

FÜR HEILIGENHAUS-SÜD-HOMBERG-OBERE FLANDERSBACH

Die Bürgerinitiative Ratingen · Heiligenhaus · Velbert
gegen die A 44 / Dü-Bo-Do e.V.

Noch können Sie die A 44 verhindern

Durch Ihren sofortigen Einspruch gegen die gerade eröffnete Planfeststellung kann der Bau der A 44 vielleicht gestoppt werden. Sonst drohen:

- **Verlärzung und Schadstoffbelastung**
- **Zerstörung der Naherholungsregion**
- **Gefahr für unser Trinkwasser**
- **Ruin für unsere heimischen Höfe**
- **Verkehrsprobleme ohne Ende**

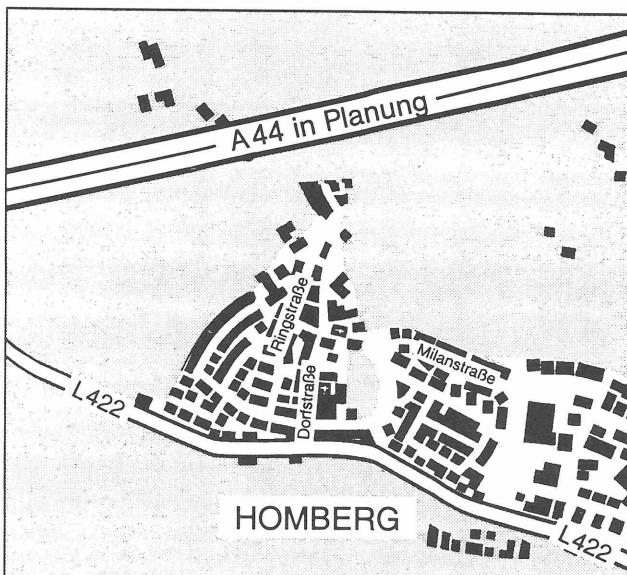
Im Gegensatz zu unserer regionalen Verkehrslösung bringt die A 44 nachweislich nur eine geringe Entlastung für den Verkehr in Heiligenhaus und Ratingen-Homberg, schafft aber große neue Probleme in unserer grünen Region! Die A 44 bedroht Mensch und Natur. Es ist deshalb legitim, sich dagegen zu wehren. Darum ruft die Bürgerinitiative gegen die A 44 auf: Erheben Sie jetzt Einspruch gegen die Planfeststellung.

Sonst ist es zu spät!

Unser Extrablatt soll Sie informieren und Ihnen Argumentationshilfen bieten. Sie können nur innerhalb von 8 Wochen nach Beginn der Auslegung Einspruch einlegen. Einzelheiten finden Sie auf Seite 10. Die Einspruchsfrist endet am 31. Mai 2005.

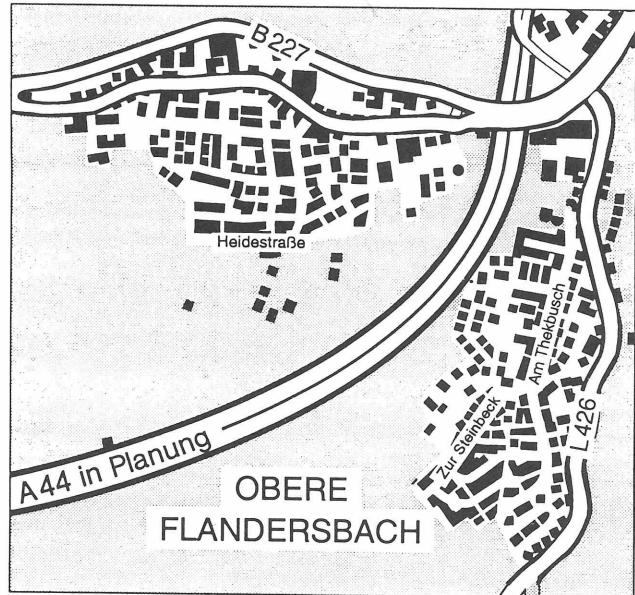
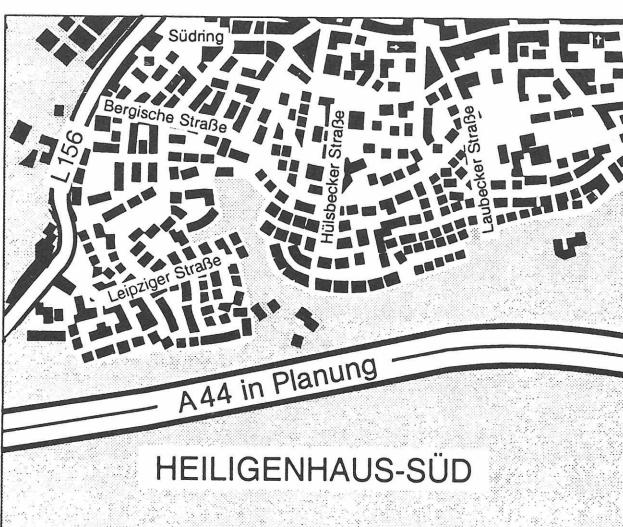
Die A 44 verschlechtert unsere Lebensqualität: Verlärzung und Schadstoffbelastung unserer Wohngebiete

Die Straßenplaner haben eine Trasse gewählt, die bis zu 80 Meter an die Wohnbebauung heranreicht, Wohnbebauung, die teilweise trotz Kenntnis von der Autobahnplanung erst in den letzten Jahren entstanden ist. Auf die Anwohner wird wenig Rücksicht genommen.



