



zur Drucksache Nr. 430/90
1. Erg.

Mitglieder
Bezirksausschüsse 1 u. 8
Planungsausschuß
Verkehrsausschuß
Umweltausschuß

Bund
für Umwelt und Naturschutz
Deutschland (BUND)
Landesverband NW e.V.
Ortsgruppe Ratingen
AK Verkehr
Absender dieses Schreibens:
Jürgen Lindemann
Vohlhauser Weg 7
4030 Ratingen, 24.11.91

Betr.: La239 - Mettmanner Straße, Abschnitt A 44 - Stadtgrenze
Beschluß zum Regionalen Entwicklungskonzept / Vorlage 430/1990' 1. Ergänzung

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Beschluß zum Regionalen Entwicklungskonzept hat die Mehrheit gegen die Herausnahme der L 239 aus dem Konzept gestimmt. Nun werden mit der Vorlage ergänzende Bemerkungen zur Umweltverträglichkeitsstudie unterbreitet. Dabei wird noch einmal darauf hingewiesen, daß der Roßkampstudie ein Querschnitt von 9,50 Meter Straßenbreite einschließlich Grünstreifen und kombinierten Fuß - Radweg zugrundeliegt, der Umweltverträglichkeitsstudie sogar eine Breite von 12 Metern.

Nach Ansicht des B.U.N.D. **würde schon ein durchgängiger Ausbau auf 9,50 Meter; erst recht ein Ausbau auf 12 Meter einen katastrophalen Eingriff in das Schwarzbachtal bedeuten**, der mit der Bezeichnung Ausbau statt Neubau nur verbrämt wird. Ein derartiger Ausbau würde nach Ansicht des B.U.N.D. bedeuten, daß man weiterhin bereit ist, sinnlos im großen Umfang Natur zu opfern dem Straßenbau, obwohl längst klar ist, daß dies dem Individualverkehr so gar nicht mehr nutzen kann.

Auf der Mettmanner Straße ist es bekanntermaßen ab Ratingen zunächst sehr eng, auf der einen Seite der Bach, auf der anderen Seite Böschung/Höhe. Dort ist die Straße teilweise nur knapp 4 Meter breit. Man kann sich ausmalen, was es bedeutet, dort die Straße einheitlich auf 9 Meter und mehr zu verbreitern. Hier würde sich alles radikal verändern, Böschungen und Höhen müßten abgetragen werden ect. und damit das bestehende Ökosystem erheblich geschädigt werden.

Warum dies alles?

Wegen einer Unfallträchtigkeit wohl kaum. Nach Einführung der Geschwin=

Bitte wenden !

digkeitsbegrenzung sind Unfallziffern und Unfallfolgen rückläufig, weil zumindest so langsam gefahren wird, daß kein erhebliches Unfallrisiko besteht. Würden beim Ausbau nicht Unfallziffern und -folgen wieder zunehmen?

Soll denn wirklich die L 239 verstärkt Autobahnzubringer zur A 44 werden und verstärkt weitere Belastung ins Schwarzbachtal bringen? Warum sollen die PKW nicht gleich in Mettmann auf die Autobahn fahren?

Es gibt mehrere Möglichkeiten, von Ratingen nach Mettmann zu kommen, warum soll nicht der, der durch Schwarzbachtal will, dann auch dort langsam und angepaßt fahren?

Deswegen sollen Maßnahmen nur ergriffen werden, wenn punktuell ein erhebliches Defizit festzustellen ist und die Eingriffsfolgen begrenzt sind.

Da ist das Fehlen eines kombinierten Fuß-/Radweges.

Dieser braucht nicht auf Niveau der Straße geführt werden, dieser braucht nicht durchgängig 2 Meter breit sein. Es ist jeweils festzustellen, wo und wie ökologisch und sozial verträglich in welcher Breite der Weg geführt werden sollte. Damit könnte z.B. auf den Grünstreifen zwischen Straße und Rad-/Fußweg verzichtet werden.

Allenfalls sind darüberhinaus punktuelle Verbreiterungen an neuralgischen Punkten denkbar, z.B. an der Schwarzbachüberquerung Buschmühle. Aber auch dort sollte die Breite sehr begrenzt sein.

Ein Anhaltspunkt für eine sinnvolle Begrenzung bietet die Autobahnbrücke über die A 3, dort läuft der Verkehr gut hinüber. Die Brücke ist bei den Innenkanten der Begrenzungstreifen 4, 90 Meter breit, von Bordsteinkante zu Bordsteinkante 5,50 Meter.

Noch eine Anregung:

Laut Vorlage schlägt der Landschaftsverband die Aufnahme in den Landesstraßenbedarfsplan in die Dringlichkeitsstufe 2 (mwB) vor. Die L 422n in Homberg ist hingegen weiter hinten eingestuft, obwohl doch viel dringender.

Sollte hier nicht die Stadt gegenüber dem Verkehrsminister ein deutliches Zeichen im Interesse der Homberger setzen, daß man bereit sei, hier zu verzichten, wenn dafür die L 422n höher eingestuft werden würde?

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Lindemann