

# ENTWURF DER BEGRÜNDUNG zum Bebauungsplan Nr.102 „Bahnhofsumfeld“

Beseitigung des höhengleichen  
Bahnüberganges Langenwiedenweg

Nutzung von Flächenpotenzialen



Erhalt des höhengleichen Bahn-  
überganges Hammers Straße  
für Fußgänger und Radfahrer

Aufwertung des Bahnhofsareals

## **ENTWURF DER BEGRÜNDUNG zum Bebauungsplan Nr.102 „Bahnhofsumfeld“**

### **Inhalt:**

#### **Teil I**

<b>1. Räumliche Einordnung des Plangebietes</b>	<b>4</b>
<b>2. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung</b>	<b>4</b>
<b>3. Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Planbereich</b>	<b>5</b>
<b>3.1 Planerische Rahmenbedingungen</b>	<b>5</b>
<u>Landes- und Regionalplanung</u>	
<u>Flächennutzungsplan</u>	
<u>Einzelhandelskonzept</u>	
<u>Sanierungssatzung</u>	
<u>rechtskräftige Bebauungspläne</u>	
<u>Verkehr</u>	
<u>Verfahren</u>	
<b>3.2 Städtebaulicher Bestand</b>	<b>12</b>
<u>Plangebiet</u>	
<u>Umgebung</u>	
<b>3.3 Natur und Landschaft</b>	<b>12</b>
<u>Artenschutz</u>	
<u>Umweltprüfung</u>	
<u>Ausgleich des Eingriffs</u>	
<u>Begrünungsmaßnahmen</u>	
<b>4. Erläuterungen zu den Planfestsetzungen</b>	<b>14</b>
<b>4.1 Städtebauliche Konzeption</b>	<b>14</b>
<u>Teilbereiche</u>	
<b>4.2 Art der baulichen Nutzung</b>	<b>17</b>
<u>Ausschluss und Zulässigkeit von zentren- / nahversorgungsrelevanten Einzelhandelsbetrieben</u>	
<u>Ausschluss von Vergnügungsstätten</u>	
<b>4.3 Maß der baulichen Nutzung</b>	<b>18</b>
<b>4.4 Bauweise</b>	<b>18</b>

<b>5. Erschließung</b>	<b>18</b>
<u>Verkehr</u>	
<u>Ver- und Entsorgung</u>	
<b>6. Sonstige Belange</b>	<b>20</b>
<b>6.1 Grundwasser</b>	<b>20</b>
<b>6.2 Immissionsschutz</b>	<b>20</b>
<u>Nahversorgungszentrum</u>	
<b>6.3 Kampfmittel</b>	<b>22</b>
<b>6.4 Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz</b>	<b>22</b>
<u>historische Erkundung der Bahn</u>	
<b>6.5 Denkmalschutz und -pflege</b>	<b>23</b>
<b>6.6 Grunderwerb / Kosten</b>	<b>24</b>

## **Teil II**

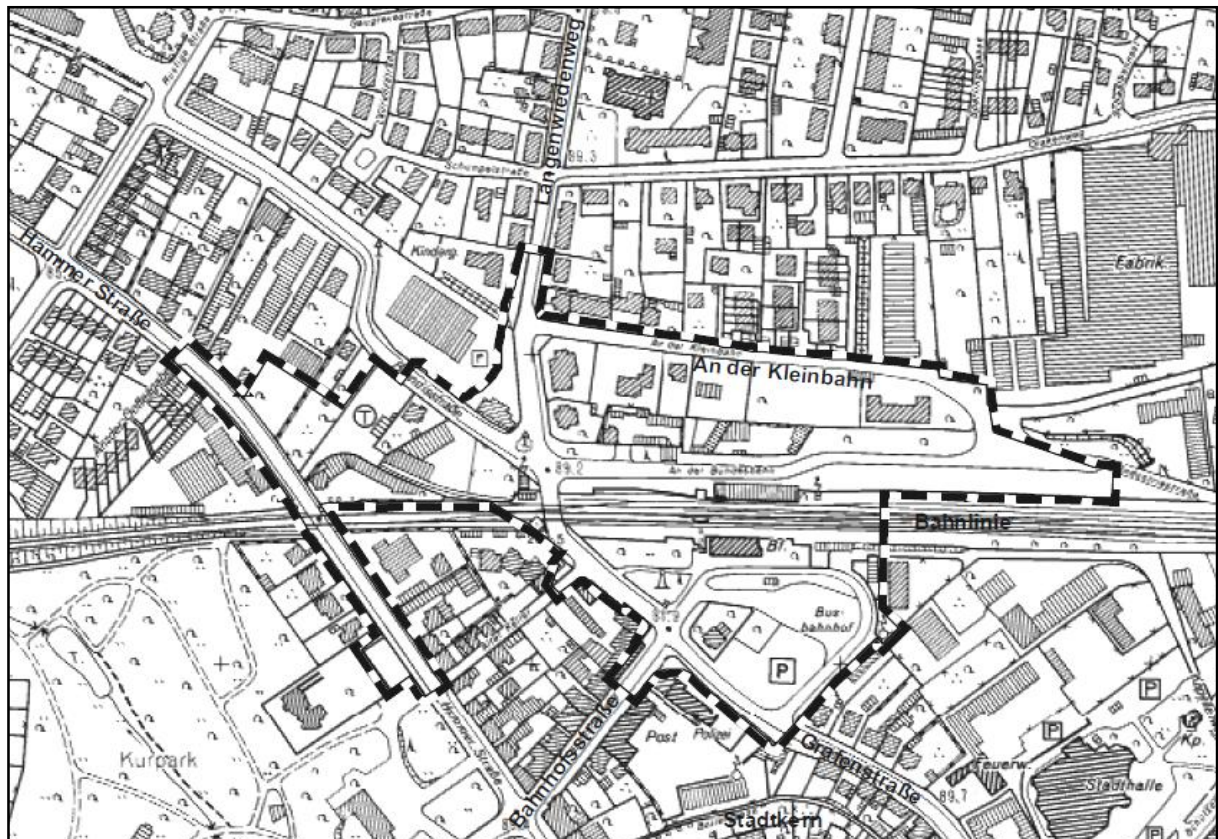
**Umweltbericht (Büro Stelzig, Soest, Februar 2011)**

## Teil I

### 1. Räumliche Einordnung des Plangebietes

Das Plangebiet grenzt nördlich an den historischen Stadtkern an und erstreckt sich im Bereich des Bahnhofes der Stadt Werl auf ca. 7,5 ha. Es wird begrenzt durch die Straße „An der Kleinbahn“ im Norden, durch den „Langenwiedenweg“ bzw. die „Hammer Straße“ im Westen und durch die „Grafenstraße“ im Süden. Außerdem wird es von der Bahnlinie Dortmund - Unna - Werl - Soest in West-Ost-Richtung durchschnitten.

Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches kann dem nachstehenden Übersichtsplan entnommen werden.



### 2. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Mit dem Bebauungsplan Nr. 102 wird eine ganzheitliche Umgestaltung des Bahnhofsareals verfolgt. Ziele sind:

- die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges am „Langenwiedenweg“ durch den Bau einer Bahnunterführung,
- die Schließung des höhengleichen Bahnüberganges an der „Hammer Straße“ für den motorisierten Verkehr und Erhaltung des Bahnüberganges für Fußgänger und Radfahrer,
- die Beseitigung der städtebaulichen Missstände im Bereich des Bahnhofes.

Der geplante Bau einer Bahnunterführung im Bereich des „Langenwiedenweges“, einer wichtigen innerstädtischen Verkehrsachse, ist seit mehreren Jahrzehnten Gegenstand städtischer Planungen und im seit 1990 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ festgesetzt. Der Bebauungsplan Nr. 102 überlagert größtenteils den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33.

### **3. Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Planbereich**

#### **Planerische Rahmenbedingungen**

Entsprechend des Gebots nach § 8 (2) BauGB den Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln wurde in der Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 21.06.2011 beschlossen, das Verfahren zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl einzuleiten. Der Flächennutzungsplan der Stadt Werl wird gem. § 8 (3) BauGB im Parallelverfahren geändert.

#### Landes- und Regionalplanung

Der seit 1996 genehmigte Gebietsentwicklungsplan bzw. der Entwurf des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Dortmund - östlicher Teil - (Kreis Soest und Hochsauerlandkreis) stellt für den Änderungsbereich Wohnsiedlungsbereiche bzw. Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB), einen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich bzw. einen Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) sowie einen Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr mit Haltepunkt dar.

Ziele der Raumordnung bzw. landesplanerische Vorgaben stehen der Planung gem. § 1 (4) BauGB nicht entgegen.

#### Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Werl sind für den Änderungsbereich

- gemischte Bauflächen,
- Mischgebiete,
- Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge (Bahnanlage, örtliche vorhandene und geplante Hauptverkehrsstraße)

dargestellt.

Die Darstellungen im wirksamen Flächennutzungsplan weichen von den getroffenen Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 102 ab. Als Bahnanlage dargestellte Flächen wurden teilweise gem. § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) von Bahnbetriebszwecken freigestellt und damit in die kommunale Planungshoheit der Stadt Werl überführt. Vor diesem Hintergrund sollen Teilflächen für den überörtlichen Verkehr (Bahnanlage)

- in eine Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandel „Nahversorgungszentrum“ mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m<sup>2</sup> (nord-östlicher Teilbereich),
- geringfügig in eine gewerbliche Fläche (nord-östlicher Teilbereich),
- geringfügig in eine gemischte Baufläche (süd-östlicher Teilbereich),
- in Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge mit der Zweckbestimmung: Zentraler Omnibusbahnhof (südöstlicher Teilbereich)

umgewandelt werden.

Zudem wird die Umwandlung

- der als Mischgebiet dargestellten Fläche in eine gemischte Baufläche (nord-westlicher Teilbereich),
- der als Mischgebiet dargestellten Fläche in eine Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandel „Nahversorgungszentrum“ mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m<sup>2</sup> (nord-östlicher Teilbereich),
- der als Mischgebiet dargestellten Fläche in eine Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge (örtliche geplante Hauptverkehrsstraße im südlichen Teilbereich),

- der dargestellten Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge (örtliche vorhandene Hauptverkehrsstraße) in eine gemischte Baufläche (süd-westlicher Teilbereich) verfolgt.

Der Entwurf der 79. Flächennutzungsplanänderung ist an die Ziele der Raumordnung gem. § 34 Landesplanungsgesetz NRW angepasst.