Wird die A 44 gebaut, wird es in diesen und anderen angrenzenden Wohngebieten zu **starken Lärmbelastungen** kommen.

Da ändern auch neue Fenster nichts, denn auch bei geschlossenem Fenster wird der Lärm in Ihre Wohnung dringen, Tag und Nacht, wochentags und sonntags.



Und draußen im Garten oder auf dem Balkon kann man dem Lärm erst recht nicht ausweichen.

Wegen dieses Lärms hielt man noch vor wenigen Jahren eine Halbabdeckelung für unerlässlich, d.h. durch eine Überdachung der Fahrbahn zum Wohngebiet hin sollte der Lärm in die andere Richtung abgelenkt werden. In der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde sogar noch weitergehend eine Tunnellösung befürwortet.

Jetzt gibt es nur noch einfache Lärmschutzwände. Die Planer der A 44 wollen so wenig Lärmschutz wie irgend möglich gewähren. Die Folgen wie Stress, Schlafstörungen bis hin zu akuten Gesundheitsschäden sollen die Anwohner entlang der Trasse aushalten.

Aber es geht nicht nur um Lärm. Es geht auch um die Schadstoffe, die mehrere tausend Fahrzeuge täglich mit sich bringen. Dabei geht es nicht nur um die Autos, die jetzt schon hier fahren. Die Autobahn wird zusätzlichen Verkehr anziehen.

Sie werden nicht nur **Lebensqualität** verlieren, sondern auch der **Wert der Häuser** wird sinken. Mit einer Entschädigung für den Wertverlust brauchen Sie nicht zu rechnen.

Die A 44 führt quer durch unsere niederbergische Heimat:

Zerstörung unserer grünen Naherholungsregion

Erholung direkt vor der Haustür, ein paar Schritte gehen und im Grünen sein; Bewohner und Bewohnerinnen der benachbarten Großstädte würden viel dafür geben.

Die Landschaft vor unserer Haustür mit ihren Kuppen, Siepen, Bächen und Wäldern ist eine der letzten noch unzerschnittenen Freiflächen unserer Region. Eine solche Landschaft ist Erholung für Körper und Sinne, eine Oase für Mensch und Tier. Hier leben zahlreiche Tierarten, auch viele, die stark gefährdet und durch die Rote Liste geschützt sind, wie Schleiereule und Steinkauz.

Noch – denn die vorgesehene Trasse der A 44 führt mitten durch diese Landschaft hindurch. Die Autobahn ist überall zu sehen – und zu hören. Kein freier Blick mehr, keine Ruhe und

keine saubere Luft. Hier kann sich niemand mehr wirklich erholen. Ausgewiesene Schutzgebiete für Natur und Landschaft werden durchschnitten und beeinträchtigt. Siepen werden zugeschüttet, Bäche verrohrt und die Landschaft wird durch riesige Brücken verschandelt.

Eine Idylle für Mensch und Natur, ein Stück Heimat geht unwiederbringlich verloren.

Selbst die Umweltverträglichkeitsstudie der Straßenbauverwaltung gibt zu, dass die „Neubautrasse nur bei Inkaufnahme erheblicher Konflikte realisierbar ist“, das bedeutet, schwere Umweltschäden sind unvermeidbar. – Kein Wunder, dass selbst diese Studie mit dem Gedanken spielt, das Bauvorhaben aufzugeben.



Eine sichere Abdichtung der A 44 ist nicht möglich:

Gefahr für unser Trinkwasser

Wir alle schätzen gesundes und klares Trinkwasser als ein wertvolles Lebensmittel. Fast überall muss das Wasser künstlich aufbereitet werden, um diese Anforderungen zu erfüllen. Nicht so das Wasser aus Homberg. Es wird aus einem Kalkzug gefördert und ist so sauber, dass es ohne zusätzliche Filterung in das Leitungsnets eingespeist werden kann.

Dieser Kalkzug ist aber gegen Verunreinigungen besonders empfindlich.

Das Gebiet, aus dem das Wasser zum Homberger Brunnen fließt, ist als *Wasserschutzgebiet* gesichert. Dort ist alles verboten, was die Qualität des Trinkwassers gefährden könnte – normalerweise. Denn, obwohl andere Streckenführungen möglich sind, soll die A 44 auf mehr als zwei Kilometern genau über diesen Kalkzug gebaut werden – auf die Gefahr hin, dass bei einem Unfall auslaufendes Öl oder Chemikalien das Wasser vergiften. Niemand darf dort, auch bei größter Absicherung, bedenkliche Stoffe lagern – aber auf der Straße dürfen gefährlichste Stoffe transportiert werden.

Als Schutz für das Wasser haben die Planer eine Spezial-Folie vorgesehen. Aber: eine solche Folie lässt sich auf langen Strecken mit unterschiedlichem Untergrund kaum wirklich passgenau verlegen, sie unterliegt Spannungen im Untergrund und reißt an den Spannungsstellen, die nicht vorhersehbar sind. Und sie wird reißen, sobald einer der unterirdischen Kalk-Hohlräume, durch die das Wasser fließt, einbricht, wie es in Homberg regelmäßig passiert.

Manche Chemikalien, die ausfließen können, zerstören die Folie sogar sehr schnell. Gegen Unfälle in der Bauphase schützt sie ohnehin nicht.

