisch sind.“ Das ist nun — zumindest aus der Sicht der Straßenpläher — der Fall.



Im Bereich der Müllverbrennungsanlage steht schon diese L 418-Brücke. Die MVA wird eine eigene Anschlußstelle für die Müllwagen erhalten. Fotos: Rainer Haldenwang