### Einzelhandelskonzept

Im Rahmen der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl (BBE Unternehmensberatungs GmbH, Köln, 2005) wurde ein Zentrenkonzept für die Stadt Werl erarbeitet. Die Innenstadt ist als Hauptzentrum dargestellt. Ergänzend dazu wurden fünf Nahversorgungsschwerpunkte, ein regionaler Möbelstandort und drei Ergänzungsstandorte vorgeschlagen.

Im Plangebiet befindet sich der in der Strukturuntersuchung aufgeführte „Nahversorgungsschwerpunkt Nord“. Er besteht gegenwärtig aus dem Rewe-Supermarkt am „Langenwiedenberg“ und wird durch den an der „Belgischen Straße“ gelegenen Discounter Aldi ergänzt. Beide Anbieter von Nahrungs- und Genussmitteln liegen räumlich voneinander getrennt, so dass eine Kombination von „Vollsortimenter“ (Rewe) und Discounter (Aldi) erschwert wird. Hinzu kommt, dass der vorhandene Rewe-Markt an seinem derzeitigen Standort nur eingeschränkt in der Lage ist, eine den Marktanforderungen gerecht werdende Erweiterung vorzunehmen. Vor diesem Hintergrund wird das Ziel verfolgt, im nördlichen Stadtgebiet eine marktfähige, wohnortnahe Versorgungseinheit zu schaffen. Hierzu wird in der Strukturuntersuchung (s. S. 71 - 72) folgende Aussage getroffen: *„Aus gutachterlicher Sicht sollte der Versorgungsschwerpunkt daher im Rahmen der Ausweisung eines SO-Gebietes planungsrechtlich abgesichert werden, dessen Sortimente wie folgt zu begrenzen sind:*

- Zweckbestimmung „Nahversorgungsschwerpunkt“ mit Lebensmittel-Supermarkt, Getränkemarkt und Lebensmittel-Discounter,
- max. Gesamtverkaufsfläche 3.500 m<sup>2</sup>, dabei je Einzelbetrieb max. 1.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (Begründung: die Realisierung nur eines größeren Anbieters, etwa eines Verbrauchermarktes ist an diesem Standort mit Blick auf die städtebaulichen Ziele am Standort Wulf-Hefe nicht erwünscht.),
- Begrenzung der zentrenrelevanten Randsortimente auf max. 10 % der Gesamtfläche (350 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) bzw. max. 200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche je Einzelbetrieb (Begründung: die Realisierung von fachmarktähnlichen Verkaufseinheiten für andere Sortimente als Nahrungs- und Genussmittel und Getränke ist an diesem Standort mit Blick auf die Ziele der Innenstadtentwicklung nicht erwünscht.)“

### Sanierungssatzung

Das Plangebiet liegt überwiegend im Bereich der Sanierungssatzung „Bahnhofsumfeld“.

Das Sanierungsgebiet ist in die Teilflächen A (ca. 33.000 m<sup>2</sup> nördlich der Bahn) und B (ca. 13.000 m<sup>2</sup> südlich der Bahn) unterteilt.

Ziele der Sanierungssatzung sind u.a., den Stadtbild prägenden Bestand zu sichern, städtebauliche Missstände zu beheben und damit das Bahnhofsumfeld aufzuwerten. Durch die zukünftigen Nutzungen sollen brach gefallene Teilbereiche neu belebt werden. Des Weiteren sind die verkehrlichen Belange neu zu regeln.

### rechtskräftige Bebauungspläne

*Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenberg“ (seit 1990 rechtskräftig)*

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ liegt, bis auf eine nord-östlich gelegene Teilfläche, innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenberg“, der im Jahr 1990 rechtskräftig geworden ist.

Planungsziel des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 33 ist die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge durch die Herstellung einer Bahnunterführung im Bereich des „Langenwiedenweges“ und einer Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der „Hammer Straße“, um u.a. die verkehrliche Anbindung des nördlichen Stadtbereiches an die Innenstadt zu verbessern.

Dieser Planungsansatz leitet sich aus dem Generalverkehrsplan von 1970 bzw. 1982 (Fortschreibung) ab. Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Werl aus dem Jahr 1993 von dem Büro für Stadt- und Verkehrsplanung (BSV) Baier bekräftigen, dass die Verbindung „Hammer Straße“ - „Grafenstraße“ durch den Neubau einer Bahnunterführung vorrangig betrachtet werden sollte.

Vor dem Hintergrund Bahnübergänge aus Gründen der Sicherheit zu beseitigen (§ 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz) liegt ein Rückbau der beiden Bahnübergänge auch im Interesse der Bahn bzw. des Bundes.



Auszug aus dem Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

In dem Bebauungsplan ist die verkehrliche Verknüpfung der „Grafenstraße“ mit der „Hammer Straße“ durch eine Bahnunterführung vorgesehen. Der südliche Teil der „Hammer Straße“ wird abgebunden und durch eine neue Trasse sowie einen Kreuzungspunkt an den „Langenwiedenweg“ angebunden. Der Kreuzungspunkt befindet sich im Trogbauwerk der vorgesehenen Bahnunterführung Langenwiedenweg an der nahezu tiefsten Stelle. Bedingt durch das Trogbauwerk wird die „Brandisstraße“ abgebunden und mit einer Wendemöglichkeit versehen. Durch die Verknüpfung der „Hammer Straße“ mit der „Grafenstraße“ durch eine Bahnunterführung ist der Bahnübergang „Hammer Straße“ für den Autoverkehr entbehrlich. Um jedoch die Durchlässigkeit für Radfahrer und Fußgänger zu erhalten und ihnen Umwege zu ersparen, ist für diese Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle eine Bahnunterführung festgesetzt.

Die restliche Verkehrsfläche der „Hammer Straße“ ist für die Andienung der angrenzenden Grundstücke als Mischfläche mit Wendemöglichkeit im Bereich des ehemaligen belgischen Kinos (heute Kurparkresidenz) dargestellt. Außerdem ist eine Abbindung der Straße „Alter Keller“ vom „Langenwiedenweg“ vorgesehen. Sie ist als Mischfläche mit Wendemöglichkeit ausgewiesen.

Die verkehrliche Erschließung des nördlich der Bahnlinie festgesetzten Mischgebietes erfolgt über die Straße „An der Kleinbahn“ bzw. über eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung: Mischfläche, die parallel zum „Langenwiedenweg“ verläuft.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 33 sind der nördlich an die Bahnlinie angrenzende ehemalige Güterbahnhof sowie der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) und der Bahnhofsvorplatz südlich der Bahnlinie als Bahnanlage festgesetzt.

Im Jahr 2001 wurde die ursprüngliche Planung überarbeitet bzw. eine kostengünstigere Variante entwickelt und auf dieser Grundlage in der Sitzung des Planungsausschusses am 19.02.2002 der Beschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ gefasst.

#### *Bebauungsplan Nr. 52 „Olakenweg / An der Kleinbahn“ (seit 1994 rechtskräftig)*

Im Norden grenzt der Bebauungsplan Nr. 52 „Olakenweg / An der Kleinbahn“ an das Plangebiet. Im westlichen und nördlichen Teil des Bebauungsplanes Nr. 52 ist ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Im süd-östlichen Teil sind Mischgebiete (MI<sub>w</sub> und MI<sub>g</sub>) ausgewiesen. Der Bebauungsplan Nr. 52 wurde aufgestellt, um in dem Gebiet, das der Altstadt vorge lagert ist, planungsrechtliche Voraussetzungen zu schaffen, die die Innenstadt in ihrer Funktion als Hauptzentrum nicht schwächen, insbesondere unter Berücksichtigung der angrenzenden Bereiche (z.B. südlich angrenzendes Mischgebiet, in dem u.a. Einzelhandelsnutzungen mit zentrumstypischen Sortimenten zulässig sind, s. Bebauungsplan Nr. 33).

#### *Bebauungsplan Nr. 45 „Grafenstraße“ (seit 1979 rechtskräftig)*

Süd-östlich grenzt der Bebauungsplan Nr. 45 „Grafenstraße“ an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 an. Im nördlichen Bereich des Bebauungsplanes Nr. 45 ist ein Gewerbegebiet mit eingeschränkter Nutzung ausgewiesen. Westlich sind beidseitig der „Grafenstraße“ Mischgebiete festgesetzt. Außerdem sind Gemeinbedarfsflächen (Feuerwehr, Stadtwerke, Stadthalle und Kapelle) ausgewiesen. Grund für die Aufstellung des Bebauungsplanes war u.a. die Errichtung der Stadthalle.

#### *Bebauungsplan Nr. 49 „Kurpark“ (seit 1981 rechtskräftig)*

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 49 „Kurpark“ erstreckt sich über den westlich an die „Hammer Straße“ angrenzenden Kurpark. Östlich des Bebauungsplanes Nr. 49 sind im Bereich der „Hammer Straße“, in die Parkanlage integrierte, Mischgebiete ausgewiesen. Im Westen und Süden sind entlang der Straßenzüge „Salinenring“ und „Lünenbrink“ sowie an der „Erbsälzerstraße“ Allgemeine Wohngebiete festgesetzt.

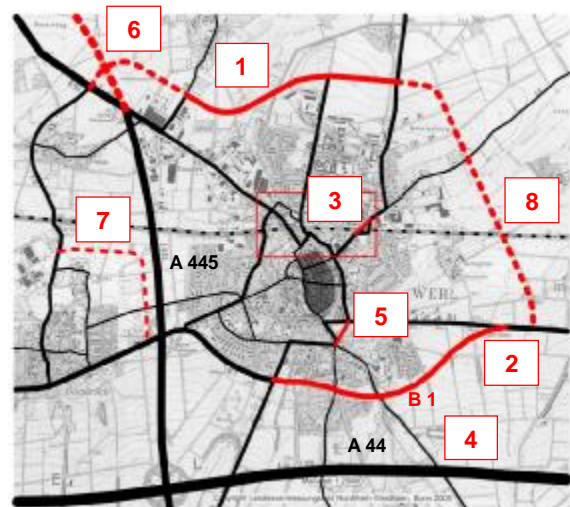
### Verkehr

In den beiden nachfolgenden Plänen ist das vorrangige Straßennetz vor und nach 1990 dargestellt. Anhand der Liniendicken sind die Verkehrsbelastungen zu erkennen. Der Rahmen kennzeichnet die Lage des Bahnhofes mit seinem Umfeld.

