

# BÜRGERVEREIN HOCHDAHL E. V.

1. Vorsitzender:  
Friedrich Kampschulte, Grünstr. 5, Tel. 021 04/33380

3. Vorsitzender:  
Werner Ehmke, Stahlstr. 19, Tel. 021 04/31695

BV Hochdahl, 4006 Erkrath 2, Postfach ~~1100~~ 4008  
An den  
Landtag Nord-Rhein-Westfalen  
- Verkehrsausschuß -  
Postfach 1143  
4000 Düsseldorf

4006 Erkrath 2 (Hochdahl)  
Postfach ~~1100~~ 4008  
Bankkonto:  
Kreissparkasse Düsseldorf  
Konto Nr. 2 302 136  
Postscheckkonto Essen 1804 20

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
10. WAHLPERIODE

**ZUSCHRIFT**  
**10/751**

Tag 22.12.1986

Ihr Zeichen 10/621 Ihre Nachricht vom

Betr.: L 403 n

Sehr geehrte Damen und Herren!

In Ergänzung der Ihnen von der Schutzgemeinschaft Neandertal -  
Alt-Hochdahl vorgelegten Unterlagen zur Planung der L 403 n  
im Bereich Hochdahl - Neandertal, übersenden wir Ihnen:

- eine gutachterliche Stellungnahme von Herrn Prof. Dr. Ing.  
Velske, Bergische Universität
- eine von der Jahreshauptversammlung des Bürgervereins Hochdahl  
am 12.12.86 einstimmig gefaßte Resolution, hier: Punkte 1 u. 2
- eine Stellungnahme des Bürgervereins Hochdahl zur Planung  
der L 403 n aus dem Jahre 1980

Wir bitten, die in diesen Unterlagen enthaltenen Fakten bei  
den zu treffenden Entscheidungen, zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen  
Bürgerverein Hochdahl e. V.

*Kampschulte*



751/31

PROF. DR.-ING. SIEGFRIED VELSKE  
BERGISCHE UNIVERSITÄT  
GESAMTHOCHSCHULE WUPPERTAL  
STRASSENENTWURF UND STRASSENBAU  
LEITER DES STRASSENBAULABORS

PAULSKIRCHSTRASSE 7  
5600 WUPPERTAL 1  
TELEFON (0202) 439-3098

HANS-BÖCKLER-STRASSE 76  
5630 REMSCHEID 11  
TELEFON (0 21 91) 5 04 64

Gutachtliche Stellungnahme

zur Frage der zukünftigen Lage der Landstraße L 403 in Erkrath im westlichen Teil Hochdahls

Allgemeines

In einer Besprechung über die Pläne der Stadt Erkrath zum Ausbau der L 403 im Westen Hochdahls wurde ich von Herrn Kampschulte im Namen des Bürgervereins Hochdahl e.V. gebeten, die Argumente, die im Jahre 1970 und in den Jahren danach zur Planung einer Ersatzstraße L 403 entlang der Bundesautobahn A 3 Leverkusen - Oberhausen führten, unter den heutigen Aspekten zu überprüfen und zusammenzufassen. Anlaß zu dieser Stellungnahme ist die Absicht der Stadt Erkrath, die für die Ersatz- und Entlastungsstraße vorgesehene und freigehaltene Trasse aufzugeben und den Ausbau der L 403 endgültig auch für den überörtlichen Verkehr durch die Wohngebiete Hochdahls zu betreiben.

Die Nord-Süd-Verbindung im Westen Hochdahls

In der ursprünglichen Planung für die "Neue Stadt Hochdahl" war die L 403 als Magistrale für den Durchgangs- wie für den örtlichen Verkehr in Nord-Süd-Richtung vorgesehen. Hierzu hat Fiedler in der Beurteilung der Verkehrskonzeption vom April 1970 ausgeführt: "Noch folgenschwerer sind die (negativen) Auswirkungen der vorgeschlagenen Linienführung der L 403. Zwischen B 326 (A 46) und dem gewaltigen Knotenpunkt mit der Zentrumsverbindungsstraße ist die L 403 (für den innerstädtischen Verkehr) völlig bedeutungslos. Dagegen bekommen ... die Miethausblöcke im Ortsteil Kempen den Verkehrslärm aus erster Hand." Fiedler und Velske schlagen deswegen in der Verkehrskonzeption vom November 1970 vor, die beiden Verkehrsfunktionen der L 403 zu trennen, die innerstädtische Erschließungs-, Verbindungs-