Fazit: das Trinkwasser kann nicht dauerhaft gegen Schadstoffe und Gefahren von der Autobahn geschützt werden.

Das hat auch die Umweltverträglichkeitsstudie von 1988 erkannt. Dort heißt es:

„Die Anwendung der verbindlichen Richtlinie (RiStWaG) kann Störfälle, insbesondere während des Baubetriebes nicht ausschließen. Würden Schadstoffe in den Untergrund gelangen, sind auf Grund der hohen Durchlässigkeit des Kalkes irreparable Schäden für die Wasserqualität zu erwarten.“

Die genannte RiStWaG* fasst es kürzer:
„Der Bereich der Wasserschutzzone II ist von Straßen freizuhalten, da alle möglichen Schutzmaßnahmen zwangsläufig unvollkommen bleiben.“

Das heißt: Wenn die A 44 gebaut wird, wird die Trinkwassergewinnung in Homberg über kurz oder lang aufgegeben werden müssen. Statt natureinen Wassers bekommen dann auch wir Uferfiltrat.

* „Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“



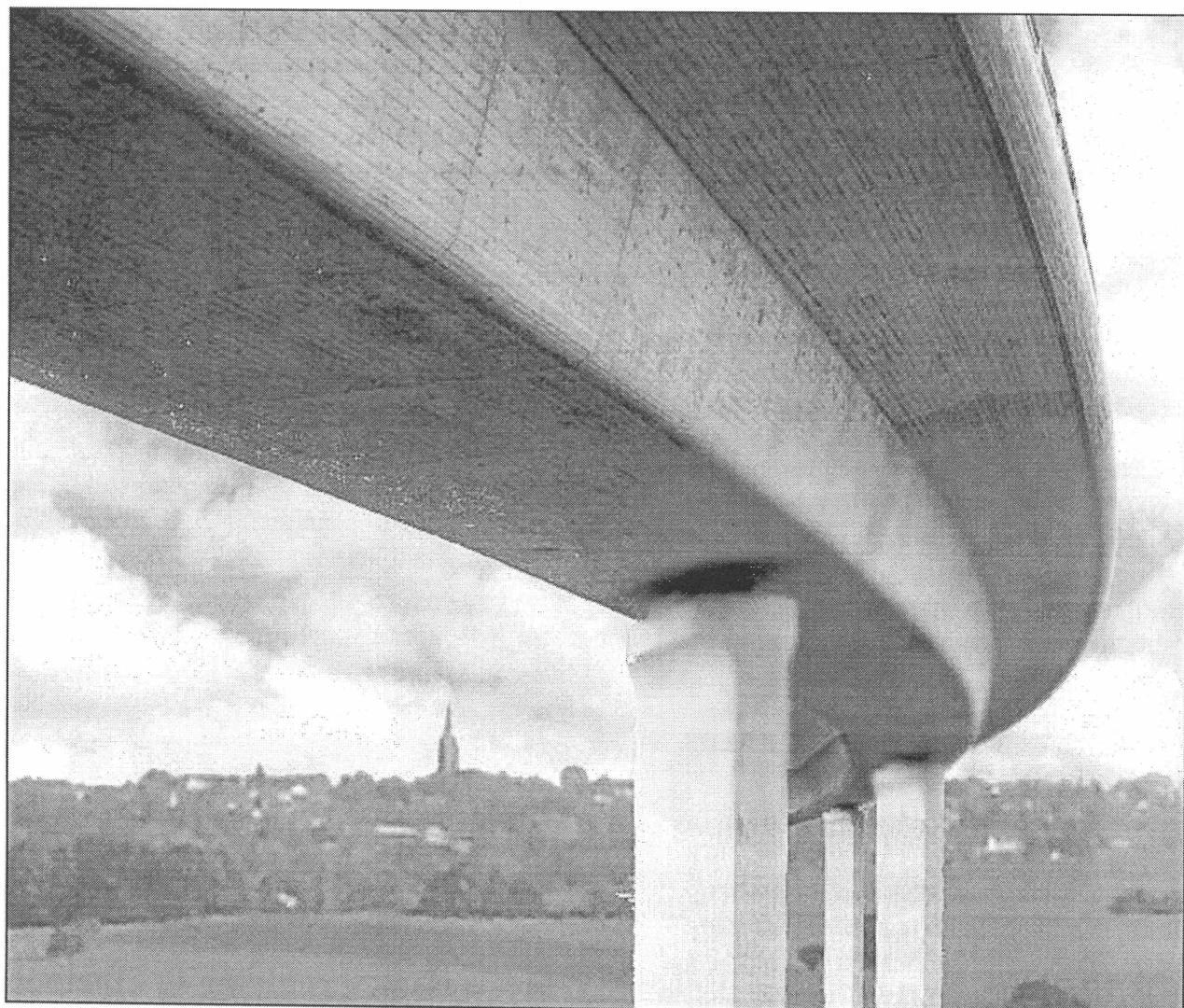
Die A 44 vernichtet wertvolle Ackerflächen: Ruin für unsere heimischen Höfe

Eine gesunde Landwirtschaft auf fruchtbaren Böden ist unsere Lebensgrundlage.

Die niederbergischen Lößlehmböden gehören mit 70–90 Bodenpunkten zu den fruchtbarsten in Deutschland. Trotz aller Schwierigkeiten können die Höfe noch als Familienbetriebe geführt werden. Viele von uns kaufen dort ihre frischen und gesunden Lebensmittel.

