

Markus Römer  
Grauten Ihl 31  
48301 Nottuln

Im Mai 2009

An die  
Gemeinde Nottuln  
Vertreten durch  
den Bürgermeister und den Rat der Gemeinde Nottuln  
Stiftsplatz 7/8  
48301 Nottuln

Gemeinde Nottuln

18. Mai 2009

Anl. \_\_\_\_\_ Abt. 

## **Bürger-Antrag gem. 24 GO NRW**

Teil I

An : Den Rat der Gemeinde Nottuln  
Den Bürgermeister der Gemeinde Nottuln  
Den Bürgermeisterkandidaten der CDU Fraktion

Betr.: Geplantes Projekt einer Umgehungsstrasse im Zuge der B525 um die  
Gemeinde Nottuln.

Sehr geehrter Bürgermeister, sehr geehrter Bürgermeisterkandidat,  
sehr geehrte Damen und Herren des Rates der Gemeinde Nottuln,  
sehr geehrte Beteiligte,

hiermit stelle ich den Antrag, den geplanten Bau und weitere Planungen einer  
Umgehungsstrasse um Nottuln herum einzustellen bzw. einstellen zu lassen.

Weiterhin beantrage ich hiermit von Seiten der Gemeinde tätig zu werden in Richtung  
Sperrung der B525 durch Nottuln für Schwerverkehr.

Beispiele hierfür gibt es in Niedersachsen, Hessen und Rheinland-Pfalz.  
Siehe hierzu auch Teil II Text 6.

Es ist sehr wohl ein ehrenwertes Anliegen, Anwohner entlang der jetzigen B525 im  
Kernbereich Nottulns vor Verkehrslärm und den damit zusammenhängenden  
Gefahren aus Verkehr schützen zu wollen.

Daran besteht kein Zweifel.

Es macht jedoch überhaupt keinen Sinn über eine Umgehungsstrasse wesentlich mehr  
Verkehr zu generieren, der über vorhandene Strassen und Autobahnen wesentlich  
besser abgeleitet werden kann.

Ich möchte an dieser Stelle betonen, dass Alternativlösungen durchaus wesentlich  
effektiver sein können.

Deshalb fordere ich hier das gegebene Wort ein, falls Zweifel an der Sicherheit des  
Wasserwerkes bestehen, ist von einer Realisierung der Nord-Umfahrung abzusehen.

Das Zweifel an der langfristigen Gewährleistung der derzeit tadellosen hohen Qualität des Nottulner Wassers bestehen, ist seit der Betriebsausschusssitzung des Wasserwerkes der Gemeinde Nottuln vom 13. Mai 2009 nicht mehr von der Hand zu weisen.

An den Fakten lässt sich nunmehr nicht rütteln.

Regeln und Normen kann man und werden auch erstellt, um einem Zweck zu dienen. Dafür sind sie gemacht, und sie werden auch immer wieder den sich ändernden Erkenntnissen angepasst.

Sie dienen der Standardisierung, dem Absichern gegenüber Mängeln, der Herbeiführung einer einheitlichen Qualität.

Daher auch die Bezeichnung : „Nach derzeitigem Stand der Technik“.

Dass diese „Normen und Technischen Standards“ regelmaessig geändert und angepasst werden, ist allein schon damit bewiesen, dass in den Begründungen der unterschiedlichen Sachverständigen unterschiedlich alte Normen und Regelwerke herbeigezogen werden und wurden.

Regelwerke und Normen können aber nicht alle erdenklichen Fälle abdecken. Dafür sind sie nicht gemacht.

Das Restrisiko liegt damit immer beim „Entscheider“.

Eine Norm ist daher auch nicht in diesem Sinne „Belastbar“, als dass sie sich den gegenwärtigen Bedingungen und Umständen anpasst bzw. angepasst wird.

Ein Beispiel möge sein, die Änderung der Regelung über Gartenabfälle und die damit verbundene Kostenverteilung in der Gemeinde, geändert im Frühjahr 2009.

Das gleiche gilt auch für Gesetze jeglicher Art und Natur.

Daher kann man sich als „Entscheider“ nicht auf die „Richtigkeit“ einer Norm verlassen.

Eigenverantwortlich zu Entscheiden wäre hier nicht das sich Verlassen auf Normen, auf z.B. eine RISTWAG und das sich darauf Stützen, dass anhand dieser Normen schon einmal Strassen durch Naturschutzgebiete gebaut worden sind.

Nein, eigenverantwortliches Entscheiden wäre gewesen: „Ich entscheide mich eine Strasse durch ein Naturschutzgebiet zu bauen und übernehme dafür die volle Verantwortung mit allen Wenn und Aber“.

Dieses gegenüber den direkten Anwohnern, gegenüber den weiteren Bürgern der Gemeinde Nottuln's, die durch diese Entscheidung unter Umständen viel Geld und Lebensqualität verlieren.

Ein „Ich stehe dafür gerade“ fehlt hier deutlich.

Die Verantwortung wurde wieder und wieder abgewälzt auf Normen und Regelwerke, sowie auf Gutachten und Sachverständige.

Aufgrund der Sachlage um das Vorgehen des Rates und der Verantwortlichen in Bezug auf die langfristige Sicherstellung des Wasserwerkes Nottulns, und nicht zu guter letzt aufgrund der Sachlage die sich über die Jahre bei dem Vorhaben und der Durchführung der Baugebiete in Appelhülsen Nord ergeben haben, siehe hierzu die Ausführungen der Parteien CDU, SPD Grüne und UBG, sowie der GIG und der unmittelbar beteiligten Personen, habe ich mich nunmehr entschieden diesen Antrag zu stellen, um endlich die Diskussion über die von mir vorgeschlagene bessere Alternativloesung anzufachen.

Im gleichen Zuge wird die Gemeinde des Verkehres entlastet, der Dauerschaden durch die Umgehungsstrasse und das Brueckenbauwerk vermieden, eine Sicherstellung des Wasserwerkes ohne wenn und aber gewährleistet, und eine wesentlich effizientere Lösung für den Transitverkehr herbeigeführt.

Die wesentlichen, und allermeisten Gründe, für bzw. gegen das geplante Projekt in Zuge der B525, sind ja bekanntermaßen auf breiter Ebene beleuchtet und diskutiert worden.

Hier in Kürze die wesentlichen Punkte, die mich veranlassen, diesen Bürgerantrag zu stellen.

- A) Wassergewinnung
- B) Umweltverschmutzung
- C) Standortsicherung
- D) Ausreichend vorhandene Strassen, die nicht zwingend den Bau einer weiteren Strasse vorschreiben
- E) Anstehende Erneuerung der Wasserrechte
- F) Lärmschutz

Daher, wie bereits erwähnt, stelle ich hiermit den Antrag, das Projekt Umgehungsstrasse Nottuln zu stoppen, ferner im gleichen Zug eine Überführung der Bundesstrasse B525 in den Status einer Landstrasse zu fordern, sowie die Ortsdurchfahrt Nottulns für den LKW Verkehr zu sperren bzw. diesen auf Anwohner und Anlieger zu reduzieren.

Eine umfangreiche, umfassende Begründung sowie eine Alternativ-Lösung finden sich im zweiten und dritten Teil dieses Antrages.

Mit freundlichem Gruß

  
Markus Römer

Markus Römer  
Grauten Ihl 31  
48301 Nottuln

Im Mai 2009

An die  
Gemeinde Nottuln  
Vertreten durch  
den Bürgermeister und den Rat der Gemeinde Nottuln  
Stiftsplatz 7/8  
48301 Nottuln

Teil II  
des Bürgerantrages zum Stopp der Planung und Durchführung der Ortsumgehung  
Nottuln im Zuge der B525, Sperrung der Ortsdurchfahrt für LKW und Rück-Stufung  
der B525 in den Status einer Landstrasse.

### **Betrachtung und Diskussion grundlegender Argumente gegen und für eine Ortsumgehung der Gemeinde Nottuln im Zuge der B525.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Da sich für mich persönlich aus dem Bau dieses Projektes kein Vor- oder  
Nachteil ergibt, bin ich von einigen Bürgern der Gemeinde angesprochen  
worden, auch in Ihrem Sinne, diesen Bürgerantrag zu stellen.

Die geplante Trassenführung der B525 als Umgehungsstrasse der  
Gemeinde Nottuln, die Verquickung mit der Trinkwassergewinnung,  
sowie die Verkehrsplanung lassen aufhorchen, nachfragen, und über  
einen Ausweg aus dem Dilemma nachdenken.

Da die quälende und mittlerweile sich über Jahre hinziehende Diskussion  
bereits Krankheitsfälle hervorgebracht hat sollte man hier zu einem  
Abschluss kommen.

Doch nun zur den Fakten.

Wichtig sind hier die Trassenführung selbst, die geplante bauliche  
Erweiterungen der Gemeinde, sowie die Sicherstellung der  
Einnahmequelle der Gemeinde Nottuln durch den Verkauf von  
Trinkwasser, durchaus auch im Verbund mit dem Kreis Coesfeld  
oder auch der Gelsenwasser AG.

Weiterhin stellt sich die Frage in welche städtebauliche Kategorie sich  
die Gemeinde entwickeln will, bzw. gedenkt zu entwickeln.

Hiermit direkt verknüpft ist die Frage nach der aktuellen, der zu erwartenden, sowie der gewünschten Einwohnerzahl, die damit die Generierung des sogenannten Quellverkehrs maßgeblich beeinflusst.

Die Einwohnerzahl, derzeit etwa 20400, sowie eine angepeilte Einwohnerzahl von etwas unter 25000, einer Vermehrung um gut 25%, wirft durchaus Fragen auf.

Ebenfalls: Die Argumentation, der LKW-Verkehr, hier in der Gemeinde der primäre Grund für die Forderung einer Umgehungsstrasse könne nicht die A43 in Richtung Coesfeld fahren, ist durchaus in Frage zu stellen.

Die erforderliche Konfrontation mit den Behörden, zum Zwecke der Rückstufung der B525 in den Status einer Landstrasse ist dringend notwendig.

Der Beweis, dass eine dringend notwendige und sehnlichst herbeigewünschte Sperrung des Ortes für LKW-Durchgangsverkehr machbar ist, ist erbracht.

Die Fakten liegen auf dem Tisch, und sind seit der Sitzung des Betriebsausschusses Wasserwerk vom 13.5.2009 in der Mensa des Gymnasiums Nottuln amtlich.

*Siehe Anlage Text 6.* Erwirkung von Durchfahrverboten für LKW durch Orte mit Bundesstrassen in Hessen, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz.

Auch die Rechte einer Strasse können jederzeit geändert werden, wenn dies denn notwendig erscheint.

Damit ist der Beweis der Unnötigkeit der Umgehungsstrasse Nottuln unumstößlich erbracht.

Die Forderung für den LKW-Verkehr eine Umgehungsstrasse bauen zu müssen führt sich damit ad absurdum.

Vielmehr sollte jetzt die Forderung nach einer Sperrung des Ortes für LKW-Verkehr forciert werden.

Eine „konzertierte Aktion“ des Planungsstabes des Landesministeriums Bauen und Verkehr mit der Gemeinde Nottuln sollte hier Gespräche einleiten, um zügig voran zu kommen. Dieses ist im Sinne aller Parteien.

Nun aber weiter zum „Ist-Zustand“.

Das Projekt selber, die Umgehungsstrasse Nottuln im Zuge der B525 steht nach nunmehr mehr als zehn Jahren Entwicklung an einem Scheideweg.

Derzeit befindet sich das Projekt zur Beschlussfassung in Düsseldorf.

Im Anschluss an die Niederschrift kann dieser Beschluss dann beklagt werden.

Klagen ist teuer, hat nicht immer Sinn, und besser, kann oft vermieden werden.

Kann eine Klage vermieden werden?

Ja, sie kann.

Dazu muss eine negative Beschlussfassung durch das Ministerium Bauen und Verkehr NRW in Düsseldorf stattfinden, bei dem das Projekt zur Beschlussfassung vorliegt.

Eine negative Beschlussfassung kann durchaus herbeigeführt werden, entgegen andersläufiger Aussagen.

In diesem Fall, dem Projekt Umgehungsstrasse Nottuln sollte eine Ablehnung des Beschlusses durch den Rat der Gemeinde stattfinden.

Damit ist eine klare Aussage gewährleistet, die im gleichen Zuge mit in die Beschlussfassung in Düsseldorf einfließen kann.

Nun zu den überdenkenden Punkten, die dieses Projekt betreffen. Sie sind in ihrer Natur sehr vielschichtig und teilweise recht komplex.

Es ist jedoch hier von essentieller Wichtigkeit sich von der Einstellung „Machbarkeit“, da ja bereits Brücken und Strassen durch Naturschutzgebiete gebaut worden sind, zu trennen.

Die Kernfrage hier muss sein: Brauchen wir diese Umgehungsstrasse auf jeden Fall zu 100 Prozent?

Die Antwort kann im Fall Nottuln nur zu 100 Prozent lauten: Nein.

Allein die Tatsache, dass sich seit Jahren ein erbitterter Streit innerhalb der Gemeinde entfacht hat, die Unmengen an Gegenargumenten, das öffentliche Anzweifeln von Kompetenzen und Qualifikationen und die unumstößliche Tatsache, dass bereits genügend Strassen vorhanden sind, verringern die 100Prozent Notwendigkeit bereits dramatisch.

Alleine das unumstößliche Faktum A43 in Verbindung mit der B474 muss jedem für das Wohl der Gemeinde Arbeitenden eine unübersehbare Tatsache sein.

An dieser Stelle muss aber auch der Umkehrschluss zwingend erlaubt sein.

Warum wird der Bau immer wieder gefordert?

Diese Frage muss hier erlaubt sein, wie auch das Recht der Stellungnahme als direkter und betroffener Anwohner, ohne danach einen Kreislaufzusammenbruch erleiden zu müssen.

Nun aber eine Auflistung der wichtigsten Punkte:

### **Punkt 1)**

- **Verlauf der neuen Strasse**
  - Der Verlauf der Strasse durch das Wassergewinnungs- und Naturschutzgebiet der Gemeinde Nottuln ist, im Jahre 2009, durchaus schmunzelnd, als „grober Unfug“ zu bezeichnen.

### **Punkt 2)**

- **Zeitpunkt des möglichen Baubeginns**
  - Aufgrund der angespannten finanziellen Situation in der Wirtschaft und Finanzwelt ist mit „hastig“ herbeigeführten Beschlüssen zu rechnen.
  - In den nächsten Wochen zeichnet sich laut Zeitungsberichten eine Insolvenz der Stadt Münster ab.
  - Aufgrund der letzten Steuerschätzungen ist mit Einbussen im Bereich Steuereinnahmen mit erheblichen Ausfällen zu rechnen.
    - Dieses gereicht zu einer unsoliden Finanzierung, und im weiteren Verlauf auch zu erwartenden Verzögerungen und Ausfällen in der Ausführung der Baumassnahmen, sowie zu erwartenden Mängeln in der erforderlichen Qualität.
  - Ich weise hier auf die Entscheidungen, die direkt mit dem Endlager für Radioaktiven Müll zusammenhängen hin. Stichwort ASSE II und Endlager im Raum Magdeburg
  - Das Endlager Asse II ist auf längste Zeit ein Sanierungsfall mit ganz fatalen Folgen.

Das wir hier in Nottuln nicht mit radioaktivem Müll zu tun haben ist außer Zweifel.

Nichts desto trotz hat dort fachlich qualifiziertes Personal einen Umweltschaden herbeigeführt, der die Bundesrepublik über Jahrzehnte hinweg etliche Milliarden Euro kosten wird.

