

Fährt bald auch die Linie 50 nach Breitscheid?

Umständlich in die City

Von unserem Redaktionsmitglied Klaus Reisenberg

Ratingen — Stark benachteiligt fühlen sich die Bewohner des nördlichsten Stadtteils von Breitscheid. Die kommunale Neuordnung der Gemeinden hatte sie zu Ratingern gemacht, aber für die regionale Anbindung an das Streckennetz des öffentlichen Nahverkehrs wurde bisher nicht aus-

wurde zwar fahrplanmäßig die aus Mülheim kommende Buslinie auf die Fernlinie 53 abgestimmt, aber immer klappt das auch nicht mit den Anschlüssen. Ein zeitaufwendiger Umstand, besonders ärgerlich bei schlechter Witterung, und auch für ältere Bürger.

Folglich wird das eigene Auto benutzt — wenn vorhanden. Das jedoch entfremdet die Breitscheider erst recht von ihrem Stadtkern. Mülheim und Kettwig liegen viel näher, und die hier verlaufenden Autobahnen sind leicht erreichbar, um in wenigen Minuten in die Großstädte Essen und Düsseldorf zu gelangen. Ratsmitglied Clemens Graf von Spee: „Das Problem: Wie komme ich in die Innenstadt? besteht seit langem. Verständlich, daß die Bürger sich beschweren.“ In Form eines Antrages hatte das Ratsmitglied kürzlich auf die Benachteiligung und Entfremdung der über 2000 Bürger des nördlichsten Stadtteils Ratingens hingewiesen und auch deutlich gemacht, daß der gewerblichen Wirtschaft durch die „Abwanderung“ der Breitscheider bei ihren Einkäufen „so manche Mark durch die Lappen“ gehe.

Graf von Spee: „Es ist doch ein Unding, zwei Fernlinien von Essen nach Düsseldorf zu unterhalten, obwohl eine S-Bahn-Linie mit Haltepunkten in Hösel und Ratingen-Ost bestehen, aber für den Breitscheider Norden keine durchgehende regionale Busverbindung zur Innenstadt eingerichtet werden

kann.“ Graf von Spee fordert, den Streckenverlauf des öffentlichen Nahverkehrs in Ratingen neu zu überdenken und mahnte: „Unsere Gemeinden dürfen wegen verkehrstechnischer Schwierigkeiten nicht auseinanderfallen.“

Als erste Abhilfe, so erster Beigeordneter Dr. John, ist an eine Weiterführung der jetzt noch im Lintorfer Industriegebiet endenden Buslinie 50 gedacht. Sie könnte über die bereits ausgebaute neue Kreisstraße (K 19) den Stadtteil Breitscheid-Nord bedienen. Wie die Rheinische Bahngesellschaft in Düsseldorf zu dem Vorschlag steht, bleibt abzuwarten. Dem Verkehrsbetrieb werden bald Vorschläge unterbreitet, die in der nächsten Verkehrsausschußsitzung Ende Januar diskutiert werden sollen. Dr. John: „Frühester Termin für eine Änderung der unzumutbaren Verkehrsverbindungen in Breitscheid wäre Ostern, vorausgesetzt, die Rheinbahn macht mit.“

Nach Vorstellungen Graf von Spees, wäre die Ideallösung eine Ringverbindung, die die einzelnen Ortsteile Ratingens miteinander verbinden würde. Nach seiner Vorstellung wären bestehende Buslinien nur miteinander zu verknüpfen, ohne das Streckennetz wesentlich zu vergrößern. Auch könne ein so geschaffener Rundverkehr an den beiden S-Bahn-Haltepunkten vorbeigeführt werden, so daß alle Ratinger zusätzlich eine schnelle Verbindung in Richtung Düsseldorf und Essen hätten.

Anzeige

Entspannung und Erholung bietet der hohe Sitzkomfort unserer Polstergarnituren.
Zur Sitz-, Leder- und Stoffprobe laden wir Sie ein.

form + raum
Einrichtungsstudio
Lintorfer Str. 31 · 4030 Ratingen
Tel. 0 21 02 / 2 16 47



reichend gesorgt. Nur zwei Fernlinien, aus Essen kommend, durchfahren Breitscheid mit dem Endziel Hauptbahnhof Düsseldorf. Nur einer beider Verkehrswege, die Buslinie 53, führt durch die Innenstadt.

Wer über Tag bestimmte Einkäufe zu tätigen hat, einen (lohnenden) Schaufensterbummel durch die Fußgängerzone der City unternehmen will oder aber eine Behörde aufsuchen muß, hat sich nicht nur auf Abfahrzeiten in stündlichen Intervallen einzurichten. Lästiges Umsteigen vergrault zusätzlich den Weg in die Innenstadt. Es

Immer mehr Einsprüche gegen Parallelbahn

Jetzt eine Flut von Einsprüchen

Ratingen — Die Zahl der Einsprüche gegen den Bau und Betrieb einer parallelen Start- und Landebahn am Düsseldorfer Flughafen nimmt in den letzten Tagen schlagartig zu. Insgesamt sind beim Regierungspräsidenten bis gestern schon 14 000 schriftliche Einsprüche eingegangen. Weitere 8000 bis 9000, heißt es im Haus des Regierungspräsidenten ferner, lägen noch bei den Kommunen wie den Bürgerinitiativen und würden im Laufe der Woche erwartet. Nach den neuesten Erkenntnissen rechnet der mit dem Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidenten beauftragte Regierungsrat Hücker bis zum Abschluß des Verfahrens mit rund 24 000 Einsprüchen. Das ist viel mehr als man je angenommen hatte.

Bis zum 23. Dezember können, wie mehrfach berichtet, solche Einsprüche gegen den Genehmigungsbescheid des NRW-Verkehrsministers Dr. Horst-Ludwig Riemer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingereicht werden. Das Recht, sich mit so einem Protestschreiben gegen den geplanten weiteren Ausbau des Bahnsystems am Düsseldorfer Flughafen zu wenden, hat jeder Bürger, der von Fluglärm belästigt wird und in einem entsprechenden Abstand zum Flughafengelände seinen Wohnsitz hat.

Verstärkt hat sich in den letzten Wochen die Aktivität vor allem in Lohausen. Eindrucksvoll wirbt ein Plakat, das ein von Schmerz gezeichnetes Kind zeigt, das sich mit beiden Händen die Ohren zuhält. Auf anderen Plakaten stehen Parolen wie „Jeder schriftliche Einspruch gegen die Parallelbahn ist wichtig“, „Welcher Betrieb darf so viel Krach und Gestank machen wie der Flughafen?“, „Fluglärm ist Impulslärm — und schädlich. Das läßt sich beweisen!“, „Parallelbahn heißt nicht Entlastung — sondern Kapazitätserweiterung“, „Ihr Einwand

gegen die Parallelbahn schützt vor mehr Lärm, vor mehr Gestank, vor mehr Gefahr — und schützt ihre Gesundheit.“

Die Propagandawelle gegen den Ausbau des Flughafens läuft in dieser unmittelbaren Nachbarschaft des Flughafens auf Hochtouren. Dabei gibt es hier auch einige Bürger, die durchaus für die Parallelbahn sind, aus verschiedenen Gründen. Aber die Mehrheit ist offensichtlich davon überzeugt, daß mit einem solchen Vorhaben die Kapazitäten erweitert werden sollen.

Beim Lohausener Bürgerverein indessen herrscht noch Verbitterung darüber, daß in der sogenannten Kaufzone (Fluglärmbereich 1) immer wieder Anwesen von der Flughafengesellschaft aufgekauft und die Häuser nach dem Abzug der Bewohner sofort vernichtet werden. Dies jedoch soll ein Entgegenkommen sein, das Riemer als flankierende Maßnahme mit der Parallelbahn-Genehmigung durchgesetzt hatte.

Weitere Aktivitäten wurden aber auch gerade in den letzten Wochen im Bereich Ratingen und der ehemaligen Angerlandgemeinden entfaltet. An erster Stelle war es die Aktion Fluglärm in der IG Waldgemeinde, bei der bis gestern insgesamt rund 4000 Einsprüche eingegangen sind. Vorsitzender Joachim Hans Beckers gab sie gestern beim Regierungspräsidenten ab. Er ist mit dem Ergebnis durchaus zufrieden.

In Breitscheid fand die Aktion der ehemaligen IG Breitscheid und neuen Bürgerschaft Breitscheid e. V. eine große Resonanz. Fast 500 Einsprüche konnten nach der dort beendeten Aktion an den Regierungspräsidenten in Düsseldorf weitergeleitet werden. In einem Begleitschreiben nahm die Bürgerschaft zu den besonders Breitscheid betreffenden Problemen in Verbindung mit der Parallelbahn Stellung.

Sowohl die Aktionsgemeinschaft Fluglärm wie auch die Bürgerschaft Breitscheid machen darauf aufmerksam, daß die Einspruchsfrist am 23. Dezember 1977 abläuft. Einsprüche können bis zu diesem Termin entweder an die Stadt Ratingen, Rathaus, oder aber direkt an den Regierungspräsidenten, Dezernat 53, Reuterkaserne 1b, 4000 Düsseldorf, eingesandt werden. Der Poststempel vom 23. 12. 1977 genügt noch. Außerdem aber will man, so wurde von seiten des Regierungspräsidenten erklärt, die Annahme von „Nachzüglern“ großzügig handhaben.

Das Planfeststellungsverfahren übrigens wird zunächst mindestens noch zwei Jahre dauern. Erst nach diesem Zeitpunkt ist wahrscheinlich frühestens ein Planfeststellungsbeschluß aus dem Ministeriums zu erwarten. Dann besteht noch für jeden Betroffenen die Möglichkeit, sich bei Gericht gegen das Vorhaben zu wehren. **Sle/-b-n**

Ratingen — Wenn nicht der Engpaß bei der Unterquerung der A 3 wäre — die neuausgebaute Kreisstraße 19 (Bürokraten und Kenner sprechen nur von der K 19) könnte mit Fug und Recht ein vollendetes Bauwerk für eine reibungslose Abwicklung des Regionalverkehrs genannt werden. Seit das letzte Teilstück der Straße, der Lintorfer Weg in Breitscheid, für den Verkehr freigegeben wurde, reiben sich jedenfalls die verantwortlichen Straßenbauer des Kreises Mettmann die Hände: für den Kreis bedeutet die K 19 nämlich eine überaus wichtige Verbindung, die von der

gig fahren zu lassen.

Weggefallen ist im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße 288 zu einer Autobahn die Anbindung der K 19 an die ehemalige Bundesstraße. Doch ist der überregionale Verbund damit nicht aufgegeben: zwischen der B 1 und Lintorf dient die K 19 dem Zubringerverkehr zum Industriegebiet als Anschlußstraße zur B 1 in Richtung Mülheim, zur A 3 (Köln—Oberhausen) und A 52 in Richtung Essen.

An den Phasen des Ausbaus lassen sich auch die Zeitspannen des heutigen Straßenbaus ermessen: schon 1964 wurde mit

Kreisstraße 19 jetzt endlich fertiggestellt / Planbeginn 1964

Nur vorläufiger Engpaß

Landstraße 62 in Mülheim/Mintard über Breitscheid nach Lintorf verläuft. Dort erfüllt die K 19 eine besondere Aufgabe, indem sie das neu erstandene Baugebiet im Nordosten Breitscheids an das überörtliche Verkehrsnetz anschließt.

Größten Wert bei der Planung des Neuausbaus dieser Kreisstraße wurde auf einen reibungslosen Verkehrsablauf gelegt. Dies zeigt sich zum Beispiel an der Kreuzung mit der Bundesstraße 1. Weil dort, auf der B 1, kein linksabbiegender oder einbiegender Verkehr mehr auftritt, brauchte nicht einmal eine Lichtzeigeanlage eingesetzt werden, um die Autos zü-

der Planung, 1969 mit den Ausbaurbeiten begonnen. Jetzt, nach 13 Jahren, sind endlich die 10,5 Millionen Mark, die für die 5,5 Kilometer lange Ausbaustrecke aufgewendet werden mußten, verbaut.

Der eingangs erwähnte Engpaß an der Brücke unter der A 3 wird erst dann beseitigt werden — hier sprach Verkehrsminister Riemer ein gewichtiges Wort mit — wenn diese Brücke im Zuge des sechsspürigen Ausbaus der A 3 ohnehin verbreitert werden muß. Dies soll doppelte Behinderungen des Verkehrs vermeiden. Schilder mahnen vorläufig zur besonderen Rücksicht auf Fußgänger und Fahrradfahrer. **uk**