

*Arbeiten!*

# Bürgerinitiative gegen die OW IIIa

i.A. Wolfgang Behnke, Meylantstr. 89a, 4600 Dortmund 13  
Tel.: 02 31 / 21 43 53

**OW III a**



**Bürger-  
Initiative  
Dortmund-Bracket-  
Asseln-Wickede  
Unna-Massen**

Landtag NRW  
Verkehrsausschuß  
Platz des Landtags 1

4000 Düsseldorf 1



Dortmund, den 04.11.1992

Sehr geehrte Damen und Herren!

Hiermit lege ich namens der Bürgerinitiative gegen die OW IIIa Einspruch ein gegen die im Entwurf des Landesstraßenbedarfsplanes 1993 - 1997 für das Stadtgebiet Dortmund vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen L 663 (L 663n) und L 556 (L 556n), da beide Straßenbauprojekte aus ökologischer Sicht unverantwortlich sind und der verkehrliche Nutzen äußerst fraglich ist.

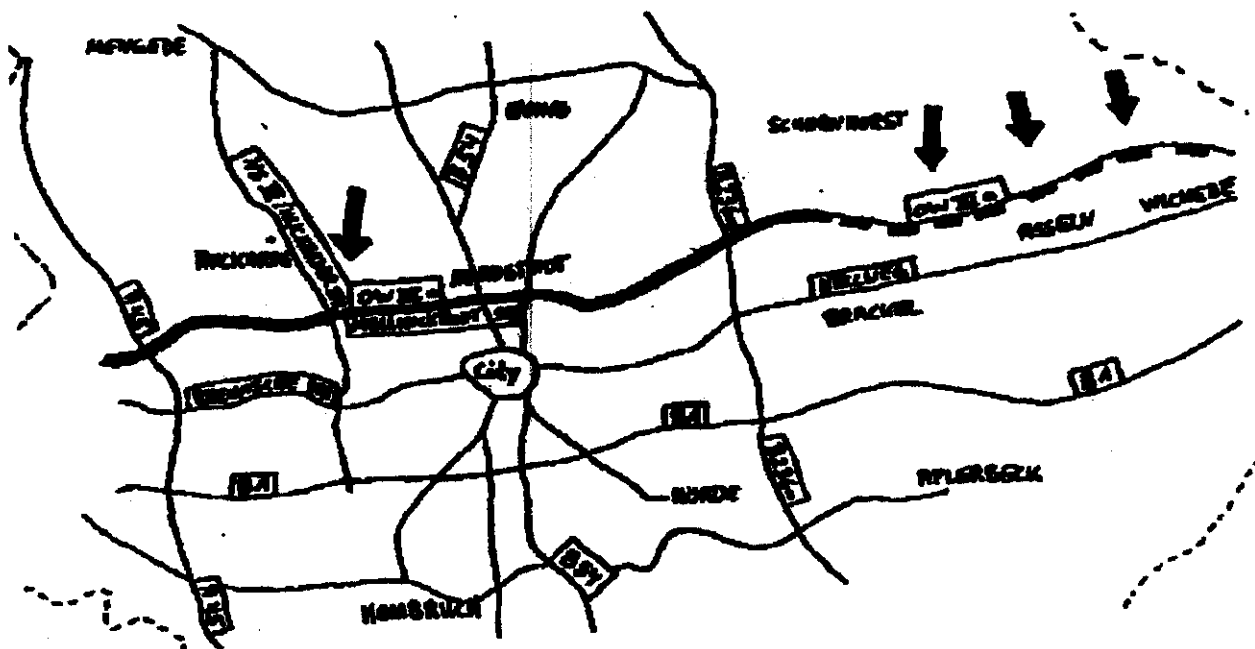
Einzelheiten der Begründung entnehmen Sie bitte der beiliegenden, umfangreichen Anlage.

Mit freundlichen Grüßen

*i.A. W. Behnke*

## Projektbeschreibungen

Anfänge der Planung der L 663n (frühere Bezeichnung: OWIIIa) liegen im Jahr 1925 in einem Verkehrskonzept, das Stadtbaurat Strobel für den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk entwickelte und das ein Raster von Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen enthält. Die L 663n soll nach den Vorstellungen der Stadt einmal, nördlich des Hellwegs verlaufend, vom westlichen Ortsteil Marten (Autobahn A 45) quer durch die nördliche Dortmunder Innenstadt (Mallinckrodtstraße, Borsigplatz) bis an die Stadtgrenze von Unna (Dortmunder Straße) führen und damit eine weitere Ost-West-Straßenverbindung bieten.



Im westlichen Teil der Stadt Dortmund ist die Straße seit 1990 fertiggestellt und wurde im Sommer des gleichen Jahres für den Verkehr freigegeben. Im Osten der Stadt (nördlich der Stadtteile Wambel, Brackel, Asseln und Wickede) ist die Straße derzeit im Bau, bzw. in Planung.