### **Punkt 3)**

- **Nach dem Bau sich ändernde Verkehrsströme**  
**Hier stellt sich die Frage nach**

- a) Verkehrszunahme
- b) Verkehrsabnahme
- c) Verkehrsverlagerung

- Fernverkehr in Richtung Niederlande oder in Richtung Bocholt, Enschede, Borken und Coesfeld wird derzeit über die Autobahn A43 und sinnvoller Weise vorwiegend über die B474 geleitet.  
Hier sind bereits leistungsfähige Strassen, die oben genannten, im Betrieb.

Wichtig ist hier:

- Der Bau einer leistungsfähigen Umgehungsstrasse, hier die B525, generiert, darin sind sich alle Beteiligten einig, Verkehr, der sonst anderswo fahren würde.

Dies ist auch aus der örtlichen Presse unmissverständlich zu entnehmen.

Daraus ergibt sich als Schlussfolgerung mehr anstatt weniger Verkehr,

hier direkt durch das Herz der Baumberge, direkt an den Trinkwasserbrunnen vorbei,

und wie von allen Beteiligten im Rat und in der Verwaltung richtiger Weise erkannt und auch zugegeben:

Mehr Belastung durch den Verkehr.

Es kann nicht ernsthaft verlangt werden, LKW-Verkehr von der Autobahn durch ein Trinkwassergewinnungsgebiet zu leiten, um Wegstrecke für nicht-örtlichen Verkehr zu erschließen, der 3000m entfernt mit in Zukunft weniger als 6000m Umweg über eine bereits voll ausgebaute Autobahn fahren kann.

Dieses zu ertragen und hinzunehmen kann kein ernsthaft aktives Ratsmitglied der Gemeinde Nottuln von irgendeinem Bürger der Gemeinde Nottuln ernsthaft verlangen.

Schon gar nicht in Verbindung mit der Tatsache des Vorhandenseins der A43, welche die Gemeindeorte fast mitten durchquert.

- **Eigener Verkehr aus der Gemeinde; Quelle wie auch Verkehrsfluss**

- Eine Reduzierung des innerörtlich generierten Verkehrs ist nicht zu erwarten.

Innerörtliche Entlastung ist möglich, sollte aber getrennt von einer Belastung durch LKW-Verkehr betrachtet werden.

Siehe Bishop Stortford Hertfordshire/ Essex, Groß Britannien.

## Punkt 4)

### Eingriff in das Landschaftsbild

- Ein laut BUND besonders wertvolles Stück Land weicht LKW-Verkehr, der die „3000m“ entfernte, fast parallel verlaufende Autobahn benutzen kann, und auch sollte. Dafür ist sie seinerzeit unter anderem gebaut worden.

Dass es sich bei dem zu bebauenden Gebiet um ein Naturschutzgebiet handelt, ist unmissverständlich bekannt, nicht zuletzt durch die Aussage auf der Betriebsausschusssitzung Wasserwerk vom 13.5.2009, Zitat der Schriftführerin: „Es sind bereits an anderen Stellen Strassen durch Naturschutzgebiete gebaut worden“, bestätigt.

Weiterhin:

Der Mehraufwand des Fahrweges und der Fahrzeit bei Vergleich der Trassen A43 in Kombination mit der B474, gegenüber dem Fahrweg über die B525, siehe auch Teil 3 dieses Antrages, liegt derzeit bei etwa 6200m längerem Fahrweg,  
(Dieses ohne messen des Fahrweges entlang der neuen Umgehungsstrassen),  
und kürzerer Fahrzeit bei Benutzung der Autobahn anstatt der Route über Nottuln.

6200m entsprechen einer Fahrzeit bei 100km/h von 3,72min, bei einer Geschwindigkeit von 80km/h einer Fahrzeit von 4,65min.

Diese scheinbaren Zeitvorteile werden aber durch die Geschwindigkeitsbegrenzung im weiteren Verlauf der B525 zunichte gemacht.

Letztendlich ergibt sich eine längere Strecke nach Fertigstellung beider Umgehungsstrassen um Darup und Nottuln, die zu einem weitgehenden Wegfall der Zeit, Weg, und wirtschaftlichen Vorteile führt.  
Der Schadstoffeintrag in die nächste Umgebung steigt allerdings immens.

Einschub:

An dieser Stelle möge die Anmerkung eines Bürgers auf der Betriebsausschusssitzung am 13.05.2009 festgehalten werden, der sehr wohl sehr richtig anmerkt, dass jede Beschleunigung einen erhöhten Schadstoffausstoß einschließt, und damit einen höheren Verbrauch.

Weiterhin: Ergänzend sei die Maßnahme des Tiefbauamtes Münster vom Frühjahr 2009 erwähnt, welche eine neue Verschaltung der Ampelanlagen entlang der Weseler Straße vornimmt, mit dem Ziel einer weitestgehenden Vermeidung von Stopp and Go Verkehr zum Zwecke der Emissionsminderung innerhalb der Grenzen der Stadt Münster, Sitz der Bezirksregierung.

Vergleiche hierzu Teil III dieses Antrages.

**An dieser Stelle möchte ich ausdrücklich auf bauliche bzw. planerische, sowie im Anschluss ausgeführte Mängel der Kreuzungspunkte A43 mit der B474, sowie der B474 mit der B525 hinweisen.**

## Punkt 5)

### Auswirkungen auf die Wassergewinnung und das Wasserwerk.

#### Hier sind zu bedenken:

- **Verbindung Wasserwerk mit Gemeinde**
  - Was passiert wenn die Wasserrechte im Anschluss an den Bau der Strasse nicht verlängert, bzw. erneuert werden?
- Eingriff in den **Finanzhaushalt** der Gemeinde durch Trassenführung **nach** einer **Kontamination des Grundwassers**.

Es ist ferner zu hinterfragen: Die **Abhängigkeit** der Gemeinde von den Einnahmen aus der Wassergewinnung.

Ich möchte an dieser Stelle einfügen, dass nicht nur die Gemeinde durch die Einnahmen direkt profitiert, sondern auch die Einwohner direkt und indirekt, durch die mit diesen Einnahmen mögliche Quersubventionierung von gemeindeeigener Infrastruktur. Damit wiederum hängen zusammen eine höhere Bewertung ihrer Immobilien und sonstigen Besitztümer, und das nicht nur in einem limitierten Ortsteil.

- **Hat eine Hinterfragung** der „Planenden und Ausführenden“ Seite in Bezug auf Rücksichtnahme und Sicherheit der Interessen der Gemeinde Nottuln, hier insbesondere auf **Einnahmen aus dem Wasserwerk stattgefunden?**
  - a) vor einem Unfall
  - b) nach einem Unfall
  - c) vor einer Kontamination
  - d) nach Kontamination
- Die Frage wer im Schadensfall haftet für:
  - Verlust der Wasserrechte
  - Kosten die durch Sanierung nach Unfällen entstehen
  - Kosten die entstehen durch die Kontaminierung und Sanierung der Brückenentwässerung durch den Nonnenbach der direkt durch die Gemeinde fließt

Weiterhin zu hinterfragen sind:

- **Zu erwartende Effekte aus einem zu erwartenden Unfall** im jetzigen Wasserschutzgebiet, welches im Kernbereich auch Naturschutzgebiet ist im Hinblick auf:
  - **Lastkraftverkehr**
  - **Schwergutverkehr**
  - **Gefahrguttransport**
  - **Personenverkehr**
  
  - *Selbst ein Kirchdach ist heutzutage nicht mehr sicher vor fliegenden Autos, geschweige denn Autobahnen, mehrspurig ausgebaut, vor Unfällen mit Gefahrguttransporten*
  - *Seit der 20. Woche 2009 gesellen sich auch Sporthallen-Dächer zu den bevorzugten Landeplätzen kraftvoll motorisierter, zügellos gewordener sogenannter SUV's, auch Geländewagen genannt.*
  
  - Dieses, insbesondere mit dem erhöhten **Schnee** und **Eisvorkommen**.
  
  - **Und auf „Wenn mal was runter fällt“, und nicht bemerkt wird.**
  
- Auswirkungen auf das **Grundwasser**, bzw. die **Wassergewinnung** nach **einem oder mehreren zu erwartenden Unfällen**.
  
- Die spezifische **Wettersituation** mit einem erhöhten Schneefall und Vereisungsvorkommen der neuen Trasse aufgrund der topografischen Lage, und die damit verbundene **erhöhte Einleitung** von durch unter anderem durch **Streusalze, Gummiabrieb, Dioxinen, sowie weiteren auf der Betriebsausschusssitzung nicht erfragten Stoffe kontaminiertem Wasser von der Strasse und der Brücke über den Leichtstoffabscheider in das Gewässer der Mühlenteiches, des Nonnenbaches, und im weiteren Verlauf in das Grundwasser**.
  
- Kontamination aus intensivem **Streusalzeinsatz auf der Brücke und der Strasse**.

- Entwässerung des kontaminierten Wassers über den Nonnenbach durch den Ort Nottuln.

*Zu den oben erwähnten Punkten lässt sich zweifelsfrei anmerken, dass eine Kontamination zu 100 Prozent stattfinden wird.*

*Wann und wie schnell diese eintreten wird ist nicht vorhersagbar.*

*Statistisch gesehen hat jedes Technische Objekt betriebssicher zu sein.*

*Somit sollte zum Beispiel jeder Motor eines PKW, LKW oder sonstigen Maschine „dicht“ sein.*

*Die Lebenserfahrung,  
ich verweise hier auch ausdrücklich auch auf den Bericht der CDU zum Verlauf der Untersuchung um die Lärmschutzproblematik des Ortsteiles Appelhülsen Nord, zeigt aber, dass auf jeder Raststätte, jedem Supermarktparkplatz, jedem Parkplatz vor einer Wohnanlage Öl-Flecken auf dem Boden zu finden sind.*

*Dies ist unmissverständlich der Fall, und nicht zu widerlegen.*

*Dieses Beispiel möge mir genügen, die Betriebssicherheit einer Bundesstrasse zu beschreiben,  
und ist auch die Kernaussage des Herrn Prof. Träger in Bezug auf die Frage nach dem zu erwartenden Risiko.*

*Die Antwort die ich mir selbst vom Umweltministerium in Bezug auf die zu erwartende Grundwasserverschmutzung geholt habe, lautet:*

*Umweltministerium Düsseldorf:*

*„Es ist nicht unsere Aufgabe Verschmutzung zu verhindern, unsere Aufgabe ist es im Falle einer Verschmutzung dann eine Sicherstellung von den Betreibern einzufordern, sodass dann das Wasser wieder trinkbar gemacht wird, sprich von den Kontaminationen befreit wird“.*

Eigenverantwortliches Entscheiden und Handeln, Handeln und Entscheiden ist hier gefragt.

Dieses ist elementarer Bestandteil unserer Gesellschaftsform.

- Nun zur Erörterung der Situation um die Wasserrechte der Gemeinde Nottuln
    - Diese laufen im Jahr 2011 aus
    - Eine Erneuerung ist derzeit in der Bearbeitung, aber noch nicht beantragt
    - Bei einer Verwirklichung, sprich Genehmigung der Umgehungsstrasse wird das Wasserrecht nicht erneuert, wenn Kontamination stattgefunden hat,
- das ist logisch und wohl unwiderlegbar.

Im Anschluss habe ich Textauszüge, Querschnitte, und weiteres Material eingefügt, um sich anhand dessen einen schnellen Überblick über die Verhältnisse im Bereich Wasserwerk Nottuln zu machen.

Hier die Einblendung der Schutzbereiche, -Zonen, wie sie sich aus dem Kartenmaterial des Hydrologischen Instituts darstellen.

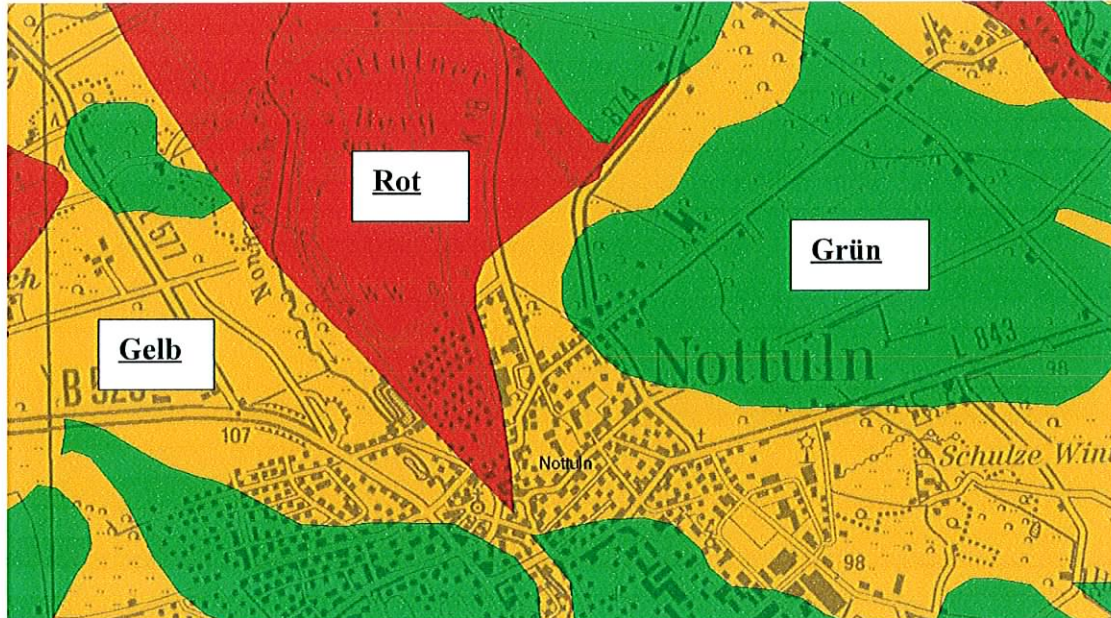


Abbildung 1

Maßstab 1:100000

Legende:

Rot	:	Ungünstig
Grün	:	günstig
Gelb	:	mittel
Dunkel Blau:		Gewässer

## Querschnitt und Draufsicht auf einen Brunnen

*Hier Aktiver Grundwasserschutz*

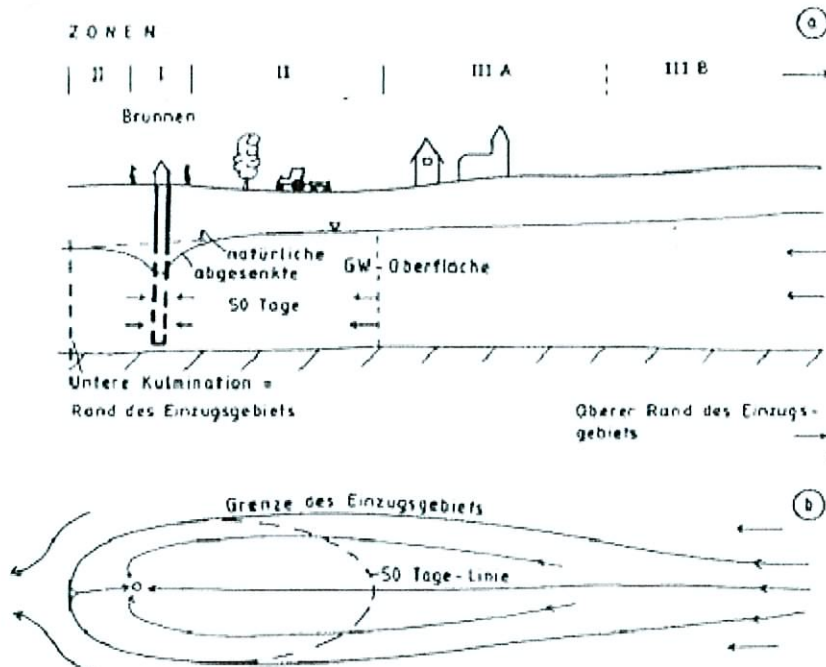


Abbildung 2

## Querschnitt durch einen Brunnen

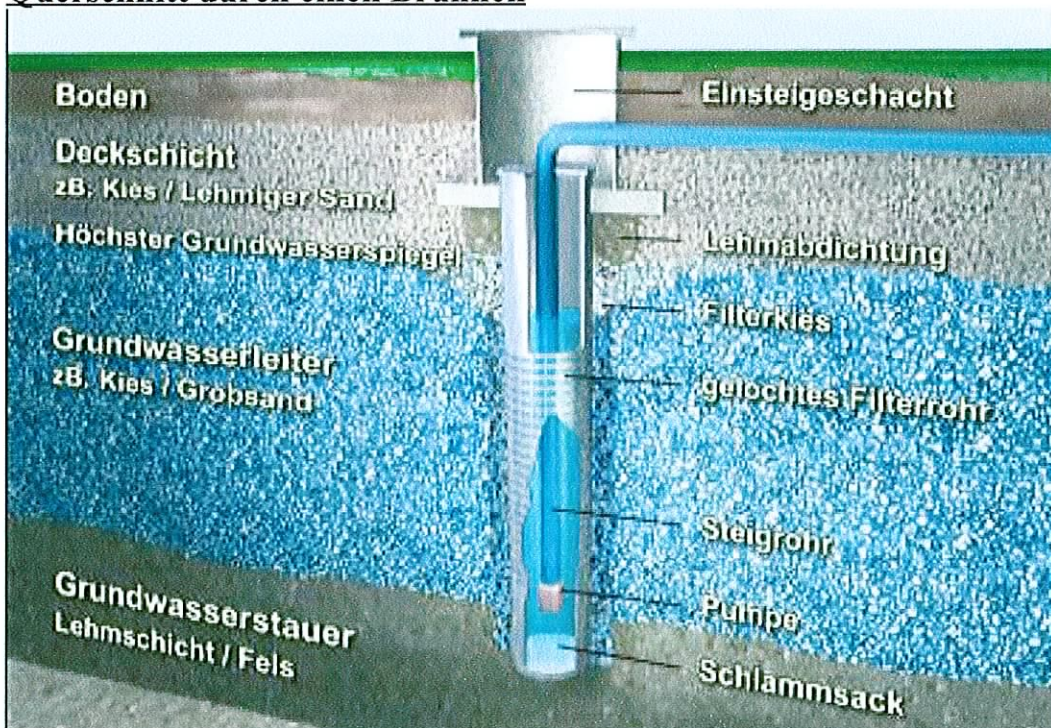


Abbildung 3

Unten dargestellt: Querschnitte zur Veranschaulichung der Grundwasserverhältnisse in sogenannten Karst-Böden

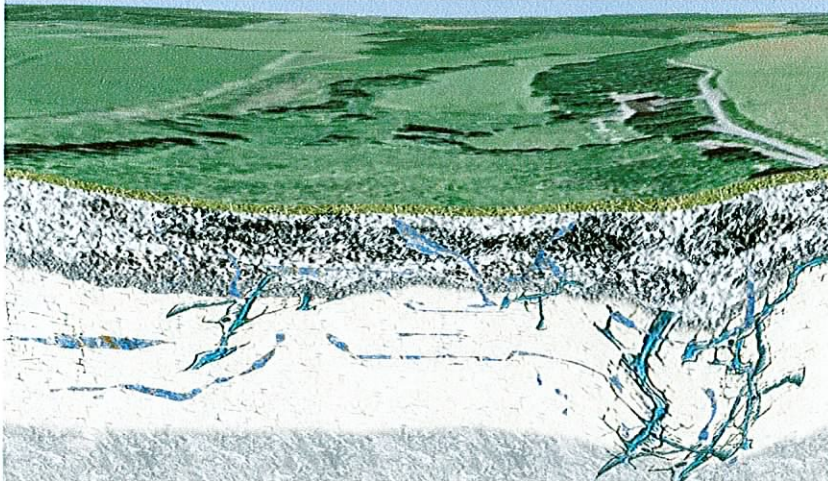


Abbildung 4a)

Unten dargestellt sog. Gespanntes Grundwasser

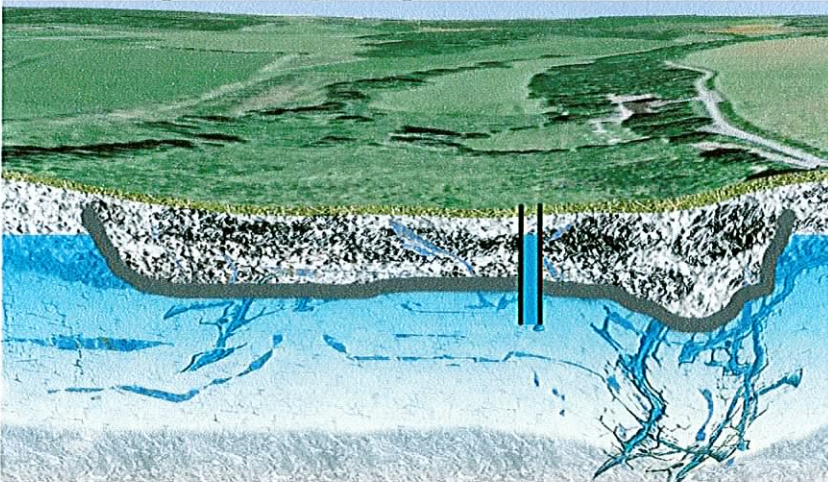


Abbildung 4b)

Unten: nach Durchstoßen der wasserundurchlässigen Schichten

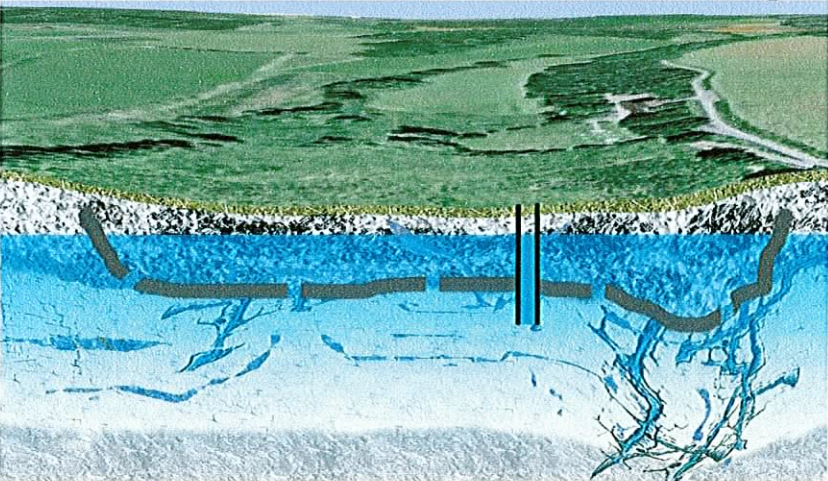
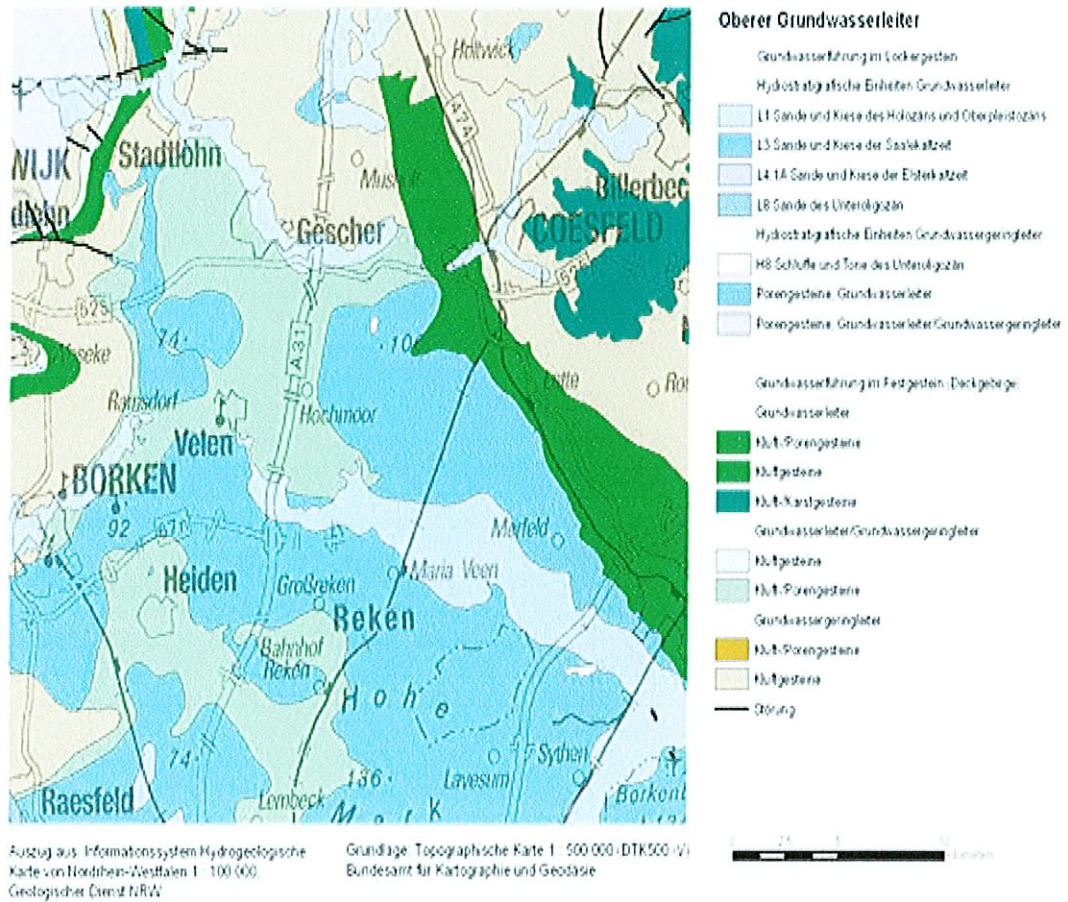


Abbildung 4c)

## Nachweis von Kluftgestein und Kluftkarstgestein

### Hydrogeologische Karte von Nordrhein-Westfalen



**Abbildung 5**

Der Kartenausschnitt zeigt einen zentralen Bereich des Münsterlandes mit dem bedeutenden Porengrundwasserleiter der Haltern-Schichten im Raum Borken – Reken und den Kluftgrundwasserleitern des Campans im Raum Coesfeld.

Aus der oben gezeigten Karte ist zu entnehmen, dass im Raum Billerbeck, Nottuln hauptsächlich Kluft-Karstgestein als Grundwasserleiter anzutreffen ist.

Anschließend ein paar Auszüge zur Erklärung und Verdeutlichung über Grundwasser und seine Gewinnung im Karst bzw. Kluftgestein.  
*Anmerkung:* Der Begriff Aquifer wird hier für den Grundwasserleiter benutzt.

### ... 11.4.2 Porenaquifere

Porengrundwasser ist Grundwasser im Locker- oder Festgestein, dessen durchflusswirksamer Hohlraum von Poren gebildet wird.

Porengrundwasserleiter (Porenaquifere) kommen vor allem in Lockergesteinen vor (Porosität ca. 30%), sie sind z.B. in Norddeutschland weit verbreitet. Sie haben ein sehr effektives Porenvolumen (Makroporosität) und ein kleines kapazitives Volumen.

Untersuchungsgebiete des IfGG mit Porengrundwasserleitern sind das Fuhrberger Feld bei Hannover, Liebenau und Nienwohlde. Hier sind verschiedene Diplom- und Doktorarbeiten angefertigt worden, die in der Abteilung Hydrologie eingesehen werden können.

### 11.4.3 Kluftaquifere

Kluftgrundwasser ist Grundwasser im Festgestein, dessen durchflusswirksamer Hohlraum aus Klüften und anderen Trennfugen gebildet wird.

Kluftgrundwasserleiter (Kluftaquifere) kommen in Festgesteinen vor. Kristalline Kluftaquifere < 1%, Kalke, Dolomite 5 %, Sandsteine 15 %.

Das IfGG hat hydrologische Untersuchungen im paläozoischen Festgestein im Oberharz durchgeführt (Lange Bramke, Schacht und Alte Riefensbeek).

Am Beispiel der Langen Bramke können die Interaktionen zwischen Kluftgrundwasserleiter und Vorfluter exemplarisch dokumentiert werden ([Herrmann et al. 1989](#), [Schöniger 1990](#), [Schöniger 1996](#)). Die Abb. 11.3 zeigt die topographischen Verhältnisse und die Beobachtungsbrunnen sowie die Abflussmessstelle ( $A_{E0} = 0,76 \text{ km}^2$ , geogr. Breite:  $10^\circ 26' 0''$ , geogr. Länge:  $51^\circ 50' 0''$  N, Wasserbilanz 1985-96:  $h_N = 1290 \text{ mm}$ ,  $h_A = 574 \text{ mm}$ ,  $q = 6.639 \text{ l/(s km}^2\text{)}$ ). Die Kluftgrundwasserreaktionen auf aktuell infiltrierendes Niederschlags- oder Schneeschmelzwasser sind in [Abb. 11.4](#) für die Brunnen HKLU und HKLQ dargestellt.

### Textauszug 1

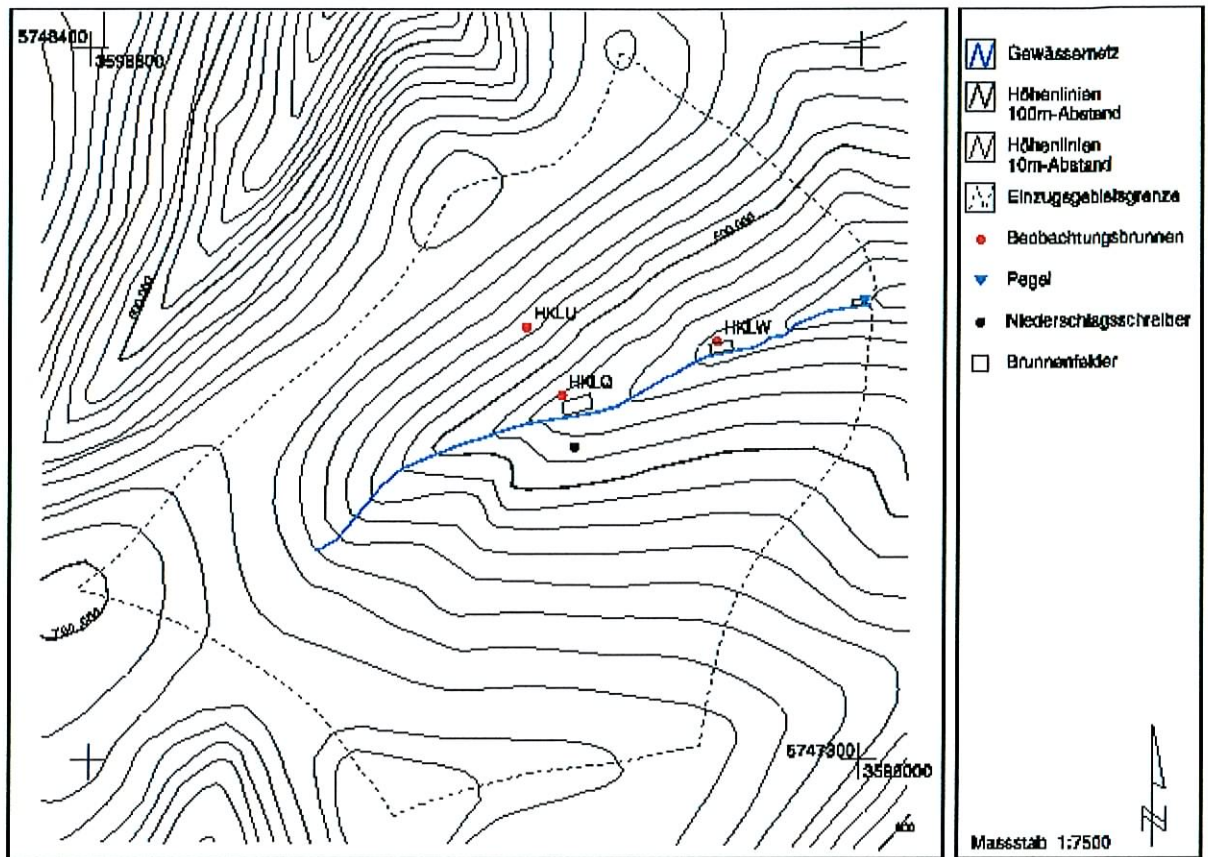


Abb. 11.3: Untersuchungsgebiet Lange Bramke (Oberharz).

