



STADT
WERNE

Herrn
Erich Kröhan
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
im Landtag NW
Schötges Hof 59

4330 Mülheim/Ruhr

Werne, 13.06.1986

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
10. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT
10/463

Betr.: Fortschreibung des Landesstraßenbedarfs- und des Landesstraßen-
ausbauplanes 1983 - 1987 des Landes Nordrhein-Westfalen

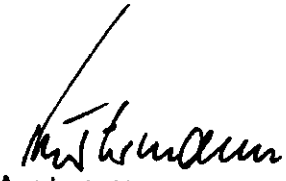
Sehr geehrter Herr Kröhan!

Mit großer Sorge verfolgt die Stadt Werne Bestrebungen, die darauf abzielen, die seit Jahren mit Nachdruck geforderte Nordwestumgehung für die Stadt - L 518 n/L 821 n - bei der Fortschreibung des Bedarfs- und Ausbauplanes nicht mehr zu berücksichtigen.

Der Rat der Stadt Werne hat sich in seiner Sitzung am 13. Mai 1986 zum wiederholten Male mit dieser Sachlage befaßt und mit weitaus überwiegender Mehrheit Resolutionen aus früheren Jahren bestätigt. Wir überreichen Ihnen die Stellungnahme einschließlich einiger Unterlagen mit der Bitte, das Anliegen der Stadt zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen


LUTZ
Bürgermeister


Austermann
Stadtdirektor

Anlage

Resolution der Stadt Werne
zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes
und des Landesstraßenausbauplanes 1983 - 1987 des Landes NRW

Am 13. Mai 1986 hat der Rat der Stadt Werne mit großer Mehrheit folgenden Beschluß gefaßt:

Die nachstehenden Straßenbaumaßnahmen sind für die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes und des Landesstraßenausbauplanes 1983 - 1987 als dringender Bedarf anzumelden:

1. L 518 n und L 821 n, die bereits im jetzt gültigen Bedarfs- und Ausbauplan enthalten und in Form der Nord-West-Umgehung der Ortslage Werne durchzuführen sind sowie
2. L 507, Umgestaltung (Rückbau) der Ortsdurchfahrt in Werne-Stockum und
3. L 507, Bau von Radwegen in der nord-westlichen Ortslage Werne.

Der Neubau der L 518 n/L 821 n als Ergänzung des vorhandenen Straßennetzes mit überwiegender Ortsumgehungsfunktion zur Entlastung bestehender Ortsdurchfahrten hat für die Stadt Werne nach wie vor höchste Priorität. Das erhebliche, überörtliche Verkehrsaufkommen ist nachweisbar vorhanden und erfordert dringend den Bau dieses Straßenzuges in Form der Nord-West-Umgehung der Stadt Werne. Die Ortsumgehung entlastet die Innenstadt von überregionalem Verkehr; die Entlastungsfunktion wird bereits im Generalverkehrsplan 1980 des Kreises Unna und dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Werne, Variante 3, 1980, sowie auch in der jetzt aktualisierten

Verkehrsuntersuchung - L 821 n ohne Lippebrücke vom August 1985 - nachgewiesen. Danach entlastet der Straßenzug 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 z. Z. noch über die B 54 bzw. L 507 durch die Ortslage Werne geleitet wird.

Die Nord-West-Umgehung bedeutet für Werne nicht nur eine Notwendigkeit im Hinblick auf die Erhaltung und Verbesserung natürlicher Lebensbedingungen in den Wohngebieten, sie sichert auch in einem mit hohem Aufwand erstellten Industriegebiet Arbeitsplätze mit einer gesunden Umwelt in den Wohnbereichen und erleichtert den Zugang zu den Naherholungsgebieten für die Bewohner der Ballungsrandzone.

Die Nord-West-Umgehung mit dem vorgeschlagenen Trassenverlauf ist - mit den entsprechenden landschaftspflegerischen 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 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 darüberhinaus in der Resolution der Stadt Werne vom 25.02.1982 (als Anlage 1 beigefügt) sowie in der Stellungnahme der Stadt vom 07.06.1982 zum Rahmenbetriebsplanverfahren für den geplanten Seilfahrtschacht 7 in Werne-Langern (als Anlage 2 beigefügt) detailliert aufgeführten Gründe haben nach wie vor unverändert Gültigkeit.