Im einzelnen:

Am Teilstück der L 663n von der Kreuzung mit der B 236n bis zur Flughafenstraße wird gebaut. Planungsrechtlich liegt der Bebauungsplan Br 161 zugrunde. Das Teilstück von der Flughafenstraße bis zur Asselburgstraße ist planungsrechtlich abgesichert (Bebauungsplan Br 176). Hier wird derzeit unter Verwendung von Überschussmassen, die beim Tunnelbau der B 236n anfallen, ein Teil der Trasse aufgeschüttet. Für das letzte Teilstück lag bereits ein Bebauungsplan (Br 177) der Stadt Dortmund vor, der aber nicht rechtskräftig werden konnte, da der letzte Teil der Straße auf Unnaer Stadtgebiet verlaufen sollte, die Stadt Unna mit dem Bau der Straße aber nicht

einverstanden war. Jetzt läuft eine neue Planung per Planfeststellungsverfahren beim Straßenneubauamt.

Die L 556n (Ortsumgehung Asseln) ist in unmittelbarem Zusammenhang mit der L 663n zu sehen. Westlich des Dortmunder Stadtteils Asseln verlaufend soll sie eine neue Nord-Süd-Verbindung ergeben. Da die Bedenken gegen den Bau der L 663n weitgehend auch für das Projekt L 556n gelten, wird darauf im Folgenden nur am Rande eingegangen.

### **Verkehrliche Situation**

"Für die östlichen Dortmunder Vororte ist eine Neuordnung des Straßennetzes vorgesehen mit dem Ziel, die Durchgangsverkehre auf leistungsfähigere Hauptverkehrsstraßen zu bündeln und damit die Wohnbereiche und Vorortzentren von erheblichen Verkehrsanteilen zu entlasten." Die L 663n, "die eine günstige Verbindung zur Innenstadt und nach Unna schafft, wird den Hellweg vom Durchgangsverkehr entlasten." (beide Zitate aus: Planungsbrief zur Bürgeranhörung in Do-Brackel/Do-Asseln, Nr. 21, hrsg. vom Stadtplanungsamt der Stadt Dortmund, 1981).

Der Hellweg, der quer durch die oben genannten Hellwegorte von Wambel bis Wickede verläuft, ist für diese Ortsteile eine wichtige Wohn- und Geschäftsstraße. Die gegenwärtige Verkehrssituation verlangt gewiß nach einer Entlastung, sie ist aber durch den Bau einer neuen Straße nicht zu erreichen.

Eine am 28.08.90 (also nach Abschluß der Planungen für die Bebauungspläne Br 161 und 176) durchgeführte Verkehrszählung mit Kennzeichenerfassung (bei allen Verkehrszählungen zuvor waren nur Querschnittszählungen vorgenommen worden), zu der im Frühjahr 1991 "aus Plausibilitätsgründen Nachzählungen" durchgeführt werden mußten, brachte u.a. folgende Ergebnisse (Quelle: Analyse der Verkehrssituation im Raum Do-Brackel/Do-Asseln und Do-Wickede, am 22.10.91 vom Dortmunder Planungsamtsleiter Reiff der Bezirksvertretung Dortmund-Brackel vorgelegt):

- Der Vergleich der Zählergebnisse von 1985 zu 1990 "zeigt sowohl morgens ... als auch nachmittags ... einen geringen Rückgang in der Verkehrsbelastung. Lediglich auf dem Wickeder Hellweg sind morgens die Verkehrsmengen um 182 Kfz/3h (7,2%) angestiegen." [Letzteres könnte sowohl mit einer Erweiterung eines Gewerbegebietes wie auch mit einer Straßenverlegung zu erklären sein. Einen ähnlichen Rückgang der Verkehrsbelastung hatte auch schon der Vergleich der Zahlen von 1978 und 1985 ergeben.]
- "Der prozentuale Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr liegt sowohl in der Morgenstundengruppe ... als auch in der Nachmittagsstundengruppe bei ca. 17%." Dazu ist zu ergänzen, daß Gegenstand der Verkehrszählung der gesamte Stadtbezirk Brackel war und damit unter den 17% auch der Nord-Süd-, bzw. Süd-Nord-Durchgangsverkehr einbezogen ist, von dem es heißt:  
Im Ortskern Brackel wurden erwartungsgemäß "relativ starker Durchgangsverkehr in Nord-Süd-, bzw. Süd-Nord-Richtung ... festgestellt. ... Zu erwähnen ist noch, daß auch im Ortsteil Asseln starke Durchgangsverkehrsströme in Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Richtung ... auftreten."

- "Die Analyse dieser Verkehrsverflechtungen führte zu dem Ergebnis, daß lediglich in der Zeit von 15.00 Uhr - 19.00 Uhr relativ starke Verkehrsströme aus Richtung Unna in Richtung Westen über den Hellweg verlaufen. (244 Fahrten/4h ...)".