Lange Bramke (WWJ 1990) - Ereignisausschnitt mit Brunnen HKLU

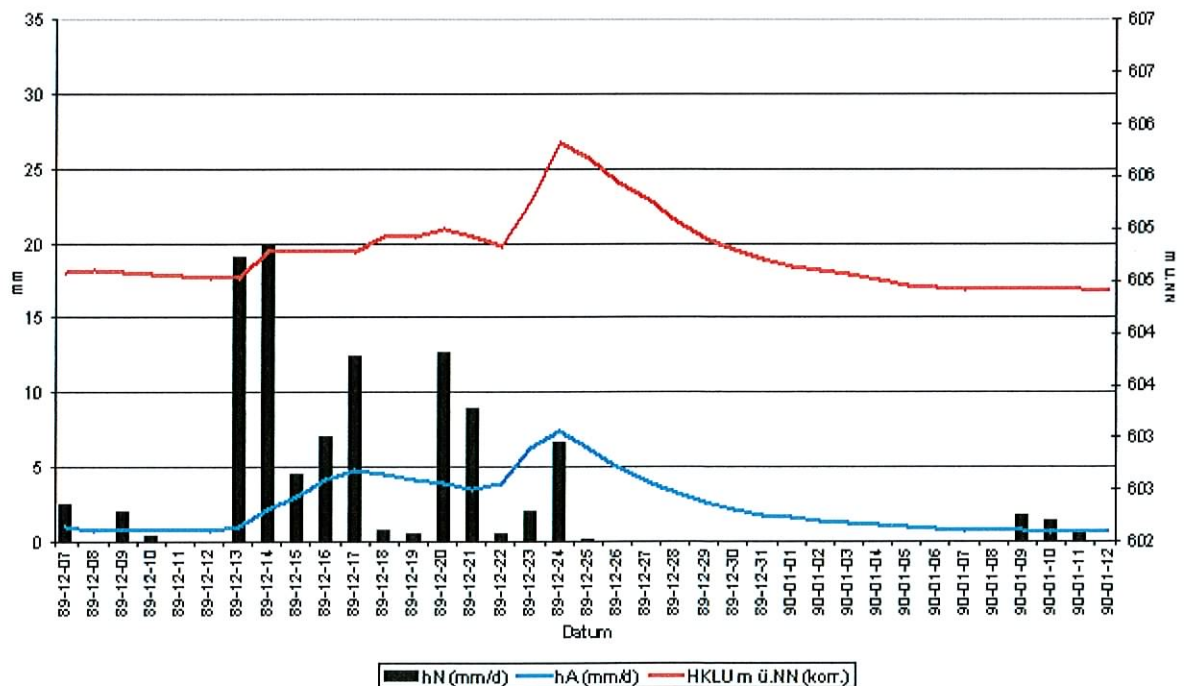


Abbildung 6

Lange Bramke (WWJ 1990) - Ereignisausschnitt mit Brunnen HKLQ

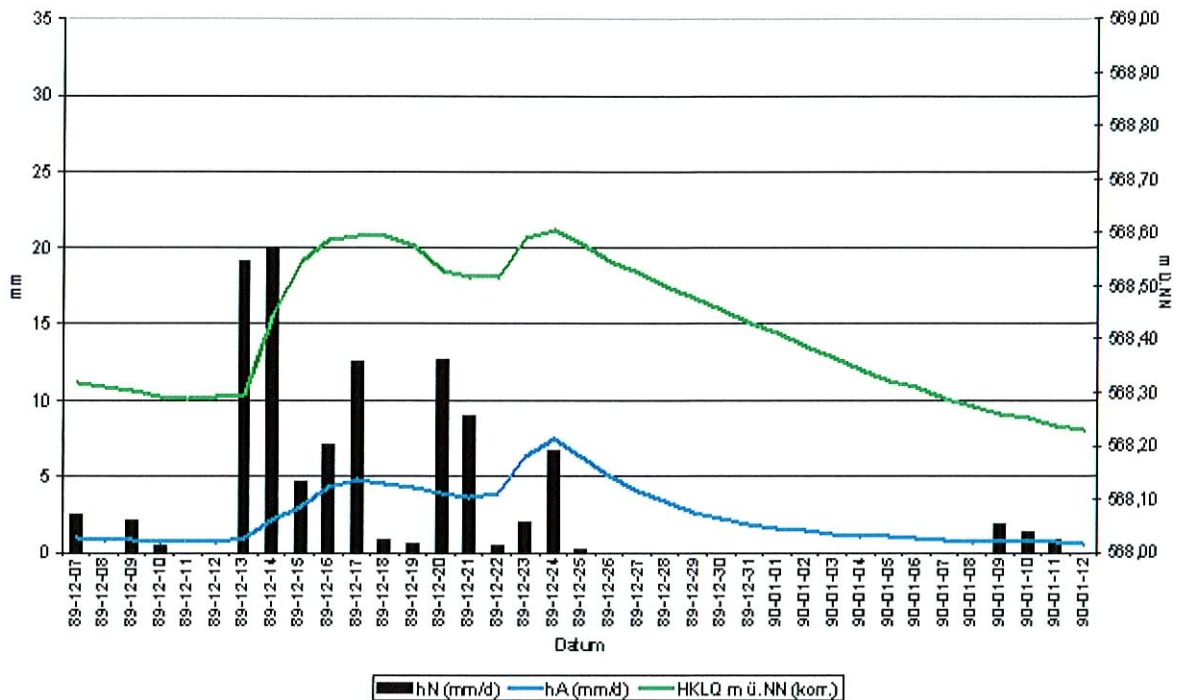


Abb. 11.4.: Kluftgrundwasserstände mit Niederschlag- und Abflusshöhen des WWJ 1990 am Mittelhangbereich (HKLU, oben) und am Hangfußbereich (HKLQ, unten).

### Abbildung 7

Kluftgrundwasserreaktionen auf Systembelastungen mit Amplituden von mehr als 3 m im Mittelhangbereich bei Flurabständen von über 25 m Tiefe sind im paläozoischen Mittelgebirge keine Seltenheit. Auch in geologisch unterschiedlichen Einheiten (Riefensbeek, Gr. Schacht) sind ähnliche rasche Kluftgrundwasserreaktionen zu beobachten. Die Kluftgrundwasserleiter sind Speicher mit hohen Verweilzeiten. Über 80% der Gebietsabflusshöhen stammen aus diesen hydrologisch dynamischen Speichern, in denen das Wasser über Kluftsysteme und Störungen umgesetzt wird bzw. zirkuliert. Abb. 11.5 zeigt die Ganglinien für Niederschlag, Abfluss und den Kluftgrundwasserständen für das WWJ 1990.

### Textauszug 2

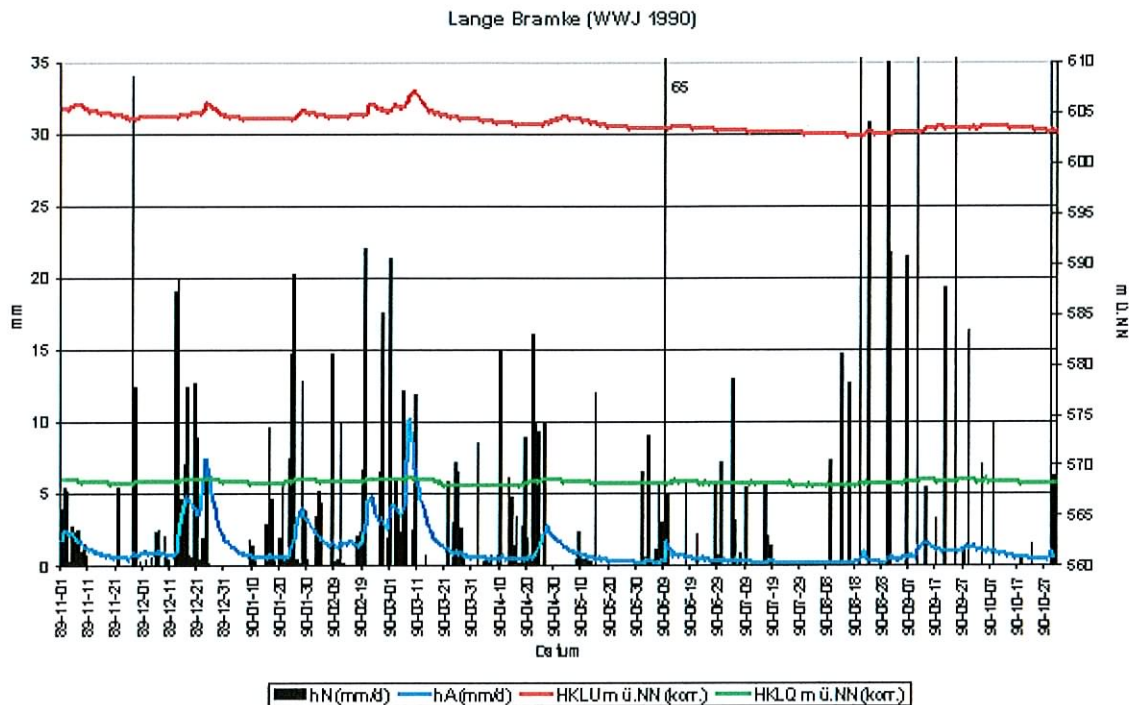


Abb. 11.5: Tägliche Niederschlags- und Abflusshöhen mit Grundwasserstandsganglinien für HKLU (rot) und HKLQ (grün) für das WWJ 1990.

## Abbildung 8

### 11.4.4 Karstaquifere


Karstgrundwasserleiter (Karstaquifere) kommen in verkarstem Gestein vor. Einige Beispiele finden sich in Süddeutschland und auf dem Balkan. Eine besondere Art der Klüfte sind Karst-Hohlräume in den carbonatischen Gesteinen. Infolge der meist sehr verschiedenartigen chemischen Zusammensetzungen (Carbonate und häufig auch Sulfate von Calcium und Magnesium) und des dadurch bedingten ungleichmäßigen Lösevermögens des (zirkulierenden)  $\text{CO}_2$ -haltigen Wassers sind in geologischen Zeitspannen entsprechend vielgestaltig-unregelmäßige Hohlräume, von schmalen Klüften bis zu gewaltigen Höhlen entstanden ([DIN 4049](#)).

Verkarstung beruht auf Kalklösung. Calciumcarbonat  $\rightarrow$  Calciumdicarbonat. Dolomit ist nicht verkarstungsfähig, da neben den leicht löslichen Ca-Ionen auch schwer lösliche Mg-Ionen vorliegen. Kalklösung ist temperaturabhängig nach dem Gesetz von Henry Dalton:

$$\text{CO}_2_{\text{gelöst}} = L \cdot p \cdot k$$

Dabei ist  $L$  ein temperaturabhängiger Austauschfaktor,  $p$  der  $\text{CO}_2$ -Partialdruck und  $k = 1,964$  eine Konstante.  $L$  und damit die Kalklöslichkeit nimmt bei steigender Temperatur ab ( $L(0^\circ\text{C})=1,713$ ,  $L(10^\circ\text{C})=1,196$ ,  $L(20^\circ\text{C})=0,878$ ). Aber: in den Tropen liegen sehr starke Partialdrücke vor.

In Karstregionen besteht ein enger Zusammenhang zwischen Grund- und Oberflächenwasser (vgl. Donauversickerung!). Dies bedingt eine hohe Kontaminationsanfälligkeit.

 [11.5 Geologische Informationen](#)

[Startseite](#) [Hilfe](#) [Autoren](#) [Impressum](#) [Download](#) [Suche](#)

Autoren: M. Schöniger & J. Dietrich | Letzte Änderung: 25.08.2008

Textauszug 3

**Lexikon der Geowissenschaften**

**Absenktrichter:** Die Ausbildung eines Absenktrichters um einen Entnahmehrungen: a) Absenktrichter in einem gespannten Grundwasserleiter, b) Absenktrichter in einem Grundwasserleiter mit freier Oberfläche;  $Q$  = Entnahmerate,  $h$  = Standrohrspiegelhöhe im Brunnen,  $h_1, h_2$  = Standrohrspiegelhöhe im Brunnen,  $M$  = wassererfüllte Mächtigkeit des Grundwasserleiters,  $H$  = Standrohrspiegelhöhe vor Aufnahme der Absenkung.

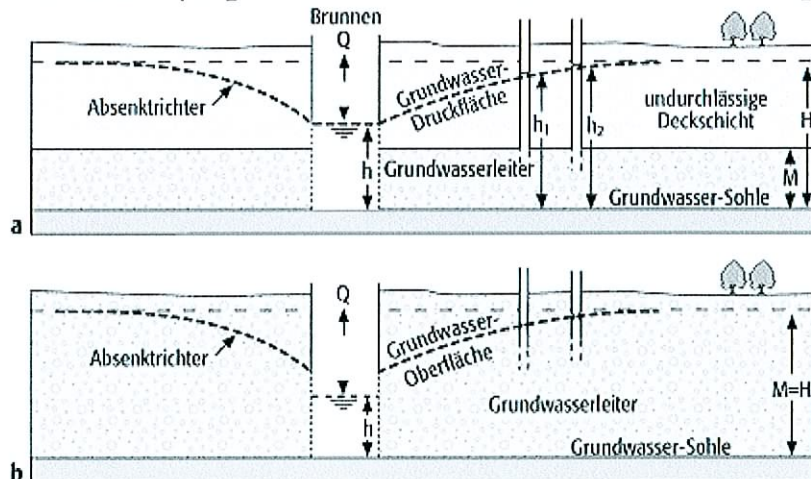


Abbildung 9

## Lexikon der Geowissenschaften

**artesisch gespanntes Grundwasser:** Prinzip des artesisch gespannten Grundwassers.

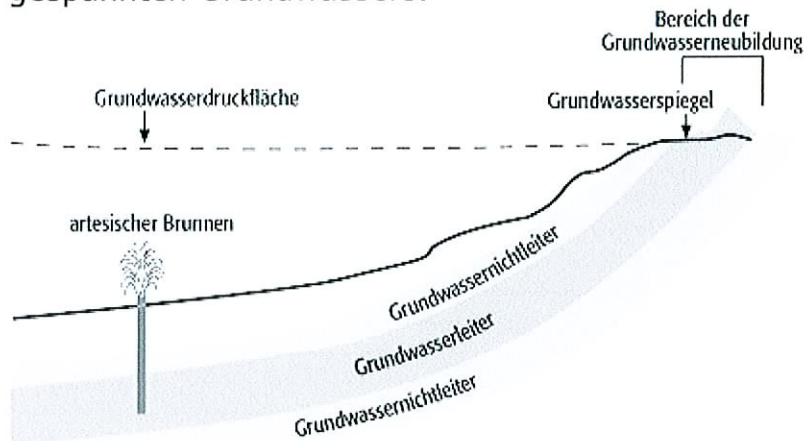


Abbildung 10

## Grundwasser (GW)

Als Grundwasser wird das unterirdische Wasser bezeichnet, das die Hohlräume des Untergrundes zusammenhängend ausfüllt. Das Grundwasser fließt in überwiegend sandigen oder kiesigen Grundwasserleitern (Aquifer) bei entsprechendem Wasserspiegelgefälle den oberirdischen Gewässern entgegen und tritt schließlich in diese ein. schluffige und tonige Bodenarten lassen keine oder nur sehr geringe Grundwasserbewegungen zu; sie werden als Grundwasserhemmer bezeichnet.

### Textauszug 4

Je nach den geologischen Verhältnissen können ein oder mehrere Grundwasserstockwerke übereinander liegen, deren einzelne Grundwasserleiter jeweils durch zwischengelagerte Grundwasserhemmer voneinander getrennt sind.

### Tiefengrundwasser

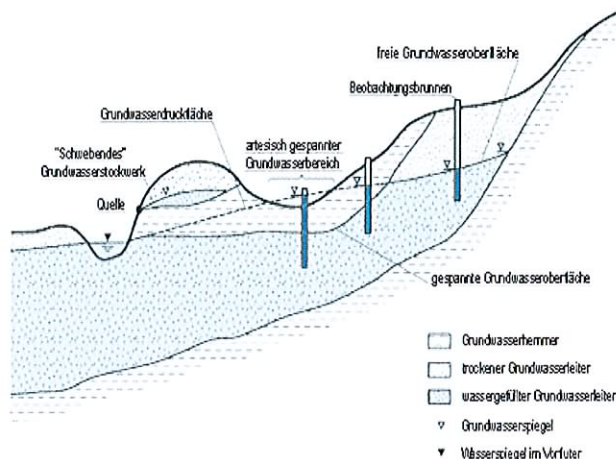


Abbildung 11

Im obersten Grundwasserstockwerk steht das "freie" Grundwasser unter atmosphärischem Druck. In darunter liegenden Stockwerken kann "gespanntes" Grundwasser vorkommen.

Das Grundwasser ist ein Teil des natürlichen Wasserkreislaufes und zugleich unser größter und wichtigster Süßwasserspeicher. Aus ihm speisen sich Quellen, Flüsse und Seen. Oberflächennahe Grundwasservorkommen versorgen Pflanzen mit Wasser und lassen wertvolle Feuchtbiotope entstehen. Es ist nicht zuletzt die Grundlage unserer Trinkwasserversorgung.

### **Trinkwasserbedarf**

Der [Trinkwasserbedarf](#) des Landes kann derzeit in ausreichender Menge und guter Qualität gedeckt werden. Die Qualität des Trinkwassers wird von den Wasserversorgern überwacht. Sie muss die Grenzwerte der Trinkwasserverordnung einhalten.

In Niedersachsen stellt die öffentliche Wasserversorgung rund 600 Millionen Kubikmeter Trinkwasser pro Jahr bereit. Davon werden 85% unmittelbar aus dem Grundwasser oder aus gefassten Quellen entnommen. Der Rest kommt ganz überwiegend aus den Talsperren des Harzes. Uferfiltration und Grundwasseranreicherung aus Oberflächengewässern spielen in Niedersachsen mengenmäßig

bisher keine Rolle.

### **Schadstoffeinträge**

In einigen Gebieten ist das Grundwasser durch punktueller oder flächenhafte Schadstoffeinträge belastet. Der Gehalt an Nitrat sowie Funde von Pflanzenschutzmitteln geben nach wie vor für einige Grundwasservorkommen Anlass zur Besorgnis. Die allgemein zu beobachtende Versauerung der Gewässer macht dort, wo eine Pufferung durch basische Gesteine fehlt, auch vor dem Grundwasser nicht halt und äußert sich in steigenden Aluminium- und Schwermetallgehalten.

Besonders gefährdet ist das Grundwasser in Regionen, in denen über dem Grundwasserleiter keine schützenden, wenig durchlässigen Bodenschichten ausgebildet sind, so dass mit der Grundwasserneubildung ein schnelles Eindringen von Schadstoffen erfolgen kann. Bei andauernder Stoffanlieferung können auch tiefergelegene Grundwasservorkommen nachteilig verändert werden. Diese Gefahr besteht besonders dort, wo infolge umfangreicher Grundwasserentnahmen oberflächennahes Grundwasser weiträumig in tiefere Schichten vordringt.

Größere Grundwasserleiter im Lockergestein stellen in der Regel auch abbauwürdige Vorkommen für die Kies- und Sandgewinnung dar. Beim sogenannten "Nassabbau" werden die schützende Bodenschicht und das Speichergestein selbst entfernt. Das freigelegte Grundwasservolumen, aber auch das umgebende Grundwasser ist durch erhöhte Schadstoffeinträge gefährdet. Durch den ungehinderten Luftzutritt werden die hydrochemischen Verhältnisse im Grundwasser verändert. Darüber hinaus wird durch die Materialentnahme der Siedlungsraum der für das Selbstreinigungspotenzial maßgeblichen Mikroorganismen unwiderruflich zerstört.

Auch natürliche (geogene) Ursachen können die Grundwasserbeschaffenheit nachteilig verändern. Die Erzvorkommen des Harzes, aber auch die Folgen ihres Abbaus spiegeln sich in Bereichen mit erhöhten Schwermetallgehalten der Gewässer wider. An zahlreichen Stellen des Landes ist die Nutzung des Grundwassers durch Tiefenversalzung infolge Ablaugung von Salzstöcken eingeschränkt. Im Küstenbereich ist bei Entnahmen stets das empfindliche Gleichgewicht zwischen Meer- und Süßwasser zu berücksichtigen und zu überwachen.

- Anouchka Jankowski
- Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz  
Betriebsstelle Hannover-Hildesheim  
An der Scharlake 39  
31135 Hildesheim  
Tel: +49-(0)5121-509-112  
Fax: +49-(0)5121-509-196
- [E-Mail an Ansprechpartner/-in schreiben](#)
- Bildrechte Anouchka Jankowski (NLWKN)  
: Bildarchiv Thorwest, Foto: OOWV aus der Broschüre "Trinkwasser vom OOWV", Juni 1995

Textauszug 5

Tiefengrundwasser

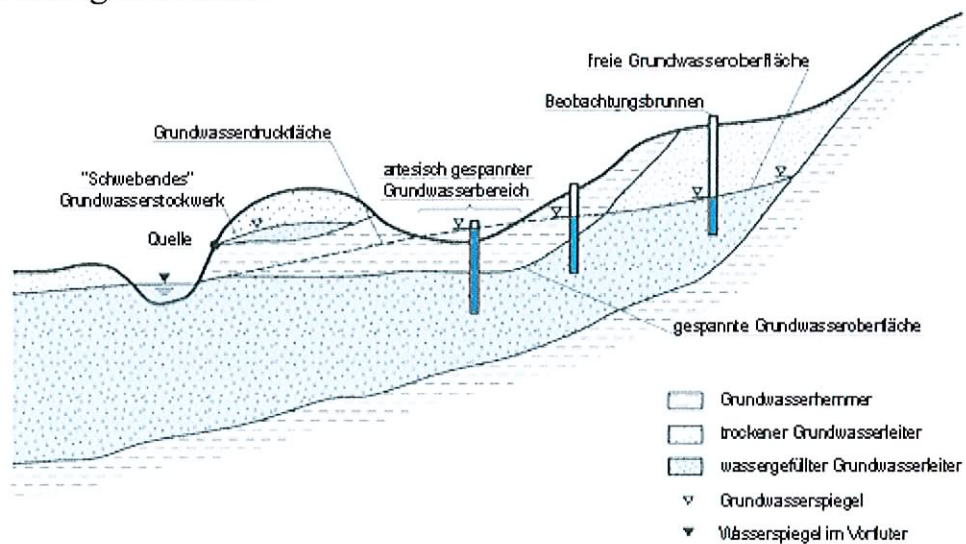


Abbildung 11

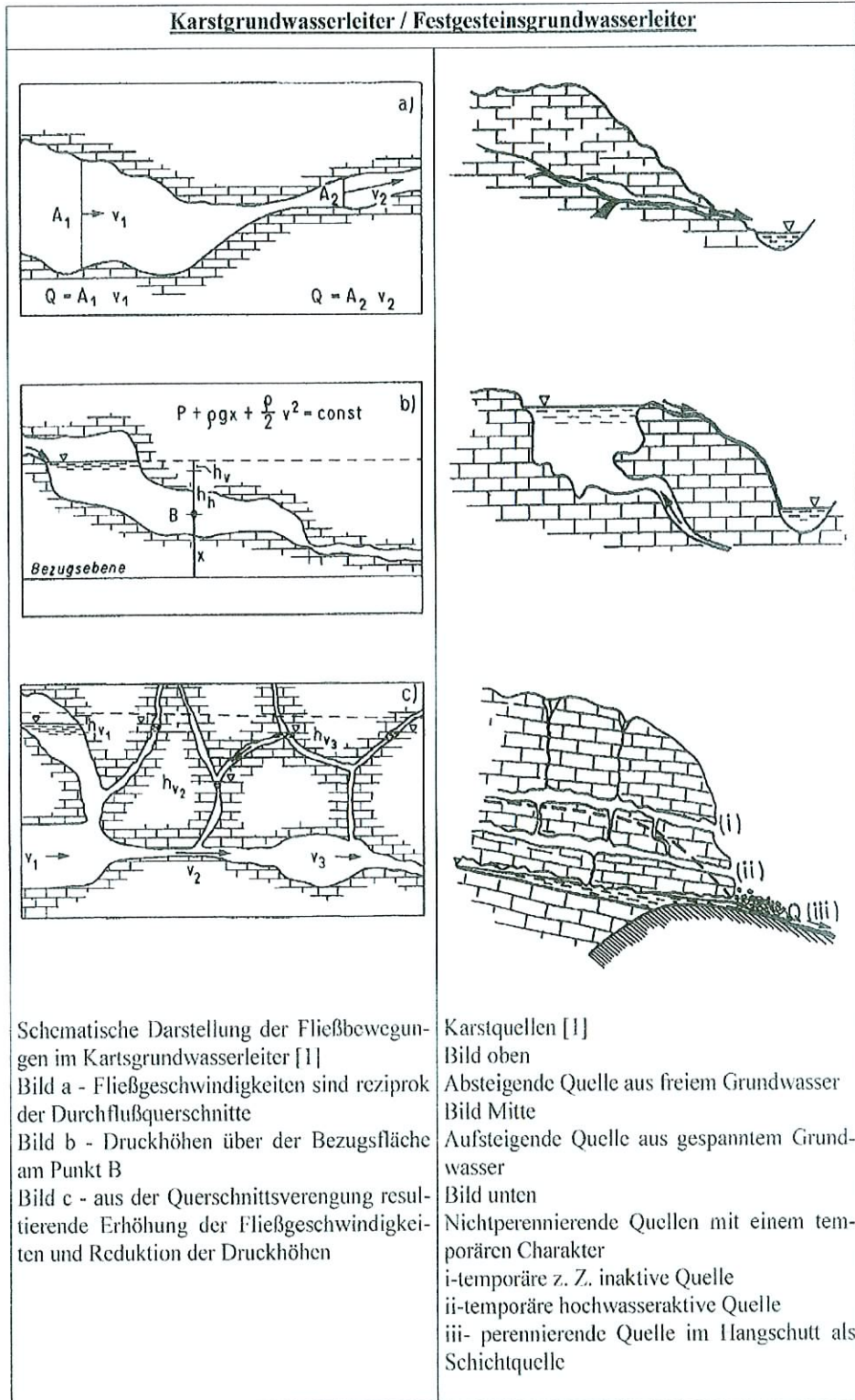


Abbildung 12

# Beispiele von LKW-Durchfahrverboten durch Orte in Hessen, Rheinland-Pfalz und Niedersachsen.

## Maut-Umgehungsverkehr: Auch Bundesstraßen können für LKW's gesperrt werden

von Kristin Wehrhahn, MDR/FAZ

### Das Problem

Von Rechts wegen  
Mathias M. Müller-  
Meinecke



Berufungen:  
Fikt.  
Berufung:  
Anwalt

Schwerpunkt: Strafrecht, Öffentliches Recht, Strafrecht und Verkehrsrecht, Fachrecht: Verwaltungsrecht, Baurecht

Jetzt von diesem Anwalt beraten lassen

Nur. Dienstverträge  
Telefonberatung

Bundesstraßen sind zuweilen und in den engen Ortszentren Unfallschwerpunkte und die Anwohner durch Lärm und Abgase erheblich beeinträchtigt. Dieser Ausweichverkehr von Mautaufhänger parallel der Autobahnen ist für zahlreiche Bürgermeister und Ortsbürgermeister daher vor allem als ein Ärgernis.

An 1.300 Mautstellen überwacht der Bund mögliche Ausweichmanöver. Aber nur an zehn bis 15 Bundesstraßen ist zukünftig eine Mautsperrung geplant. Zu wenig, wie die Auswertung der hessischen Mautstellen mit eindrucksvollen Zahlen belegt. Spitzenort sind die B 3 in Niederrhein mit 3026 LKW (24 Std.) und die B 45 in Südniederrhein (2512 LKW). In die Zuständigkeit gegenüber dem Verkehrsministerium des nordrhein-westfälischen Jahres 2004 gehören auch die B 10 in Bielefeld (+82 %), die B 417 in Krefeld, die B 6 in Königstein in Taunus (+75 %) und die B 44 in Limburg (+28 %).

Das Hessische Verkehrsministerium hat am 5. August 2005 ein Fahrverbot für den LKW-Durchgang von über 3,5 t auf dem 118 km langen Teilstück der B 27 zwischen den Anschlussstellen Fulda-Nord (A 7) und Fulda-Süd (A 38) angeordnet.

### Konsequenz für die Praxis

Das LKW-Durchfahrverbot bewirkt auf der B 27 seit August 2005 einen ersatzlosen Rückgang des Schwerverkehres um durchschnittlich 60 % (2 B von 4205 LKW im April 2005 auf 1161 LKW im September 2005 in Hohenlocke). Beim Rest handelt es sich um Nahverkehr. Fernverkehr mit einem Ziel in der Region oder schlicht um Schwerverkehr.

Dieser Erfolgswert belegen eine Halbierung des Lärms für die gestressten Anwohner und einen erheblichen Sicherheitsgewinn gerade für Kinder und Alte.

Die Anwohner auch an weiteren Maut-Überwindungen können die Konsequenz unter Beihilfe auf die Bundesverkehrsplanung ebenfalls eine publizistische LKW-Sperrung ihrer Bundesstraße für ein Jahr beantragen, um die Umgebung der Mautstelle zu entlasten.

## Hessen und Rheinland-Pfalz Neue Fahrverbote für Lkw

### Hessen: B3, B252 und B254

Auf den Bundesstraßen B 3 (A 49-Anschluss Borken bis B 3-Kreuzung mit B 62 bei Cölbe), B 252 (A 44-Anschluss Diemelstadt bis Kreuzung B 62 bei Cölbe) und B 254 (A 49-Anschluss Felsberg bis A 66-Anschluss Fulda-Süd) gelten ab sofort (18.10.05) gantztägige Fahrverbote für mautpflichtige LKW-Durchgangsverkehr ab 12 Tonnen.

Grundlage der Sperrungen ist eine Änderung der Straßenverkehrsordnung mit dem Ziel, Mautausweichverkehre auf die Autobahnen zurück zu verlagern.



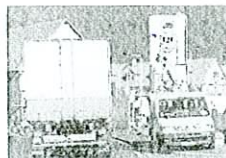
Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

## Neues Verkehrsschild gegen Lkw-Durchgangsverkehr vorgestellt

Verkehrsminister Walter Hirche hat heute in Hannover das erste offizielle Verkehrsschild zur Sperrung von Bundesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr vorgestellt. "Mit dem neuen Verkehrszeichen geben wir den Verkehrsbehörden vor Ort vom neuen Jahr an ein Instrument in die Hand, das ihnen die Möglichkeit gibt, gezielt und wirkungsvoll gegen zusätzliche Belastungen durch so genannte Mautausweichler vorzugehen", sagte Hirche. "So kann innerhalb von Ortschaften der Durchgangsverkehr für Lkw mit mehr als 12 Tonnen Gewicht verboten werden, um die Bevölkerung vor unnötigem Lärm und Abgasen zu schützen." Eine entsprechende Änderung der Straßenverkehrsordnung, die auf Initiative Niedersachsens kurz vor Wahlmächten vom Bundesrat beschlossen werden sei, mache dies jetzt möglich, so der Minister.

## Lkw sollen Autobahnen benutzen

### Hessen sperrt weitere Bundesstraßen



Endstation für Lkw

Seit Mittwoch sind drei weitere hessische Strecken für mautpflichtige Lkw tabu. Wirtschaftsminister Rhiel sperrt 236 Kilometer Bundesstraße für den Transitverkehr.

Betroffen sind die B3 zwischen Borken und der Kreuzung mit der B 62 bei Cölbe, die B 252 von der selben Kreuzung bis zum Autobahnanschluss Diemelstadt und die B 254 vom Anschluss Felsberg bis zum Anschluss Fulda-Süd. Die Fahrverbote gelten für Lastwagen mit einem Gewicht von 12 Tonnen oder mehr, allerdings nur für den Durchgangsverkehr. Anlieferungen sind weiterhin erlaubt.



Ein Lkw (abobahnt) nutzt Lkw auf der Autobahn (Hessen) (Bild: Toll Collect)

2010

### Behörden stoppen Mautausweichverkehr: Sperrung von Bundesstraße 25

Dankeswort. Nach jahrelangen juristischen Tauziehen haben die Behörden den Mautausweichverkehr im südlichen Mittelrhein gestoppt. Mit der Einführung entsprechender Hinweiszeichen sperrte das Städtische Bauamt Ansbach am Freitagmorgen die Bundesstraße 25 auf einer Strecke von rund 20 Kilometern für den Lastwagenverkehr.

Garnie solle vor allem Dirlecksbühl (Landkreis Ansbach) vom Durchgangsverkehr unbelastet bleiben, teilte die Verkehrsministerin Rechtsanwältin Heidemarie Lang-Gelke mit. Die Sperrung der B 25 gilt vorerst bis zum März

Ich habe oben ein paar Abbildungen, Texte und Diagramme eingebunden, anhand derer man sich, schnell ein Bild zur Situation um den Grundwasserhaushalt machen kann, dies auch und insbesondere für den Bereich Nottuln entlang des Nonnenbaches und der Trinkwasserbrunnen.

Ohne zu sehr ins Detail gehen zu müssen, lässt sich für den nicht fachlich ausgebildeten Ratsherren, die Ratsfrau und die Bürgermeisterkandidaten die Situation um das Nonnenbachtal leicht erklären und verstehen.

Zusätzlich zu den oben eingebrachten Texten, grafischen Darstellungen und Diagrammen möchte ich auf die Ausführungen des Prof. Tröger hinweisen, die am Abend des 13.5.2009 hier im Betriebsausschuss Wasserwerk zu Vernehmen waren.

Des Weiteren verweise ich auf die unterschiedlichen Stellungnahmen zu dieser Veranstaltung.

Für mich persönlich waren, und sind drei Fragen von elementarer Bedeutung, um für mich die langfristige Sicherheit des Wasserwerkes als gegeben hinzunehmen.

#### Punkt 1

Für mich war besonders wichtig die Frage nach der Fließrichtung von Wasser.

Hier traf ich in einem Gespräch, geführt vor einigen Wochen auf die Aussage „Auch in Nottuln fließt das Wasser berg ab“.

Diese Aussage ist nachweislich falsch.

Sowohl aus den oben angegebenen Texten und Schaubildern, als auch durch Herrn Prof. Tröger im Beisein des Bürgermeisters bestätigt, fließt Wasser vom hohen Druckniveau zum tiefen Druckniveau.

#### Punkt 2

Für mich war ebenfalls von elementarer Bedeutung die Frage: Sind die Brunnen 1 bis 5 miteinander verbunden?

Antwort des Herrn Prof. Tröger: Ja sie sind temporär miteinander verbunden.

Diese Aussage ist von elementarer Wichtigkeit, da dies unmittelbar bedeutet, dass Grundwasser und damit auch kontaminiertes

Grundwasser sowohl von Brunnen eins nach Brunnen fünf, als auch zu den anderen Brunnen gelangen kann.

Dies beinhaltet logischerweise und zweifelsfrei auch eine Fließrichtung von Brunnen 5 in Richtung Brunnen 1, wenn die erforderlichen Druckhöhenverhältnisse gegeben sind.

Ich möchte an dieser Stelle auf die Abbildung 13 verweisen, aus der die Druck- und damit Druck-Höhen-Verhältnisse in verkarstem Boden dargestellt sind.

Es ist leicht ersichtlich, das man hier von Quasi kommunizierenden Röhren sprechen kann.

Diese Schichten, Leiter, und Klüfte auch Aquifäre genannt, sind mit unterschiedlich stark durchlässigem Boden gefüllt oder auch einfach Hohlräume.

Hier gilt der Schluss, dass leicht fließfähiges Material in diese sogenannten Klüfte eindringen kann, diese aber aufgrund der leichten Fließfähigkeit nicht ohne weiteres nachgewiesen werden können, wie z.B. festere Bodenarten.

Die hydrologischen Aufzeichnungen und Untersuchungen, durchgeführt an der Langen Bramke in Niedersachsen, einem Brunnen und Trinkwassergewinnungsgebiet im Harz mit ähnlichen Formationen lässt hier durchaus ein Studium zu.

Die dort gemessenen Wasser Zu- und Abflüsse, Grundwasser wie Oberflächenwasser, hier Regen und Schneeschmelzwasser, grafisch dargestellt, die im Anschluss textlich dargelegten Verweise auf lange Verweildauer, und den hohen Zirkulationsgrad der Kluffgrundwasser sowie der Hinweis auf leichte Kontaminationsfähigkeit der Karst-Böden sind dort ebenfalls dargestellt und beschrieben.

Das Vorhandensein dieser Bodenformation ist bestätigt worden durch Prof. Träger auf der Betriebsausschusssitzung des Wasserwerkes am 13.05.2009, der Karten des Geologischen Dienstes NRW Abbildung 5, den Ausführungen Prof. Langes und der Tatsache, dass wir hier nun mal auf Sandstein gebaut haben,

Ob und wann der Boden, das Gewässer nun letzten Endes kontaminiert wird steht zweifelsfrei auf einem anderen Blatt, es ändert allerdings nichts an der Bodenformation.

Ein Querschnitt durch den „Boden“ ist ebenfalls in den Abbildungen 4a bis 4c gezeigt.

Hier leicht ersichtlich ist die Verbindung der einzelnen Klüfte, entstanden über Jahre hinweg, oder durch das Vorhandensein unterschiedlicher Schichten. siehe Text Kluftgesteinsformation, Entstehung von Kluftformationen

#### 11.4.4 Karstaquifere

Es ist hier, in Abbildung 4a bis 4c, grafisch dargestellt die Situation in Verbindung mit gespanntem Grundwasser.

Das wir im Bereich der Brunnen 1 bis 5 gespanntes und teilweise gespanntes Grundwasser vorfinden ist durch eine Begehung leicht feststellbar. Es genügt eine Querung der Feuchtwiese, die direkt gegenüber dem zukünftigen Brückenwiderlager liegt.

Hier tritt Wasser aus dem Boden aus, bildet quasi eine Quelle. Dieses in Verbindung mit Abbildung 10 Artesisch gespanntes Grundwasser und Abbildung 11 möge als Beweis des Vorhandenseins von gespanntem Grundwasser dienen.

Ich möchte an dieser Stelle den oben bereitgestellten Text einschieben:

*Besonders gefährdet ist das Grundwasser in Regionen, in denen über dem Grundwasserleiter keine schützenden, wenig durchlässigen Bodenschichten ausgebildet sind, so dass mit der Grundwasserneubildung ein schnelles Eindringen von Schadstoffen erfolgen kann. Bei andauernder Stoffanlieferung können auch tiefergelegene Grundwasservorkommen nachteilig verändert werden. Diese Gefahr besteht besonders dort, wo infolge umfangreicher Grundwasserentnahmen oberflächennahes Grundwasser weiträumig in tiefere Schichten vordringt.*

Dieses ergibt folgende Kombination:

Da wie auf der Betriebsausschusssitzung erwähnt der Überbau bei einer Länge von 145m auf derzeit 6 Pfeilerpaare gestützt ist, diese aufgrund der Bodenverhältnisse mit Bohrpfählen zu gründen sind, ist

somit mit einem zusätzlichen Durchstoßen der Schutzschichten zwischen Tiefengrundwasser, gefördert durch die Brunnen 1 bis 5 und dem Oberflächenwasser zu rechnen.

Ein Austausch der beiden Wasserleiter mit den sich daraus ergebenden Konsequenzen, die im Einschub oben bereits beschrieben sind, ist somit gegeben.

Siehe zur Verdeutlichung hierzu auch *Abbildung 4c*.

*Schlussfolgerung:*

a) Das Gefährdungspotential ist vorhanden.

b) Die Möglichkeiten der Verschmutzung werden bei einer Realisierung des Brückenbauwerkes in erheblichem Masse vervielfältigt, gegenüber der jetzigen Situation mehr als verdoppelt, und damit steigt logischer Weise in letzter Konsequenz die statistische Wahrscheinlichkeit um das Vielfache, dass eine Kontaminierung stattfinden kann.

#### Punkt 3

Handelt es sich bei dem vorgelegten Gutachten von Prof. Lange um ein Hydrologisches Gutachten, bzw. ist Herr Prof. Lange Hydrologe?

Antwort: Nein in beiden Fällen.

Ist das Gutachten ausreichend?

Es steht hier der Antrag der Partei UBG im Raum, ein weiteres hydrologisches Gutachten einzufordern.

Weiterhin steht die Aussage des Prof. Tröger, dass es sich bei dem Gutachten von Herrn Lange nicht um ein Hydrologisches Gutachten handelt.

#### Punkt 4

Ist eine Kontamination möglich?

Antwort von Herrn Prof. Tröger: Ja sie ist grundsätzlich möglich.

Die Frage ob dafür ein durchaus schwerer Unfall notwendig ist, ist hierbei als nicht elementar wichtig beantwortet worden.

#### Punkt 5

Gibt es im Bereich Nonnenbach die Tatsache, dass unter besonderen Umständen sich die Druckhöhen, und damit die Fliessrichtungen sich so verändern, dass eine Fliessrichtung von Brunnen 1 in Richtung Brunnen 5 eintreten kann?

Antwort: Ja.

Es kommt aufgrund der Wasser-Förderung bei trockenen Wetterlagen zu dem Fall, das die Druckhöhen im Brunnenbereich 1 höher liegen, als in den Bereichen der Brunnen 2 bis 5.

Frage: Ist die Druckhöhe im Bereich des Brunnen 1 nicht auch bei normaler Wetterlage höher als im Bereich der anderen Brunnen?

Antwort: Ja, da in den Brunnen 2 bis 5 ja Wasser abgepumpt wird, gefördert wird, ergibt sich automatisch logischer Weise ein niedrigerer „Wasserspiegel“ und damit eine niedrigere Druckhöhe als in dem Bereich wo nicht gefördert wird.

Siehe hierzu die Abbildung 9, Absenktrichter.

Das bedeutet logischerweise eine Fließrichtung von Brunnen 1 in Richtung Brunnen 5.

Frage: Ist bei einer Verbindung der Brunnen, die ja zweifelsfrei nachgewiesen ist, und einer unterschiedlichen Druckhöhe, die durch die Wasserförderung entsteht, logischerweise so etwas vorhanden wie eine schiefe Ebene quasi, entlang derer gelöste Stoffe von einem zum anderen Brunnen gelangen können?

Ja, das ergibt sich ja logischerweise dadurch, dass wie oben erwähnt das Wasser von hohem Druck zu niedrigem Druck strömt, und ein Absenktrichter ein Gefälle erzeugt.

Im Wasser gelöste Stoffe, welcher Art auch immer können dann hierbei transportiert werden.

Dieses lässt sich nachweisen, entweder durch Wasserproben, bei denen die gelösten Teilchen untersucht werden und deren Ursprung bekannt ist und auf deren Herkunft hindeuten, oder aber z.B. durch sogenannte Marker wie z.B. bei einer medizinischen Untersuchung, bei der magnetische oder schwach radioaktive Teilchen im Blutkreislauf nachweisbar sprich sichtbar gemacht werden.

Gibt es diese umgekehrten Fließverhältnisse in Nottuln?

Antwort des Wasserwerkes Nottuln: Ja, der untere Wasserleiter wird in Sommermonaten regelmaessig leer gepumpt.

Antwort Prof. Tröger

Ja die gibt es, sie sind nachgewiesen.

Frage: Wie flott fließt Wasser durch diese Leiter, respektive findet eine Zirkulation statt?

Recht flott, siehe dazu die Ausführungen über Karst- und Kluft-gestein als Aquifer oder Grundwasserspeicher bzw. -leiter

#### Punkt 6

Wie ist der Untergrund beschaffen?

Ist es so, das über die sogenannten Klüfte von denen immer wieder die Rede ist ein erhöhter Wasseraustausch zu erwarten ist, bzw. wie ist der Boden beschaffen?

Etwa folgendermaßen: Felsspalten, fester harter Fels mit Spalten und Ritzen, aufgefüllt mit Sanden und Schluffen unterschiedlicher Konsistenz oder aber Hohlräumen.

Diese guten Grundwasserleiter, auch Aquifer genannt, wechseln sich immer wieder mit schlechten Leitern ab, stehen aber durchaus und auch über längere Distanzen miteinander in Verbindung.

Ist es so, dass diese Karst- und Kluft-Grundwasserleiter gute Leiter sind für Grundwasser?

Ja sie leiten sehr gut, und eine relativ höhere Fließgeschwindigkeit transportiert auch gelöste Teilchen flott.

Die für mich wichtigen Frage in Hinsicht auf die Möglichkeit eines Schadstofftransportes welcher Art auch immer, ist hiermit hinreichend beantwortet und bestätigt, sowohl auf theoretischer Basis als auch vor Ort im Betriebsausschuss Wasserwerk, im Beisein eines sachverständigen Hydrologen, vom 13.5.2009.

Das die Messungen, die Auswertung und Ergebnisse der unabhängigen Untersuchung des Teams um Prof. Träger nicht vom hiesigen Wasserwerk eingefordert, und als „Wichtig“ eingestuft wurden, ist eine mir absolut unerklärliche Vorgehensweise von Seiten des Managements des Wasserwerkes.

Hier ist dringend Handlungsbedarf der Verantwortlichen in der Gemeinde nötig, um eine Wiederholung der Situation um die Schallschutzgutachten erstellt im Zuge der Bebauung Appelhülsen I und II zu verhindern.

Das „nicht zur Kenntnis nehmen“ der Aussagen und Messergebnisse eines Kollegen, hier Prof. Träger, von Seiten der hiesigen Managements

des Wasserwerkes ist von jedem gewissenhaften Buerger mit mangelhaft zu bewerten.

Punkt 7)

Bleibt die Frage zu klären wie es sich mit den Schutzzonen verhält.

Gibt es Schutzzonen und wenn ja wie groß sind diese bemessen?

Was ist deren primäre Funktion?

Schutzzonen werden eingerichtet, um einen Schadstoffabbau zu gewährleisten, und die Trinkwasserqualität zu sichern.

Die Idee ist, das Wasser über Microorganismen im Boden während seiner „Fließbewegung“ reinigen zu lassen, und dieses über einen festgelegten Zeitraum hinweg.

siehe Abbildung 2 über aktiven Grundwasserschutz

Gibt es in Nottuln solche Schutzzonen?

Eine Karte die eine Aussage über die Schutzzonen in Nottuln gibt ist in Abbildung 1 eingefügt.

Diese Karte steht durchaus im Widerspruch zu dem geplanten Straßenbau, da dieser die Schutzzone queren wird.

Allerdings wurde von planender und gutachterlicher Seite eine aktuellere Karte verwendet, die auch in einem anderen Maßstab erstellt worden ist.

Da dabei, diese Karte liegt nicht vor, eine bessere Auflösung im Maßstab 1:25000, wie zu einer Beurteilung nötig, benutzt wurde, sollte man zu dem Schluss kommen, dass dieses ausreichen möge.

Nachgewiesen werden kann allerdings die Fließgeschwindigkeit, hier bei uns im Bereich Nottuln mit laut geologischer Karte vorhandenem Karst und Kluftgestein, letztendlich nur durch ein hydrologisches Gutachten, sprich Messungen vor Ort.

Dieses Gutachten steht unzweifelhaft noch aus.

Hierbei sei ebenfalls erwähnt, dass die Erstellung der Schutzzonen sich unter anderem ergeben anhand einer 50 Tage Linie.

In der Regel, das ist die Intention, sollte diese Zeit ausreichen, um Schadstoffe wie zum Beispiel Nitrate abzubauen.

Der Nachweis von Nitraten im Wasser Nottulns lässt dann aber umgekehrt auf eine zu kurze Verweildauer, respektive zu kleine Schutzzonen, respektive höhere Fliessgeschwindigkeiten Rückschliessen, was wiederum bei der Frage der Kontamination zu beachten ist, und bei der Auslegung der Schutzzonen, die eine Neubewertung bekommen werden.

*An dieser Stelle möchte ich auf die Möglichkeit der Sperrung der Ortsdurchfahrt Nottulns im Zuge der B525 für LKW Transitverkehr verweisen, welcher die Hauptbelastung darstellt.*

Siehe hierzu *Textauszug 6*

#### Punkt 8)

##### Lärm und Schallschutz

Als in den 80 Jahren die A43 fertig gestellt wurde, war die Lärm-Belastung des Ortsteiles Appelhülsen noch kein großes Problem. Erst als im Anschluss die Wohnbebauung südlich der Autobahn im Norden Appelhülsen's genehmigt und auch gefördert wurde, hat die unter der Bezeichnung Appelhülsen I und II laufende Bebauung begonnen.

Heute ist die Lärmbelastung dort ein wesentliches Problem, da nicht nur Reihenfolge, erst die Autobahn, dann die angrenzende Wohnbebauung falsch gewählt worden ist.

Auch bei der Planung und Ausführung wurden schwere Fehler gemacht.

Erwähnt sei hier die in den Lärmschutzgutachten geforderte Höhe eines Lärmschutzwalles von 9,00m.

Die geplante Höhe von 4,50m und die letztendlich erbrachte Höhe von 3,00m bis 3,25m werfen Fragen auf.

Dann aber im weiteren Verlauf wird noch ein weiteres Lärmschutzgutachten, welches sich auf erbrachte Höhen von 9,00m stützt vorgelegt, welches dann auch Grundlage für die Genehmigung der weiteren Bebauung ist.

Die interne Untersuchung und die abgegebenen Stellungnahmen der Ratsparteien und Gesellschafter zu den Fakten sind im Internet nachzulesen.

Das jetzt die neue Umgehungsstrasse ein weiteres Wohngebiet, das bisher keine Lärm-Probleme hatte beschallen soll, ist nicht nach-

vollziehbar, insbesondere nicht in Verbindung mit einer möglichen Sperrung des innerörtlichen Verlaufes der B525 für LKW Verkehr.  
Siehe *Textauszug 6*

Punkt 9)

Die weitere interaktive Entwicklung der Gemeinde Nottuln und ihrem Umland und Hinterland

- Die **Interaktion der neuen Umgehungsstrasse mit der Autobahn A43**, insbesondere im Hinblick auf die geplante Anbindung des Hinterlandes der **Gemeinde Nottuln**
  - a) Billerbeck
  - b) Coesfeld
  - c) Rorup
  - d) Darup
  - e) Havixbeck
  
- Die Interaktion der neuen Umgehungsstrasse mit der Autobahn A43, insbesondere im Hinblick auf die geplante Anbindung des Hinterlandes der **Stadt Coesfeld**

Verkehr, insbesondere LKW Verkehr aus Richtung Coesfeld kommend in Richtung Münster, kann sehr wohl die B474 und im weiteren Verlauf die A43 befahren.

Das gleiche gilt für Verkehr aus Richtung Münster kommend in Richtung Coesfeld fahrend.

Die Geschwindigkeitsvorteile bei Befahren der Autobahn liegen auf der Hand.

Eine weitere Leistungssteigerung dieser Strecke ist durch geringfügige Änderungen des Anschlusses der A43 mit B474 und des Anschlusses der B474 mit B525 zu bewirken.

Verkehr aus Richtung Billerbeck kann die Anbindung über Rorup in Richtung Dülmen benutzen, oder aber über Havixbeck in Richtung Senden bzw. Münster fahren.

Verkehr aus Havixbeck in Richtung Coesfeld, hat die Möglichkeit über Billerbeck zu fahren.

Bleibt unterm Strich interner Verkehr aus Richtung Billerbeck in Richtung Appelhülsen und umgekehrt.

- **Anbindung** bzw. mögliche Option einer Anbindung im weiteren Verlauf in Richtung **Niederlande**

Dieser Verkehr sollte in erster Linie über die B474 in Richtung A43 geleitet werden, um hier dann wesentlich besser weiter geleitet zu werden.

Eine Verbesserung der Anschlussstücke Zwischen A43 und B474 sowie B474 und B525 wie oben erwähnt bewirkt eine wesentliche Beschleunigung des Verkehrsflusses, und dieses wird dann auch für diesen Anteil des Verkehrs gelten.

- Hinterfragung eines „**Masterplanes** für Verkehrsentwicklung“ des Bundes, des Landes, der umgebenden Gemeinden und deren Zielsetzung  
**Ist einer vorhanden, bzw. wird sich daran gehalten?**

**Es gilt nach wie vor das Prinzip der Verkehrsvermeidung.**

- **Abgleich und Untersuchung des Zahlenwerkes** welches erhoben wurde um einen Neubau oder eine Verlegung **einer** Strasse zu erwirken

Bei Durchsicht des Zahlenmaterials fällt immer wieder auf, dass die erforderliche Notwendigkeit einer Umgehungsstrasse beanstandet wurde.

Dieses aufgrund unterschiedlichster Gründe.

Punkt 10)

**Betrachtung des jetzigen Zustandes der zu bebauenden Fläche in Hinblick auf „Nützlichkeit“ sowohl für die Gemeinde Nottuln, als auch für die Umgebenden Gemeinden und Städte**

Die zu bebauende Fläche im Bereich der Brücke wird derzeit wasserwirtschaftlich zur Trinkwassergewinnung genutzt. Einnahmen aus dem Verkauf des Wassers, welches derzeit ohne großen Reinigungsaufwand als Trinkwasser Verwendung findet, fließen derzeit unter anderem in die Infrastruktur der Gemeinde. Dieses fließt dann durchaus in die Bewertung der Immobilienpreise Nottulns mit ein.

Weiterhin wird der zu bebauende Bereich durchaus hochfrequent als Nah- und Fern-Erholungsgebiet genutzt.

Dass gleiche gilt natürlich für die and die zu bebauende Fläche angrenzenden Wohngebiete, die dann einen massiven Wertverlust zu verzeichnen haben.

Die Liste an Punkten für oder gegen eine Umgehungsstrasse läßt sich durchaus noch verlängern und vertiefen.

Einen Anspruch auf Vollständigkeit hat die oben aufgestellte Liste nicht.

### **Fazit**

Die Vielzahl der Punkte gegen eine Umgehungsstrasse in der geplanten Form, insbesondere aber die weithin bekannte Kenntnis über die zu erwartende Verkehrszunahme, die zu erwartende Kontaminierung des Wassers und die Zerstörung eines immens wichtigen Raumes für die Gemeinde Nottuln und seiner Umgebung sind Anlass für mich diesen Bürgerantrag zu stellen.

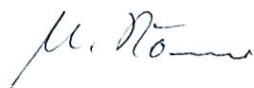
Des weiteren ist für mich nicht nachvollziehbar, wie der Finanzhaushalt der Gemeinde in Verbindung mit dem Wasserwerk, die Trinkwasserversorgung, und die damit zusammenhängende finanzielle Unabhängigkeit der Gemeinde aufs Spiel gesetzt werden.

Der Gedanke, dass die Gemeinde nach der Realisierung in Zukunft von zwei Hauptverkehrsadern umschlungen ist, erregt gewaltige Verwunderung, zumal die A43 inklusive des weiteren geplanten Ausbaues der B474 bereits leistungsstark ist und noch leistungsstärker wird.

Anschließend, im Teil III möchte ich Ihnen ein durchaus funktionierendes Konzept unterbreiten, welches bereits seit Herbst letzten Jahres beim Landesministerium Bauen und Verkehr in Düsseldorf vorliegt.

Mit freundlichem Gruß

Markus Römer



Markus Römer  
Grauten Ihl 31  
48301 Nottuln

Im Mai 2009

An die  
Gemeinde Nottuln  
Vertreten durch  
den Bürgermeister und den  
Rat der Gemeinde Nottuln  
Stiftsplatz 7/8  
48301 Nottuln

### Teil III

des Bürgerantrages zum Stopp der Planung und Durchführung der Ortsumgehung Nottuln im Zuge der B525, der Sperrung der Ortsdurchfahrt Nottuln für LKW Transitverkehr, und der Rückstufung der B525 in den Status einer Landstrasse.

### **Aufzeigen von Lösungswegen.**

Im Anschluss möchte ich den von mir vorgeschlagenen Lösungsweg vorstellen.

Er beinhaltet:

- a) Vorziehen der Baumassnahme Autobahnanschluss Dülmen Nord.  
Dieser ist im Anschluss an die Maßnahme Nottuln geplant
- b) Nach der Fertigstellung der Baumassnahme Dülmen Nord eine Neubewertung der Notwendigkeit einer Umgehungsstrasse für Nottuln
- c) Rückführung der Rechte der B525 in Anlehnung an die Rückführung der L551 parallel zur Autobahn verlaufend in eine Landesstrasse.
- d) Verschiebung der Mautstation so, das ein Umfahren über oder durch Nottuln keine Vorteile mehr ergeben
- e) Weiteres Überdenken und Bewerten der Verkehrsverbindung in Richtung Niederlande:  
Über die A43 im weiteren Verlauf der B474 in Richtung Coesfeld folgend
- f) Nachhaltige Entwicklung und Sicherung des Trinkwassergewinnungsgebietes der Gemeinde Nottuln zur Stärkung der

Position der Gemeinde Nottuln durchaus im Verbund mit den Wasserwerken der Stadt Coesfeld und der Gelsenwasser AG

- g) Eine Erweiterung der Wasserrechte wäre hier durchaus hilfreich
- h) Überarbeiten der Verkehrsverbindung A43 / Dülmen Nord in einen leistungsfähigen Knotenpunkt in die Richtungen Borken, Coesfeld und Billerbeck und Borken
- i) Eine Neuplanung und Realisierung des Knotenpunktes B474 mit der B525 im Zuge der Umgehungsstrasse Coesfeld.

Das Ziel eine Entlastung des Ortskerns Nottulns von LKW Verkehr zu erreichen, wird bestmöglich mit einem bereits vorhandenen-, begonnenen-, bisher jedoch nicht zu Ende geführten Bauprojekt im Zuge der A43 erreicht.

Selbst bei keiner baulichen Veränderung ergibt sich bereits heute ein Zeit und Geschwindigkeitsvorteil auf der Wegstrecke von der Abfahrt A43/Nottuln Appelhülsen bis zum Kreuzungspunkt B525 mit der B474 bei Nutzung der Strecke über die Autobahn A43, statt über die „jetzige“ Bundesstrasse B525.

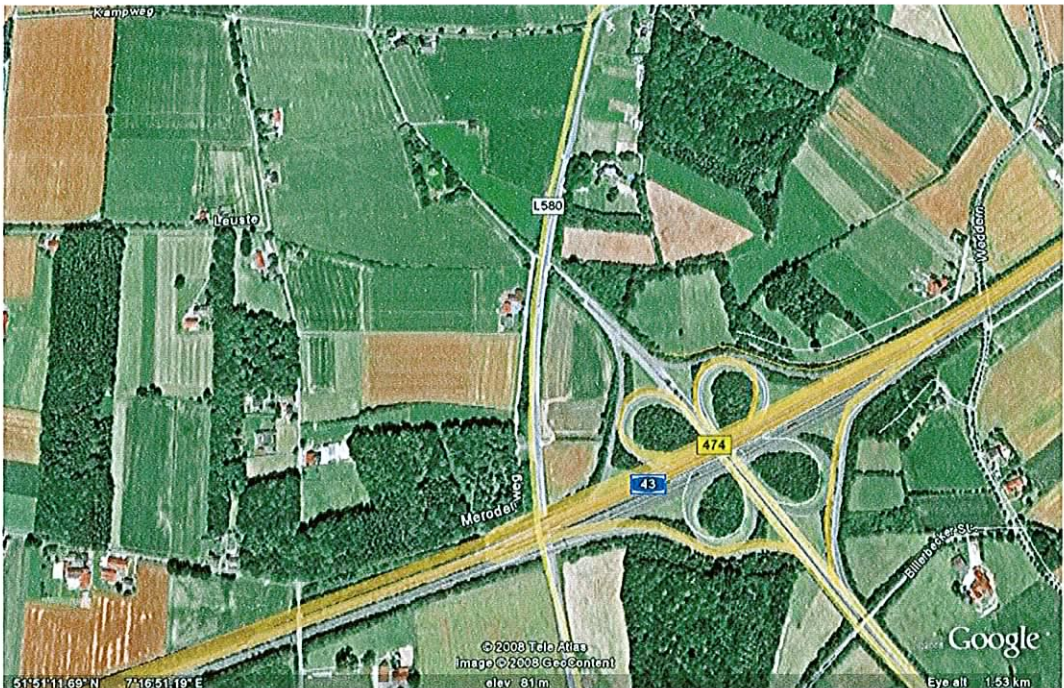
Umseitig eine Übersicht über die geografische Situation.

# Übersicht

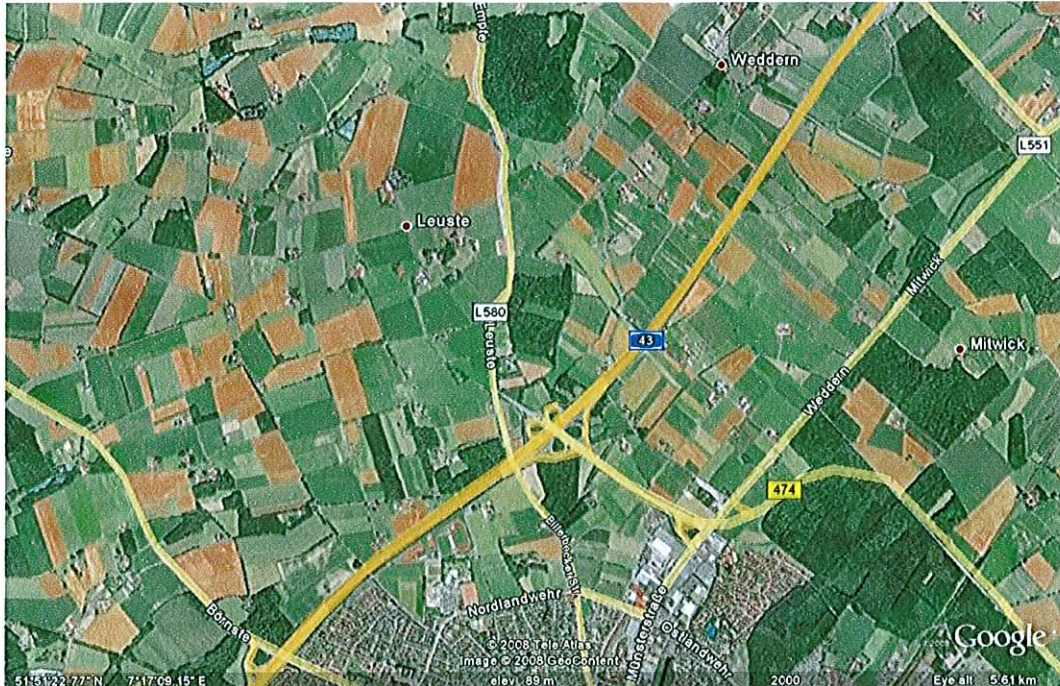
## I. Verkehrsfluss



## II.a Anschluss Dülmen Nord



## II.b Anschluss Dülmen Nord



Ein Ausbau des Anschlusses der B474, von Coesfeld kommend in Richtung Dülmen an die A43, in Höhe Autobahnanschluss Dülmen Nord ist von mir als alternative Lösung vorgeschlagen worden. Diese Baumaßnahme ist bereits in Planung und schließt die Nord-Süd Tangente der B 474 an die A43 an.

Ein wenige Monate zurückliegender Ausbau der bereits vorhandenen Trasse der B474 inklusive Ortsumgehung Lette hat diese Alternativlösung B474 in Kombination mit der A43 noch weiter aufgewertet.

Es ergibt sich somit eine Situation, bei der ein direkter Vergleich zweier Trassen erbringbar ist.

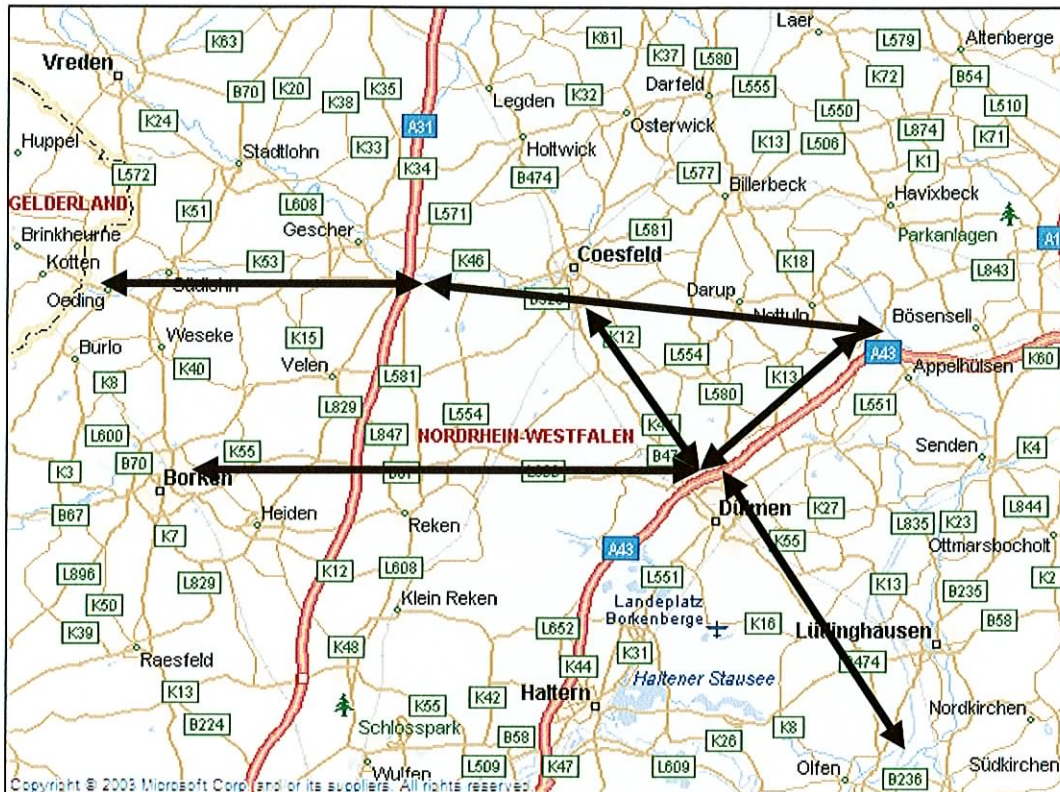
Trasse A: Kreuzung A 43 / B525 dann der B525 folgend über Nottuln und Darup in Richtung Coesfeld.

Trasse B: Kreuzung A43 / B525 der A43 folgend in Richtung Dülmen, und dann der B474 in Richtung Coesfeld und Niederlande folgend.

Bei einem direkten Vergleich ergibt sich:

1. Keinen Wegvorteil für die über Nottuln geführte Strecke.  
Die geplante Ortsumgehung verlängert den Fahrweg.  
Siehe hierzu die Trassenführung incl. „Daruper Tropfen“
2. Kein Zeitvorteil für die über Nottuln geführte Strecke.  
Der der Autobahn folgende Fahrweg verkürzt die Fahrzeit erheblich.
3. Keine Energieeinsparung:  
Ein Fahrzeug in Bewegung, welches in Bewegung belassen wird, hat immer einen Vorteil gegenüber einem Fahrzeug das mehrmals abgebremst und wieder beschleunigt wird.
4. Kein Aufwandsvorteil:
  - a) Der Neubau erfordert wesentlich mehr Aufwand als ein Ausbau.
  - b) Der Bau des Anschluss A43 / B474 ist geplant im Anschluss an die Ortsumgehung Nottuln
5. Vernünftige Verkehrsplanung:  
Nutzung einer vorhandenen Autobahn (A43) sowie einer vorhandenen Bundesstrasse zur Kanalisierung, Steuerung und Optimierung des Verkehrs.

### III. Soll-Verkehrsfluss



Der derzeitige Entwurf, das Netzschlussverfahren und die Berechnung des BMV sehen derzeit vor, den Verkehrsfluss in Richtung Coesfeld über Nottuln und den Verkehrsfluss in Richtung Borken über Dülmen zu leiten.

Eine Anbindung Dülmen-Coesfeld ist jedoch nicht eingeflossen.

Rechentechnisch ist bei der Ermittlung der Verkehrsströme, der Anschluss A43 Dülmen Nord der Verbindungstrasse Dülmen-Borken zugeordnet worden. Sogenannte B67n.

Bei genauem Hinsehen ergibt sich jedoch ein anderes Bild.

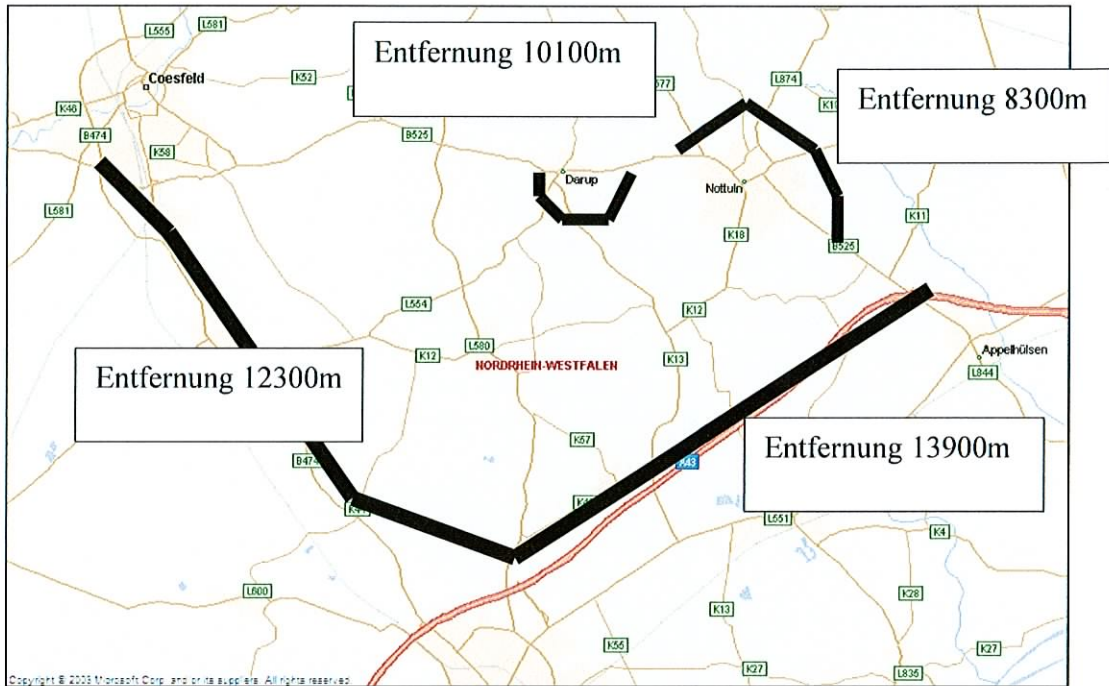
Ein korrekter Anschluss der bereits vorgefertigten Abfahrt ermöglicht sowohl eine Entflechtung des Verkehrsflusses als auch eine Optimierung sowohl in Richtung Coesfeld als auch in Richtung Borken.

Dieses zieht direkt eine Veränderung der Verkehrsströme nach sich, und damit eine Entlastung des Ortdurchgangsverkehrs in Nottuln.

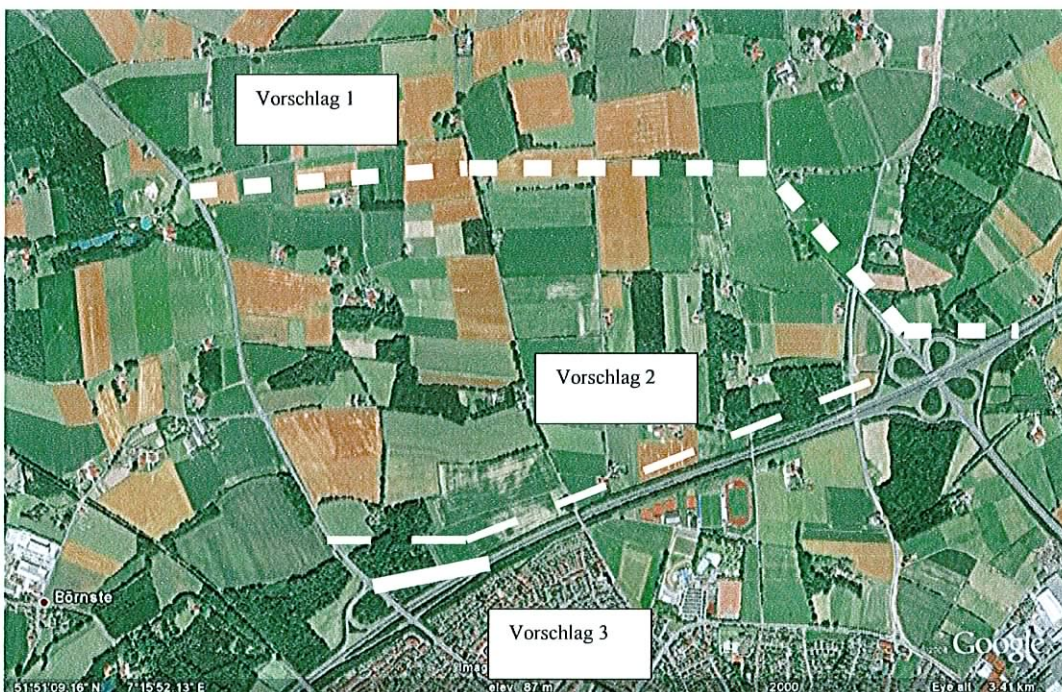
# Umgehung Nottuln B525

Alternativvorschlag  
zum Bauvorhaben Ortsumgehung B525

## Übersicht



## Vorschläge 1, 2 und 3



- Vorschlag 1      Weiß gepunktet  
Direkte Verbindung A43 Dülmen Nord / B474.
- Vorschlag 2      Weiß gestrichelt  
Parallel zur Trasse ein Zubringer zur Kanalisierung und  
zusätzlichen Nutzung des Zubringers Dülmen Nord.
- Vorschlag 3      Weiß durchgezogen  
Eine Veränderung und Verbesserung des bereits  
vorhandenen Anschlusses A43 Dülmen.

**Fazit:**

Eine Verkehrsentwicklung zugunsten der *Entlastung* des Ortskerns Nottuln lässt sich sowohl erreichen durch:

- a) Ausbau und effektiver, korrekter Anschluss vorhandener Strassen und Autobahnen. Hier A43 und B474 im weiteren Verlauf Richtung Holland
- b) Ortsumgehung Nottuln

Eine *Netzanschluss Lösung* für die Stadt Coesfeld lässt sich ebenfalls erreichen durch:

- a) Ausbau und korrekter Anschluss vorhandener Strassen und Autobahnen. Ebenfalls A43 und B474.
- b) Ortsumgehung Nottuln

Abschließend:

Ein Vergleich der beiden Fahrwege von A43 Kreuzung B525 bis zur Kreuzung der B525 mit der B474 ergibt einen Vorteil auf Seiten des Weges über die Autobahn in Bezug auf Zeit und Wirtschaftlichkeit, und gewährleistet den Netzanschluss.

**Damit ist die Umgehungsstrasse hinfällig.**

Somit mein Alternativvorschlag:

Ein Vorziehen des Ausbaues der Anbindung A43 Dülmen Nord in die Richtungen Coesfeld und im weiteren Verlauf in Richtung Niederlande unter Einbeziehen des Anschlusses in Richtung Borken, erhöht die Verkehrsdurchflussrate wesentlich und ergibt gleichzeitig eine Querverbindung der A43 mit der A31 Emden in Richtung Bottrop.

Das dann im weiteren Verlauf die Verbindung N319, die N318 und die A18 eine leistungsfähige Trasse ins Niederländische Gelderland und weiter in Richtung Utrecht und Amsterdam schafft, ist ein durchaus effektiver Nebeneffekt, und entspricht weitestgehend den Zielen des BMV.

Ein Anschluss wie oben erwähnt, und in großen Teilen schon realisiert, verbessert sowohl die lange geforderte Anbindung Coesfelds mit dem nördlichen Ruhrgebiet über die A43, wie auch des östlichen Münsterlandes und entlastet den stark durchgangsverkehrbelasteten Ort Nottuln direkt.

Es sollte somit dem Anschluss A43/ Dülmen Nord mit der B474 in Richtung Coesfeld und im weiteren Verlauf in Richtung Niederlande, oder aber einem der beiden anderen Möglichkeiten, siehe oben, der Vortritt gegeben werden.

Dieses in Verbindung mit einer Rückführung der B525 in den ursprünglichen Zustand einer Landstrasse, und einer Durchfahrbeschränkung für LKW, führt sehr wohl rapide zu einer Entlastung des Inneren Bereiches der Gemeinde Nottuln. Ebenfalls sind die Anbindung des Hinterlandes Nottulns, wie auch das Coesfeld's gewährleistet, und eine leistungsfähige Verbindung in Richtung Niederlande dann realisiert.

Mit freundlichem Gruß

  
Markus Römer