



STADT  
WERNE

An die  
Abgeordneten  
des Landtages Nordrhein-Westfalen

Werne, den 7. Mai 1987

Betr.: Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes 1983 - 1987  
des Landes Nordrhein-Westfalen

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
10. WAHLPERIODE

**ZUSCHRIFT**  
**10/1021**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit Erstaunen und großer Sorge hat die Stadt Werne zur Kenntnis nehmen müssen, daß in dem jetzt dem Landtag vorgelegten Gesetzentwurf zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes der Landesregierung vom 15. April 1987 für den Bereich unserer Stadt zwar die L 518 n von der B 54 (nördlich) bis zur L 507 aufgenommen worden ist, nicht jedoch die L 821 n.

Dieser Vorschlag kann von der Stadt Werne nicht hingenommen werden, da die L 518 n und die L 821 n als Nordwestumgehung der Ortslage unverzichtbar sind.

Nachdem bereits im Entwurf des Landesstraßenausbauplanes 1983 - 1987 die L 821 n zunächst nicht vorgesehen war, hat die Stadt sich mit einer vom Rat einstimmig beschlossenen Resolution vom 25. Februar 1982 (die als Anlage 1 beigelegt ist) mit Nachdruck gegen diese Vorstellungen gewandt. Die in dieser Resolution vorgetragenen Sachargumente haben in den wesentlichen Grundzügen unverändert auch heute noch Gültigkeit. Daraufhin ist die L 821 n in den Ausbauplan 1983 - 1987 aufgenommen worden. Noch in einem Schreiben des zu jener Zeit zuständigen Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr vom 14. Mai 1985 an die Stadt Werne wird u. a. ausgeführt:

"Das Land Nordrhein-Westfalen hat durch Aufnahme der Planung L 821 n/ L 518 n in den gesetzlichen Landesstraßenbedarfsplan deren Bedarf anerkannt und damit die Grundlage für den weiteren Planungsablauf geschaffen. Zudem wurde mit der Einstellung der L 821 n in den Landesstraßenausbauplan 1983 - 1987 die Dringlichkeit dieser Maßnahme vom Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes NW anerkannt."

Dementsprechend ist auch im vom Minister für Landes- und Stadtentwicklung des Landes NW unter dem 14. Februar 1984 genehmigten Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund-Unna-Hamm unter den Zielen 71 "Verkehr" (Seiten 159 ff) und 32 "Bergbau" (Seiten 105 ff) die 518 n/ L 821 n als Straße für den überregionalen Verkehr dargestellt. In der Begründung wird zutreffend ausgeführt, daß dieser Straßenzug eine große Entlastungswirkung für die zum Teil durch innerstädtische Gebiete und Wohnsiedlungsbereiche verlaufenden Bundes- und Landstraßen hat und außerdem notwendig ist für die Anbindung zahlreicher außerhalb der Wohnsiedlungsbereiche gelegener Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche. In Werne ist die L 821 n ferner für die Anbindung des vorgesehenen Seilfahrtschachtes (Haus Aden, Schacht 7) unverzichtbar.

Bei der jetzt anstehenden Fortschreibung des Bedarfsplanes haben sowohl der Rat der Stadt Werne, der Landschaftsverband Westfalen-Lippe, der Kreistag des Kreises Unna als auch der Bezirksplanungsrat beim Regierungspräsidenten Arnsberg die Aufnahme des Straßenzuges L 518 n/ L 821 n als Nordwestumgehung der Stadt Werne in den Bedarfsplan gefordert.

Für die Stadt Werne hat der Neubau der L 518 n/ L 821 n als Ergänzung des vorhandenen Straßennetzes mit überwiegender Ortsumgehungsfunktion nach wie vor höchste Priorität und zwar aus folgenden Gründen:

Das erhebliche, nachweisbar vorhandene überörtliche Verkehrsaufkommen erfordert dringend den Bau dieses Straßenzuges in Form der Nordwestumgehung der Stadt Werne. Die im Generalverkehrsplan des Kreises Unna und dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt für 1990 prognostizierten Verkehrsbelastungen sind bereits heute erreicht oder werden zum Teil sogar schon überschritten. Nach im Jahre 1985 aktualisierten Verkehrsuntersuchungen entlastet die Ortsumgehung L 518 n/ L 821 n nicht nur die bereits heute schon überfrequentierte B 233, sondern nimmt auch den überörtlichen Verkehr aus dem angrenzenden Raum auf, der zur Zeit noch über die B 54 bzw. L 507 durch die Ortslage Werne geleitet wird.