Durch den Straßenbau und seine Auswirkungen werden hunderte von Hektar wertvollen Bodens der Landwirtschaft entzogen. Dieser Flächen-

verlust kann das „Aus“ für viele Höfe bedeuten. Die heimische Landwirtschaft und ihre fruchtbaren Ackerböden sollten als unverzichtbare Grundlage unserer Ernährung gesehen werden, die es zu bewahren gilt. Und die angrenzenden Flächen werden auch für den Anbau ausfallen. Oder können Sie sich vorstellen, Obst, Gemüse oder andere Lebensmittel zu kaufen, die im Schadstoffnebel der Autobahn gewachsen sind? Wo heute noch Getreide wächst, sollen bald Autos fahren.



Die A 44 ist Stückwerk: Keine Lösung der Verkehrsprobleme

Seit Jahrzehnten fordern Politiker die A 44 als wichtiges Projekt für das Allgemeinwohl, demgegenüber Einzelinteressen (von Anwohnern, Landwirten, Erholungssuchenden, der Wassergewinnung und nicht zuletzt der Natur) zurückstehen müssten.

Ursprünglich war die A 44 als große Ost-West-Verbindung geplant. Doch angesichts des Widerstandes der Ruhrgebietsstädte wurde dieses Konzept 1997 endgültig aufgegeben. Die Abschnitte zwischen Velbert und Bochum sowie südlich von Dortmund sind nicht mehr in den neuen Bundes-Verkehrswegeplan aufgenommen worden.

Das Argument des „Lückenschlusses“ ist damit hinfällig. Eine durchgehende A 44 über Velbert hinaus wird es definitiv nicht geben.

Die Behauptung, das A 44-Stück passe gut in eine Nord-Süd-Verbindung Gelsenkirchen–Düsseldorf, hängt in der Luft, da die Anschlussstücke noch nicht einmal geplant sind. Die dann notwendigen Tunnellösungen in Essen würden auf wenigen Kilometern etliche Milliarden kosten. Das ist nicht finanziertbar.

Heute geht es nur noch darum, ein Autobahnteilstück von Ratingen nach Velbert zu begründen. Planer und Politiker sagen, es sei notwendig – zur Lösung der Verkehrsprobleme in Homberg und Heiligenhaus – als Standortfaktor für die niederbergische Wirtschaft. Doch stimmt das auch?

In Homberg wie in Heiligenhaus gibt es eindeutig gravierende Verkehrsprobleme.

Über die L 422 fahren mitten durch Homberg täglich rund 25 000 Fahrzeuge. Morgens bilden sich lange Staus, wenn die Pendler aus Homberg, Wülfrath, Heiligenhaus und Velbert zur Arbeit nach Düsseldorf oder ins Ruhrgebiet fahren,

und das gleiche abends, wenn sie zurückkehren. Den ganzen Tag über herrscht reger Verkehr.

Laut und gefährlich sind vor allem die zahlreichen Kalkläster. Doch gerade sie werden bleiben. Die Autobahntrasse und die geplanten Auffahrten liegen für sie so ungünstig, dass sie weiter die Landstraße benutzen werden. Und das gilt auch für die Mehrzahl der Pendler. Für die Homberger und Wülfrather ist die geplante A 44 keine Alternative.

Fazit: Homberg wird, auch wenn die A 44 gebaut würde, weiterhin mit starkem Durchgangsverkehr leben müssen. Eine wirklich spürbare Entlastung des Ortes kann nicht die A 44 bringen, sondern nur die Tieferlegung der L 422. Dafür gibt es einen rechtskräftigen Bebauungsplan. Aber durch politische Winkelzüge ist sie erst letztens wieder aus der baldigen Realisierung katapultiert worden.

Und auch die Verkehrslawine, die sich täglich durch **Heiligenhaus** schlängelt und quält, hat jeder vor Augen. Doch Verkehrszählungen haben ergeben, dass es sich zu über 90% um Quell- und Zielverkehr handelt, d.h. um innerstädtischen Verkehr, der die Geschäfte, Gewerbe- und Industriebetriebe in Heiligenhaus selbst ansteuert. Dieser Verkehr muss und soll in die Stadt hinein und kann nicht – z.B. über die A 44 – um die Stadt herumgeleitet werden.

Fazit: Für die Heiligenhauser Verkehrsprobleme bringt die A 44 keine Lösung. Auch mit der A 44 werden die Anwohner der Hauptstraße weiterhin unter der Verkehrslast leiden. Eine Verbesserung für das Zentrum könnte hier nur die immer wieder diskutierte „Entflechtungsstraße“ im Ort selbst bringen, die den innerstädtischen Verkehr neu ordnet.

Die A 44 kann die Verkehrsprobleme in Homberg und Heiligenhaus nicht lösen.

A 44 kein nennenswerter Standortvorteil

Velbert hat bereits einen Autobahnanschluss

Politiker und Straßenplaner suggerieren, die darbende, von ordentlichen Verkehrswegen abgeschnittene niederbergische Wirtschaft müsse dringend durch die A 44 an die Industriezentren angebunden werden. Stimmt das?

