

Leserbrief der BI Pro L821n – jetzt! : „Das Henne-Ei- Problem“

Für die BI Pro L821n – jetzt! schreibt deren Sprecher Thomas Schauerte folgenden Leserbrief. Auch hier gilt: Leserbriefe müssen nicht die Meinung der Redaktion wiedergeben. Wir behalten uns das Recht auf Kürzung vor.

„Betrachtet man die L 821n weiterhin realistisch, dann ist und bleibt sie eine alternativlose Ortsumgehungsstraße für die stark verkehrsbelasteten Ortsdurchfahrten in Oberaden und Weddinghofen. Sie wurde zudem im Bergkamener Rat im Jahr 2017 als alternativlose Lösung für die Verkehrsproblematik beider Ortsdurchfahrten festgestellt, darüber waren und sind sich alle einig. Die politischen Versprechungen der vergangenen 40 Jahren wurden hierzu am 28.06.2017 durch SPD, CDU und FDP umgesetzt. Das Land NRW, als Bau- und Betriebskostenträger dieser Straße, hat über Straßen.NRW den Baustart auf den Spätsommer 2019 festgelegt.

Am 22.05.2019 beantragte die Bergkamener SPD-Fraktion nun eine Resolution zur Ablehnung der L 821n in Bergkamen, abgestimmt wird hierzu in der Ratssitzung am 06.06.2019. Wird die SPD hier über die Bergkamener Grünen im Hintergrund gelenkt? In der aktuellen Tagespresse wird von Gesprächen beider Fraktionen zu diesem Thema berichtet. Angeblich soll es zwischen den beiden Fraktionen keine Abstimmungen gegeben haben. In diesem Zusammenhang hat der Ortsverbandsvorsitzende der Bergkamener Grünen, Rolf Humbach, bereits vor ca. 3 Wochen in der Presse von einer „faustdicken Überraschung“ durch die SPD berichtet. Was passiert da? Begibt sich die SPD aufgrund der Wahlergebnisse schon mal auf gemeinsamen Kurs mit den Grünen?

Hintergrund der beantragten Resolution ist, dass eine der 6 Forderungen des Ratsbeschlusses vom 28.06.2017 bisher nicht vom NRW-Verkehrsministerium, sowie auch seitens Straßen.NRW, die diesem Ministerium unterstellt sind, eindeutig zugesagt wurde. Es handelt sich dabei um die Forderung, dass die L 664 in Weddinghofen und Mitte, die zwischen B 233 und L 654 (alte B 61 Lünener Str.) verläuft, nach Fertigstellung der L 821n zur Kreisstraße herabgestuft wird. Diese Entscheidung kann nur vom NRW-Verkehrsministerium in Absprache mit Straßen.NRW erfolgen. Nun liegt diese Zusage bisher nicht schriftlich vor, und ist bei sachlicher Betrachtung eine formelle Angelegenheit. Zumal die ebenfalls geforderte Herabstufung der L 821 (Jahnstraße) sich alleine schon aus der Tatsache heraus ergibt, dass nicht zwei Landesstraßen mit identischer Bezeichnung und Anbindung parallel geführt werden. Damit wäre die 2. Forderung, in sich selbst begründet, als eigentlich sinnfrei zu betrachten.

Auch die 3. Forderung mit dem Bau erst zu beginnen, wenn der Grunderwerb zu 100% gesichert ist, ist für Straßenbauprojekte, die durch einen Planfeststellungsbeschluss geführt werden, überflüssig, da über die notwendigen Grundstücke grundsätzlich verfügt wird.

Die 4. Forderung beinhaltet, dass Fördermittel für den Umbau der Straßen bereitgestellt werden sollen. Wenn diese aber nach Herabstufung zur Kreisstraße keine Landesstraßen mehr sind, ist die NRW-Landesregierung auch nicht mehr direkt für die Fördermittel dieser Straßen zuständig. Somit ist auch diese Forderung nach einer finanziellen Förderung nicht nachvollziehbar.

Die 5. Forderung der Einwilligung zur Anordnung von Gewichtsbeschränkungen (7,5 t) beider Ortsdurchfahrten, nach erfolgter Umwidmung zur Kreisstraße, obliegt dann nicht mehr der Entscheidung des NRW-Verkehrsministeriums, sondern des Kreises Unna. Somit ist auch diese Forderung an die falschen Empfänger gerichtet und damit sinnlos.

Auch die 6. Forderung nach einer Fortschreibung des landwirtschaftlichen Begleitplans (LPD) ist im Grunde genommen nur ein freundlicher Hinweis, denn der LPD ist im Zusammenhang mit einem genehmigten Planfeststellungsbeschluss rechtsverbindlich.

Es stellt sich doch die Frage, wer sich diese 6 Forderungen Mitte 2017 ausgedacht hat?

Und auch hier wieder die realistische Betrachtung: Für Oberaden ergibt sich mit der L 821n eine 100% Lösung, das ist zweifelsfrei klar. Aus welchem Grund will man jetzt alles ablehnen? Für Weddinghofen fehlt zwar noch die Zusage zur Umwidmung auf eine Kreisstraße, jedoch stellt sich auch hierbei die Frage „wer war eigentlich zuerst da war, die Henne oder das Ei?“. Lassen wir das Küken doch mal aus dem Ei schlüpfen und zerschlagen doch bitte nicht gleich die L 821n mit der Aussage „Dann eben nicht!“.

Der Rück- und Ausblick auf das Bergkamener Verkehrsgeschehen fällt realistisch betrachtet wie folgt aus: Die amtlichen Verkehrszahlen steigen unaufhaltsam an, daran zweifelt niemand, es sei denn das Erdöl dieser Erde wäre morgen verschwunden. Selbst dann hätten wir genügend alternative Kraftstoffe für die Aufrechterhaltung des Verkehrs. Denn eines ist sicher: Solange Steine, Stahl und auch Pakete nicht per E-Mail verschickt werden können, wird uns der LKW-Verkehr begleiten. Den einen mehr, den anderen weniger und manche recht heftig, hierzu zählen auch die Ortsdurchfahrten von Oberaden und Weddinghofen.

Die umliegenden Autobahnen A1, A2, A 44 wurden und werden 6-spurig ausgebaut.

Voraussichtlich ab 2023 soll mit dem Ausbau des Teilabschnitts der A1 vom Kamener Kreuz bis Hamm/ Werne, bis nach Hilstrup begonnen werden. Diese 31 km werden für eine Bauzeit von ca. 8 bis 10 Jahren einen erheblichen zusätzlichen Ausweichverkehr für Bergkamen bedeuten. Und selbst nach Fertigstellung der A1,

ist und bleibt Bergkamen, im nicht gerade seltenen Fall eines A1-Stauereignis, die alternativlose Ausweichstrecke für die Stauumfahrung. Dies wird leider genauso eintreten, daran wird auch „Greta“ und die „grüne Politik“ nichts ändern können. Unsere Nachbarstadt Werne hat sich kürzlich mit dem Neubau ihrer Ortsumgehung, mit anschließendem Ringtausch durch Umwidmung der Straßenkategorie mit Durchfahrtsbeschränkungen, bereits hervorragend gerüstet. Auch hierfür gab es nach Fertigstellung der neuen Straßen grünes Licht aus Düsseldorf sowie auch von Straßen.NRW aus Bochum.

Für Bergkamen wird es mit der L 821n ebenfalls genauso funktionieren!“