

## Die Bürgerinitiative Ratingen Heiligenhaus Velbert gegen die A44 / Dü-Bo-Do e.V.

An die  
Mitglieder des  
Rates der Stadt Velbert

### BETR.: Regionales Verkehrskonzept für Niederberg

Sehr geehrte Damen und Herren!

Hiermit überreichen wir Ihnen unser Verkehrskonzept

#### "Niederbergisches ABC".

Die darin enthaltenen Vorschläge sind gerade auch vor dem Hintergrund zu sehen, daß die A 44 über Velbert hinaus nach Osten nicht fortgesetzt wird. Dies entspricht dem politischen Willen der Städte Essen, Hattingen, Bochum und Dortmund, dies entspricht jüngsten Aussagen führender Politiker der Landesregierung, wie Ministerpräsident Rau. Der Deutsche Bundestag stufte 1985 die Ruhrgebiets- A 44 als "möglichen späteren Bedarf" in die Kategorie "Planungen" ein. Die Abschnitte in Dortmund und Unna sind überhaupt nicht mehr vorgesehen.

Eine A 44 allein zwischen A 3 und Velbert hat keine Funktion als Autobahn für die überregionalen Verkehre zwischen Kassel und Aachen, zwischen dem Ruhrgebiet und Düsseldorf. Für die regionalen Verkehre selbst stellt die A 44 aber nur eine unzureichende Entlastung dar, zumal ein eventueller Baubeginn nach dem Obergerichtsgerichtsurteil noch Jahre auf sich warten lassen wird. Die A 44 wäre zudem mit großen Eingriffen in den Naturhaushalt, z.B. der Durchschneidung der beiden größten, zusammenhängenden Naturräume des Kreises Mettmann und der Gefährdung der Wassergewinnung Homberg verbunden.

Statt weiter gebannt auf die A 44 zu starren, ist es nunmehr dringend geboten, regionale Verkehrslösungen rasch zu realisieren, dazu die schon vorhandenen Planungen zu Ende zu bringen und die nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen.

Wir bitten um eine Berücksichtigung unserer Argumente bei den nun anstehenden parlamentarischen Beratungen. Die Bürgerinitiative Ratingen/Heiligenhaus/Velbert gegen die A 44 e.V. steht Ihnen für eine eingehende Diskussion der hiermit unterbreiteten Vorschläge zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Vorsitzender

**Inhalt**

- 1. Verkehrliche Notwendigkeiten**
- 2. Zustandsbeschreibung**
  - 2.1. Derzeitige Verkehrsführung**
  - 2.2. Autobahn A 44**
  - 2.3. Rahmenbedingungen für die A 44 im Jahre 1990**
- 3. Kurzfristig realisierbare Lösungen**
  - 3.1. Ausbau vorhandener Landstraßen**
  - 3.2. Bundesstraße 227 verlegen**
  - 3.3. City-Bahn**
- 4. Möglichkeiten zur organischen Einbindung der bestehenden A 44-Abschnitte in das niederbergische Straßennetz**



Die Bürgerinitiative Ratingen/Heiligenhaus/Velbert gegen die A 44 e.V.

Kontakt: Werner Kreuser, Hohenanger 4, 4030 Ratingen 8

November 1990

Nachdruck gegen Belegexemplar erwünscht

## **1. Verkehrliche Notwendigkeiten**

Der Niederbergische Raum mit Velbert als Kernstadt und 120.000 Einwohnern und einem Arbeitsplatzangebot von 80.000 wünscht seit langer Zeit eine schnellere Anbindung in Richtung Rheinschiene und eine effektivere Lenkung der auf Düsseldorf zgerichteten Verkehrsströme.

## **2. Zustandsbeschreibung**

### **2.1. Derzeitige Verkehrsführung**

Die Bundesstraße 227 dient als ranghöchste Straße der Anbindung Velberts an die Autobahn A 3 (Breitscheider Kreuz). Sie ist zu etwa 50% vierspurig ausgebaut, insbesondere im Innenstadtbereich von Heiligenhaus, wo sie als Hauptstraße in Ost-West-Richtung sowie als Südring in West-Ost-Richtung geführt wird. Der zur Anschlußstelle Ratingen/Wülfrath der A 3 gerichtete Verkehr wird aufgrund der Beschilderung ebenfalls über diese Strecke geleitet. Obwohl es sich hierbei fast ausschließlich um Durchgangsverkehr handelt, mit Schwerlast- und Gefahrguttransporten, wird der Verkehr durch die Heiligenhauser Innenstadt geführt und anschließend durch den im Angertal gelegenen Stadtteil Hofermühle. Die dortige Ortsdurchfahrt ist durch eine starke, im Gefälle gelegene Kurve sowie große Steigungen an der gegenüberliegenden Talseite gekennzeichnet.