Eine Gesamtbetrachtung der Verkehrsergebnisse macht deutlich, daß der weitaus größte Teil des Verkehrs im Stadtbezirk Brackel hausgemachter Verkehr ist, also Verkehr innerhalb der Hellwegorte oder Verkehr, der die Hellwegorte als Ziel- oder als Quellgebiet hat. Das ist gerade bei der Bedeutung des Hellwegs als Einkaufsstraße auch nicht anders zu erwarten gewesen. Ein Ausweichen dieses Verkehrs auf die L 663n wäre nur interessant für Durchgangsverkehr, dessen Anteil am Gesamtverkehr aber ausgesprochen niedrig ist. Die Prognosen, die nach dem Bau der L 663n einen Rückgang des Verkehrsaufkommens auf dem Hellweg je nach Ortsteil zwischen 12000 Kfz/24h und 19000 Kfz/24h erwarten, entbehren also jeglicher Grundlage. Es ist vielmehr zu befürchten, daß - abgesehen von einer grundsätzlichen Verkehrszunahme nach dem Bau einer neuen Straße - nach einem Bau der L 663n der Verkehr auf den jetzt schon stark belasteten Nord-Süd-Verbindungen und in deren Kreuzungsbereichen mit dem Hellweg weiter zunehmen wird, in Teilbereichen statt einer Verkehrsentlastung also mehr Verkehr bringen wird. Eine Verkehrszunahme nach einem Bau der L 663n wird auch befürchtet für Teile der Städte Kamen und Unna.

Völlig ungelöst sind die sich durch einen Bau der L 663n ergebenden Verkehrsprobleme für die nördliche Dortmunder Innenstadt mit dem Borsigplatz und der Mallinckrodtstraße. Dieser Teil der Stadt ist bereits jetzt durch starkes Verkehrsaufkommen erheblich belastet. Aus verkehrlicher Sicht stellt der Borsigplatz ein "Nadelöhr" dar. Prognosen für eine hier nach dem Bau der L 663n zu erwartende Verkehrszunahme sind uns nicht bekannt; die verkehrliche Belastung des westlichen Abschnittes (B 236n bis Flughafenstraße) wird von der Stadt Dortmund auf ca 31000 Kfz/24h prognostiziert. Daß hier aber mit einer erheblichen Verkehrszunahme gerechnet wird, zeigen Forderungen der lokalen SPD nach dem Bau einer Umgehungsstraße.

Die Straße soll nach dem erklärten politischen Willen der Stadt Dortmund Autoverkehr aus den östlichen Vororten in die Innenstadt bringen. Der Bau der L 663n steht damit sowohl im Widerspruch mit der begrenzten verkehrlichen Aufnahmekapazität wie auch mit Überlegungen, die Dortmunder Innenstadt zur Attraktivitätssteigerung und zur Luftverbesserung autoärmer zu machen.

Parallel zur L 663n verlaufen die S-Bahn-Linie 4 sowie - auf dem Hellweg - die Straßenbahnlinie 403, bzw. 408. Sie könnten durch dichtere Taktfolge (bei der S-Bahn) sowie durch Beschleunigungsmaßnahmen (bei der Straßenbahn) attraktiver gemacht werden. Gerade bei der Straßenbahn, die in Teilbereichen nur eingleisig verläuft, könnten bei entsprechenden Ausbaumaßnahmen deutliche Kapazitätssteigerungen vorgenommen werden. Ein ausgearbeitetes Beschleunigungskonzept für die Straßenbahn liegt vor, wird aber bislang nur zögernd realisiert, da politisch erklärtes Ziel nachwievorrangiger der Bau der L 663n ist. Sowohl aufgrund der im Hellweg-Bereich ablaufenden Verkehrsströme wie auch aufgrund der großen Möglichkeiten des ÖPNV sind hier also ideale Voraussetzungen für eine Verkehrsverlagerung und damit Entlastung des Hellwegs vom Autoverkehr gegeben - ohne den Bau einer neuen Straße.

Entsprechende Überlegungen deutet auch Prof. Herbert Strack auf Seite 7 seiner "Gutachterlichen Stellungnahme zur Trassenführung der L 663n (OW IIIa)" aus dem Jahre 1988 an, indem er feststellt, daß sich der Bau einer Umgehungsstraße verbiete, sofern die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs und der sparsame Umgang mit Flächen die größere Priorität hätten.

Eine Verkehrsentwicklungsplanung im Sinne des Nordrhein-Westfälischen Städte- und Gemeindebundes (Das entsprechende Konzept beruht auf einem Entwurf "Grundsätze für die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung" des MSWV des Landes NW vom Januar 1988.) für den Stadtbezirk Brackel existiert bislang nicht. Sie ist letztlich auch nicht vorgesehen. Es sollen zwar in diesem Jahr Untersuchungen zur Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplan für den Stadtbezirk Dortmund-Brackel in Auftrag gegeben werden, diese sollen aber ausgehen von einem erfolgten Bau der L 663n und L 556n (Bezug: Die o.a. Analyse der Verkehrssituation).