Die Nordwestumgehung bedeutet für Werne nicht nur eine Notwendigkeit im Hinblick auf die Erhaltung und Verbesserung natürlicher Lebensbedingungen in den Wohngebieten, sie nimmt auch den Ziel- und Quellverkehr, insbesondere den Schwerverkehr, des mit hohem Aufwand und erheblichen Landesmitteln erschlossenen Industrie- und Gewerbegebiet Wahrbrink mit inzwischen über 600 Arbeitsplätzen auf und erleichtert zudem den Zugang zu den Naherholungsgebieten für die Bewohner der Ballungsrandzone.

Die Nordwestumgehung ist mit den entsprechenden landschaftpflegerischen Begleitmaßnahmen in Abwägung mit den Belangen des Naturhaushaltes und den Lebensbedingungen der hier wohnenden Menschen unabdingbar und zwingend erforderlich.

Um die Ziele

- mehr Wohnqualität in den Wohngebieten,
- mehr Ökologie in der Stadt,
- Verbesserung des Wohnumfeldes,
- Rückgewinnung von Straßenräumen,
- Verbesserung der Kommunikation durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität,
- mehr Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder, Radfahrer, Fußgänger, ältere Mitbürger und Behinderte

zu erreichen, muß durch diese Umgehung die innerstädtische Verkehrssituation entlastet und zusätzlicher Verkehr ferngehalten werden.

Die Stadt Werne hat in der Vergangenheit - zumindest seit 1950 - das innerörtliche Straßennetz mit erheblichem Aufwand so geplant und ausgebaut, daß die Verkehrsabläufe im Bereich des bebauten Stadtgebietes nur in Verknüpfung mit dem Fernstraßennetz über die L 518 n und die L 821 n gewährleistet sind.

Das auf diese Planung des Landes abgestellte und realisierte städtische Verkehrsnetz würde einer Fehlplanung bzw. Fehlinvestition gleichkommen, wenn der Straßenzug L 518 n/ L 821 n nicht verwirklicht wird. Dieses hätte zur Folge, daß mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrs im Stadtkern zu rechnen ist. Die zusätzlichen Belastungen treten zudem in Bereichen auf, die heute schon sehr kritische Verkehrssituationen aufweisen; außerdem würden die angrenzenden Wohngebiete einer nicht mehr zu vertretenden Immissionsbelastung ausgesetzt. Durch Strukturveränderungen - Nordwanderung des Bergbaus - sind weitere Belastungen zu erwarten.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Aufnahme allein der L 518 n von der B 54 bis zur L 507 sowie der L 821 n im Raum Bergkamen unter Ausschluß des Streckenabschnittes von der L 507 bis zur B 54 im Raume Werne hat weder für den innerörtlichen noch für den überregionalen Durchgangsverkehr Bedeutung.

Der starke Nord-Süd-Verkehr im Raume Werne/Bergkamen wird wegen des fehlenden Netzschlusses zwischen der L 507 im Norden und der B 233 im Süden nach wie vor den Weg durch die Innenstadt von Werne nehmen.

Der Ziel- und Quellverkehr, insbesondere der Schwerverkehr aus dem Industrie- und Gewerbegebiet Wahrbrink wird die geplante L 518 nicht annehmen können, da die im Norden von Werne liegenden Fernstraßen nur über erhebliche Umwege und durch vorhandene Wohngebiete zu erreichen sind.

Darüber hinaus berücksichtigt die vorgesehene Lösung in keiner Weise die durch die Nordwanderung des Bergbaus hervorgerufene Strukturveränderung. Es ist bekannt, daß die Beschäftigten zu den Anschlußbergwerken Haus Aden/Langern und Radbod/Herbern überwiegend aus den südlich der Lippe liegenden Wohngebieten kommen; wegen des fehlenden Netzschlusses von der B 233 im Süden und der geplanten L 518 n im Norden wird der zu erwartende Berufsverkehr eine erhebliche zusätzliche Belastung im innerstädtischen Bereich mit sich bringen, die schon nach heutigem Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen der Bürgerschaft nicht zugemutet werden kann.

Die Aufnahme der L 518 n in den Landesstraßenbedarfsplan hat nur dann einen Sinn und wird nur dann eine Verkehrsbedeutung erlangen und für die Stadt eine Entlastung bringen, wenn sie durch die L 821 n in Richtung Süden bis zur B 54 als Nordwestumgehung der Stadt Werne fortgesetzt wird.

Die aus Gründen des Landschafts- und Naturschutzes massiv erhobenen Bedenken gegen eine Überquerung der Lippeaue durch die geplante L 821 n können nicht Anlaß sein, die L 821 n von der L 507 bis zur B 54 (südlich) insgesamt aus dem Landesstraßenbedarfsplan herauszunehmen und dadurch zu einer Konzeption zu kommen, die für die Entlastung der Stadt vom innerörtlichen Verkehr ohne Effektivität und für den überregionalen Durchgangsverkehr aufgrund des fehlenden Netzschlusses bis zur B 233 im Süden ohne Bedeutung ist.

Die Stadt ist sich darüber im klaren, daß eine Überquerung der Lippe problematisch ist. Sie hat deshalb frühzeitig darauf hingewiesen, daß eine endgültige Stellungnahme zu dieser Frage erst dann abgegeben werden kann, wenn sämtliche Gutachten und Untersuchungen zu den diskutierten Alternativen, insbesondere die Feststellungen zu den landschaftspflegerischen Vorprüfungen, vorliegen und ausgewertet sind. Gleichzeitig hat die Stadt dargelegt, daß sie auf die Lippeüberquerung verzichten kann, wenn als Ersatzlösung die Netzverknüpfung des Straßenzuges L 518 n/ L 821 n bis zur B 54 südlich mit der B 233 im Süden über einen neu zu bauenden Südring erfolgt; diese Alternative ist im als Anlage 2) beigefügten Übersichtsplan skizzenhaft dargestellt.

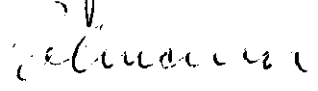
Bei dieser Lösung kommt dem Straßenzug L 518 n/L 821 n als Nordwestumgehung eine erhebliche Verkehrsbedeutung zu. Der Nord-Süd-Verkehr kann überwiegend um die Stadt herum geführt werden und damit in den Wohngebieten wesentliche Entlastung bringen. Der Ziel- und Quellverkehr kann über diesen Straßenzug auf kurzem und schnellem Wege die Anschlußbergwerke Haus Aden/Langern und Radbod/Herbern erreichen; der Individualverkehr von und zum Wahrbrink kann unter Umgehung der bebauten Gebiete auf das Fernstraßennetz geführt werden.


Aus vorgenannten Gründen fordert die Stadt Werne, den Straßenzug L 518 n/ L 821 n über die L 507 bis zur B 54 im Süden als Nordwestumgehung der Stadt in die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes aufzunehmen. Nur durch diese geschlossene Ortsumgehung können ein ausreichender Entlastungseffekt und insgesamt eine Verbesserung der Umwelt- und Lebensbedingungen erreicht werden. Die Stadt ist bereit, die Fortsetzung als Netzschluß dieses Straßenzuges mit der B 233 im Süden als neuen Südring im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zu realisieren.

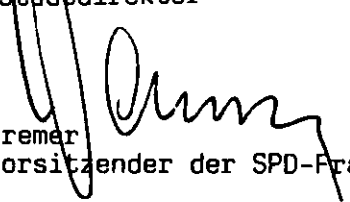
Zu erwähnen ist schließlich noch, daß die Stadt Werne in den vergangenen Jahren praktisch als Vorausleistung und auf eigene Kosten bereits Grunderwerb von Flächen sowohl im vorgesehenen Trassenverlauf der seit 1977 linienbestimmten L 821 n als auch in angrenzenden Bereichen - ggf. als Tauschflächen geeignet - in nicht unerheblichem Ausmaß getätigt hat.

Mit freundlichen Grüßen

  
Lulf  
Bürgermeister

  
Polmann  
Vorsitzender der CDU-Fraktion

  
Austermann  
Stadtdirektor

  
Kremer  
Vorsitzender der SPD-Fraktion



STADT

WERNE

Resolution der Stadt Wernezu dem Entwurf des Ausbauplanes des Landes NRW für Landstraßen

Der Stadt ist bekanntgeworden, daß der Neubau der Westumgehung Werne - L 821 n - im Entwurf des Ausbauplanes des Landes NRW für Landstraßen, der z. Z. vom Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr aufgestellt wird, nicht vorgesehen und deshalb zu befürchten ist, daß der Bau der Westumgehung in den nächsten 5 - 10 Jahren nicht erfolgen wird.

Der Rat der Stadt hat sich in seiner Sitzung am 25. Februar 1982 mit dieser Sachlage befaßt und einstimmig folgende Resolution beschlossen:

Die Aufnahme der L 821 n einschließlich Lippeüberquerung zwischen B 54 und L 736 in die höchste Prioritätenstufe des ersten Ausbauplanes für Landstraßen ist für die Stadt Werne unabdingbare Forderung und wesentliche Voraussetzung für die notwendige wirksame Entlastung und Entflechtung des die Stadt Werne berührenden überörtlichen Verkehrs.

Als neue Nord-Süd-Verbindung mit regionaler Bedeutung muß die L 821 n die jetzt schon überfrequentierte B 233 zwischen Werne und Kamen entlasten.

Als Teil der Westumgehung der Stadt Werne hat sie neben der Entlastungs- und Verteilerfunktion zugleich die Aufgabe, die Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes "Wahrbrink" mit einem schon jetzt starken Verkehrsaufkommen sicherzustellen.

Höchste Priorität erhält die L 821 n durch den neuen Seilfahrschacht im Bereich Werne-Langern. Planung und Bau der L 821 n müssen so rechtzeitig erfolgen, daß die neue Straße spätestens bis zur Inbetriebnahme der geplanten Seilfahrt auf Schacht 7 einen erheblichen Teil des Ziel- und Entlastungsverkehrs im Bereich der Stadt Werne übernehmen kann.

Zur Begründung im einzelnen wird auf folgende Argumente verwiesen:

- 1) Für die Region Werne-Bergkamen-Kamen und Unna und damit für einen wesentlichen Bereich der Ballungsrandzone im Kreis Unna ist die L 821 n von größter Verkehrsbedeutung. Ihre Notwendigkeit ist bereits im Landes-

1021/82

11/86	Anlage 3	-2-
-------	----------	-----

entwicklungsplan I/II festgeschrieben; danach verläuft die L 821 n im Zuge einer Entwicklungsachse zweiter Ordnung und verbindet die Mittelzentren Werne, Bergkamen, Kamen und Unna miteinander.

- 2) Auch im Entwurf des Gebietsentwicklungsplanes - Teilabschnitt Dortmund-Unna-Hamm, aufgestellt vom Regierungspräsidenten Arnsberg - ist die L 821 n als Straße für den überörtlichen Verkehr dargestellt. Danach hat die L 821 n Verteilerfunktionen für die in Ost-West-Richtung verlaufende Trasse der A 2, der L 736, der B 54, der L 507 und der geplanten L 522 n (jetzt L 518) zu übernehmen. Durch die überörtliche Bedeutung und als anbau- und zufahrtfreie Straße wird sie das orthogonale Fernstraßennetz in der Ballungsrandzone sinnvoll ergänzen. Aus diesem Grund war die L 821 n sowohl im bisherigen Bedarfs- als auch im Ausbauplan des Landes NRW enthalten.
- 3) Als neue Nord-Süd-Verbindung entlastet die L 821 n nicht nur die B 233, sondern nimmt auch den überörtlichen Verkehr aus dem Raum Lünen und Selm auf, der z. Z. über die B 54 bzw. L 507 durch die Ortslage Werne geleitet wird.

Im Prognosenetz des 1980 veröffentlichten Generalverkehrsplanes für den Kreis Unna wird die Bedeutung der neuen Nord-Süd-Verbindung deutlich unter Beweis gestellt. Die in dem Verkehrsgutachten gestellte Prognose für das Jahr 1990 gibt ein Verkehrsaufkommen von 12.400 Kfz/24 h an.

- 4) In dem z. Z. verbindlichen Flächennutzungsplan der Stadt Werne sind die L 821 n und die L 522 n (jetzt L 518) in der heute noch aktuellen Trassenführung enthalten. Die Stadt hat daher in den vergangenen Jahren das innerörtliche Straßennetz mit erheblichem Aufwand so geplant und ausgebaut, daß die Verkehrsabläufe im Bereich der Stadt mittel- und langfristig nur in Verknüpfung mit dem Fernstraßennetz über die L 821 n und L 522 n gewährleistet sind. Verkehrswert und Funktion des innerörtlichen Straßennetzes werden nur dann erreicht, wenn die für die Stadt wichtigsten Umgehungen, nämlich die L 821 n und die L 522 n (jetzt L 518), geschaffen werden.