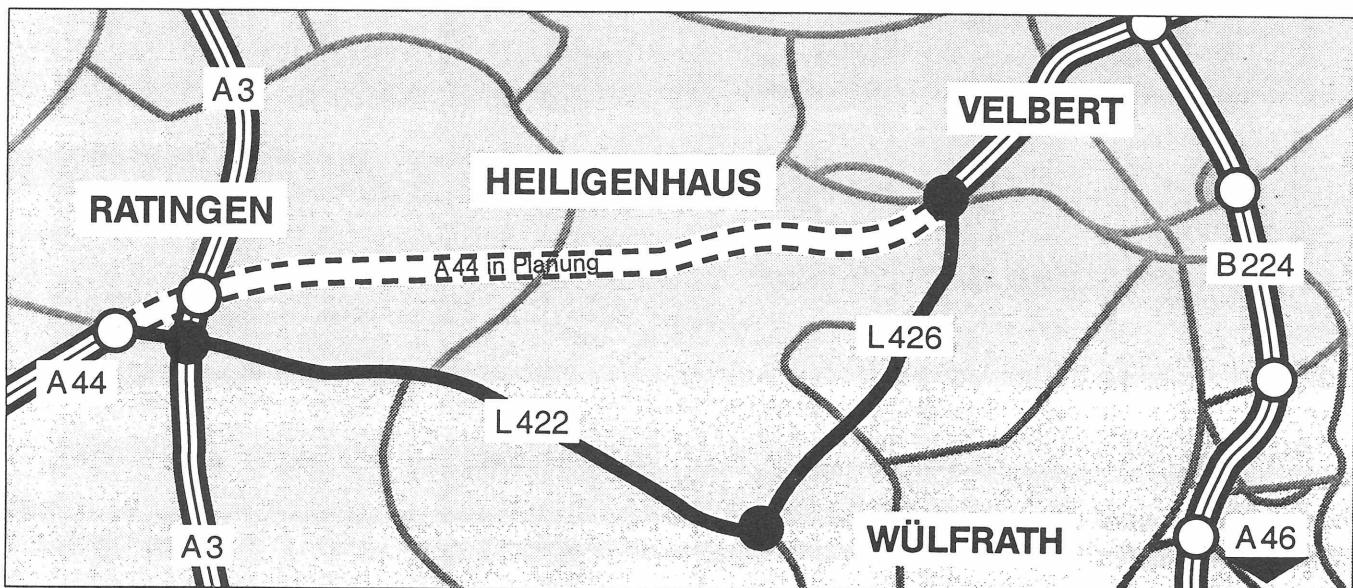
Der niederbergische Raum verfügt über eine vielfältige klein- und mittelständische Industrie. Im Export haben Heiligenhaus (74,7%), Velbert (62,6%) und Wülfrath (54,4%) im Kreisvergleich die mit Abstand besten Werte.* Und es ist heimische Wirtschaft im besten Sinne. Nicht nur die Unternehmen sind dort angesiedelt, sondern auch die Menschen. Sie leben und arbeiten am selben Ort, verdienen ihr Geld nicht nur in der Stadt, sondern geben es hier auch zu einem guten Teil wieder aus. Die Menschen sind mit ihrer Stadt verbunden, weil sie ihnen nicht nur Arbeit, sondern auch ein attraktives Wohn- und Lebensumfeld bieten kann.

Anziehungskraft wird Velbert durch die A 44 nicht gewinnen, sondern verlieren, da die Rhein-Schiene mit Düsseldorf und ihrer wesentlich größeren Anziehungskraft näherrückt. Das gilt für die An- und Umsiedlung von Unternehmen genauso wie für die Einkäufe der Privathaushalte. Die IHK bemängelt eine einseitige Betonung des gewerblichen Sektors im Niederbergischen

und hofft künftig auf die Ansiedlung von Dienstleistungs- und Hightech-Unternehmen. Solche Firmen benötigen heute weniger Fernstraßen als Datenautobahnen. Ein landschaftlich attraktives Umfeld ist für deren Mitarbeiter dagegen sehr wichtig. Die A 44 zerstört genau das Umfeld, das dem Standort bisher seine eigene Anziehungskraft gibt.

Sicherlich, es gibt Unternehmen, die von der A 44 profitieren würden. Doch ist die Infrastruktur im niederbergischen Raum bei weitem nicht so schlecht, wie behauptet wird. Gerade Velbert hat heute schon mit der vierspurigen B 224/A 535 einen autbahnhähnlichen Anschluss zum Sonnborner Kreuz (A 46). Mit dem geplanten und teilweise bereits fertig gestellten 6-spurigen Ausbau der A 46 vom Sonnborner Kreuz bis Hilden wird der Anschluss von Velbert an das Autobahnnetz weiter verbessert. Einen zusätzlichen Autobahnanschluss, der nur dazu dient, eine Stadt wie Velbert mit weniger als hunderttausend Einwohnern anzubinden, wäre eine unfassbare Geldverschwendug im Vergleich zu einer regionalen Verkehrslösung, die an das vorhandene Straßennetz anknüpft.

* IHK-Spezial: Arbeitsplatz-Performance im Kreis Mettmann, Die Städte im Vergleich, Düsseldorf 2003, S. 19



Ein Alternativkonzept schlägt die A 44: Regionale Verkehrslösung mit Straße und Schiene

Die Bürgerinitiative gegen die A 44 engagiert sich für Verkehrslösungen, die gezielt die Probleme dieses Raumes anpacken.

