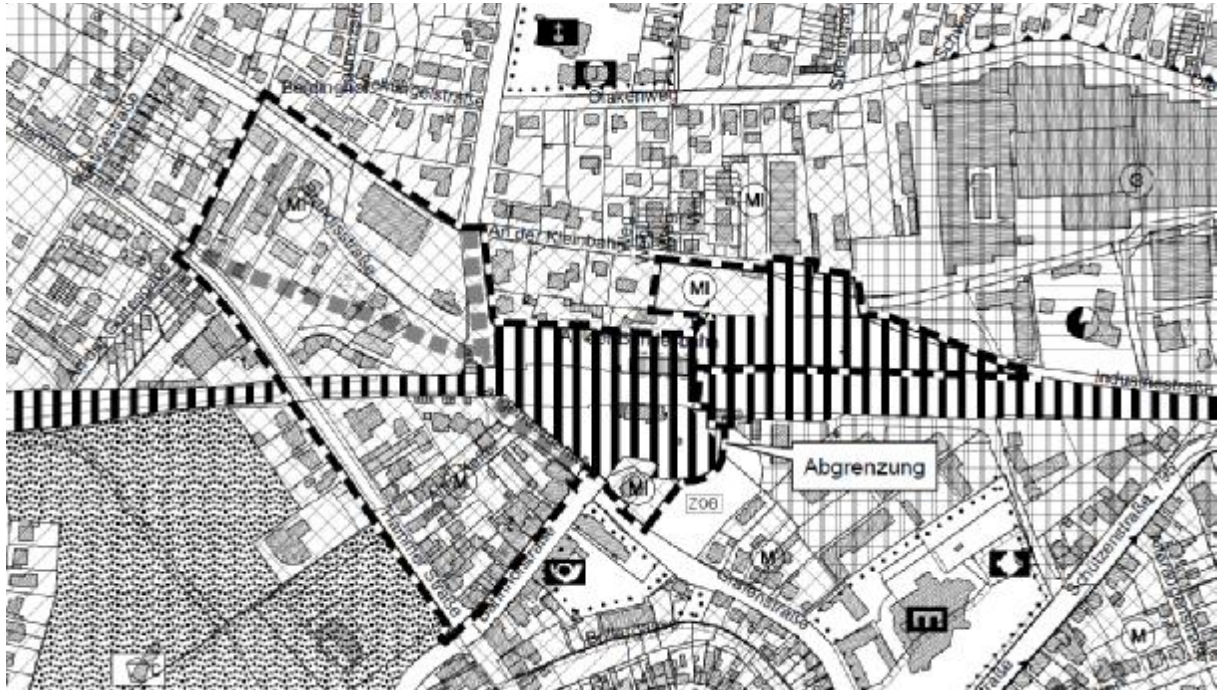


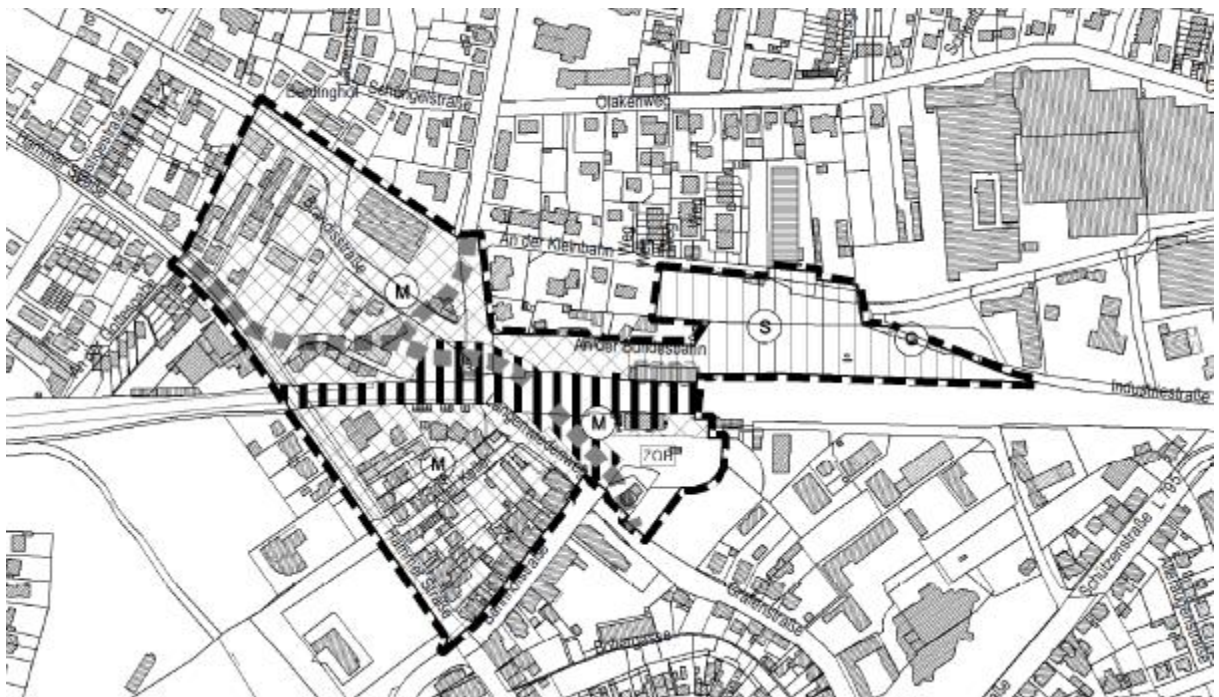
# ENTWURF DER BEGRÜNDUNG

## zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl

### Bahnhofsumfeld



Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Werl mit Geltungsbereich der 79. FNP-Änderung (Bahnhofsumfeld)



Entwurf der 79. FNP-Änderung (Bahnhofsumfeld)

## ENTWURF DER BEGRÜNDUNG

### zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl

#### Bahnhofsumfeld

#### Inhalt

##### Teil I

<b>1. Bestandsbeschreibung</b>	<b>3</b>
<u>Gebietsentwicklungsplan bzw. Regionalplan</u>	
<u>Sanierungssatzung</u>	
<b>2. Planungsziele</b>	<b>3</b>
<b>3. Planungsinhalte</b>	<b>4</b>
<b>4. Erschließung</b>	<b>6</b>
<u>Verkehr</u>	
<u>Ver- und Entsorgung</u>	
<b>5. Natur und Landschaft</b>	<b>7</b>
<u>Artenschutz</u>	
<u>Umweltprüfung</u>	
<b>6. Sonstige Belange</b>	<b>8</b>
<u>Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz</u>	
<u>historische Erkundung der Deutschen Bahn AG</u>	
<u>Immissionsschutz</u>	
<u>Denkmalschutz</u>	

##### Teil II

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