Daher hat die Realisierung der Nord-West-Umgehung höchste Priorität.

Bezüglich der Trassenführung der L 821 n im Bereich der Lippe und der Lippeauen zwischen der L 736 und der B 54 werden z. Z. verschiedene Varianten

- als Straßenbrücke
- als Straßentunnel
- ca. 1,5 km weiter östlich als Brücke
- im Bereich der Ortsdurchfahrt Bergkamen-Rünthe in die B 233 eingeschleift, mit Neubau des Südringes in Werne
- im Verzicht auf die Lippeüberquerung, ebenfalls mit Neubau des Südringes in Werne

im Auftrage des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe gutachtlich auf mögliche Auswirkungen in verkehrlicher, finanzieller und ökologischer Hinsicht überprüft. Das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung L 821 n - ohne Lippebrücke - liegt seit dem 23. April 1986 vor. Nach diesem Gutachten wird die seit 1977 linienbestimmte Trasse der L 821 n die größten Entlastungseffekte bringen, wenn gleichzeitig eine Lippeüberquerung geplant und realisiert wird. Unter bestimmten Voraussetzungen erscheinen jedoch auch andere Alternativen und Ersatzlösungen durchaus vertretbar. Die Stadt Werne wird ihre endgültige Stellungnahme abgeben, wenn sämtliche Gutachten und Untersuchungen, insbesondere die Feststellungen zu den landschaftspflegerischen Vorprüfungen, vorliegen und ausgewertet sind.

Unabhängig von der Lösung dieser Einzelfrage ist

die Aufnahme der L 518 n/L 821 als Nord-West-Umgehung einschließlich der Ableitung des Verkehrs südlich der B 54 mit Anschluß an die L 736 in Bergkamen-Rünthe in die höchste Prioritätenstufe der Fortschreibung des Bedarfs- und Ausbauplanes für Landstraßen für die Stadt Werne unabdingbare Forderung und wesentliche Voraussetzung für

die notwendige, wirksame Entlastung und Entflechtung
des die Stadt berührenden überörtlichen Verkehrs.

Nicht unerwähnt bleiben sollte in diesem Zusammenhang auch, daß die Stadt
Werne in den vergangenen Jahren praktisch als Vorausleistung und auf eigene
Kosten bereits Grunderwerb von Flächen sowohl im vorgesehenen Trassenverlauf
als auch in angrenzenden Bereichen - ggf. als Tauschflächen geeignet -
in nicht unerheblichem Ausmaß getätigt hat.

463/C1

**STADT
WERNE**



Resolution der Stadt Werne
zu 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-

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

463/c4

- 4 -

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



STADT WERNE

Stellungnahme der Stadt Werne zum Rahmenbetriebsplanverfahren für den geplanten Seilfahrtschacht 7 in Werne-Längern

Entsprechend der herausragenden gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der heimischen Kohle für die Energieversorgung und für den Arbeitsmarkt respektiert die Stadt Werne grundsätzlich die Notwendigkeit der Nordwanderung des Bergbaues. Unabhängig von der konkreten Standortfrage steht diese Stellungnahme in Übereinstimmung mit den langfristigen Zielvorstellungen der Stadt, die ihren Niederschlag in den Prognosewerten für die Bevölkerungsentwicklung, dem Wohnbauflächenbedarf sowie der Anzahl der Arbeitsplätze gefunden haben.

Besonders schwerwiegende Probleme ergeben sich für die Stadt Werne wegen des im Rahmenbetriebsplanverfahren beantragten Standortes des Seilfahrtschachtes 7.

Im Bewußtsein dieser Problematik hat die Stadt frühzeitig gefordert, die vorgelegte Planung durch neutrale Gutachten insbesondere im Hinblick auf eventuell mögliche Alternativlösungen sowohl bezüglich des Standortes als auch bezüglich der vorgesehenen Funktionen des Schachtes überprüfen zu lassen. Die in dem Gutachten von Prof. Dr. Ing. Walter Knissel untersuchten möglichen Standorte 7.2 und 7.3 können aus unterschiedlichen Gründen bei den weiteren Überlegungen nicht mehr berücksichtigt werden.

