



LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
10. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT
10/589

Bund
für Umwelt und Naturschutz
Deutschland (BUND)
Landesverband NW e.V.

Anerkannter Naturschutzverband
nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz

Absender dieses Schreibens:

Klaus Helbig

Im Hasenwinkel 10

4703 Bönen

29.10.1996

An den
Verkehrsausschuß

des Landtages NW

4000 Düsseldorf

Nachrichtlich an den Petitionsausschuß des Landtages NW und an
Minister Zöpel

Betreff : Verabschiedung des Landesstraßenbedarfsplans durch das Landesparlament

hier : Antrag auf - Überprüfung der Notwendigkeit des Projektes
L 665n (Bönen/Kreis Unna)

und

- Nichtaufnahme des Projektes in den Landes-
straßenbedarfsplan

Sehr geehrte Damen und Herren !

Der Zweck der Straße

1. Die Umgehung des Ortsteils Nordbögge
2. Die Schließung des Bahnübergangs in Nordbögge
3. Als Anbindung an einen geplanten Autobahnzubringer im Industriegebiet

Zur formellen Begründung des Antrages :

Der BUND hält den Bau der L 665n für nicht notwendig und nicht gerechtfertigt. Es wurde dem Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr im Mai diesen Jahres über das Landesbüro der Naturschutzverbände eine Stellungnahme der Kreisgruppen von LNU / DBV und BUND zugestellt, indem u.a. auf die weitere Versiegelung von mindestens 33000 m² Boden in einem Landschaftsschutzgebiet als nicht auszu- gleichende und ökologisch nicht zu vertretende Maßnahme hingewiesen worden ist.

Nun erscheint es äußerst wichtig, Ihnen aus aktuellem Anlaß die Ergebnisse der durchgeführten Verkehrszählungen als Beurteilungskriterium mitzuteilen. Die Zählungen wurden vom BUND und von den z.T. betroffenen Bürgern durchgeführt.

Zur inhaltlichen Begründung des Antrages1. Die Umgehung des Ortsteils Nordbögge

Herr Minister Zöpel hat durch einen Brief von seinem Mitarbeiter Herrn Theilmeier an Herrn Werner Krämer vom 26. Aug. 1986 (III/83-52-01(665.2) mitgeteilt, daß er bei der Planung von einer Prognosebelastung von 9.000 - 11000 Kfz./24h aufgrund des fortgeschriebenen Generalverkehrsplans des Kreises Unna ausgehe.

Unsere Organisation möchte Sie mit dem heutigen Schreiben davon in Kenntnis setzen, daß hier von falschen Planungsdaten ausgegangen wird.

Es hat sich in Bönen eine Interessengemeinschaft von z.T. betroffenen Bürgern, die ihr Land nicht für dieses umstrittene Projekt hergeben wollen, gebildet, die gemeinsam mit dem BUND vor kurzer Zeit Verkehrszählungen an zwei Tagen von 0.00 - 24.00 Uhr durchgeführt hat.

Dabei hat sich gerade aufgrund der Kontrollzählung herausgestellt, daß der Verkehr im betreffenden Ortsteil Nordbögge im Vergleich zum Generalverkehrsplan von 1977 !!! sogar um ca. 8 % abgenommen hat. (Vgl.a.Anl.)

Im Gegensatz zur 1.Zählung am 9.10.1986, bei der an den Meßpunkten (bebaute Ortslage) der Gesamtverkehr erfaßt wurde, ist bei der 2. Zählung am 21.10.1986 zwischen reinem Durchgangsverkehr und dem Quell/Zielverkehr differenziert worden. Die Kernaussage aus beiden Zählungen kann demnach wie folgt angegeben werden.

Die L 665 im Bereich des Ortsteils Nordbögge wird in Spitzenbelastungen (Di o. Do) von insgesamt ca. 5100 (5097!) Fahrzeugen des Durchgangsverkehrs in beiden Richtungen befahren.

Der jeweils gezählte Quell-u. Zielverkehr zwischen Nordbögge und den Nachbargemeinden und Städten beläuft sich auf ca. 1200 - 1900 Kfz. in beiden Richtungen der Meßpunkte .

Da die jetzige L665 bei einem evt. Bau einer Umgehungsstraße im Bereich Nordbögge nur namentlich in eine Kreisstraße zurückgestuft, nicht aber zurückgebaut wird, bleibt in jedem Fall eine Verkehrsbelastung durch den Quell-u.Zielverkehr an der eigentlich zu entlastenden Stelle erhalten.