### **Städtebauliche Situation**

Der sich im Bau, bzw. in Planung befindliche Teil der L 663n verläuft durch einen Freiraum (s. dazu weiter unten). Bebaute Siedlungen sind damit von diesem Teil nicht unmittelbar betroffen. Dadurch, daß an zahlreichen Stellen nach dem bisher geplanten Verlauf die Straße einen Abstand zu Wohnbebauung zwischen 80 und 150 m hätte, wären aber zahlreiche Siedlungen mittelbar durch Lärm- (trotz Lärmschutzmaßnahmen) und Abgasemissionen betroffen. Weiter westlich verläuft die Straße - auf bereits vorhandenen Straßen - auf engen Straßenschluchten durch die nördliche Dortmunder Innenstadt. Sie gehört zu den am dichtesten besiedelten Teilen Dortmunds; auch sind hier Verkehrsbelastung und Unfallzahlen überdurchschnittlich hoch. Die Trasse verläuft in diesem Teilbereich vierspurig; allerdings wird ein Teilstück (der Mallinckrodtstraße) im Vorgriff auf die zu erwartenden verkehrlichen Mehrbelastungen derzeit auf zwei Spuren zurückgebaut. Ebenfalls wurden Gelder für den Umbau der an diesen Straßen gelegenen Wohnungen zur Verfügung gestellt.

Besonders problematisch dürfte die Situation weiterhin im Umfeld des Borsigplatzes sein, wo der aus Richtung Osten ankommende Verkehr erstmals unmittelbar auf bebauten Gebiet trifft. Der Borsigplatz ist als Verkehrsknotenpunkt von dichter, mehrstöckiger Wohnbebauung umgeben. Bereits heute leiden hier die Anwohner unter erheblicher Lärm- und Abgasbelastung durch den Autoverkehr.

Im Kreuzungsbereich mit der Flughafenstraße ist ein niveaufreier Ausbau vorgesehen. Das hier entstehende autobahnähnliche Verkehrskreuz ist an mehreren Stellen von Wohnbebauung sowie von einer Kleingartenanlage umgeben.

Auch, wenn die jetzt im Landesstraßenbedarfsplan vorgesehenen Teile der L 663n durch unbebautes Gebiet führen, kann aus den o.a. Gründen von einer städtebaulichen Verträglichkeit der Straße nicht die Rede sein, zumal die angestrebte Entlastung des Hellwegbereiches - die aus städtebaulicher Sicht durchaus wünschenswert ist - kaum erreicht werden wird (s.o.).

## **Umweltsituation**

Eine Umweltverträglichkeitsanalyse im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde für die gesamte L 663n bislang nicht durchgeführt. Ebensowenig wurde die Null-Variante in die bisherigen Planungen einbezogen. Sogenannte Ausgleichsmaßnahmen sind im Bebauungsplan Br 176 nur zu einem geringen Teil festgelegt. Für die L 556n ist derzeit eine Umweltverträglichkeitsprüfung in Arbeit.

Dennoch lassen sich, auch aufgrund vorliegender Untersuchungen, einige Aussagen über die ökologischen Auswirkungen des Baus der L 663n machen.

Die Trasse führt durch den letzten großen, zusammenhängenden Freiraum im Dortmunder Osten, der mit seiner Größe von 12 km<sup>2</sup> eine Seltenheit im Ruhrgebiet ist. (Der Freiraum südlich des Hellwegs ist durch den Flughafen und Gewerbegebiete - weitere Gewerbegebiete sind geplant - bereits erheblich geschädigt.) Bei einer Trassenbreite von 25 Metern in den ersten beiden Teilabschnitten von der B 236n bis zur Asselburgstraße und einer Breite von 18 Metern für den restlichen Bereich würde dieser Freiraum, der heute stellenweise nicht einmal von Fußwegen zerschnitten ist, irreparabel zerstört. Der gesamte Flächenverbrauch betrüge im Osten Dortmunds 19,25 ha.

Der Gutachter Prof. Strack (Wir beziehen uns, was die Gutachten Strack und den Blana-Katalog anbetrifft, auf eine Arbeit von Dortmunder Studenten zum Thema "Straßenbauprojekt OW IIIa: Chance oder Risiko für die Hellweg-Dörfer", Projekt A06 des Fachbereichs Raumplanung, Fachgebiet Verkehrswesen/Verkehrsplanung, WS 91/92) lehnt in seinem oben bereits aufgeführten Gutachten die jetzt festgelegte Trasse als umweltunverträglich ab. Das Plangebiet, das von landwirtschaftlichen Flächen mit teilweise parkähnlichem Charakter geprägt ist, weist durch Hecken, Ackerraine und Obstbäume ein reich gegliedertes Landschaftsbild auf. Betroffen sind vom Bau der Straße auch Waldstücke, die laut Landschaftsplan Dortmund-Mitte als erhaltenswert gelten. Neben der Nutzung durch die Landwirtschaft steht der hohe Naherholungswert dieses Freiraumes für die Bevölkerung.