## 1. Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet der 79. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Werl grenzt nördlich an den historischen Stadtkern an und erstreckt sich im Bereich des Bahnhofes der Stadt Werl auf ca. 8,9 ha. Es wird begrenzt durch die Straße „An der Kleinbahn“ im Norden, durch den „Langenwiedenweg“ bzw. die „Hammer Straße“ im Westen sowie durch die „Bahnhofstraße“ und die „Grafenstraße“ im Süden. Außerdem wird es von der Bahnlinie Dortmund - Unna - Werl - Soest in West-Ost-Richtung durchschnitten.

Der Bereich nördlich der Bahnlinie ist geprägt durch Mischgebiete, brach gefallenen Bahnflächen sowie minder genutzte Flächen und grenzt im Norden an ein Mischgebiet sowie Wohnbauflächen und gewerbliche Bauflächen an.

Der Bereich südlich der Bahnlinie ist geprägt durch gemischte Bauflächen, ein Mischgebiet, das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude mit Vorplatz, den Zentralen Omnibusbahnhof und einen Park+Ride-Platz. Es wird im Süden durch die „Bahnhofstraße“ und die „Grafenstraße“ begrenzt. Daran schließt sich der historische Stadtkern an. Im Westen trennen die „Hammer Straße“ und zum Teil gemischte Bauflächen diesen Bereich von dem Kurpark.