Verkehr vor 1990



Verkehrsentwicklung nach 1990



Hohe Verkehrsbelastungen zeigen sich auf den beiden Autobahnen 44 und 445, auf der Bundesstraße 1 und auf den folgenden Verbindungen vom Stadtgebiet südlich der Bahntrasse in den nördlichen Siedlungsbereich:

- „Salinenring“ - „Hammer Straße“,
- „Hedwig-Dransfeld-Straße“ - „Grafenstraße“ - „Bahnhofstraße“ - „Hammer Straße“,
- „Hedwig-Dransfeld-Straße“ - „Grafenstraße“ - „Langenwiedenweg“,
- „Hedwig-Dransfeld-Straße“ - „Schützenstraße“ - „Industriestraße“

In den letzten Jahren hat sich das vorrangige Straßennetz weiterentwickelt. So wurde 1998 der „Hansering“ zwischen der „Scheidinger Straße“ und der Straße „Am Maifeld“ gebaut (Nr. 1). 2003 wurde die Südumgehung B 1 fertig gestellt und frei gegeben (Nr. 2). Im Jahr 2008 wurde die Bahnunterführung Schützenstraße und der Anschluss der B 516 an die A 44 eröffnet (Nr. 3, 4). Für die nächsten Jahre sind der Bau der „Wulf-Hefe-Spange“ (Nr. 5), die Erweiterung des „Hanserings“ bis zur B 63 / K 18 und die Weiterführung der A 445 (Nr. 6) geplant. Darüber hinaus ist eine Ostumgehung Büderich (Nr. 7) vorgesehen. Außerdem ist eine Bedarfslinie als Verbindung zwischen der Bundesstraße 1 und dem „Hansering“ dargestellt (Nr. 8). Jedoch ist die Ostumgehung aus finanziellen und ökologischen Gründen in absehbarer Zeit nicht realisierbar.

Der Abzug des Militärs nach 1990 und die Entwicklung des vorrangigen Verkehrsnetzes bewirkten eine Verlagerung der Verkehrsströme. Dies führte zu einer Abnahme der Verkehrsbelastungen in der Kernstadt. Verkehrszählungen belegen, dass der Verkehr auf der „Hammer Straße“ und auf dem „Langenwiedenweg“ und damit auch an den beiden Bahnübergängen von 1991 - 2007 um über 30 % abgenommen hat. Dennoch sind die „Hammer Straße“ und der „Langenwiedenweg“ wichtige Verbindungen zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet. Sie werden in ihrer Funktion als Hauptein- und Ausfallstraßen mit Anschluss an den „Hansering“ (Nordumgehung) bzw. an die A 445 durch die kreuzende Bahntrasse, die täglich von regelmäßig verkehrenden Personen- sowie von Güterzügen befahren wird, beeinträchtigt.

Am 26.03.2009 wurde im Bahnhofsumfeld eine Verkehrszählung durchgeführt und auf dieser Grundlage ein verkehrstechnisches Gutachten (Planungsbüro für Verkehrstechnik - PVT, Essen, April 2009) erstellt. Aus dem Gutachten gehen u.a. die heutigen sowie zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Bahnhofsumfeld nach Fertigstellung der Bahnunterführung Langenwiedenweg und unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums hervor. Im Vergleich zu früheren Zählungen hat sich gezeigt, dass die 2008 fertig gestellte

Bahnunterführung Schützenstraße keine gravierenden Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen im Bahnhofsumfeld bzw. am Bahnübergang Langenwiedenweg hat.

In Bezug auf den Schwerverkehr wurde festgestellt, dass der Anteil des Schwerverkehrs im Bahnhofsumfeld im Durchschnitt unter 5 % liegt.

Weiterhin wurden in dem verkehrstechnischen Gutachten vor dem Hintergrund der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg und des geplanten Nahversorgungszentrums die vorgesehenen Kreisverkehre nördlich und südlich der Bahnunterführung Langenwiedenweg sowie der Knotenpunkt „Langenwiedenweg“ / „An der Bundesbahn“ auf ihre Leistungsfähigkeit hin überprüft und Ausgangswerte für eine Geräuschimmissionsuntersuchung ermittelt.

Für die vorgesehenen Kreisverkehre nördlich und südlich der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg und für den Knotenpunkt „Langenwiedenweg“ / „An der Bundesbahn“ konnten die bereits in dem Gutachten aus November 2007 ermittelten guten Leistungsfähigkeiten bestätigt werden.

Grundsätzlich wird mit der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg eine sichere und leistungsfähige Verkehrsführung hergestellt, die insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Güterverkehr zunehmen wird, größere Bedeutung erlangt. Auf der Strecke Unna - Soest sind in beide Richtungen täglich jeweils 34 Personenzüge unterwegs. Die Prognose für 2015 liegt entsprechend der Tabelle der DB Netz AG bei 35 Personenzügen. Für den Güterverkehr werden in eine Richtung 7 bzw. in die andere Richtung 14 Güterzüge verzeichnet. Es wird prognostiziert, dass sich der Güterverkehr auf dieser Strecke bis 2015 in die eine Richtung nahezu vervierfacht (27) bzw. in die andere Richtung ca. um die Hälfte (20) zunimmt.

Streckennr.	KÜRZL. ADRSCHN.	Fahrplan	2009-EPV-Ri	2015-SPNV-F	2015-EGV-Ri	Summe	2009-EPV-Gr	2015-SPNV-Gr	2015-EGV-Gr	Summe
113	Unna-Soest	2009 (Ist)	0	34	7	41	0	34	14	48
		Prognose HWWP	0	35	27	62	0	35	20	55

Quelle: DB Netz AG

### Auswirkungen der Planung

Aus dem verkehrstechnischen Gutachten (PVT Essen, April 2009) geht hervor, dass durch die Bündelung des Verkehrs im Bereich der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg und die vorgesehene Abbindung der „Brandisstraße“ sowie unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums von einer erheblichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf dem „Langenwiedenweges“ ausgegangen werden muss. Auf den anderen Straßen (z.B. „Grafenstraße“ und „Bahnhofstraße“) sind geringere Verkehrszunahmen und z.T. auch Verkehrsabnahmen (südlicher Teil der „Hammer Straße“, „Brandisstraße“ und südlicher Teil der „Rustige Straße“) zu erwarten.

Hinsichtlich des Schwerverkehrs kann lt. Gutachten davon ausgegangen werden, dass sich bei Realisierung der Bahnunterführung Langenwiedenweg aufgrund der vorhandenen komfortablen Umgehungsstraßen und der Autobahnanbindungen im Süden und Westen keine gravierenden Änderungen ergeben werden. Es wird zwar eine neue direkte Verbindung geschaffen, die jedoch im Vergleich zu den vorhandenen Umgehungsstraßen aufgrund ihrer innerstädtischen Lage nicht attraktiv ist.

### Verfahren

#### *entscheidende Ausgangspunkte*

Im Jahr 2005 wurden verschiedene Varianten einer Bahnquerung untersucht, was zu dem Ergebnis führte, dass eine Bahnunterführung im Bereich des „Langenwiedenweges“ bzw. Bahnhofes am sinnvollsten ist. Ein Ausbau der vorhandenen Bahnunterführung Salinenring oder eine Umlegung des Verkehrs zu der im Jahr 2008 fertig gestellten Bahnunterführung Schützenstraße stellen keine Alternativen zur geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg dar. Dies begründet sich u.a. damit, dass durch Umwege und Verkehrsverlagerungen erhebliche Probleme in der Abwicklung der Verkehre entstehen würden, was zu städtebaulichen Konflikten führen kann. So würde z.B. mit einem Ausbau der Bahnunterführung Sali-

nenring und einem damit verbundenen höheren Verkehrsaufkommen die Wohnqualität im Umfeld erheblich abnehmen und der Bereich der Schulen gefährdet werden.

Der Rat der Stadt Werl hat in seiner Sitzung am 15.09.2005 beschlossen, den Beschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 vom 19.02.2002 aufrechtzuerhalten sowie auf der Grundlage der Bahnunterführung Langenwiedenweg die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes weiterzuführen. Ergänzend dazu fasste der Rat in seiner Sitzung am 15.12.2005 u.a. den Grundsatzbeschluss zur Ansiedlung eines Nahversorgungszentrums nördlich der Bahnlinie. Da nunmehr nördlich der Bahntrasse ein Nahversorgungszentrum entwickelt werden soll, wurde eine Vergrößerung des Geltungsbereiches nach Osten erforderlich und in der Sitzung des Planungs- und Bauausschusses am 17.04.2007 auf der Grundlage des Beschlusses zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 vom 19.02.2002 die Abgrenzung des Änderungsbereiches beschlossen.

Da es sich heute um eine ganzheitliche Umgestaltung des Bahnhofsareals handelt, hat der Planungs- und Bauausschuss in seiner Sitzung am 14.05.2009 den Beschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ aufgehoben und die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ beschlossen. Neben der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg wird die Aufwertung weitgehend brachliegender Flächen nördlich der Bahnlinie, z.B. durch die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums, sowie des südlich der Bahnlinie gelegenen Bahnhofsvorplatzes verfolgt. Des Weiteren sind in Verbindung mit der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg die Umgestaltung der verkehrlichen Situation und eine Neuordnung der an die Straßenräume angrenzenden Bereiche verbunden.

Die im Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzte Fußgänger- und Radfahrerunterführung Hammer Straße entspricht nicht den aktuellen Vorgaben der Barrierefreiheit. Daher wurde sie in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 mit einbezogen.

Aufgrund der komplexen Zusammenhänge wurde am 12.01.2009 im Kulturbahnhof eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt, in der die aktuellen Planungen im Bahnhofsumfeld vorgestellt und näher erläutert wurden. Da sich eine barrierefreie Gestaltung der Fußgänger- und Radfahrerunterführung Hammer Straße als schwierig erwiesen hat, wurden in der Informationsveranstaltung mögliche Alternativen erörtert. Dabei wurde ein höhengleicher Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer favorisiert.

#### *Freistellung von Bahnbetriebszwecken*

Parallel zum Bebauungsplanverfahren wurde ein Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken für die südlich der Bahnlinie gelegenen Flächen (Bahnhofsvorplatz, Zentraler Omnibusbahnhof, Park+Ride-Platz) durchgeführt. Die entsprechende Freistellung erfolgte mit Bescheid vom 20.05.2011. Die nördlich an die Bahnlinie angrenzende Fläche (Gemarkung Werl, Flur 6, Flurstück 498) wurde bereits zum 15. Juli 2007 von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Das Bahnhofsgebäude wurde nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt und wird daher als „Bahnanlage“ dargestellt.