Strack folgert, daß durch die geplante Trassenführung sowohl die Nutzung als landwirtschaftliche Fläche wie die als Naherholungsraum erheblich beeinträchtigt würden. Die von der Straße tangierten Waldgebiete würden in ihrer Funktion als Zufluchtsort für Flora und Fauna erheblich gestört.

Anfang der achtziger Jahre hat der Biologe Dr. Heinrich Blana, Vorsitzender des Landschaftsbeirates der Stadt Dortmund, gemeinsam mit anderen Wissenschaftlern und Naturschützern das Gesamtgebiet der Stadt Dortmund nach ökologischen Kriterien untersucht und bewertet. Dazu hat er ein Bewertungsmodell entwickelt, mit dessen Hilfe jeder Fläche ein bestimmter ökologischer Wert zugewiesen werden kann. Am Ende stehen fünf Wertstufen, die von "aus Sicht der Tiere und Pflanzen von geringer Bedeutung" bis "aus Sicht der Tiere und Pflanzen von sehr großer Bedeutung" reichen.

Blana stuft fast sämtliche der vom Weiterbau der L 663n betroffenen Flächen als ökologisch wertvoll oder sehr wertvoll ein. Lediglich die Feldflur zwischen Brackel und Asseln gilt laut Blana als nicht so wertvoll, ist aber immer noch für Tiere und Pflanzen

Bürgerinitiative gegen die OW IIIa, Dortmund

Einspruch zum Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans 1993-1997 - L663n und L 556n in Dortmund

von Bedeutung. Der ökologische Gesamtwert, den Blana dieser Fläche zuweist, ist höher als der des Dortmunder Friedhofes. (Angemerkt sei auch, daß hier die Bodengüte so hoch ist, daß sich diese Flächen ideal für ökologischen Landbau anbieten.) Weitere, am Ende der designierten Trasse gelegene Flächen, wurden von Blana eingestuft als für die heimische Tier- und Pflanzenwelt von großer Bedeutung und sehr wertvoll. Stellenweise wurden bis zu 220 seltene Pflanzenarten entdeckt. Höhere ökologische Gesamtwerte als diese Gebiete erreichen in Dortmund nur sehr wenige Flächen. Das gesamte Gebiet nördlich des Ortsteils Wickede, ein zum Teil sehr kleinflächig aufgebautes Landschaftsmosaik aus Ackerflächen, Weiden, langen Hecken, Gebüschgruppen und unterschiedlich großen Baumbeständen, bietet vielen verschiedenen Pflanzen, Vögeln und Reptilien einen Lebensraum.

Die größte Gefährdung für diesen Freiraum sieht Blana im Bau der L 663n, schon alleine wegen der durch die Zerschneidung sich ergebenden Verinselung von Biotopen, die durch sogenannte Ausgleichsmaßnahmen nicht zu reparieren wären. Mit dem Bau der Straße wäre die noch bestehende Freiraumschneise verloren und Waldteile (Wickeder Ostholz) gefährdet.

Blana verweist weiter auf die - ohne den Bau der Straße - gegebenen ökologischen Entwicklungsmöglichkeiten dieses Gebietes, durch die sich das Wickeder Ostholz in eine Kernzone wie das Naturschutzgebiet Hallerey verwandeln ließe. Er fordert deshalb, das Wickeder Holz, das Wickeder Ostholz und den Bereich bis zum Zechenbahndamm in Unna-Massen (alles Gebiete am Ende der vorgesehenen Trasse) in ein Landschaftsschutzgebiet mit erheblichen Nutzungseinschränkungen zu verwandeln. Hierin sieht er eine Basis für ein Biotopverbundsystem im Dortmunder Nordosten.

Nach einem Bau der Straße wären diese Chancen vertan.

Das Umweltamt der Stadt Dortmund beschäftigte sich mit der Trassenführung der L663n, allerdings nur den Verlauf der L 663n nördlich des Ortsteiles Wickede betreffend. In der "Umweltverträglichkeitsprüfung" sollten zwei verschiedene Trassen, aber nicht die Nullvariante, untersucht werden. Die Untersuchung, die am 30.11.88 vorgelegt wurde, nahm keine detaillierte Untersuchung des Pflanzen- und Tierbestandes vor. Sie betont aber ebenfalls den ökologischen Wert und den Naherholungswert dieses Freiraums. Sie hält den von der Stadt vorgesehenen Trassenverlauf (entspricht dem in der als Anlage beigefügten Karte eingezeichneten Verlauf) als aus Umweltsicht bedenklich und empfiehlt eine genaue Prüfung, ob die Trasse notwendig ist. Einen alternativen Vorschlag, der einen Trassenverlauf weiter nördlich vorsieht, beurteilt das Umweltamt als nicht vertretbar; er solle deshalb nicht weiter verfolgt werden.