Der Standort 7.2 entfällt im wesentlichen aus bergtechnischen und Sicherheitsgründen. Das folgt aus den insoweit übereinstimmenden Gutachten (Geologisches Landesamt Nordrhein-Westfalen vom 06.05.1982 und Prof. Dr. Ing. Walter Knissel vom 10.05.1982).

Der Standort 7.3 wird abgelehnt, da

1. Streubebauung in unmittelbarer Nähe vorhanden ist und der Standort generell zu nahe an die vorhandene Wohnbebauung heranrücken würde,
2. dieser Standort verkehrsmäßig nicht erschlossen ist. Eine denkbare Erschließung durch das Stadtgebiet scheidet wegen der damit verbundenen, unzumutbaren Erhöhung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens einschließlich der damit gekoppelten Gefahren und Risiken für die betroffenen Wohnbereiche aus;
3. es sich bei diesem Standort um einen Hochpunkt in der Landschaft handelt, der durch gestalterische Maßnahmen nicht in die Landschaft einzugliedern ist.

Der somit allein noch zu bewertende Standort 7.1 berührt die Belange der Stadt vor allen Dingen wegen seiner Lage im Landschaftsschutzgebiet.

Das Landschaftsschutzgebiet Cappenberg mit seiner Erholungsfunktion für das östliche Ruhrgebiet wird durch den zukünftigen Standort des Schachtes 7 mit den Einrichtungen nach dem Rahmenbetriebsplan Beeinträchtigungen bis an die Grenze der Belastbarkeit dieser Landschaft erfahren. Zur Feststellung des Ausmaßes der Beeinträchtigungen und auch zur objektiven Lösung des Konfliktes der bergbaulichen Aktivitäten mit der Substanzerhaltung der Erholungslandschaft hat die Stadt Werne vorweg die Einholung folgender Gutachten bzw. Stellungnahmen gefordert:

- bergtechnische, ergonomische und bergwirtschaftliche gutachtliche Stellungnahmen mit Darstellung und Beurteilung alternativer Funktionsabläufe für die Seilfahrt und den Materialtransport unter Einbeziehung der vorhandenen Schachtanlagen und Überprüfen alternativer Schachtstandorte zwischen der Bahnlinie Dortmund-Münster und der B 54,
- ökologisches Gutachten mit umfassender Bestandsaufnahme und Umweltverträglichkeitsprüfung,
- Immissionsgutachten,
- Verkehrsgutachten.

Diese zum Teil kurzfristig eingegangenen Gutachten werden bei den weiteren Beratungen als Entscheidungshilfe berücksichtigt und veranlassen die Stadt Werne, schon jetzt folgende Forderungen zu erheben:

- I. Unabhängig von den nachfolgenden Einzelforderungen stellt die Stadt Werne die grundsätzliche Forderung, daß der Bergbau frühzeitig seine langfristigen Entwicklungsplanungen im Zusammenhang mit seiner Wanderung nach Norden aufzeigt und daß begleitend dazu umfassende landschaftspflegerische Untersuchungen und Gutachten für die zu errichtenden Bergbauanlagen durchgeführt werden müssen, um im Rahmen eines gegenseitigen Anpassungsprozesses solche Standorte zu finden, bei denen die Eingriffe in Natur und Landschaft so gering wie möglich gehalten werden können.
- II. Für den massiven Eingriff in die Natur und die Landschaft hat der Bergbau äquivalente Ersatzmaßnahmen gemäß § 5 Landschaftsgesetz durch Ankauf und Aufforstung von größenmäßig mindestens dem Betriebsgelände entsprechender Flächen in Abstimmung mit der Stadt auf dem Gebiet der Stadt Werne zu leisten. Diese Flächen sind als Erholungsbereich zu erschließen und der Öffentlichkeit uneingeschränkt zugänglich zu machen. Außerdem ist ein landschaftspflegerischer Begleitplan und ein Modell des zukünftigen Betriebsgeländes mit sämtlichen geplanten Gebäuden einschließlich der zu erwartenden topographischen Veränderungen vorzulegen.
- III. Der geplante Schacht in Langern ist als Seilfahrtschacht mit den wesentlichen Funktionen (Hauptseilfahrtanlage, Materialförder-schacht für Sondertransporte, zwischenzeitlicher Bergeförder-schacht, Versorgungsschacht für den Untertagebetrieb mit Dammstoff, elektrischer Energie, Druckluft, Frischwasser und Frischwetterern, Errichtung einer Gasabsaugung und eventuell einer zentralen Kälte-anlage zur Klimatisierung des Untertagebetriebes) beantragt. Das Bergamt Kamen wird aufgefordert, den Rahmenbetriebsplan nur unter der Bedingung zu genehmigen, daß die Zweckbestimmung des geplanten Schachtes ausnahmslos auf diese Funktionen beschränkt bleibt, wobei die Bergeförderung über einen Zeitraum von maximal 4 Jahren erfolgen darf und auf Überhangberge begrenzt werden muß. Durch geeignete Auflagen des Bergamtes ist sicherzustellen, daß die zwischenzeitliche Bergeförderung nur während der Teufzeit und während des Umbaus des Schachtes 2 auf Haus Aden vorgenommen wird und daß die zu erwartenden Beeinträchtigungen und Schäden so gering wie möglich gehalten werden.

- IV. Damit im Rahmen des geplanten Gesamtvorhabens sämtliche Einzelmaßnahmen mit der Stadt Werne einvernehmlich abgestimmt werden können, sind die erforderlichen Einzelbetriebspläne der Stadt rechtzeitig zur Stellungnahme vorzulegen.

In Verfolgung dieser Ziele fordert die Stadt Werne folgende Einzelmaßnahmen:

1. Alle bei der Schachtteufe anfallenden Bodenmassen sind abzufahren. Transportzeiten, -wege und -menge sind mit der Stadt Werne abzustimmen. Die Auffahrberge sind ausschließlich unter Tage abzufahren. Mit der Stadt Werne ist frühzeitig abzuklären, ob Teile der gefördert Erdmassen als Schüttmaterial für Straßenbaumaßnahmen verwendet werden können.
2. Um einen weiteren Einschnitt in das Landschaftsschutzgebiet zu vermeiden, darf das Betriebsgelände keinesfalls verkehrlich an die Varnhöveler Straße (K 19) angebunden werden. Die Erschließung hat ausschließlich von Süden her über die Lünener Straße (B 54) zu erfolgen. Da der vorhandene Weg "Am Gerlingsbach" in seinem jetzigen Ausbauzustand nicht die Funktion einer äußeren Erschließung des Betriebsgeländes übernehmen kann, ist der Ausbau dieses Wege von der Lünener Straße bis zum Betriebsgelände einschließlich der erforderlichen Nebenanlagen mit der Stadt Werne zu planen und durchzuführen. Die Arbeiten für die Zufahrtsstraße sind zeitlich so durchzuführen, daß die gewonnenen Teufberge bereits über diese Zufahrt das Betriebsgelände verlassen können. Die Herstellungs- und Unterhaltungskosten sind nach Maßgabe einer mit der Stadt abzuschließenden Vereinbarung von der Bergbau AG zu tragen (Gestattungsvertrag).
3. Die weitere äußere Verkehrserschließung hat ausschließlich über die vorhandene Bundesstraße 54 (Lünener Straße) zu erfolgen. Dabei ist dieser Einmündungsbereich entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen - Links- sowie Rechtsabbiegespur auf der B 54 - vor dem Abteufen des Seilfahrtschachtes auszubauen. Aufgrund der Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs (insbesondere des Schwerlastverkehrs) sind auf der B 54 auf der freien Strecke zwischen Werne und Lünen kombinierte oder seitlich getrennt von der B 54 verlaufende Geh- und Radwege anzulegen. Die vorgenannten Anlagen sind vor dem Abteufen des Seilfahrtschachtes fertigzustellen. Unterbrochene Wanderwege sind zu ersetzen und in Abstimmung mit der Stadt an das bestehende Netz anzubinden.
4. Da die Stadt Werne mit der Kamener Straße (B 233) nur über einen einzigen, leistungsfähigen Lippeübergang verfügt, dieser jedoch heute bereits sehr stark belastet ist, muß mit Nachdruck die Planung der Westtangente (L 821 n) forciert und der alsbaldige Ausbau dieser Entlastungsstraße im Westen des Stadtgebietes gefordert werden. Da Alternativlösungen nicht vorhanden sind, ist die straßenmäßige Erschließung des Betriebsgeländes nur nach dem Bau der L 821 n bis zur L 736 - einschließlich Lippeüberquerung - gewährleistet. Der Bergbau wird aufgefordert, die schnelle Realisierung der geplanten Westtangente der Stadt Werne zu unterstützen.
5. Die Wasserversorgung des zukünftigen Zechenbetriebes hat in Abstimmung mit dem zuständigen Versorgungsträger über das öffentliche Netz zu erfolgen. Eine Brunnenanlage wird nicht gestattet.