Eine Führung über die zwar nachgeordnete, jedoch von Topographie und Ausbauquerschnitt und insbesondere von der Anliegerdichte wesentlich günstigere L 426/422 wurde bisher aus rein politischen Erwägungen seitens des Velberter Stadtrats abgelehnt, während der einstimmig erklärte Wunsch des Heiligenhauser Rates eben diese Verkehrsführung ist. Engstellen dieser Streckenföhrung werden im Abschnitt 3.1 behandelt.

Neben der unbefriedigenden Abwicklung des motorisierten Verkehrs zeichnet sich die Region durch eine völlige Unterversorgung im öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV) aus. Schnellverbindungen in Richtung Rheinschiene fehlen völlig und selbst Beschleunigungsmaßnahmen der Busse durch separate Spuren, Ampelschaltungen etc. sind nirgendwo festzustellen.

## 2.2. Autobahn A 44

Im Oktober 1990 scheiterte die Planfeststellung für die Autobahn 44 im Raum Heiligenhaus. Damit bleibt die skizzierte Situation unverändert. Es ist jedoch festzuhalten, daß spätestens seit Veröffentlichung des IVV-Gutachtens 1986 von behördlicher Seite klargemacht wurde, daß die A 44 das Verkehrsaufkommen in Homberg und der Heiligenhauser Innenstadt nur unwesentlich gemindert hätte.

Daß diese Auffassung behördlicherseits geteilt wird, belegt unter anderem das Schreiben des Rheinischen Straßenbauamts Düsseldorf an den Stadtdirektor der Stadt Heiligenhaus vom 13.7.87 (Anlage 1), in dem es unter anderem heißt:

"Es trifft wohl zu, daß nach den vorliegenden Verkehrsuntersuchungen in den Zulaufstrecken der B 227 und L 156 von und nach Heiligenhaus durch den Lückenschluß im Zuge der A 44 nur geringfügige Veränderungen der Verkehrsbelastung eintreten werden;... Bei den auf der B 227 verbleibenden, wenn auch noch recht hohen Belastungen, handelt es sich demnach ausschließlich um nicht verlagerbaren, ziel- und quellgebundenen Regionalverkehr,..."

Im Schreiben des Stadtdirektors der Stadt Ratingen an den Landesverkehrsminister NW vom 30.3.87 (Anlage 2) heißt es:

"...die Belastungen, die von der Ortsdurchfahrt der L 422 auf die anliegenden Wohngebiete ausgehen,...auch durch den eventuellen Neubau der A 44 nicht wesentlich verringert würden."

Eine Lösung der Verkehrsprobleme hätte also auch mit A 44 noch gestanden.

## 2.3. Rahmenbedingungen für die A44 im Jahre 1990

Gegen eine Wiederaufnahme der Planung sprechen die veränderten Rahmenbedingungen seit dem Beginn der Planfeststellung 1979:

- Niederberg erhält im November 1990 mit der Freigabe der B 224n bis zum Sonnenborner Kreuz (A 46) einen Anschluß an das überörtliche Autobahnnetz.
- Östlich des bestehenden, kurzen Autobahnabschnitts bei Velbert ist auf absehbare Zeit nicht mit einem Weiterbau zu rechnen. Der Durchbau der A 44 bis Bochum ist im Bundesverkehrswegeplan 1985 nurmehr in der zweiten Dringlichkeitsstufe ("Planungen") enthalten, im Stadtgebiet Dortmunds überhaupt nicht mehr. Dennoch durchgeführte Umweltverträglichkeitsvoruntersuchungen (vorgestellt März 1990) belegen, daß eine eventuelle Trasse hier nur unter größtem technischen Aufwand realisiert werden könnte (überwiegende Führung in bergmännisch vorgetriebenen Tunnelbau). Unverändert lehnen die Städte Essen, Hattingen, Bochum und Dortmund die DÜBoDo ab.
- Trinkwasser wird immer teurer und wertvoller; eine Trassenführung, die nicht über die schützenswerten trinkwasserführenden Kalkzüge in Ratingen - Homberg führt, ist nach neuestem Erkenntnisstand überhaupt nicht möglich.
- Naherholung in intakten Naturräumen wird in unserem Ballungsgebiet immer seltener möglich. Die A 44 soll die beiden größten erhaltenen Freiräume des Kreisgebietes zerschneiden.
- Städte der Umgebung haben erfolgreich Wirtschaftsförderung und Wohnwertsteigerung mit ihrem Anschluß an das S-Bahn Netz vollzogen. Velbert/Heiligenhaus ist die größte Region Deutschlands ohne eigenen Bahnanschluß.

Fazit: Erforderlich sind jetzt umweltschonende, regionale Lösungen der bestehenden Verkehrsprobleme in Niederberg!