1989 führte der Rheinisch-Westfälische Technische Überwachungsverein e.V. im Auftrag des Umweltamtes der Stadt Dortmund eine Untersuchung der Luftqualität in Dortmund durch. Die Studie, die die Luftqualität mittels Flechten als Bioindikatoren ermittelte, kam zu dem Ergebnis, daß die Luftqualität in ganz Dortmund beeinträchtigt ist, wofür der Straßenverkehr in erheblichem Maße verantwortlich ist. Im Blick auf die hier angesprochenen Straßenbaumaßnahmen heißt es:

"Aus lufthygienischen Gründen problematisch erscheint der Bau der L 556n westlich von Asseln. Betroffen ist hier ein schmaler, die Stadtteile trennender Grünzug, der fast völlig zerstört würde.

Bürgerinitiative gegen die OW IIIa, Dortmund

Einspruch zum Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans 1993-1997 - L663n und L 556n in Dortmund

Entlastet wird eine Straße, die im wesentlichen am Rand von Asseln verläuft und somit bereits weitgehend den Charakter einer Umgehungsstraße hat. Die lufthygienische Situation ist mit Luftgüte-Indices von 0,9 und 1,0 als hoch belastet zu bezeichnen. Die derzeitige bauliche Situation sollte erhalten bleiben, indem auch in diesem Bereich Bebauungsgrenzen festgelegt werden, die sich maximal so weit in die Landschaft erstrecken, wie dies vom KVR vorgeschlagen wurde. Es wird empfohlen, im Zuge der Überprüfung dieser Planung auch den vorgesehenen Bau der L 663n einer UVP zu unterziehen. Die L 663n würde erheblich in derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen eingreifen. Eine klimatisch/lufthygienisch nachteilige Wirkung ist nicht auszuschließen. Das Ende des Ausbaus der OW IIIa vor dem besiedelten Bereich der nördlichen Innenstadt ist aus lufthygienischen Gründen zu begrüßen. Hinsichtlich der durch den Ausbau erfolgten Mehrbelastung des Straßenzuges Mallinckrodtstraße / Borsigstraße / Brackeler Straße ist jedoch bedenklich, daß aufgrund des geplanten Ausbaus der Hannöverschen Straße ohne weitere verkehrstechnische Maßnahmen die Gefahr besteht, daß weitere Verkehrsströme durch diesen bereits stark belasteten Teil der Innenstadt-Nord geleitet werden." (Dortmunder Beiträge zur Umweltplanung: Luftgüteuntersuchung mit Bioindikatoren. Hrsg. vom Umweltamt der Stadt Dortmund, 1990). (Das Gutachten schlägt deshalb die Anlage eines Park & Ride Platzes östlich des genannten Straßenzuges vor, kombiniert mit einem Buszubringer in die Innenstadt. Wir halten von diesem Vorschlag nichts, sondern schlagen deshalb einen konsequenten Ausbau des bereits vorhandenen ÖPNV vor (s.o..))

Verstärkt wird die Bedeutung des Freiraumes noch dadurch, daß Freiraum längst ein äußerst knappes Gut geworden ist. In Dortmund beträgt - mit zunehmender Tendenz - der Siedlungsflächenanteil bereits heute 57%. Die generelle Bedeutung von Freiraum als Träger des Landschaftsbildes, als Lebensgrundlage für Mensch und Tier, Speicher und Filter für den Wasserhaushalt, Träger des für den Naturkreislauf wichtigen Bodenlebens, Grundlage für das Kleinklima durch Luftaustausch, Temperatúrausgleich und Sauerstoffangebot sowie als Naherholungsgebiet dürfte allgemein bekannt sein. Sie trifft selbstverständlich auch für den hier betroffenen Freiraum zu, vermehrt durch seine Randlage an einer Großstadt. Auf der anderen Seite können gerade im Ruhrgebiet durch ihre zunehmende Zerschneidung und Verkleinerung Freiräume diese Funktionen immer weniger erfüllen. So bezeichnet der Freiraumbericht des Ministeriums für Landes- und Stadtentwicklung aus dem Jahre 1984 die ökologischen Ausgleichsmöglichkeiten der verbliebenen Freiflächen als äußerst gefährdet. Teilweise könnten die zerstückelten Flächen sie schon nicht mehr erfüllen; im Ruhrgebiet sei das Limit vertretbarer Freirauminanspruchnahme erreicht oder zum Teil sogar überschritten, so daß in Einzelfällen sogar eine Wiederherstellung verlorengegangener Freiräume geboten sei.

