

9. Januar 1961.

### Öffentliche Bekanntmachung

zur Erhöhung der Steuermaßzahlen für unbebaute baureife Grundstücke der Stadt Unna i. Westf. gem. § 172 Abs. 1 des Bundesbaugesetzes.

Gem. § 172 Abs. 1/3 BBauG gibt die Stadt Unna erstmals zum 1. 1. 1961 die in einer Karte zusammengefaßten unbebauten baureifen Grundstücke bekannt. Die Karte und das Verzeichnis der in Frage kommenden Eigentümer liegen im Rathaus — Stadtbauamt — Zimmer 29 — zur Einsichtnahme vom 7. bis 20. Januar aus. Eine Rechtswirkung im Einzelfalle kommt der Karte und dem Verzeichnis nicht zu. Über die Heranziehung zur Baulandsteuer im Sinne § 12a Abs. 3 des Grundsteuergesetzes in der Fassung des § 172 BBauG entscheidet das Finanzamt.

Die von der Baulandsteuer betroffenen Grundstückseigentümer haben hiermit Gelegenheit sich über die Frage der Baureife der Grundstücke zu orientieren.  
Sträthoff, Stellv. Bürgermeister

Ausschnitt aus dem Hellweger Anzeiger  
vom 9.1.1961.

14. Januar 1961.

## Prof. Korte: Einbahnring ist optimale Lösung für Unna

Gutachten vor Rat und interessierten Verbänden — Rat wird erst später entscheiden

Unna. (HHH) Als Zwischenergebnis des Verkehrsgutachtens für die Stadt Unna verkündete Professor J. W. Korte von der TH Aachen vor Mitgliedern des Rates und der Verwaltung, des Kreises, des Einzelhandels, der IHK, des Handwerks, der Polizei, der Verkehrswacht und des ADAC den innerstädtischen Verkehrsring als die „optimale Lösung“ des Unnaer Verkehrsproblems. Damit fanden die 1958 unter Oberbaurat Böhme aufgestellten Pläne der Stadtbauverwaltung zur Leitung des Verkehrs auf einen Ring um die Innenstadt höchste Anerkennung aus berufenem Munde.

Von Bürgermeister Göpfert begrüßt, stellte Professor Korte heraus, daß das Gutachten noch nicht abgeschlossen sei, wohl aber einen Punkt erreicht habe, an dem die Entscheidung zwischen einem Zwei-Bahn-Verkehr und einem Ein-Bahn-Verkehr getroffen werden müsse. Anhand zum Teil schon detaillierter Pläne zeigte er auf, wie aus der Diagnose — gewonnen aus den Verkehrszählungen, dem Wohn- und Arbeitsstättenverzeichnis sowie aus der mit Sicherheit zu erwartenden Verkehrssteigerung — seine Prognose gewachsen sei, die — in Übereinstimmung mit den Plänen der Stadt — den Ringverkehr als die einzig mögliche Lösung herausstellte.

Die Frage sei nun: Ein-Bahn-Verkehr (mit nur drei Fahrbahnen und einer Parkspur) oder Zwei-Bahn-Verkehr (also in beiden Richtungen zu befahren, dafür aber auch mit je zwei Fahrbahnen und bedeutender Ausweitung an den Kreuzungen zu jeweils vier Spuren)? Der Verkehrsexperte legte dar, daß der Einbahnring nicht nur eine Kostensparung bis zu 25 v. H. bringe und völlig ausreiche, sondern im Gegenteil durch die leichtere Ein- und Ausfädelung des Verkehrs und die einfacheren Kreuzungsmöglichkeiten dem Verkehr mehr Sicherheit und Fluß geben werde, da sich so auf

der gesamten Ringstrecke nur 52 Konfliktpunkte gegenüber 129 beim Zwei-Bahnverkehr ergeben. Es werden dabei viel weniger Signalanlagen (wenn überhaupt) benötigt, die dann noch auf grüne Welle geschaltet werden können. Kurz: Weniger Raum, weniger Kosten, mehr Sicherheit und größerer Verkehrsfluß.

Professor Korte empfahl beim Ausbau der Pläne die bereits vorgesehenen Baustufen, und zwar in der Reihenfolge: 1. Hertinger Str. — Wasserstraße, 2. Wasserstraße — Bahnhof, 3. Massener Straße — Hertinger Straße, 4. Bahnhof — Kantstraße, 5. Massener Straße — Kantstraße (Unterführung). Dabei sei in der Bahnhofsgegend eine Zwischenlösung (Führung über den Ostring zwischen Rathaus und katholischer Kirche auf die Kantstraße) möglich. Zugleich müsse auch die Kreuzung von Friedrich-Ebert-Straße und Platanen-Allee bzw. deren Ausbau als Ausfallstraße nach Kamen mit berücksichtigt werden.

Analog zum Ringverkehr um die Altstadt herum (und zwar entgegengesetzt dem Uhrzeiger) forderte Professor Korte ein weiteres Einbahn-Zentrum, mit dem Dreieck Massener Straße — Gerhart-Hauptmann-Str. und Nordring sowie eine Anpassung aller Innenstadt-Straßen an diesen Einbahnverkehr, wobei die Bahnhofstraße als Haupteinkaufsstraße

vom Verkehr völlig entlastet werden soll.

Die Straßenbahn müsse — nach Meinung des Experten — schon morgen abgebaut werden, da ein 30-Minuten-Verkehr bei der Straßenbahn ein Widerspruch in sich sei. Acht-Minuten-Verkehr sei eben noch wirtschaftlich. Auch warnte er davor, die Bahn etwa bis an die Stadt heranzuführen und dann die Fahrgäste auf Omnibusse umsteigen zu lassen. Dortmund könne sich der Forderung nach einer durchgehenden Omnibuslinie von Stadtkern zu Stadtkern weder aus verkehrstechnischen noch wirtschaftlichen Gründen verschließen.

Es ergab sich noch eine lebhafte Diskussion, in der verschiedene bereits behandelte Fragen aufgeworfen und beantwortet wurden. Das Thema wurde nach Ausschluß der Öffentlichkeit weiter behandelt, doch werden entscheidende Beschlüsse erst in einer späteren Sitzung des Rates gefaßt.

Ausschnitt aus den Ruhr-  
nachrichten vom 14./15.  
1.1961.