### Gebietsentwicklungsplan bzw. Regionalplan

Der bestehende 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.

### 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 Bahnhofsgelände aufzuwerten.

Vor diesem Hintergrund wurde das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude bereits saniert und damit ein Missstand im Bereich des Bahnhofsvorplatzes beseitigt.

## 2. Planungsziele

Die 79. FNP-Änderung wird als planungsrechtliche Grundlage für den Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ durchgeführt. Der Geltungsbereich der 79. FNP-Änderung weicht teilweise von dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 ab.

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 Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“ wird gem. § 8 (3) BauGB im Parallelverfahren aufgestellt.

Im Januar 2009 wurde die geplante Entwicklung des Bahnhofsumfeldes der Öffentlichkeit im Rahmen einer Ausstellung und Informationsveranstaltung vorgestellt. In der Sitzung des Planungs- und Bauausschusses am 14.05.2009 wurde dann das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ eingeleitet und der Vorentwurf zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange freigegeben. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB wurde in der Zeit vom 27. Mai 2009 bis einschließlich 01. Juli 2009 durchgeführt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 4 (1) BauGB mit Schreiben vom 03. Juni 2009 zur Äußerung bis zum 10. Juli 2009 aufgefordert.

Anschließend wurden von der Stadt Werl auf Grundlage der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen entsprechende Untersuchungen in Auftrag gegeben, die Planung wurde optimiert und weiter ausgearbeitet.

Auf dieser Grundlage soll das Verfahren zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes durchgeführt werden. Da die Unterrichtung und Erörterung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung bereits zuvor auf anderer Grundlage erfolgt sind, soll im Verfahren zur 79. FNP-Änderung von einer frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB abgesehen werden.

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. Wesentliches Ziel des 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 Stadtgebietes an die Innenstadt zu verbessern.

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.

In dem Bebauungsplan Nr. 33 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 einem Kreuzungspunkt an den „Langenwiedenweg“ angebunden.

Im Jahr 2002 wurde die ursprüngliche Planung überarbeitet. Die Planung sieht ebenfalls eine Verknüpfung der „Grafenstraße“ mit der „Hammer Straße“ durch eine Bahnunterführung vor, jedoch wird die „Hammer Straße“ über einen ebenerdigen Kreisverkehr an den „Langenwiedenweg“ angebunden. Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ist ein weiterer Kreisverkehr vorgesehen.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 102, der den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 größtenteils überlagert, wird darüber hinaus die Aufwertung weitgehend brachliegender Flächen nördlich der Bahnlinie, z.B. durch die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums sowie die Aufwertung des südlich der Bahnlinie gelegenen Bahnhofsvorplatzes, verfolgt.

### **3. Planungsinhalte**

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Werl sind für den Änderungsbereich

- gemischte Bauflächen gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO,
- Mischgebiete gem. § 1 (2) Nr. 6 BauNVO,
- Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge (Bahnanlage, örtliche vorhandene und geplante Hauptverkehrsstraße) gem. § 5 (2) Nr. 3 BauGB

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> gem. § 1 (1) Nr. 4 BauNVO (nord-östlicher Teilbereich),
- geringfügig in eine gewerbliche Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 3 BauNVO (nord-östlicher Teilbereich),
- geringfügig in eine gemischte Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO (süd-östlicher Teilbereich),
- in eine Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge mit der Zweckbestimmung: Zentraler Omnibusbahnhof gem. § 5 (2) Nr. 3 BauGB (südöstlicher Teilbereich)

umgewandelt werden.

Zudem wird die Umwandlung

- der als Mischgebiet dargestellten Fläche in eine gemischte Bauflächen gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO (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> gem. § 1 (1) Nr. 4 BauNVO (nord-östlicher Teilbereich),
- der als Mischgebiet dargestellten Fläche in eine Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge gem. § 5 (2) Nr. 3 BauGB (örtliche geplante Hauptverkehrsstraße im südlichen Teilbereich),
- der dargestellten Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge (örtliche vorhandene Hauptverkehrsstraße) in eine gemischte Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO (süd-westlicher Teilbereich)

verfolgt.