463/CF

6. Bei der abwassertechnischen Entsorgung werde folgende Forderungen gestellt:

6.1 Häusliche Abwässer

Statt der vorgesehenen Kläranlage auf dem Betriebsgelände sind die anfallenden häuslichen Abwässer (Küche, Sozialräume, Verwaltungsgebäude) der städtischen Kläranlage zuzuführen. Dadurch notwendige Erweiterungen an der Kläranlage gehen zu Lasten des Bergbaues. Die Stadt gibt der Bergbau AG die Anschlußstelle im städtischen Kanalnetz an. Da die zu erwartenden Abwassermengen nicht kontinuierlich, sondern schubweise anfallen, muß ein Rückhaltebecken angelegt werden. In die städtische Kanalisation kann nur eine begrenzte Wassermenge eingeleitet werden; diese wird von der Stadt vorgegeben.

6.2 Betriebswässer

Betriebswässer sind getrennt vom häuslichen und Oberflächenwasser zu sammeln, zu klären und je nach Belastung der Verschmutzung der städtischen Kanalisation zuzuführen bzw. mit dem Oberflächenwasser abzuleiten.

6.3 Oberflächenwasser

Das Oberflächenwasser ist getrennt zu sammeln, zu klären und nach Klärung über eine Kanalisation direkt zur Lippe abzuleiten. Die Benutzung des Gerlingsbaches als Vorfluter wird untersagt. Erforderliche Regenrückhaltebecken sind als Teiche anzulegen.

Sämtliche Einzelheiten sind vorher mit der Stadt zu regeln.

7. Da der städtischen Kläranlage keine Sole zugeführt werden darf, ist diese, falls sie bei der Teufe bzw. beim späteren Betrieb anfallen sollte, separat zu sammeln und abzufahren. Mit der Stadt Werne ist auf Anforderung ein Vertrag über eine kostenlose Nutzung der Sole durch die Stadt zu schließen.
8. Die Forderung nach einer Verkabelung der geplanten 110 kV-Leitung, bzw. ein Herunterspannen auf 4 x 30 kV und deren Verkabelung, die die Stromversorgung des geplanten Seilfahrtschachtes garantieren soll, wird aufrechterhalten (vergl. beigefügte Stellungnahme der Stadt vom 03.11.81 zur geplanten Leitung im Rahmen des landesplanerischen Anhörungsverfahrens).
9. Sobald der geplante Seilfahrtschacht seine Aufgaben erfüllt hat, müssen sämtliche vorhandenen baulichen Anlagen entfernt und das Zechengelände rekultiviert werden. Eine entsprechende Verpflichtung ist der Bergbau AG Westfalen (BAG) im Genehmigungsverfahren aufzuerlegen.
10. Die BAG ist zu verpflichten, zum Schutz der Wohnbebauung und der besonders erhaltenswerten Bauten in Langern und Cappenberg sowie zur Erhaltung des Landschaftscharakters in diesem Erholungsraum die ausgekohlten Lagerstätten mit Vollversatz wieder aufzufüllen. Das Bergamt Kamen stellt diese Verpflichtung durch eine entsprechende Auflage im Genehmigungsverfahren sicher.