### **3. Kurzfristig realisierbare Lösungsvorschläge**

#### **3.1. Ausbau vorhandener Landstraßen**

Zur schnellen Anbindung Velberts an die A 3 und Entlastung der Heiligenhauser Innenstadt bietet sich der Ausbau der vorhandenen Landesstraßen L 426/422 an. An den einzigen beiden nennenswerten Engstellen könnten mit dem Ausbau auch städtebauliche Mißstände beseitigt werden.

- In Ratingen-Homberg brächte ein Ausbau in Tieflage ein Zusammenwachsen der beiden bisher durch die Landstraße getrennten Ortsteile Alt-Homberg und Homberg Süd. Im fertigen Bebauungsplan der Stadt Ratingen sind hierzu eine 30m breite Landschaftsbrücke sowie die Überführung der Wohnsammestraße Homberg Süds über die tiefgelegte L 422 vorgesehen. Eine Finanzierung im Rahmen des Landesstraßenbedarfsplans wurde vom Landesverkehrsministerium bisher nur unter Hinweis auf die konkurrierende A 44- Planung abgelehnt.
- In Velbert- Obere Flandersbach könnte eine Begradigung und Halbabdeckung verbesserten Lärmschutz, optimale Abschirmung der am Hang gelegenen Wohnbebauung von der L 426 sowie erhöhte Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit garantieren. Der Landesstraßenbedarfsplan sieht den Ausbau in oberster Dringlichkeitsstufe vor.

#### **3.2. Bundesstraße 227 verlegen**

Die Bundesstraße 227 kann aus den Ortskernen verlegt werden und über die derzeitigen Landesstraßen L 422 und L 426 verlaufen. Statt am Breitscheider Kreuz schließt sie am zukünftigen Kreuz Ratingen/Wülfrath an A 3 und A 44 (Richtung Düsseldorf Messe/Flughafen) an. Damit können Heiligenhaus und Ratingen-Hösel vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Es können zusätzlich Beschränkungen für die Durchfahrt nicht auf Heiligenhaus oder Hösel ausgerichteten Schwerlastverkehrs eingerichtet werden.

Die als A 44-Teilstück vorgesehene, 1986 und 1990 in Etappen eröffnete Nordumgehung Velberts kann durch Umwidmung zur B 227n sinnvoll in das niederbergische Verkehrsnetz integriert werden (siehe 4.). Sie entspricht vom Ausbaustandard der B 224n Velbert - Wuppertal, mit der sie am Langenhorster Knoten verknüpft ist. An ihrem östlichen Ausbauende an der Rottberger Straße (K 23) bietet sich die Verknüpfung zur nahe gelegenen bestehenden B 227 nach Essen- Kupferdreh an.