- 5) Höchste Priorität erhält der Neubau der L 821 n in den nächsten 5 Jahren durch die geplanten, national bedeutsamen energiewirtschaftlichen Maßnahmen im Bereich der Stadt. Hier sind in erster Linie die Abteufung des Schachtes 7 der Bergbau AG Westfalen in Werne-Langern und die Erweiterung des Kraftwerkes in Bergkamen-Heil zu nennen. Weitere Maßnahmen zur Steigerung der Kapazität des Kraftwerkes Gersteinwerk und die Errichtung einer Kohlevergasungsanlage in Werne-Stockum sind Ende der 80er Jahre zu erwarten.

Im Seilfahrtschacht 7, der nach der Planung des Bergbaues im Jahre 1987 den Betrieb aufnehmen soll, werden ca. 4.000 Bergleute einfahren. Dabei ist zu berücksichtigen, daß sich die Belegschaft des neuen Anschlußbergwerkes gegenwärtig und auch auf absehbare Zeit zum großen Teil aus Städten südlich der Lippe zusammensetzt. Diese Bergleute würden ohne die L 821 n die völlig überlastete B 233 zwischen Werne und Bergkamen sowie das jetzt schon unzuträgliche Verkehrsnetz der Stadt Lünen zusätzlich belasten. Darüber hinaus ist nach dem vorgelegten Rahmenbetriebsplan der Schacht 7 als Materialförderschacht für Sondertransporte vorgesehen, so daß mit nicht unerheblichem Schwerverkehr aus Richtung Süden, also von der Zeche Haus Aden, zu rechnen ist.

Die Stadt wird nur dann in der Lage sein, im Rahmen des Betriebsplanverfahrens eine positive Stellungnahme abzugeben, wenn sichergestellt ist, daß das zu erwartende Verkehrsaufkommen über die L 821 n geführt werden kann. Eine zusätzliche Belastung der innerörtlichen Straßen ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Immissionsschutzes nicht möglich. Es ist deshalb eine unbedingte Notwendigkeit, daß die L 821 n bis spätestens zur Inbetriebnahme des Schachtes 7 im Jahre 1987 fertiggestellt ist.

- 6) Die Stadt hat seit 1965 auch die übrige städtebauliche Entwicklung auf die Planungen der L 821 n und der L 522 n abgestellt. Sie hat u. a. im Westen der Stadt das über 60 ha große Industrie- und Gewerbegebiet "Wahrbrink" ausgewiesen und bereits erschlossen. Mehrere Betriebe mit zum Teil erheblichem Fahrzeugverkehr und schon heute etwa 600 Beschäftigten sind inzwischen dort angesiedelt. Die Erschließung dieses Gebietes ist mit Zuschußmitteln in Höhe von 8,5 Millionen DM durch das Land NRW gefördert worden. Bei der Entscheidung über die Förderungswürdigkeit hat sicherlich sowohl beim Land NRW als auch bei den Entscheidungsgremien der Stadt der Nachweis über die verkehrliche Anbindung dieses Gebietes über