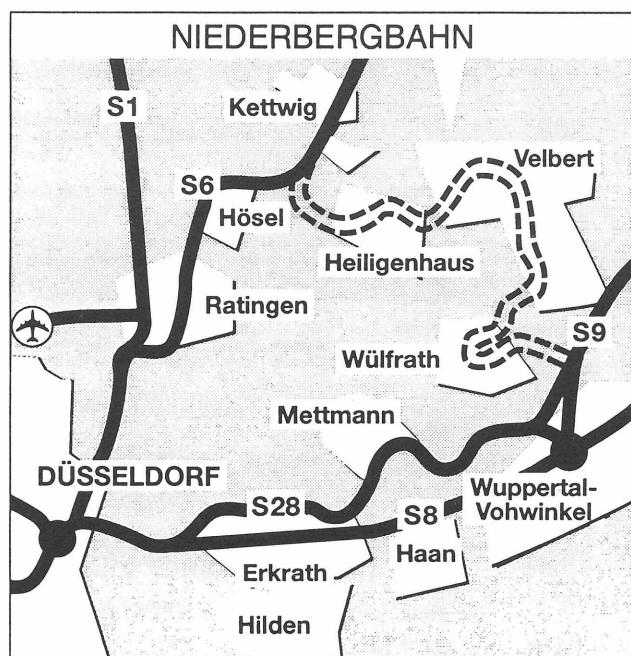
Wir treten ein für ein Verkehrskonzept, das nicht einseitig auf die Autobahn setzt, sondern Straße und Schiene so miteinander kombiniert, dass ein leistungsfähiges Verbundsystem entstehen kann. Durch diese regionale Verkehrslösung werden die Innenstädte mehr von Verkehr entlastet als durch die geplante A 44.

Denn nur durch eine Verbindung von Schiene und Straße können die großen Pendlerströme in die Industrie- und Handelszentren wirtschaftlich und umweltfreundlich bewältigt werden.

Schiene



Wiederherstellung der Niederbergbahn Kettwig / Hösel – Heiligenhaus – Velbert – Wülfrath, also zwischen den S-Bahnen S6 und S9.



Da die Trasse noch vorhanden ist und weitgehend auch die Brücken, ist ein zügiger, kostengünstiger Anschluss von Velbert und Heiligenhaus an das vorhandene S-Bahn-Netz möglich.

Die Haltestellen sind von großen Wohngebieten aus zu Fuß erreichbar. Der Düsseldorfer Regierungspräsident und die Kreispolitiker setzen sich in jüngster Zeit sehr für diese Strecke als Teil der sogenannten „Circle-Line“ ein.

Straße

Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen Velbert und der Autobahn A 3 in Ratingen durch Ausbau vorhandener Landstraßen an ihren Engpassen:

- Verwirklichung des rechtskräftigen Bebauungsplanes, der sofort ausgeführt werden könnte, zum Bau der neuen Ortsdurchfahrt L 422n in Homberg in Tieflage, um den Schwerlast- und den Pendlerverkehr anwohnerfreundlich und flüssig durch Homberg leiten – statt auf den nächsten schweren Unfall zu warten.
- Wiederaufnahme der für die A 44 gestoppten Planung zum Ausbau der L 426 östlich am Ortsteil Velbert – Obere Flandersbach vorbei (siehe Karte Seite 7).

Beide Vorhaben werden derzeit zugunsten der A44 nicht betrieben.

Diese regionale Verkehrslösung bedeutet Verbesserung der Verkehrssituation in Niederberg ohne unnötige Belastung der Wohngebiete und der Umwelt, für höchstens die Hälfte der Gelder, die für den Bau der A44 bereitgestellt werden sollen.

Widerstand gegen diese A44!

Den Gegnern dieser A 44 wird immer wieder vorgeworfen, sie stellten ihre privaten Interessen über das Allgemeinwohl und versuchten, eine für die gesamte Region wichtige Straße zu verhindern. Viele seien sogar im Wissen um die geplante Autobahn hierher gezogen.

Es stimmt, einige Bürger in den Neubaugebieten wussten, dass eine Autobahn gebaut werden sollte, eine große Ost-West-Fernverbindung.

Aber diese Ost-West-Verbindung ist längst vom Tisch.

Jetzt geht es nur noch um eine regionale Straße, die die Verkehrsprobleme in Heiligenhaus und Homberg nicht lösen kann. Ihr Nutzen ist sehr zweifelhaft, ihr Schaden für Umwelt und Natur dagegen immens, auch wenn die Planer ihn kleinreden wollen. Nicht einmal eine alternative Trassenführung mit geringeren Umweltauswirkungen soll noch untersucht werden. Darum wurde inzwischen

das „N“, der Vorbehalt einer naturschutzfachlichen Prüfung, für die A 44 gestrichen.

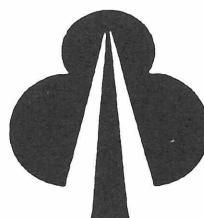
Es ist daher legitim, sich gegen diese A44 zu wehren, die

- **die Wohngebiete belastet,**
- **unser Trinkwasser verschmutzt,**
- **die letzten Naherholungsräume der Region zerschneidet,**
- **die Natur zerstört und**
- **bäuerliche Existenzen vernichtet.**

Ein Nutzen dieses verbliebenen Teilstücks der ehemaligen Ost-West-Verbindung ist dagegen außer mit Schlagworten nicht belegt.

Sich gegen die A 44 zu wenden, kann zugleich heißen, sich für Maßnahmen einzusetzen, die die Verkehrsprobleme in unserer Region langfristig und nachhaltig lösen können.

Darum: Widerstand gegen diese A44 dient dem Allgemeinwohl.