Mit der im Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ verfolgten Verknüpfung der „Hammer Straße“ mit der „Grafenstraße“ ist eine Umgestaltung der verkehrlichen Situation und Neuordnung der an die Straßenräume angrenzenden Bereiche verbunden. Die dargestellten Flächen für die örtlichen Hauptverkehrszüge (örtliche vorhandene und geplante Hauptverkehrsstraße) wurden an die aktuelle Straßenplanung angepasst.

Durch die geplante Schließung des höhengleichen Bahnüberganges Hammer Straße für den motorisierten Verkehr und die damit verbundene neue Führung der „Hammer Straße“ zum „Langenwiedenweg“ wird der südliche Bereich der „Hammer Straße“ nicht mehr als Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt.

Das Grundstück des Gebäudes Grafenstraße 1 wird für die Anbindung der Bahnunterführung Langenwiedenweg an die „Grafenstraße“ über einen Kreisverkehr benötigt. Daher ist eine Umwandlung des im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Werl dargestellten Mischgebietes in eine Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge erforderlich.

Unter der Zielsetzung die städtebaulichen Missstände im Bereich des Bahnhofes zu beseitigen wird im süd-östlichen Teilbereich die Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes als Eingang zur Innenstadt verfolgt. Aus diesem Grund ist hier eine Mischfläche dargestellt. Das Bahnhofsgebäude wurde nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt und wird daher als „Bahnanlage“ dargestellt.

Im nord-östlichen Teilbereich sollen minder genutzte bzw. brachliegende Flächen einer neuen Nutzung (Entwicklung eines Nahversorgungszentrums) zugeführt werden. Die Stadt Werl hat eine Strukturuntersuchung zur quantitativen und qualitativen Analyse und Bewer-

tung der Einzelhandelssituation in Werl durchführen lassen. In der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl (BBE Unternehmensberatung 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 „Langenwiedenberg“ 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.

Unter der Zielsetzung, dass die Nahversorgung mit Sortimenten des täglichen Bedarfs dezentral durch marktfähige Standorte (Nahversorgungsschwerpunkte) sichergestellt werden soll, wird angestrebt, eine wohnortnahe Versorgung im nördlichen Stadtgebiet zu sichern. Dadurch wird dem Leitgedanken der „Stadt der kurzen Wege“ vor dem Hintergrund des demografischen Wandels Rechnung getragen.

Unter Berücksichtigung des zentralen Versorgungsbereiches (Hauptzentrum) soll im nördlichen Innenstadtbereich eine marktfähige Versorgungseinheit angesiedelt werden. Vorgehen ist ein Sortiment, das den nahversorgungsrelevanten Sektor abdeckt.

In diesem Zusammenhang soll durch die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes eine Sonderbaufläche (ca. 1,3 ha) mit der Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandel „Nahversorgungszentrum“ mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m<sup>2</sup> dargestellt werden. Durch die Darstellung einer Sonderbaufläche (S) wird weder die Funktionsfähigkeit des zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Werl oder benachbarter Gemeinden noch die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung beeinträchtigt.

Die 79. FNP-Änderung ist an die Ziele der Raumordnung gem. § 34 Landesplanungsgesetz angepasst.

#### **4. Erschließung**

##### Verkehr

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 Langenwiedenberg und unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums hervor. Weiterhin wurden in dem verkehrstechnischen Gutachten vor dem Hintergrund der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenberg und des geplanten Nahversorgungszentrums gute Leistungsfähigkeiten für die vorgesehenen Kreisverkehre nördlich und südlich der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenberg und für den Knotenpunkt „Langenwiedenberg“ / „An der Bundesbahn“ sowie Ausgangswerte für die Geräuschimmissionsuntersuchung ermittelt.

Bei Umsetzung der Planung (Bündelung des Verkehrs im Bereich der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenberg) wird sich der Verkehr erheblich auf dem „Langenwiedenberg“ und geringfügig z.B. auf der „Grafenstraße“ und „Bahnhofstraße“ erhöhen, jedoch wird die Verkehrsbelastung im südlichen Bereich der „Hammer Straße“ sowie auf der „Brandisstraße“ und im südlichen Bereich der „Rustigestraße“ deutlich abnehmen.

