

## 12 Integrierte Verkehrspolitik? Fehlanzeige:

### A 44 Ratingen – Velbert

Projektnummer: NW5292	Planung: Neubau einer 4-streifigen Autobahn
Verkehrsstärke 2015: 30. 000 Kfz/24h	Lkw-Anteil: 14 %
Kosten und Länge: 120,8 Mio. Euro / 8,7 km	Umweltrisiko: sehr hohes Umweltrisiko
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 5,7	
Raumwirksamkeitsanalyse: von hoher Bedeutung	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

Die A 44 ist seit den 70er Jahren als Ost-West-Verbindung durch das Ruhrgebiet parallel zur A 40 und A 46 in den Fernstraßenausbauplänen der Bundesregierung enthalten. Ende der 70er Jahre scheiterte die Durchquerung von Bochum endgültig am Widerstand der Bürger. Gebaut wurde in den 90er Jahren nur ein Teilstück mit der Rheinquerung im Düsseldorfer Norden, um den linken Niederrhein besser an die Messe und den Flughafen anzuschließen. Daran soll jetzt in östlicher Richtung das Teilstück von Ratingen Ost (A 3) bis Velbert anschließen, nunmehr mit dem Ziel, die Stadt Heiligenhaus vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Diese Überlegung kann bei einem Binnenverkehr (Ziel- und Quellverkehr) von über 75% in Heiligenhaus allerdings nicht überzeugen.

Die Ruhrgebiets-Transversalenidee ist mit der endgültigen Aufgabe der östlich von Velbert gelegenen A44-Teilstücke hinfällig. Im Entwurf des BVWP 2003 taucht folglich als jüngste Begründung nur noch die Verbesserung der Auto-Erreichbarkeit des Oberzentrums Düsseldorf von Ratingen und Velbert auf, wobei die 90.000-Einwohnerstadt Velbert die größte deutsche Stadt ohne Schienenanschluss ist. Die Verbesserung der Auto-Erreichbarkeit für Heiligenhaus und Velbert in Richtung Düsseldorf führt aber unvermeidlich dazu, dass die Kfz im Düsseldorfer Norden im berüchtigten Stau am „Mörsebroicher Ei“ stehen. Die Umwelteingriffe durch die A 44 sind gravierend. Eine Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahre 1994 betont, dass es keinen konfliktarmen Korridor gibt. Die A 44 durchschneidet unvermeidbar die beiden größten zusammenhängenden Freiflächen der Region. Das Angerbachtal (NSG und potenzielles FFH-Gebiet „ME 3“) mit Vorkommen von Schwarzspecht, Grünspecht und Baumfalken sowie mehrere landschaftsprägende Bachtäler müssen gequert werden.

Mehrere Landschaftsschutzgebiete werden durchtrennt, weitere Naturschutzgebiete tangiert. Die Naherholungsgebiete im Norden von Ratingen-Homberg und im Süden von Heiligenhaus und Velbert werden durch die Verlärmung und Zerschneidung erheblich entwertet. Außerdem verläuft die Trasse durch Trinkwasserschutzgebiete. Die Kostenschätzung ist zu bezweifeln. Statt der 120 Mio. Euro im BVWP wurde vom Landesbetrieb Straßenbau mehrfach die Summe von 170 Mio. Euro genannt. Das Angerbachtal müsste mit einer sehr weiten Brücke überquert werden.

Als Alternativplanung hat der BUND den stadtverträglichen Ausbau der beiden Landesstraßen L 422 / L 426 und die Wiederbelebung der Niederbergbahn vorgeschlagen. Die Schienenverbindung verläuft von Velbert über Heiligenhaus bis Ratingen und könnte von dort auf der Trasse der S 6 mitten in das Herz von Düsseldorf führen. Doch diese Projekte werden nicht geprüft.

**Fazit:** Die Planung der A 44 zeigt einmal mehr, dass die im BVWP 2003 postulierte integrierte Verkehrspolitik nicht realisiert wird. In NRW ist erlebbar, dass Verkehrsprobleme nicht mit einem dichten Autobahnnetz zu lösen sind. Trotzdem soll weiter wertvolle Natur für überkommene Planungen geopfert werden. Obwohl naturschonende Alternativen vorhanden sind, die jedoch ein Manko haben: Sie werden nicht aus dem Hauptbautitel Bundesfernstraßen finanziert.