#### *weitere Schritte*

Für die weitere Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg ist ein rechtskräftiger Bebauungsplan Voraussetzung. Des Weiteren fordert die Bahn den Abschluss einer Planungsvereinbarung. In dieser Planungsvereinbarung werden die Grundlagen, der Umfang und die Durchführung der Planung mit den erforderlichen Voruntersuchungen sowie die Kostentragung dafür festgelegt. Gleichzeitig wird mit der Planungsvereinbarung von den Vertragspartnern Bahn und Stadt bestätigt, dass die Maßnahme grundsätzlich gewollt ist.

Nach Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 102 und Abschluss der Planungsvereinbarung kann die Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg fortgesetzt werden. Außerdem

können die Unterlagen für die erforderliche Kreuzungsvereinbarung zwischen Bahn und Stadt sowie für die Antragsstellung beim Eisenbahnbundesamt (EBA) zur Planfeststellung bzw. Plangenehmigung fertiggestellt werden. Die Planfeststellung bzw. Plangenehmigung ist für das gesamte Trogbauwerk im Bereich des „Langenwiedenweges“ sowie für den Bahnübergang Hammer Straße, der für Fußgänger und Radfahrer weiterhin geöffnet bleiben und lediglich für den Kfz-Verkehr gesperrt werden soll, erforderlich. Dementsprechend sind das Trogbauwerk und der Bahnübergang Hammer Straße im Bebauungsplan als Bahnanlage dargestellt. Den Antrag stellt die DB Netz AG als Infrastrukturunternehmen beim EBA. Des Weiteren sind Finanzierungs- bzw. Förderanträge zu stellen und die erforderlichen Mittel bei Bund, Bahn, Land und Stadt einzuplanen. Danach kann mit der Ausschreibung, der Vergabe und dem Bau der Bahnunterführung begonnen werden.

In Bezug auf das geplante Nahversorgungszentrum ist beabsichtigt, mit der Veräußerung des Geländes zu beginnen, wenn die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen geklärt sind, d.h. wenn im Bebauungsplanverfahren eine gewisse Planreife besteht. Mit dem Investor werden dann Vereinbarungen zur Erschließung, zu den Kosten etc. getroffen.

## **Städtebaulicher Bestand**

### Plangebiet

Der nördliche Teilbereich des Plangebietes ist gekennzeichnet durch Wohnnutzung, Dienstleistungsangebote und Handwerksbetriebe. Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes befinden sich große ungenutzte Freiflächen sowie der ungenutzte ehemalige Lagerschuppen. Der südliche Teilbereich des Plangebietes ist geprägt durch das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude und seinen Vorplatz, den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) sowie den Park+Ride-Platz (P+R).

### Umgebung

Der nördliche Teilbereich ist teils durch Wohnnutzung und teils durch Gewerbe geprägt. Südlich grenzen Wohn-, Büro- und Geschäftsgebäude sowie das Polizeigebäude an den Geltungsbereich an. Entlang der „Hammer Straße“ haben sich verschiedene Betriebe angesiedelt, wie z.B. der Mineralöl- und Holzhandel Rubart, die KFZ-Werkstatt Hellmich, der KFZ-Handel Crisco, der Reifenservice Lütke sowie der Klavierbetrieb Ax. Außerdem befindet sich im Bereich „Langenwiedenweg“ / „Brandisstraße“ ein Rewe-Markt, der am derzeitigen Standort aufgrund der geringen Flächengröße kaum Entwicklungsperspektiven hat.

## **Natur und Landschaft**

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines rechtskräftigen Landschaftsplanes. Der Landschaftsplan VI „Werl“ wird zurzeit aufgestellt. Im Planentwurf ist für den Geltungsbereich eine Siedlungsfläche, die sich außerhalb der Festsetzungsräume befindet, dargestellt. Landschaftsrechtliche Schutzausweisungen bestehen nicht.

### Artenschutz

Im September 2009 wurde durch das Planungsbüro LökPlan ein artenschutzrechtliches Fachgutachten zum Bebauungsplan Nr. 102 erarbeitet, um festzustellen, ob im Plangebiet besonders oder streng geschützte Arten vorkommen oder vorkommen können. Außerdem wurde untersucht, ob durch die Umsetzung des Bebauungsplanes Verbotstatbestände nach § 19 oder § 42 (heute § 44) BNatSchG im Zusammenhang mit den diesbezüglich planungsrelevanten Arten in NRW ausgelöst werden. Im Ergebnis kann davon ausgegangen werden, dass von der Planung keine bemerkenswerten oder schutzwürdigen Biotope berührt sind und nach dem aktuellen Kenntnisstand bei der Umsetzung des Bebauungsplanes keine Ver-

botstatbestände nach § 19 oder § 42 (heute § 44) BNatSchG erfüllt werden, sofern folgendes berücksichtigt wird: *„Im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes sollte aus Vorsorgegründen und zur Risikominimierung eine landschaftsökologische Baubegleitung erfolgen. Außerdem sollten Abrissarbeiten im Oktober abgeschlossen werden, um eine mögliche Gefährdung von Fledermäusen in ihrem Winterquartier auszuschließen. Des Weiteren könnten bei Rodungsarbeiten anfallende Stämme bspw. im Kurpark eingebracht werden, um auch zukünftig potenzielle Quartiere anzubieten. Hinzu kommen Maßnahmen, durch die im Rahmen von Neubauvorhaben oder bei der Anpflanzung von Gehölzen geeignete Nist- und Quartiermöglichkeiten geschaffen werden.“*

### Umweltprüfung

Für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 (6) Nr. 7 und § 1 a BauGB wurde eine Umweltprüfung gem. § 2 (4) BauGB durchgeführt. Die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen wurden ermittelt und in einem Umweltbericht (Teil II) beschrieben und bewertet sowie Maßnahmen zur Kompensation benannt (Büro Stelzig, Soest, Februar 2011).

In dem Umweltbericht ist der derzeitige Umweltzustand aufgeführt und es wurden die durch die Planung betroffenen Funktionen der Schutzgüter beurteilt sowie die voraussichtlichen Umweltauswirkungen bewertet. In der Zusammenfassung des Umweltberichtes wird folgende Aussage getroffen: *„Die Planung zieht Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Luft und Klima, Landschaft, Boden, Wasser sowie Kultur- und Sachgüter nach sich. Die Beeinträchtigungen werden vor dem Hintergrund der bestehenden deutlichen Vorbelastungen und unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als gering bis mittel eingestuft. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand werden keine erheblichen Beeinträchtigungen prognostiziert.“*

### Ausgleich des Eingriffs

Der Ausgleich des Eingriffs ist auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ bzw. des bestehenden Baurechts gem. § 34 BauGB (Innenbereich) zu ermitteln. Nach § 1 a (3) Satz 5 BauGB ist ein Ausgleich nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren.

Darüber hinaus gelten gem. § 4 (2) Landschaftsgesetz Vorhaben auf Flächen, die in der Vergangenheit für verkehrliche Zwecke genutzt waren, nicht als Eingriff.

### Begrünungsmaßnahmen

Östlich des Einmündungsbereiches der Straßen „An der Bundesbahn“ / „Langenwiedenweg“ ist eine alte Linde vorhanden, die gem. § 9 (1) 25 b BauGB zu erhalten ist. Das Alter der Linde wird auf ca. 150 Jahre geschätzt. Aufgrund des weitgehend unversiegelten Traufbereiches hat sie sich zu einem mächtigen stadtbildprägenden Baum entwickelt. Es handelt sich um einen vitalen Baum ohne erkennbare äußere Schäden, der in der Vergangenheit durch Sicherungs- und Pflegemaßnahmen in seiner Entwicklung gefördert wurde. Es ist sicher zu stellen, dass der Traufbereich in seinem jetzigen Zustand erhalten bleibt. Beschädigungen an Baum und Wurzel sind zu vermeiden.

Für die Bereiche, in denen ebenerdige Stellplätze neu angelegt werden, gelten folgende Festsetzungen:

1. ebenerdige Stellplätze im festgesetzten Sonstigen Sondergebiet (in Verbindung mit dem geplanten Nahversorgungszentrum nördlich der Bahnlinie):
  - Die neuanzulegenden ebenerdigen Stellplätze sind mit Einzelbäumen zu bepflanzen, um eine Begrünung und Beschattung des Parkplatzes sicherzustellen. Für jeweils 8 Stellplätze ist ein Hochstamm (keine Kugelform), ca. 16 - 18 cm Stammumfang, fol-

- gender Arten: Spitzahorn, Feldahorn, Hainbuche, Esche oder Stieleiche anzupflanzen.
2. ebenerdige Stellplätze auf dem Park+Ride-Platz (vorgesehene Erweiterung im Bereich des Bahnhofvorplatzes südlich der Bahnlinie):
    - Die neuanzulegenden ebenerdigen Stellplätze sind mit Einzelbäumen zu bepflanzen, um eine Begrünung und Beschattung des Parkplatzes sicherzustellen. Für jeweils 8 Stellplätze ist ein Hochstamm (keine Kugelform), ca. 16 - 18 cm Stammumfang, folgender Arten: Spitzahorn, Feldahorn, Hainbuche, Esche oder Stieleiche anzupflanzen.
  3. ebenerdige Stellplätze am „Langenwiedenweg“ im Einmündungsbereich der Straße „Alter Keller“
    - Die neuanzulegenden ebenerdigen Stellplätze sind mit Einzelbäumen zu bepflanzen, um eine Begrünung und Beschattung des Parkplatzes sicherzustellen. Für jeweils 4 Stellplätze ist ein Hochstamm (keine Kugelform), ca. 16 - 18 cm Stammumfang, folgender Arten: Spitzahorn, Feldahorn, Hainbuche, Esche oder Stieleiche anzupflanzen.

Diese Festsetzung trägt auch zur Kompensation der bei Planumsetzung wegfallenden Bäume entlang des heutigen „Langenwiedenweges“ bei.

