

„Die neue L 419 gehört unter die Erde“

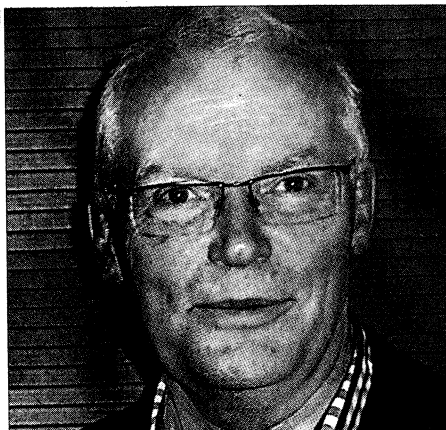
Jürgen Wernecke gehört zur Bürgerinitiative „Keine Autobahn durch Ronsdorf“

Die Vollendung der Südtangente in Form des Ausbaus der L 418 mit Burgholztunnel ab Autobahn A 46 und L 419 mit Anschluss an die Autobahn A 1 scheint eine unendliche Geschichte, die in den 1970er Jahren begonnen hat. Als ein Teilstück zwischen Hahnerberg und Kapellen bereits fertig gestellt war, gab es eine politische Diskussion über den umweltbedingten Rückbau. Dann konnte das Land die Finanzierung des Burgholztunnels sicherstellen und bauen. Seit einiger Zeit wird über Art und Umfang des Ausbaus der Landstraße 419 zwischen Lichtscheid und Blombach kontrovers diskutiert. Rundschau-Mitarbeiter Klaus-Günther Conrads sprach stellvertretend für Sprecher Uwe Merschjohann mit Jürgen Wernecke aus der vor Jahresfrist gegründeten Bürgerinitiative „L419 - keine Autobahn durch Ronsdorf“ über Situation und Pläne.

Ist Ihre Bürgerinitiative grundsätzlich gegen den Ausbau der L 419?

Wernecke: Nein, im Gegenteil: Wir befürworten den Lückenschluss zwischen der A 46 und der A 1, weil wir uns dadurch auch eine Reduzierung des Fernverkehrs durch Ronsdorf erhoffen. Allerdings wehren wir uns gegen die Ausbaupläne des Landes, weil diese unserer Meinung nach ein Verkehrskonzept aus den 1970er Jahren beinhalten. Würden die Pläne des Landes verwirklicht, bedeutete dies die Zerschneidung eines Naherholungsgebietes durch eine autobahnähnliche Fernverkehrsstraße. Nahe der Wohngebiete entstanden bis zu sieben Meter hohe Lärmschutzwände. Das wäre für das Stadtbild Ronsdorfs absolut abträglich und würde auch den Charakter Ronsdorfs eines lebenswerten und naturnahen Stadtteils verändern. Unserer Meinung nach hat sich der Verkehr den Bedürfnissen der Menschen anzupassen – und nicht umgekehrt.

Wie leistungsfähig ist das Lichtscheider



Kreuz im Blick auf künftige Verkehrsbelastungen?

Wernecke: Welche Ausbauvariante auch gewählt wird – die bestehende Verkehrsführung auf Lichtscheid kann so nicht bestehen bleiben. Sie muss dem durch den Ausbau bedingten verstärkten Verkehrsaufkommen angepasst werden.

In welchem baulichen Zustand befindet sich die Parkstraße?

Wernecke: Benutzer der Parkstraße wissen, dass sie sich in einem dringend renovierungsbedürftigen Zustand befindet. Das Land plant nach eigenen Aussagen 2014 einen neuen Belag. Dies auch deswegen, weil durch die angeordnete Schließung der B 7 am Döppersberg ein erheblicher Teil des dann umgeleiteten Verkehrs über die Parkstraße führen soll und der alte Straßenbelag dem dann zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen ist. Da stellt sich natürlich die Frage, warum eine Straße, die laut Planung abgerissen und durch eine völlig andere Trassenführung ersetzt werden soll, noch einen neuen Belag erhält und ob diese Renovierung die eigentlichen Umbauarbeiten verzögert.

Sind Sie für den „Abstieg Blombach“ als Anschluss für die L 419 an die A 1 und zur Entlastung des Straßendorfes Linde, wo sich die Anschlussstelle Wuppertal-Ronsdorf befindet?

Wernecke: Uneingeschränkt ja.

Ihre Bürgerinitiative engagiert sich für den Neubau der Parkstraße als Tunnel. Muss ein teurer Deckel sein, so dass ständig Folgekosten für den Betrieb als Tunnel entstehen?

Wernecke: Folgekosten entstehen nach unserer Meinung, wenn die Landesplanung realisiert ist. Denn dann, wenn aus der Landes- eine Bundesstraße oder sogar eine Bundesautobahn geworden ist, wird es permanente Nachbesserungen beim Lärmschutz geben und geben müssen. Auch in dieser Hinsicht ist die A 46 ein warnendes Beispiel. Die Kosten des vom Land geplanten ersten Bauabschnittes der L 419, vom Lichtscheider Kreisel bis zum Abstieg zur A 1, betragen 38,4 Millionen Euro. Den zweiten Bauabschnitt, das ist der Abstieg zur A 1, bezahlt der Bund, und diese Kosten belaufen sich auf etwa 58 Millionen Euro. Es ist überhaupt nicht klar, ob unsere Lösung teurer wird.

Sind Sie kompromissbereit?

Wernecke: Ja, natürlich. Das setzt aber voraus, dass es einen realistischen Kostenvergleich zwischen unserer Vorstellung und der des Landes gibt und dass nicht von vornherein die billigste Variante als die einzig mögliche betrachtet wird. Eine an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientierte Planung hat ihren Preis.

Welche Pläne haben Sie für 2014?

Wernecke: Am kommenden Mittwoch werden wir unsere mehr als 1.500 gesammelten Unterschriften im Ministerium übergeben. Dann werden wir Gespräche mit den Stadtratsfraktionen von CDU und FDP, mit dem freidemokratischen Landtagsabgeordneten Marcel Hafke und dem verkehrspolitischen Sprecher der Grünen-Landtagsfraktion, Arndt Klocke; führen. Noch wichtiger als die Gespräche mit den Politikern ist für uns die Unterstützung durch die Ronsdorfer Bevölkerung. Wer der Sache dienen will, kann aktiv mitmachen.

„Der Verkehr hat sich
den Menschen anzupassen –
nicht umgekehrt“