

## **Niederschrift Nr. 2/2015**

über die öffentliche und nicht öffentliche Sitzung des  
Planungs-, Bau- und Umweltausschusses  
am Dienstag, dem 02. Juni 2015, 18.00 Uhr, Sitzungssaal

Vor Beginn der öffentlichen Sitzung im Sitzungssaal bestand ab 17.00 Uhr Gelegenheit zu einer Ortsbesichtigung der Objekte Kämperstraße 33 bis 37 (siehe TOP I/3 Vorlage Nr. 263). Danach begann um 18:00 Uhr die öffentliche Sitzung im Sitzungssaal.

Unter dem Vorsitz des Rats Herrn Eifler sind anwesend:

Mitglieder: Frauen Vorwerk-Rosendahl und Schritt (für Esser), die Herren Westervoß, Sommerfeld (bis TOP I/15, dieser zeitweise), Böllhoff, Becker (für Niehaus), Wenninghoff, Nordmann, Lippold (für Weber), Meerkötter, Friebe-Wieschhoff, Dißelhoff, Scheer, Schulte, Nabers, Sprenger, Miah, Drewes (für Frau Patzer) und Cloer

Verwaltung: Herren Canisius, Pöpsel, Engelmann und Eickhoff, Frauen Reinck, Vielberg und Schulte

### **I. Öffentliche Sitzung**

---

<b>TOP Nr.</b>	<b>Vorlage Nr.</b>	<b>Tagesordnungspunkt</b>
--------------------	------------------------	---------------------------

---

1		Feststellung der fristgerechten und ordnungsgemäßen Einladung sowie der Beschlussfähigkeit; Hinweis auf das Mitwirkungsverbot gem. § 31 GO
---	--	--

2		Einwohnerfragestunde
---	--	----------------------

Mitteilung:

3	263	Abbruch der Gebäude Kämperstraße 33 und 37 und Errichtung von zwei Einfamilienhäusern und einem Mehrfamilienhaus sowie Sanierung des Baudenkmals Kämperstraße 35
---	-----	--

Vorlagen:

4	265	79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl (Bahnhofsumfeld) hier:- Beschluss über die Abwägung der Anregungen aus der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und § 4 (2) BauGB - Freigabe zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB
---	-----	---

5	264	Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“
---	-----	---

- hier:- Beschluss über die Abwägung der Anregungen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB  
 - Freigabe zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB
- 6 266 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“  
 hier:- Beschluss über die Abwägung der Anregungen aus der frühzeitige Beteiligung gem. § 3 (1) BauGB und § 4 (1) BauGB  
 - Freigabe zur Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB  
 - Freigabe zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB
- 7 269 89. Änderung des Flächennutzungsplanes (Postgebäude)  
 hier: - Änderungsbeschluss gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) BauGB (Einleitungsbeschluss)  
 - Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB  
 - Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB sowie der benachbarten Gemeinden gem. § 2 (2) BauGB
- 8 267 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“  
 hier: -Änderungsbeschluss gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) BauGB (Einleitungsbeschluss)  
 - Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB  
 - Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB
- 9 242 Bebauungsplan Nr. 12 „Scheidinger Straße / Bergstraßer Weg“, 5. Änderung und Erweiterung  
 hier:- Änderungsbeschluss gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) BauGB (Einleitungsbeschluss)  
 - Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB  
 - Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB  
 - Freigabe zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB
- 10 243 87. Änderung des Flächennutzungsplanes (RK Autowelt Skoda)  
 hier:- Änderungsbeschluss gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) BauGB (Einleitungsbeschluss)  
 - Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB  
 - Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB sowie der benachbarten Gemeinden gem. § 2 (2) BauGB

- 11 244 Bebauungsplan Nr. 106 "Stralsunder Straße", 1. Änderung  
hier: - Änderungsbeschluss gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) BauGB  
(Einleitungsbeschluss)  
- Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit  
gem. § 3 (1) BauGB  
- Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und  
sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB  
sowie der benachbarten Gemeinden gem. § 2 (2) BauGB
- 12 241 Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes  
/Großhandelsbetriebes/Internetvertriebes im Wesentlichen mit  
Baumarktsortimenten und Lager in der ehemaligen Rollerimmobi-  
lie an der Hammer Straße  
hier: Grundsatzbeschluss zur Ansiedlung
- 13 268 1. Änderung Bebauungsplan Nr. 73 „Am Budberger Bach“  
hier: Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB
- 14 261 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für den Bau der Kreisverkehre  
Hammer Straße/ Salinenring/ Rustigestraße und Hammer Straße/  
Siederstraße / Bahnhofstraße
- 15 226 Instandsetzung von Wirtschaftswegen 2015

Anträge:

Antrag der SPD vom 21.04.2015 auf Änderung der Fahrtroute des  
Busverkehrs in der Paul-Gerhardt-Straße, Taubenpöthen und der  
Alteraugenstraße

Mitteilungen:

- 16 262 Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der SPD vom  
21.04.2015 auf Änderung der Fahrtroute des Busverkehrs in der  
Paul-Gerhardt-Straße, Taubenpöthen und der Alteraugenstraße
- 17 mündlicher Sachstandsbericht zum Antrag der Fraktionen CDU,  
SPD und BG vom 05.02.2015:  
„Antrag der o.g. Ratsfraktionen zur Reduzierung des Schwerlast-  
verkehrs in der Werler Innenstadt“

**TOP I / 1**

**Feststellung der fristgerechten und ordnungsgemäßen Ein-  
ladung sowie der Beschlussfähigkeit; Hinweis auf das Mit-  
wirkungsverbot gem. § 31 GO**

Der Vorsitzende stellt die fristgerechte und ordnungsgemäße Einladung sowie die  
Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest und macht auf das Mitwirkungsverbot  
des § 31 GO NW aufmerksam.

## **TOP I/2: Einwohnerfragestunde**

Eine Bürgerin erkundigt sich aus Sorge um ihre Sicherheit als direkte Nachbarin der Scheune „ehemals Kartoffel Preker“ in der Brandisstraße nach der Absicht der Stadt Werl, das einsturz- und brandgefährdete Gebäude zu sichern. Die Verwaltung erläutert, sich zeitnah mit der Thematik befassen zu wollen und entsprechende Schlüsse zu ziehen.

Vor Fortsetzung der Tagesordnung weist der Vorsitzende auf Folgendes zur Tagesordnung hin:

1. Die TOP I / 4, I / 5, und I / 6 werden wegen der inhaltlichen Zusammenhänge gemeinsam beraten, jedoch getrennt abgestimmt. Gleiches gilt für die TOP I / 7 und I / 8 sowie für die TOP I / 10 und I / 11.
2. Formal ist der TOP „Antrag der SPD vom 21.04.2015 auf Änderung der Fahrtroute des Busverkehrs in der Paul-Gerhardt-Straße, Taubenpöthen und der Alteraugenstraße“ vor dem TOP I / 16 zu behandeln, da letzterer sich auf den Antrag bezieht. Antrag und TOP I / 16 werden gemeinsam beraten.

Anfragen zur Tagesordnung:

Herr Nordmann erkundigt sich nach dem Verbleib des TOP „Machbarkeitsstudie In der Boke“, der in der vergangenen Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses zur Beratung in dieser Sitzung zugesagt wurde. Herr Eifler erläutert hierzu, dass er zunächst eine endgültige Entscheidung zum Ausbau der Kunibertstraße / Dorferneuerung Büderich abwarten möchte, bevor der TOP „In der Boke“ politisch beraten wird. Er geht davon aus, dass der TOP „In der Boke“ in der kommenden Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses beraten wird.

## **Mitteilung**

### **TOP I / 3-263      **Abbruch der Gebäude Kämperstraße 33 und 37 und Errichtung von zwei Einfamilienhäusern und einem Mehrfamilienhaus sowie Sanierung des Baudenkmals Kämperstraße 35****

Herr Pöpsel erläutert in der Ausschusssitzung das Vorhaben, nachdem einige Interessierte vor der Sitzung die Gelegenheit einer Begehung der Gebäude genutzt haben. Fragen des Herrn Lippold bezüglich der Gestaltung der Gebäude werden von der Verwaltung beantwortet.

**TOP I / 4-265**

**79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl (Bahnhofsumfeld)**

**hier: - Beschluss über die Abwägung der Anregungen aus der**

**Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und § 4 (2) BauGB**

**- Freigabe zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB**

B Es wird

a) die Abwägung der im Verfahren vorgebrachten Anregungen zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl (Anlage 1 aus Vorlage Nr. 265, Anlage 1 und Anlage 1a aus Vorlage Nr. 264) und

b) die Freigabe zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB beschlossen. (Anlage 3 zu Vorlage Nr. 265 und Anlage Nr. 3 aus Vorlage Nr. 264)

Abstimmungsergebnis: 5 Nein-Stimmen  
12 Ja-Stimmen

**TOP I / 5-264**

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“**

**hier: - Beschluss über die Abwägung der Anregungen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB**

**- Freigabe zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB**

B Es wird

a) die Abwägung der im Verfahren vorgebrachten Anregungen zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“ (Anlagen 1 und 1a zu Vorlage Nr. 264),

b) die Freigabe zur öffentlichen Auslegung der Unterlagen Stand 02.06.2015 gem. § 3 (2) BauGB beschlossen. (Anlage 2 Stand 02.06.2015 und Anlage 3 zu Vorlage Nr. 264)

Abstimmungsergebnis: 5 Nein-Stimmen  
12 Ja-Stimmen

**TOP I / 6-266**

**1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

**hier: - Beschluss über die Abwägung der Anregungen aus der frühzeitige Beteiligung gem. § 3 (1) BauGB und § 4 (1) BauGB,**

**- Freigabe zur Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB**

**- Freigabe zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB**

- B Es wird
- a) die Abwägung über die während der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 (1) BauGB und § 4 (1) BauGB eingegangenen Stellungnahmen zum Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ (Anlage 1 aus Vorlage Nr. 266),
  - b) die Freigabe der Unterlagen (Stand: 02.06.2015) zur Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB (Anlagen 2 und 3 aus Vorlage Nr. 266),
  - c) die Freigabe der Unterlagen (Stand: 02.06.2015) zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB beschlossen (Anlagen 2 und 3 aus Vorlage Nr. 266).

Abstimmungsergebnis: 5 Nein-Stimmen  
12 Ja-Stimmen

**TOP I / 7-269 89. Änderung des Flächennutzungsplanes (Postgebäude)**  
**hier: - Änderungsbeschluss gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) BauGB (Einleitungsbeschluss)**  
**- Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB**  
**- Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB sowie der benachbarten Gemeinden gem. § 2 (2) BauGB**

- B Es wird
- a) die 89. Änderung des Flächennutzungsplanes (Einleitungsbeschluss) gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) BauGB (Umwandlung von Fläche für den Gemeinbedarf in gemischte Baufläche) wie im als Anlage beigefügten Entwurf M. 1:5.000 gekennzeichnet (Anlage 1 und 2 aus Vorlage Nr. 269),
  - b) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB und
  - c) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB sowie der benachbarten Gemeinden gem. § 2 (2) BauGB beschlossen.

Abstimmungsergebnis: 2 Enthaltungen  
1 Nein-Stimme  
14 Ja-Stimmen

**TOP I / 8-267 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**  
**hier: - Änderungsbeschluss gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) BauGB (Einleitungsbeschluss)**  
**- Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der**

**Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB  
- Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der  
Behörden und sonstigen Träger öffentlicher  
Belange gem. § 4 (1) BauGB**

B Es wird

- a) die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 gem. § 2 (1) ) BauGB i.V.m. § 1 (8) BauGB (Einleitungsbeschluss) (Anlagen 2 und 3 zu Vorlage Nr. 267),
- b) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB,
- c) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB beschlossen.

Abstimmungsergebnis: 4 Enthaltungen  
13 Ja-Stimmen

**TOP I / 9- 242    **Bebauungsplan Nr. 12 „Scheidinger Straße / Bergstraßer Weg“, 5. Änderung und Erweiterung**  
hier: - **Änderungsbeschluss gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) BauGB (Einleitungsbeschluss)**  
- **Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB**  
- **Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB**  
- **Freigabe zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB****

B Es wird

- a) die Änderung und Erweiterung des Bebauungsplanes Nr. 12 gem. § 2 (1) BauGB i.V.m. § 1 (8) BauGB (Einleitungsbeschluss) (Anlagen 1 und 2 zur Vorlage Nr. 242),
- b) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB,
- c) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und

die Freigabe zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB beschlossen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**TOP I / 10-243 87. Änderung des Flächennutzungsplanes (RK Autowelt Skoda)**

**hier: - Änderungsbeschluss gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) BauGB (Einleitungsbeschluss)**

- Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB**
- Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB sowie der benachbarten Gemeinden gem. § 2 (2) BauGB**

B Es wird

- a) die 87. Änderung des Flächennutzungsplanes (Einleitungsbeschluss) gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) BauGB (Umwandlung von Fläche für die Landwirtschaft in Gewerbliche Baufläche, Darstellung einer Erdgasleitung) wie im als Anlage beigefügten Entwurf M. 1:5.000 gekennzeichnet (Anlagen 1 und 2 aus Vorlage Nr. 243),
- b) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB und
- c) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB sowie der benachbarten Gemeinden gem. § 2 (2) BauGB beschlossen.

Abstimmungsergebnis: 4 Enthaltungen  
13 Ja-Stimmen

**TOP I / 11-244 Bebauungsplan Nr. 106 "Stralsunder Straße",  
1. Änderung**

**hier: - Änderungsbeschluss gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) BauGB (Einleitungsbeschluss)**

- Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB**
- Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB sowie der benachbarten Gemeinden gem. § 2 (2) BauGB**

B Es wird

- a) die Einleitung des Planverfahrens zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 106 der Stadt Werl „Stralsunder Straße“ gem. § 2 (1) BauGB i.V.m. § 1 (8) BauGB - der Geltungsbereich ist in dem als Anlage beigefügten Übersichtsplan (M: 1:5000) gekennzeichnet – (Anlage 1 aus Vorlage Nr. 244),
- b) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB und
- c) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB sowie der benachbarten Gemeinden gem. § 2 (2) BauGB beschlossen.



Abstimmungsergebnis: 5 Enthaltungen  
12 Ja-Stimmen

**TOP I / 12-241 Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes / Großhandelsbetriebes/Internetvertriebes im Wesentlichen mit Baumarktsortimenten und Lager in der ehemaligen Rollerimmobilie an der Hammer Straße hier: Grundsatzbeschluss zur Ansiedlung**

- B Es wird
- a) die grundsätzlich positive Begleitung der geplanten Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes / Großhandelsbetriebes / Internetvertriebes im Wesentlichen mit Baumarktsortimenten und Lager in der ehemaligen Rollerimmobilie an der Hammer Straße und
  - b) der Auftrag an die Verwaltung zur Klärung der landesplanerischen Problematik mit der Bezirksregierung Arnsberg beschlossen.

Abstimmungsergebnis: 7 Nein-Stimmen  
10 Ja-Stimmen

**TOP I / 13-268 1. Änderung Bebauungsplan Nr. 73 „Am Budberger Bach“ hier: Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB**

- B Beschlussempfehlung des PBUA:  
Der Rat beschließt
- a) die 1. Änderung gem. § 13 a BauGB des Bebauungsplanes Nr. 73 Werl-Budberg „Am Budberger Bach“ gem. § 10 BauGB als Satzung und
  - b) die Begründung zur 1. Änderung gem. § 13 a BauGB des Bebauungsplanes Nr. 73 Werl-Budberg „Am Budberger Bach“.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**TOP I / 14-261 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für den Bau der Kreisverkehre Hammer Straße/ Salinenring/ Rustigestraße und Hammer Straße/ Siederstraße / Bahnhofstraße**

Zu diesem Tagesordnungspunkt wird ein Schreiben eines Bewohners der Rustigestraße vom 28.05.2015 an die Ausschussmitglieder, den Vertreter der Presse und die Öffentlichkeit im Zuschauerraum verteilt (Anlage 1 zu TOP I / 14-261).

Der Tagesordnungspunkt wird eingehend insbesondere bezüglich der Methodik der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung beraten. Die Tatsache, dass es sich bei den in Rede stehenden Kreisverkehrsanlagen um Minikreisverkehre handelt, ist zur Entscheidungsfindung von großer Bedeutung. Die Beschlussfassung zu diesem Ta-

gesordnungspunkt wird auf die kommende Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses, terminiert für den 02.09.2015, vertagt. Hierzu bittet der Vorsitzende um eine Überarbeitung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bezüglich gleicher Betrachtungszeiträume für eine Kreisverkehrsanlage bzw. eine Ampelanlage und um Berücksichtigung des ausgehändigten Bewohnerschreibens. In diesem Zusammenhang wird um Ausführungen zur Historie der Anordnung einer Einbahnstraße in der Rustigestraße gebeten.

### **TOP I / 15-226**

### **Instandsetzung von Wirtschaftswegen 2015**

Im Rahmen der Beratung des Tagesordnungspunktes bittet der Vorsitzende die Verwaltung um Prüfung zur nächsten Ausschusssitzung am 02.09.2015, ob der Betrieb des Rundbehälters auf dem Grundstück Waltringer Weg 90 den Status eines „privilegierten“ landwirtschaftlichen Betriebes im Sinne des Baugesetzbuches besitzt. Die Verwaltung sagt die Prüfung zu.

B Es wird beschlossen:

- a) Die Verwaltung wird beauftragt, Verhandlungen zur Kostenbeteiligung und Durchführung der o. g. Instandsetzungsmaßnahmen mit dem Betreiber des Rundbehälters auf dem Grundstück Waltringer Weg 90 aufzunehmen.
- b) Vorbehaltlich eines positiven Verhandlungsergebnisses mit dem Betreiber des Rundbehälters auf dem Grundstück Waltringer Weg 90 zur Deckung der Gesamtkosten unter Beteiligung der Stadt Werl in Höhe von maximal 39.000,00 € wird der Wirtschaftsweg entsprechend den Detailplänen West und Ost zwischen Waltringer Weg und Wickeder Straße wie folgt instand gesetzt:
  1. Oberflächenherstellung zwischen Waltringer Weg und Oevinghauser Pfad
  2. Oberflächenherstellung eines Teilabschnittes westl. des Oevinghauser Pfades
  3. Anlegung einer Ausweichbucht im Kurvenbereich östl. der Wickeder Straße.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**Anträge:           Antrag der SPD vom 21.04.2015 auf Änderung der Fahrtroute des Busverkehrs in der Paul-Gerhardt-Straße, Taubenpöthen und der Alteraugenstraße**

Der Antrag wird gemeinsam mit TOP I / 16-262 beraten. Nach eingehender Beratung zieht die SPD-Fraktion aufgrund erfolgter Prüfung durch die Verwaltung und fehlender Alternativen den Antrag zurück.

**Mitteilungen:**

### **TOP I / 16-262**

**Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der SPD vom 21.04.2015 auf Änderung der Fahrtroute des Busverkehrs in der Paul-Gerhardt-Straße, Taubenpöthen und der Alteraugenstraße**

Die Verwaltung erläutert anhand einer Präsentation die Situation und beantwortet Fragen der Ausschussmitglieder.

### **Anträge:**

#### **TOP I / 17**

#### **mündlicher Sachstandsbericht zum Antrag der Fraktionen CDU, SPD und BG vom 05.02.2015: „Antrag der o.g. Ratsfraktionen zur Reduzierung des Schwerlastverkehrs in der Werler Innenstadt“**

Die Verwaltung erläutert anhand einer Präsentation die erforderlichen Maßnahmen und vorgenommenen Prüfschritte zur Umsetzung des Antrags und deren Konsequenzen. Eine abschließende Mitteilung über die Umsetzbarkeit des Antrags wird zeitnah erwartet. Kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass der Antrag nicht umsetzbar ist, wird um eine detaillierte Begründung gebeten.

### **Anfragen:**

Herr Schulte erkundigt sich, warum an der Bushaltestelle Johanneskirche (Steinertorplatz/Kaufland) in Richtung Bahnhof keine Zustiegmöglichkeit gegeben ist. Die Verwaltung erläutert die Zusammenhänge und sagt zu, mit der Busgesellschaft die Thematik erneut zu erörtern mit dem Ziel, auch eine Zustiegmöglichkeit in Richtung Bahnhof einzurichten.

Herr Pöpsel erläutert, dass zum Thema Bürgerbus die Absicht bestand, in der heutigen Sitzung die Ergebnisse der Bedarfsanalyse für die Einrichtung eines Bürgerbusses mitzuteilen. Der mit der Analyse beauftragte Bürgerbusverbund Sauerland-Hellweg eG teilte im Mai 2015 mit, diesen Termin nicht halten zu können und sagt das Analyseergebnis für August 2015 zu, so dass für die kommende Sitzung ein Bericht in Aussicht steht.

<b>eingegangene Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB</b>	<b>Abwägungsvorschläge</b>
<p>1. DB Kommunikationstechnik GmbH, Essen Schreiben vom 17.08.2011, eingegangen am 22.08.2011</p> <p><u>Auskunft im Auftrag der Deutschen Bahn AG</u> Der angefragte Bereich enthält folgende Kabel oder TK-Anlagen der DB AG: das Streckenfernmeldekabel F 3803 und Bahnhofskabel. Die Lage des Kabels kann den beigefügten Planausschnitten entnommen werden. Mit erdverlegten Bahnhofskabeln ist jederzeit zu rechnen. Diese sind nicht im zentralen Archiv dokumentiert.</p> <p>Die DB Kommunikationstechnik GmbH stimmt den von Ihnen geplanten Bauarbeiten unter folgenden Bedingungen zu: Es ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig. Bitte teilen Sie uns schriftlich (mindestens 7 Arbeitstage vorher) und unter Angabe unserer Bearbeitungs-Nr. den Termin zur Kabeleinweisung mit.</p> <p>DB Kommunikationstechnik GmbH Netzadministration Fax: 069/265-57811 E-mail: Netzadministration-w@deutschebahn.com</p> <p>Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.</p> <p>Ihre Baumaßnahme erfordert umfangreiche Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz des Kabels und der Anlagen. Zur Einleitung der Vorarbeiten empfehlen wir Ihnen die baldige Beauftragung dieser Arbeiten bei dem für Sie zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner: DB Kommunikationstechnik GmbH, Vertrieb und Kundenbetreuung, Anschrift: Postfach 10 08 51, 45008 Essen, Fax: 069/265-21028; E-Mail: info.vertrieb-west@deutschebahn.com</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Zuge der Ausführungsplanung werden die Versorgungsträger beteiligt. In diesem Zusammenhang wird mit der DB System GmbH ein Termin zur Kabeleinweisung vereinbart.</p> <p>Abstimmungen mit der DB Kommunikationstechnik GmbH und die Beauftragung hinsichtlich Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz des Kabels und der Anlagen erfolgen im Zuge der Ausführungsplanung.</p>

<p>Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft“ sind strikt einzuhalten. Die Merkblätter und eine Verpflichtungserklärung liegen dem Schreiben <u>nicht</u> bei. Die Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an uns zurückzusenden.</p> <p>Diese Zustimmung bezieht sich ausschließlich auf den Zeitraum vom 01.08.2011 bis zum 31.08.2012. Für Vorhaben außerhalb dieses Zeitraumes ist die Zustimmung erneut einzuholen. Dies gilt ebenso für Maßnahmen außerhalb des in der Zeichnung genau abgegrenzten Bereiches.</p> <p>Die Ihnen überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der Deutschen Bahn AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.</p> <p><u>Auskunft im Auftrag der Vodafone D2 GmbH</u> Der angefragte Bereich enthält keine Kabel oder TK-Anlagen der Vodafone D2 GmbH.</p> <p>Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist umgehend die folgende Stelle zu informieren: Firma: DB Kommunikationstechnik GmbH, Disponent SB1 Hagen Nord, Anschrift: Postfach 10 08 51, 45008 Essen, Telefon: 0201/6128-161, Telefax: 069/265-21796</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Merkblätter und Verpflichtungserklärung sind dem Schreiben vom 17.08.2011, das im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ eingegangen ist, beigelegt.</p> <p>Für Vorhaben nach dem 31.08.2012 und Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches wird die Zustimmung erneut eingeholt.</p> <p>Ein entsprechender Hinweis wird in die Begründung aufgenommen.</p>
<p>2. IHK Arnsberg Schreiben vom 19.08.2011, eingegangen am 19.08.2011 (per eMail)</p> <p>Zu der 79. Änderung des FNP der Stadt Werl bestehen keine Bedenken. Dies schließt jedoch nicht aus, dass zu den verbindlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ gleichwohl Anregungen vorzubringen sind.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>3. DB Netz AG, Duisburg Schreiben vom 17.08.2011, eingegangen am 19.08.2011</p> <p>Ihr Schreiben zur geplanten Änderung des Flächennutzungsplanes im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben wir erhalten.</p> <p>Die vorgesehenen Darstellungen entsprechen weitgehend dem aktuellen technischen Lösungskonzept zur Beseitigung der Bahnübergänge „Hammer Str.“ und „Langenwiedenweg“.</p> <p>Seitens der DB Netz AG besteht allerdings ein Einwand gegen die Darstellung der Planung. Wie dem Abschnitt „Planungsziele“ des Begründungsentwurfs zu entnehmen ist, soll der Bahnübergang „Hammer Str.“ nicht vollständig und dauerhaft beseitigt, sondern für den Fußgänger- und Radverkehr beibehalten werden.</p> <p>Dieses Ziel ist nach unserer Auffassung mit dem Ziel des Eisenbahnkreuzungsgesetzes nicht vereinbar, da hier ohne erkennbaren zwingenden Grund auf die vollständige Beseitigung des Bahnübergangs Hammer Str. verzichtet werden soll. Wir verweisen hierzu auf unsere Schreiben vom 13.04.2010 und 31.01.2011 sowie auf das Gesprächsprotokoll des Gesprächs zwischen der DB Netz AG und der Stadt Werl am 16.02.2011 in Hamm.</p> <p>Inhaltlich ist aus den vorgelegten Unterlagen zur Änderung des Flächennutzungsplanes kein neuer Sachverhalt erkennbar, der die in vorgenannten Schreiben angeführten Argumente relativieren würde. Wir halten unsere Bedenken daher in vollem Umfang aufrecht und weisen hier nochmals auf den Zweck des EKrG hin, Gefahrenpunkte zu beseitigen. Genau dies wird auch im Begründungsentwurf auf Seite 4 deutlich, in dem Sie schreiben: „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.“</p> <p>Wir bezweifeln stark, dass eine Kreuzungsvereinbarung, die nicht die Beseitigung beider Bahnübergänge zum Inhalt hat, im Interesse des Bundes ist und bezüglich des vom Bund zu tragenden Kostendrittels genehmigungsfähig wäre.</p>	<p>Die Beibehaltung des Bahnüberganges Hammer Straße für Fußgänger- und Radfahrer ist nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zunächst nicht kategorisch ausgeschlossen (s. Schreiben der DB Netz AG vom 13.04.2010). Das Eisenbahnkreuzungsgesetz sieht im § 3 vor, aus Sicherheitsgründen „... Kreuzungen zu beseitigen oder durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten ...“.</p> <p>Durch die geplante Umlegung des motorisierten Verkehrs von der Hammer Straße zum Langenwiedenweg bzw. zur geplanten Bahnunterführung am Langenwiedenweg wird die Frequenz an dem Bahnübergang Hammer Straße deutlich verringert und somit das Gefahrenpotenzial vermindert. Vor diesem Hintergrund ist der Erhalt des Bahnüberganges Hammer Straße für Fußgänger und Radfahrer grundsätzlich möglich und die gänzliche Aufgabe des Kreuzungspunktes nicht erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes werden die Planungen zu den Bahnübergängen Langenwiedenweg und Hammer Straße in Abstimmung mit der Bahn konkretisiert und der Bund wird beteiligt (Die Genehmigung der zwischen der Bahn und der Stadt Werl</p>
--	---

<p>Vor diesem Hintergrund wird sich die DB Netz AG mit Nachdruck für die vollständige Beseitigung beider Bahnübergänge einsetzen. Sollten die Voraussetzungen dafür nicht gegeben sein, ist eine Beteiligung an der Finanzierung der Maßnahme nach EKrG durch die DB Netz AG nicht wahrscheinlich.</p>	<p>abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung ist erforderlich). Mögliche Änderungen der Maßnahmen im Zuge der an das Bebauungsplanverfahren anschließenden Konkretisierung, Genehmigung und Ausführung können nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>Die Position der DB Netz AG wird zur Kenntnis genommen. In der Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 21.06.2011 wurde eine ersatzlose Schließung des Bahnüberganges Hammer Straße thematisiert. Im Ergebnis empfahl der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss, dass der Rat der Stadt Werl beschließen möge, dass der Bahnübergang an der Hammer Straße für Fußgänger und Radfahrer erhalten bleibt. Als Gründe sind zu nennen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhalt der historischen Wege- und Sichtbeziehung, insbesondere zum Stadtzentrum</li> <li>- Vermeidung von Umwegen, insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität</li> <li>- Ein höhengleicher, barrierefreier Bahnübergang ist komfortabler als eine Unterführung, da keine Steigungen überwunden werden müssen.</li> </ul>
<p>4. Gemeinde Ense                  Schreiben vom 15.08.2011, eingegangen am 18.08.2011</p> <p>Durch die Gemeinde Ense werden keine Anregungen zu den o. g. Planungen der Stadt Werl vorgebracht. Gemeindliche Belange werden durch diese Planung nicht berührt.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>5. Lippeverband                  Schreiben vom 15.08.2011, eingegangen am 17.08.2011</p> <p>Gegen die o. g. Änderung des Flächennutzungsplanes bestehen unsererseits keine Bedenken oder Anregungen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>6. Kreis Soest Schreiben vom 11.08.2011, eingegangen am 15.08.2011</p> <p>Aus landschaftsfachlicher Sicht ergeben sich zur o.g. Planung folgende Hinweise: Schutzgebiete sind durch die Planung nicht betroffen. Der Landschaftsplan Werl bezieht sich auf den baurechtlichen Außenbereich.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Vermeidungsmaßnahmen/Festsetzungen des erhaltenswerten Gehölzbestandes: Im umgrenzten Bereich befinden sich teilweise prägende Gehölzbestände. Diese sind auf ihren Erhalt zu prüfen und im folgenden Bebauungsplanverfahren entsprechend festzusetzen.</li><li>• Artenschutz: Aussagen zum Artenschutz wurden im Umweltbericht getroffen. Es ist nach dem vorgelegten Gutachten im Umweltbericht nicht ersichtlich, dass bei der Realisierung der Planung die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für geschützte Tier- und Pflanzenarten nach § 42 Bundesnaturschutzgesetz berührt werden, wenn entsprechende Maßnahmen, wie ökologische Baubegleitung und Bauzeiten, berücksichtigt werden. Diese sind entsprechend dem Umweltbericht festzusetzen.</li></ul> <p>Das Sachgebiet Abfallwirtschaft/Bodenschutz gibt folgende Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die in der Begründung zum FNP unter Nr. 6 „Sonstige Belange“ aufgeführten 4 Altlastenverdachtsflächen und die dazu erwähnten Hinweise sind zu beachten.</li><li>• Bei der späteren Realisierung von Vorhaben im Bereich der angeführten Altlastenverdachtsflächen ist die Abt. Bau, Kataster, Straßen, Umwelt, hier das SG Abfallwirtschaft/Bodenschutz zu beteiligen.</li></ul>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden in Bezug auf erhaltenswerte Gehölzbestände entsprechende Hinweise gegeben bzw. soweit erforderlich Festsetzungen getroffen.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird in Anlehnung an den Umweltbericht auf Maßnahmen zum Artenschutz, wie ökologische Baubegleitung und Berücksichtigung von Bauzeiten, hingewiesen und es werden soweit erforderlich entsprechende Festsetzungen getroffen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird in die Begründung aufgenommen.</p>
<p>7. Handwerkskammer Dortmund Schreiben vom 10.08.2011, eingegangen am 11.08.2011</p> <p>Die Handwerkskammer Dortmund unterstützt die Absicht der Stadt Werl, das Bahnhofsumfeld neu zu gestalten. Die Darstellung von gemischten</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>



<p>und gewerblichen Bauflächen bietet die Chance, an diesem zentralen Standort auch handwerkliche Leistungen anzubieten. Diese Stellungnahme erfolgt in Absprache mit der Kreishandwerkerschaft Hellweg-Lippe.</p>	
<p>8. DB Services Immobilien GmbH, Köln Schreiben vom 09.08.2011, eingegangen am 11.08.2011</p> <p>Seitens der Deutschen Bahn AG bestehen gegen die uns vorliegende Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl keine Bedenken. Aus- und Umbaumaßnahmen von denen wir als Beteiligte direkt betroffen sind, wie die geplante Aufhebung des Bahnüberganges „Langenwiedenweg“ durch den Bau einer Straßenunterführung und die Schließung des Bahnüberganges „Hammer Straße“ für den motorisierten Verkehr, sind zu gegebener Zeit mit den zuständigen Fachabteilungen der DB AG rechtzeitig abzustimmen. Wir bitten daher bei der weitergehenden Bauleitplanung um rechtzeitige Beteiligung.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen der Planumsetzung werden konkrete Maßnahmen mit den zuständigen Fachabteilungen der DB AG rechtzeitig abgestimmt. Die DB Services Immobilien GmbH wird bei den weitergehenden Planungen beteiligt.</p>
<p>9. Gemeinde Wickede Schreiben vom 08.08.2011, eingegangen am 09.08.2011</p> <p>Zum Entwurf der 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl werden keine Anregungen vorgebracht. Belange der Gemeinde Wickede (Ruhr) werden durch diese Planung nicht berührt.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>10. Stadt Hamm Schreiben vom 02.08.2011, eingegangen am 04.08.2011</p> <p>Durch die beabsichtigten Entwicklungen im Geltungsbereich der 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl im Bahnhofsumfeld werden die Belange der Stadt Hamm nicht berührt. Durch die geplante Entwicklung eines Nahversorgungszentrums mit Sortimenten des täglichen Bedarfs (Gesamtverkaufsfläche: max. 3.200 qm) im nordöstlichen Teilbereich werden keine Auswirkungen erwartet, die außerhalb des Gebietes der Stadt Werl von Bedeutung sein werden. Anregungen werden aus Sicht der Stadt Hamm nicht vorgetragen. Die Planung ist abgestimmt im Sinne des § 2 Abs. 2 BauGB.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>11. Evangelische Kirche von Westfalen - Baureferat Schreiben vom 02.08.2011, eingegangen am 04.08.2011</p> <p>Gegen die obengenannte Planung bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>12. RWE Schreiben vom 01.08.2011, eingegangen am 03.08.2011</p> <p>Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bestehen unsererseits keine Bedenken oder Anregungen. Diese Stellungnahme betrifft nur die im Eigentum der RWE Deutschland AG befindlichen Anlagen der Verteilungsnetze Strom. Innerhalb des vorliegenden Plangebietes betreiben wir keine Gas-Verteilnetzanlagen. Eine Ausfertigung Ihrer Unterlagen haben wir an das für Gas-Transportnetzanlagen zuständige Unternehmen Thyssengas weitergeleitet. Von dort erhalten Sie ggf. eine gesonderte Stellungnahme. Die Gas-Hochdrucknetze und Strom-Transportnetzanlagen der RWE sowie der Amprion (Transportnetz Strom) verlaufen mit ausreichendem Abstand zum vorliegenden Plangebiet und sind somit nicht betroffen. Bitte beteiligen Sie zukünftig die Thyssengas GmbH direkt. Die Anschrift lautet: Integrity Management und Dokumentation, Netzdokumentation und Netzauskunft, Kampstr. 49, 44137 Dortmund, Tel.: 0231/ 91291-2277 oder Fax: 0231 / 91291-2266, E-Mail: leitungsauskunft@thyssengas.com.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Thyssengas GmbH wurde direkt beteiligt.</p>
<p>13. Straßen NRW Schreiben vom 27.07.2011, eingegangen am 28.07.2011</p> <p>In Bezug auf die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl bestehen seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift keine Anregungen und Bedenken.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>14. Gemeinde Bönen Schreiben vom 26.07.2011, eingegangen am 29.07.2011</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Bönen bestehen gegen die o. g. Planung keine Bedenken. Belange der Gemeinde Bönen werden nicht berührt.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>15. LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe Schreiben vom 25.07.2011, eingegangen am 25.07.2011 (per eMail)</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zum historischen Stadtkern von Werl und betrifft damit einen archäologisch höchst relevanten Bereich. Aus der näheren Umgebung des o. g. Plangebietes sind bereits zahlreiche archäologische Fundstellen verschiedener Epochen bekannt (siehe Karte). Möglicherweise reichen einzelne Fundstellen bis in den Planungsbereich hinein.</p> <p>Zudem ist bei Bodeneingriffen im Rahmen der o. g. Planung mit der Aufdeckung bisher unbekannter Fundstellen zu rechnen. Daher bitte ich Sie, die geplanten Erdarbeiten frühzeitig mit unserem Hause abzustimmen, um eine archäologische Begleitung - vor allem des Mutterbodenabtrags - durch einen Mitarbeiter unseres 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.</p>	<p>Die Ausführungen werden als Hinweis in die Begründung aufgenommen (einschließlich Karte).</p>
<p>16. Unity Media Group Schreiben vom 25.07.2011, eingegangen am 25.07.2011 (per eMail)</p> <p>Gegen Ihre o. a. Planung haben wir keine Einwände.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>17. Thyssengas GmbH Schreiben vom 21.07.2011, eingegangen am 25.07.2011</p> <p>Durch die o. g. Maßnahme werden keine von Thyssengas GmbH betreuten Erdgashochdruckleitungen betroffen.</p> <p>Neuverlegungen in diesem Bereich sind von uns zz. nicht vorgesehen.</p> <p>Gegen die o. g. Maßnahme bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>18. Landeseisenbahnverwaltung NRW, Essen Schreiben vom 20.07.2011, eingegangen am 25.07.2011</p> <p>Im Planungsbereich des o. g. Flächennutzungs- und Bebauungsplanes befinden sich Gleisanschlussanlagen der Stadt Werl, deshalb weise ich</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>vorsorglich auf Folgendes hin: <i>Schienenwege von Eisenbahnen, einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn zuvor ein Verfahren nach §§ 18 ff des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) durchgeführt worden ist.</i> <i>Sollten demnach zur Realisierung der Ziele des o. g. Vorhabens Maßnahmen im Bereich von Bahnanlagen von nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und / oder Anschlussbahnen notwendig werden, wären entsprechende Planfeststellungsunterlagen durch das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. den betroffenen Privatgleisanschlussinhaber bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorzulegen.</i></p>	
<p>19. Kreisstadt Unna Schreiben vom 20.07.2011, eingegangen am 25.07.2011</p> <p>Die Stadt Unna bringt keine Bedenken gegen die FNP-Änderung vor. Bei im Wesentlichen unveränderter Planung von Einzelhandelsbetrieben nur für die Nahversorgung ist eine weitere Beteiligung nicht erforderlich.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen. Von einer weiteren Beteiligung wird bei im Wesentlichen unveränderter Planung von Einzelhandelsbetrieben nur für die Nahversorgung abgesehen.</p>
<p>20. Gemeinde Welper Schreiben vom 21.07.2011, eingegangen am 22.07.2011</p> <p>Durch die o. g. Änderung des Flächennutzungsplanes werden wahrzunehmende Belange der Gemeinde Welper nicht berührt, Anregungen und Bedenken werden daher nicht vorgetragen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>21. Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 53 (obere Immissionsschutzbehörde) Schreiben vom 21.07.2011, eingegangen am 21.07.2011 (per eMail)</p> <p>Die Festsetzungen im Flächennutzungsplan wurden daraufhin überprüft, ob und inwieweit die Planungsabsichten mit den Erfordernissen des Immissionsschutzes aus der Sicht der oberen Immissionsschutzbehörde vereinbar sind. Die Belange des Dezernats 53 als obere Immissionsschutzbehörde sind nicht betroffen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>22. Gelsenwasser Schreiben vom 18.07.2011, eingegangen am 20.07.2011</p>	

<p>Für die Benachrichtigung über das o. g. Vorhaben danken wir. Anregungen dazu haben wir nicht.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>23. Stadtwerke Werl GmbH Schreiben vom 18.07.2011, eingegangen am 18.07.2011 (per eMail)</p> <p>Wir erheben Einspruch zu den unter 6. Ver- und Entsorgung getroffenen Aussagen. Eine Versorgung über die vorhandenen Leitungen ist nicht möglich, bzw. es sind keine Leitungen zur örtlichen Nahversorgung vorhanden. Hier bedarf es umfangreicher Neuverlegungen: Gas/Wasser/Strom. Je nach Leistungsbedarf sind neue Versorgungsleitungen einschließlich notwendiger Trafostationen zu errichten. Aussagen hierzu können erst nach Kenntnisnahme der benötigten Leistungen erbracht werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Ausführungsplanung werden in Abstimmung mit den Versorgungsträgern konkrete Aussagen zur Um- und Neuverlegung von Leitungen (Gas/Wasser/Strom) sowie zu notwendigen Trafostationen getroffen. Das betrifft insbesondere die Einzelvorhaben: Bahnunterführung Langenwiedenweg und Nahversorgungszentrum.</p>
<p><b>sonstige eingegangene Stellungnahmen</b></p>	
<p>24. Abt. 61 - Straßen Schreiben vom 01.08.2011</p> <p>Aus Sicht der Abteilung 61 ergeben sich keine Anregungen oder Bedenken.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>25. Abt. 40 - Bildung und Kultur Schreiben vom 15.07.2011</p> <p>keine Anregungen, keine weitere Beteiligung erforderlich</p>	<p>Von einer Beteiligung der Abt. 40 - Bildung und Kultur wird im weiteren Verfahren abgesehen.</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB	Abwägungsvorschläge
<p>1) Bürger/in 1 Schreiben vom 01.07.2009 und ergänzendes Schreiben vom 07.09.2009</p> <p>In obiger Angelegenheit übergebe ich meine nachfolgende Stellungnahme und Anregungen:</p> <p>1.Gliederung des Plangebietes: Das Plangebiet gliedert sich in die Teilbereiche 1.1 Bahnunterführung Langenwiedenweg, 1.2 Nahversorgungszentrum und 1.3 Bahnhofsvorplatz.</p> <p>2.Die gesetzlichen Vorgaben nach BauGB: Das Verfahren der Bauleitplanung durchläuft zwei, in § 3 geregelte Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die 1. Phase nach Abs. 1 regelt hier die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und umfasst</p> <p>2.1 die öffentliche Unterrichtung über die Ziele, Zwecke, 2.2 Darstellungen von Planalternativen, 2.3 Auswirkungen der Planungen und Alternativen sowie 2.4 die Anhörung der Öffentlichkeit.</p> <p>Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung soll ein demokratisches Mittel sein zur besseren Information der planenden Gemeinde, über die Wünsche und Befürchtungen der planungsbetroffenen und/oder planungsinteressierten Öffentlichkeit. Der Planaufsteller hat die Verpflichtung, über mögliche Planalternativen, deren Auswirkungen umfassend in den Erläuterungen der Ziele und Zwecke und in dem planerischen Vorentwurf zu unterrichten. Erst durch derartige Planungsinhalte kann es zu einer Diskussionsfähigkeit und damit zu einer Planungstransparenz kommen, die ein Abwägen der öffentlichen mit den privaten Belangen ermöglicht. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit soll damit für Recht bzw. für Gerechtigkeit sorgen.</p> <p>Die Gemeinde kann den Bebauungsplan selber oder durch einen freiberuflichen Stadtplaner aufstellen lassen. Das Leistungsbild sollte für beide Planaufsteller gleich sein und wird nachfolgend unter 3 beschrieben.</p> <p>3. Allgemeine Beschreibung für die „Städtebauliche Leistungen“ Leistungsbild Bebauungsplan.</p> <p>3.1 Leistungsphase 1: Klären der Aufgabenstellung und Ermitteln des Leistungsumfangs.</p> <p>3.1.1 Grundleistung: Festlegung des räumlichen Geltungsbereichs und Zusammenstellung einer Übersicht der vorgegebenen, bestehenden und laufenden örtlichen und überörtlichen Planungen und Untersuchungen: Die Festlegung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans ist deshalb erforderlich, um der Öffentlichkeit das Bebauungsplangebiet darzustellen und ob das abgegrenzte B-</p>	<p>In der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB geht es um die Unterrichtung über das generelle Plankonzept, damit die Gemeinde schon in einem frühen Planungsstadium auf private und sonstige Betroffenheiten aufmerksam gemacht werden kann, die Einfluss auf die konkrete Ausarbeitung des Planentwurfs haben können. Grundlage ist demnach ein planerisches Konzept, das diskussionsfähig ist, aber noch keine verfestigte Planung. Planalternativen sind erforderlich, sofern für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebietes sich wesentlich unterscheidende Lösungen in Betracht kommen.</p> <p><u>zu 3.</u> Die allgemeine Beschreibung wird zur Kenntnis genommen.</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

Plangebiet vollständig abgegrenzt ist. Dem Planaufsteller obliegt naturgemäß nicht die eigentliche „Festlegung“, diese bleibt als hoheitliche Aufgabe der Beschlussfassung durch die Gemeinde vorbehalten. Nach Festlegung des Geltungsbereichs ist eine Übersicht über alle bestehenden und angrenzenden örtlichen Planungen zu erstellen, die für die Gestaltung des Bebauungsplans von Bedeutung sein können. Einzubeziehen sind nicht nur rechtskräftig abgeschlossene Planungen, sondern auch solche, die noch in Vorbereitung sind sowie etwaige Untersuchungen, die für den aufzustellenden Bebauungsplan von Bedeutung sind oder werden können. Als örtliche Planungen kommen insbesondere in Betracht: Flächennutzungs-, Bauungs- und Landschaftspläne, Verkehrs- und sonstige fachspezifische Pläne unter Einbeziehung der Randgebiete.

3.1.2 Ermitteln des nach dem BauGB erforderlichen Leistungsumfangs: Die Maßstäbe für die zu beachtenden Anforderungen sind in § 1 Abs. 4 ff. und § 9 BauGB niedergelegt. Danach hat der Bebauungsplan als rechtsverbindlicher Bauleitplan den Zielen der Raumordnung und Landesplanung angepasste künftige bauliche Nutzung nach Art und Umfang neben allen zusätzlichen Festlegungen entsprechend den einzelfallbedingten Besonderheiten und Notwendigkeiten derart umfassend, klar und lückenlos darzustellen, dass zweifelsfrei beurteilt werden kann, ob eine bestimmte Baumaßnahme den festgelegten Planvorgaben entspricht.

3.1.3 Das Festlegen ergänzender Fachingenieurleistungen und Formulieren von Entscheidungshilfen für die Auswahl anderer an der Planung fachlich Beteiligter. Der Umfang der Leistung richtet sich nach fallbezogenen, wechselnden Notwendigkeiten.

3.1.4 Überprüfen, inwieweit der Bebauungsplan aus einem Flächennutzungsplan entwickelt werden kann.

3.2 Leistungsphase 2: Ermitteln der Planungsvorgaben.

Die Grundleistungen in dieser Leistungsphase gliedern sich in vier Gruppen.

Bestandsaufnahme, deren Analyse, die Prognose der voraussichtlichen Entwicklung und die Mitwirkung bei der Aufstellung von Zielen und Zwecken der Planung.

3.2.1 Bestandsaufnahme: Grundleistung ist das Ermitteln des Planungsbestandes, wie der bestehenden Planungen und Maßnahmen der Gemeinde und Träger öffentlicher Belange: Danach hat der Planaufsteller die in der 1. Leistungsphase durchgeführte Materialsammlung entsprechend den vorgegebenen Planungszielen so zu sichten und zu ordnen, dass sie eine brauchbare Grundlage für die nachfolgende eigentliche Planungstätigkeit abgibt. Aus dem so ermittelten Planungsbestand, ist nunmehr durch die 2. Grundleistung auf der Grundlage von Begehungen und örtlichen Erhebungen der tatsächliche gegenwärtige Zustand des gesamten Planungsbereiches zu ermitteln und durch zeichnerische Darstellung sowie durch Beschreibungen umfassend festzulegen. Die Arbeitsergebnisse von beteiligten Fachplanern sind als Vorgaben in die Bestandsermittlung aufzunehmen. Die Zustandsermittlungen haben alle im Verordnungstext beispielhaft aufgeführten Bereiche zu erfassen. Die Ermittlungen sollen sich auf die Bestandsaufnahme gem. Flächennutzungsplan und deren Fortschreibung und Ergänzung stützen bzw. darauf

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

aufbauen.

3.2.2 Darstellen von Flächen, deren Böden (Bodengutachten) erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind: Die Darstellung beschränkt sich auf solche Flächen, für die entsprechende Angaben vorliegen.

3.2.3 Analyse des in der Bestandsaufnahme ermittelten und beschriebenen Zustandes: Hier geht es um eine kritische Untersuchung und Bewertung der zusammengestellten Fakten mit dem Ziel einer möglichst differenzierten Diagnose als notwendige Voraussetzung für die nachfolgenden Leistungsphasen.

3.2.4 Prognose der voraussichtlichen Entwicklung: Die Einfügung des Zusatzes „unter Verwendung von Beiträgen anderer an der Planung fachlich Beteiligter“ soll klarstellen, dass hier Fachplanungen auch vorliegende Fachprognosen in die Zusammenfassung, Gewichtung und Abwägung einzubeziehen sind.

3.2.5 Mitwirken beim Aufstellen von Zielen und Zwecken der Planung: Das hier angesprochene Mitwirken betrifft die „Ziele und Zwecke der Planung“. Die Entscheidung über die Ziele und Zwecke obliegt der Gemeinde.

3.3 Leistungsphase 3 Vorentwurf.

Die Leistungsphase 3 baut auf die Ergebnisse der vorangegangenen Leistungsphasen 1 und 2 auf. Mit dieser Leistungsphase beginnt die eigentliche, auf die stufenweise Erstellung einer, den Anforderungen des § 9 BauGB entsprechenden Bebauungsplans gerichtete Planungstätigkeit. Wichtig sind die textlichen Erläuterungen zur Begründung der städtebaulichen Konzeption. Dieser Begriff tritt auf, weil er als Aussagerahmen gemäß den Bestimmungen des BauGB zu verstehen ist.

Die Leistungsphase 3 Vorentwurf bildet das Schwergewicht, den Kernbereich des gesamten Leistungsbildes. Die überragende Bedeutung dieser Leistungsphase 3 im Rahmen der Gesamtplanung erfordert von dem Planaufsteller hohe qualitative Leistungsanforderungen.

3.3.1 Darstellen der grundsätzlichen Lösung der wesentlichen Teile der Aufgabe und sich wesentlich unterscheidender Lösungen nach gleichen Anforderungen: Alternativen sind immer erforderlich, wenn bereits bei der Planaufstellung erkennbar ist, dass die Entwicklungsrichtung nicht eindeutig bestimmbar ist, so dass geprüft und dargestellt werden muss ob unter unterschiedlichen Voraussetzungen gleichartige oder nur alternative Entwicklungen möglich sind.

3.3.2 Darlegen der wesentlichen Auswirkungen der Planung und Berücksichtigung von Fachplanungen: Diese Bestimmung ist aus § 3 Abs. 1 BauGB übernommen. Der Planaufsteller hat über die Auswirkungen der Planung zu unterrichten. Grundleistung ist das Berücksichtigen von Fachplanungen, die die Ergebnisse des Entwurfs beeinflussen. Diese Leistung beschränkt sich auf die Begründung einer Lösung, nicht auf ein etwaiges Auswahlverfahren selbst.

3.3.3 Mitwirken an der Beteiligung der Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind und



**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

von der Planung berührt werden können.

3.3.4 Aufstellung einer überschlägigen Kostenschätzung: Gemeint ist eine überschlägige Schätzung der Kosten, die die Gemeinde erfahrungsgemäß im Rahmen der Verwirklichung des Planungskonzepts entstehen werden, einschließlich absehbarer Folgekosten, etwa für Grunderwerb, Erschließung, Ver- und Entsorgung, Umweltschutz sowie die kostenmäßigen Auswirkungen von Umstrukturierungen, Gebäudeabbrüchen und Sanierungen.

Die Leistungsphase 4: Entwurf

Diese Leistungsphase beinhaltet das Erarbeiten der endgültigen Lösung der Planungsaufgabe als Grundlage für den erforderlichen Beschluss der Gemeinde und die öffentliche Auslegung

Die Leistungsphase 5: Planfassung für die Genehmigung.

Die Leistungsphase beinhaltet das Erarbeiten der endgültigen Lösung der Planungsaufgabe als Grundlage für den erforderlichen Beschluss der Gemeinde und die öffentliche Auslegung.

4. Planungsinhalte des Vorentwurfes und Entwurf der Begründung zum Vorentwurf Bahnhofsumfeld Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“

4.1 Entwurf der Begründung zum Vorentwurf:

Diese Aussagen sind kein Entwurf einer Begründung zu einem Vorentwurf sondern können allenfalls nur als eine Konzeptionsbeschreibung verstanden werden. Der Entwurf einer Begründung ist nur dann denkbar, wenn auch der Vorentwurf eine gewisse Qualifikation im Sinne von § 9 BauGB (dazu auch 3.3) aufweist.

4.1.1 Auf Seite 1 ff wird aus einem Verkehrsgutachten eines Fachplaners informiert:

4.1.1 a) Der Verkehr soll von 1991 bis 2007 um über 30 % in den Bereichen Hammer Str. und Langenwiesenweg abgenommen haben.

4.1.1 b) Die fertig gestellte Bahnunterführung Schützenstraße soll keine gravierende Verkehrsentlastung für den bereits um 30 % reduzierten Verkehrsanteil am Langenwiesenweg gebracht haben.

4.1.1 c) Der Schwerlastverkehr soll nur einen Anteil von 5 % auf das bereits um über 30 % reduzierte Verkehrsaufkommen haben und soll sich in der Zukunft auch nicht erhöhen.

4.1.1 d) Durch schwierige Lenkbewegungen in den Kreisverkehren, den Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen und Einmündungen kommt es zu Verkehrsbehinderungen und Zwangshalt.

Geballter Verkehr am Kreuzungspunkt:

Im Folgenden die Darstellung zu einem Problempunkt, den ich durchaus als solchen einschätze, der aber auch nicht zwingend so eintreffen muss (nur der Korrektheit wegen hier gesagt).

zu. 4.1 - Entwurf der Begründung zum Vorentwurf

Hier handelt es sich um ein generelles Plankonzept als Vorstufe zur Offenlegung. Im weiteren Verfahren wird der Planentwurf im Sinne von § 9 BauGB konkretisiert und gem. § 3 Abs. 2 BauGB mit der Begründung etc. öffentlich ausgelegt.

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**



Abbildung 1

Der konzentrierte Fußgängerverkehr behindert den gewünschten Verkehrsfluss. Die zuvor dargestellte Grafik ist in 2005 erstellt worden und ist nicht aktualisiert worden. Was für diese Fußgängerquerung gilt, gilt auch für die anderen Fußgängerüberquerungen im Bereich der Einmündungen in den Kreisverkehr Bahnhofsvorplatz, Grafenstraße und Bahnhofstraße.

Zunächst war beabsichtigt, den vollständigen Rad- und Fußgängerverkehr, der heute die Überführung Langenwiedenweg auf zwei Seiten nutzt, konzentriert auf einer Straßenseite in der Unterführung auf einer eigenen Rampe zu führen (siehe Abbildung 1, Buchstabe „A“). Anschließend wird dann dieser Fußgänger-/ Radverkehr mithilfe eines Zebrastreifens mit dem motorisierten Verkehr gekreuzt. Zu Bedenken sind hier zunächst die hohen Verkehrsströme speziell in der Mittagszeit (es sind am Langenwiedenweg zwei Kindergärten, eine Haupt- und eine Grundschule gelegen) oder in der Spätnachmittagszeit der Berufsverkehr. Im nördlichen BHF-Bereich soll ein neues Handelszentrum mit > 3000 m<sup>2</sup> etabliert werden. Am BHF kommen mehrmals in der Stunde jeweils zwei Regionalzüge der Bahn. Die aus dem BHF strömenden Fahrgäste in „B“, insbesondere mittags und nachmittags, sind zu berücksichtigen. Ebenfalls zu beachten ist, dass aus „C“ Passanten anströmen, um sich nach „A“ und „B“ zu verteilen. Eine besondere Konzentration ist hierbei in der Mittagszeit durch die Schüler/Schülerinnen aus dem Schulzentrum zu erwarten. Man kann erkennen, dass alles darauf hinausläuft, dass die Querung über den neuen Straßenkörper (siehe den in Abbildung 1 stilisierten Fußgängerüberweg) einen neuralgischen Punkt darstellt. Jetzt darf zusätzlich nicht vergessen werden, dass der Fußgänger beim Queren dieses Fußgängerüberwegs das Vorrecht gegenüber dem motorisierten Kraftverkehr besitzt. Das bedeutet, jeder einzelne aus dem ohnehin schon konzentrierten Passantenstrom löst aufgrund seines Vorrechts individuell eine „Schockwelle“ im motorisierten Verkehr aus. Und das ist aus dem Grunde bedenklich, weil der Fußgängerüberweg nur sehr nahe hinter dem Kreislauf angeordnet werden kann, denn kurz danach geht es ja schon hinab in die Unterführung! Die Störungen, die der Passant dann aufgrund seines Vorrechtes auslöst, wirken sich nicht nur in die Unterführung hinein aus, sondern können durchaus dazu führen, dass das gesamte Kreiselsystem für den motorisierten Verkehr nicht flüssig funktionieren kann. Und das mit Folgen für die Bahnhofstraße, den Bahnhofsvorplatz und für die Grafenstraße.

4.1.1 e) Werl verfügt über eine gute Verkehrsanbindung, so dass sich der Schwerlastverkehr überall hin orientieren kann, auch ohne Benutzung der Unterführung Langenwiedenweg.

Der Verkehr (einschließlich Radfahrer und Fußgänger) wurde an dem beschriebenen Knotenpunkt (Grafenstraße/ Bahnhofstraße/Langenwiedenweg) am 26.03.2009 morgens (06:00 - 09:00 Uhr) und nachmittags (15:00 - 19:00 Uhr) gezählt. Die Zahlen dienten als Grundlage für eine Leistungsfähigkeitsberechnung, die an diesem Knotenpunkt gute bis sehr gute Qualitätsstufen ergeben hat (s. verkehrstechnisches Gutachten, PVT, 2009, S. 4).

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

Die Aussagen zur Erhöhung des Güterverkehrs auf der Bahnstrecke Soest-Unna bedeutet eine Geräuschemehrbelastung, insbesondere in den Nachtstunden für die angrenzenden Wohngebiete. Dazu auch nachfolgende Erläuterungen unter 4.1.10.

**4.1.2 Bauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“:**

Die geplante Fußgängerunterführung ist zwar planungsrechtlich abgesichert, kann aber wegen gravierender Planungsfehler durch den Planaufsteller nicht realisiert werden (dazu auch nachfolgende Ausführungen). Bezüglich der Bahnunterführung haben sich Planungsmängel ergeben, die dann am 19.02.02 zur Änderung des Bebauungsplanes 33 geführt haben.

**4.1.3 Bauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“:**

Der bisherige Bauungsplan 33 hat immer zum Inhalt gehabt eine Handelsansiedlung zu verhindern. Innerhalb von wenigen Jahren hat sich dann die Zielrichtung geändert gerade in dem Quartier eine Handelsansiedlung zu ermöglichen. Handlungshintergrund ist, das Tochterunternehmen der Stadt Werl, die GWS, als Grundstückseigentümer zu begünstigen, mit der Absicht, dadurch das Grundstück schneller verkaufen zu können. Die am 12.01.09 durchgeführte Informationsveranstaltung des Planaufstellers wurde kontrovers diskutiert. Planalternativen wurden nicht dargestellt. Die Auswirkungen der Planung um die es hier geht wurden der beteiligten Öffentlichkeit nicht ausreichend oder besser gar nicht dargestellt, weil der Planentwurf als alternativlos durch den Planaufsteller dargestellt wurde (dazu auch 3.3.1).

**4.1.4 Bahnunterführung Langenwiedenweg:**

Eine geringere Lichtraumhöhe hat sicherlich keine gravierende Kostenersparnis für das eigentliche Bauwerk zum Inhalt. Erhebliche Kosten können eingespart werden, wenn man auf einen Einbau oder sogar auf beide Einbauten, für Fußgänger und Radfahrer verzichtet. Als Ersatz würden dann die nach dem techn. Regelwerk der Bundesbahn möglichen höhengleichen Bahnübergänge zu planen sein. Dies setzt voraus, dass die vorhandenen Bahnübergänge zurück gebaut werden und nur noch für Fußgänger und Radfahrer zu benutzen sind. Neben der Erhöhung der Sicherheit durch den Wegfall der Kfz-Nutzung sind natürlich andere Parameter einzuhalten mit entspr. Begründung. Gravierende Auswirkungen hat die Lichtraumreduzierung auf die bessere Straßenhöhenplanung.

**4.1.5 Bahnhofsvorplatz:**

Ein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen wäre auch mit einem höhengleichen Übergang für Fußgänger und Radfahrer möglich. Als Beispiel verweise ich auf den Bahnhof in Wickede (Ruhr) und auf die vorliegende und vorhandene Fachliteratur. Die beschriebenen Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung sind in dem planerischen Vorentwurf, nur unvollständig enthalten.

**4.1.6 Gebietsausweisungen:**

Die Erläuterungen das Discounter-, Vollsortiment- und Getränkehandelsangebote nicht in einem Gebäude untergebracht werden können entziehen sich jeglicher nachvollziehbarer Begründung. Das was in drei eindimensionalen Hallen untergebracht werden kann, ist auch in einem multifunktionalen Gebäude mög-

s. 4.1.10

zu 4.1.3 - Bauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“

Planungsziel des Bauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ ist die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge im Verlauf des Langenwiedenweges und der Hammer Straße. Vor dem Hintergrund, dass in dem Bauungsplan Nr. 33 ein Kerngebiet und Mischgebiete festgesetzt sind, in denen u.a. Wohn-, Geschäfts- und Bürogebäude; Einzelhandelsbetriebe, Schank und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes und sonstige Gewerbebetriebe zulässig sind, ist nicht davon auszugehen, dass mit dem Bauungsplan eine Handelsansiedlung verhindert werden sollte.

Im seit 1990 rechtskräftigen Bauungsplan Nr. 33 ist eine Bahnunterführung im Verlauf des Langenwiedenweges festgesetzt. Zudem hat die Verwaltung verschiedene Varianten einer Bahnquerung unter städtebaulichen, verkehrlichen, technischen, ökologischen, rechtlichen, wirtschaftlichen und finanziellen Aspekten untersucht. Im Ergebnis wurde an der Bahnunterführung Langenwiedenweg festgehalten.

Mit dem Bauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“, der den Bauungsplan Nr. 33 teilweise überlagert, wird neben der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg eine ganzheitliche Umgestaltung des Bahnhofsareals verfolgt. Am 12.01.2009 wurde in einer Ausstellung und Informationsveranstaltung die Planung, die sich aus verschiedenen Teilbausteinen zusammensetzt, der Öffentlichkeit vorgestellt. Damit wurde auch Gelegenheit zur Erörterung möglicher Alternativen gegeben.

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

lich. Der Vorteil ist die bessere Wirtschaftlichkeit (schon alleine bei energetischer Betrachtung) & Aufenthaltsqualität, verbunden mit kürzeren Wegen, ohne umständliche Gebäudewechsel. Ebenso muss berücksichtigt werden, dass viele Vollsortimenter, Getränke und Discountangebote zu Ihrem Kompetenzgeschäft rechnen. Die hier beschriebenen Gebietsausweisungen sind nicht für eine Begründung eines qualifizierten Vorentwurfes im Sinne von § 9 BauGB qualifiziert. Dazu auch die nachfolgenden Ausführungen unter 4.2.2.

**4.1.7 Plangebiet:**

Das Plangebiet entsprechend Ziffer 3.1 Leistungsphase 1:

Offensichtlich ist dem Planaufsteller dabei eine Unachtsamkeit unterlaufen. Die Grenze des Plangebietes verläuft grenzscharf und endet an dem letzten Gleis 5 im nördlichen Trassenbereich der Bahnlinie. Die Gleise 4 und 5 im nördlichen Bereich sind schon mindestens über 20 Jahre nicht mehr benutzbar und abgängig. Würden diese Flächen für die beiden Gleise 4 und 5 dem Plangebiet zugeführt, so ergeben sich hier grundsätzlich andere Verkehrsplanungen, die einen erheblichen Einfluss auf das gesamte Plangebiet haben. Hier besteht für den Planaufsteller dringender Handlungsbedarf, mit der Bahn als Partner nachzuverhandeln.

**4.1.8 Sanierungsgebiet:**

siehe Ausführungen unter 4.1.7 und 4.1.9.

**4.1.9 Altlasten:**

Altlasten sind in dem gesamten nördlichen Bereich zwischen Bahntrasse und der Straße „An der Kleinbahn“ zu erwarten. Das jetzt festgestellte kontaminierte Gebiet ist in dem planerischen Vorentwurf darzustellen (dazu auch 3.2.2). Eine Voruntersuchung zur Abschätzung des Gefährdungspotentials hätte nach BauGB § 3 Abs. 1 vor der Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt werden müssen. Die Ergebnisse der Voruntersuchung hätten der Öffentlichkeit in diesem Verfahren bekannt gegeben werden müssen. Zudem fehlt es offensichtlich an einen 1. Umweltbericht bezüglich Ziele, Zweck und Auswirkungen zur Begründung eines Vorentwurfes. Ich verweise auf die Ausführungen unter 3.2.1 - 3.2.5 und 3.3.2.

**4.1.10 Geräuschimmissionsuntersuchung:**

Schon zum Zeitpunkt der Aufstellung des B-Planes 52, nördlich der Straße „An der Kleinbahn“, waren die Geräuschmessungen, die auf ein Mischgebiet einwirken dürfen, schon grenzwertig. Über diese Straße, als geplante Anliegerstraße, soll der Ver- und Entsorgungsverkehr mit Schwerlastzügen (40 t) für einen Getränkemarkt, einem Discounter und Vollsortimenter erfolgen. Das Mischgebiet Wohnen, welches auch faktisch ein allgemeines Wohngebiet ist, wird durch die Überlagerung der Geräuschquellen aus der Verdoppelung des Güterverkehrs, der Geräuschentwicklung des an- und abfahrenden Kundenverkehrs auf der Südseite, den Geräuschen des Schwerlastverkehrs und durch das Be- und Entladen beeinträchtigt werden. Hier mangelt es an einer ersten Lärmschutzeinschätzung durch einen fachlich Beteiligten. Die gesetzlichen Vorgaben nach (Punkt 2. - Seite 1) sind damit nicht erfüllt. Offensichtlich sollen Geräuschimmissionsuntersuchungen erst in der Endphase nach § 3 Abs. 1 BauGB in Auftrag gegeben werden.

**zu 4.1.4 - Bahnunterführung Langenwiedenweg**

Die Hammer Straße und der Langenwiedenweg sind Hauptverkehrsverbindungen zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet. Ein Rückbau der beiden Bahnübergänge (Wegfall der Kfz-Nutzung) würde zu Umwegen und Verlagerungen des motorisierten Verkehrs (z.T. auf untergeordnete Straßen) führen, wodurch erhebliche Probleme in der Abwicklung der Verkehre und städtebauliche Konflikte entstehen würden.

Ferner liegt eine plangleiche Überquerung nicht im Interesse der Bahn bzw. des Bundes, da grundsätzlich das Ziel verfolgt wird, Bahnübergänge aus Gründen der Sicherheit zu beseitigen.

**zu 4.1.5 - Bahnhofsvorplatz**

Im Jahr 2009 wurde am Bahnhof ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig durch zwei Aufzüge hergestellt und damit der Bahnhofsvorplatz aufgewertet. Durch den Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Vorhaben und Maßnahmen zur Umgestaltung des gesamten Bahnhofsareals geschaffen. Konkrete Vorhaben und Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsvorplatzes sind Bestandteil des Baugenehmigungsverfahrens.

**zu 4.1.6 - Gebietsausweisungen**

Es ist beabsichtigt, ein Sonstiges Sondergebiet gem. § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung großflächiger Einzelhandel „Nahversorgungszentrum“ mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m<sup>2</sup> festzusetzen. Wie sich die Verkaufsfläche gliedert, ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Bei dem Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ handelt es sich um ein generelles Plankonzept als Vorstufe zur Offenlegung. Im weiteren Verfahren wird der Vorentwurf im Sinne von § 9 BauGB konkretisiert und gem. § 3 (2) mit der Begründung etc. öffentlich ausgelegt.

**zu 4.1.7 - Plangebiet**

Die Teilfläche, auf der sich die Gleise 4 und 5 befinden, ist Bestandteil der gewidmeten Bahnfläche. Hierfür wäre paral-

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

4.1.11 Erhaltenswerte Bausubstanz und bodendenkmalpflegerische Belange:  
Keine Anmerkung.

4.1.12 Verfahren:

Hier trägt der Planaufsteller explizit vor, dass der B-Plan erst in der Endphase des Bebauungsplanverfahrens, also nach § 3 Abs. 2 BauGB (u.a. Details zu verkehrlichen Anbindung und Kostenteilung) rechtsverbindlich gefasst werden soll. Es wird damit bestätigt, dass kein qualifizierter Vorentwurf vorliegen kann. Dazu auch 2. (Seite 1) zu den gesetzlichen Vorgaben.

4.1.13 Änderung des Flächennutzungsplanes:

Die Änderung des FNP soll im Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 BauGB durchgeführt werden. Die in dem Verfahren nach § 3 Abs.1 Phase 1 (siehe Seite 1) beschriebenen Kriterien erfüllt der Vorentwurf nicht. Zum Inhalt eines planerischen Vorentwurfes verweise ich auf 3.3 (Leistungsphase Vorentwurf). Ein qualifizierter Vorentwurf sollte die Inhalte (noch keine abschließenden Festsetzungen) haben, die bei einem späteren Entwurf nach § 3 BauGB unter Beachtung von § 9 BauGB im Verhältnis zur Bau NVO § 6 und 11 im Verhältnis erwartet werden können. Dem Vorentwurf ist zu entnehmen, dass umfangreiche Flächenversiegelungen geplant sind. Ebenso darf der Eingriff durch die Unterführung in den vorhandenen Baugrund nicht unberücksichtigt bleiben. Für die Belange des Umweltschutzes ist nach § 2 und 2a eine Umweltprüfung durchzuführen. Für das Verfahren nach § 3 Abs. 1 Phase 1 BauGB ist ein erster Umweltbericht als Fachingenieurleistung zu erstellen. Diese Leistungen sind innerhalb der Leistungsphase 2 „Ermitteln der Planungsvorgaben“ Ziffer 3.2 zu leisten. Die Ergebnisse der voraussichtlichen Umweltauswirkungen sind dann in dem ersten Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten. Eine derartige Fachingenieurleistung fehlt (dazu auch 2. auf Seite 1 zu den gesetzlichen Vorgaben.).

4.1.14 Fehlender Kostenrahmen:

In dem Erläuterungsbericht sind keine Kostenangaben enthalten. In der Zeit einer tiefen Wirtschaftskrise, leeren Kassen und einschneidende soziale Einschnitte verlangen nun mal Transparenz. Es ist Aufgabe des Planaufstellers für eine Kostentransparenz zu sorgen. Innerhalb der Leistungsphase 3 Vorentwurf muss erwartet werden, dass der Planaufsteller in seinem Erläuterungsbericht zur Vorplanung, auch einen Kostenrahmen entsprechend 3.3.4 aufstellt. Dieser Kostenrahmen ist auf die unter 1. Seite 1 genannten Teilbereiche zu gliedern. Diese Kostenaufteilung nach Teilbereichen ist nach den Kostenträgern zu gliedern.

4.2 Der planerische Vorentwurf:

4.2.1 Verkehrsflächen:

4.2.1.1 a Alternativplan keine Bahnunterführung am Langenwiedenweg:

Die unter Ziffer 4.1.1 a - d aufgelisteten Fakten aus einem fachlichen Beitrag zu einer Verkehrsuntersuchung veranlassen gerade die Planung und Bau der Unterführung begründet zu hinterfragen. Die von mir dargestellte Behinderungen (4. 1.1 d) des fließenden Verkehrs im Bereich der Kreisverkehre unterstützt meine Meinung. Die Ausführungen des Planaufstellers und Verkehrsplaners, sagen unter 4. 1.1 e, dass

lel zum Bebauungsplanverfahren eine förmliche Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erforderlich. Da noch bahntechnische Anlagen vorhanden sind, ist im Vorfeld ein planungsrechtliches Zulassungsverfahren gem. § 18 AEG durchzuführen, um die Freistellungsfähigkeit herzustellen. Außerdem sind die noch vorhandenen bahntechnischen Anlagen zurück zu bauen. Die Einbeziehung und Überplanung dieser relativ kleinen Arrondierungsfläche würde den Planungszeitraum deutlich verlängern. Aus diesen Gründen wurde die Teilfläche, auf der sich die Gleise 4 und 5 befinden, nicht mit in den Geltungsbereich einbezogen, jedoch ist nicht auszuschließen, dass es nachträglich zu einer Arrondierung kommt.

zu 4.1.8 - Sanierungsgebiet  
s. 4.1.7 und 4.1.9

zu 4.1.9 - Altlasten

Aufgrund von Untersuchungsergebnissen im Bereich des ehem. Schrottplatzes der Fa. Eickhoff wurden die Flurstücke 311 und 85 in das Kataster „Altlastenablagerungen und -standorte im Kreis Soest“ aufgenommen. Die Altlastenverdachtsflächen werden im Entwurf des Bebauungsplanes als Flächen mit erheblichen Bodenverunreinigungen durch umweltgefährdende Stoffe gekennzeichnet.

Eine Sanierung des Geländes ist bei der derzeitigen Nutzung als Lagerplatz nicht erforderlich. Bei einer Änderung der Flächennutzung sind weitere Untersuchungen notwendig, die dann mit dem Kreis Soest abzustimmen sind. Im Bebauungsplan wird ein Hinweis dazu gegeben.

Es ist sinnvoll, weitere Untersuchungen erst bei konkreten Vorhaben vorzunehmen, da die Untersuchungen dann gezielt bzw. in Abstimmung mit der vorgesehenen Nutzung durchgeführt werden können.

Die historische Erkundung der Deutschen Bahn AG für den Kreis Soest zeigt drei weitere Altlastenverdachtsflächen auf dem Areal des Bahnhofes Werl, die ebenfalls im Entwurf des Bebauungsplanes dargestellt werden. Es ist jedoch von keinem gravierenden Gefährdungspotenzial auszugehen.

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

man über die guten Autobahnanschlüsse und Umgehungsstrassen mit Schwerlastzügen in Werl jeden Straßenzug erreichen kann. Was für Schwerlastfahrzeuge gilt, gilt erst recht für den PKW-Verkehr. Der Verkehr in Nordsüdrichtung und umgekehrt müsste den kleinen Umweg über die sehr leistungsstarke Unterführung Schützenstraße oder über die Unterführung Salinenring nehmen.

Die Verkehrsmehrbelastung beider Strecken dürfte eher unauffällig sein. Höhengleiche Fußgängerüberwege an der Hammer Straße und am Langenwiedenweg entsprechend meinen Ausführungen unter Ziffer 4.1.4 sind möglich. Die Bahnunterführung am Salinenring ist auf jeden Fall abgänglich. Der Planaufsteller geht davon aus, dass diese Unterführung nicht vor 2019 realisiert wird. Mit der Realisierung und Fertigstellung der Bahnunterführung Langenwiedenweg kann ebenfalls frühestens erst 2019 gerechnet werden. Die Bahn will die Strecke Soest Unna modernisieren. Wie man der Presse entnehmen konnte erhält die Bundesbahn dafür Geldmittel aus dem Konjunkturpaket. Bei der Bahn ist das nun mal so: was heute nicht möglich erscheint kann morgen schon realisierbar sein. Eine Unter- bzw. Überführung am Salinenring könnte schon bis 2015 gebaut werden. Zudem wäre dieses Bauwerk im Vergleich zur Unterführung am Langenwiedenweg erheblich günstiger, schon aus Gründen der vorhandenen Topografie. Wird die Unterführung nicht gebaut, wird es bei den jetzigen Straßenverläufen und Funktionen im Wesentlichen bleiben. Der Rewe-Markt könnte an dem jetzigen Standort bleiben und sich in südlicher Richtung vergrößern. Ebenso könnte dort die Tankstelle bestehen bleiben.

4.2.1.1 b Bahnunterführung am Langenwiedenweg gemäß Vorentwurf:

Ich verweise auf meine Ausführungen unter 4.1.4. Der Aussage des Planaufstellers, dass die geplante Unterführung Langenwiedenweg sicher und leistungsfähig ist, wird nicht widersprochen. Aber die Nachteile die sich daraus ergeben sind aus ökonomischen, ökologischen und sozialökologischen Gründen einfach gravierend.

Ökologische Betrachtung:

Zunächst sind die Eingriffe in die Natur durch das Unterführungsbauwerk nicht zu unterschätzen. Die dann erforderlichen Flächenversiegelungen durch Straßen usw. sind beachtlich.



Abbildung 2 zeigt die geplante Unterführung mit seinen geplanten und versiegelten Flächen. Von nachhaltiger Planung kann nicht gesprochen werden.

Abbildung 2

Bei Änderung der Flächennutzung sind weitere Untersuchungen erforderlich, insbesondere im Bereich der ehemaligen Tankstelle (am Gleis 405). Darauf wird im Bebauungsplan hingewiesen.

Für das Flurstück 84 (Kfz-Werkstattbetrieb für Wartungs- und Reparaturarbeiten) liegt eine Bodenuntersuchung von dem Büro Kleegräfe - Baugrund- und Umweltanalytik aus dem Jahr 2005 vor. Daraus geht hervor, dass derzeit kein akuter Handlungsbedarf besteht, jedoch bei einer mäßig sensiblen Folgenutzung u.a. alle nutzungsspezifischen Anlagenteile vollständig aus dem Untergrund entfernt werden sollten. Darauf wird im Bebauungsplan hingewiesen.

Gem. § 2 Abs. 4 Bau GB ist für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Der Umweltbericht wird als Bestandteil der Begründung im weiteren Verfahren erstellt.

zu 4.1.10 - Geräuschimmissionsuntersuchung

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung (Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund, November 2010) wurden die Geräuschimmissionen 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. Die Ergebnisse werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

zu 4.1.12 - Verfahren

s. S. 1

zu 4.1.13 - Änderung des Flächennutzungsplanes

s. S. 1

zu 4.1.14 - Fehlender Kostenrahmen

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist eine detaillier-

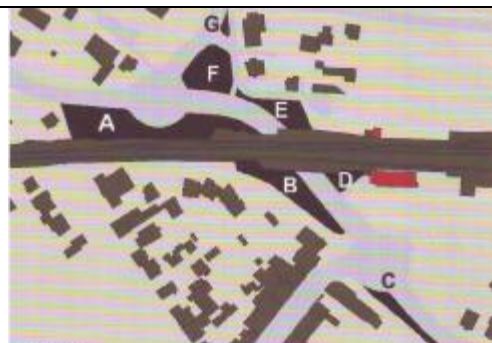


Abbildung 3

#### Die Brachflächen:

Diese Grafik wurde 2005 erstellt und ist hier nicht auf den jetzigen Vorentwurf fortgeschrieben:

In Abbildung 3 ist der Bereich um die geplante Unterführung dargestellt. Die in schwarz dargestellten Flächen sind eine unmittelbare Folge der Trassenplanung durch den Planaufsteller. Sie lassen sich aus meiner Sicht allesamt nicht wirklich rentierlich verkaufen bzw. nutzen. Die Fläche A (mit ca. 2500m<sup>2</sup>) ist in weiten Teilen zu gedrungen, als dass man sie z.B. für Gewerbe effektiv bebauen könnte. Spätestens kurz vor der Kreiselanlage stellt sich die Frage nach einer Zuwegung zu dieser Fläche, die im Kreisel nicht sinnvoll ist und danach nicht mehr möglich ist, da hier bereits die Absenkung beginnt. Zu bedenken ist ferner, dass keinerlei Lärmschutz vorhanden und vorgesehen ist, aufgrund dessen an dieser Stelle erhebliche Emissionen von der Straße und von der Bahn ausgehen. Wer kauft so etwas?

Die Fläche B (mit ca. 200m<sup>2</sup>) füllt als Zwickel die Fläche zwischen heutigem Langenwiedenweg und zukünftigen Trog aus. Da die heutige Überführung in diesem Bereich geschlossen werden wird, ist hier nicht mehr mit Durchgangsverkehr von Pkws/ Fußgänger zu rechnen. Aufgrund dieser fehlenden Freqüentierung und einem Trog im Rücken als Emissionskanal wird eine Bebauung mehr als fraglich sein.

Es bleiben allenfalls Grünflächen mit Parkplätzen über, die aber aufgrund ihrer verborgenen Platzierung und der einseitigen Nutzbarkeit durch die Straße „Alter Keller“ auch eher fraglich sind. Nur durch die langgestreckte Form kann nicht wirklich die Platzsituation, speziell im Hinblick auf das Parken, entschärft werden. Die fragwürdige Sackgassenbildung, die kurz hinter dem Kreisel nur einseitig mögliche Zufahrt in den lang gestreckten, schmalen Vorplatzbereich machen einen verkehrstechnisch sicheren Parkplatz sehr fragwürdig. Fläche C (mit ca. 350m<sup>2</sup>) kann man nun als absoluten Zwickel bezeichnen, die wohl im städtischen Besitz verbleibt. Der Großteil von Fläche D (mit ca. 130m<sup>2</sup>) wird wohl im städtischen Besitz verbleiben. Fläche E (mit ca. 1000m<sup>2</sup>) würde sich strategisch für Wohn-/ Handelshaus anbieten.

Aufgrund der schwierigen Lage im Immobilienbereich, der Vielzahl an brachliegenden innerstädtischen Flächen wird auch hier eine alsbaldige Bebauung bzw. Veräußerung mehr als fragwürdig sein. Zudem der Aspekt der ungehinderten Emissionen und die Lage unmittelbar vor dem Straßenbild prägenden Eckhaus. Die Fläche F mit ca. 1000 m<sup>2</sup> ist praktisch eine Insellage, umgeben von fließendem Verkehr. Eine Nutzung als Grünfläche erscheint möglich zu sein. Städtebaulich und ökologisch wird hier ein seltsames Bild entstehen, welches wirklich keinerlei Vorbildwirkung haben wird.

te Kostenberechnung nicht zwingend erforderlich. Allgemeine Aussagen, die maßgeblich für die Umsetzung des Bebauungsplanes sind, werden im weiteren Verfahren in der Begründung getroffen.

#### zu 4.2.1.1 a - Alternativplan keine Bahnunterführung am Langenwiedenweg

Sowohl ein Ausbau der Bahnunterführung Salinenring als auch eine Umlegung des Verkehrs zur 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 Salinenring und einem damit verbundenen höheren Verkehrsaufkommen die Wohnqualität im Umfeld erheblich abnehmen und der Bereich der Schulen gefährdet werden. Ferner sind bezüglich des Eisenbahnüberführungsbauwerkes über den Salinenring lt. Aussage der DB Netz AG keine Maßnahmen im Betrachtungszeitraum bis 2019 geplant (s. auch 4.1.4).

#### zu 4.2.1.1 b - Bahnunterführung am Langenwiedenweg gemäß Vorentwurf (Ökologische Betrachtung)

Im Rahmen eines artenschutzrechtlichen Fachgutachtens (LökPlan, Anröchte, 2009) wurde geprüft, ob im Plangebiet besonders oder streng geschützte Arten vorkommen oder vorkommen können und ob durch die Umsetzung des Bebauungsplanes Verbotstatbestände nach §19 oder §42 BNatSchG im Zusammenhang mit den diesbezüglich planungsrelevanten Arten in NRW ausgelöst werden. Der Gutachter ist zu folgendem Ergebnis gekommen: „Abschließend kann davon ausgegangen werden, dass - unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen und dem aktuellen Kenntnisstand - keine planungsrelevante Art durch die geplanten Maßnahmen zur Umsetzung des B-Plans Nr. 102 in der Stadt Werl erheblich beeinträchtigt wird und daher keine Verbotstatbestände nach §19 oder §42 BNatSchG erfüllt werden.“

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

Ökonomische Betrachtung:

Dieser planerische Vorentwurf ist mit Abstand die teuerste Lösung und beinhaltet Folgekosten. Hinzu kommen noch erhebliche Kosten für den Grunderwerb der für den Straßenbau benötigten privaten Grundstücksflächen.

Sozialökologische Betrachtung:

Die Abbildungen 2 und 3 zeigen ein Quartier, welches sich in den letzten 40 Jahren zu dem heutigen Naturzustand entwickelt hat. Mit der Verwendung des Begriffs Naturzustand ist gemeint, dass das individuelle, soziale und gesellschaftliche Gegenüber, sei dies eine vorgefundene Natur oder eine produzierte Wirklichkeit, nicht bloß Umwelt ist, sondern eine lebendige und eigensinnige Mitwelt. Das was von Menschen Händen und Geist geschaffen worden ist, kann man nicht einfach umplanen mit diesen sehr merkwürdigen Randbedingungen, die in den Abbildungen 2 und 3 dargestellt sind. Der Planaufsteller beabsichtigt unter dem Aspekt des Machen-Können seine Planungen durchzusetzen. Machen-Können geschieht kommunikationslos. Das Sein-Lassen-Können setzt eine Dialogfähigkeit aller Beteiligten voraus, womit also die Sozial-Ökologie dem Sein-Lassen-Können Vorrang gegenüber dem kommunikationslosen Machen-Können einräumt. Darauf baut dann auch das Prinzip der Nachhaltigkeit auf, dass hier gerade bei der gefundenen Balance Qualitäten entwickelt werden, die unseren nachfolgenden Generationen dienen. Genau dies will der Gesetzgeber mit dem Verfahren nach § 3 BauGB erreichen, eine diskussionsfähige Plantransparenz aus der die Auswirkungen der Planungen erkennbar sind.

4.2.1.1 c Alternative Planung der Bahnunterführung mit einem Brückenbauwerk am Salinenring:

Wenn die Gemeinde und Öffentlichkeit in diesem Verfahren an der Bahnunterführung festhält kann es gut passieren, dass unabhängig von dieser Planung ein neues Brückenbauwerk am Salinenring aus technischen Gründen erforderlich wird. Die Stadt Werl wird dann auf nur einer kurzen Strecke über drei Bahnbauwerke verfügen. Ein Luxus in dieser Stadt, der mit der Vernunft nicht zu begründen wäre.

4.2.1.1 d Alternative Bahnunterführung östlich vom Bahnhof:



Abbildung 4 (a)

Die Maßnahmen, die in dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag lediglich aus Vorsorgegründen und zur Risikominimierung vorgeschlagen wurden, werden als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

zu 4.2.1.1 b - Bahnunterführung am Langenwiedenweg gemäß Vorentwurf (Die Brachflächen)

Hauptbestandteil der Planung ist die Umgestaltung der verkehrlichen Situation. Maßgeblich ist hier die Trassierung der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg, die eine Neuordnung der an die Straßenräume angrenzenden Bereiche bedingt. Die verkehrlichen und städtebaulichen sowie wirtschaftlichen Belange sind untereinander abzuwägen.

zu 4.2.1.1 b - Bahnunterführung am Langenwiedenweg gemäß Vorentwurf (Ökonomische Betrachtung)

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist eine detaillierte Kostenberechnung nicht zwingend erforderlich. Allgemeine Aussagen, die maßgeblich für die Umsetzung des Bebauungsplanes sind, werden im weiteren Verfahren in der Begründung getroffen.

zu 4.2.1.1 b - Bahnunterführung am Langenwiedenweg gemäß Vorentwurf (Sozialökologische Betrachtung)

s. S. 1

zu 4.2.1.1 c - Alternative Planung der Bahnunterführung mit einem Brückenbauwerk am Salinenring

s. 4.2.1.1 a

zu 4.2.1.1 d - Alternative Bahnunterführung östlich vom Bahnhof

Die hier aufgeführte alternative Planung aus dem Jahr 2005 wurde bereits im Planungsausschuss am 13.09.2005 ausführlich behandelt und mit der von der Verwaltung vorgelegten Planung verglichen (s. Beschlussvorlage zur Sitzung des Planungsausschusses am 13.09.2005 bzw. des Rates am 15.09.2005 – Vorlage-Nr. 262). Die alternative Planung (Bahnunterführung östlich des Bahnhofes) wurde aus den folgenden Gründen nicht weiterverfolgt:

§ Die Verkehrsführung bietet keine bessere städtebauliche



**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

Die alternative Planung ist 2005 entstanden und nicht fortgeführt oder aktualisiert worden. Die Straßenplanung sieht einen Anschluss an die vorhandene Industriestraße vor und ist damit auch an die neue Unterführung Schützenstraße angebunden. In westlicher Richtung ist östlich vom Bahnhof eine kurze Unterführung rechtwinklig zur Bahntrasse vorgesehen. An der Nordseite des Tunnels befindet sich ein Kreisverkehr, der den Verkehr in Ost- oder Westrichtung steuern kann. In westlicher Richtung wird dann im heutigen Bereich Langenwiedenweg ein weiterer Kreis geplant. Höhengleiche Übergänge entsprechend 4.1.4 könnten im Bereich des Langenwiedenwegs und an der Hammerstraße geplant werden. Wenn die Flächen für die vakanten Bahngleise entspr. 4.1.7 hinzugewonnen werden könnten, wäre die geplante Trasse in südlicher Richtung neu zu ordnen. Dadurch würden sich auch die rot dargestellten nutzbaren Flächen nicht unerheblich vergrößern. Die Vorteile sind deutlich sichtbar. Der Rewe-Markt und die Tankstelle könnten dort bleiben und sich erweitern. Das Gebilde von Straßen nach Abbildungen 2 und 3 würde entfallen. Die Straße „An der Kleinbahn“ könnte mit dem neuen Straßenverlauf in südlicher Richtung verbunden werden. Zusammenfassend ist die Lösung einer Unterführung östlich vom Bahnhof gegenüber einer Unterführung am Langenwiedenweg die bessere und ausgewogenere Lösung. Ich gehe davon aus, dass die Kosten für eine Unterführung östlich vom Bahnhof die günstigere ist, einschl. Kosten für eine Straße die parallel zur Bahntrasse verläuft.

**4.2.1.2 Bahnhofsvorplatz:**

Ich verweise auf meine Ausführungen unter 4.1.5 und ergänze diese wie folgt:

Im südlichen BHF-Bereich fällt bei dem jetzigen Vorentwurf die unharmonische Platzierung des Kreisverkehrs auf. Was auf der einen Seite direkt vor dem BHF-Gebäude an Fläche gewonnen wird (aber wozu eigentlich?), wird auf der anderen Seite direkt vor der Videothek/Polizei durch Parkplatzvernichtung vergedet. Die Platzsituation vor diesem Gebäude wird durch diese Lösung noch weiter verschärft, als sie ohnehin derzeit bereits ist (Wert-/ Imageverlust für das gesamte Gebäude, drohender Leerstand). Ich vertrete auch die Auffassung, dass die P+R-Parkplätze auf die Nordseite der Bahntrasse gehören. Über den dort anzulegenden höhengleichen Übergang für Fußgänger und Radfahrer könnten dann die Bahngleise direkt erreicht werden. Die freigewordenen Flächen an der Grafenstraße wären sinnvoller Weise mit einer Straßen begleitenden Bebauung besser verplant.

**4.2.1.3 Die Straße „An der Kleinbahn“:**

Die Straße „An der Kleinbahn“ war seinerzeit eine Zuwegung zu den Gleisanlagen der Ruhr-Lippe- Eisenbahnen. Nach dem Krieg ist sie dann ergänzend als Erschließungsstraße zu den Groß-/ Gewerbebetrieben umfunktioniert worden, die sich in diesem nördlichen Bereich niederließen. In dem Zustand, in dem sich diese Straße heute dem Betrachter zeigt (verengter Straßenraum; unregelmäßige, teils unbefestigte Gehwege mit < 50cm Breite), ist sie durch die Stadt Werl erst vor wenigen Jahren (2001/ 02) als ausgebaut deklariert und als auch als solche mit den Anwohnern abschließend abgerechnet worden.

Und dieses, obwohl das vorhandene Straßenprofil nie nach den rechtskräftigen Vorgaben des Bebauungsplanes Nr. 33 verbreitert und ausgebaut worden ist. Zu dieser Zeit bestand der Wille der Stadt darin, großflächigen, innenstadtrelevanten Handel in dem nördlichen Bahnbereich bzw. auf die Flächen an der Kleinbahn zu verhindern. Überlegungen und Bestrebungen zur Bebauung des vorhandenen, bisher brach liegenden Kleinbahngeländes gingen in die Richtung kleinteiliges Gewerbe und Wohnen.

Wichtig zu wissen ist, dass Ende der 90iger Jahre in dem nördlichen Bereich „An der Kleinbahn“ ein ver-

Neuordnung oder Nutzung. Es entsteht eine erhebliche Störung des Gesamtbereiches.

- § Die Hauptverkehrsstraßen Hammer Straße und Grafenstraße sind nicht schlüssig verbunden. Für den Rad- und Fußgängerverkehr entstehen bei dieser Variante erhebliche Nachteile.
- § Die tatsächlichen Kostenanteile der Stadt Werl erhöhen sich gegenüber der seitens der Stadt vorgelegten Planung von 2,6 Mio. € auf 4,7 Mio. €.
- § Große zusammenhängende Baufelder werden maßgeblich durch Straßen und Trogbauwerke zerschnitten. Darüber hinaus entstehen nicht rentierliche Flächen.
- § Neben den bisher aufgewandten Mitteln (Grunderwerb, Bodengutachten etc.) muss das Vorhaben im Detail komplett neu entwickelt werden.

**4.2.1.2 Bahnhofsvorplatz:**

Die Lage des Kreisverkehrs am Bahnhofsvorplatz wird durch die erforderlichen Entwicklungslängen und Radien unter Berücksichtigung einzuhaltender Steigungsverhältnisse der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg begründet. In Bezug auf einen höhengleichen Übergang für Fußgänger und Radfahrer wird auf 4.1.4 verwiesen.

**zu 4.2.1.3 - Die Straße „An der Kleinbahn“**

Auf der Grundlage einer Straßenplanung wird im Entwurf des Bebauungsplanes im Bereich der Straße An der Kleinbahn eine Verkehrsfläche festgesetzt. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden konkrete Aussagen zum Straßenausbau (Straßenbreite, Rad- und Fußwege, Parkplätze etc.) getroffen.

Das geplante Nahversorgungszentrum soll aus westlicher Richtung über die Straßen An der Kleinbahn und An der Bundesbahn sowie aus östlicher Richtung über die Industriestraße erschlossen werden.

Über die Straße An der Bundesbahn soll der anführende und abfließende PKW-Verkehr (Kundenverkehr) abgewickelt

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

dichtetes Baugebiet entstanden ist, bei dem jeder Partei genau ein Stellplatz im Baugebiet zugesprochen wurde. Dass das bei weitem nicht reicht ist klar. Und so parken die Bewohner dieses Baugebietes, aber auch die vielen anderen Anlieger der Straße, auf den brachliegenden Freiflächen oder in Längsstellung im öffentlichen Straßenraum (siehe in Abbildung 4). Ab 2005, hat sich der Wille der Stadt geändert und sie will nun eben doch großflächigen Einzelhandel in diesem Gebiet der Kleinbahn ermöglichen. Das Kuriose dabei ist, dass die Straße „An der Kleinbahn“ nun eine maßgebliche Anliegerfunktion übernehmen soll. Über diese Anliegerstraße soll die Ver- und Entsorgung des Versorgungszentrums erfolgen. Parkende Autos im Straßenraum sind daher nicht mehr möglich. Aber wo wollen die Leute dann mit ihren Pkws hin, wobei auch die bisherigen Freiflächen im Kleinbahnbereich dem neuen Zentrum zum Opfer fallen werden? Theoretisch müsste die Stadt die Straße für die sich nun veränderte Rahmen- und Zweckbestimmung erneut ausbauen. Diesmal jedoch anhand von normierten Querprofilen, die Ansprüche nach Sicherheit, Bequemlichkeit und Komfort - halt als Anliegerstraße für ein Handelszentrum mit > 3000 m<sup>2</sup> - gerecht werden.

In diesem Querschnitt könnte und muss sie dann auch einseitig in Längsaufstellung angeordnete, öffentliche Parkplätze für die Anwohner vorsehen. Die derzeit katastrophalen und nicht ausreichend befestigten Gehwege (< 50 cm) könnten damit allein schon aus Gründen der Vernunft sowie der Sicherheit verschwinden.

Ein weiteres Problem besteht darin, dass die für die Verbreiterung benötigten Flächen sich nicht alle im städtischen Besitz befinden (siehe beispielsweise die privaten Vorgärten in Abbildung 4), die Stadt aber kein Theater zum Erwerb eben dieser eingehen will abgesehen davon, dass sie es sowieso nicht zahlen kann. Und wie stellt man sich das dann vor? Ja klar, dem Investor für das Handelszentrum wird das Straßenproblem „An der Kleinbahn“ mit aufs Auge gedrückt und die Stadt ist hier wieder fein raus. Was einst in der Domäne der Städte lag, wird ausgesourct und ein privater Geldgeber kann es und soll es bitte machen. Glauben aber die Anwohner dann wirklich, dass der private Investor sich Ihrer Interessen, Wünsche bzgl. der Straße annimmt bzw. die Stadt bei Problemen intervenierend dazwischen tritt?

Auf die hier geschilderte Problematik der Straße „An der Kleinbahn“ habe ich oft hingewiesen. In dem planerischen Vorentwurf sind keine Hinweise auf die Unterbringung von öffentlichen Stellplätzen enthalten. Auch nicht angegeben ist das Querprofil für einen Straßenausbau nach der Rast 06. Ungeklärt ist auch, wer die Kosten für den Straßenausbau und die Anlegung eines Wendehammers bezahlt. Zur Geräuschimmissionsuntersuchungen verweise ich auf meine Ausführungen unter 4.1.10. Bezüglich des Straßenausbaues fehlt es an der fachlichen Beteiligung eines Straßenplaners. Die gesetzlichen Vorgaben nach Ziffer 2 - Seite 1 werden danach nicht erfüllt. Hier sollte eine Beteiligung der Fachingenieure in der genehmigungsfähigen Endphase nach § 3 Abs. 2 erfolgen.

werden. Die Straße An der Kleinbahn soll hingegen unter Einhaltung möglicher schalltechnischer Auflagen zur Anlieferung des Nahversorgungszentrums (Lieferverkehr) dienen.



Abbildung 4 (b)

#### 4.2.2 Nahversorgungszentrum als SO-Gebiet und Mischgebietsausweisungen nach Vorentwurf:

Ich beziehe mich auf meine Ausführungen unter Ziffer 3.3, 4.1.10, 4.1.12 und 4.1.13. Es fehlt dem Vorentwurf an qualifizierten Festsetzungen (noch keine abschließenden Festsetzungen), die bei einem späteren Entwurf nach § 3 BauGB unter Beachtung von § 9 BauGB im Verhältnis zur Bau NVO § 6 und 11 erwartet werden können und müssen. Die entscheidenden Festsetzungen sollen erst in genehmigungsfähigen Endphase nach § 3 Abs. 2 BauGB erfolgen.

Planungsrechtlich war 2005 vorgesehen, dass der Investor sich auch um eine Nachnutzung des jetzigen Rewe-Standortes verpflichten sollte. Unter dieser Prämisse haben dann die Träger der öffentlichen Belange den Planungen zum Nahversorgungszentrum zugestimmt. Die Verhältnisse haben sich jedoch verändert. Ein möglicher Investor ist nicht mehr an der Nachnutzung des jetzigen Rewe-Handelszentrums gebunden. Der jetzige Rewe-Standort behält seinen Bestandschutz.

Ca. 800 m weiter in nördlicher Richtung am Langenwiedenweg/ Belgische Straße ist zwischenzeitlich ein sehr umsatzstarker Aldi-Markt entstanden. Nun sollen neue Versiegelungen für einen weiteren Discounter, Vollsortimenter und Getränkehandel fast direkt neben dem unter Bestandschutz stehendem Vollsortimenter entstehen. Soll das eine auf Nachhaltigkeit und Ressourcen einsparende Stadtplanung sein? Derartige Pläne beinhalten Leerstände und erzeugen Konfliktgebiete.

#### 4.2.2 Standortqualität für ein neues Handelszentrum:

Bei der Vorstellung des Einzelhandelsgutachtens im Sommer 2005 ist vom Gutachter unmissverständlich zum Ausdruck gebracht worden, dass der jetzige Einzelstandort (also der jetzige „Rewe“-Standort) der beste sei, weil er an der Hauptachse Langenwiedenweg gut liege und darüber hinaus nun schon seit

#### zu 4.2.2 - Nahversorgungszentrum als SO-Gebiet und Mischgebietsausweisungen

s. 3., 4.1.10, 4.1.12 und 4.1.13

In der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl (BBE Unternehmensberatungs GmbH, Köln, 2005) wurde für den nördlichen Kernstadtbereich die Ausprägung eines eigenen Nahversorgungsschwerpunktes vorgeschlagen. Gründe dafür sind:

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

Da zu erwarten ist, dass der REWE-Markt bei Entwicklung des Nahversorgungszentrums seinen jetzigen Standort auf-

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

Jahrzehnten in Werl etabliert ist. Das ist auch meine Meinung zumal dieser - zusammen mit der Tankstelle - ein in Werl etabliertes Duo bildet. Da man jedoch von Seiten der Verwaltung signalisiert habe, der jetzige Standort sei nicht entwicklungsfähig (was er nach den gegenwärtigen Verfahren ja auch nicht mehr ist), wäre ein neuer Standort im nördlichen BHF-Bereich/ „An der Kleinbahn“ mit ca. 3000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zu entwickeln. Man schreibt auf Seiten der Stadt den alten Standort als nicht entwicklungsfähig kaputt. Die Nachteile bestehen dagegen:

- viel zu lange Laufwege müssen von der etablierten Nord-Süd Achse „Langenwiedenberg“ in Kauf genommen werden

- die visuelle Erschließung von der neu zu bauenden Unterführungstrasse ist gar nicht gegeben Ressourcen werden zum Fenster heraus geblasen, da ein funktionsfähiger Nahversorger kaputt geschrieben und zerstört wird.

Das Duo Nahversorger-Tankstelle wird es so nicht mehr geben.

Erhebliche Emissionen für die vorhandene, verdichtete Wohnbebauung.

Insgesamt fragwürdige Erschließungsstraßen: die Straße die zu den Parkplätzen vom Langenwiedenberg aus abgeht ist nur mit Pkws zu befahren und in ihrer Befahrbarkeit mehr umständlich als bequem. Erheblicher Quell- und Zielverkehr wird an den bestehenden Wohngebäuden ohne Rücksicht auf Verluste vorbeigeführt. Zudem befindet sich hier im direkten Umfeld ein Kindergarten, an dem es sich mittags/nachmittags aufgrund der abholenden Eltern sowieso schon verkehrlich zuspitzt.

5. Zum Auswahlverfahren zur Berücksichtigung alternativer Planungen des Planaufstellers: Mit Einladungsschreiben vom 5.5.09, zur Sitzung des Planungs- und Bauausschusses, wurde eine Erklärung zur nicht Berücksichtigung alternativer Planungen, den Ausschussmitgliedern zur Kenntnis gegeben die ich nachfolgend wiedergebe und bewerte.

*Im Jahr 2005 hat die Verwaltung im Rahmen einer Voruntersuchung verschiedene Varianten einer Bahnquerung untersucht und abgewogen. Die Verwaltung ist damals zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Bahnunterführung im Bereich des Bahnhofes bzw. Langenwiedenganges am sinnvollsten ist. Daher stellen sowohl ein Ausbau der Bahnunterführung Salinenring als auch eine Umliegung des Verkehrs zur Bahnunterführung Schützenstraße keine Alternativen zur geplanten Bahnunterführung Langenwiedenberg dar.*

Derartige Erläuterungen lassen den § 3 Abs. 1 als demokratische Verfahrenstransparenz zur Beteiligung der Öffentlichkeit ins Leere laufen. Ich verweise auf den vorletzten Absatz auf Seite 1 dieses Schreibens. Es ist nicht die Aufgabe eines Planaufstellers und erst recht nicht im Vorfeld eines förmlichen Verfahrens nach BauGB, in einer Vorauswahl und ohne Beteiligung der Öffentlichkeit, eine Auswahl zu treffen. Ich verweise auf 2. 2.1 - 2. 4, und 3. insbesondere auf 3.3.2. Hier ist klargestellt, dass der Planaufsteller für das förmliche Verfahren unterscheidende Planalternativen darzustellen und zu erläutern hat. Denn das Verfahren nach § 3 soll gerade ein demokratisches Mittel sein, die Öffentlichkeit über die Planalternativen und deren Auswirkungen zu informieren.

*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 Salinenring und einem damit verbundenen höheren Verkehrsaufkommen die Wohnqualität im Umfeld erheblich abnehmen und der Bereich der Schulen ge-*

geben würde, wurde in der o.g. Untersuchung empfohlen, die Nachnutzung des jetzigen REWE-Standortes auf Sortimente zu beschränken, die nicht als nahversorgungs- oder zentrenrelevant eingestuft werden (s. S. 72).

Ursprünglich war vorgesehen, dass der potenzielle Investor eine Folgenutzung für das jetzige REWE-Grundstück herbeiführt, jedoch hat sich in verschiedenen Gesprächen mit potenziellen Investoren/ möglichen Betreibern und dem Eigentümer des jetzigen REWE-Grundstückes herausgestellt, dass dies aufgrund hoher Kaufpreiserwartungen des Eigentümers des jetzigen REWE-Grundstückes nicht möglich ist. Aus diesem Grund und vor dem Hintergrund, dass bereits bestehenden Einzelhandelsbetrieben ein individuell auf sie zugeschnittener Bestandsschutz eingeräumt werden soll (s. S. 65 der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl), sollen die beiden Punkte:

1. Folgenutzung auf dem jetzigen REWE-Grundstück und
2. Entwicklung eines Nahversorgungszentrums nunmehr unabhängig voneinander gelöst werden.

Vor diesem Hintergrund ist im Jahr 2008 die landesplanerische Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 34 Abs. 1 LPlG NRW erfolgt.

Da das Grundstück des jetzigen REWE-Marktes in einem, im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzten Mischgebiet liegt, in dem u.a. Einzelhandelsbetriebe uneingeschränkt zulässig sind, soll steuernd eingegriffen werden, wenn auf dem jetzigen REWE-Grundstück eine Nachnutzung angesiedelt werden sollte, die nicht im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches ist. Ein Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich des heutigen REWE-Standortes und darüber hinaus, der die Erhaltung und Entwicklung bzw. Sicherung des zentralen Versorgungsbereiches zum Ziel hat, bildet die Grundlage dafür.

zu 5. und 6.

s. S.1, 4.1.4, 4.2.1.1 a

*fährdet werden.*

Wie der Planaufsteller selber vorträgt haben sich die angeblichen Verkehrsprobleme (dazu die Feststellungen unter 4.1) deutlich reduziert. Zu den angeblichen Konflikten kann es gar nicht kommen. Statt dass der Planaufsteller für eine demokratische Information sorgt wird hier Stimmungsmache geübt. Der Planaufsteller meint durch ein höheres Verkehrsaufkommen würde die Wohnqualität leiden, mutet aber den Bewohnern dann im Bereich Grafenstraße, Langenwiedenweg usw. diesen Verkehr zu. Wenn Recht „Richtig“ und für Gerechtigkeit sorgen soll, dann sind die Ausführungen und angeblichen Begründungen nicht richtig und gerecht. Es gibt nach dem eigenen Vortrag des Planaufstellers kein höheres Verkehrsaufkommen. Das Verkehrsaufkommen hat sich sogar seit 1991 um über 30 % reduziert. Ich verweise diesbezüglich auch auf meine Ausführungen unter 4.2.1.1 c. Die Schulwege können damit nicht gefährdet sein. Eine Gefährdung kann nur durch andere verkehrstechnischen Zusammenhänge erkannt werden.

#### 6. Schluss

Die Verpflichtung, über die voraussichtlichen Auswirkungen der erst nach ihren allgemeinen Zielen und Zwecken festgesetzten Planungen und wesentlichen Planungsalternativen zu unterrichten, um der Öffentlichkeit anschließend Gelegenheit zur Stellungnahme und Anregungen zu geben, verbietet es daher, dass die Ziele und Zwecke der Planung wie in diesem Fall so allgemein, unverbindlich, alternativlos und gleichzeitig nichts sagend sind, dass die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung ungeeignet ist, die planerische Abwägung der öffentlichen und privaten Belange i.S.v. § 1 Abs. 6, 7 BauGB vorzubereiten. Das hier eingeleitete Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB wird damit zu einer Farce.

Ergänzung

Schreiben vom 07.09.2009

Mit diesem Nachtrag Nr. 1 ergänze ich meine Stellungnahme und Anregungen, die ich Ihnen mit meinem Schreiben vom 01.07.2009 übermittelt habe, wie folgt:

Ergänzung zu

4.2.1.3 die Straße „An der Kleinbahn“:

Die Stadt Werl (Planaufsteller) hat das Planungsbüro für Verkehrstechnik (PVT, Essen) beauftragt, ein verkehrstechnisches Gutachten zu erstellen.

In dem Gutachten aus November 2007 wird die Aufgabenstellung so dargestellt, dass das Nahversorgungszentrum „Nord“ an den nördlichen Langenwiedenweg also über die Straße „An der Kleinbahn“ angeschlossen wird (Seite 5 des Gutachtens). In dem Gutachten wird weiter ausgeführt ich zitiere auszugsweise:

#### 1. Aufgabenstellung und Ausgangssituation

Dieses verkehrstechnische Gutachten soll zeigen, ob die Kreisverkehrsplätze die für das Prognosejahr 2015 zu ermittelnden Verkehrsbelastungen aufnehmen können und ob die zusätzliche Belastung, die durch das Nahversorgungszentrum "Nord" entsteht, sowohl im IST-Zustand wie auch nach Umlegung der Hammer Straße aufgenommen werden kann.

Zudem soll eine Aussage darüber getroffen werden, wie die Anschlüsse des Nahversorgungszentrums

#### zu 4.2.1.3 (Ergänzung)

Grundsätzlich sollte das verkehrstechnische Gutachten des Planungsbüros für Verkehrstechnik (PVT, Essen) aus dem Jahr 2007 zeigen, ob eine zusätzliche verkehrliche Belastung, die durch das geplante Nahversorgungszentrum entsteht, im IST-Zustand und auch nach Umlegung der Hammer Straße aufgenommen werden kann. Des Weiteren sollte eine Aussage darüber getroffen werden, wie das geplante Nahversorgungszentrum im Westen an den Langenwiedenweg und im Osten an die Industriestraße angeschlossen werden kann.

Das Gutachten wurde auf Grundlage eines Planungskonzeptes für das Bahnhofsumfeld Werl erarbeitet. In diesem

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

an den Langenwiedenweg im Westen und an die Industriestraße im Osten erfolgen kann.

**4.3. Knotenpunkt Langenwiedenweg | An der Kleinbahn** als Auszug Seite 8 des Gutachtens

Bei Anbindung des Nahversorgungszentrums über diesen Knotenpunkt ergeben sich für die untergeordneten Zufahrten wesentlich höhere Wartezeiten. Hierbei wurde davon ausgegangen, dass der komplette zusätzlich erzeugte Quell- und Zielverkehr durch das Nahversorgungszentrum über die Straße "An der Kleinbahn" abgewickelt wird.

Bereits kleinere Störungen im Verkehrsablauf können hier also bereits zu Überlastungen der untergeordneten Zufahrten führen.

Da die bauliche Situation an dieser Stelle vermutlich jedoch einen Außendurchmesser von 26 Metern ohne umfangreichen Grunderwerb an dieser Stelle nicht zulässt, wird auch ein Minikreisel mit überfahrbarer Kreisinsel (Außendurchmesser ca. 13-22 Meter) untersucht. Geht man als Anhaltswert von einer Verkehrsstärke von 10760 Kfz/Tag aus, was der zehnfachen Spitzenstunde entspricht, bietet auch der Minikreisel (gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren) eine ausreichende Kapazität. Da dieser Knotenpunkt jedoch auch vom Zulieferverkehr (Lkws und Lastzüge in Richtung Re-we und Nahversorgungszentrum) genutzt wird, welcher dann zum Abbiegen die Mittelinsel überfahren muss und somit den übrigen Verkehrsfluss zum Erliegen bringt, ist von dieser Lösung an dieser Stelle eher abzuraten. Zudem könnte diese Situation evtl. zu kurzzeitigen langen Rückstaus führen, weicher dann bis in den Bahnübergang Langenwiedenweg reichen.

**5. Zusammenfassung** als Auszug Seite 10 des Gutachtens

Der Anschluss des Nahversorgungszentrums kann im IST-Zustand wie auch nach Umlegung der Hammer Straße und Errichtung der Kreisverkehre unsignalisiert komplett über die Straße An der Kleinbahn oder rein über die Straße An der Bundesbahn erfolgen. Die Anbindung über die Straße An der Bundesbahn liefert jedoch bessere Leistungsfähigkeitsergebnisse und weist damit wesentlich mehr Reserven auf als die Anbindung über die Straße An der Kleinbahn.

Aus verkehrstechnischer Sicht sollte daher die Anbindung des Nahversorgungszentrums über die Straße An der Bundesbahn erfolgen, da die Leistungsfähigkeitsberechnung bessere Ergebnisse liefert als die Berechnung an der Kleinbahn.

Aus lärmschutztechnischer Sicht wird auf Grund der geringeren Anwohnerdichte ebenfalls diese Anbindung favorisiert.

**Fazit:** Auszug Seite 11 des Gutachtens

Die Anbindung des Nahversorgungszentrum aus westlicher' Richtung sollte rein über die Straße An der Bundesbahn erfolgen.

Eine reine Anbindung über die Straße An der Kleinbahn ist zwar generell möglich, jedoch aus gutachterlicher Sicht nicht zu empfehlen.

Eine Anbindung über die Industriestraße im Osten ist sicherzustellen.

Auf Seite 4 des Entwurfs einer Begründung zum Vorentwurf unter Nahversorgungszentrum führt der Planaufsteller aus:

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.

Mit der Aufgabenstellung zum Gutachten und beim Studium desselben, kommt man zu dem Ergebnis,

Planungskonzept ist eine Anbindung des geplanten Nahversorgungszentrums im Westen vom Langenwiedenweg sowohl über die Straße An der Kleinbahn als auch über die Straße An der Bundesbahn dargestellt.



Auszug aus dem Planungskonzept Bahnhofsumfeld Werl

Der Gutachter ist zu folgendem Ergebnis gekommen: *„Der Anschluss des Nahversorgungszentrums kann im IST-Zustand wie auch nach Umlegung der Hammer Straße und Errichtung der Kreisverkehre unsignalisiert komplett über die Straße An der Kleinbahn oder rein über die Straße An der Bundesbahn erfolgen. Die Anbindung über die Straße An der Bundesbahn liefert jedoch bessere Leistungsfähigkeitsergebnisse und weist damit wesentlich mehr Reserven auf als die Anbindung über die Straße An der Kleinbahn.“*

Auf Grundlage des verkehrstechnischen Gutachtens ist die verkehrliche Anbindung des geplanten Nahversorgungszentrums im Westen sowohl über die Straße An der Kleinbahn als auch über die Straße An der Bundesbahn vorgesehen. Über die Straße An der Bundesbahn soll der anführende und abfließende PKW-Verkehr (Kundenverkehr) abgewickelt werden. Die Straße An der Kleinbahn soll hingegen unter Einhaltung möglicher schalltechnischer Auflagen zur Anlieferung des Nahversorgungszentrums (Lieferverkehr) dienen. Des Weiteren ist eine Anbindung an die östlich gelegene Industriestraße vorgesehen.

Eine verkehrliche Erschließung im Westen ausschließlich über die Straße An der Kleinbahn oder über die Straße An der Bundesbahn ist nicht beabsichtigt.

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

dass der Auftraggeber und Planaufsteller erwartet hat, die Erschließung für den Kundenverkehr und den Ver- und Entsorgungsverkehr mit Schwerlastzügen aus westlicher Richtung ausschließlich über die Straße An der Kleinbahn zu führen.

Der Gutachter kommt dagegen wegen der besseren Ergebnisse aus den Leistungsfähigkeitsberechnungen und günstigerer Lärmschutzbeeinträchtigung wegen geringerer Anwohnerdichte zu dem Ergebnis, dass der gesamte Verkehr rein über die Straße An der Bundesbahn aus westlicher Richtung geführt werden sollte.

Eine Anbindung über die Straße An der Kleinbahn wird vom Gutachter nicht empfohlen. Auf fernmündliche Anfrage bestätigte der Gutachter, dass auch der Ver- und Entsorgungsverkehr aus gutachterlicher Sicht wegen der dort vorhandenen hohen Anwohnerdichte nicht über die Straße An der Kleinbahn, sondern wie von ihm auch favorisiert, über die Straße an der Bundesbahn erfolgen soll.

Danach stehen die zu berücksichtigen Planungstatsachen fest.

Da die Stadt Werl planende Behörde ist und für sich keine Bindung an die Ergebnisse des von ihr in Auftrag gegebenen Gutachtens sieht, sehe ich mich zu dieser ergänzenden Stellungnahme veranlasst. Ich weise höflich darauf hin, dass ein fehlerfreies Planungsermessen nur dann vorliegt, wenn alle im Planungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse, also auch die Ergebnisse des zitierten Gutachtens, berücksichtigt werden.

Will man das nicht im Planaufstellungsverfahren, bedarf es einer tragfähigen Begründung dafür, durch Feststellung anderer Tatsachen, als der Tatsachen die gutachterlich festgestellt worden sind. Mit anderen Worten: Warum dem Fachgutachten bei der Planung durch den Planaufsteller nicht gefolgt werden soll. Wird dies nicht beachtet liegt bei einer Entscheidung ohne weiteres die Ausübung eines falschen Planungsermessens vor.

Den Planungen fehlt es zudem an der Berücksichtigung der Nachhaltigkeit. Mögliche schalltechnische Auflagen verhindern nicht (so auch die Erfahrung), dass es dennoch nicht nur durch die An- und Abfahrten der Schwerlastfahrzeuge, sondern erst recht durch das Be- und Entladen auch in den Nachtstunden zu erheblichen Konflikten kommen wird.

Auf Seite 4 des Entwurfs einer Begründung zum Vorentwurf unter Nahversorgungszentrum führt der Planaufsteller aus:

Am östlichen Ende der Straße ist eine Wendeanlage vorgesehen.

Die geplante Wendeanlage ist nachfolgend dargestellt. Danach befindet sich die Wendeanlage nicht am Ende der Straße An der Kleinbahn. Das Ende der Straße befindet sich direkt an der Grenze zum Grundstück der Lampenfabrik Neuhaus. Die dargestellten Parzellen 255 und 256, sind Eigentum der Stadt Werl. In einem Ferngespräch vom 22.01.03 wurde mir über die Amtsleitung des Planungsamtes mitgeteilt, dass die Parzellen 255 u. 256 als Wege und Straßenparzellen im Liegenschaftsbuch eingetragen sind. Am 29.01.03 erhielt ich dann die Nachricht von der Stadtverwaltung, dass am 29.12.76 der Weg An der Kleinbahn durch Ratsbeschluss als Straße gewidmet wurde und die Veröffentlichung am 2.12.76

Im Jahr 2009 wurden auf der Basis von Belastungszahlen aus einer Verkehrszählung vom 26.03.2009 die in dem o.g. Gutachten ermittelten ausreichenden bis sehr guten Leistungsfähigkeiten für die beiden Kreisverkehre beidseitig der geplanten Unterführung und die Einmündung Langenwiedenweg / An der Bundesbahn unter Berücksichtigung der neuen Verkehrsumlegung sowohl ohne wie auch mit Anbindung des Nahversorgungszentrums bestätigt (PVT, Essen, 2009). Des Weiteren wurde das Gutachten als Grundlage für die schalltechnische Untersuchung (Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund, November 2010) herangezogen.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung 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. Die Ergebnisse werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

erfolgte. Der Veröffentlichung die hier vorliegt, ist zu entnehmen, dass der gesamte Weg ohne Einschränkung als Straßenfläche gewidmet worden ist.

Nach den hier vorliegenden Katasteruntersuchungen ist in den 80er Jahren die Parzelle 256 gebildet worden mit dem Inhalt gerade hier eine Wendeanlage zu errichten. Das besagte Grundstück der Lampenfabrik war seit Anfang der 50er Jahre bis auf den heutigen Tag über den Weg An der Kleinbahn und später bis auf den heutigen Tag durch die Straße An der Kleinbahn erschlossen. Bei den Parzellen 255 u. 256 handelt es sich nicht um Vorrats- oder Bauflächen, sondern eindeutig um Straßenflächen. Die Planungen sind abzuändern und der Wendehammer wäre im östlichen Bereich also vor der Zufahrt zu dem Grundstück von Lampen Neuhaus zu planen. Dadurch wären mein Grundstück und das Nachbargrundstück für die Zukunft auch für eine kleingliedrige Bebauung erschlossen. Die Anlieger der Anbaustraße haben schutzwürdig erwarten dürfen, dass das besagte Grundstück in die Erschließungskostenverteilung einbezogen wird. Mit separater Post komme ich auf diesen Vorgang zurück.



Im Laufe der letzten 15 Jahre hat sich das B-Plangebiet 52 gerade im südlichen Planbereich zu einem faktischen allgemeinen Wohngebiet entwickelt.

Die tatsächlich eingetretenen Verhältnisse im Quartier Kleinbahn / Olakenweg B-Plan Nr. 52 lassen eine Änderung der Ausweisung MI-W und MI-G als WA-Gebiet zu, die ich zumindest für mein Grundstück beantragen werde.

Die Planungen südlich der Straße An der Kleinbahn mit einem Nahversorgungszentrum haben wegen der räumlichen Enge, der Nutzung, der Erschließung und der geplanten Andienung zur Ver- und Entsorgung des Nahversorgungszentrums besondere negative Auswirkungen auf das faktische allgemeine Wohngebiet.

Nachfolgend zitiere ich auszugsweise aus der Begründung zum B-Plan 52 aus Dezember 1993:

- Anlass und Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes

Aufgrund von Anfragen, die auf Errichtung von Verbraucher- bzw. Nachbarschaftsläden zielen, zeichnet sich der Beginn einer städtebaulich unerwünschten Ansiedlung innenstadtrelevanter Läden um den Altstadtbereich ab. Ein mögliches Vorhaben an einem der Kernstadt unmittelbar vorgelagerten Standort, mit zentrumstypischen Sortimenten, würde Kundenströme aus dem nördlichen Bereich von Werl binden. Das Primärziel der Stadt ist die "Schaffung eines attraktiven Stadtkerns".

..... zur Standort und Zentrenverträglichkeit von Einzelhandelsnutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr. 52 "Olakenweg / An der Kleinbahn" wird festgestellt, dass Nutzungsarten, die der Zentrenplanung entgegenstehen, auszuschließen sind.

Diese Begründung zum B-Plan 52 sollte inhaltlich auch für das B-Plangebiet 102 südlich von der Klein-

Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und Grundstücksverhältnisse ist die geplante Wendeanlage südlich der Lagerhalle (Parzelle 254) sinnvoll.

Im Gegensatz zu einer nach heutigen Anforderungen ausreichend dimensionierten Wendeanlage im Bereich der Straßenparzellen 255 und 256 ist bei der verfolgten Lösung kein Grunderwerb erforderlich. Das Grundstück der Lampenfabrik Neuhaus und das westlich angrenzende Nachbargrundstück sind über die Straßenparzellen 255 und 256 an die Wendeanlage angebunden und damit aus verkehrlicher Sicht erschlossen.

Der Anregung, die Wendeanlage in Richtung Osten zu verschieben wird aus den genannten Gründen nicht gefolgt.

Immissionsschutzrechtliche Auswirkungen der Planung auf die angrenzenden Gebiete werden auf Grundlage der schalltechnischen Untersuchung (Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund, November 2010) im weiteren Verfahren behandelt. Dabei wird die Anregung, dass es sich bei dem, im Bebauungsplan Nr. 52 „Olakenweg / An der Kleinbahn“ festgesetzten Mischgebiet (MI w) um ein faktisches allgemeines Wohngebiet (WA) handelt, berücksichtigt.

s. 4.2.2



**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

bahn gelten, zumal die Träger öffentlicher Belange Werl mehr als überversorgt im Bereich der Lebensmittelverkaufsflächen einstufen. Sollte 1993 die Kernstadt und der vorhandene REWE-Laden vor Ansiedlungen im Kleinbahnbereich geschützt werden, soll der REWE-Laden jetzt zu Gunsten eines neuen Nahversorgers mit 3200 qm Verkaufsfläche, kaputtgeschrieben werden.

Auch deshalb stehe ich den Planungen eines Nahversorgers südlich an der Kleinbahn angrenzend und dem dafür vorzusehenden Andienungsverkehr mit Be- und Entladen mehr als kritisch gegenüber.

Nachfolgend zitiere ich auszugsweise aus der Begründung zum B-Plan 52 Seite 7:

Der MI-G Bereich ist durch die vorhandenen Straßen erschlossen, so dass kein weiterer Erschließungsbedarf zu erkennen ist. Sollte jedoch zu einem späteren Zeitpunkt eine kleinteiligere Betriebsansiedlung oder andere Nutzungen, die zurzeit nicht erkennbar sind, weitere Erschließungsanlagen voraussetzen, ist dies ggfls. über eine Änderung zu regeln.

Ich meine, dass durch die Entwicklung der letzten 16 Jahre eine Änderung des B-Planes hinsichtlich der Nutzung und einer kleinteiligeren Erschließung entlang meiner Südgrenze erforderlich geworden ist. Dies ist nur dadurch zu erreichen, dass der Wendehammer an dem tatsächlichen Ende der Straße An der Kleinbahn (Grenze zum Grundstück Lampen Neuhaus) geplant wird. Diesen Antrag werde ich gesondert stellen.

2) Bürger/in 2  
Schreiben vom 01.07.2009

Anregungen

1) Den Wunsch vieler Werler und Besucher unserer Stadt entgegenzukommen, möglichst unkompliziert den „Werler Norden“ zu erreichen, rege ich an, vom Salinenring v. Hammer Straße herkommend die lt. B. Plan Nr. 102 geplante neue Straße ab Haus Nr. Hammer Straße 32 vor der Besetzung Haus Nr. Hammer Straße 24 in Fahrtrichtung Langenwiedenweg Bahnübergang zunächst einbahnig mit Rad- und Fußweg zum früheren „Kartoffellager Preker“ bis zum „Langenwiedenweg“ zunächst in aller Kürze auszubauen. Meines Wissens benötigt der Bauherr (Stadt Werl) nur eine relativ kleine Fläche „Grunderwerb“ von max. 300 m<sup>2</sup> zu investieren.

Die augenscheinlich in ungepflegtem Zustand liegende Fläche (Garten) entlang des Grundstücks Rubart Haus Nr. 24 und der verlaufende Weg (Zufahrt v.d. Hammer Str. zur Tankstelle Rubart) (von meinen Eltern u. Großeltern früher mir bekannt gemachte, öffentliche Weg) wurde in alter Flurbezeichnung als „Kohlenweg“ bezeichnet sowie das frühere „Kartoffellager Preker“ ist ebenfalls seit Jahren schon in städt. bzw. GWS-Besitz.

Auf dem GWS-Gelände kann ein größerer Kreislauf angelegt werden u. weitere Straßenführungen Langenwiedenweg Richtung Norden - Bahnübergang, Richtung Süden - Fahrtrichtung Osten über Ladestraße Bahnunterführung Schützenstraße etc.

Von weiteren kurz- bis mittelfristigen Planungen wie z.B. Bahnunterführung Straßenverlauf etc. rate ich schließlich auch anlässlich des als desolat zu bezeichnenden langjährigen städt. Haushalts ab.

Die neue Führung der Hammer Straße steht im Zusammenhang mit der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg. Die vorgesehene Bündelung des Verkehrs im Bereich des Langenwiedenweges erfordert eine Anbindung der Hammer Straße an den Langenwiedenweg. Gegenwärtig kann die Bahnlinie an den Bahnübergängen Langenwiedenweg und Hammer Straße gequert werden, so dass eine Verknüpfung der Hammer Straße mit dem Langenwiedenweg und damit eine Umlegung des Verkehrs vor Herstellung der Bahnunterführung Langenwiedenweg nicht Ziel führend ist.

Der heutige Bahnübergang Hammer Straße soll aufgegeben und im Bereich des Langenwiedenweges eine Bahnunterführung hergestellt werden. Die beiden Hauptverkehrsstraßen Hammer Straße und Langenwiedenweg sollen miteinander verknüpft werden, um den Verkehr im Bereich der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg zu bündeln. Ziel ist die Herstellung einer sicheren und leistungsfähigen Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Auf-

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

Sie berichten in Ihrer Umschreibung des B.-Planes Nr. 102 richtigerweise, dass auf Grund veränderter Verkehrsströme nach Abzug des Militärs nach 1990 (Bau des Hanseringes - Umgehungsstraße B1 n - (AB Auf-/Abfahrt Süd A 44) der Straßenverkehr seit 1991 - 2007 um über 30 % abgenommen hat.

Eine von der Bundesbahn als dringend notwendige Sanierung der Bahnlinie Werl - Unna wird mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch eine 2-spurige Bahnunterführung „Salinenring“ bedeuten. Hier würden doch seitens der Stadt Werl lediglich die Straßenanschlüsse kostenmäßig belasten.

Als weitere Anregung möchte ich vortragen: Das ca. 1,8 ha Flächengroße in GWS-Besitz übergangene Kleinbahn und Bahngelände (früherer Güterbahnhof) mit geeigneter Straßenführung für die Zukunft in Mi I + Mi II - Mischgebiet auszuweisen. Für kleine - mittlere Handwerksbetriebe würde sicher auch in naher Zukunft Bedarf sein.

Entsprechende Steuereinnahmen dieser Gewerbe würden unserer Stadt gut tun.

Der früher als „Güterschuppen“ bezeichnete Umschlagplatz für kleine Stückgütermengen sollte zu Gunsten einer modernen Umschlaghalle mit Gabelstaplerverkehr - Umschlag Bahn/Straße Platz machen.

Eine an der Umschlaghallenanbindung geführte Verbindungsstraße Langenwiedenweg - Ladestraße - Bahnunterführung - Schützenstraße würde sowohl den Bahnübergang Langenwiedenweg als auch Hammer Straße verkehrlich zusätzlich wesentlich entlasten.

Bedenken

Starke Bedenken habe nicht nur ich, sondern ein Großteil der „Werler Bürger“, welche sich leider erst äußern, wenn es zu spät ist, oder sich nur flüsternd äußern unter Freunden.

In Ihrer als großzügig vorgestellten Planung bzw. Nutzung des Güterbahnhofsgebietes in ein Nahversorgungszentrum mit einer Größe von geplanten 3200 m<sup>2</sup>, die sich dann leicht noch infolge weiterer Attraktivitäten um 20 % bis 30 % erhöhen könnten.

Diese zusätzlich auf die Werler „Einkaufsstadt“ vollständig als überzogen zu bezeichnen, dann angebotene Verbrauchermarktlfläche wird den Wareneinkaufswert pro Einkaufswagen weiter ins „Minus“ reduzieren. Die Folge wird sein: wegen Überangebot im gesamten Stadtmittegebiet noch mehr leerstehende Verkaufsräume - unordentliche Präsentation von Warenangeboten = Unlust des Kaufsinteresses.

Sie selbst beziehen sich in Ihrer Gebietsausweisung auf Seite 12 Ihres B.-Planes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“:

„Auf Grundlage der Strukturuntersuchung Einzelhandel (BBE Unternehmensberatung GmbH 2005) sollen zentrenrelevante Sortimente nur an Standorten innerhalb des zentralen Versorgungsbereich zugelassen werden.“

Es ist Ihnen doch sicher bekannt, dass diese herangezogene Strukturuntersuchung Einzelhandel (BBE Unternehmensberatung GmbH 2005) diese ihre Empfehlungen nicht heute nach 4 Jahren seit 2005 sondern aus den damals veröffentlichten Erfahrungswerten gleichgearteten Einzelhandels bezogen hat.

hebung der Trennwirkung der Bahnlinie.

Außerdem wird über die Straße An der Bundesbahn eine Verbindung zur Bahnunterführung Schützenstraße hergestellt. Eine Umlegung des gesamten Verkehrs zur Bahnunterführung Schützenstraße stellt keine Alternative zur geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg dar, weil damit Umwege und Verkehrsverlagerungen einhergehen würden, die zu erheblichen Problemen in der Abwicklung der Verkehre und letztendlich zu städtebaulichen Konflikten führen würden.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist eine detaillierte Kostenberechnung nicht zwingend erforderlich. Allgemeine Aussagen, die maßgeblich für die Umsetzung des Bebauungsplanes sind, werden im weiteren Verfahren in der Begründung getroffen.

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 (s. verkehrstechnische Gutachten Baier 1991, Hagen 2001 und PVT 2007). Dennoch sind die Hammer Straße und der Langenwiedenweg wichtige Verbindungen (Hauptverkehrsstraßen) zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet, so dass die Verkehre nicht ohne weiteres umgelegt werden können. Darüber hinaus sind bezüglich des Eisenbahnüberführungsbauwerkes über den Salinenring von der DB Netz AG keine Maßnahmen im Betrachtungszeitraum bis 2019 geplant, da eine Sanierungsbedürftigkeit nicht gegeben ist. Ferner würden sich aus einem 2-spurigen Ausbau der Bahnunterführung Salinenring Vorteile für die Stadt ergeben, so dass sie diesen Umbau eventuell selbst finanzieren müsste. Davon abgesehen werden die kreuzungsbedingten Kosten nach § 13 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) von der DB Netz AG, von der Stadt und von dem Bund zu je einem Drittel getragen.

Grundsätzlich wird mit der Ausweisung einer Teilfläche (ca. 1,1 ha) des ehemaligen Kleinbahngeländes als Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung großflächiger Einzelhandel „Nahversorgungszentrum“ mit einer Gesamtver-

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

<p>Offensichtlich haben Sie es übersehen, vorsätzlich oder unwissentlich, dass seit 2005 bis heute 1. Kaufland, 2. Netto-Stadtmitte, Randbereich, 3. Lidl-Edeka im Süd-Westen, 4. Aldi im Norden und einem gepl. Lebensmittler an der Wulfhefe Spange = insgesamt mehr als 3500 qm zu den bereits vor 2005 bestehenden Markt = VK- Flächen hinzugekommen sind.</p> <p>Dies alles bei laufend noch nachlassender Bevölkerung bzw. Einwohnerzahl. Vorstehende echt und nicht mit den Haaren herbeigezogene Bedenken geben mir ernsthaft Veranlassung, Sie dringendst zu warnen, weitere Gedanken und Kosten in Ihr Vorhaben „Nahversorgungszentrum“ zu investieren.</p> <p>Bei allem Verständnis, wegen der Illiquidität des Haushaltes der Stadt Werl, das Bahngelände zu einem möglichen Höchstpreis pro qm oder ha an den Mann (Investor) zu bringen, so ist nach wie vor m.E. höchste Priorität der Politik und Verwaltung nicht kurzfristig, sondern mittel - langfristig zum Wohl und Ausgewogenheit der Stadt Werl und Ihrer Bevölkerung ernsthaft besorgt zu sein.</p> <p>Außerdem habe ich noch im Gedächtnis, dass anlässlich der öffentlichen Veranstaltung im Bahnhof Werl „Vorstellung des B.-Planes Nr. 102“ ein als maßgeblich m. Verantwortung ausgestatteter Beamter der Stadt Werl u.a. vor versammeltem Publikum sagte: „Nach Durchführung der geplanten Bahnunterführung habe sich die Stadt dermaßen finanziell verausgabt und festgelegt, dass in folgenden 25 Jahren keinerlei finanzieller Spielraum für evtl. weitere wichtige Dinge mehr vorhanden sei“.</p> <p>Auch diese Aussage sollte den Politikern/der Verwaltung Veranlassung sein, auf die weiteren Planungskosten, Bau der Bahnunterführung Langenwiedenweg zu verzichten.</p> <p>Selbstverständlich bin ich gern bereit, evtl. „örtlich Erklärungen“ zu meinen Anregungen zu erteilen.</p>	<p>kaufsfläche von max. 3.200 m<sup>2</sup> das Ziel verfolgt, im nördlichen Stadtgebiet eine marktfähige Versorgungseinheit mit deutlichem Schwerpunkt auf nahversorgungsrelevante Sortimente (Lebensmittel und Getränke) zu schaffen.</p> <p>Die beiden Anbieter von Nahrungs- und Genussmitteln (REWE am Langenwiedenweg und ALDI an der Belgischen Straße) liegen räumlich voneinander getrennt und profitieren damit nicht voneinander bzw. es können keine Synergieeffekte erzielt werden. Des Weiteren ist die Zukunftsfähigkeit des REWE-Marktes am heutigen Standort durch eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten beeinträchtigt. Hier bietet das geplante Nahversorgungszentrum eine Perspektive.</p> <p>Die restlichen Flächen zwischen den Straßen An der Kleinbahn und An der Bundesbahn werden in Anlehnung an vorhandene angrenzende Nutzungen als Mischgebiete festgesetzt, in denen u.a. kleine bis mittlere Handwerksbetriebe zulässig sind.</p> <p>In der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl (BBE Unternehmensberatungs GmnH, Köln, 2005) wurde für den nördlichen Kernstadtbereich die Ausprägung eines eigenen Nahversorgungsschwerpunktes vorgeschlagen. Dabei wurde nicht nur die damalige Einzelhandelsstruktur zu Grunde gelegt, sondern es wurden auch Planvorhaben (z.B. Erweiterung EDEKA an der Unnaer Straße) und deren Auswirkungen bei Realisierung berücksichtigt. Es wurde eine Zunahme der Gesamtverkaufsfläche der Stadt Werl um insgesamt max. 8.190 m<sup>2</sup> angenommen. In Bezug auf die Verkaufsflächen für Lebensmittel und Getränke wurde von einer Erhöhung um ca. 4.770 m<sup>2</sup> ausgegangen (einschließlich des geplanten Nahversorgungszentrums).</p>
<p>3) Bürger/in 3 Schreiben vom 27.06.2009</p> <p>Im Entwurf steht: <i>Zudem ist aufgrund der Nähe der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg das nord-westlich gelegene Heiligenhäuschen an seinem Standort nicht zu halten.</i> Ich bitte um Umsetzung des für die Historie Werls wichtigen Heiligenhäuschens. Durch den Bebauungsplan ergeben sich Grünflächen, auf denen eine Umsetzung (zumindest der Fassade) erfolgen kann.</p>	<p>Auf Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann &amp; Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) kann das Heiligenhäuschen an seinem Standort erhalten werden. Eine Umsetzung des Heiligenhäuschens ist demnach nicht erforderlich.</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

4) Eigentümer/in (vertreten durch Rechtsanwalt)  
Schreiben vom 26.06.2009

In der Sache selbst lässt meine Mandantin, deren Interessen ich bekanntlich seit Oktober 2007 vertrete, folgendes mitteilen:

1. Der Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ weist einen wesentlich höheren Flächenbedarf aus mit der Folge, dass für die Verkehrsführung im westlichen Bereich des überplanten Gebietes (Verknüpfung der Straße „An der Bundesbahn“ mit dem „Langenwiedenweg“ und „Bahnunterführung Langenwiedenweg“ eine weitaus größere Fläche des im Eigentum meiner Mandantin stehenden Grundstücks „Langenwiedenweg 7 / Brandisstraße 2“ benötigt wird. Die konkret benötigte Fläche ist zwar weder dem Bebauungsplan, noch dem Entwurf der Begründung zum Bebauungsplan zu entnehmen, dürfte aber bei ca. 2.300 qm bis 2.500 qm liegen.

Dies macht deutlich mehr als 1/3 der Gesamtfläche des Grundstücks meiner Mandantin (5.960 qm) aus. Dem bei Realisierung der Planung verbleibenden Restgrundstück würden die notwendigen Stellplätze fehlen, um eine in diesem Bereich erlaubte Nutzung auf Dauer zu gewährleisten. Dies stellt eine Enteignung dar, die durch öffentliche Belange nicht gerechtfertigt ist.

In der Grundstücksausschreibung Einzelhandelstandort „Nahversorgungszentrum Werl-Nord“ vom Sommer 2006 hatte die Stadt Werl interessierten Investoren aufgegeben, dass im Zuge der Konzeption des Nahversorgungszentrums auch eine sinnvolle und verträgliche Nachnutzung für das Gelände/Gebäude meiner Mandantin gefunden werden müsse.

Es wurde ein umsetzbares Konzept für die Nachnutzung des heutigen „Rewe-Standorts“ erwartet, und zu einem der Auswahlkriterien für den Zuschlag an einen Investor erhoben. Dies war auch Vorgabe gem. der Vorlage zum Planungsausschuss vom 13.12.2005 und des Rates vom 15.12.2005.

Damals ging man davon aus, lediglich eine Fläche von ca. 1.000 qm im südöstlichen Grundstücksteil meiner Mandantin für die Neuansbindung des Langenwiedenwegs zu benötigen. Die benötigte Fläche hat sich heute also mehr als verdoppelt und macht die bisherige, aber auch ähnliche Nutzungen völlig unmöglich, wie bereits dargelegt. Potentiellen Investoren wird damit ein Nachnutzungskonzept unmöglich gemacht. Es ist vermutlich auch nicht mehr Auswahlkriterium für den Zuschlag.

Zumindest wurde in der Beschlussvorlage zur öffentlichen Sitzung des Planungs- und Bauausschusses vom 17.04.2007 empfohlen, diese Bedingung im Hinblick auf angeblich zu hohe Kaufpreisforderungen meiner Mandantin aufzugeben.

Hier ist nicht bekannt, ob entsprechend diesem Vorschlag dann auch ein Beschluss erfolgte. Tatsache ist aber, dass es zu keiner Zeit überzogene Kaufpreisforderungen gegeben hat. Der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung mbH wurde unter dem 18.04.2008 die konkrete Höhe des einzigen Kaufpreisangebots mitgeteilt. Auch der dortige Geschäftsführer hielt das Angebot für keinesfalls wertangemessen.

zu 1.

Auf der Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) werden von dem Grundstück Langenwiedenweg 7 / Brandisstraße 2 (REWE-Grundstück) ca. 900 m<sup>2</sup> beansprucht. Demzufolge liegt der Flächenbedarf nunmehr deutlich unter 2.500 m<sup>2</sup>.

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> durch südwestlich an das REWE-Grundstück angrenzende städtische Teilflächen nahezu komplett ausgeglichen werden.

Ursprünglich war vorgesehen, dass der potenzielle Investor eine Folgenutzung für das jetzige REWE-Grundstück herbeiführt, jedoch hat sich in verschiedenen Gesprächen mit potenziellen Investoren/ möglichen Betreibern und dem Eigentümer des jetzigen REWE-Grundstückes herausgestellt, dass dies aufgrund hoher Kaufpreiserwartungen des Eigentümers des jetzigen REWE-Grundstückes nicht möglich ist. Die beiden Punkte:

1. Folgenutzung auf dem jetzigen REWE-Grundstück und
2. Entwicklung eines Nahversorgungszentrums sollen nunmehr unabhängig voneinander gelöst werden.

Vor diesem Hintergrund wurde in der Sitzung des Planungs- und Bauausschusses am 17.04.2007 die Abgrenzung des Änderungsbereiches (1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“), in dem nur eine Teilfläche (ca. 1.000 m<sup>2</sup>) des Rewe-Grundstückes einbezogen wurde, beschlossen. Des Weiteren ist vor diesem Hintergrund im Jahr 2008 die landesplanerische Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 34 Abs. 1 LPIG NRW erfolgt.

Da das Grundstück des jetzigen REWE-Marktes in einem,

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

Nun, da feststeht, dass meiner Mandantin eine mehr als doppelt so große Grundstücksfläche und damit der für eine wirtschaftliche Nutzung des Grundstücks notwendige Parkraum entzogen werden soll, ist ein tragfähiges Nachnutzungskonzept unabdingbare Voraussetzung, sollen jahrelange Rechtsstreitigkeiten vermieden werden, die der Umsetzung der noch zu überarbeitenden Planungen entgegenstehen würden.

Meine Mandantin empfindet es als besonders befremdlich, dass hier die Stadt bzw. die stadt eigene Tochter GWS zur möglichst gewinnbringenden Vermarktung von in ihrem Eigentum stehenden Grundstücken ausgerechnet den Mieter meiner Mandantschaft, die Firma Rewe und deren Tochterunternehmen, die Fa. Trinkgut, abwirbt, indem sie dieser in dem nur wenige Meter entfernten Nahversorgungszentrum eine Verkaufsfläche von 1.500 qm für den Betrieb eines Lebensmittel-Supermarktes (Vollsortiment) und eines 850 qm großen Getränkemarktes anbietet, wie sich aus der Grundstücksausschreibung Einzelhandelsstandort „Nahversorgungszentrum Wert-Nord“ aus 2006 ergibt.

2. Gemäß der Begründung zum Bebauungsplanentwurf sind nach § 11 Abs. 3 BauNVO städtebauliche Auswirkungen grundsätzlich bei Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit einer Verkaufsfläche von mehr als 800 qm anzunehmen.

Daher soll das geplante Nahversorgungszentrum in einem angemessenen Verhältnis zur lokalen und regionalen Versorgungsstruktur stehen und sich in den vorhandenen Siedlungsbereich integrieren. Ausweislich des Vorentwurfs Bebauungsplan 102 sind aber offensichtlich wenigstens 2 Großgebäudekomplexe geplant, die insgesamt eine Verkaufsfläche von 3.200 qm haben sollen. Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Grundstücksausschreibung Einzelhandelsstandort „Nahversorgungszentrum Werl-Nord“ vom Sommer 2006 ist zu unterstellen, dass tatsächlich ein Lebensmittelsupermarkt mit einer Verkaufsfläche von 1.500 qm geplant ist, der offensichtlich der jetzigen Mieterin meiner Mandantin, der Firma Rewe, zur Verfügung gestellt werden soll. Damit ist offensichtlich, dass entgegen der Ausführungen im Entwurf der Begründung zum Bebauungsplan 102 zumindest ein Einzelhandelsbetrieb mit einer Verkaufsfläche von deutlich größer als 800 qm vorgesehen ist, was unmittelbar zu einer Beeinträchtigung des stark konzentrierten Einzelhandelsbesatzes der Werler Innenstadt führen wird.

Die räumliche Konzentration von großflächigem Lebensmittel-Supermarkt, Lebensmitteldiscounter und Getränkemarkt ist selbst für außerhalb des Nahversorgungsbereichs lebende Bewohner erfahrungsgemäß so attraktiv, dass diese ihre Einkaufsgewohnheiten zu Lasten des innerstädtischen Einzelhandels verändern werden. Ein angemessenes Verhältnis zur lokalen und regionalen Versorgungsstruktur ist in diesem Fall nicht gewährleistet, ebenso wenig eine sinnvolle Integration in den vorhandenen Siedlungsbereich.

Die Schaffung von Verkaufsflächen für einen Vollsortimenter größer als 800 qm widerspricht letztendlich auch der im Entwurf der Begründung getroffenen Entscheidung, in den restlichen Bereichen eine Unterteilung in MI 1 und MI 2 vorzunehmen, um so die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben auf die am Langenwiedenberg gelegenen Flächen zu begrenzen, da dort bereits Ansätze für Einzelhandel vorhanden sind. Hier dürfte es um ein Scheinargument gehen. Es sollen nicht etwa die bestehenden Ansätze für Einzelhandel geschützt, sondern vielmehr die für REWE wirtschaftlich sinnvolle Ansiedlung eines Lebensmitteldiscounters in Reichweite des jetzigen Lebensmittelsupermarktes der Firma Rewe verhindert

im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzten Mischgebiet liegt, in dem u.a. Einzelhandelsbetriebe uneingeschränkt zulässig sind, soll steuernd eingegriffen werden, wenn auf dem jetzigen REWE-Grundstück eine Nachnutzung angesiedelt werden sollte, die nicht im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches ist. Ein Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich des heutigen REWE-Standortes und seines Umfeldes, der die Erhaltung und Entwicklung bzw. Sicherung des zentralen Versorgungsbereiches zum Ziel hat, bildet die Grundlage dafür.

Im Bebauungsplanverfahren wird lediglich Planungsrecht u.a. für die Art der baulichen Nutzung geschaffen ohne Festlegung eines konkreten Anbieters. Erst im Wettbewerb wird sich entscheiden, welcher Anbieter sich im geplanten Nahversorgungszentrum ansiedeln wird.

zu 2.

In der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl (BBE Unternehmensberatungs GmbH, Köln, 2005) wurde für den nördlichen Kernstadtbereich die Ausprägung eines eigenen Nahversorgungsschwerpunktes vorgeschlagen. Gründe dafür sind:

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

Nach § 11 Abs. 3 BauNVO ist anzunehmen, dass sich das geplante Nahversorgungszentrum auf die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches auswirkt, jedoch wurde in der o.g. Strukturuntersuchung festgestellt, dass das geplante Vorhaben mit einer Gesamtverkaufsfläche von 3.200 m<sup>2</sup> an dem geplanten Standort verträglich ist. Des Weiteren wurde im Jahr 2008 der Planung eines Nahversorgungszentrums

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

werden, um so die gewünschte Vermarktung der eigenen Grundstücke mit REWE als Hauptmieter für den Lebensmittel-Supermarkt und den Getränkemarkt zu erzwingen.

**3. Auswirkungen auf den Verkehr/ schädliche Umwelteinwirkungen**

Ausweislich des verkehrstechnischen Gutachtens des PVT Essen, soll mit der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg zwar eine sichere und leistungsfähige Verkehrsführung hergestellt werden. Bedingt durch die Abbindung der Brandisstraße erfolgt zukünftig die Anbindung des nördlichen Wohngebiets über den Langenwiedenweg. Im Zusammenhang mit dem neuen Nahversorgungszentrum wird sich dadurch der Verkehr nördlich an der Zufahrt an der Bundesbahn um 60 % erhöhen, was eine erhebliche Beeinträchtigung der Wohnqualität der Bewohner der dortigen Flächen in Form unzumutbarer Geräuschmissionen und Luftbelastungen nach sich ziehen wird. Diese Auswirkungen wurden bis heute nicht berücksichtigt.

Das Gutachten des PVT stellt auf voraussichtliche Verkehrsbelastung nach Erstellung der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg ab, die frühestens im Jahre 2019 hergestellt sein wird. Die Realisierung des Nahversorgungszentrums soll aber unmittelbar nach Rechtskraft des Bebauungsplans und Entscheidung für einen Investor angegangen werden. Somit ist mit einem durch das Nahversorgungszentrum begründeten, um mindestens 60 % gesteigerten Verkehrsaufkommens bereits ab Ende 2010 zu rechnen, ohne dass die geplanten verkehrstechnischen Anlagen zur Bewältigung des Mehrverkehrs zur Verfügung stehen. Eine Realisierung des Nahversorgungszentrums ohne zuvor die verkehrstechnisch notwendigen Voraussetzungen geschaffen zu haben, führt zur Verstärkung der schon beschriebenen unzumutbaren Beeinträchtigungen der Anlieger und zu einem heute noch nicht absehbaren Verkehrschaos aufgrund deutlich verringertem Verkehrsfluss bei erhöhtem Verkehrsaufkommen in diesem Bereich.

4. Nach der jetzigen Planung müsste das im südöstlichen Bereich des Grundstücks meiner Mandantschaft stehende Fachwerkhaus abgerissen werden. Gegen die Zulässigkeit dieses Vorhabens könnten denkmalschutzrechtliche Bedenken bestehen. Dies müsste zumindest durch die zuständige Behörde geprüft werden.

5. Auch wurden im Übrigen die negativen Auswirkungen der neuen Planung nicht ausreichend berücksichtigt, insbesondere insoweit als es geht um

- schädliche Umwelteinwirkungen in Sinne des § 3 Bundesimmissionsschutzgesetz
- Auswirkungen auf die infrastrukturelle Ausstattung
- Auswirkungen auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in anderen Gemeinden
- Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild und
- Auswirkungen auf den Naturhaushalt

6. Nach diesseitiger Auffassung sind die Abwehrrechte der Nachbargemeinde gem. § 2 Abs. 2 BauGB nicht berücksichtigt. Zumindest ergibt sich aus den überlassenen Unterlagen nichts für eine Abstimmung

landesplanerisch zugestimmt, unter der Voraussetzung, dass die entsprechende Fläche im Bebauungsplan als Sondergebiet „Nahversorgungszentrum“ mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m<sup>2</sup> dargestellt wird.

Aus städtebaulichen Gründen und unter Berücksichtigung der Auswirkungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe gem. § 11 Abs. 3 BauNVO wird die Gesamtverkaufsfläche auf max. 3.200 m<sup>2</sup> begrenzt.

Das geplante Nahversorgungszentrum soll der wohnortnahen Versorgung im Werler Norden dienen und bietet dem jetzigen REWE-Markt eine Perspektive.

Unter Berücksichtigung der Kernstadt in ihrer Funktion als Hauptgeschäftszentrum wurde eine Unterteilung in MI 1 und MI 2 vorgenommen. Demnach ist die Zulässigkeit von zentrenrelevanten Einzelhandelsbetrieben auf die am „Langenwiedenweg“ gelegenen Flächen begrenzt, da dort bereits Ansätze für zentrenrelevanten Einzelhandel vorhanden sind. Folglich sind im ausgewiesenen MI 2-Gebiet im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs bzw. der Kernstadt mit ihrer Funktion als Hauptgeschäftszentrum zentrenrelevante Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen.

Wie unter Punkt 1 erwähnt, soll steuernd eingegriffen werden, wenn auf dem jetzigen REWE-Grundstück eine Nachnutzung angesiedelt werden sollte, die nicht im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs ist. Ein Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich des heutigen REWE-Standortes und darüber hinaus, der die Erhaltung und Entwicklung bzw. Sicherung des zentralen Versorgungsbereichs zum Ziel hat, bildet die Grundlage dafür.

zu 3. - Auswirkungen auf den Verkehr/ schädliche Umwelteinwirkungen

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung (Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund, November 2010) wurden die Geräuschmissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr im Plangebiet für das heutige Verkehrsaufkommen

mit den Bauleitplänen benachbarter Gemeinden.

sowie das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung der Bahnunterführung Langenwiedenberg und unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums ermittelt. Die Ergebnisse werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Wie aus dem verkehrstechnischen Gutachten (PVT Essen, 2009) hervorgeht, wird sich durch die zukünftige Anbindung des nördlichen Wohngebietes an den „Langenwiedenberg“ - bedingt durch die vorgesehene Abbindung der „Brandisstraße“ - sowie durch das neue Nahversorgungszentrum der Verkehr nördlich an der Zufahrt „An der Bundesbahn“ um 60 % erhöhen. Demzufolge ist allein durch das Nahversorgungszentrum eine Verkehrszunahme um weniger als 60 % zu erwarten. Das Fahrzeugaufkommen wird sich hingegen in anderen Bereichen (Brandisstraße, südlicher Ast der Hammer Straße) stark reduzieren.

In einem verkehrstechnischen Gutachten (PVT Essen) aus dem Jahr 2007 wurde bereits geprüft, ob eine zusätzliche verkehrliche Belastung, die durch das geplante Nahversorgungszentrum entsteht, im IST-Zustand (ohne Erstellung der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenberg) aufgenommen werden kann. Im Ergebnis wurde u. a. Folgendes festgehalten: *„Der Anschluss des Nahversorgungszentrums kann im IST-Zustand wie auch nach Umlegung der Hammer Straße und Errichtung der Kreisverkehre unsignalisiert komplett über die Straße „An der Kleinbahn“ oder rein über die Straße „An der Bundesbahn“ erfolgen. Die Anbindung über die Straße „An der Bundesbahn“ liefert jedoch bessere Leistungsfähigkeitsergebnisse und weist damit wesentlich mehr Reserven auf als die Anbindung über die Straße „An der Kleinbahn“.*

zu 4.

Bei dem Fachwerkhaus im süd-östlichen Bereich des RE-WE-Grundstückes handelt es sich nicht um ein in der Denkmalliste eingetragenes Baudenkmal.

zu 5. - Immissionsschutz und Auswirkungen auf die infrastrukturelle Ausstattung

s. 3.

zu 5. - Auswirkungen auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in anderen Gemeinden

s. 2.

zu 5. - Auswirkungen auf das Orts-/ Landschaftsbild, den Naturhaushalt

Im Rahmen eines artenschutzrechtlichen Fachgutachtens (LökPlan, Anröchte, 2009) wurde geprüft, ob im Plangebiet besonders oder streng geschützte Arten vorkommen oder vorkommen können und ob durch die Umsetzung des Bebauungsplanes Verbotstatbestände nach §19 oder §42 BNatSchG im Zusammenhang mit den diesbezüglich planungsrelevanten Arten in NRW ausgelöst werden. Der Gutachter ist zu folgendem Ergebnis gekommen: *„Abschließend kann davon ausgegangen werden, dass - unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen und dem aktuellen Kenntnisstand - keine planungsrelevante Art durch die geplanten Maßnahmen zur Umsetzung des B-Plans Nr. 102 in der Stadt Werl erheblich beeinträchtigt wird und daher keine Verbotstatbestände nach §19 oder §42 BNatSchG erfüllt werden.“*

Die Maßnahmen, die in dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag lediglich aus Vorsorgegründen und zur Risikominimierung vorgeschlagen wurden, werden als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

Gem. § 2 Abs. 4 BauGB wurde eine Umweltprüfung durchgeführt und ein Umweltbericht erstellt (Stelzig, Soest, 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 abschließenden allgemein verständlichen 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*



**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

	<p><i>gering bis mittel eingestuft. Nach derzeitigem Kenntnisstand werden keine erheblichen Beeinträchtigungen prognostiziert.“</i></p> <p><u>zu 6.</u> Im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB wurden die Nachbarstädte und -gemeinden um Stellungnahme gebeten.</p>
<p>5) Bürger/in 4 Gesprächsvermerk vom 09.06.2009</p> <p>Folgende Anregungen werden grundsätzlich zur Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg gegeben:</p> <p>Die Planung sollte in Bezug</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• auf ihre Notwendigkeit, unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen nach 1990 mit dem Rückzug des Militärs und damit einhergehender Verringerung des innerstädtischen Verkehrs und Wegfall von Blockade der Bahnübergänge bei Rangier- und Beladevorgängen,</li> <li>• auf ihren Mehrwert (Nutzen/Kosten) im Vergleich zu der heutigen Situation und</li> <li>• auf ihre Auswirkungen hinsichtlich der zunehmenden Verkehrsbelastungen (Hedwig-Dransfeld-Straße, Schützenstraße, Grafenstraße, Langenwiedenweg, Hammer Straße), abnehmender Lebensqualität aller Anwohner entlang der dann durchgehenden Verkehrsader quer durch die Stadt, zunehmenden Gefahren beim Überqueren der Straßen abseits gesicherter Übergänge sowie Wege für Fußgänger und Radfahrer überprüft werden.</li> </ul> <p>Bürger/in 4 äußert sich kritisch zur Leistungsfähigkeit der beiden Kreisverkehre. Gründe dafür sind ihre Nähe zueinander (gegenseitiges Blockieren hat er erst am 2. Juni in Breisach erlebt und da haben die Kreisverkehre einen größeren Abstand) und das Zusammenspiel mit den signalisierten Kreuzungen im Verlauf der Hammer Straße und der Hedwig-Dransfeld-Straße sowie ein hohes Verkehrsaufkommen, insbesondere zu den Spitzenzeiten und im Hinblick auf einen hohen querenden Fußgängeranteil (z.B. ankommende/abfahrende Schüler mit Bus und Bahn) am südlichen Kreisverkehr. Fatal wäre es, erst nach dem Bau feststellen zu müssen, dass die Unterführung nicht zu einer erheblichen Verringerung der Stausituation in den Spitzenzeiten führt.</p> <p>Ferner weist Bürger/in 4 darauf hin, dass durch die zu erwartende Verkehrszunahme, vor allem des Schwerverkehrs, auf der Hedwig-Dransfeld-Straße die Immissionsgrenzwerte überschritten werden könnten. Mit der Verkehrszählung 2005 ergab sich eine Verkehrsbelastung der Hedwig- Dransfeld-Straße von ca. 14.000 Fahrzeugen pro Tag. Mit Öffnung der Schützenstraße ist das Verkehrsvolumen nochmals angestiegen, schätzungsweise ca. 15.500 Fahrzeuge pro Tag. Mit der Steigerungsprognose aus dem Gutachten von 6 % stiege die Belastung dann auf ca. 16.600 Fahrzeuge pro Tag. Bürger/in 4 fragte, wie hoch die Verkehrsbelastung denn noch steigen soll. Diesen Aspekt sollte man auch vor dem</p>	<p>Verkehrszählungen belegen, dass der Verkehr auf der Hammer Straße sowie auf dem Langenwiedenweg und damit auch an den beiden Bahnübergängen von 1991 - 2007 um über 30 % abgenommen hat (s. verkehrstechnische Gutachten Baier 1991, Hagen 2001 und PVT 2007). Dennoch sind die Hammer Straße und der Langenwiedenweg wichtige Verbindungen (Hauptverkehrsstraßen) zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet, so dass die Herstellung einer sicheren und leistungsfähigen Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer sinnvoll ist.</p> <p>Durch die Bündelung des Verkehrs im Bereich der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg und die vorgesehene Abbildung der Brandisstraße sowie unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums muss von einer erheblichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Bereich des Langenwiedenweges ausgegangen werden. Auf den anderen Straßen (Hedwig-Dransfeld-Straße, Schützenstraße, Grafenstraße etc.) sind geringere Verkehrszunahmen und z. T. auch Verkehrsabnahmen (südlicher Teil der Hammer Straße, Brandisstraße, Rustige Straße) zu erwarten. Hinsichtlich des Schwerverkehrs kann davon ausgegangen werden, dass sich aufgrund der vorhandenen komfortablen Umgehungsstraßen und der Autobahnanbindungen im Süden und Westen keine gravierenden Änderungen ergeben werden (s. verkehrstechnisches Gutachten PVT, Essen, 2009).</p> <p>Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung (Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund, November 2010) wurden die Geräuschimmissionen aus dem Straßen- und Schienenver-</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

<p>Hintergrund der Lebensqualität der Anwohner und der Sicherheit aller Bürger, vor allem auch der vielen Grundschul Kinder, die diesen Gefahrenbereich mehrfach am Tag überqueren müssen, kritisch hinterfragen.</p> <p>Aus der Sicht von Bürger/in 4 bedarf es der Unterführung nicht, da sich die Grundlagen seit dem Ratsbeschluss von 1990 grundlegend geändert haben und sich durch den Bau weder Vorteile gegenüber der gegenwärtigen Situation ergeben als vielmehr Nachteile im Hinblick auf hohe Kostenbelastungen, weitere Wege für Fußgänger, höheres Verkehrsaufkommen quer durch den Lebensraum vieler Werler Bürger einhergehend mit höheren Emissionsbelastungen (Gesundheitsgefährdung) und auch einer höheren Unfallgefahr.</p> <p>Grundsätzlich regt Bürger/in 4 an, da das Gutachten der Stadt Werl bescheinigt, mit den diversen Autobahnanbindungen und komfortablen Umgehungsstraßen sehr gut ausgestattet zu sein, dies auch zu nutzen und ein generelles Durchfahrtsverbot für den LKW-Verkehr durch die Stadt aktiv umzusetzen. Wenn man die Durchfahrtsverbote geschickt setzt, ist eine Beeinträchtigung von Industrie und Handel nicht gegeben.</p> <p>Im Hinblick auf den Güterverkehr ist Bürger/in 4 der Auffassung, dass eine Abnahme statt Zunahme zu erwarten ist. Als Indiz dafür werden Rückbaumaßnahmen von Gleisen zu Unternehmen bzw. Industriegebieten genannt und wird auf das Statistische Bundesamt verwiesen (s. Anl.).</p>	<p>kehr im Plangebiet für das heutige Verkehrsaufkommen sowie das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung der Bahnunterführung Langenwiedeweg und unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums ermittelt. Die Ergebnisse werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Bedürfnisse der Fußgänger und Radfahrer wurden bei der Planung berücksichtigt.</p> <p>In Bezug auf die Leistungsfähigkeit der geplanten Kreisverkehre wurden in dem verkehrstechnischen Gutachten des Planungsbüros für Verkehrstechnik (PVT, Essen) aus dem Jahr 2007 gute Leistungsfähigkeiten für die beiden Kreisverkehre ermittelt und im Jahr 2009 bestätigt.</p> <p>Lt. Aussage der Bahn muss von einer Zunahme des Güterverkehrs ausgegangen werden.</p>
--	---

<p><b>eingegangene Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB</b></p>	<p><b>Abwägungsvorschläge</b></p>
<p>1) Einzelhandelsverband, Arnsberg Schreiben vom 31.08.2009</p> <p>Zu dem o.a. Bebauungsplan nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Auf dem Areal zwischen dem ehemaligen Güterbahnhof und der Straße „An der Kleinbahn“ ist die planerische Ausweisung eines Nahversorgungszentrums als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Nahversorgungsschwerpunkt mit Lebensmittelsupermarkt, Getränkemarkt und Lebensmitteldiscounter (max. Gesamtverkaufsfläche von 3.200 m<sup>2</sup>) vorgesehen. Die Verkaufsflächen sollen sich wie folgt aufteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vollsortimenter 1.500 m<sup>2</sup></li> <li>- Discounter 850 m<sup>2</sup></li> <li>- Getränkemarkt 850 m<sup>2</sup></li> </ul> <p>Im Jahre 2005 wurde durch die BBE Unternehmensberatung Köln eine Strukturuntersuchung für den Werler Einzelhandel durchgeführt. Seinerzeit verfügte die Stadt Werl laut Gutachten über eine Lebensmittelverkaufsfläche von insgesamt 13.145 m<sup>2</sup> (vgl. Gutachten Seite 14). Dies entsprach einem Wert von 0,41 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche je Einwohner (ca. 32.000 Einwohner). Der Bundesdurchschnitt der Verkaufsfläche je Einwohner liegt im Lebensmittelbereich bei ca. 0,35 m<sup>2</sup>. Somit verfügte die Stadt Werl bereits 2005 über eine mehr als ausreichende Verkaufsfläche im Lebensmittelbereich.</p> <p>Folgende Veränderungen haben sich nach den uns vorliegenden Informationen bis zum heutigen Tage ergeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schließung der Aldi Filiale in der Siederstraße, jedoch Weiternutzung der Verkaufsfläche durch Lebensmitteleinzelhandel</li> <li>- Erweiterung des Edeka-Marktes an der Unnaer Straße (+ 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche)</li> <li>- Neueröffnung des Trinkgut-Getränkemarktes (+ ca. 1.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche)</li> </ul> <p>Somit dürfte die Lebensmittelverkaufsfläche innerhalb der Stadt Werl zurzeit bei ca. 14.545 m<sup>2</sup> liegen.</p> <p>Bei Realisierung des Planvorhabens an der Kleinbahn würde demnach die Gesamtverkaufsfläche für Lebensmittel auf ca. 17.745 m<sup>2</sup> anwachsen. Dies wäre ein Wert von 0,55 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche je Einwohner.</p> <p>Es ist zu befürchten, dass ein reiner Verdrängungswettbewerb zu Lasten einer ausgewogenen Nahver-</p>	<p>Lt. Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl (BBE Unternehmensberatung GmbH, Köln, 2005) konzentrieren sich die Nahversorgungsflächen auf die Kernstadt. Die Kernstadt erreicht hinsichtlich der Ausstattungskennziffer (m<sup>2</sup> je Einwohner) einen Wert, der deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegt. Da sich in den peripheren Ortsteilen jedoch nur relativ geringe Flächen finden, ist insgesamt von einer rechnerisch durchschnittlichen Verkaufsflächenausstattung auszugehen (s. S. 27 des o.g. Gutachtens).</p> <p>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. Relevant sind nicht nur quantitative Vorgaben (errechnete Daten), sondern vielmehr qualitative Aspekte und städtebauliche Ansätze bzw. weiche Standortfaktoren (s. S. 51 des o.g. Gutachtens).</p> <p>Auf S. 51 der o.g. Untersuchung wird zudem folgendes ausgeführt: <i>„Maßstab für die Beschränkung von Verkaufsflächen für Nahrungs- und Genussmittel ist dabei nicht die „rechnerische“ Verkaufsflächenausstattung eines Stadtteils oder der Gesamtstadt Werl, sondern sind die erwarteten Auswirkungen auf andere Nahversorgungsstandorte, zu denen auch die Innenstadt zählt.“</i></p> <p>Nach § 11 Abs. 3 BauNVO sind Auswirkungen bei Ansied-</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

sorgung einsetzen wird.

Mit Schreiben vom 23.06.2005 hatten wir bereits eine entsprechende Stellungnahme zum BBE-Gutachten abgegeben. Hier hatten wir entsprechende Kritik an den Aussagen der Gutachter geübt. Insbesondere hatten wir darauf hingewiesen, dass die Ansiedlung eines weiteren Discounters am Planstandort negative Folgen für den Plus- bzw. Nettostandort am Werler Markt haben könnte. Dieser innerstädtische Discounter hat wiederum große Bedeutung für die Werler City-Bevölkerung.

Deshalb sprechen wir uns gegen eine weitere Discounteransiedlung aus. Positiv sehen wir die mögliche Umsiedlung des Rewe-Marktes. Da der Markt am heutigen Standort über nicht mehr zeitgemäße Rahmenbedingungen verfügt, ist eine Umsiedlung auf den Planstandort nachvollziehbar. Auch den ergänzenden Getränkemarkt können wir mittragen.

Wie Sie mitteilten, ist eine Nachnutzung am derzeitigen Rewe-Standort noch immer nicht geregelt. Hier sollte sichergestellt werden, dass keine nahversorgungs- bzw. zentrenrelevanten Sortimente angesiedelt werden.

Abschließend stellt sich für uns die Frage, in wieweit nahversorgungsrelevanter großflächiger Einzelhandel an der Kleinbahn überhaupt zulässig ist. Nach § 24 a Landesentwicklungsprogramm dürfen Kerngebiete sowie Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 Baunutzungsverordnung mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten nur in den dafür ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereichen angesiedelt werden.

Aus den uns überlassenen Unterlagen geht nicht hervor, ob die Stadt Werl diesen Standort als zentralen Versorgungsbereich beschlossen hat.

lung großflächiger Einzelhandelsbetriebe i.d.R. anzunehmen, wenn die Geschossfläche 1.200 m<sup>2</sup> überschreitet. Im Hinblick auf das geplante Nahversorgungszentrum können demnach negative Auswirkungen auf den vorhandenen NETTO-Standort am Marktplatz nicht ausgeschlossen werden, jedoch wäre durch das geplante Nahversorgungszentrum im Norden und die vorhandenen Nahversorger im Süden (KAUFLAND, ALDI, PENNY) sowie im Westen (EDEKA, LIDL) eine wohnortnahe Versorgung (500 m-Radius als fußläufiger Einzugsbereich) mit Sortimenten des täglichen Bedarfs für die Bevölkerung der Werler Innenstadt auch ohne den NETTO-Standort am Werler Markt gewährleistet.

Ursprünglich war vorgesehen, dass der potenzielle Investor eine Folgenutzung für das jetzige REWE-Grundstück herbeiführt, jedoch hat sich in verschiedenen Gesprächen mit potenziellen Investoren/ möglichen Betreibern und dem Eigentümer des jetzigen REWE-Grundstückes herausgestellt, dass dies aufgrund hoher Kaufpreiserwartungen des Eigentümers des jetzigen REWE-Grundstückes nicht möglich ist. Aus diesem Grund und vor dem Hintergrund, dass bereits bestehenden Einzelhandelsbetrieben ein individuell auf sie zugeschnittener Bestandsschutz eingeräumt werden soll (s. S. 65 der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl), sollen die beiden Punkte:

1. Folgenutzung auf dem jetzigen REWE-Grundstück und
2. Entwicklung eines Nahversorgungszentrums nunmehr unabhängig voneinander gelöst werden.

Das Grundstück des jetzigen 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, wird steuernd eingegriffen. Ein Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich des heutigen REWE-Standortes und seines Umfeldes, der die Erhaltung und Entwicklung bzw. Siche-

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

	<p>zung des zentralen Versorgungsbereiches zum Ziel hat, bildet die Grundlage dafür.</p> <p><u>24 a Landesentwicklungsprogramm (LEPro) NRW</u> Im Urteil vom 30.09.2009 (Az.: 10 A 1676/08) hat sich das Oberverwaltungsgericht NRW mit der Frage befasst, ob § 24 a LEPro NRW eine Bindungswirkung als Ziel der Raumordnung für die nachfolgende Bauleitplanung entfalten kann. Im Ergebnis hat das Oberverwaltungsgericht dies trotz der eindeutig dahingehenden Intention des nordrhein-westfälischen Landesgesetzgebers verneint. Insofern ist der Beschluss eines zentralen Versorgungsbereiches nicht zwingend erforderlich.</p>
<p>2) Einzelhandelsverband Südwestfalen e.V., Arnsberg Schreiben vom 24.07.2009</p> <p>Bevor wir zu dem o. a. Bebauungsplan Stellung nehmen, bitten wir um folgende Angaben:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.) Was passiert mit der zurzeit durch den Rewe-Markt genutzten Immobilie? Ist die Nachnutzung geregelt?</li> <li>2.) Ist für das geplante Nahversorgungszentrum ein zentraler Versorgungsbereich gem. § 24 a LEP-ro ausgewiesen?</li> </ol>	<p>Mit einem Antwortschreiben vom 10.08.2009 wurde dem Einzelhandelsverband mitgeteilt, dass ursprünglich vorgesehen war, dass der potenzielle Investor eine Folgenutzung für das jetzige REWE-Grundstück herbeiführt, sich jedoch in verschiedenen Gesprächen mit potenziellen Investoren/möglichen Betreibern und dem Eigentümer des jetzigen REWE-Grundstückes herausgestellt hat, dass dies aufgrund hoher Kaufpreiserwartungen des Eigentümers des jetzigen REWE-Grundstückes nicht möglich ist. In Bezug auf die zweite Frage wurde der Hinweis gegeben, dass im Jahr 2008 die landesplanerische Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 34 Abs. 1 LPIG NRW erfolgt und der Beschluss eines zentralen Versorgungsbereiches nicht zwingend erforderlich ist (s. oben).</p>
<p>3) IHK Arnsberg Schreiben vom 10.07.2009</p> <p>Die mit der Bahnunterführung Langenwiedenweg verbundene völlige verkehrliche Neuordnung führt in großen Teilen zu einer erheblichen Veränderung der Standortqualitäten für die hier ansässigen Betriebe. Dies gilt insbesondere für die Standorte entlang des südlichen Teils der Hammer Straße und der künftigen reinen Stichstraße „Alter Keller“. Hier sind heute Betriebe des Kraftfahrzeug- und Kfz-Zubehörbereichs sowie gastronomische Betriebe ansässig, die auf eine direkte Anfahrtsmöglichkeit angewiesen sind und von der Wahrnehmung durch vorbeifahrende Kunden profitieren. Künftig befinden sich diese Standorte in einer Sackgasse. Dies muss auf lange Sicht zu Standortverlagerungen führen. Deshalb bit-</p>	<p>Da Standortverlagerungen aufgrund der verkehrlichen Neuordnung, insbesondere der neuen Führung der Hammer Straße, nicht ausgeschlossen werden können, wird die Stadt Werl verlagerungswillige Unternehmen bei der Suche nach Alternativstandorten unterstützen. In der Planung, die im Rahmen der Straßenausbauplanung weiter detailliert wird, wird die Erreichbarkeit der an die</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

ten wir die Stadt schon heute darum, verlagerungswillige Unternehmen bei der Suche nach geeigneten Ersatzstandorten zu unterstützen. Bis dieser Strukturwandel tatsächlich eingetreten ist, muss die Hammer Straße für LKW-Lieferfahrzeuge dimensioniert bleiben. Auch darf der geplante Rückbau der künftigen Mischverkehrsfläche Hammer Straße/Alter Keller nur so erfolgen, dass die Erreichbarkeit beispielsweise des Imbissbetriebes im Eckbereich Alter Keller/Grafenstraße für Kundenfahrzeuge erhalten bleibt.

Nördlich der Bahnlinie werden zwischen der Brandisstraße und der Hammer Straße Flächen der dortigen Gewerbebetriebe für die Verschwenkung der Hammer Straße und den Kreisverkehr in Anspruch genommen. Dies betrifft die Firma Holz Rubarth und den Mineralölhandel Rubarth mit Tankstellenbetrieb. Da beide Unternehmen ihre jeweiligen Standorte nicht aufgeben wollen, ist ihnen allein mit einer finanziellen Entschädigung nicht gedient.

Bei der Firma Holz Rubarth GmbH geht ein Großteil der heutigen Gartenelemente-Ausstellung mit einer Fläche von ca. 150 m<sup>2</sup> verloren. Da die Firma Rubarth bereits heute sehr beengt ist und die verloren gehende Fläche wegen ihrer exponierten, werbewirksamen Lage nicht einfach an anderer Stelle neu geschaffen werden kann, müsste über gleichwertige Ersatzflächen nachgedacht werden. Gleichzeitig muss für die heutige Einbahnstraße Brandisstraße, die u.a. als rückwärtige Anlieferung zu den Gewerbebetrieben dient, eine gegenläufige Verkehrsführung garantiert werden.

Noch gravierender sind die Flächenverluste bei der Firma Theodor Rubart Mineralöle und Schmierstoffe GmbH & Co. KG. Das Gelände wird mittig von der Straße durchschnitten. Dabei gehen für den Betriebs- teil der Tankstelle die Flächen der heutigen Portal-Waschanlage verloren. Da eine Waschanlage für einen Tankstellen-Betrieb existenziell wichtig ist, muss auch hier nach Alternativflächen unmittelbar angrenzend gesucht werden. Für beide Fälle bietet sich das zwischen den Unternehmen gelegene städtische Gartengrundstück an. Es dürfte allerdings zu klein sein, um beiden Unternehmen gleichzeitig ausreichenden Ersatz zu bieten. Hier muss nun nach vertretbaren Kompromissen gesucht werden, bei denen die IHK gerne behilflich ist.

Weiterhin müssten die Gebäude und Betriebsanlagen des Mineralölhandels Rubart in großen Teilen abgerissen werden. Die verbleibende Fläche ist aufgrund ihres Zuschnitts und der schwierigen Erschließung für große Gefahrgut-LKW in unmittelbarer Nachbarschaft zum Kreisverkehr nicht mehr geeignet. Für diesen Betriebsteil der Firma Rubart wäre insofern eine Betriebsverlagerung in einen gewerblich geprägten Standort im Stadtgebiet sehr zweckmäßig.

Das geplante Sondergebiet „Nahversorgungsscherpunkt“ im Werler Norden verfolgt das Ziel, die bisher räumlich getrennten Angebote des Lebensmitteleinzelhandels zu konzentrieren. Bereits in einer früheren Stellungnahme vom 11.06.2008 an die Bezirksregierung (Gegenstand war die 1. Änderung des BBP Nr. 33) haben wir darauf hingewiesen, dass eine Kombination aus Supermarkt, Discounter und Getränkemarkt mit insgesamt 3.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche als Nahversorgungszentrum vertretbar dimensioniert ist. Es wird allerdings aller Voraussicht nach zu einer Verdrängung vorhandener Standorte kommen. Für den

Hammer Straße und an die Straße Alter Keller angrenzenden Grundstücke, insbesondere der Betriebe mit Anliefer- und Kundenverkehr, berücksichtigt.

Auf der von dem Grundstück der Firma Holz Rubarth GmbH benötigten Teilfläche befindet sich derzeit ein Teil der außen gelegenen Gartenelemente-Ausstellung. Das Ausstellungsgebäude ist durch die geringfügige Inanspruchnahme des Grundstückes nicht betroffen. Als Kompensation ist eine Teilfläche des östlich angrenzenden städtischen Grundstücks vorstellbar. Eine weitere Teilfläche des Grundstücks könnte der Tankstelle zugeschlagen und damit eventuell die Verlagerung der Waschanlage ermöglicht werden.

Auf Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) konnte der Flächenbedarf für die neue Führung der Hammer Straße auf dem nahezu 1.200 m<sup>2</sup> großen städtischen Grundstück reduziert werden, so dass grundsätzlich von ausreichenden Alternativflächen auf dem städtischen Grundstück für die Firma Holz Rubarth und den Mineralölhandel Rubarth ausgegangen werden kann. Aus städtebaulicher Sicht ist die Verlagerung des Mineralölhandels Rubart an einen durch Gewerbe geprägten Standort sinnvoll. Die Tankstelle kann an dem Standort verbleiben.

Brandisstraße (Aufhebung Einbahnregelung)

Bei Umsetzung der Planung wird die Brandisstraße, bedingt durch das Trogbauwerk der Bahnunterführung Langenwiedenweg, abgebunden und mit einer Wendeanlage versehen. Resultierend daraus ist dann die Einbahnregelung in

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

heutigen Rewe-Markt am Langenwiedenweg ist entweder durch Verlagerung dieses Anbieters in das neue Nahversorgungszentrum oder als Folge des Wettbewerbs mit einem unmittelbar benachbarten, durch seine Größe und sein Umfeld deutlich attraktiveren Anbieter, mit einem Leerstand zu rechnen. Auch die dauerhafte Existenz des Aldi-Discounters im nördlichen Bereich des Langenwiedenweges ist nicht gesichert.

Sollten beide heutigen Standorte aufgeben, so muss dies allerdings nicht zwangsläufig zu negativen versorgungsstrukturellen Effekten im Werler Norden führen. Schließlich würden die Attraktivität und der Grad der Nahversorgung insgesamt durch die Konzentration neuer Anbieter an einem gemeinsamen Standort gestärkt. Voraussetzung für diese Einschätzung ist allerdings, dass im Wege verbindlicher Bauleitplanung eine Nachfolgenutzung an den bisherigen Standorten ausgeschlossen wird, die sich negativ auf die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches in Werl auswirken kann.

der Brandisstraße aufzuheben und eine gegenläufige Verkehrsführung zu ermöglichen. Der Straßenraum soll entsprechend umgestaltet werden.

In Bezug auf dem am Langenwiedenweg / an der Belgischen Straße gelegenen ALDI-Markt wird davon ausgegangen, dass er aufgrund seiner wohnortnahen Versorgungsfunktion und seiner Entfernung zum geplanten Nahversorgungszentrum existenzfähig bleibt.

Hinsichtlich des am Langenwiedenweg / an der Brandisstraße gelegenen REWE-Marktes ist zu erwarten, dass der REWE-Markt bei Ansiedlung des Nahversorgungszentrums seinen jetzigen Standort aufgeben würde. Daher war ursprünglich vorgesehen, dass der potenzielle Investor eine Folgenutzung für das jetzige REWE-Grundstück herbeiführt, jedoch hat sich in verschiedenen Gesprächen mit potenziellen Investoren/ möglichen Betreibern und dem Eigentümer des jetzigen REWE-Grundstückes herausgestellt, dass dies aufgrund hoher Kaufpreiserwartungen des Eigentümers des jetzigen REWE-Grundstückes nicht möglich ist. Aus diesem Grund und vor dem Hintergrund, dass bereits bestehenden Einzelhandelsbetrieben ein individuell auf sie zugeschnittener Bestandsschutz eingeräumt werden soll (s. S. 65 der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl), sollen die beiden Punkte:

1. Folgenutzung auf dem jetzigen REWE-Grundstück und
2. Entwicklung eines Nahversorgungszentrums nunmehr unabhängig voneinander gelöst werden.

Das Grundstück des jetzigen REWE-Marktes liegt in einem, im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 festgesetztem 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, wird steuernd eingegriffen. Ein Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich des heutigen REWE-Standortes und darüber

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

	hinaus, der die Erhaltung und Entwicklung bzw. Sicherung des zentralen Versorgungsbereiches zum Ziel hat, bildet die Grundlage dafür.
<p>4) Unity Media Group, Kassel Schreiben vom 09.07.2009</p> <p>Gegen Ihre o.a. Planung haben wir keine Einwände. Wir weisen weiterhin auf folgendes hin:</p> <p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Unitymedia NRW GmbH, die ggf. von Ihrer Baumaßnahme berührt werden und infolgedessen kostenpflichtig gesichert, verändert oder verlegt werden müssen. Wir bitten den Bauträger, sich mind. 1 Monat vor Baubeginn mit der Unitymedia Hessen GmbH &amp; Co. KG Regionalbüro Kassel in Verbindung zu setzen, damit ggf. alle erforderlichen Maßnahmen (Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung u.s.w.) eingeleitet werden können.</p> <p>Bei einem Ortstermin mit den Versorgern bitten wir um entsprechende Information.</p>	Im Zuge der Ausführungsplanung werden die Versorgungsträger, auch die Unitymedia NRW GmbH, beteiligt.
<p>5) Lippeverband, Essen Schreiben vom 07.07.2009</p> <p>Gegen den o.g. Bebauungsplan bestehen unsererseits keine Bedenken oder Anregungen.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
<p>6) Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Regionalniederlassung Sauerland - Hochstift, Meschede Schreiben vom 07.07.2009</p> <p>Die Belange des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland - Hochstift werden durch die Aufstellung des o.a. Bebauungsplanes nicht berührt.</p> <p>Anregungen und Bedenken sind nicht vorzubringen.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
<p>7) Gemeinde Wickede (Ruhr) Schreiben vom 07.07.2009</p> <p>Zum Entwurf des o.g. Bebauungsplanes werden weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht. Belange der Gemeinde Wickede (Ruhr) werden durch die Planung offensichtlich nicht berührt.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
<p>8) Landeseisenbahnverwaltung NRW, Essen Schreiben vom 07.07.2009</p> <p>Gegen den o.g. Bebauungsplan bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht keine Bedenken. Da sich jedoch im Änderungsbereich Anschlussgleisanlagen, angeschlossen an den Bahnhof Werl, befinden, weise ich vorsorglich auf folgendes hin:</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.



**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p><i>Schienenwege von Eisenbahnen, einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn zuvor ein Verfahren nach §§ 18 ff des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) durchgeführt worden ist.</i></p> <p><i>Sollten demnach zur Realisierung der Ziele des o.g. Vorhabens Maßnahmen im Bereich von Bahnanlagen von nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und / oder Anschlussbahnen notwendig werden, wären entsprechende Planfeststellungsunterlagen durch das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. den betroffenen Privatgleisanschlussinhaber bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorzulegen.</i></p>	
<p>9) DB Services Immobilien GmbH, Köln Schreiben vom 06.07.2009</p> <p>Derzeit befindet sich der Vorentwurf des Bebauungsplanes 102 "Bahnhofsumfeld" bei uns noch in der Prüfung. Aufgrund enger Kapazitäten während der Ferienzeit erbitten wir eine Verlängerung der Prüffrist bis zum 31. Juli.</p> <p>Um sonstige von der Stadt Werl erbetene Angaben liefern zu können, benötigen wir genauere Planunterlagen und Informationen, insbesondere der Planungen zum BÜ für Fußgänger und Radfahrer in der Hammer Straße. Dazu gehören: verworfene Alternativplanungen zu einer Unterführung und der Nachweis, dass diese Lösungen nicht realisierbar sind; Fußgängerzählungen; städtebauliches Konzept etc.</p>	<p>Einer Fristverlängerung bis zum 31.07.2009 wurde zugestimmt.</p> <p>Nach telefonischer Rücksprache wurden der DB Services Immobilien GmbH mit Schreiben vom 13.07.2009 genauere Planunterlagen und Informationen, insbesondere zur Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Hammer Straße, zugestellt.</p>
<p>10) DB Services Immobilien GmbH, Köln Schreiben vom 03.08.2009</p> <p>Seitens der Deutschen Bahn AG bestehen gegen die uns vorliegende Aufstellung des Bebauungsplanes der Stadt Werl keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Belange der DB AG werden im Bereich von Bahn-km 204,400 durch den geplanten Bau einer Straßenunterführung am „Langenwiedengeweg“ an der o.g. Bahnstrecke berührt. Bei diesem Bauvorhaben handelt es sich um eine Maßnahme nach §§ 3, 13 des Eisenbahn-Kreuzungsgesetzes (EKrG). Um die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes beim Bau der Eisenbahnüberführung zu gewährleisten, sind eine frühzeitige Abstimmung und der Abschluss einer Kreuzungs- und einer Baudurchführungsvereinbarung erforderlich. Diese sind zu gegebener Zeit mit der DB Netz AG, Abteilung Produktionsplanung und Steuerung (I.NP-W-D-HM), Unionstraße 5 in 59067 Hamm abzuschließen.</p> <p>Auf die ursprünglich geplante Fuß- und Radfahrerunterführung im Bereich der „Hammer Straße“ wurde aufgrund der nicht gegebenen Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer Ihrerseits verzichtet. Der bestehende Bahnübergang wird also nicht komplett zurückgebaut, sondern nur der Kfz-Verkehr verhindert. In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass wir davon ausgehen, dass nach dem Umbau sich die Widmung lediglich auf den Rad- und Fußgängerverkehr beschränkt und somit eine spätere Wiedernutzung für den Fahrzeugverkehr dann nicht mehr möglich ist.</p>	<p>In Bezug auf die Planung der Unterführung Langenwiedengeweg sind Abstimmungen mit der DB erfolgt. Weitere Abstimmungen und der Abschluss einer erforderlichen Kreuzungs- und Baudurchführungsvereinbarung werden erfolgen.</p> <p><u>Bahnübergang Hammer Straße</u> Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hat die Stadt Werl parallel zur frühzeitigen Beteiligung im Juni 2009 eine plangleiche und barrierefreie Überquerung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Hammer Straße bei der DB Netz AG beantragt. Nunmehr soll der Bahnübergang Hammer Straße, wie im Vorentwurf „Bahnhofsumfeld“, Mai 2009 dargestellt, gänz-</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>Neben den angesprochenen beabsichtigten Maßnahmen an den Bahnübergängen gibt es derzeit keine weiteren Planungen, die für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes von Belang sein könnten.</p> <p>Der von Ihnen angesprochenen Verkürzung des Überholungsgleises können wir aus Sicherheitsgründen nicht zustimmen, da es als „Durchrutschweg“ eisenbahntechnisch weiterhin in voller Länge notwendig ist.</p> <p>Ihre Frage im Hinblick auf vorhandene Leitungen und nach Sicherheitsabständen kann pauschal nicht beantwortet werden. Dieses ist erst bei rechtzeitiger Vorlage durch detaillierte und aussagekräftige Planunterlagen möglich. Angaben über Bodenbelastungen auf Bahngelände sind beim Umweltkataster FRS in Essen zugänglich. Die Adresse lautet: Deutsche Bahn AG, Sanierungsmanagement FRS, Freiheit 3, 45127 Essen.</p>	<p>lich aufgegeben werden (s. nachfolgende Stellungnahme der DB Netz AG vom 13.04.2010). Der motorisierte Verkehr sowie der Rad- und Fußgängerverkehr soll über die neue Trassierung der Hammer Straße und einen Kreisverkehr zum Langenwiedenweg geführt werden. Eine Querung der Bahnlinie an der Hammer Straße ist nach Realisierung der Planung nicht mehr möglich.</p> <p><u>Verkürzung des Überholungsgleises (3. Gleis)</u> Bei der Planung wurde bereits davon ausgegangen, dass auf das Überholungsgleis (3. Gleis) nicht verzichtet werden kann.</p> <p>Im Zuge detaillierter Planungen bzw. der Ausführungsplanung wird die Thematik Leitungen und Sicherheitsabstände erneut aufgegriffen und erörtert.</p>
<p>DB Netz AG, Duisburg Schreiben vom 13.04.2010</p> <p><b>Aufhebung der Bahnübergänge Hammer Str. in Bahn-km 204,360 und Langenwiedenweg in Bahn-km 204,510 in Werl; Stellungnahme zum Planungskonzept der Stadt Werl, hier zur geplanten Beibehaltung des Bahnübergangs Hammer Str.</b></p> <p>Wir nehmen Bezug auf die mit ihrem Hause geführten Gespräche zu im Betreff genannten Bahnübergangsbeseitigungen und die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ durch die Stadt Werl.</p> <p>Wie in Gesprächen zwischen Vertretern der DB Netz AG und der Stadt Werl am 06.02.2009 und am 08.03.2010 deutlich wurde, werden seitens der DB Netz AG massive Probleme bei der von der Stadt Werl entgegen früheren Konzepten favorisierten Lösung gesehen, die eine Beibehaltung des BÜ Hammer Str. für Fußgänger- und Radverkehr vorsieht. Rein formalrechtlich ist eine solche Lösung zwar bauplanungsrechtlich möglich und nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht kategorisch ausgeschlossen. In diesem Sinne ist auch unsere Stellungnahme vom 03.08.2009, Az FRI-KöI-I Sh TöB-KÖI-09-4586 (7191) zum vorgelegten Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 102 zu verstehen.</p> <p>Trotz der formalrechtlichen Möglichkeit sprechen bei vorliegender örtlicher Situation aus Sicht der DB Netz AG nach wie vor gewichtige Gründe gegen die Beibehaltung des Bahnübergangs Hammer Str.:</p> <p>Die Beibehaltung des Bahnübergangs Hammer Str. für Fußgänger und Radfahrer stellt eine aus Sicher-</p>	

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>heitsaspekten suboptimale Lösung dar, da ein unbefugtes Überschreiten der Gleise durch umgehen der geschlossenen Schranke möglich sein wird. Der Bahnübergang würde dem Stadt der Technik entsprechend zu einem Fuß- und Radweg-BÜ umgebaut und mit umgeharen Schranken ausgerüstet werden. Wenn im Zuge der Gesamtmaßnahme, die ja der Erhöhung der Sicherheit dient, die Chance besteht, die Sicherheit durch Aufhebung des Bahnübergangs bestmöglich zu erhöhen, ist fraglich, ob die Gründe für eine Beibehaltung des Bahnübergangs hier überwiegen können, da der Gesetzeszweck (§ 3 EKrG) hier umfangreicher erfüllt werden kann.</p> <p>Darüber hinaus machen wir darauf aufmerksam, dass für die Umrüstung des Bahnübergangs mit grob geschätzt mit ca. 400 TEUR zusätzlichen Kosten gerechnet werden kann. Ob diese Kosten aufgrund der vorliegenden Rahmenbedingungen als kreuzungsbedingt akzeptiert werden, erscheint zumindest fraglich. An dieser Stelle weisen wir darauf hin, dass die DB Netz AG sich nur an kreuzungsbedingten Kosten beteiligen kann.</p> <p>Die Verlängerung der Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer liegt bei Aufgabe des Kreuzungspunktes Hammer Str, und Führung über die zukünftige Eisenbahnüberführung Langenwiedenweg für alle denkbaren Quell-Zielbeziehungen im zumutbaren Rahmen. Eine verkehrlich zwingende Begründung für die Beibehaltung des Bahnübergangs Hammer Str, ist nicht nachvollziehbar. Der Bezug auf einen historisch gewachsenen Verkehrsweg allein reicht nach unserer Auffassung hier jedenfalls nicht aus.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen ergibt sich, dass eine Beibehaltung des BÜ Hammer Str. der gemeinsamen gesetzlichen Verpflichtung, zur Realisierung der wirtschaftlichsten Lösung, d.h. begrenzt auf den kreuzungsbedingt notwendigen Umfang der Maßnahmen, nicht entspricht.</p> <p>Des Weiteren machen wir darauf aufmerksam, dass wir die seitens der Stadt Werl vorgesehene Ausrüstung der Eisenbahnüberführung Langenwiedenweg mit beidseitigem Fuß- und Radweg bei Beibehaltung des BÜ Hammer Str. für nicht genehmigungsfähig als kreuzungsbedingt notwendige Maßnahme halten, da hier eine Doppelversorgung vorliegt. Die Mehrkosten für den südlichen Fuß- und Radweg einschließlich der erforderlichen größeren lichten Weite der Eisenbahnüberführung wären dann allein von der Stadt Werl zu tragen. Kreuzungsbedingt begründbar ist die beidseitige Anordnung von Fuß- und Radwegen nur bei vollständiger Aufhebung des BÜ Hammer Str. und Führung des gesamten Fuß- und Radverkehrs über den zukünftigen Langenwiedenweg.</p> <p>Wir möchten Sie bitten, die vorgenannten Aspekte im Sinne der Klarstellung und der Weiterführung der Maßnahme auch in die gemeindliche Diskussion einzubringen.</p>	<p>Aus den von der DB Netz AG genannten Gründen (Sicherheit, Kosten etc.) soll, wie im Vorentwurf „Bahnhofsumfeld“ dargestellt, die Aufhebung des Bahnüberganges Hammer Straße für alle Verkehrsteilnehmer weiterverfolgt werden.</p> <p>Der Bitte wird gefolgt.</p>
<p>11) DB Station&amp;Service AG, Dortmund Schreiben vom 03.07.2009</p> <p>Grundsätzlich erklären wir hiermit unser Einverständnis zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 der Stadt Werl zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>Wir bitten um weitere Einbeziehung und Beteiligung bei weitergehenden Planungen, insbesondere im Zusammenhang der Bahnhofsvorplatzgestaltung und dem Bau der neuen Bike+Ride-Anlage.</p>	<p>Bei weitergehenden Planungen wird die DB Station&amp;Service AG beteiligt.</p>
<p>12) Gemeindeverwaltung Bönen Schreiben vom 30.06.2009</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Bönen bestehen gegen die o.g. Planung keine Bedenken. Belange der Gemeinde Bönen werden nicht berührt. Weitere Anregungen werden nicht gegeben.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>13) Stadtwerke Werl GmbH Schreiben vom 30.06.2009</p> <p>Für die geplante neue Bahnunterführung sind erhebliche Baumaßnahmen seitens der Stadtwerke Werl GmbH für die Versorgungsleitungen Gas, Wasser, Strom und Beleuchtung mit zugehörigen Elementen (Steuerkabel, Verteilerschränke, Leuchten, usw.) erforderlich. Die zurzeit vorhandenen Versorgungsleitungen sind in den beigegeführten Plänen farblich gekennzeichnet. Der gesamte Kostenumfang der erforderlichen Arbeiten lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzen. Wir gehen jedoch davon aus, dass Gesamtkosten in einer Größenordnung von mindest. ca. 1,7 Mio. € (netto) für die Umlegung der Versorgungsleitungen entstehen werden. Diese grobe Kostenschätzung kann bei Bedarf nach Vorlage Ihrer detaillierten Pläne nochmals präzisiert werden.</p> <p>Die Kostenerstattung ergibt sich aufgrund der vereinbarten Konzessionsverträge mit der Stadt Werl.</p> <p>Zu beachten ist jedoch, dass auch während der Bauphase die Versorgung mit den vorhandenen Leitungen aufrechterhalten werden muss. Eventuell müssen die Versorgungsleitungen vor Beginn der Arbeiten des Trogbauwerkes zur Unterführung Langenwiedenberg in eine provisorische Trasse umverlegt werden. Wir bitten dies in den Planungen zu berücksichtigen.</p> <p>Weiter sollte unsere Betriebsstelle Strom „Industriestraße 36“ vom „Langenwiedenberg“ über die Zufahrt „An der Bundesbahn“ auch zukünftig uneingeschränkt erreichbar sein, um die kurzen Wege bei Versorgungsstörungen nutzen zu können.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und bei den weiteren Planungen berücksichtigt.</p> <p>Im Zuge der Ausführungsplanung werden den Versorgungsträgern zur Abstimmung, Präzisierung der Kosten etc. detaillierte Pläne vorgelegt.</p> <p>In diesem Zusammenhang erfolgen auch Abstimmungen, die die Baumaßnahme betreffen, wie die Aufrechterhaltung der Versorgung während der Bauphase.</p> <p>Die Planung sieht eine Verbindung des Langenwiedenberges mit der Industriestraße über die Straße An der Bundesbahn vor. Die Erreichbarkeit der Betriebsstelle Strom „Industriestraße 36“ vom Langenwiedenberg über die Zufahrt An der Bundesbahn wird durch entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan gewährleistet.</p>
<p>14) LWL-Archäologie für Westfalen, Olpe Schreiben vom 29.06.2009</p> <p>Nach meinem bisherigen Kenntnisstand werden bodendenkmalpflegerische Belange im Geltungsbereich der o.g. Planung nicht berührt.</p> <p>Ich mache jedoch darauf aufmerksam, dass wegen der hier gegebenen Situation bei Erdarbeiten jeglicher Art bisher nicht bekannte Bodendenkmäler neu entdeckt werden können. Deshalb wird aus bodendenkmalpflegerischer Sicht folgender Hinweis gegeben, der zur Unterrichtung möglicherweise Betroffener</p>	

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>in den Bescheid bzw. in den Bebauungsplan aufgenommen werden sollte:</p> <p>Bei Bodeneingriffen können 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 Unterer Denkmalbehörde und/oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761/ 93750, Fax: 0276112466) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§15 u. 16 Denkmalschutzgesetz NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu 6 Monaten in Besitz zu nehmen (§16 Abs. 4 DSchG NW).</p>	<p>Der Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen.</p>
<p>15) Kreis Soest Schreiben vom 26.06.2009</p> <p>Die o.g. Planung wurde hier mit den zuständigen Dienststellen und Abteilungen der Verwaltung besprochen. Im Einvernehmen mit diesen gebe ich folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Aus der Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes wird darauf hingewiesen, dass im Hinblick auf die im Umfeld vorhandenen schutzwürdigen Nutzungsstrukturen in Teilbereichen im Wesentlichen nur eine eingeschränkte gewerbliche Nutzung entwickelbar ist. Lediglich im östlichen Bereich der Planfläche ist die Ansiedlung von emissionsrelevanteren Gewerbeanlagen möglich.</p> <p>Im Rahmen der beschriebenen Planungsabsichten ist u.a. auch die Ansiedlung eines Nahversorgungszentrums im nördlichen Bereich vorgesehen. Das Emissionsverhalten solcher Nahversorgungszentren wird insbesondere durch</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• den Anlieferverkehr</li><li>• anlagenspezifische Bauteile (z.B. Klima- u. Lüftungsanlagen)</li><li>• die Kfz-Stellplatzanlagen</li><li>• u.v.a.m.</li></ul> <p>bestimmt.</p> <p>Insofern ist im Einwirkungsbereich solcher Betriebseinrichtungen mit erhöhten Geräuschemissionen zu rechnen.</p> <p>Geräuschemissionen sind aber erst dann als schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG zu werten, wenn die Erheblichkeitsschwelle überschritten wird. Für die Beurteilung dieses Rechtsbegriffes kann die TA Lärm als normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift herangezogen werden. Die TA Lärm legt baugebietsabhängige Immissionsrichtwerte sowohl für den Tagzeitraum (06:00 Uhr - 22:00 Uhr) als</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

auch für den Nachtzeitraum (22:00 Uhr - 06:00 Uhr) fest. Bei Einhaltung der vorgegebenen Immissionsrichtwerte ist davon auszugehen, dass erhebliche Geräuschbelästigungen - und somit schädliche Umwelteinwirkungen - für eine immissionsempfindliche Wohnnachbarschaft ausgeschlossen werden können.