und Anbindungsfunktionen durch eine Nord-Süd-Straße mit Stadtstraßencharakteristik zu bewältigen und nur vorläufig den überörtlichen Verkehr hierauf zu führen, im weiteren Zeitverlauf aber die L 403 als Verbindung zwischen Hilden, Hochdahl/Erkrath und Mettmann "aus dem bebauten Stadtgebiet herauszunehmen und nach Westen parallel zur Autobahn A 3 zu verschieben. Dadurch würden die beiden Emissionsquellen BAB und L 403 vereinigt und ihr störender Einfluß insgesamt verringert."

Interessant erscheint hierin noch, daß auf den positiven Einfluß auf das Verkehrsgeschehen beim damaligen Nachbarn Erkrath und darauf hingewiesen wird, daß "die vorgeschlagene Lage den früheren Vorstellungen des Landesstraßenbauamtes Düsseldorf entspricht".

Der Gutachter Prof. Nebelung von der Technischen Hochschule in Aachen schreibt zu der Frage in seiner Stellungnahme vom April 1971 im gleichen Sinne: "Es ist das Straßennetz (Hochdahls) in jedem Fall von Durchgangsverkehren freizuhalten" und "Da im Bereich der z.Z. geplanten L 403 N eine nicht anbaufreie Haupterschließungsstraße mit ausschließlich innerstädtischer Funktion empfohlen wird, ist dafür Sorge zu tragen, den Durchgangsverkehr von dieser Straße weitgehend fernzuhalten".

Alle Stellungnahmen und Entwürfe der Planer für den Nord-Südverkehr sind von der Sorge um die Wohnqualität, speziell wegen der Verkehrs-Lärmentwicklung, im Westen Hochdahls geprägt, die durch den Durchgangsverkehr und den Güterverkehr beeinträchtigt würde. Es ist möglich und wurde von den Planern als Aufgabe gesehen und von den Stadtvätern berücksichtigt, solche Einflüsse bei der Planung der neuen Stadt auszuschalten.

#### Die aktualisierte Beurteilung

Der Platz für eine Trasse der L 403 an der Autobahn ist in Hochdahl über ein Jahrzehnt lang freigehalten worden. Da er am Rande der Stadt und unmittelbar an der bereits vorhandenen Zäsur Autobahn lag, konnte dies die weitere Stadtentwicklung nicht behindern. An der Randlage in Bezug auf Hochdahl hat sich nichts geändert. Durch die politische und verwaltungs-

technische Vereinigung von Hochdahl und Erkrath hat diese Trasse jedoch mit ihrer zentralen Lage im Verkehrsnetz Gesamterkraths jetzt eine neue Dimension erhalten, weil sie nun nicht nur den Anschluß des Stadtteils Hochdahl an das Autobahn- und übergeordnete Straßennetz dienen, sondern die Stadt Erkrath insgesamt hiervon Nutzen ziehen kann: Sie kann die getrennten Bereiche Erkrath im Norden mit den südlichen Teilen Hochdahls und Erkraths zusammenführen und ist dort die Verteilerschiene für den Ziel- und Quellverkehr.

Diese L 403 wird eine leistungsfähigere Verbindung zur Kreisstadt Mettmann herstellen. Sie wird bei weiterhin steigendem Verkehrsaufkommen, insbesondere des Güterverkehrs, und bei Verlust der L 288 im Osten der Stadt den geplanten Abstieg in das Neandertal erst ausreichend leistungsfähig machen. Eine Trasse im Westen Hochdahls eröffnet dazu den Zugang über die K 26 nach Norden oder über die L 357 nach Süden von Mettmann, ohne die Stadt Mettmann unnötig zu belasten. Eine zu weit östlich einmündende L 403 verschließt den Weg über die K 26; der gesamte Verkehr belastet das Neandertal.