Die Bürgerinitiative Ratingen · Heiligenhaus · Velbert
gegen die A 44 / Dü-Bo-Do e.V.

Sie finden uns im Internet unter: www.a44.info · Unsere e-mail-Adresse lautet: mail@a44.info

ViSdP: Eckhard Brandt, Am Stinder 18, 42549 Velbert

Wichtige Termine

Die Planungsunterlagen liegen aus vom 4. April bis 3. Mai 2005

in Ratingen im Technischen Rathaus, 1. Stock

Mo.–Mi. 8.00 – 16.00 Uhr, Do. 8.00 – 18.00 Uhr, Fr. 8.00 – 13.00 Uhr

in Homberg im Calvin-Haus (alte Schule) Zeiten werden noch bekanntgegeben

in Heiligenhaus Vermessungsamt, Zimmer 308

Mo.–Do. 8.30 – 12.30 Uhr, Mo., Di. 13.30 – 17.00 Uhr, Do. 13.30 – 18.00 Uhr,
Fr. 8.30 – 12.00 Uhr

in Velbert Fachabteilung IV.1, Am Lindenkamp 31, 1. Stock, Zimmer 121

Mo.–Fr. 8.00 – 12.00 Uhr, Mo. 13.00 – 16.00 Uhr, Di, Mi. 13.00 – 15.00 Uhr,
Do. 13.00 – 18.00 Uhr

In dieser Zeit können Sie Ihre Einwände den Mitarbeitern im Rathaus
mitteilen, die sie schriftlich festhalten.

Schriftlich können Sie noch 4 Wochen länger Einspruch erheben.

**Ihr Einspruch muss also spätestens am 31. Mai 2005
bei der Bezirksregierung eingegangen sein.**

Adresse:

Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 53, Fischerstraße 2, 40477 Düsseldorf
Aktenzeichen 53.32-01/05

Sie können Ihren Einspruch frei formulieren oder sich unseres Vordruckes auf
der Rückseite bedienen.

Während der Bürgerversammlungen besteht außerdem die Möglichkeit, die
für Sie wichtigen Einsprüche zusammenzustellen. Außerdem können Sie sich
Anregungen holen im Internet unter www.a44.info

**Weitere Möglichkeiten, sich zu informieren, haben Sie
in den Rathäusern...**

in Ratingen am 18. April 2005 um 17.30 Uhr

in Heiligenhaus am 21. April 2005 um 17.00 Uhr

in Velbert am 14. April 2005 um 17.00 Uhr

Dort stehen Ihnen ein Mitarbeiter der Verwaltung
und Mitglieder der Bürgerinitiative für Rückfragen zur Verfügung.

... und auf unserer Bürgerversammlungen

13. April 2005 um 20.00 Uhr im „Club Heiligenhaus“, Hülsbeckerstraße 16

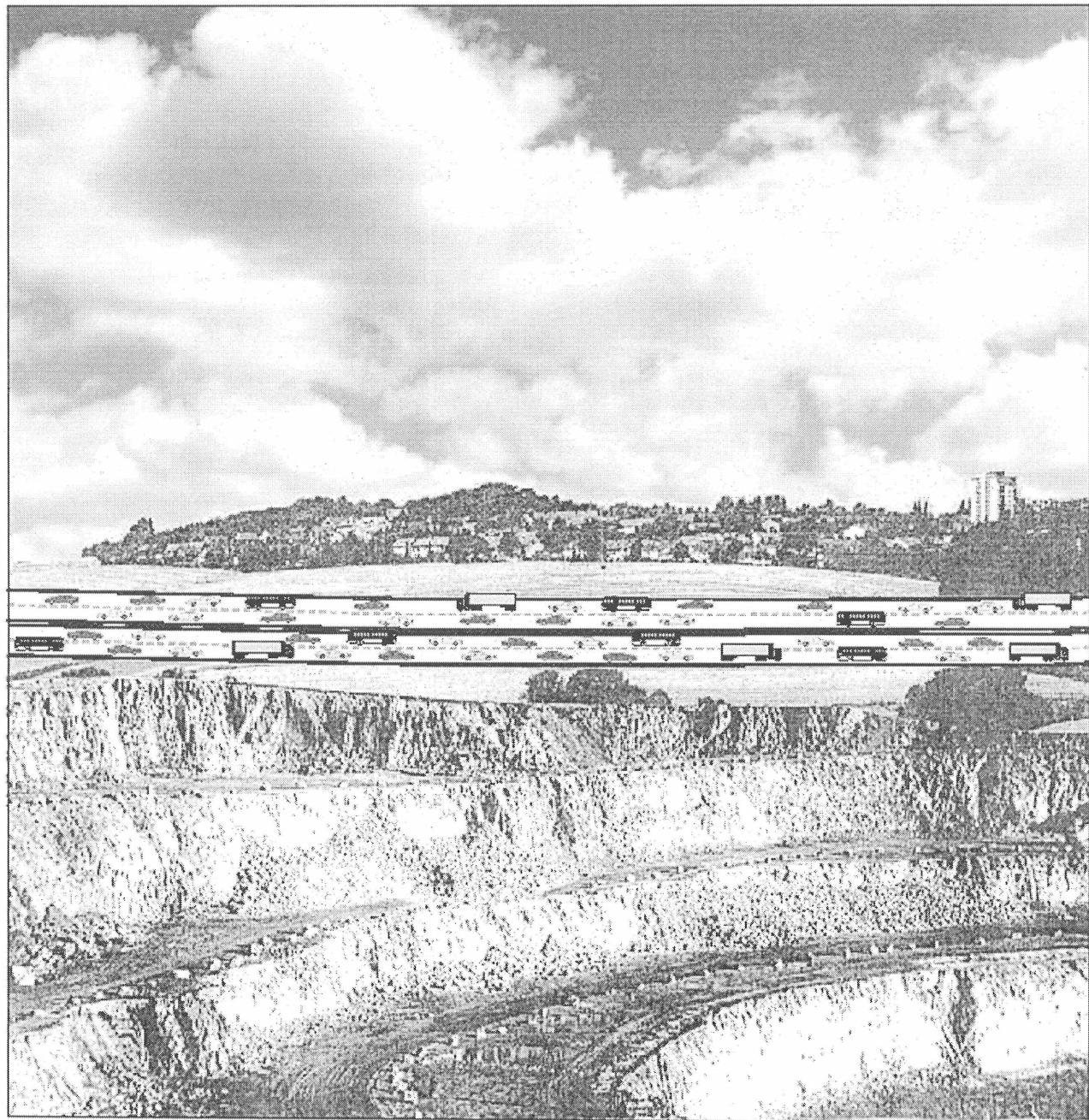
14. April 2005 um 20.00 Uhr im „Luthersaal“, Ratingen-Homberg, Dorfstraße