Von einer Zunahme des Schwerverkehrsanteils ist nicht auszugehen, da es sich um eine innerstädtische Verkehrsverbindung handelt und die Stadt Werl über mehrere Autobahnverbindungen im Süden und Westen sowie über komfortable Umgehungsstraßen verfügt.

## Ver- und Entsorgung

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

### *Entwässerung*

Das Plangebiet liegt im kanalisierten 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.

## **5. 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 Rahmen eines artenschutzrechtlichen Fachgutachtens (Büro LökPlan, Anröchte, September 2009) wurde geprüft, ob im Plangebiet besonders oder streng geschützte Arten vorkommen oder vorkommen können und ob durch die Umsetzung der Planung 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 der Planung keine Verbotstatbestände nach § 19 oder § 42 (heute § 44) BNatSchG unter Berücksichtigung der im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen erfüllt werden.

Die Maßnahmen, wie z.B. eine landschaftsökologische Baubegleitung, wurden lediglich aus Vorsorgegründen und zur Risikominimierung vorgeschlagen.

### 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 Vor-*

*belastungen und unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als gering bis mittel eingestuft. Nach derzeitigem Kenntnisstand werden keine erheblichen Beeinträchtigungen prognostiziert.“*

## **6. Sonstige Belange**

### Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz

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

1. ehemaliger Schrottplatz an der Straße „An der Bundesbahn“  
(heutige Nutzung: Lagerplatz),
2. ehemalige ARAL-Tankstelle an der „Hammer Straße“ nördlich der Bahnlinie  
(heutige Nutzung: Kfz-Betrieb),
3. ehemalige Tankstelle an der „Hammer Straße“ südlich der Bahnlinie,  
(heutige Nutzung: Autohandel),
4. ehemalige Goldin-Tankstelle an der „Hammer Straße“ / „Alter Keller“  
(heutige Nutzung: Wohngebäude und Garagen).

#### zu 1.

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.

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.

### 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. 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.

### Immissionsschutz

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung (Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund, November 2010) wurden die Geräuschemissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr im Plangebiet für das heutige Verkehrsaufkommen sowie das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung der Bahnunterführung Langenwiedenweg und unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums 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 im Rahmen des parallel geführten Bebauungsplanverfahrens zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen sind.

## Denkmalschutz

Im Geltungsbereich der 79. Änderung des Flächennutzungsplanes sind folgende in der Denkmalliste eingetragenen 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 ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Werl nicht dargestellt, jedoch wurde es unter der lfd. Nr. 65 in die Denkmalliste der Stadt Werl aufgenommen.

- Bahnhofsgebäude

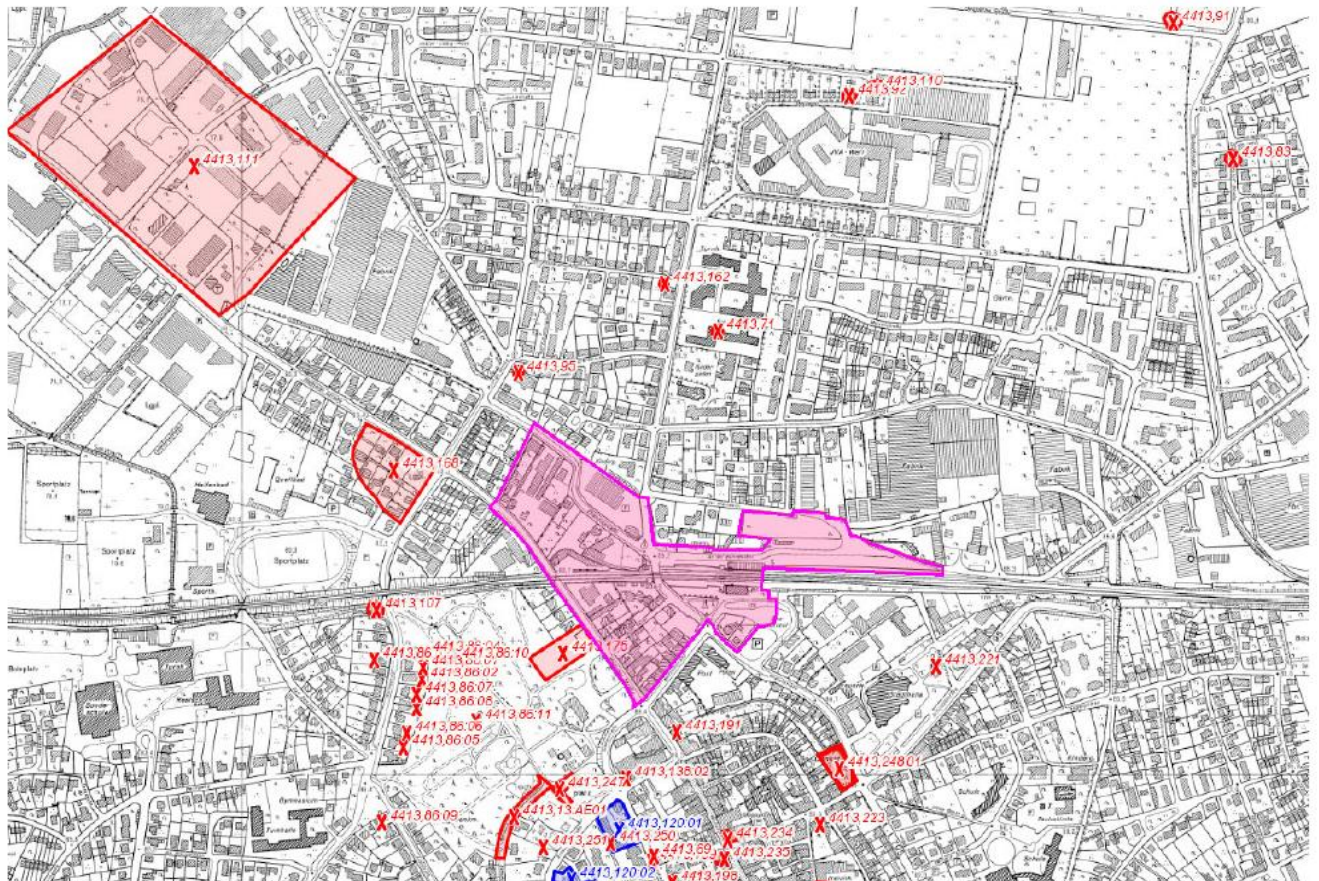
Das zweigeschossige Empfangsgebäude Werl dokumentiert die stilgeschichtliche Entwicklung in der Bahnhofsarchitektur und ermöglicht Vergleiche mit zeitgleich erstellten Empfangsgebäuden. Ebenso wie die Stadtstruktur wurden auch die wirtschaftlichen Verhältnisse durch die Eisenbahn einem grundlegenden 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, ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Werl nicht dargestellt, jedoch wurde es 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. nachfolgende Abbildung). 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 / Gemeinde 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.



- 4413,111 Saline Neuwerk
- 4413,91 Römische Fundstelle
- 4413,110 Rössener Fundstelle
- 4413,92 Römische Fundstelle
- 4413,83 Rössener Siedlung/Gräber
- 4413,162 Steinzeitliche Fundstelle
- 4413,71 Steinzeitliche Fundstelle
- 4413,95 Neolithische Fundstelle
- 4413,168 Saline Hölpe
- 4413,107 Reste ehem. Straßen
- 4413,86:01-11 Bandkeramische Siedlung
- 4413,175 Steinzeitliche Fundstelle
- 4413,191 Mittelalterliche Fundstelle
- 4413,221 Mittelalterliche Fundstelle
- 4413,248.01 Jüdischer Friedhof
- 4413,138.02 Stadtbefestigung Werl

Werl, im August 2011  
i. A.

Ludger Pöpsel  
Fachbereich III - Abt. Stadtplanung, Straßen und Umwelt