Entscheidend ist jedoch, daß nur durch eine L 403 an der Autobahn eine grundsätzliche Abtrennung des überörtlichen Durchgangsverkehrs, von dem Hochdahl nur die Belastung jedoch keinen Nutzen hat, und die direkte Zuführung des Güterverkehrs mit den erhöhten Emissionen zu den Gewerbegebieten ohne Beaufschlagung der Wohngebiete möglich wird.

In einer Zeit, in der jedem Bürger die Belastung täglich mehr ins Bewußtsein gebracht wird, und er auch bereit ist, daß in Schutzmaßnahmen investiert wird, muß die Möglichkeit offen bleiben, die Ursache der Belastung, nämlich den fehlgeleiteten Verkehr, durch seine Verlegung zu beseitigen. Lärmschutz durch Mauern und Wälle innerhalb einer Stadt kann nur eine Notmaßnahme sein, die auch sofort optisch zu erkennen ist und bei Neuplanungen wie in Hochdahl keine Berechtigung hat.

Die augenblickliche, sicher überwindbare ungünstige Finanzsituation, die eine sofortige Realisierung einer Verlegung der L 403 entgegensteht, erscheint mir kein Grund zu sein, diese Zukunftsperspektiven für die Gestaltung einer lebenswerten

Stadt, für den Schutz ihrer Bürger vor den Belastungen durch den weiter wachsenden Verkehr, für eine erleichterte Verkehrsabwicklung des Güterverkehrs zu den Gewerbegebieten, für eine Verbindungsfunktion der Stadtteile Hochdahls und Erkraths, für die Entlastung des Naherholungsgebietes Neandertal und als Fernwirkung auch der Stadt Mettmann unwiederbringlich aufzugeben und eine zukünftige Umordnung zu blockieren. Kurzfristige Aspekte dürfen die Entscheidung nicht beeinflussen.

Eine Neubewertung der Führung der Nord-Süd-Verkehre in Hochdahl gegenüber den Planungen der 70er Jahre ist nicht erforderlich. Die Gründe für die Planungen sind durch die Verkehrsentwicklungen bestätigt und noch dringender geworden, zusätzliche Gründe durch die Vereinigung der Städte Erkrath und Hochdahl stützen das Konzept.

Remscheid, den 9.11.1986



Prof. Dr.-Ing. Velske

## RESOLUTION

Die Jahreshauptversammlung des Bürgervereins Hochdahl e.V. faßte am 12.12.1986 folgende Resolution:

1. Zur Behebung der katastrophalen Verkehrsverhältnisse an den Bahnübergängen in Hochdahl, Hildener Straße und Bergstraße mögen die Planungsträger endlich mit Nachdruck die Ersatzmaßnahmen schaffen. Hierbei ist vor allem der ausstehende Grunderwerb zu tätigen und zur Vermeidung weiterer Verzögerungen durch Prozesse die Tunnellösung (Röntgenstraße - Prof.-Sudhoff-Straße) zu verwirklichen, die im übrigen auch eine wirkungsvolle Maßnahme für den Umweltschutz darstellt.
2. Zur Rettung des Neandertals und zum Schutz der an der L 403 wohnenden Bürger ist die Führung dieser Straße entsprechend den Festsetzungen im Flächennutzungsplan, entlang der Autobahn (A3 - Köln/ Oberhausen) anzuhalten (siehe auch Plaung des Bürgervereins 1980).
3. Im Interesse der weitestgehenden Erhaltung der die Bebauung umgebenden zusammenhängenden Grünflächen sind zuerst die Baulücken in der Stadt zu schließen. Nach Inanspruchnahme der Baulückflächen ist zu prüfen, ob ein Bedürfnis für weitere Bebauung, die z. B. zur Zerstörung des landschaftlich besonders schönen Trillser Hanges führen würde, besteht. Der Rat der Stadt Erkrath möge einen entsprechenden Prioritätenkatalog erstellen und diesen durch seine Vertreter im Aufsichtsrat der EGH gegenüber der Geschäftsleitung durchsetzen lassen.
4. Die Jahreshauptversammlung begrüßt die Aktivitäten des Vorstandes hinsichtlich der Ausbesserung bzw. teilweisen Erneuerung des Pflasters auf dem Hochdahler Markt und die damit angestrebte Beseitigung der Unfallgefahren.
5. Der Vorstand wird beauftragt, diese Resolution den zuständigen Stellen zuzuleiten.