**19. April 2005 um 20.00 Uhr im „Bürgerhaus Heide“, Heiligenhaus,
Heinrich-von-Brentano-Weg 1**

**29. April 2005 um 20.00 Uhr im „Bürgerzentrum Obere Flandersbach“,
Velbert, Fliederbusch 1**

*Wir erläutern die Pläne und ihre Auswirkungen. Jeder einzelne kann in Ruhe
prüfen, ob er betroffen ist und gegen die Pläne Einspruch erheben möchte.*

Der Heiligenhauser Süden „Schöne Aussichten“?



Fotomontage: Von oben nach unten. Stadt Heiligenhaus, A44 (in Planung), Kalkabbau (in Planung).

Einspruch

An: Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 53, Fischerstraße 2, 40477 Düsseldorf
Aktenzeichen 53.32-01/05

Ich erhebe Einspruch gegen das planausgelegte Teilstück der A 44.

Der Bau der Autobahn schafft Probleme statt sie zu lösen und stellt eine unnötige Geldverschwendug von über 150 Mio. Euro dar.

1. Das planausgelegte Teilstück der A 44 ist ungeeignet, die ihm zugesetzten Aufgaben zu erfüllen. Es soll regionale Verkehrsprobleme lösen. Das ist nicht Aufgabe einer Autobahn. Die Verkehrsprobleme können durch andere Maßnahmen (Ausbau der Landstraßen L 426 und L 422, Ausbau der Circle-Line-Bahnstrecke/Reaktivierung der Niederbergbahn) besser und billiger gelöst werden. Es gibt keine erkennbare und nachvollziehbare Funktion in einem überregionalen Verkehrsnetz, da die A 44 in Velbert endet.
2. Die Autobahn durchschneidet die größte zusammenhängende Freifläche der Region mit ihrer vielseitigen Landschaft und zahlreichen, z.T. seltenen Tieren und Pflanzen. Es werden ortsnah Spazier- und Wanderwege betroffen und das einmalige Naherholungsgebiet entwertet, vielleicht sogar vernichtet.
3. Die gewählte Trasse und ihre Ausgestaltung verschärfen die ohnehin vorhandenen Probleme unnötig. Das Homberger Wasserschutzgebiet wird mittig durchschnitten statt die Autobahn an dessen Rand entlang zu führen. Die Trasse wird, ohne die möglichen Schutzmaßnahmen für die Bevölkerung einzuplanen, unnötig dicht an Wohnbebauung vorbeigeführt. Die Lage der Anschlussstellen macht die Strecke für den Kalklast-Schwerverkehr unattraktiv.

Als Velberter wende ich mich gegen den Bau der A 44 zwischen Ratingen und Velbert, da Velbert über die mehrspurig ausgebauten B 224n bereits gut an das Autobahnnetz angebunden ist, so dass der geplante Bauabschnitt nur Nachteile bringt.

Der attraktive Naherholungsweg nach Hetterscheid fällt weg und der Wanderweg durch den Ganslandsiepen wird zerschnitten.

Der Ortsteil „Obere Flandersbach“ soll durch die geplante Trasse und die Zuleitung des aus Wülfrath über die L 426 zur Anschlussstelle Velbert-West geleiteten Verkehrs zangenartig eingeschlossen werden.

Gerade in diesem Ortsteil soll die Autobahn dicht an der Wohnbebauung entlang geführt werden. Die Anwohner werden damit einer hohen Lärm- und Abgasbelastung ausgesetzt. Aus Einsparungsgründen wird aber auf Schutzmaßnahmen verzichtet, so dass die Lärmelastung höher wird als z.B. bei einer Industrieanlage zulässig.

Die geplante Autobahn wird zu einem Wertverlust der Grundstücke im gesamten Wohngebiet Obere Flandersbach führen.

Durch die Kostenkonkurrenz stellt die Autobahn wichtige und preisgünstigere Maßnahmen in Frage. Das gilt insbesondere für den dringend notwendigen (Wieder-)Anschluss der Region an das Schienennetz durch Reaktivierung der Niederbergbahn.

Name, Straße, PLZ/Ort

Datum, Unterschrift: