

**UNFUG!!**

Der Ausbau ist nicht geplant; er ist beschlossen!!!!

Dass es bei längerer Planungszeit zu Steigerungen der früh kalkulierten Kosten kommt, sollte gerade für einen angeblichen Raumplaner nichts Neues sein.

Alles richtig, aber seit Jahren bekannt!!

Diese Aussage beweist absolute Ahnungslosigkeit! Es kann keine innerstädtische Autobahn geben!!! (s.o. = UNFUG)

Quatsch! Die ausführliche Vorplanung ist längst fertig.

## Die geplante Autobahn in Ronsdorf ist nicht erforderlich *RWS 17.1.24*

In Wuppertal ist eine neue Autobahn für den Fernverkehr auf den Südhöhen geplant. Diese sogenannte Südtangente soll die A 46 im Norden von Wuppertal entlasten. Die bestehende L 418, eine vierstreifige, kreuzungsfreie Straße, die in Vohwinkel von der A 46 abzweigt und durch den Burgholtztunnel und über Cronenberg bis zum Lichtscheid führt, wird nach dieser Planung verlängert und durch ein neues Autobahnkreuz an die A1 angeschlossen werden. Im Rahmen dieser generellen Straßenplanung wird der Lückenschluss im Norden von Ronsdorf gefordert. Dieser wird zurzeit in zwei Teilabschnitten geplant: einerseits durch den Neubau der zweistreifigen Landesstraße 419 von Lichtscheid bis Erbschlö und andererseits durch eine neu geplante Bundesstraße von Erbschlö bis zu einem neuen Anschlussknoten an der Autobahn A1. Beide Teilabschnitte sollen vierstreifig werden und alle Merkmale einer Autobahn aufweisen.

Der erste Teilabschnitt ist seit wenigen Tagen planfestgestellt. Nach dessen Fertigstellung soll die Bundesstraßenverwaltung die neue Straße und die bestehende Landesstraße 419 als Bundesstraße übernehmen und den 2. Teilabschnitt planen und bauen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird der Bund die dann durchgehend vierstreifige Südtangente nach ihrer Fertigstellung als Bundesautobahn einstufen.

Die Planung für den ersten Teilabschnitt wurde vor mehr als sechs Jahren erstmals 2017 offengelegt.

2019 gab es im sogenannten „Deckblattverfahren“ eine zweite Offenlage, bei der die prognostizierten Verkehrsmengen reduziert wurden. 2017 sollten die Baukosten für den ersten Teilabschnitt rd. 53 Mio. € betragen. Bei der Offenlage 2019 blieben diese Kosten nahezu unverändert.

Mittlerweile dürften sie bei etwa 100 Mio. € liegen. Die Kosten des zweiten Bauabschnittes können mit weiteren 100 Millionen Euro nur grob geschätzt werden.

Seit der Offenlage der Planung für den 1. Bauabschnitt haben sich die rechtlichen Grundlagen für Autobahnen oder autobahnähnliche Straßen erheblich geändert. Hierzu gehört der Klimaschutz, der bei den Offenlagen der Planung nicht berücksichtigt wurde.

Der erste Bauabschnitt erfordert die Versiegelung großer Flächen, die Vernichtung von Wald und die Fällung von etwa 500 großen Laubbäumen, darunter große Eichen. Bei vier vorhandenen Wohngebieten können nach den vorliegenden Prognosen die zulässigen Lärmwerte trotz Lärmschutzwänden nicht eingehalten werden. Wesentlich ist auch, dass der Stadtbezirk Ronsdorf durch die geplante Autobahn von seinem Umland im Norden abgeschnitten wird.

Für den zweiten Bauabschnitt gibt es noch keine Planung, keinen Terminplan und keine verbindlichen Zusagen der Bundesstraßenverwaltung. Er ist weder im Bundesverkehrswegeplan 2030 noch im Landesstraßenbedarfsplan enthalten. In Hinblick auf die aktuellen Probleme

des Bundeshaushaltes und den gewaltigen Finanzbedarf für die Erhaltung und Modernisierung vorhandener Autobahnen und Bundesstraßen bestehen erhebliche Zweifel, ob der zweite Bauabschnitt der L 419 in absehbarer Zeit realisiert wird. Dies bedeutet, dass der erste Bauabschnitt, sollte er in den nächsten Jahren realisiert werden, ein Torso bleiben wird.

Auf der Grundlage der genannten Sachverhalte ergeben sich sechs Fragen zu dem Planfeststellungsverfahren des ersten Bauabschnittes:

• Welche Verkehrsbedeutung hätte der realisierte erste Bauabschnitt der geplanten L 419 ohne den geplanten Anschluss an die A1? Auf nicht absehbare Zeit würde die vom Land NRW geplante „Autobahn“ auf einer zweistreifigen Landesstraße enden.

• Wieso ist das Land NRW bereit, für den Neubau einer autobahnkonformen Straße, der aber eine entsprechende Verkehrsbedeutung fehlt, etwa 100 Millionen Euro aufzuwenden?

• Sind die Auswirkungen der geplanten Straße mit der Lebensqualität vieler Menschen, der angestrebten Entwicklung eines Ballungsgebietes und mit dem Stadtklima vereinbar?

• Nach Fertigstellung der Südtangente wird der Verkehr auf der L 418 erheblich zunehmen. Wird dann der Immissionsschutz in den benachbarten Siedlungen verbessert?

• Nach Fertigstellung des 2. Bauabschnittes durch die Bundesstraßenverwaltung soll der örtliche und regionale Verkehr über die Otto-Hahn-Straße zur Blombachtalbrücke geführt werden.

Die Otto-Hahn-Straße ist mit der Erschließung eines Gewerbegebietes voll ausgelastet. Wer soll den erforderlichen Ausbau der Otto-Hahn-Straße finanzieren?

• Welche Bedeutung hat die geplante Autobahn für die Stadtentwicklung von Wuppertal, einer schrumpfenden Stadt? In dem aktuellen „TomTom Traffic Index“ wurde in Deutschland in 27 Städten der Verkehr analysiert. Demnach kamen in Wuppertal die Menschen am schnellsten voran.

Die raumbezogene Planung des Landes NRW für den 1. Bauabschnitt der L 419 ist ein Fossil. Vor 25 Jahren war ein Ausbau der bestehenden Landesstraße 419 ein Ziel der Landesplanung, vor etwa 10 Jahren wurde mit der Planung der neuen Straße begonnen, vor mehr als sechs Jahren wurde der erste Bauabschnitt offengelegt. Inzwischen haben sich die Rahmenbedingungen für die Planung dieser Autobahn oder autobahnkonformen Straße geändert.

Die vorliegende Planung ist mit den Zielen des Klima- und Bodenschutzes, den Belangen mehrerer Wohnsiedlungen und der Zerstörung und Beeinträchtigung eines Erholungswaldes nicht vereinbar. Sie wird den Güterfernverkehr auf der Straße begünstigen. Für den Verkehr von Wuppertal ist sie nicht erforderlich.

Haimo Bullmann  
42369 Wuppertal

Alle aktuell geltenden Rechtsvorschriften wurden im Beschluss berücksichtigt!

Die Zeit der Öffentlichkeitsbeteiligung ist gemäß gesetzlicher Vorschriften mit der letzten Offenlage beendet!!!! Auch das sollte ein Raumplaner wissen!!!

Unser Fazit:  
si tacuisses,  
philosophus  
mansisses\*

Es kann beim Ausbau einer Landesstraße überhaupt keine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan geben!!!!

\* ) das unterstellt jedoch, dass man vorher ein Philosoph gewesen sein muss (was wir bezweifeln)!!!

Leserbriefe geben nicht die Ansichten des Verlags, sondern die der Einsender wieder. Es besteht kein Anspruch auf Veröffentlichung. Anonyme Zuschriften können nicht berücksichtigt werden. Die Redaktion behält sich das Recht auf sinnerhaltende Kürzung vor. E-Mail Adresse für Leserbriefe: redaktion@row-verlag.de