Nach dem Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan 1977 Seite 35, Tz 6.2, stellt die L 403 die "Regionalverbindung Mettmann - Hochdahl - Hilden - Leverkusen" dar. Diese Aufgabe übernimmt heute die Hildener Straße. Da diese Straße der ihr gestellten Aufgaben in keiner Weise gewachsen ist, wäre der schnelle Neubau einer zweispurigen L 403 zu begrüßen. Hinsichtlich der Linienführung regen wir an, die im Flächennutzungsplan dargestellte Westtangente umgehend zu verwirklichen.

Der Bau dieser Straße hätte zur Folge, daß:

1. der Durchgangsverkehr aus den westlichen Wohngebieten ferngehalten wird;
2. alle westlichen Gewerbe- und Industriegebiete über diese Straße angedient werden können, also kein Lkw zu diesem Zweck Wohngebiete passieren muß;
3. der Strückerweg nicht als Andienungsstraße - Gewerbegebiet Bruchhausen - benutzt wird;
4. die Wohngebiete Kempen, Weinbuschsiedlung, Neues Heim, Stahlstraße, Hüttenstraße, Neanderhöhe und Feldhof ruhiggestellt werden. Diese könnten zum Teil wieder zu WR-Gebieten hochgestuft werden;
5. das geplante Abreißen von Häusern in der Weinbuschsiedlung und an der Professor Sudhoff Straße entfallen könnte.

In den Verkehrsuntersuchungen Hochdahl, Teil I, 1970, Seite 19, 2. Absatz schreibt Prof. Dr. Fiedler:

"Noch folgenschwerer sind die Auswirkungen der vorgeschlagenen Linienführung der L 403. Zwischen der Anschlußstelle B 326 (heute A 46) und dem gewaltigen Knotenpunkt mit der Zentrumsverbindungsstraße ist die L 403 für den innerstädtischen Verkehr völlig bedeutungslos. ..."

Auf Seite 24, 1. Absatz heißt es:

"Der innerstädtische Abschnitt der L 403 hat für den Binnenverkehr eine sehr beschränkte Bedeutung, bringt aber neben der städteplanerischen Gebietszerschneidung ein beträchtliches Maß an Lärmbelastigung für weite Siedlungsbereiche mit sich. Wegen des zu befürchtenden Anteils an Durchgangsverkehr widerspricht die gewählte Linienführung heutigen verkehrsplanerischen, aber auch städtebaulichen Grundforderungen. Die gewählten Knotenpunktformen und Ausbaugrade stehen im Gegensatz zu der seitens des Stadtplaners erhofften schwachen Verkehrsbelastung und wären dann aus Kostengründen nicht zu vertreten. Entsprechende Bedenken gelten für den vorgeschlagenen Ausbau der K 15 (heute K 16) und die ihr daraus erwachsende Funktion!"

Dem Entwicklungskonzept 1974, aufgestellt von den Stadtplanern Kuhn - Boskamp - Partner, ist auf Seiten 69 u. 70 zu entnehmen:

... "Die Dimensionierung der Hauptverkehrsstraßen auf der Grundlage der Verkehrsprognose soll so vorgenommen werden, daß die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten gewährleistet wird.

So versteht sich die beharrliche Empfehlung der Verkehrsplaner, die Funktion der heutigen Landstraße 403 im Zuge der Hildener Straße einer neuen Straße in unmittelbarer Nachbarschaft der

Bundesautobahn Köln - Ruhrgebiet zuzuweisen. Unabhängig von der Weiterführung dieser sogenannten Westtangente über oder ins Neandertal würde sie das Stadtgebiet von jeglichem Durchgangsverkehr befreien sowie in ihrer peripheren Lage die Zonen der Lärmbelästigung verkleinern!

In Übereinstimmung mit diesen Grunderkenntnissen hat der Bürgerverein Hochdahl detaillierte Lösungsvorschläge zur Führung der L 403 erarbeitet und in seinem Plan dargestellt.