Weiterer Aspekt, warum sich die Interessengemeinschaft an den Petitionsausschuß wendet :

Vor einigen Monaten hatten Bürger an der betreffenden Kreuzung in Nordbögge Gemeindearbeiter bei einer Verkehrszählung beobachtet. Zum gleichen Zeitraum hat das Ingenieurbüro Grebner aus Mainz im Auftrag der Gemeinde Bönen ein Verkehrsgutachten erstellt.

Es ist uns rätselhaft, warum die Zählung nicht ausgewertet wurde und im Grebner-Gutachten nicht erschienen ist. Unsere Vermutung ist, daß die Zählergebnisse im wesentlichen den unserigen entsprechen, was keineswegs den Bau einer Umgehungsstraße nach den Kriterien des Verkehrsministeriums rechtfertigen würde.

Da es sich bei dieser Umgehung um einen so gravierenden Eingriff in die natürliche und soziale Umwelt handelt, bitten wir die Mitglieder des Petitionsausschusses eine aktuelle administrative Zählung kurzfristig zu veranlassen, die auch Sie von der Vorstellung lösen würde, einem kostenintensiven (30 Mio. DM)-Projekt zuzustimmen.

Verkehrsberuhigung, künstliche Fahrbahnverengungen und geräuschgekapselte Fahrzeuge (Stand der Technik) entsprechen langfristig eher dem Zeitgeist als den Verkehr lediglich aufwendig zu verlagern.

2. Die Schließung des Bahnüberganges in Nordböge

Die Bundesbahn äußert das Bestreben, den Bahnübergang in Nordböge zu schließen und hebt u.a. ab auf die zunehmende Gefährlichkeit durch die immer schneller fahrenden Züge. Richtig ist, daß die Züge durchaus eine Geschwindigkeit von ca. 200 km/h aus Richtung Dortmund bis zur Einfahrt in den Bahnhof Nordböge erreichen können. Fest steht aber, daß die Züge ab Nordböge in Richtung Hamm ihre Geschwindigkeit wegen der sich anschließenden Kurve erheblich drosseln müssen. (lt. Auskunft DB)

Sollte die Bundesbahn aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen eine Schließung des Bahnüberganges anstreben, so sei auf die Alternative des BUND hingewiesen, der hier das schon in den 30 er Jahren anvisierte ökologisch vertretbare Brückenbauwerk vorschlägt, das relativ wenig Landverbrauch bewirkt.

In einem weitem Schreiben von Herrn Theilmeier an Herrn Krämer vom 24.3.1986 (III / B3 - 52-01 (665.2) - 5445/86) ist dieses Brückenbauwerk auch in die planerische Abwägung einbezogen worden, "letztlich aber u.a. deswegen verworfen worden, weil die angestrebte Entlastung der Ortslage Nordböge nicht erreicht werden kann. "

Eine aktuelle Zählung des Verkehrs würde aber auch diesen Aspekt entkräften.

3. Als Anschluß an einen geplanten Autobahnzubringer im "Industriegebiet"

Es sind im wesentlichen der Gemeindedirektor Schmiedel und der Landrat Böckmann, (beide Mitglied der Wirtschaftsförderungsgesellschaft), die sich in der Öffentlichkeit für einen Autobahnanschluß verwenden. Es liegen gewisse Interdependenzen zwischen dem Autobahnzubringer und der L665n vor, denn ohne die Umgehungsstraße wird der Autobahnanschluß nicht gebaut. Das Verkehrsministerium finanziert wiederum aber keine Industrieanschlüsse, sondern nur noch Ortsumgehungen. Diejenigen, die also dieses Mammutstraßenbauprojekt für unsere kleine Gemeinde fordern, können überhaupt kein Interesse an der tatsächlich vorliegenden Verkehrssituation haben.

Da es sich bei diesem Projekt um Abhängigkeiten handelt, und um einen Rechtfertigungsaspekt für den Bau der L665n handelt, sollten an dieser Stelle grundsätzliche

Überlegungen in bezug auf den Autobahnanschluß erlaubt sein.

Beide Vertreter der WFG nennen den Autobahnanschluß und die L665n als Voraussetzung für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben im jetzigen Industriegebiet. Das Problem würde sich so gar nicht stellen, wenn überall und um die Gemeinde herum neue Arbeitsplätze inform von Industrieansiedlungen entstünden und nur in Bönen selbst nicht. Gesamtwirtschaftliche Daten ergeben aber, daß der Trend zu Firmengründungen zurückgeht. Es werden Arbeitsplätze eher wegrationalisiert als geschaffen.

Die eigentliche Initiative geht von einem hausgemachten Gutachten der Wirtschaftsförderungsgesellschaft aus. Es liegen aber keinerlei Nachweise vor, daß sich im jetzigen Industriegebiet jemals Firmen ansiedeln werden, oder daß sich das weit über 30 Mio. DM Projekt je rechnen wird. Es dürfte doch auch überhaupt nicht in Frage kommen, daß Industrieunternehmen nun auch den Landesstraßenbau für sich reklamieren.

Abschließend ist auch unter dem vorgenannten Aspekt der kostenintensive Bau der umweltzerstörenden L665n als Ausdruck der Konkurrenz der Gemeinden untereinander um die Ansiedelung der nicht vorhandenen Industrie und des nicht personalintensiven Gewerbes abzulehnen.

Sonderaspekt

Wie uns erst seit kurzem bekannt ist, hat die betroffene Familie Holtmann, deren 1830 gebautes Fachwerkhaus dem Abriß zum Opfer fallen soll, vor einigen Monaten einen Antrag beim Landeskonservator in Münster gestellt, ihr Haus unter Denkmalschutz stellen zu lassen. Grundlage war die Feststellung des Herrn Dr. Westermann im vergangenen Jahr, daß dieses Haus die Kriterien mit Sicherheit erfüllen. Das Projekt steht sogar auf der Denkmalschutzliste unter Pkt. 25. Aufgrund einer Mitteilung durch Herrn Dr. Kaspar beim Landeskonservator in Münster wird die Gemeinde Bönen beauftragt, in ihrer Eigenschaft als Untere Denkmalbehörde dieses Projekt unter Denkmalschutz zu stellen. Auch das Landesstraßenbauamt in Hagen sei dahingehend informiert worden und solle diesen neuen Aspekt mit in die Planung bzw. neuen Linienführung einbeziehen. Es ist uns daher wohl verständlich, daß die Gemeinde diesen Antrag seit geraumer Zeit ignoriert. Dennoch wartet die Familie Holtmann auf den Beschluß durch das Gemeindeparlament.

Man wird die politisch brisante Entscheidung vor Ort mit Aufmerksamkeit verfolgen, bitten Sie aber um Unterstützung bei der Aufklärung, warum die Entscheidung so lange hinausgezögert wird.

Die Interessengemeinschaft gegen den Bau der L665n bittet Sie abschließend um die Überprüfung ...

- Zu 1) ... der aktuellen Verkehrssituation in Nordböge, damit nicht wider besseres Wissen eine Fehlentscheidung zu Lasten der Bürger, der Steuerzahler und der Umwelt getroffen wird.
- Zu 2) ... der auch vom Landesstraßenbauamt in Hagen und vom Verkehrsministerium in Erwägung gezogenen Lösung eines Brückenbauwerks über den Bahnhof Nordböge.
- Zu 3) ... der Grundlage/Gutachten, von welcher(m) bislang ausgegangen wird, daß der Autobahnzubringer in Bönen mit Sicherheit die gewünschte Industrieansiedlung in Bönen !!! nach sich zieht.

Zum Sonderaspekt)

- ... warum die Gemeindeverwaltung den über den Landeskonservator in Münster zugestellten Antrag der Familie Holtmann so lange unterdrückt.

Die Interessengemeinschaft und der BUND - Bönen erkennen dankend die grundsätzliche Möglichkeit an, sich auf demokratischem Wege bei Problemen so hoher Tragweite an eine parlamentarische Institution wie den **Verkehrsausschuß** im Parlament des Landes NW wenden zu dürfen.

