

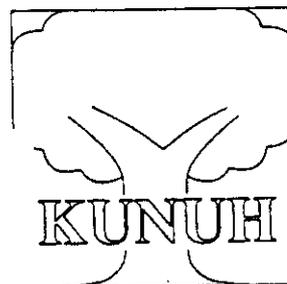
Kreisverband Unna Natur, Umwelt u. Heimat e.V. (KUNUH)

Dachverband der Naturförderung, des Umweltschutzes und der Heimatpflege im Kreise Unna
-Mitgliedsverband der LNU (anerkannt nach §29 BNatSchG)-

KUNUH • c/o Heinrich Schumacher • Weißdornweg 24 • 4708 Kamen-Methler

Landtag des Landes
Verkehrsausschuß
Postfach 1143

Ständehausstr. 1
4000 Düsseldorf 1



atum

Kamen, den 28.10.1992

Betr.: Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans
Bedarfserklärung für eine Innerortsstraße auf einem Teil-
stück der ehemals geplanten L821n im Bereich Bergkamen

E i n s p r u c h

Gegen die beabsichtigte Bedarfserklärung für den Bau der
o.g. Innerortsstraße gemäß Entwurf des Landesstraßenbe-
darfsplans erhebe ich Einspruch.

B e g r ü n d u n g:

1. Die Planung der L821n kann nur in ihrer Gesamtheit und im ge-
schichtlichen Zusammenhang gesehen werden. Als Relikt der Gei-
steshaltung der 50er Jahre ist sie vor wenigen Jahren in den
Papierkorb gewandert, weil im Kreis Unna weitgehend politisch
Einigkeit über ihre ökologische Unverträglichkeit in Bezug auf
die Lippeüberquerung und die Zerschneidung vieler Freiflächen
bestand.
Daß dieser Konsens heute offensichtlich nicht mehr besteht, ist
auf partikulare Interessen zurückzuführen, die verkehrliche und
ökologische Grundsätze und Fragen der Lebensqualität in ihren
Bereichen hintanstellen.
Zunächst ist zu klären, ob die o.g. Planung etwas mit der ur-
sprünglichen L821n-Planung zu tun hat. Hier müssen wir fest-
stellen, daß die geplante Wegführung den Charakter einer inne-
rörtlichen Verbindungsstraße hat. Die L821alt ist auf dem Teil-
stück Jahnstraße (Oberaden) nicht überlastet (s.Pkt.3). Von der
L821alt ist die geplante Maßnahme nur über einen Umweg über die
bereits hoch belastete B61 zu erreichen. Aus diesen Gründen
halten wir eine Prüfung für notwendig, inwieweit es sich hier
um eine Landesaufgabe handelt und ob überhaupt eine Aufnahme in
den Landesstraßenverkehrsplan zu rechtfertigen ist. Die Zustän-

-2-

digkeit des Landes nur aus dem Umstand herzuleiten, daß eine teilweise Kongruenz in der Linienführung mit der alten L821n-Trasse vorliegt, erscheint uns nicht auszureichen.

2. Die vorgeschlagene Maßnahme würde zu einer weiteren Verdichtung eines bereits sehr dichten Straßennetzes im Raum Bergkamen führen. Das Verhältnis zwischen Verkehrs- und Nutzfläche einer Stadt muß angemessen sein. Ein Gewinn an ökologischer oder ökonomischer Nutzbarkeit der knappen Fläche kann mit der genannten Maßnahme nicht erzielt werden. Im Gegenteil werden weite Flächen für viele mögliche künftige Nutzungen für immer verloren gehen.

Die durch die Kommunalreform 1968 vorgenommene politische Zusammenfügung relativ weit auseinander liegender Gemeinden zu einer Stadt Bergkamen würde durch die Trennwirkung einer Straßentrasse in Nord-/Südrichtung eine unerwünschte Belastung erfahren.

Die beidseitige Emissionswirkung der geplanten Straße und die verkehrliche Querungerschwernis, diese trifft insbesondere die Teilnehmer des Umweltverbunds, werden die soziale Barriere zwischen dem Stadtteil Oberaden und Bergkamen-Mitte bzw. -Weddinghofen verstärken.

3. Die Begründung für den Bau der Straße, die verkehrliche Entlastung der Schulstraße in Weddinghofen und die der Jahnstraße in Oberaden ist nicht stichhaltig. Wie die 1990 erstellte Studie der Ingenieurgruppe IVV-Aachen belegt, liegt das Verkehrsaufkommen auf der Jahnstraße im mittleren Belastungsbereich (5000 bis 10000 Kfz/d). Große Teile davon sind Ziel- und Quellverkehre zwischen den West-/Ostverbindungen B61 und K16 und den Wohn- und GI-Bereichen Oberadens, die sich durch die o.g. Maßnahme nicht auflösen lassen.

Noch stärker sind diese Faktoren bei der Schulstraße erkennbar. Diese Straße ist überwiegend gering (2000 bis 5000 Kfz/d) und auf einem kleinen Stück mittel (s.o) belastet. Charakteristisch ist, daß an das stärker belastete Stück geringer belastete Straßen anschließen -ein deutliches Zeichen für Verteilung von Ziel- und Quellverkehre. Ein Durchgangsverkehr kann nur eine sehr geringe Größenordnung haben, sodaß eine Entlastungsstraße kaum zur Disposition steht.

4. Die Tatsache, daß sich Anwohner der beiden Straßen über Lärm und Abgase beklagen, soll nicht in Abrede gestellt werden.
 - a Eine Entlastung kann aus unserer Sicht in erster Linie durch eine konsequente Geschwindigkeitssenkung erfolgen, die durch eine baulich fachgerechte Verkehrsberuhigung herbeigeführt werden kann. Der Durchsatz der Straßen würde durch eine Tempo-Reduzierung nicht gemindert. Pilotprojekte des Landes NRW haben den Nachweis erbracht, daß diese Art von Verkehrsberuhigung an Hauptstraßen sehr wirksam ist.
 - b Eine Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsmittel kann stadtweit durch vertaktete Busverbindungen, wettersichere Haltestellen in der Nähe von Wohngebieten und Arbeitsplätzen, sowie

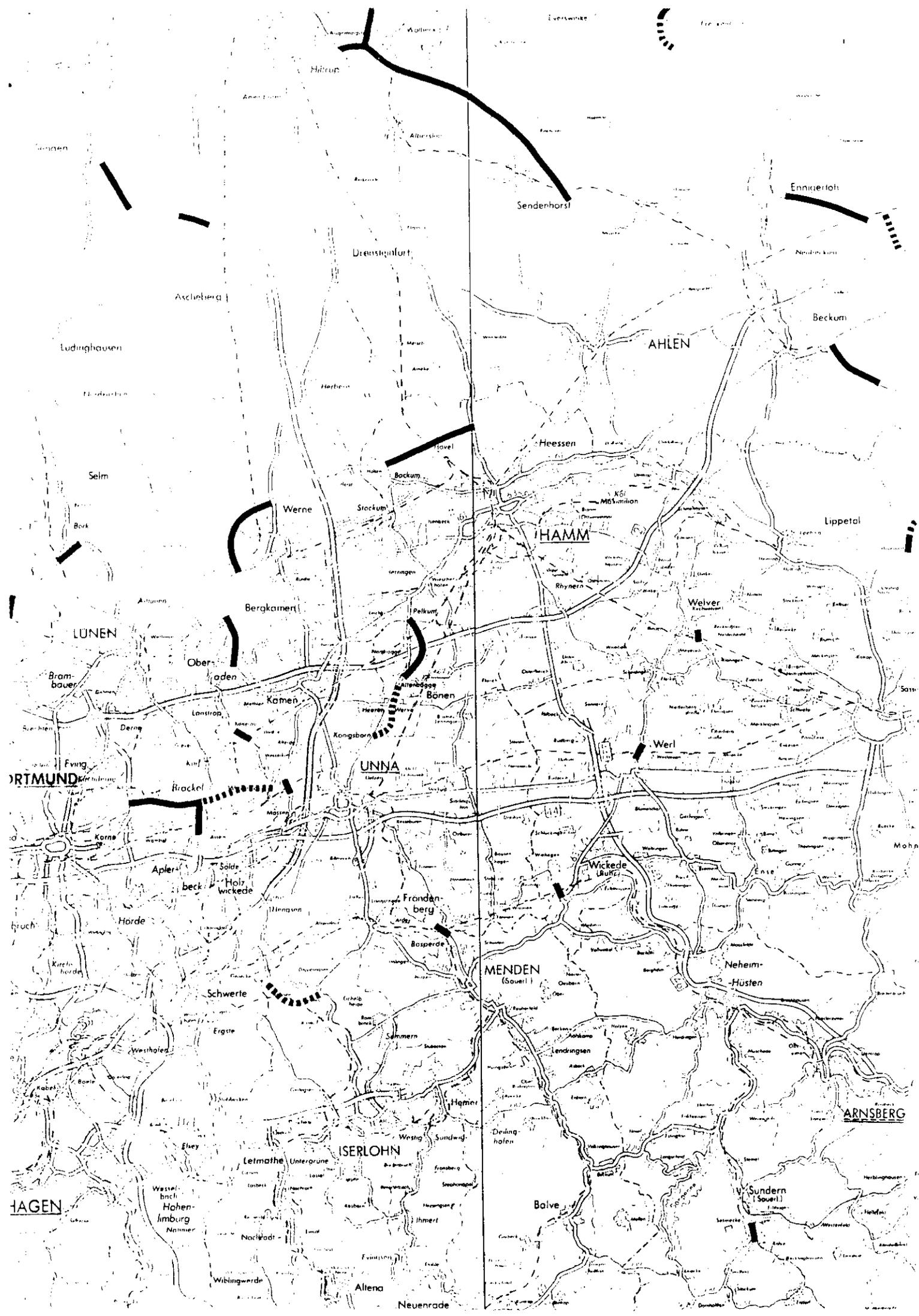
nutzerfreundliche Informationen zum einen, zum anderen durch radfahrgerechte Wege geschaffen werden.