11/86	Analge 3	-4-
-------	----------	-----

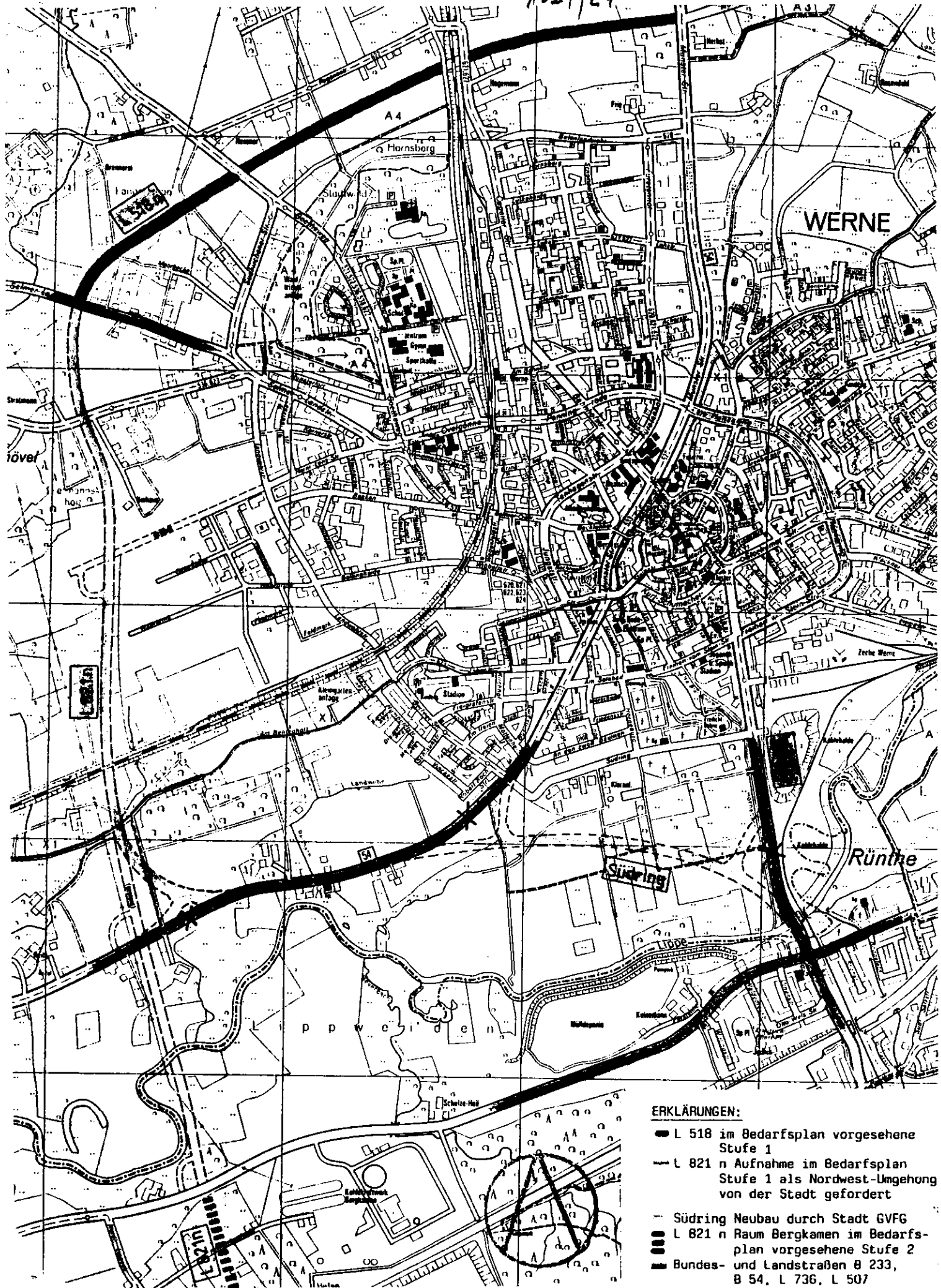
die L 821 n an das Fernstraßennetz eine gewichtige Rolle gespielt. Den Ziel- und Quellverkehr aus diesem Gebiet sowie das zu erwartende Verkehrsaufkommen des Schachtes 7 lediglich über Gemeindestraßen zu führen, käme einer Fehlplanung gleich.

- 7) In Abstimmung mit dem Landesstraßenbauamt Hagen und dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe sind die Vorbereitungen für das Planfeststellungsverfahren zur L 821 n weitestgehend abgeschlossen. Die Stadt Werne erwartet deshalb den Beginn des Planverfahrens noch im Jahre 1982. Sie wird sowohl dieses Planverfahren als auch den Bau der neuen Westumgehung mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln unterstützen.

Grube  
Bürgermeister

Austermann  
Stadtdirektor

1021/C1



**ERKLÄRUNGEN:**

- L 518 im Bedarfsplan vorgesehene Stufe 1
- L 821 n Aufnahme im Bedarfsplan Stufe 1 als Nordwest-Umgehung von der Stadt gefordert
- Südring Neubau durch Stadt GVFG
- L 821 n Raum Bergkamen im Bedarfsplan vorgesehene Stufe 2
- Bundes- und Landstraßen B 233, B 54, L 736, L 507