Hochachtungsvoll



für die BUND - Ortsgruppe Bönen

Anlage 1

Auszug aus den Verkehrszählungen: hier / Durchgangsverkehr am Di 21.10.'86

			Verkehrszählung: Di 21.10.'86			- L 665 Nordböge -		
			Aus Unna i. R. Hamm			Aus Hamm i. R. Unna		
			Pkw	Lkw	Kräder	Pkw	Lkw	Kräder
0 ⁰⁰	-	1 ⁰⁰	8	0	0	12	0	0
1 ⁰⁰	-	2 ⁰⁰	7	0	0	19	1	0
2 ⁰⁰	-	3 ⁰⁰	5	0	0	26	0	0
3 ⁰⁰	-	4 ⁰⁰	7	2	1	5	2	0
4 ⁰⁰	-	5 ⁰⁰	62	2	5	9	0	0
5 ⁰⁰	-	6 ⁰⁰	121	7	5	87	6	0
6 ⁰⁰	-	7 ⁰⁰	67	11	2	114	12	3
7 ⁰⁰	-	8 ⁰⁰	156	16	1	157	17	2
8 ⁰⁰	-	9 ⁰⁰	122	28	0	109	21	0
9 ⁰⁰	-	10 ⁰⁰	125	17	0	84	22	0
10 ⁰⁰	-	11 ⁰⁰	113	27	0	92	19	0
11 ⁰⁰	-	12 ⁰⁰	126	21	0	104	19	0
12 ⁰⁰	-	13 ⁰⁰	100	24	1	86	18	0
13 ⁰⁰	-	14 ⁰⁰	158	18	1	146	19	1
14 ⁰⁰	-	15 ⁰⁰	145	14	0	203	26	7
15 ⁰⁰	-	16 ⁰⁰	152	21	0	149	19	1
16 ⁰⁰	-	17 ⁰⁰	186	17	0	152	10	0
17 ⁰⁰	-	18 ⁰⁰	175	10	0	222	9	2
18 ⁰⁰	-	19 ⁰⁰	114	1	3	134	6	3
19 ⁰⁰	-	20 ⁰⁰	97	3	1	113	1	0
20 ⁰⁰	-	21 ⁰⁰	72	1	0	88	4	0
21 ⁰⁰	-	22 ⁰⁰	73	1	1	73	1	1
22 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰	62	1	0	75	2	2
23 ⁰⁰	-	24 ⁰⁰	39	0	0	21	0	0
			2298	242	21	2280	234	22

Aus Unna i. R. Hamm

Aus Hamm i. R. Unna

0⁰⁰-24⁰⁰ 2298
242
21
2561

0⁰⁰-24⁰⁰ 2280
234
22
2536

6⁰⁰-22⁰⁰ 1987
230
10
2227

6⁰⁰-22⁰⁰ 2026
223
20
2269

vergleichbar
mit den Zahlen
des Generalver-
kehrsplans v. 1977

Σ 4496

Anlage 2

Musterordruck

VERKEHRSZÄHLUNG

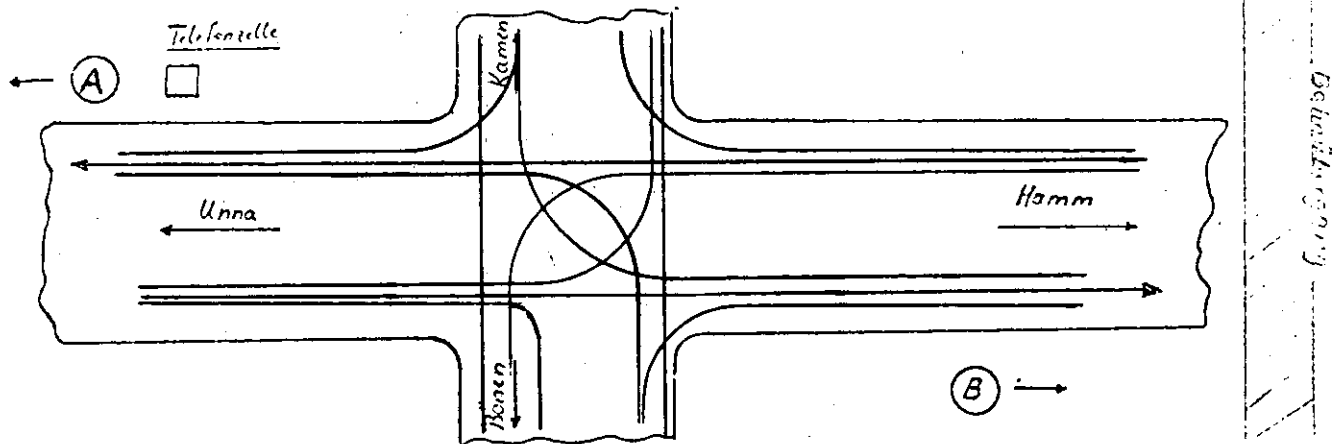
Untersuchungsgegenstand : Totalerfassung aller motorisierten Fahrzeuge
auf der L665 in Fahrtrichtung Hamm und in
Gegenrichtung Unna in Nordböge / Ortsmitte

Tag / Datum : 9.10. u. 21.10.'86

Zähler : _____ / _____

Richtung : _____

Uhrzeit : _____

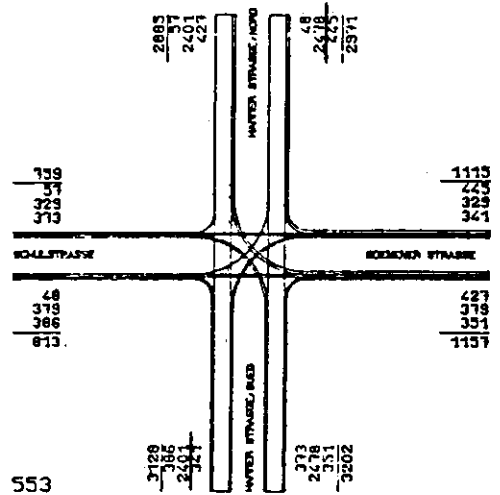
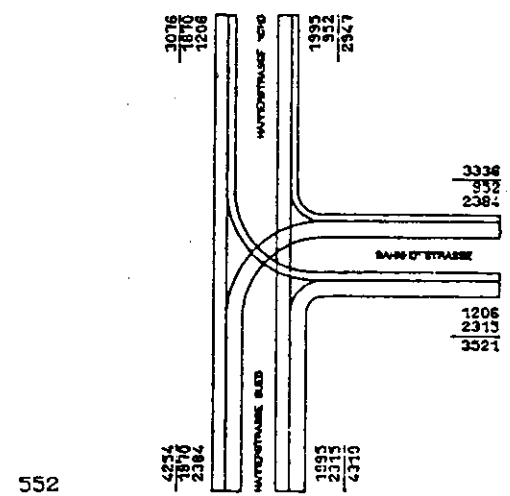
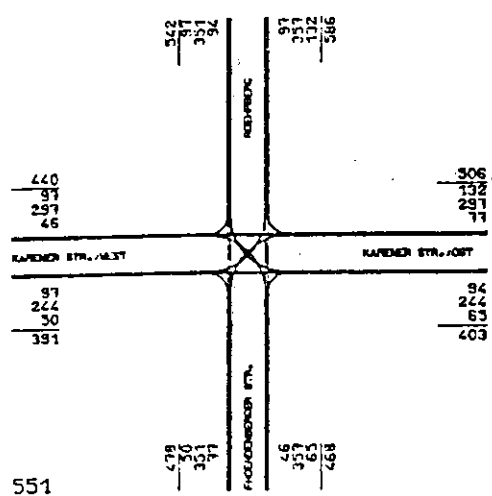


Es erfolgt eine Differenzierung zwischen Pkw / Lkw und Krädern

GENERALVERKEHRSPLAN KREIS UNNA

Anlage 3

BÖNEN



2401
2478
Σ 4879

Σ 4496

Zählung am
21.4.77

Zählung am
21.10.86

Anlage 4



Konflikte zwischen Fußgängern und Autos sind heute noch alltäglich. Sie will der KVR unter anderem mit dem Verkehrsentwicklungsplan lösen helfen. Foto: Jurek

4.11.86

Der Generalverkehrsplan ist reif für den Papierkorb

KVR bietet Pilotprojekt: Verkehrsentwicklungsplan

Unna. (th) Der aus den 70er Jahren stammende Generalverkehrsplan ist inzwischen reif für den Papierkorb. Das NRW-Verkehrsministerium ist offenbar nicht mehr bereit, weiterhin aus dem umfangreichen Zahlenwerk abgeleitete Straßenneubauten zu bezuschussen, weil die Daten schlichtweg als veraltet angesehen werden. Diese Information brachte gestern Baudirektor Karl-Heinrich Lindemann mit in eine Sitzung von Verkehrs- und Planungsausschuß, bei der sich die Poli-

tiker in der Falkschule die Überlegungen des Kommunalverbands Ruhrgebiet für einen umfassenden integrierten Verkehrsentwicklungsplan vorstellen ließen. Die Kosten für das Werk, so ließ KVR-Planungsamtschef Reiß-Schmidt erkennen, liegen mit 215 000 an der unteren Grenze; mit anderen Worten: Der Verband würde selbst ordentlich zulegen, wenn ihn die Unnaer im Zuge eines Pilotprojekts nur mit der Erarbeitung beauftragen.

Ursprünglich hatte der Stadtrat allein ein Gesamtkonzept zur Verkehrsberuhigung im Auftrag geben wollen, um Maßstäbe insbesondere für die Entscheidungen über die rund 50 vorliegenden Bürgeranträge an die Hand zu bekommen. Darüber gehen die Überlegungen des KVR weit hinaus, wie Reiß-Schmidt erläuterte: „Verkehrsplanung ist kein Selbstzweck, für die Bürger, für die Umwelt, für das Wohnumfeld muß etwas dabei herauskommen.“ Der Verband will mithin komplette Datensätze liefern, die nach eingehenden Untersuchungen Prioritätenkataloge für Maßnahmen zur Verkehrslenkung und für den Straßenbau ebenso liefern wie konkrete Vorschläge für einzelne Straßen. Dabei sei insbesondere die „Chancengleichheit der Verkehrsmittel sichergestellt“, schilderte Reiß-Schmidt. Der KVR will nicht die autogerechte Stadt hervorzaubern, sondern auch die Interessen von Fußgängern, Radfahrern und Benutzern öffentlicher Verkehrsmittel zur Geltung bringen.

Darüber hinaus sollen natürlich auch städtebauliche und umweltpolitische



Verkehrsberuhigung: Nur Schwellen reichen nicht.

Aspekte einfließen - und zwar orientiert am derzeitigen Bestand. Denn der KVR will nicht von fragwürdigen Prognosen ausgehen, vielmehr das vorhandene Verkehrsangebot optimieren. Und in die Planungen sollen durchaus die Betroffenen einbezogen werden, versprach Reiß-Schmidt.

Das komplette Paket - von den vorbereitenden Arbeiten und Zählungen bis hin zu konkreten Projektvorschlä-

gen - will der Kommunalverband innerhalb von 18 Monaten erarbeitet haben. Darin eingeschlossen sei dann auch die Überprüfung, ob die geplanten Entlastungsstraßen wie die Westtangente den gewünschten Erfolg bringen, so Reiß-Schmidt: Bislang habe man allerdings die Erfahrung gemacht, daß auf Umgehungsstraßen aufgrund der notwendigen Kosten-Nutzen-Analyse meist getrost zu verzichten sei.

Der Kommunalverband ist an dem Unnaer Projekt besonders interessiert, ließ Reiß-Schmidt keinen Zweifel. Deshalb habe man nicht nur ein überaus günstiges Angebot unterbreitet, sondern wolle auch bei der Beschaffung von Zuschüssen sowohl für den Verkehrsentwicklungsplan selbst als auch für die Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen behilflich sein. Und Baudirektor Lindemann brachte aus Düsseldorf die Nachricht mit, daß der Verkehrsminister an einer Förderung eines Pilotprojekts in Unna, das auch Erkenntnisse für andere Städte liefern soll, interessiert ist: „Wir rennen da offene Türen ein.“

Anlage 5

ICHTEN WA

Freitag, 7. November 1986

Gemeinde hat mit Anliegern noch gar nichts geklärt:

Betroffene sind gegen den Autobahnanschluß

Bönen (dogf). Bei den Verhandlungen mit den Grund- und Hauseigen-
tümern, deren Besitz von dem geplanten Autobahnanschluß, der Orts-
umgehung Nordböge und der neuen Kreisstraße 42 n in Mitleiden-
schaft gezogen würde, steht die Gemeinde Bönen noch ganz am An-
fang. Entgegen den optimistischen Äußerungen von Gemeindefraktordirektor
Alfred Schmiedel, der unlängst noch von Einsicht und Verständnis für
die Straßenbaumaßnahmen bei den Anliegern gesprochen hatte,
machten Landwirt Heinrich Wilms und Malermeister Karl-Heinz Holt-
mann als unmittelbar Betroffene unmißverständlich klar: Wir sind
gegen die Straßenbauvorhaben, zumal von der Gemeinde noch keine
konkreten Aussagen zur Lösung unserer Probleme gemacht wurden.
Von Zustimmung unsererseits kann überhaupt nicht die Rede sein!"

Karl-Heinz Holtmann ist auf die Planer überhaupt nicht gut zu sprechen, soll doch schließlich sein schmuckes Bauernhaus der Brückenauhfahrt zum Opfer fallen. Mit großem Aufwand und viel Mühe hatten die Holtmanns den Kotten (Baujahr 1880) vor einigen Jahren wieder auf Hochglanz gebracht, wobei eine wichtige Rolle die Pläne von Karl-Heinz Holtmann Junior spielten, sich nach Abschluß seiner Ausbildung auf dem elterlichen Anwesen niederzulassen. Jetzt soll das Haus verschwinden, obwohl es zwischenzeitlich schon einmal auf der Liste des Landesconservators für denk-

malsschutzwürdige Bauten auf-
taucht war. Und auch einen Neubau auf eigenem Grund und Boden, aber außerhalb der Landstraßen-
Bentrasse, wird es wohl nicht geben. "Vom Landesstraßenbauamt bekamen wir bei einem Gespräch zu hören, daß 'Straßenbauverdrängen' eine solche Möglichkeit nicht zustehe", ärgert sich Karl-Heinz Holtmann heute noch über den herablassenden Ton der Auskunft von vor etwa vier Jahren.

Genau wie die Familie Holtmann hat auch Bauer Heinrich Wilms gegen die Straßenbaupläne beim Landesstraßenbauamt Einspruch eingelegt. In seinem Fall



WO HEUTE NOCH FELDER UND WIESEN SIND, sollen sich einmal die K 42 n und die L 665 kreuzen. Landwirt Heinrich Wilms zeigt hier die genau zwischen dem Hausern Wilms und Holtmann gelegene Stelle. Foto: Kaspers

würden K 42 n und L 665 den 18 Hektar großen Betrieb zerschneiden und nur noch unzusammenhängende Flächen übrig lassen. Auf der verkleinerten Fläche würde der arrondierte Betrieb nach Einschätzung des Landwirtes unrentabel werden, so daß auf jeden Fall qualitativ hochwertiges Ackerland als Ersatz gestellt werden müßte. Ob die Gemeinde dazu in der Lage wäre, bezweifelt Hein-

rich Wilms, denn das eventuell in Frage kommende Gebiet am Lettenbruch hat in Nordböge einen beinahe sprichwörtlich schlechten Ruf. Vor einem konkreten Angebot der Gemeinde stimmt daher auch Wilms den Straßenbauprojekten auf keinen Fall zu. "Und auch die anderen Bauern hier in Nordböge haben schwerste Bedenken", beschreibt der Landwirt die Stimmung der Autobahnlinie-

ger. Die meisten hätten daher den Landwirtschaftsverband um Hilfe gebeten, wußte Heinrich Wilms weiter zu berichten. Klar ist also in der Vorplanung noch lange nicht alles, und die Forderung der Betroffenen ist nur recht und billig, daß die Verhältnisse schaffen muß ehe die Planungen weiterverfolgt werden können.

Eigentümer in Nordbügge wollen der Ortsumgehung nicht weichen

Unmut über die Straßenplanung: „Da ist noch gar nichts geklärt“

Aulege 6

7.11.86
WR

Bönen. (ck) Während der Gemeindedirektor keinerlei Probleme sieht, was die Grundstücksverhandlungen zum Bau der L 665n in Nordbügge angeht, regt sich dort der Unmut unter den Betroffenen.

„Uns ist das ganz und gar nicht recht“, drückt Landwirt Heinrich Wilms sein und der Nachbar Unbehagen über das Straßenprojekt aus.

Mit der Hand weist er über das Land, das von der Familie seiner Frau seit Generationen bewirtschaftet wird und nun von der Straße durchschnitten werden soll: „Da wo der Silagehaufen ist, da genau soll sie herführen. Dann haben wir das Kreuz direkt vor der Haustür und behalten nur noch Spitzen von unserem Land über.“

35 Hektar, vorwiegend Ackerland, umfaßt der Hof der Wilms, und seine Besitzer sind mehr als mißtrauisch, was Austauschflächen für das überplante Gelände betrifft: „Bisher hat man uns noch nichts angeboten.“ Bei den Aussprachen habe man sich keineswegs geeinigt, „und da kann man doch nicht einfach sagen, daß alles geklärt sei.“

Ebenfalls überhaupt nicht einverstanden mit den gemeindlichen Plänen ist die Familie Holtmann, deren frisch renovierter Kotten dem Bagger weichen soll. Karl-Heinz Holtmann, der nach dem Studium seit einiger Zeit mit seiner künftigen Frau wieder im Haus der Eltern lebt und dort bleiben möchte: „Wir werden hier nur verschaukelt. Im Sommer '84 war das letzte offizielle Gespräch, so daß wir überhaupt nicht wissen, woran wir sind.“

Holtmann sucht inzwischen nach Möglichkeiten, um sein Elternhaus zu erhalten: So wurde nicht nur Widerspruch gegen die Planungen eingelegt, sondern außerdem vor einem halben Jahrein Antrag auf Aufnahme in die Denkmalschutzliste gestellt.

Der hübsche Kotten von 1880 war vom Landeskonservator in seiner ersten Aufstellung von Bödens Bau- und Denkmälern noch für schützwürdig befunden worden.



Soll der geplanten Ortsumgehung weichen: Der frisch renovierte Hof der Familie Holtmann von 1880. (Fotos: Kopka)



„Wir sind dagegen“: Heinrich Wilms vor dem Land, das von der neuen Straße durchschnitten würde.

Thema: Die Äußerungen Richard Heinzels zum Bau des Autobahnanschlusses und der Ortsumgehung Nordböges. Leserbriefe müssen nicht der Meinung der Redaktion entsprechen. Wir behalten uns das Recht auf Kürzung vor.

„Mit Bestürzung muß der Bürger feststellen, daß der Kreisvorsitzende und Bundestagskandidat der CDU, Herr Heintel, auf dem Umwelttag in Unna am 21. September absolut nichts gelernt hat. Dieser Umwelttag stand unter dem Motto: „Stopp dem Landschaftsverbrauch“. Wie sonst soll es sich der Bürger erklären,

daß sich Heintel für Landschaftszerstörung und -verbrauch so stark macht, indem er sich für einen überflüssigen BAB-Anschluß und für eine Umgehungsstraße einsetzt, für die nachweislich kein Bedarf besteht?

Landrat Böckmann beispielsweise ließ auf dem Umwelttag öffentlich verlauten: „Der Kreis Unna hat eine sehr gute Verkehrslage, vorhandene Trassen lassen sich nach Bedarf ausbauen, Ausbau von Straßen hat Vorrang vor Straßenneubau, Industriebrachen sollen vorrangig verwertet

werden.“ Hiermit stellt Herr Böckmann die Planungen für Bönen auf den Kopf und man kann nur hoffen, daß er sich auch weiterhin zu diesen Ansichten bekennt!

Leser schreiben

Ist Herr Heintel denn völlig unbekannt, daß der Kreis Unna fast 50 % mehr Landstraßen und 380 % mehr Autobahnen pro qkm als das Land NRW hat? Jeder neue Straßenkilometer ist da zuviel! Arbeitsplätze, die als Argument für fast

alle Fehlplanungen herhalten müssen, sind heute nicht mehr durch Straßenneubau vermehrbare. Diese Tatsache ist jedem Bürger klar. Nur jene unbeherrschbaren Politiker, die sich festgebissen haben an den längst überholten Straßenbauplänen vergangener Jahrzehnte, wollen, dürfen oder können das nicht wahrhaben! Herr Zöpel vertrat in Unna richtungsweisend die Meinung, „Autoverkehr müsse unattraktiv gemacht werden“, dem kann man im Hinblick auf das Industriegebiet im Norden Böbens nur zustimmen. Dort existiert trotz

des Widerstandes der Zechengesellschaft, seit den 70er Jahren ein direkter Anschluß an die Bahnlinie Unna-Hamm. Ist es da nicht sinnvoller, diese vorhandenen Möglichkeiten des Güterverkehrs auf der Schiene voll auszuschöpfen, anstatt Flächenverbrauch großen Ausmaßes zu betreiben?

Man sollte verhindern, daß die Politiker der Flick-Parteien, die die Zeichen der Zeit nicht erkannt haben, wie u. a. Herr Heintel, über unsere Zukunft bestimmen können!

Werner Krämer
Böingholzstraße 14

Anlage 7

7.11.86 LR