## 4. Erläuterungen zu den Planfestsetzungen

### Städtebauliche Konzeption

Grundlage ist eine überarbeitete Straßenplanung (IPB, Wuppertal), die im Vergleich zu der im Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzten Bahnunterführung Langenwiedenweg eine in östliche Richtung verschobene Trassierung mit zwei Kreisverkehrsanlagen vorsieht. Durch den nördlichen Kreisverkehr wird die „Hammer Straße“ mit dem „Langenwiedenweg“ verbunden. An den südlichen Kreisverkehr schließen der „Langenwiedenweg“, die „Grafenstraße“, die „Bahnhofstraße“ und der Bahnhofsvorplatz an. Durch die beiden Kreisverkehre entfallen die ursprünglich vorgesehenen Abbiegespuren, wodurch sich der Querschnitt des Trogbauwerkes reduziert. Da zudem die Bahnlinie in einem steileren Winkel unterquert wird, handelt es sich um eine kostengünstigere Variante.

Unverändert gegenüber der rechtskräftigen Planung bleibt, dass die Straßen „Alter Keller“ und „Brandisstraße“ abgebunden und mit einer Wendemöglichkeit versehen werden. Resultierend daraus ist nach Herstellung der Bahnunterführung die heutige Einbahnregelung in der „Brandisstraße“ aufzuheben, um die Erschließung der an die „Brandisstraße“ angrenzenden Grundstücke zu gewährleisten. Ebenso ist die Erschließung der an die südliche „Hammer Straße“ angrenzenden Grundstücke sicher zu stellen. Die Straßenräume sind entsprechend umzugestalten.

Die Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg (IPB, Wuppertal) wurde durch das Büro Hoffmann & Stakemeier aus Büren im Hinblick auf die verkehrsplanerischen Ansätze und Einhaltung der aktuellen Richtlinien untersucht. Die Ergebnisse der verkehrsplanerischen Untersuchung wurden in einer Dokumentation festgehalten (Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) Aus dieser Dokumentation geht hervor, dass die Planung wie folgt optimiert wurde:

- Der Grunderwerb an dem Rewe-Grundstück am „Langenwiedenweg“ wurde durch eine nach Osten verschwenkte Trassenführung deutlich verringert.
- Das Ausbauende an der „Hammer Straße“ wurde Richtung Süden verschoben und die Angleichungsflächen wurden im Anbindungsbereich reduziert.
- Der südliche Kreisverkehr wurde optimiert. Hier ist der Rechtsabbiegevorgang aus der Bahnunterführung in die „Bahnhofstraße“ nun auch für Sattelzüge ohne „Ehrenrunde“ durch den Kreisverkehr möglich.

Des Weiteren wird die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums nördlich der Bahnlinie verfolgt, um langfristig einen attraktiven und zeitgemäßen Standort für eine wohnortnahe Versorgung mit Sortimenten des täglichen Bedarfs im nördlichen Stadtgebiet zu sichern. Außerdem ist eine Umgestaltung des südlich der Bahntrasse gelegenen Bahnhofsvorplatzes vorgesehen.

### Teilbereiche

#### *Bahnunterführung Langenwiedenweg*

Gegenwärtig kreuzt der „Langenwiedenweg“ die Bahnstrecke Dortmund - Unna - Werl - Soest höhengleich (Bahn-km 204,510). Der bestehende Bahnübergang Langenwiedenweg soll durch den Bau einer Bahnunterführung ersetzt werden. Dabei wurde zugrunde gelegt, dass die vorhandenen drei Gleise unterquert werden müssen, wobei das dritte Gleis lediglich als Überholgleis dient.

Es ist die Herstellung eines Straßentroges einschließlich höherliegenden, beidseitigem Fuß- und Radweg mit einer lichten Höhe von 4,50 m geplant. Die lichte Höhe des beidseitigen Geh- und Radweges beträgt 2,50 m.

Um Kosten für das Bauwerk einzusparen, wurde die DB Services Immobilien GmbH, Köln (Liegenschaftsmanagement) von der Stadt Werl im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB aufgefordert, zu überprüfen, ob eine Verkürzung des Überholgleises (3. Gleis) in östliche Richtung möglich ist. Mit Schreiben vom 03.08.2009 teilte die DB Services Immobilien GmbH der Stadt Werl mit, dass aus Sicherheitsgründen einer Verkürzung des Überholgleises nicht zugestimmt werden kann, „... da es als „Durchrutschweg“ eisenbahnbetrieblich weiterhin in voller Länge notwendig ist.“

#### *„Hammer Straße“*

Durch den neuen Verlauf der „Hammer Straße“ und die Sperrung des Bahnüberganges Hammer Straße für den Kfz-Verkehr ist ein Rückbau des südlichen Teils der „Hammer Straße“ geplant. Für die Andienung der angrenzenden Grundstücke ist eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung: Mischfläche festgesetzt. Im Bereich der Einmündung der Straße „Alter Keller“ ist eine Wendemöglichkeit vorgesehen. Die Straße „Alter Keller“ ist, wie die „Hammer Straße“, als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung: Mischfläche ausgewiesen. Sie dient der Erschließung der angrenzenden Grundstücke und möglicher Pkw-Stellplätze im Einmündungsbereich der Straße „Alter Keller“ in den heutigen „Langenwiedenweg“.

#### *Nahversorgungszentrum*

Nördlich der Bahnlinie soll ein Nahversorgungszentrum zur wohnortnahen Versorgung angesiedelt werden. Im nördlichen Siedlungsbereich leben ca. 6.000 Menschen.

In der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl (BBE Unternehmensberatungs GmbH, Köln, 2005, S. 70 - 71) wurde im Rahmen der dargestellten Zentrenstruktur für den nördlichen Kernstadtbereich die Ausprägung eines eigenen Nahversorgungsschwerpunktes vorgeschlagen. Es wurde festgestellt, dass

- die beiden wesentlichen Anbieter von Nahrungs- und Genussmitteln (Rewe am „Langenwiedenweg“ und Aldi an der „Belgischen Straße“) räumlich voneinander getrennt liegen, so dass sie keinen Nahversorgungsschwerpunkt darstellen.
- der vorhandene Rewe-Markt an dem heutigen Standort nur eingeschränkt in der Lage ist, eine, den Marktanforderungen gerecht werdende, Erweiterung (z.B. eine Vergrößerung des Getränkemarktes) vorzunehmen.

Ferner wurde festgestellt, dass das geplante Vorhaben mit einer Gesamtverkaufsfläche von 3.200 m<sup>2</sup> an dem geplanten Standort verträglich ist.

Des Weiteren wurde die landesplanerische Zustimmung, unter der Voraussetzung, dass ein Sondergebiet „Nahversorgungszentrum“ mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m<sup>2</sup> dargestellt wird, erteilt.

Die Entwicklung des Nahversorgungszentrums wird sich voraussichtlich negativ auf den heutigen Rewe-Standort auswirken. Da jedoch eine, den Marktanforderungen gerecht werdende, Erweiterung des Rewe-Marktes an dem jetzigen Standort nur eingeschränkt möglich ist, wird durch das geplante Nahversorgungszentrum ein zukunftsfähiger Alternativstandort angeboten.

Das Grundstück des heutigen Rewe-Marktes liegt in einem, im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzten, Mischgebiet, in dem u.a. Einzelhandelsbetriebe zulässig sind. Die Einzelhandelsnutzungen sind nicht eingeschränkt. Sollte bei einer möglichen Umsiedlung des Rewe-Marktes in das geplante Nahversorgungszentrum eine Folgenutzung auf dem jetzigen Rewe-Grundstück angesiedelt werden, die nicht im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches ist, ist steuernd einzugreifen. Ein im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss am 21.06.2011 gefasster Beschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 für den Bereich des heutigen REWE-Standortes, der die Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches zum Ziel hat, bildet die Grundlage dafür.

Im Zuge eines konkreten Ansiedlungsvorhabens ist eine genaue Prüfung auf seine Konsensfähigkeit in Bezug auf die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen sowie auf seine Verträglichkeit in Bezug auf das städtebauliche Gefüge sowie vorhandene Versorgungsstrukturen erforderlich.

### *Bahnhofsvorplatz*

Südlich der Bahnlinie befindet sich das unter Denkmalschutz gestellte ehemalige Empfangsgebäude. Nach umfangreichen Sanierungsarbeiten wurde es als Kulturbahnhof neu belebt und im Jahr 2006 der Öffentlichkeit als Denkmal des Monats vorgestellt. Mit dem Kulturbahnhof wurde ein wichtiger Impuls im Bereich des Bahnhofes gesetzt. Mit dem westlich des Empfangsgebäudes errichteten barrierefreien Zugang zum Bahnsteig wurde ein weiterer Baustein im Bahnhofsareal realisiert. Auf der östlichen Seite des Empfangsgebäudes ist eine Bike+Ride-Anlage geplant, da gegenwärtig am Bahnhof weder ausreichend noch an den Anforderungen angepasste Fahrradabstellanlagen vorhanden sind. Der Standort der Bike+Ride-Anlage östlich des Empfangsgebäudes hat sich, unter Berücksichtigung der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg, als geeignet erwiesen.

Tagsüber werden mehr als 100 Fahrräder am Bahnhof abgestellt. Durch die unattraktiven Abstellplätze und die Nutzung von freien Plätzen zum Zweck von ungeordneten Parken wird das Erscheinungsbild des Bahnhofsvorplatzes negativ beeinflusst. Mit einem ausreichenden und attraktiven Angebot für das Fahrradparken können Missstände behoben, der Bahnhofsvorplatz städtebaulich aufgewertet und Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern vermieden werden. Des Weiteren trägt die geplante Bike+Ride-Anlage zur Optimierung der Vernetzung der Verkehrsmittel Bus, Bahn und Fahrrad bei und es können Hemmschwellen, das Rad für den täglichen Weg zum Bahnhof zu nutzen, abgebaut werden.

Neben der geplanten Bike+Ride-Anlage soll im Bereich des Bahnhofsvorplatzes eine Vorfahrt aus östlicher Richtung bis zum Empfangsgebäude zum Ein- und Aussteigen der Bahnreisenden (Kiss+Ride) angeboten werden. Zusätzlich sind Taxi- und Behindertenparkplätze vorgesehen. Außerdem sollen die vorhandenen Park+Ride-Plätze erweitert werden. Grundsätzlich wird angestrebt, den Bahnhof als ÖPNV-Schnittstelle aufzuwerten.

## Art der baulichen Nutzung

In Anlehnung an den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 sind hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102, bis auf eine geringfügige Teilfläche, die als Allgemeines Wohngebiet (WA) im Bereich „Langenwiedenweg“ / „An der Kleinbahn“ ausgewiesen ist, Mischgebiete (MI), Verkehrsflächen und als Bahnanlage gekennzeichnete Flächen festgesetzt.