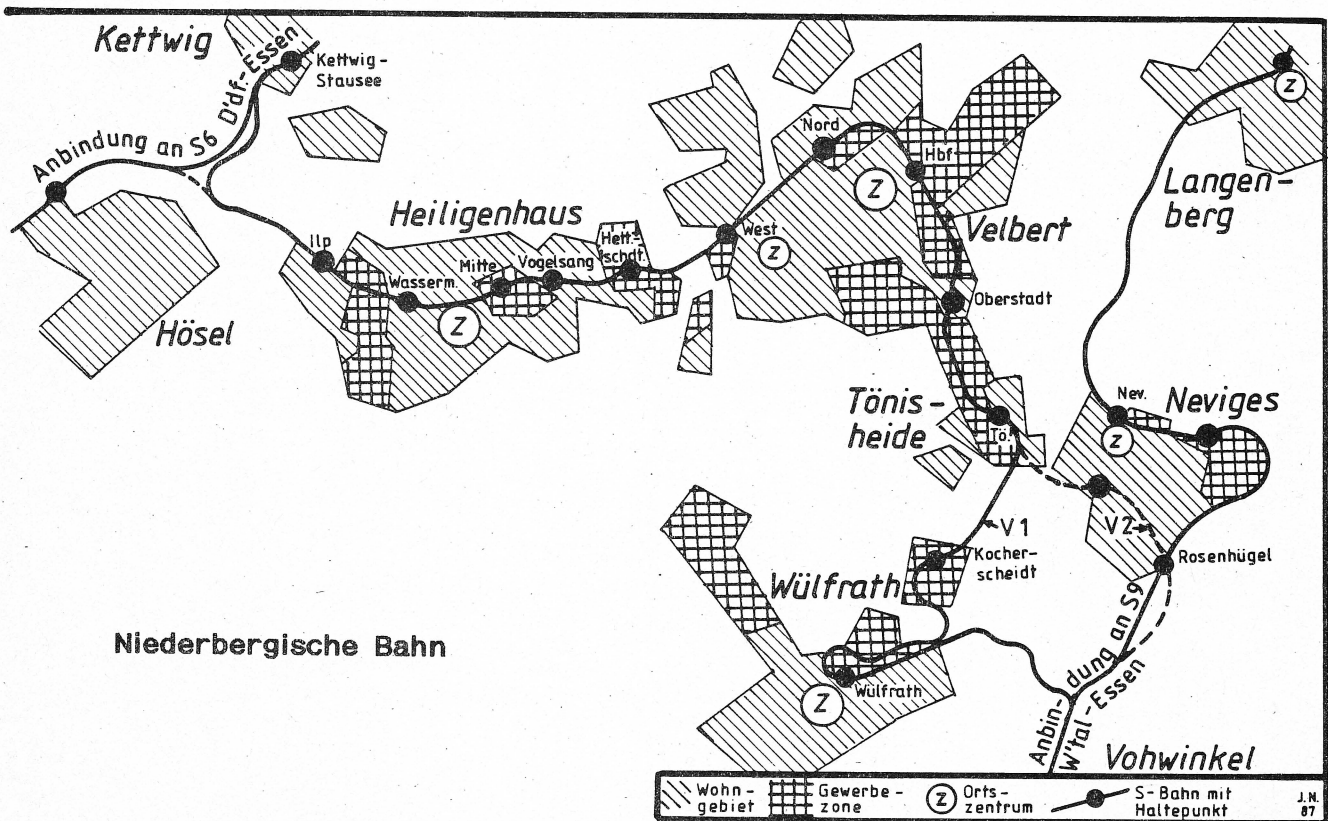
### 3.3. City-Bahn

Aufgrund der engen Verflechtung der Pendlerströme zwischen Velbert und Heiligenhaus und der derzeit äußerst mangelhaften Berufsverkehrs-anbindung an Düsseldorf (auch durch Straßenbaumaßnahmen nicht zu beseitigende Staus auf allen Straßen in Richtung Düsseldorf; im Stau steckenbleibende Busse) ist der Ausbau der Niederbergischen Bahn zur City-Bahn dringend geboten.

Die Bahntrasse Kettwig - Heiligenhaus - Velbert - Tönisheide ist durchgehend freigehalten und wird östlich von Heiligenhaus im Güterverkehr befahren. Um die Direktverbindung nach Düsseldorf zu ermöglichen, ist nördlich von Hösel eine 500m lange Verbindungskurve als einzig neu zu bauender Abschnitt erforderlich.

"Die Aufnahme der alten Trasse und die Herrichtung der Gesamtstrecke für den Personenverkehr ist... mit verhältnismäßig geringen Kosten zu realisieren", schreibt der Gebietsentwicklungsplan des Bezirksplanungsrats Düsseldorf 1984. "Für die baldige Inbetriebnahme sprechen die äußerst günstigen Zuordnungen der Wohn- und Arbeitsstätten zur Schienenstrecke..."

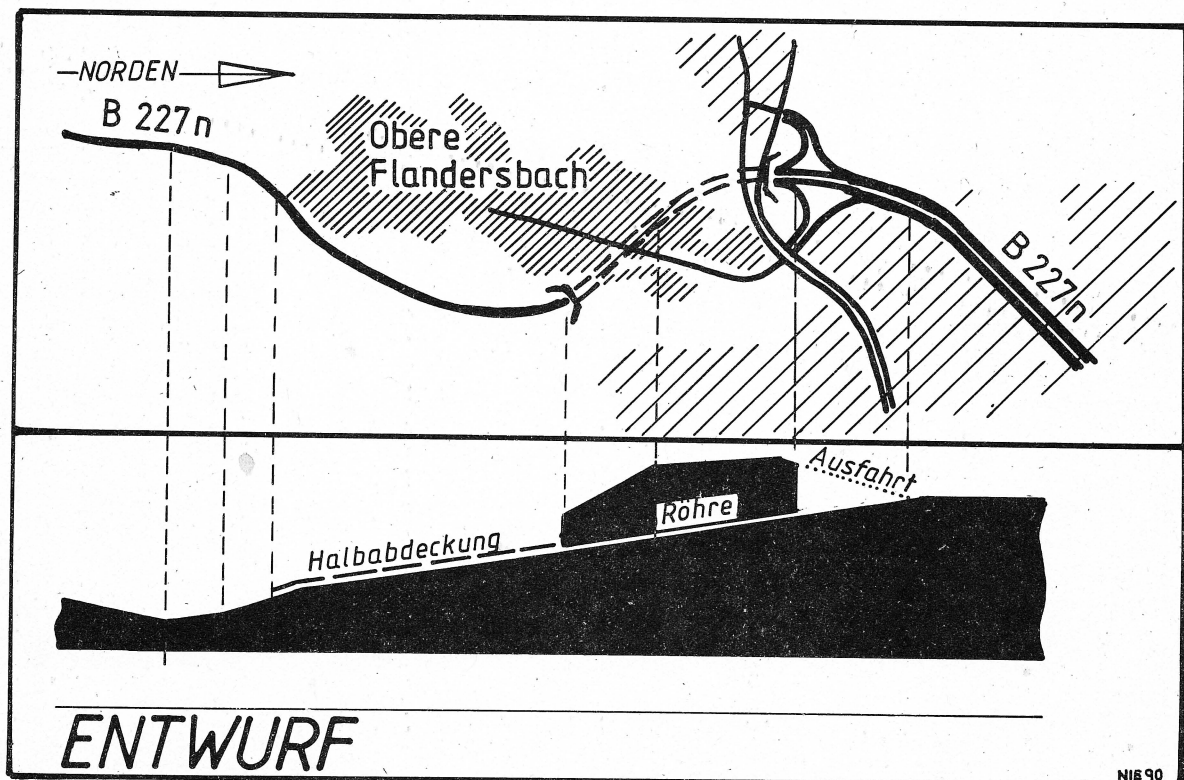
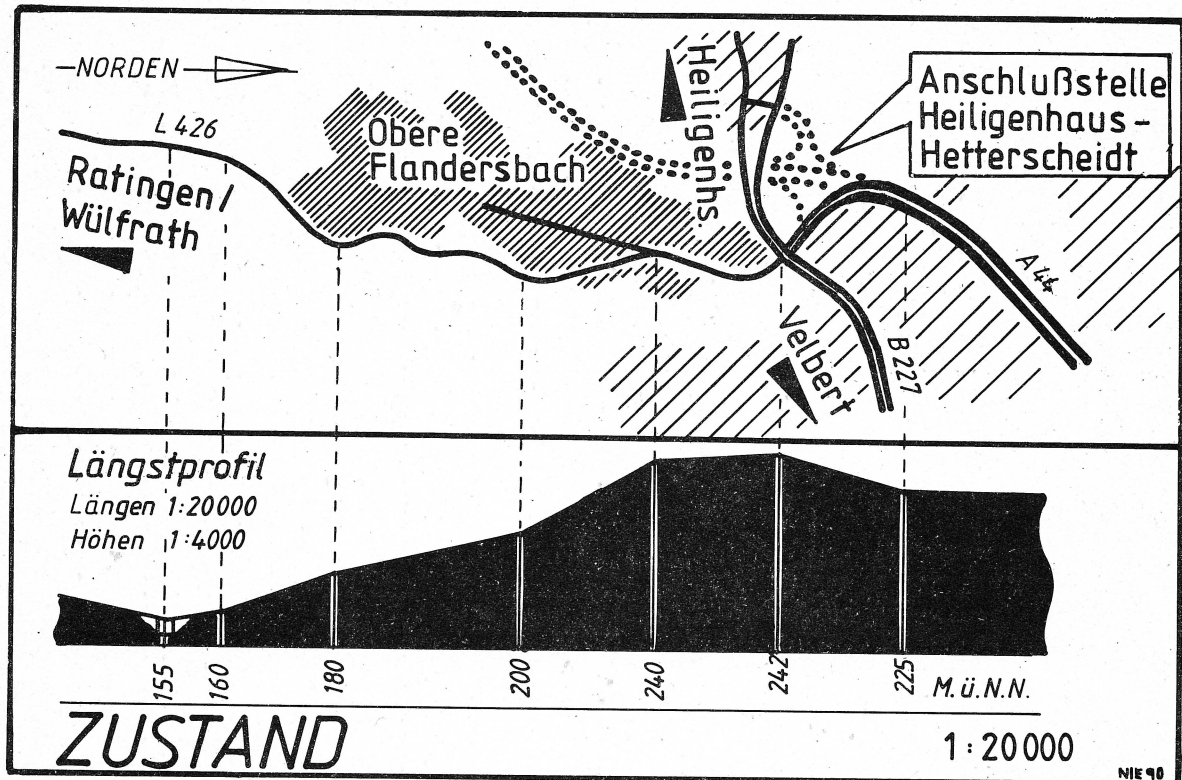
Alle wichtigen Zentren in Heiligenhaus, Velbert und Tönisheide liegen wie an einer Perlenschnur entlang der Strecke aufgereiht. Rund 65.000 Menschen könnten den nächstgelegenen Haltepunkt in 10-12 Minuten zu Fuß erreichen. Im S-Bahn-Bedarfsplan 1981 des Landes Nordrhein-Westfalen wird für die Niederbergische Bahn mit einer durchschnittlichen Benutzerzahl von 7.700 Personen je Streckenkilometer pro Tag gerechnet. (Zum Vergleich: mit der "Mettmanner Bahn" fahren derzeit ca. 400 Fahrgäste/Tag. Durch einen attraktiven Ausbau werden dort bis zu 3000 Bahnbenutzer täglich erwartet.)



#### 4. **Möglichkeiten zur organischen Einbindung der bestehenden A 44 -Abschnitte in das niederbergische Straßennetz**

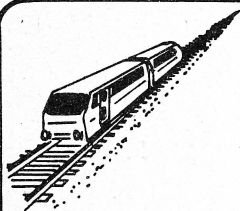
- Am östlichen Ende der bestehenden, als A 44-Teilstück geplanten, Velberter Nordumgehung (Velbert, Rottberger Straße) bietet sich eine wenige hundert Meter lange Verbindungsstrasse zur B 227 nach Essen - Kupferdreh an. (vergl. 3.2)
- In westlicher Richtung endet die Nordumgehung Velbert z.Zt. an der B227 zwischen Velbert und Heiligenhaus - Hetterscheidt. Hier ist der östliche Arm der geplanten Anschlußstelle im Gegenverkehr befahrbar. Der abfließende Verkehr in Richtung A3 orientiert sich gemäß der jetzigen Beschilderung nach Heiligenhaus Innenstadt (vergl. 2.1). Für die vorgeschlagene Weiterführung des Durchgangsverkehrs über die jetzige L 426 (vergl. 3.2) bleibt die vorhandene beampelte Kreuzung unbefriedigend.  
Im Zuge der laufenden Ausbauplanungen des Rheinischen Straßenbauamtes Düsseldorf (vergl.3.1) für die L 426 östlich Obere Flandersbach bietet sich für den nicht anbaufreien Teil eine Tunnelführung an. Die vorhandene Nordumgehung Velbert wird sanft abgelenkt und geht kreuzungsfrei in die Neubautrasse der L426 über. Aufgrund der günstigen topographischen Verhältnisse (beide Straßen laufen aus Höhen unterhalb 220m ü.NN auf eine Kuppe zu, 246m ü.NN), besteht die Möglichkeit eines Durchstichs, vergleichbar mit dem Entlastungstunnel der Velbert- Langenberger Altstadt, der vom Landesverkehrsministerium finanziert wird. Dazu ein Übersichtsplan auf der nächsten Seite.  
Eine solche Lösung bietet, zusammen mit der folgenden, in Hanglage abgerückten (als überdeckelte Galerie ausführbaren) L426, optimalen Lärmschutz und geringen Landschaftsverbrauch. Für den Durchgangsverkehr stellt sich die jetzige L426 als organische Fortführung der Nordumgehung dar. Der Bau der Anschlußstelle an die bisherige B227 erfolgt wie bisher vorgesehen und erlaubt problemlos die Aufteilung der Richtungsfahrbahnen: Zwei der vier Fahrbahnen für die Weiterfahrt in Richtung A 3 über die jetzige L426, die anderen beiden zur Verbindung mit Velbert West und Heiligenhaus.
- Zur Verbindung des Autobahnendes der A 44 (Südumgehung Ratingen) mit der 400m entfernten A 3 bei Homberg wurde 1990 ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Aus westlicher Richtung (Düsseldorf Innenstadt, -Messe, -Flughafen) ankommender Verkehr kann damit kreuzungsfrei zur A 3 fließen, ohne die bisher zu beobachtenden starken Behinderungen des Verkehrs auf der L422. Durchgehender Verkehr aus den genannten Gebieten nach Niederberg benutzt die bestehende A 44- Anschlußstelle Ratingen/ Wülfrath.

Tunnelführung und Lärmschutzausbau der L 426  
(geplante B 227n) Obere Flandersbach



# Die Bürgerinitiative Ratingen/Heiligenhaus/Velbert gegen die A 44 e.V.

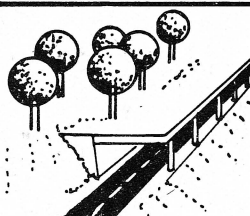
## Übersicht über die kurzfristig realisierbaren Alternativlösungen



### Heiligenhaus:

**Mit der Niederbergischen Bahn in 25 Minuten in Düsseldorf**

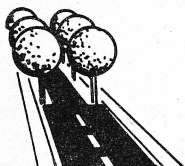
Der Ausbau der vorhandenen (!) Trasse zur Schnellverkehrslinie (City-Bahn) bringt Entlastung für die gesamte Region. Durchgehende Züge von Velbert nach Essen und Düsseldorf. Optimale Lage der Haltepunkte zu Wohn- und Arbeitsstätten.



### Velbert:

**Verlegung und Abdeckung der L 426 in der Oberen Flandersbach**

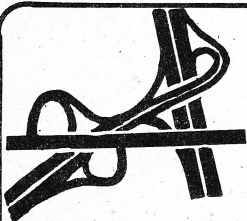
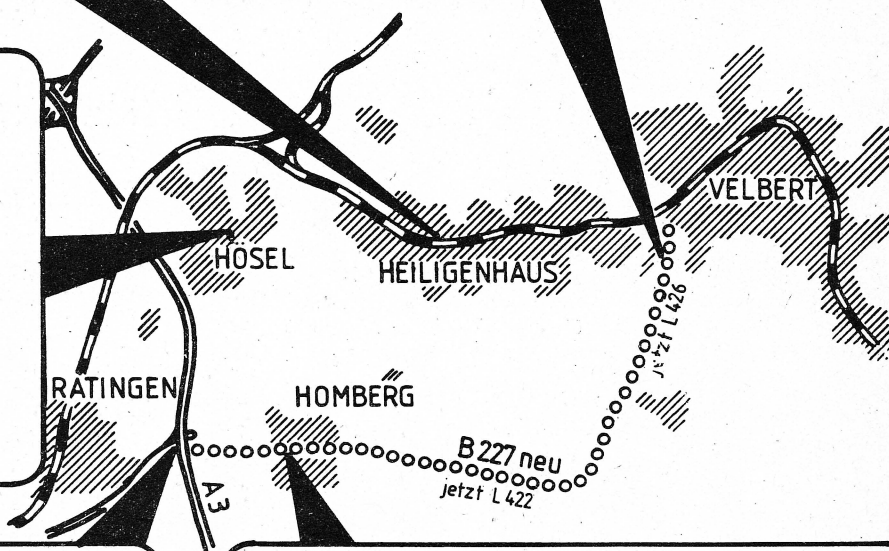
Der Ausbau ist im Landesstraßenbedarfsplan in der obersten Dringlichkeit und wird die Attraktivität des Wohngebiets steigern, zumal durch Wegfall der A 44 auch nicht mehr die Anbindung der Kalkwerke über die Obere Flandersbach zu befürchten ist.



### Hösel:

**Durchgangsverkehr raus**

Die B 227, die heute umständlich Velbert mit dem Breitscheider Kreuz verbindet, kann aus den Ortsdurchfahrten verlegt werden (siehe Plan). Velberts schneller Anschluß an die A 3 führt weitgehend über Land.



### Ratingen/A 3:

**Direkte Verknüpfung von A 44 und A 3 - weniger Ampeln**

Der kreuzungsfreie Anschluß der bestehenden A 44 an die A 3 befreit die Brachter Straße völlig vom Übergangsverkehr zwischen den Autobahnen; durch geringere Verkehrsbelastung und weniger Ampeln wird der Stau beseitigt.



### Homberg:

**L 422 verschwindet in Tieflage**

Der Bebauungsplan für Homberg Mitte liegt seit Jahren fix und fertig in den Schubladen. Nur die L 422 - Verlegung wird Homberg wirkungsvoll auch vom Schwerlastverkehr der Kalkwerke entlasten. Alt-Homberg und Süd werden über eine 30m breite Landschaftsbrücke verbunden.

Anlage 1



# LANDSCHAFTSVERBAND RHEINLAND

Eingang Dez. VI 19. Okt. 1987

RHEINISCHES STRASSENBAUAMT  
DÜSSELDORF

An den  
Stadtdirektor  
der Stadt Heiligenhaus  
Postfach

5628 Heiligenhaus

Der Stadtdirektor  
Eing. 15. Okt. 1987

Datum 13. Okt. 1987	
Ausgestellt durch Herr Eckart/Her	110
AUSA 949.78	
Zeichen 520.2100/Ek-642-16/00	
Bei allen Schreiben bitte angeben!	

Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen  
hier: Zusätzliche Aufnahme der B 227n in Heiligenhaus in dem Bedarfsplan  
gemäß § 6 Fernstraßenausbaugesetz

- a) Antrag der Stadt Heiligenhaus vom 06.05.1987, Az.: 66-1/66-Nag
- b) Schreiben des RSSA Düsseldorf vom 29.09.1987, Az.: 520.2100/Ek-642-16/00
- c) Ergebnisvermerk einer Besprechung beim MSW am 26.06.1986 vom 27.06.1986  
Az.: 1 C4-51-81 (194)/111 B2-51-17/3

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Bezugsschreiben b) wurde eine abschließende Entscheidung über den Antrag  
der Stadt Heiligenhaus vom 06.05.1987 angekündigt.

Inzwischen hat der Bundesminister für Verkehr mit Schreiben vom 20.08.1987  
dem Antrag, für Planung und Bau der Innerortsumgehung Heiligenhaus im Zuge  
der B 227 die Ausnahmeregelung des § 6 FStrAbG anzuwenden, nicht zugestimmt  
und auf folgendes hingewiesen:

"1. Der Bedarfsplan 1986 sieht den Neubau der A 44 zwischen der A 4 bei Ra-  
tingen und der B 227 westlich Velbert und somit eine Verdichtung des  
Fernstraßennetzes im Raum Heiligenhaus vor. Der Bund entspricht damit der  
im gem. §§ 1, 3 FStrG obliegenden Verpflichtung, "ein Straßennetz für den  
weiträumigen Verkehr" vorzuhalten.

2. Es trifft wohl zu, daß nach den vorliegenden Verkehrsuntersuchungen in den  
Zulaufstrecken der B 227 und L 156 von und nach Heiligenhaus durch den  
Lückenschluß im Zuge der A 44 nur geringfügige Veränderungen der Verkehrs-  
belastung eintreten werden; aber nachweislich der von Ihnen angesprochenen  
"Verkehrsuntersuchung für das regionale Straßennetz im Raum Mettmann" wird  
die eigentliche Ortsdurchfahrt Heiligenhaus - das ist der Bereich, in dem  
bereits heute eine Einbahnstraßenregelung eingerichtet ist - um rd. 5.000  
Kfz/24h bezogen auf 1995 entlastet.

Bei den auf der B 227 verbleibenden, wenn auch noch recht hohen Belastungen,  
handelt es sich demnach ausschließlich um nicht verlagerbaren, ziel- und  
quellengebundenen Regionalverkehr, für dessen Abwicklung zu sorgen nicht  
Aufgabe des Bundes ist.

3. Bei der gegebenen räumlichen und verkehrlichen Situation ist im übrigen  
fraglich, ob nach Fertigstellung des Lückenschlusses im Zuge der A 44 die  
B 227 zwischen der Anschlußstelle Breitscheid/Ratingen an der A 52 und der  
Anschlußstelle Velbert-West wegen ihrer engen Parallellage zu den Auto-  
bahnen A 3/A 44 als Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes noch erforder-  
lich ist. Ich verweise hierzu auf die mit meinem Schreiben vom 15.05.1987,  
Az.: StB 15/38.10/5 Va 87, eingeleitete Abstufung von Bundesstraßen, die  
parallel zu Bundesautobahnen verlaufen."

Unter Bezugnahme auf die Besprechung beim MSW am 26.06.1986 (Bezug c) wird  
der Stadt anheim gestellt einen aktuellen Einplanungsantrag nach GVFG zu  
stellen. In der vorgenannten Besprechung war - nachweislich des dort vor-  
liegenden Ergebnisvermerkes - der Stadt eine Forderung nach GVFG für den  
Fall in Aussicht gestellt worden, daß eine Baulastübernahme durch den Bund  
nicht zu erreichen ist.

Die Antragsunterlagen reiche ich 4-fach zu meiner Entlastung zurück.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung

(Georg)

Anlage 2

An den  
Minister für Stadtentwicklung,  
Wohnen und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Herrn Dr. Christoph Zöpel  
Breite Str. 31

4000 Düsseldorf 31  
I Dr. Bl/Bk.  
30.03.1987

Herr Dr. Blechschmidt

2101

Landesstraßenbedarfsplan  
hier: Neutrassierung der L 422 / Ortsdurchfahrt Ratingen-Homberg  
(Verlegung mit Tieflage)

Sehr geehrter Herr Minister,

dem Vernehmen nach wird in Ihrem Hause erwogen, die von der Bevölkerung in Ratingen-Homberg seit langem dringend gewünschte Verlegung der Ortsdurchfahrt (L 422) nicht mehr in den Landesstraßenbedarfsplan aufzunehmen. Als Begründung wird die geplante A 44 genannt, die im Bauabschnitt von der L 156 bis Anschluß A 3 nördlich von Homberg geführt werden soll.

Diese Mitteilung hat zu erheblicher Unruhe geführt, da die Belastungen, die von der Ortsdurchfahrt der L 422 auf die anliegenden Wohngebiete ausgehen, nicht länger zumutbar sind und auch durch den evtl. Neubau der A 44 nicht wesentlich verringert würden. In dem beigelegten Aktenvermerk meines Planungsamtes sind noch einmal die Argumente zur Verlegung der L 422 in Ratingen-Homberg zusammengestellt; hierauf darf ich Bezug nehmen.

Ich möchte Sie daher nachdrücklich bitten, sich dafür einzusetzen, daß die für die Menschen in Ratingen-Homberg so wichtige Verlegung der Ortsdurchfahrt in den Kabinettsentwurf zum Landesstraßenbedarfsplan aufgenommen und baldmöglichst realisiert wird.

Mit vorzüglicher Hochachtung

(Dr. Blechschmidt)

Herrn Bürgermeister Dietrich,  
Herrn MdL Dr. Kraft  
zur gefl. Kenntnis.

VI - 6.1 z.vg.