Nicht vergessen darf man unter Umweltgesichtspunkten die allgemeinen, sich aus einer Versiegelung ergebenden Folgen (auf Wasserhaushalt, Luftfeuchtigkeit, Staubentwicklung, Lufttemperatur), die Belastung durch Straßenabwässer (Ungeklärtes Wasser dringt in den Boden ein, Streusalz z.B. reichert sich in bis zu 20 Meter Entfernung von der Straße an. Dazu kommen Fahrbahn-, Bremsbelag- und Reifenabrieb sowie Kraftstoff-, Öl- und Frostschutzmitteltropfverluste.) sowie die Seitenstreifenbelastungen bis zu 200 Metern beidseits der Straße (Über die bereits genannte Wasserbelastung



hinaus durch karzinogene polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, Staub- und Rußpartikel sowie Schwermetalle), so daß nicht nur die Qualität der von der Trasse zerschnittenen landwirtschaftlichen Fläche erheblich beeinträchtigt wäre, sondern auch die Wohnqualität in den nahegelegenen Siedlungen.

Auch durch sogenannte Ausgleichsmaßnahmen ließe sich der bisherige Wert des Freiraums nicht wiederherstellen. Dabei gibt es bereits für das in Bau befindliche Teilstück der L 663n von der B 236n bis zur Flughafenstraße Probleme, Flächen für Ausgleichsmaßnahmen zu finden. "Wie das Straßenneubauamt mitteilte, besteht für den Ausbau der OW IIIa ein Defizit an nachweisbaren Ausgleichsflächen.", so das Planungsamt der Stadt Dortmund in einem Schreiben an die Bezirksvertretung Dortmund-Brackel in Beantwortung einer Frage der Fraktion "Die Grünen" vom 7.10.91.

Erste Erkenntnisse liegen auch aus der Umweltverträglichkeitsstudie zum Bau der L 556n vor. Danach würde die bestehende Einnengung des regionalen Grünzuges zwischen den Siedlungsbereichen Brackel und Asseln, die durch die Lagergebäude von Rewe und Coop bedingt ist, durch den Bau der L 556n noch verstärkt. Auswirkungen hinsichtlich der stadtklimatischen Funktionen des regionalen Grünzuges sind zu erwarten. Einen konfliktfreien Korridor für den Bau der L 556n gibt es nicht, da ein Bau auf jeden Fall mit erheblichen und nachhaltigen Einwirkungen auf den Freiraum verbunden ist. Allerdings sei eine verkehrliche Entlastung der L 556n in der Ortslage Asseln zu erwarten. (Niederschrift über eine Besprechung des begleitenden Arbeitskreises zur Umweltverträglichkeitsstudie L 556n am 14.01.1991 im Straßenneubauamt Gelsenkirchen).

### **Zusammenfassung**

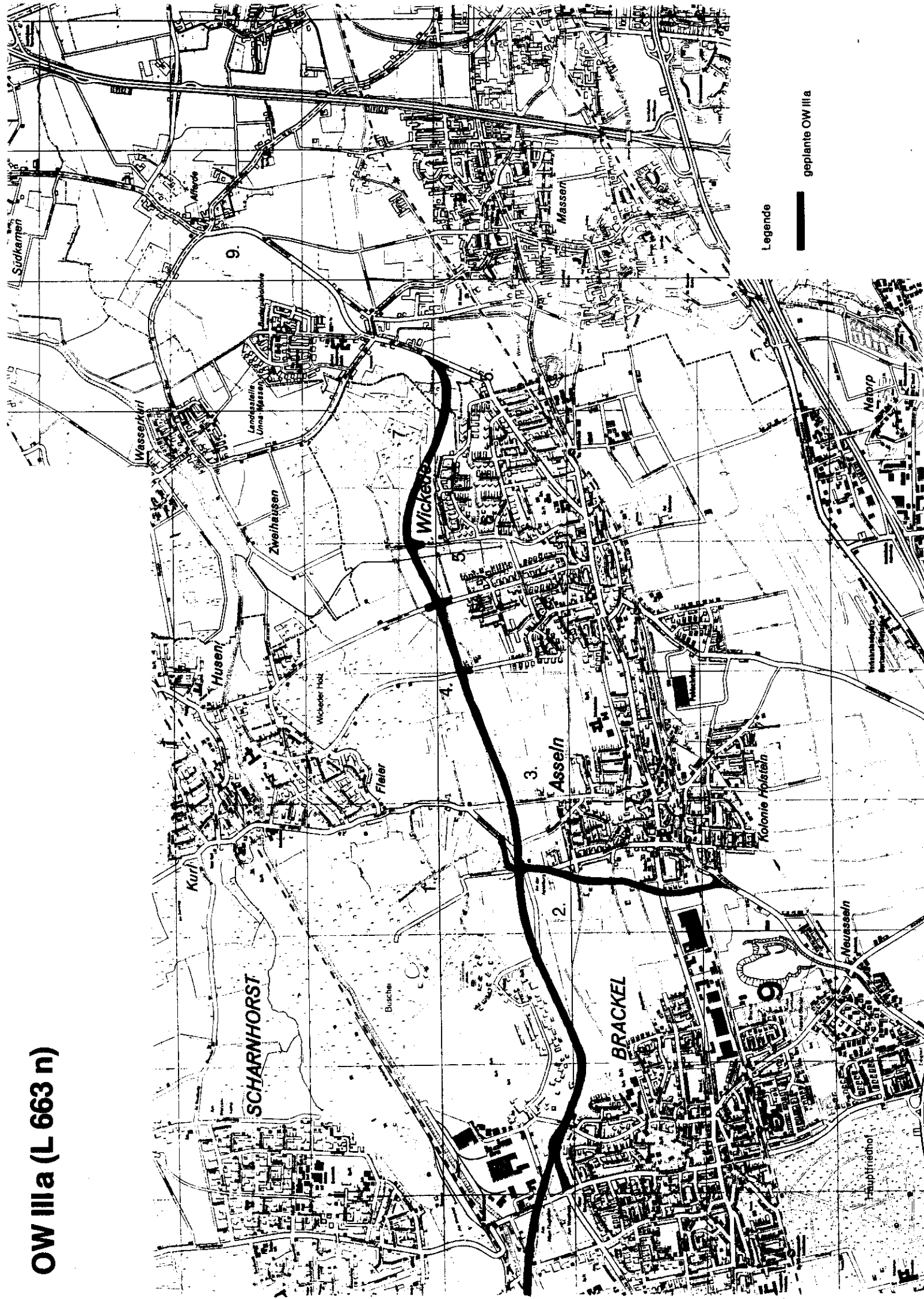
Aus ökologischer Sicht muß man zu dem Ergebnis kommen, daß sich ein Bau der L 556n und der L 663n verbietet. Die eintretenden Schäden sind durch keinerlei Ausgleichsmaßnahmen zu korrigieren.