In Bezug auf die ausgewiesenen Mischgebiete sind gem. § 6 BauNVO

1. Wohngebäude,
2. Geschäfts- und Bürogebäude,
3. Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
4. sonstige Gewerbebetriebe,
5. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
6. Gartenbaubetriebe,
7. Tankstellen

zulässig.

Darüber hinaus ist ein Sonstiges Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandel „Nahversorgungszentrum“ gem. § 11 BauNVO festgesetzt, die Gesamtverkaufsfläche ist auf max. 3.200 m<sup>2</sup> beschränkt. Es erstreckt sich auf einer Teilfläche von ca. 1,3 ha zwischen dem ehemaligen Güterbahnhof und der Straße „An der Kleinbahn“ im nordöstlichen Plangebiet. Der Bereich des ungenutzten ehemaligen Lagerschuppens, der nördlich an die Bahnanlage grenzt, ist mit in das ausgewiesene Sonstige Sondergebiet einbezogen.

### Ausschluss und Zulässigkeit von zentren- / nahversorgungsrelevanten Einzelhandelsbetrieben

Vor dem Hintergrund, dass nach § 11 (3) Satz 2 BauNVO Auswirkungen bei Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe i.d.R. anzunehmen sind, wenn die Geschossfläche 1.200 m<sup>2</sup> überschreitet, sind im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches (Innenstadt mit räumlich stark konzentriertem Einzelhandelsbesatz) Einzelhandelsbetriebe auf die nachfolgend aufgeführten Sortimente beschränkt:

- Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Tabakwaren,
- Drogerieartikel (Wasch-, Putz- und Reinigungsmittel sowie Körperpflegemittel u.ä.),
- Tierfutter

Zudem wurde der Umfang der zentrenrelevanten Randsortimente (Aktionsartikel) auf 5 % der Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m<sup>2</sup> begrenzt und ist damit dem nahversorgungsrelevanten Kernsortiment deutlich untergeordnet.

Des Weiteren wurde unter Berücksichtigung der Innenstadt in ihrer Funktion als Hauptzentrum eine Gliederung in MI 1 und MI 2 vorgenommen. Die Zulässigkeit von zentrenrelevanten Einzelhandelsbetrieben ist auf die am „Langenwiedenweg“ gelegenen Flächen begrenzt, da dort bereits Ansätze für zentrenrelevanten Einzelhandel vorhanden sind (MI 1). Folglich sind im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches im ausgewiesenen Mischgebiet 2 nur Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zulässig. Dadurch sollen die Attraktivität und die Versorgungsfunktion des Stadtkerns als Hauptzentrum gesichert und gefördert werden. Gleichzeitig soll einer städtebaulich erwünschten Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit innenstadtrelevanten Sortimenten und Branchen im zentralen Versorgungsbereich Rechnung getragen werden.

Im Bereich des Bahnhofsgebäudes sowie der westlich und östlich gelegenen Flächen ist ebenfalls ein Mischgebiet (MI 2) ausgewiesen. Damit besteht die Möglichkeit, den Bahnhofsvorplatz durch geeignete Maßnahmen aufzuwerten.

### Ausschluss von Vergnügungsstätten

Gem. § 1 (6) Nr. 1 BauNVO sind im, als MI 1 und MI 2 gegliederten, Mischgebiet Vergnügungsstätten und Ausnahmen nach § 6 (3) nicht zulässig.

Vor dem Hintergrund der Wohn- und Versorgungsfunktion des nördlichen Stadtgebietes sind Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Bei Neuansiedlung von Vergnügungsstätten, insbesondere Spielhallen und Wettbüros sowie Sex-Shops, Sex-Kinos, Peep-Shows u.ä., sind negative städtebauliche Auswirkungen zu erwarten, da zu befürchten ist, dass im Umfeld von Vergnügungsstätten die Investitionsbereitschaft sinkt und dass die Versorgungs- sowie Wohnfunktion im nördlichen Stadtgebiet beeinträchtigt und gestört wird.

Ferner sind Vergnügungsstätten in Kerngebieten, die in der Innenstadt ausgewiesen sind, allgemein zulässig.

### **Maß der baulichen Nutzung**

Im nördlichen Plangebiet ist mittels Baugrenzen ein Baufeld festgesetzt, das sich ungefähr vom „Langenwiedenweg“ bis an die Plangebietsgrenze im Osten erstreckt. Es umschließt die vorhandene Bebauung im westlichen Teilbereich und ermöglicht eine flexible bauliche Nutzung im östlichen Teilbereich.

Im westlichen Plangebiet wurden die im Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzten Baufelder an die zugrunde liegende Straßenführung angepasst.

Im Bereich des Bahnhofsgebäudes sowie der westlich und östlich gelegenen Flächen sind Baufelder ausgewiesen, um den Bahnhofsvorplatz durch geeignete Maßnahmen aufzuwerten.

In Anlehnung an den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 ist gem. § 16 BauNVO eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 im Allgemeinen Wohngebiet (WA) und im Mischgebiet (MI 1 und MI 2) sowie von 0,8 im Sonstigen Sondergebiet (SO) festgesetzt.

Die Geschossflächenzahl (GFZ) beträgt 0,8 im Allgemeinen Wohngebiet sowie im Mischgebiet 1 und 2. Im Sondergebiet ist eine GFZ von 1,6 festgesetzt.

Die Zahl der Vollgeschosse beträgt im Allgemeinen Wohngebiet sowie Mischgebiet 1 und 2 zwingend zwei. Im Sondergebiet wird die Zahl der Vollgeschosse auf max. zwei begrenzt. Hierdurch besteht hinreichende Flexibilität für die Realisierung eingeschossiger Hallengebäude und zweigeschossiger Baukörper.

### **Bauweise**

Im Allgemeinen Wohngebiet sowie Mischgebiet 1 und 2 ist eine offene Bauweise festgesetzt. Im Sondergebiet ist eine Abweichung von der offenen Bauweise gem. § 22 (4) BauNVO zulässig. Es ist die Errichtung von Gebäuden über 50 m Länge möglich, um den betrieblichen Erfordernissen im Einzelfall gerecht werden zu können.

## **5. Erschließung**

### Verkehr

Das Plangebiet ist an die vorhandenen Haupteerschließungsstraßen „Langenwiedenweg“ und „Hammer Straße“ angebunden. Aus östlicher Richtung kann das Plangebiet über die vorhandene „Industriestraße“ und die daran anknüpfende Straße „An der Bundesbahn“ erschlossen werden. Die Straße „An der Bundesbahn“ soll als parallel zur Bahntrasse verlaufende Querverbindung vom „Langenwiedenweg“ bis zur „Industriestraße“ ausgebaut werden. Südlich ist das Plangebiet über die „Bahnhofstraße“ und die „Grafenstraße“ erschlossen.

Für das Bahnhofsumfeld wurde im November 2007 von dem Planungsbüro für Verkehrstechnik (PVT, Essen) ein verkehrstechnisches Gutachten, insbesondere vor dem Hinter-

grund der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg und des geplanten Nahversorgungszentrums, erstellt. In dem Gutachten wird empfohlen, das Nahversorgungszentrum über die Straße „An der Bundesbahn“ und über die östlich gelegene „Industriestraße“ zu erschließen. Demnach ist eine Verknüpfung der Straße „An der Bundesbahn“ mit dem „Langenwiedenweg“ vorgesehen. Um den Verkehrsfluss am Knotenpunkt „Langenwiedenweg“ / „An der Bundesbahn“ zu optimieren, sind Aufstellflächen für die Linksabbieger vorgesehen. Die Straße „An der Bundesbahn“ dient zur Abwicklung des anfahrens und abfließenden PKW-Verkehrs mit Anbindung an den „Langenwiedenweg“ im Westen und an die „Industriestraße“ im Osten.

Die nördlich gelegene Straße „An der Kleinbahn“ dient vorrangig dem Anliegerverkehr zur Erschließung der dortigen Bebauung. Unter Einhaltung möglicher schalltechnischer Auflagen kann diese Straße vom LKW-Verkehr zur Andienung des Nahversorgungszentrums genutzt werden. Am östlichen Ende der Straße ist eine Wendemöglichkeit vorgesehen. Weiterhin soll eine großzügige Achse für Fußgänger und Radfahrer in Nord-Süd-Richtung zwischen den Straßen „An der Kleinbahn“ und „An der Bundesbahn“ angelegt und ein Platz mit entsprechendem Aufenthaltscharakter integriert werden. Die Erschließung des geplanten Nahversorgungszentrums ist vertraglich zu regeln.

Die Breiten der Verkehrsflächen wurden so gewählt, dass ein entsprechender Gestaltungsspielraum gegeben ist. In Bezug auf die neue Führung der „Hammer Straße“ im westlichen Plangebiet ist ein beidseitiger gemeinsamer Fuß- und Radweg, der von der Fahrbahn durch einen Grün- bzw. Parkstreifen abgetrennt ist, vorgesehen. Er soll an den vorhandenen beidseitigen Fuß- und Radweg entlang der „Hammer Straße“ anschließen. Aussagen zur Querschnittsaufteilung finden sich in der verkehrsplanerischen Untersuchung der Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009. Darüber hinaus wurde in dieser Untersuchung auf das Trogbauwerk der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg, auf die geplanten Kreisverkehre und auf die Anbindung an den „Langenwiedenweg“ im nördlichen Plangebiet sowie an die „Bahnhofsstraße“ und „Grafenstraße“ im südlichen Plangebiet eingegangen. Außerdem wurden grundsätzliche Aussagen zur Entwässerungstechnik getroffen.

### Ver- und Entsorgung

Im Zuge der Planumsetzung (insbesondere Bahnunterführung Langenwiedenweg und Nahversorgungszentrum) sind Um- und Neuerlegungen von Leitungen (Gas, Wasser und Strom) einschließlich notwendiger Trafostationen in Abstimmung mit den Versorgungsträgern notwendig.

### *Entwässerung*

Das Plangebiet liegt im kanalisiertem Einzugsbereich der Kläranlage Werl des Lippeverbandes. Entsprechend den genehmigten Planungen: Abwasserbeseitigung Werl-West (April 1988) und Regenwasserbehandlung und -rückhaltung Werl-West (Oktober 1996) kann die Abwasserentsorgung im Mischsystem erfolgen.