- c Es ist durch verkehrliche Wegweisung und -bestimmung eine stärkere Nutzung der BAB-Abfahrt Hamm/Bergkamen abzustreben, von der aus sich eine gute, bisher weitgehend ungenutzte, Verbindung zur Bergkamener Stadtmitte ergibt. Hierin liegt ebenfalls ein Entlastungspotential relevanter Größenordnung.
5. Die strukturpolitisch wohl nicht abwendbare Schließung der Zeche Neu-Monopol könnte zu einer weiteren Verkehrsverminderung führen. Die weitere Projektion stellt im Zusammenhang mit der beabsichtigte Streichung der Subventionen für den Steinkohlebergbau auch die Existenz der Zeche Haus Aden und die der Nordwanderung in Frage. Daraus müssen sich auch für Bergkamen neue, andere Ansätze in der Verkehrspolitik ergeben.
Es kann keine Diskussion darüber geben, daß bestehende Industrieflächen auch in Zukunft als solche weiterverwendet werden müssen. Wenn ein Arbeitsplatz im Bergbau jahrzehntelang mit 90.000 DM im Jahr subventioniert wurde, so sollte es bei der Schließung einer Schachtanlage möglich sein, eine Anschlußsubventionierung solange vorzuhalten, bis neue Arbeitsplätze auf derselben Industriefläche geschaffen worden sind.
Die etwaige Verwendung der geplanten Maßnahme als Erschließungsstraße für neue Gewerbe- und Industrieflächen auf Ackerland kann nur als rücksichtsloser Raubbau an der Natur und den vitalen Interessen der Bergkamener Bevölkerung zurückgewiesen werden. Der Bau von Verkehrswegen als Instrument der Strukturpolitik zur Aufbereitung der Fläche für Wohn- und Industriegebiete darf unter dem Gesichtspunkt des Freiraumschutzes nicht weiterverfolgt werden.
6. Der Bau dieser Straße zerstört erhaltenswerte Landschaft, ökologisch wichtigen Freiraum und mehrere Naherholungsgebiete. Diese "Bergkamener grüne Mitte" wurde im Werkmeister-Plan, einer städtisch in Auftrag gegebenen Studie aus den 70er Jahren, als besonders wertvoll und erhaltenswert eingestuft. Die letzten Ruhegebiete Bergkamens -als Stadt durch die Autobahn bereits lärmgeschädigt- werden verlärm und damit für viele Radfahrer und Spaziergänger, die dort Erholung suchen, unbrauchbar gemacht.
7. Wir sehen die Notwendigkeit, daß insbesondere die Möglichkeiten des Öffentlichen Personennahverkehrs stärker genutzt werden. Die geschätzten Kosten von 24,5 Mio DM für die o.g. Maßnahme sollte besser in den ÖPNV investiert werden.

Kreisverband Unna Natur, Umwelt u. Heimat e.V.

Schumacher, 1.Vors.

Anlage: 1 Kopie des Kartenausschnitts LStrBPlan
 1 Farbkopie aus Entwurf Verkehrsentwicklungsplan T.17
 1 zugehörige Folie mit Erklärungen



ABFAHRSSTÄRKEN 1990 HAMM / BERGKAMEN

Legende :

Kennung	Verkehrslinie	Belastung
▬	< 2.000	sehr gering
▬	2.000 - 5.000	gering
▬	5.000 - 10.000	mittel
▬	10.000 - 15.000	hoch
▬	> 15.000	sehr hoch

Stadt Bergkamen

Verkehrsentwicklungsplan

Ingenieurgruppe
IVW-Aachen

1991