Die versprochene verkehrliche Entlastung des Hellwegs wird kaum eintreten. Vielmehr wird es, weitgehend an anderen Stellen, zu deutlichen verkehrlichen Mehrbelastungen kommen.

*W. A. Behnke*

(Wolfgang Behnke)

# OW IIIa (L 663 n)



## OW IIIa (L 663 n)

- Keine entscheidende Entlastung des Hellwegs, aber zusätzlicher Querverkehr auf den Verbindungsstraßen.
- Weitere Belastung der Bürger durch Lärm, Abgase und Bodenvergiftung.
- Zerstörung der Naherholungsgebiete und Vergiftung der Kleingartenanlagen.
- Zerstückelung landwirtschaftlicher Nutzflächen.
- Keine Autobahn durch unser Restgrün!

## Bürger wehrt Euch!

„Das Grundgesetz ruft uns auf, vor unseren Kindern der Verantwortung für die Schöpfung gerecht zu werden.“

aus Rede Richard von Weizsäckers, Mai 1989

## Tun Sie Ihren Unmut kund! Machen Sie mit bei uns!

Über weitere Aktivitäten wie Unterschriftensammlungen, Info-Stände und Diskussionsveranstaltungen informieren wir Sie über die Presse.

Bürgerinitiative Dortmund/Unna

~~.....~~ Frau Rothbauer (02 31) 28 31 49;

~~.....~~ Verantwortlich im Sinne des Pressgesetzes: Erika Engelbert-Röhli, Dortmund.

## Wir fordern:

- Kein Weiterbau der OW IIIa auf Dortmunder Gebiet!
- Kein Anschluß der OW IIIa auf Unnaer Gebiet (laut Ratsbeschuß)!
- Endlich ein Verkehrskonzept.
- Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.
- Konsequenter Ausbau des Radwegenetzes.

## Brennpunkte:

1. Grüngelände Brackeler Feld, die letzte große zusammenhängende Grünfläche wird zerstört.
2. Kleingartenanlage „An der Asseburg“ wird völlig von stark verkehrsführenden Straßen eingekerkert; Boden, Gemüse und Obst werden durch Blei vergiftet.
3. Naherholungsgebiet Buschwiese wird von Asseln abgeschnitten.
4. Eichwaldstraße: Ein Biotop mit bedrohten Tier- und Pflanzenarten wird vernichtet.
5. Wickederstraße/Pleckenbrink/Dollersweg: Die Querverbindungen werden überschwemmt vom Zubringerverkehr.
6. Für das Wohngebiet – LEG Wohnen – unerträgliche Lärmbelästigung.
7. Naherholungsgebiet Wickeder Ostholz: Die „Grüne Lunge“ wird zerstört.
8. Übergangswohnheim Unna-Massen, Buderus-Kolonie weitere Verkehrsbelastung; auch für die Bahnhofstraße, Massener Hellweg, Hansastraße, Kleistraße.
9. Afferde: Zerschneidung Landwirtschaftlicher Nutzfläche, L 851 n immer noch nicht vom Tisch.
10. Überregionaler Charakter durch Anschluß an die A1 und Industriegebiet Nord.