Zurzeit wird vom Kommunalbetrieb Werl unter Berücksichtigung der Planungen im Bahnhofsumfeld (insbesondere Bahnunterführung Langenwiedenweg und Nahversorgungszentrum) eine Gesamtkonzeption erarbeitet.

Das geplante Nahversorgungszentrum kann über die Straße „An der Bundesbahn“ an vorhandene Kanäle im „Langenwiedenweg“ oder in der „Industriestraße“ angeschlossen werden. Zur Sicherstellung ist nördlich der Bahnlinie eine mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Stadt Werl bzw. Versorgungsträger zu belastende Fläche gem. § 9 (1) 21 BauGB festgesetzt.

## 6. Sonstige Belange

### Grundwasser

Als Grundlage für die Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg wurde seinerzeit eine hydrologische Untersuchung durch das Erdbaulaboratorium Essen vorgenommen. Nach den damals durchgeführten Baugrundaufschlussbohrungen stehen im Bereich des Bahnhofes ab Geländeoberfläche auf im Mittel rund + 89,0 m NN zunächst aufgefüllte Böden in einer Mächtigkeit von ca. 0,5 bis 2,5 m an. Darunter ist bis in einer Tiefe von 10,0 m unter Gelände ein feinsandiger Grobschluff vorhanden. In weiterer Tiefe folgt ein toniger Schluff, der als Verwitterungsschicht bereits den Übergang zum Mergel darstellt. Ab Tiefen von ca. 11,0 bis 12,0 m unter Gelände beginnt der feste Mergel. Der feinsandige Grobschluff stellt den Grundwasserleiter dar. Seine Durchlässigkeit wird in der Größe von  $k = 10^{-7}$  bis  $10^{-8}$  m/s angegeben.

Zwei Aufschlussbohrungen (westlich des Bahnhofsgebäudes und im Bereich des geplanten nördlichen Kreisverkehrs) wurden seinerzeit zu Grundwassermessstellen ausgebaut und die Wasserspiegel regelmäßig eingemessen. Die Auswertung zeigt, dass die Grundwasserstände damals zwischen + 86,0 und + 88,0 m NN schwankten (mittlerer Grundwasserspiegel + 87,0 m NN). In der Untersuchung wird darauf hingewiesen, dass Grundwasseranstiege nicht ausgeschlossen werden können und von Grundwasserständen von + 89,0 m NN, im Extremfall von einem Anstieg bis Geländeoberkante, auszugehen ist.

### Immissionsschutz

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung (Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund, November 2010) wurden die verkehrsbedingten Geräuschemissionen im Plangebiet ermittelt. Bezogen auf die vorhandene Wohnbebauung wurden die Geräuschemissionen durch Straßenverkehrslärm auf den Straßen:

- „Rustigestraße“,
- „Hammer Straße“,
- „Brandisstraße“,
- „An der Bundesbahn“,
- „Langenwiedenweg“,
- „Bahnhofstraße“,
- „Grafenstraße“

für das heutige Verkehrsaufkommen (Analyse 2009) sowie das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung der Bahnunterführung Langenwiedenweg und unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums (Prognose 2025) untersucht. Zusätzlich wurden im Bereich der vorhandenen Wohnbebauung die Geräuschemissionen durch Schienenverkehrslärm auf der Bahnstrecke Dortmund - Unna - Werl - Soest - Paderborn für das heutige Verkehrsaufkommen (Analyse 2009) und das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen (Prognose 2025) ermittelt. Des Weiteren wurde geprüft, ob der Summenpegel aus den Geräuschemissionen des Straßen- und Schienenverkehrs zu einer Gesamtbelastung führt, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt.

Aus der schalltechnischen Untersuchung zum Verkehrslärm (Straße und Schiene) geht hervor, dass durch die veränderte Verkehrsführung die schalltechnischen Orientierungswerte nach DIN 18005 sowie die nach § 2 (1) der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte im Tages- und Nachtzeitraum an einigen Aufpunkten überschritten werden, so dass innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Die Untersuchungen zu aktiven Schallschutzmaßnahmen haben gezeigt, dass für die Einhaltung der Grenzwerte nach 16. BImSchV aus städtebaulichen und räumlichen Gründen Lärmschutzwände nicht in Betracht kommen, da sie aufgrund ihrer Lage zu den schützenden Auf-

punkten bei noch vertretbaren Höhen eine zu geringe abschirmende Wirkung aufzeigen. Daher sind zur Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes in den Gebäuden (Aufenthaltsräume) passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Im Bebauungsplan sind gem. den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung (einschließlich Ergänzungen) passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Entsprechend der in der Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung vom 11.08.2011 dargestellten Lärmpegelbereiche (s. Anl. 1), ist gem. DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) das jeweils erforderliche resultierende Schalldämmmaß (erf.  $R'_{w, res}$ ) an den Außenbauteilen (Dächer ausgebauter Dachgeschosse, Wände einschließlich Türen, Fenster, Rolladenkästen und Zusatzeinrichtungen wie z.B. Lüftungsvorrichtungen) von Aufenthaltsräumen in Wohnungen, Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben, Unterrichtsräumen, Büroräumen u.ä. entsprechend der folgenden Tabelle einzuhalten.

Lärmpegelbereich	maßgeblicher Außenlärmpegel in dB(A)	Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume u.ä.	Büroräume u.ä.
		mind. erf. $R'_{w, res}$ des Außenbauteils in dB	
I	≤ 55	30	-
II	56 – 60	30	30
III	61 – 65	35	30
IV	66 – 70	40	35
V	71 – 75	45	40
VI	76 – 80	50	45
VII	> 80	Anforderungen sind hier aufgrund der örtl. Gegebenheiten festzulegen.	50

Für besonders ruhebedürftige Räume (z.B. Übernachtungsräume), die ausschließlich Fenster auf Lärm zugewandten Gebäudeseiten aufweisen, sind zusätzlich schallgedämmte und motorisch betriebene Lüftungseinrichtungen notwendig, die auch bei geschlossenen Fenstern eine ausreichende Raumlüftung gewährleisten. Diese Lüftungselemente müssen in Verbindung mit den Fenstern bzw. Außenwänden die festgesetzten schalltechnischen Anforderungen erfüllen.

Im Baugenehmigungsverfahren ist gem. Runderlass des Ministeriums für Bauen und Wohnen vom 24.09.1990 (MBL. NW S. 1348) und der DIN 4109 eine ausreichende Luftschalldämmung der Außenbauteile nachzuweisen. Beim Nachweis einer tatsächlich geringeren Geräuschbelastung einer Gebäudeseite kann vom festgesetzten Schalldämmmaß abgewichen werden. Bei neu zu errichtenden Gebäuden sollten aus schalltechnischer Sicht günstige Grundrisslösungen (Aufenthaltsräume auf der Schall abgewandten Seite) vorgesehen werden.

Die für die Zuordnung der Lärmpegelbereiche maßgebliche Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung ist als Anlage 1 der Begründung beigefügt.

In Bezug auf den nördlich angrenzenden Bebauungsplan Nr. 52 wird darauf hingewiesen, dass heute und bei Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 102 hinsichtlich des Straßenverkehrs von keiner Überschreitung der Grenzwerte auszugehen ist. Unter Berücksichtigung des Schienenverkehrs, insbesondere der von der Bahn prognostizierten erheblichen Zunahme des Güterverkehrs, werden die Grenzwerte erreicht bzw. überschritten. Zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse sind entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

### Nahversorgungszentrum

In Bezug auf das geplante Nahversorgungszentrum sind die Richtwerte der TA-Lärm einzuhalten. Im Zuge eines konkreten Ansiedlungsvorhabens ist eine genaue Prüfung auf seine Konsensfähigkeit im Hinblick auf die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen sowie seine Verträglichkeit in Bezug auf das städtebauliche Gefüge sowie vorhandene Nutzungen, insbesondere angrenzende Wohnbebauung, notwendig.

### **Kampfmittel**

Für einen Kampfmittelverdacht bestehen im Plangebiet keine Anhaltspunkte. Im Zusammenhang mit der Herstellung des barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig in unmittelbarer Nachbarschaft ist eine detaillierte Datenauswertung durch den Kampfmittelräumdienst der Bezirksregierung erfolgt. Dabei wurden keine Anhaltspunkte für einen Kampfmittelverdacht gesehen.

### **Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz**

In der Aufstellung „Erfassung von Altlasten im Kreis Soest“ ist für den Geltungsbereich folgende Eintragung vorhanden:

- ehemaliger Schrottplatz an der Straße „An der Bundesbahn“ (heutige Nutzung: Lagerplatz)

Im Jahr 1990 wurde eine Gefährdungsabschätzungsuntersuchung im Bereich des ehemaligen Schrottplatzes der Firma Eickhoff durch das ingenieurgeologische Laboratorium Menden durchgeführt. Aus diesem Gutachten geht hervor, dass grundsätzlich geringe Verunreinigungen in den angetroffenen Böden vorhanden sind und aus geologischer Sicht eine Gefährdung des Grundwassers in größerer Tiefe nicht gegeben ist.

In einer späteren Analyse wurden höhere Verunreinigungen festgestellt, die aber noch keine Sanierung des Geländes bei der derzeitigen Nutzung als Lagerplatz erfordern. Weitere Untersuchungen sind jedoch bei einer Änderung der Flächennutzung erforderlich, die dann mit dem Kreis Soest abzustimmen sind. Es ist sinnvoll, diese erst bei konkreten Bauvorhaben vorzunehmen, da die Untersuchungen dann gezielt bzw. in Abstimmung mit der vorgesehenen Nutzung durchgeführt werden können.

Aufgrund der o.g. Nutzung und der Untersuchungsergebnisse wurden die entsprechenden Flurstücke (311, 85) in das Kataster „Altlastenablagerungen und -standorte im Kreis Soest“ aufgenommen. Die Altlastenverdachtsflächen sind im Bebauungsplan als Flächen mit erheblichen Bodenverunreinigungen durch umweltgefährdende Stoffe gekennzeichnet.

Des Weiteren liegt eine Bodenuntersuchung für das östlich an den ehemaligen Schrottplatz angrenzende Grundstück von dem Büro Kleegräfe - Baugrund- und Umweltanalytik aus dem Jahr 2005 vor. Das Gutachten beinhaltet die Ermittlung und Beurteilung des von der Nutzung (Kfz-Werkstattbetrieb für Wartungs- und Reparaturarbeiten) ausgehenden Gefährdungspotenzials und dient der prophylaktischen Vorsorge hinsichtlich einer potenziellen mäßig sensiblen Folgenutzung (Nahversorgungszentrum). Es wurden Untergrundaufschlüsse sowie chemische Analysen durchgeführt. Ausgehend von den Untersuchungsergebnissen weisen die untersuchten Böden kein deutliches nutzungs-spezifisches erhöhtes Gefährdungspotenzial für die Parameter Kohlenwasserstoff-Index so-wie BTEX-Aromaten und PAK nach EPA auf. Eine akute Gefährdung von Schutzgütern existiert beim derzeitigen Kenntnisstand nicht. Eine geringmäßige Kohlenwasserstoff-Index-Erhöhung sollte längerfristig beobachtet werden. Von ihr geht jedoch kein akuter Handlungsbedarf aus.

Bei einer mäßig sensiblen Folgenutzung sollten u.a. alle nutzungsspezifischen Anlagenteile vollständig aus dem Untergrund entfernt werden. Bei einer Auskofferung sollte eine gutachterliche Begleitung und eine umweltgeologische Abnahme des Aushubplanums / Sohlbereiches erfolgen.

Das Grundwasser weist eine geringmäßige Kohlenwasserstoff-Index-Auffälligkeit auf. Der auffällige Parameter sollte im zeitlichen Abstand erneut untersucht und bewertet werden

(Grundwasser-Monitoring), um Veränderungen zu ermitteln. Es besteht ebenfalls kein akuter Handlungsbedarf.

Gem. § 9 (5) Nr. 3 BauGB ist die Fläche im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet.

#### historische Erkundung der Deutschen Bahn AG

Aus der historischen Erkundung der Deutschen Bahn AG für den Kreis Soest gehen drei weitere Altlastenverdachtsflächen hervor, jedoch ist auf dem Areal des Bahnhofes Werl von keinem gravierenden Gefährdungspotenzial auszugehen. Es handelt sich lediglich um

- einen ehemaligen Kleinlokschuppen,
- ein ehemaliges Magazin mit Schlosserei,
- eine ehemalige Köf-Tankstelle.

Im Bereich der genannten Verdachtsflächen muss mit lokalen MKW-Belastungen des Bodens durch Diesel, Öle und Schmierstoffe gerechnet werden. Ferner wurden in Schlossereien häufig Kaltreiniger eingesetzt, die zu einer Bodenbelastung mit LHKW geführt haben können. Mögliche Kontaminationen des Bodens dürften aufgrund der obersten geringdurchlässigen und bis zu 2 m mächtigen Lössschicht (lehmgiger Schluff, schluffig lehmiger Feinsand) sowie stellenweise undurchlässiger Geschiebelehme vertikal begrenzt sein. Eine Gefahr für das Stauwasser besteht nur bei Entfernung der Lössschicht, weil dann Schadstoffe über das Sickerwasser in das ca. 2 m u. GOK anstehende Stauwasser ausgetragen werden könnten. Für die Bereiche des ehemaligen Kleinlokschuppens und des ehemaligen Magazins mit Schlosserei besteht lt. Gutachten ein geringes Gefährdungspotenzial für die Schutzgüter. Es wird davon ausgegangen, dass der Boden des Kleinlokschuppens bzw. des Magazins mit Schlosserei zumindest teilweise versiegelt war und nur in kleineren Mengen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wurde.

Im Bereich der ehemaligen Tankstelle (am Gleis 405) besteht lt. Gutachten ein mittleres Gefährdungspotenzial. Es wird eine mangelnde Versiegelung des Bodens und eine große Menge der gehandhabten, Wasser gefährdenden Stoffe angenommen. Demnach sind bei einem konkreten Bauvorhaben weitere Untersuchungen erforderlich.

Gem. § 9 (5) Nr. 3 BauGB sind die Flächen im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet.

Ergänzend dazu werden folgende Hinweise gegeben:

1. Sollten bei Erdarbeiten Abfallablagerungen oder Bodenverunreinigungen festgestellt werden, ist das Dezernat Bau, Kataster, Straßen, Umwelt - Sachgebiet Abfallwirtschaft / Bodenschutz des Kreises Soest umgehend zu benachrichtigen. Die vorgefundenen Abfälle bzw. verunreinigter Boden sind bis zur Klärung des weiteren Vorgehens gesichert zu lagern.
2. Bei Baumaßnahmen anfallende Abfälle sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Abfälle, die nicht verwertet werden, sind auf den Entsorgungsanlagen im Kreis Soest zu beseitigen.
3. Sofern gewerblich genutzte Gebäude bzw. Anlagen abgebrochen werden, ist der Abteilung Abfallwirtschaft / Bodenschutz vor Beginn ein Abfallentsorgungskonzept vorzulegen. Der Abbruchbeginn ist spätestens zwei Arbeitstage vorher durch eine Abbruchmeldung anzuzeigen.

#### **Denkmalschutz und -pflege**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ sind folgende in der Denkmalliste eingetragene Bau- und Bodendenkmäler vorhanden:

- Heiligenhäuschen Brandisstraße  
Das Heiligenhäuschen (XI. Kreuzwegstation) steht auf einem von Bordsteinen eingefassten Rondell im Einmündungsbereich „Brandisstraße“ / „Langenwiedenweg“. Es ist ein großer, mit Schiefer gedeckter Bau in Werler Grünsandstein. Es wurde unter der lfd. Nr. 65 in die Denkmalliste der Stadt Werl aufgenommen.
- Bahnhofsgebäude  
Das zweigeschossige Empfangsgebäude Werl dokumentiert die stilgeschichtliche Entwicklung in der Bahnhofsarchitektur und ermöglicht Vergleiche mit zeitgleich erstellten Empfangsgebäuden. Ebenso wie die Stadtstruktur wurden auch die wirtschaftlichen Verhältnisse durch die Eisenbahn einem grundlegenden Wandel unterworfen. Für die Stadt Werl brachte der Anschluss neben den wirtschaftlichen Vorteilen, womit eine wesentliche Vorbedingung für ein weiteres Wachstum der Stadt erfüllt war, einen erheblichen Prestigeerfolg. Zudem hatte die Bahn 100 Jahre hindurch eine große Bedeutung für den Pilgerverkehr. Letztlich sprechen neben den o.g. wissenschaftlichen Gründen auch städtebauliche Aspekte für die Erhaltung und Nutzung des Empfangsgebäudes, dass 2004 / 2005 saniert wurde. Als nördliche Begrenzung des historischen Stadtkerns bildet der Bahnhof einen besonderen städtebaulichen Begrenzungs- und Bezugspunkt. Das Bahnhofsgebäude, das heute als Kultur- und Eventzentrum genutzt wird, wurde unter der lfd. Nr. 190 in die Denkmalliste der Stadt Werl aufgenommen.

Die aufgeführten Denkmäler können bei Umsetzung der Planung an ihrem Standort erhalten werden. In Bezug auf das Kriegsgefangenenendenkmal am Bahnhofsvorplatz ist eine Verlegung erforderlich.

Folgende Hinweise werden gegeben:

Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zum historischen Stadtkern von Werl, einem archäologisch bedeutsamen Bereich. In der näheren Umgebung des o.g. Plangebietes sind zahlreiche archäologische Fundstellen verschiedener Epochen bekannt (s. Anl. 2). Möglicherweise reichen einzelne Fundstellen bis in den Planungsbereich hinein. Zudem ist bei Bodeneingriffen im Rahmen der Planumsetzung mit der Aufdeckung bisher unbekannter Fundstellen zu rechnen. Daher sind die geplanten Erdarbeiten frühzeitig mit der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761-93750, Fax: 02761-2466) abzustimmen, um eine archäologische Begleitung, vor allem des Mutterbodenabtrags, durch einen Mitarbeiter des Amtes sicherzustellen. Der Oberbodenabtrag muss mit einem Bagger mit Sandschaufel im rückwärtigen Verfahren abgetragen werden. Sollten Bodenfunde auftreten, kann es zu kurzfristigen Verzögerungen im Bauablauf kommen.

Im Allgemeinen können bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler (kultur- und / oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und / oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt als Untere Denkmalbehörde und / oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761-93750, Fax: 02761-2466) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 und § 16 Denkmalschutzgesetz NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird.

Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist nach § 16 (4) DSchG NW berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu sechs Monate in Besitz zu nehmen.

### **Grunderwerb / Kosten**

Im Zusammenhang mit der Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg werden von dem heutigen Rewe-Grundstück ca. 900 m<sup>2</sup> beansprucht. Des Weiteren wird bei Umsetzung der Planung die „Brandisstraße“, bedingt durch das Trogbauwerk der Bahnunterführung Langenwiedenweg, vom „Langenwiedenweg“ abgebunden und mit einer Wendemöglichkeit versehen. Im Zuge der Realisierung der Bahnunterführung Langenwiedenweg und die damit

verbundene Abbindung der „Brandisstraße“ vom „Langenwiedenweg“ können die für eine öffentliche Verkehrsfläche benötigten ca. 900 m<sup>2</sup> des heutigen Rewe-Grundstückes durch süd-westlich an das Rewe-Grundstück angrenzende städtische Teilflächen nahezu komplett ausgeglichen werden.

Des Weiteren beabsichtigt die Stadt, nicht städtische Flächen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes von der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung mbH (GWS) zu erwerben. In Bezug auf das geplante Nahversorgungszentrum ist beabsichtigt, die im Eigentum der Stadt und GWS befindlichen Flächen zu veräußern. Mit der Veräußerung des Geländes soll begonnen werden, wenn die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen geklärt sind, d. h. wenn im Bebauungsplanverfahren eine gewisse Planreife besteht.

Mit dem Investor werden dann Vereinbarungen zur Erschließung, zu den Kosten etc. getroffen.

Die Aufhebung des Bahnüberganges Langenwiedenweg ist eine Maßnahme nach § 5 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Beteiligte an dem Kreuzungspunkt sind die Bahn als Baulastträger des Schienenweges und die Stadt als Baulastträger der Straße. Die kreuzungsbedingten Kosten werden gem. § 13 (1) Eisenbahnkreuzungsgesetz von der Bahn und der Stadt sowie von dem Bund zu je einem Drittel getragen.

Werl, im August 2011

i.A.



Fachbereich III - Abt. Stadtplanung, Straßen und Umwelt