Im vorliegenden Beurteilungssachverhalt ist im Nahbereich nördlich schutzbedürftige Wohnbebauung bereits vorhanden.

Insofern sollte grundsätzlich zuerst durch eine sachverständige Beurteilung der zu erwartenden geänderten Geräuschimmissionsituation auf der Grundlage der Vorgaben der TA Lärm geprüft werden, ob die Immissionsrichtwerte an den vorhandenen bzw. zukünftig noch möglichen Wohnstandorten einzuhalten sind.

Als weitere Beurteilungshilfe ist für die Bewertung der Kfz-Stellplatzanlagen die (bayerische) „Parkplatzlärmstudie“ heranzuziehen.

Da außerdem Ladenöffnungszeiten bis 22:00 Uhr oder länger in Frage kommen, wird eine Betrachtung der Geräuschimmissionsituation zur Nachtzeit notwendig.

**Aus landschaftsfachlicher Sicht werden folgende Hinweise gegeben:**

Der Planungsraum bezieht sich zum einen auf Teile der Bahnanlage Werl und zum anderen auf das Umfeld, welches durch Grünanlagen, Straßen, etc. geprägt ist.

1. Planungen im Bereich des Bahngeländes

Häufig entwickeln sich Bahngelände u.a. aufgrund des Gleisschotters zu einem äußerst schutzwürdigen Sekundärbiotop für artenreiche Pionier-Lebensgemeinschaften überwiegend thermophiler Prägung. Falls diese Sekundärlebensräume direkt betroffen sind, ist an die Überplanung dieses Standortes eine besondere Anforderung aus naturschutzfachlicher Sicht zu stellen, wie z.B. eventuell naturschutzfachliche Untersuchungen. Dabei ist das Artenrepertoire auf dieser Fläche mit Besonderheiten, wie einer Waldeidechsenpopulation oder Fledermäuse in Lokschruppen etc. besonders zu berücksichtigen, um artenschutzrechtliche Hinderungsgründe auszuschließen.

Offen zu haltende Schotterflächen könnten im Bebauungsplan gesichert werden, indem diese Fläche gemäß BauGB §9(20) als „Fläche oder Maßnahme zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft;“ festgesetzt wird. Hier darf dann ggf. keine Nährstoffanreicherung, keine Ablagerung von Baumaterialien während der Bauzeit, keine Aufforstung, keine Nutzung als Lagerfläche und keine Übererdung erfolgen. Eine Verhinderung der Verbuschung soll über gelegentliche Pflegeeingriffe erfolgen.

Nicht als Eingriffe gelten nach der Novellierung des Landschaftsgesetzes 2007 u.a. „die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen oder Veränderungen des Landschaftsbildes auf

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung (Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund, November 2010) wurden die Geräuschimmissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr im Plangebiet für das heutige Verkehrsaufkommen sowie das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung der Bahnunterführung Langenwiedenberg und unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums ermittelt. Geräuschimmissionen, die sich aus dem Anliefer- und Kundenverkehr des geplanten Nahversorgungszentrums ergeben wurden in der Untersuchung beachtet. Die Ergebnisse werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Nach Konkretisierung der Planung zum Nahversorgungszentrum, d.h. im Baugenehmigungsverfahren, wird der Immissionsschutz detailliert geprüft.

Gleisschotterflächen sind von der Planung nicht direkt betroffen. Die nördlich unmittelbar an die Gleisanlage angrenzende größere, teilweise als Lagerfläche genutzte, offene Fläche ist nicht geschottert, sondern teils asphaltiert und teils gepflastert. Bei einer Geländebegehung im Rahmen der Erstellung eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (LökPlan, Anröchte, 2009) wurde besonders auf das Vorkommen von Reptilien bzw. speziell der Zauneidechse geachtet. Eine erhebliche Beeinträchtigung gegenüber dieser Art wurde ausgeschlossen. Des Weiteren wurden im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages mögliche Fledermausvorkommen, u.a. im Lokschruppen und im Stellwerk, untersucht. Dabei wurden keine Fledermäuse in den Gebäuden festgestellt.

Dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zu Folge gibt es keine konkreten Hinweise auf potenziell durch das Vorhaben beeinträchtigte Tierarten im Plangebiet.

Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, bei Wiederaufnahme einer neuen Nutzung (Natur auf Zeit)“. Damit ist die Eingriffsregelung für diese Bereiche der Gleisanlagen nicht mehr heranzuziehen.

## 2. Planungen im Umfeld

Hier sind sowohl die Eingriffsregelung, wie auch der Artenschutz zu berücksichtigen. Daher ist im Vorfeld der Gehölzbestand aufzunehmen und zu bewerten. Erhaltenswerte Gehölze sind entsprechend festzusetzen.

Die neuanzulegenden ebenerdigen Stellplätze sind mit Einzelbäumen zu überstellen. Um eine befriedigende landschaftliche Einbindung des Parkplatzes sicherzustellen, sind folgende Regelungen vorzusehen: Für jeweils 4 Stellplätze ist dabei 1 Hochstamm, 2 x v, ca. 190 - 12 cm Stammumfang, folgender Arten: Spitzahorn, Hainbuche, Esche, Stieleiche, anzustreben. Ziel dieser Maßnahme ist eine Beschattung der abgestellten Fahrzeuge und eine städtebaulich befriedigende Einbindung.

Der gesetzliche Artenschutz hat durch die Kleine Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes im Dezember 2007 ein stärkeres Gewicht erlangt. So müssen die Artenschutzbelange nunmehr bei allen Planungs- und Zulassungsverfahren berücksichtigt werden. Es ist im Hinblick auf Artenschutzbelange sicherzustellen, dass keine Lebensstätten planungsrelevanter Arten zerstört werden. Diese Stellungnahme wird zugleich abgegeben für die Landrätin als Untere Staatliche Verwaltungsbehörde - Planungsaufsicht.

Es wurde am 04.08.2009 ein Gespräch mit dem Kreis Soest (Abt. Natur- und Landschaftsschutz) zum Umfang der erforderlichen artenschutzrechtlichen Prüfung und zu den Bewertungsansätzen für die Eingriffsregelung geführt. Im Hinblick auf die artenschutzrechtliche Prüfung sind bestimmte Arten aufgrund fehlender Biotope als nicht planungsrelevant anzunehmen. Da jedoch Ausnahmetatbestände berücksichtigt werden sollten, wurde die Arbeitsgemeinschaft Biologischer Umweltschutz (ABU) im Kreis Soest mit eingebunden.

Weitere naturschutzfachliche Regelungen sind oftmals erst bei konkreten Vorhaben bzw. im Baugenehmigungsverfahren sinnvoll. Es wird ein Hinweis dazu gegeben.

Die Eingriffsregelung erfolgt auf der Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ und des Innenbereiches (§ 34 BauGB). Demnach ist gem. § 1 a Abs. 3 Satz 5 BauGB ein Ausgleich nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren. Darüber hinaus gelten gem. § 4 (3) Landschaftsgesetz Vorhaben auf Flächen, die in der Vergangenheit für verkehrliche Zwecke genutzt waren, nicht als Eingriff.

Im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages wurde festgestellt, dass bemerkenswerte oder schutzwürdige Biotoptypen von der Planung nicht betroffen sind. Jedoch kann u.a. die Beseitigung von Gehölzen zu einem Verlust von potenziellen Lebensräumen planungsrelevanter Arten führen. Daher werden die in dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag aufgezeigten Maßnahmen in die Begründung aufgenommen. Des Weiteren wird in der Begründung darauf hingewiesen, dass neuanzulegende ebenerdige Stellplätze mit Einzelbäumen zu versehen sind. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens sind hierzu detaillierte Regelungen zu treffen.

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

16) BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede  
Schreiben vom 24.06.2009

Aus Sicht der BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH sollten bei der geplanten Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes in Werl die folgenden Punkte beachtet werden:

- Dimensionierung der geplanten Kreisverkehre, so dass ein Befahren mit Solo- und Gelenkbussen ohne Probleme möglich ist
- Erhalt der Abstell- und Pausenplätze auf dem Gelände des Busbahnhofs Werl in der bisherigen Form und Anzahl
- Erhalt der Anzahl der Bussteige und deren Belegung

Im Rahmen der, an die überarbeitete Trassierung des Büros Hoffmann & Stakemeier (Büren, Oktober 2009) angepassten Straßenplanung der Ingenieurgesellschaft für Planen und Bauen (IPB, Wuppertal, 2010) wurde ein Schleppkurvennachweis erbracht. Demnach ist ein Befahren der geplanten Kreisverkehre mit Solo- und Gelenkbussen ist möglich.

Eine Überplanung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) ist derzeit nicht vorgesehen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird lediglich im Bereich des ZOB eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung: ZOB ausgewiesen.

17) Geologischer Dienst NRW, Krefeld  
Schreiben vom 24.06.2009

Es ist mit Wassereinfluss zu rechnen.

**Bohrungsdatenbank Geologischer Dienst NRW**

Ansprechpartner ist Herr Bach: Tel.: 02151 – 897 285, [bach@gd.nrw.de](mailto:bach@gd.nrw.de)

Nördlich des Plangebietes liegen dem GD NRW 4 Bohrungen vor:

Bohrungs-nr.	RECHTS	HOCH	Name	Endteufe (m)	Schichten
97924	3424760	5714641	<u>Erweiterung Petrischule</u>	10,6	5
97925	3424768	5714678	<u>Erweiterung Petrischule</u>	10,7	7
97926	3424776	5714716	<u>Erweiterung Petrischule</u>	11,3	6
97927	3424755	5714738	<u>Erweiterung Petrischule</u>	14	8

Die Informationen werden zur Kenntnis genommen.

Südlich des Plangebietes liegen dem GD NRW 2 Bohrungen vor:

Bohrungs-nr.	RECHTS	HOCH	Name	Endteufe (m)	Schichten
97918	3424714	5714103	<u>B.1 NEUBAU FDG IN WERL</u>	12	12
97919	3424737	5714125	<u>B.2 NEUBAU FDG IN WERL</u>	12	15



**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>Aus geowissenschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegenüber o. g. Planungen. Als Anlage sind allgemeine Informationen / Checklisten zum Scoping Wasser / Deckschichten / Boden / Erfassen des Untersuchungsraumes / deren Bewertungen angehängt.</p>	<p>Die Stellungnahme einschließlich der beigefügten Anlagen wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>18) Kreispolizeibehörde Soest, Werl Schreiben vom 22.06.2009</p> <p>Gegen die verkehrsmäßige Umstrukturierung des Bahnhofsumfeldes werden polizeilicherseits keine Bedenken erhoben.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>19) RLG, Brilon Schreiben vom 19.06.2009</p> <p>Die Überplanung des Bahnhofsumfeldes Werl umfasst aus unserer Sicht zwei Aspekte. Erstens ist die Gestaltung des Busbahnhofes hinsichtlich Dimensionierung und Lage zu den Bahnsteigen relevant, zweitens betrifft die neue Verbindung zwischen Bahnhof und Hammer Straße den Verlauf verschiedener Buslinien, die wir in Werl betreiben.</p> <p>Zum ersten Punkt möchten wir ausführen, dass wir mit den derzeitigen Verhältnissen am Bahnhof Werl grundsätzlich zufrieden sind und ein künftiger Busbahnhof den heutigen Standards entsprechen sollte. Wir bieten Ihnen gerne an, diesen Aspekt gemeinsam mit Ihnen und den weiteren Busunternehmen im Detail zu untersuchen. Nachteilige Entwicklungen erkennen wir in den vorliegenden Planunterlagen nicht, vielmehr erhoffen wir uns eine Attraktivitätssteigerung dieses Bereiches durch moderne Architekturelemente.</p> <p>Der zweite Punkt ist ebenfalls von erheblichem Interesse für uns. Die vorgelegte Planung sieht eine schrankenlose und zudem direktere Streckenführung des Langenwiedenweges in Richtung Hammer Straße vor. Dies begrüßen wir außerordentlich, da der Verlauf unserer Buslinien, namentlich der RegioBus-Linie R41 Werl - Hamm, beschleunigt und vor allem verstetigt wird. Die derzeitige Behinderung des Fahrtverlaufes durch den Bahnübergang an der Hammer Straße würde im Sinne unserer Fahrgäste entfallen. Damit wäre eine Erhöhung des Fahrkomforts verbunden, die sich tendenziell positiv auf die Nachfrage auswirken könnte.</p> <p>Insgesamt würden wir uns sehr freuen, wenn die Planungen wie vorgelegt schnell vorangetrieben würden, damit die Bürgerinnen und Bürger möglichst schnell von den beschriebenen Vorteilen profitieren können.</p>	<p>Eine Überplanung des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) ist derzeit nicht vorgesehen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird lediglich im Bereich des ZOB eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung: ZOB ausgewiesen.</p> <p>Die Ausführungen zum zweiten Punkt werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>20) DB Systel GmbH, Essen Schreiben vom 18.06.2009</p> <p>Der angefragte Bereich enthält folgende Kabel oder TK-Anlagen der DBAG:</p> <p>F 3108 46" F- Kabel Dortmund - Soest, 20" Beilaufkabel, 10" BÜ Kabel, Koaxkabel zum TV Mast BÜ 13</p>	

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

und BU 14 und diverse Fb- Kabel (siehe Bahnhofskabelübersichtsplan)  
Die Lagen der Fb- Kabel sind nicht dokumentiert.

Die Lage der Systeme kann den beigefügten Planausschnitten entnommen werden.

Die DB System GmbH stimmt den von Ihnen geplanten Bauarbeiten unter folgenden Bedingungen zu:

Es ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB System GmbH notwendig.  
Bitte teilen Sie uns schriftlich (mindestens 7 Arbeitstage vorher) und unter Angabe unserer Bearbeitungs-Nr. den Termin zur Kabeleinweisung mit.

DB System GmbH  
Netzadministration  
Fax: 0691265-57811  
E-mail: [Netzadministration-w@bahn.de](mailto:Netzadministration-w@bahn.de)  
Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft“ sind strikt einzuhalten. Die Merkblätter und eine Verpflichtungserklärung liegen dem Schreiben bei. Die Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an uns zurückzusenden.

Diese Zustimmung bezieht sich ausschließlich auf den Zeitraum vom 18.06.2009 bis zum 31.07.2010.  
Für Vorhaben außerhalb dieses Zeitraumes ist die Zustimmung erneut einzuholen. Dies gilt ebenso für Maßnahmen außerhalb des in der Zeichnung genau abgegrenzten Bereiches.

Die Ihnen überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der Deutschen Bahn AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.

Auskunft im Auftrag der Arcor AG

Der angefragte Bereich enthält keine Kabel oder TK-Anlagen der Arcor AG.  
Zur Einleitung oder zur Abstimmung von Sicherungsmaßnahmen der Kabeltrasse wenden Sie sich daher mit Ihrer Anfrage an folgende Adresse:

Firma: Arcor AG & Co.  
Abteilung: TRNP / Trassenschutz  
Adresse: Thea-Leymann-Str. 9, 45127 Essen  
Telefon: 0201/1783 454, Telefax: 0201/1783 445

Im Zuge der Ausführungsplanung werden die Versorgungsträger beteiligt. In diesem Zusammenhang wird mit der DB System GmbH ein Termin zur Kabeleinweisung vereinbart.

Im Zuge der Ausführungsplanung wird der Kontakt zur Arcor AG & Co, Abteilung TRNP / Trassenschutz aufgenommen.

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist umgehend die folgende Stelle zu Informieren:</p> <p>Firma:DB Systel GmbH Abt.:Disponent SB11 Hagen Nord Anschrift:Stresemannstr. 1, 58095 Hagen Telefon:02331/205-4182, Telefax: 069/265-21796</p>	<p>Treten während der Baumaßnahme Probleme auf, wird die DB Systel GmbH umgehend informiert.</p>
<p>21) Baureferat der EKvW, Bielefeld Schreiben vom 16.06.2009</p> <p>Gegen die o.g. Planung bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>22) Gemeinde Ense Schreiben vom 16.06.2009</p> <p>Durch die Gemeinde Ense werden keine Anregungen zu den o.g. Planungen der Stadt Werl vorgebracht. Gemeindliche Belange werden durch diese Planung nicht berührt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>23) Bezirksregierung Arnsberg, Hagen Schreiben vom 15.06.2009</p> <p>Nach der Richtlinie für die Zusammenarbeit zwischen den Bauaufsichtsbehörden und dem staatlichen Kampfmittelbeseitigungsdienst (gem. RdErl. d. Innenministeriums -75-54.06.06- u.d. Ministeriums für Bauen und Verkehr -V A 3-16.21 v. 8.5.2006) ist ein Hinzuziehen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes bei der Aufstellung von Bebauungsplänen nur dann erforderlich, wenn durch die örtliche Ordnungsbehörde festgestellt wurde, dass es sich um Flächen mit einer möglichen Kriegsbeeinflussung handelt und auf diesen Flächen nicht unerhebliche Baugrundeingriffe anstehen. In vielen Fällen kann daher die Hinzuziehung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes unterbleiben.</p> <p>Die Funktion des Kampfmittelbeseitigungsdienstes NRW definiert sich in der „Verordnung über die von Kampfmitteln ausgehenden Gefahren“ als Angebot des Landes an die örtlichen Ordnungsbehörden, zur Unterstützung der Kommunen in der Einschätzung von Kampfmittelgefährdungen zur Erfüllung ihrer eigenen Aufgaben.</p> <p>Der Kampfmittelbeseitigungsdienst leistet gerne frühzeitig bei Maßnahmen, die Bodeneingriffe bewirken, Hilfe in Bezug auf die Abschätzung der von Kampfmitteln ausgehenden Gefahren und der Räumung von Kampfmitteln, jedoch nicht als Träger öffentlicher Belange in Bauleitplanverfahren, sondern im Rahmen einer notwendigen, im Einzelfall angefragten technischen Unterstützung der örtlichen Ordnungsbehörde.</p> <p>Ich bitte Sie daher, zukünftig von Anschreiben an den Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe als Träger öffentlicher Belange abzusehen. Stattdessen empfehle ich - im Falle eines Verdachts auf eine mögliche Kampfmittelbelastung durch Kampfmittel des 2. Weltkriegs - mich gezielt anzuschreiben und mir</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Durch das Ordnungsamt wurde mitgeteilt, dass das vom Plangebiet erfasste Areal ausweislich der Eintragungen in der vorliegenden Topografischen Karte (TK 1: 25.000) als nicht kampfmittelverdächtig gekennzeichnet ist. Darüber hinaus kann auf eine detaillierte Datenauswertung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung verzichtet werden, da dies im Zusammenhang mit der Er-</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>in dem Schreiben einen Ansprechpartner in Ihrer Behörde zu nennen, an den ich die Ergebnisse meiner Recherche schicken kann und der als Ansprechpartner für Dinge der Kampfmittelbeseitigung in Ihrem Hause fungiert. Zur Beantragung von Kampfmittelrecherchen sind die folgenden Unterlagen erforderlich:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ein Kartenausschnitt aus der Deutschen Grundkarte im Maßstab 1:5000 mit den markierten beantragten Grundstücken</li> <li>2. Eine Referenzkoordinate für die beantragte Fläche</li> <li>3. Ortsbezeichnung der Grundstücke (Ortsname des Bebauungsplans)</li> <li>4. Art der zu erwartenden Bodeneingriffe</li> </ol> <p>Die Unterlagen können uns per Fax oder Post zugestellt werden. Aus arbeitsökonomischer Sicht ist es günstig, bei Änderungen eines vorhandenen Bebauungsplans, z. B. nur in einem Teilbereich des Bebauungsplans, eine Recherche für den gesamten Bebauungsplan zu beantragen.</p> <p>Weitere Informationen habe ich unter der Internetadresse <a href="http://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/">http://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/</a> - Sicherheit und Verkehr Kampfmittelbeseitigung - zusammengestellt.</p>	<p>stellung des barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig in unmittelbarer Nachbarschaft erfolgt ist und dort ebenfalls keine Anhaltspunkte für eine Kontaminierung gesehen wurden. Im weiteren Verfahren wird von einer Beteiligung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes abgesehen.</p>
<p>24) RWE Westfalen-Weser-Ems Verteilnetz GmbH, Arnsberg Schreiben vom 15.06.2009</p> <p>Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bestehen unsererseits keine Bedenken oder Anregungen. Diese Stellungnahme betrifft nur die im Eigentum der RWE Westfalen-Weser-Ems AG befindlichen Anlagen der Verteilungsnetze Strom.</p> <p>Innerhalb des vorliegenden Plangebietes betreiben wir keine Gas-Verteilnetzanlagen.</p> <p>Die Gas- und Strom-Transportnetzanlagen der RWE verlaufen mit ausreichendem Abstand zum vorliegenden Plangebiet und sind somit nicht betroffen.</p> <p>Ob unsere Anlagen von einer externen Kompensation betroffen sind, ist aus der derzeitigen Datenlage nicht ersichtlich. Bezüglich der Ausgleichsflächen bitten wir Sie, uns weiter zu beteiligen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die RWE Westfalen-Weser-Ems wird im weiteren Verfahren beteiligt, jedoch ist ein Ausgleich nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren.</p>
<p>25) Stadt Hamm -61- Schreiben vom 12.06.2009</p> <p>Gegen die im Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 102 dargelegten Planungsabsichten der Stadt Werl bestehen aus Sicht der Stadt Hamm keine Bedenken. Ich begrüße es, dass über die als Sondergebiet hinausgehende Fläche, eine spätere Ausdehnung des</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>Einzelhandelsangebots ausgeschlossen werden soll. Weitere Anregungen sind zurzeit zu dem Vorentwurf nicht vorzubringen.</p>	
<p>26) Kreisstadt Unna Bauleitplanung Schreiben vom 09.06.2009</p> <p>Die Stadt Unna bringt keine Anregungen zu dem o.g. Bauleitplan vor.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>27) DB Projektbau GmbH, Duisburg Schreiben vom 09.06.2009</p> <p>Die DB ProjektBau GmbH wickelt für die verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen Baumaßnahmen ab. So werden im Zuge von Projekten, Planungen entwickelt, Projektmanagement durchgeführt und die Baudurchführung realisiert. Wir sind im Rahmen des DB Konzerns Dienstleister und kein Netzeigentümer, d.h., dass wir nur im Auftrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens tätig werden können.</p> <p>Für die o.a. Maßnahme liegt der DB ProjektBau GmbH kein Planungsauftrag vor. Stellungnahmen zum Bebauungsplan Nr. 102 "Bahnhofsumfeld" oder zur plangleichen Beibehaltung des BÜ Hammer Straße können sie daher nur vom Produktionsstandort in Hamm (Frau Halilovic, Herr Schmautz) bzw. beim Anlagenmanagement in Duisburg (Herr Jäger) erhalten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die DB Netz AG Hamm (Frau Halivlovic, Herr Schmautz, Herr Sander) bzw. Duisburg (Herr Jäger) wurde gesondert um Stellungnahme gebeten.</p>
<p>28) Eisenbahn-Bundesamt, Essen Schreiben vom 09.06.2009</p> <p>Grundsätzlich habe ich gegen die Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes keine Bedenken weise jedoch darauf hin, dass für den Eisenbahnverkehr gewidmete Flächen zuvor gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) freigestellt werden müssen. Entsprechende Anträge sind an mich zu richten. Ferner dürfen Eisenbahnbetriebsanlagen nur geändert werden, wenn der Plan gemäß § 18 AEG zuvor festgestellt worden ist. Dieses betrifft vorliegend sowohl die beabsichtigten Schließungen von höhengleichen Bahnübergängen wie auch die Errichtung der Eisenbahnüberführungen. Entsprechende Anträge sind durch die DB Netz AG bei mir einzureichen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Parallel zum Bauleitplanverfahren wird ein Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) durchgeführt.</p>
<p>29) Gelsenwasser AG, Unna Schreiben vom 09.06.2009</p> <p>Für die Benachrichtigung über die Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes danken wir.</p> <p>Anregungen dazu haben wir nicht.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<b>sonstige eingegangene Stellungnahmen</b>	
<p>30) Behinderten Arbeitsgemeinschaft Kreis Soest (BAKS) Schreiben vom 30.07.2009</p> <p>Zu der o. g. Maßnahme beziehen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Bezüglich der Realisierung o.g. Maßnahme steht die BAKS seit mehreren Jahren mit der Stadt im engen Kontakt. Zu Teilbereichen des Gesamtprojektes haben wir bereits Stellungnahmen abgegeben. Die Anregungen sollten u. E. in die weiteren Planungen mit einfließen.</p> <p>Für die gesamte Maßnahme gilt das barrierefreie Planen und Bauen. Der Begriff der Barrierefreiheit ist erstmals in einem deutschen Gesetz definiert, nämlich im Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BGG § 4):</p> <p><i>Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände..., wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.</i></p> <p>Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Definition ist die Anwendung der DIN als Mindeststandard heranzuziehen.</p> <p>Bei der Planung der Bahnunterführung ist zu berücksichtigen, dass ein Längsgefälle von 6 % nicht überschritten werden darf, bei einer ausreichenden Gesamtlänge sind Podeste einzubauen. Bei der vorliegenden Planung haben wir uns in Abwägung für den Umweg ausgesprochen, da eine Rampe mit einem Gefälle von ab 6 % für den Rollstuhlfahrer nicht nutzbar ist.</p> <p>Zur Ansiedlung eines Nahversorgungszentrums: Wegen der Anziehungspunkte ist die Erreichbarkeit auf kurzem, gefahrlosem Wege zu berücksichtigen. Neben den Belangen der Rollstuhlfahrer sind auch die Belange sinnesbehinderter Menschen zu berücksichtigen (visuell und akustisch). Zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (südlicher Bereich): Die barrierefreie Nutzung gem. BGG und dem Stand der Technik (DIN) sollte Grundlage weiterer Planungen und der Bauausführung sein. Für den jetzt östlich geplanten P+R-Parkplatz schlagen wir vor, 3 % der Gesamtparkfläche als Behindertenparkplätze auszuweisen. Die Parkplätze sollten möglichst nah am Bahnhof gelegen sein.</p> <p>Soweit unsere pauschalen Aussagen zur o. g. Gesamtplanung.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>DIN-Normen wurden bei der Planung berücksichtigt. Entsprechend der Vorgaben zur Barrierefreiheit wurde bei der Planung der Bahnunterführung Lagenwiedeweg im Bereich der Fuß- und Radwege ein Längsgefälle &lt; 6 % beachtet. Im Zuge der Ausführungsplanung erfolgen detaillierte Abstimmungen mit der BAKS.</p> <p><u>Zur Ansiedlung eines Nahversorgungszentrums</u> Es wird eine gute Erreichbarkeit des geplanten Nahversorgungszentrums für alle Verkehrsteilnehmer angestrebt. Dazu zählen direkte, gefahrlose und soweit wie möglich barrierefreie Wege.</p> <p><u>Zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (südlicher Bereich)</u> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>31) Ordnungsamt - 30.2 Schreiben vom 23.07.2009</p> <p>Zum Vorentwurf nehme ich als für die Regelung des Straßenverkehrs zuständige Behörde wie folgt Stellung:</p> <p>Zum Teilbereich <u>Hammer Straße</u>: Bei Rückbau des Bahnüberganges ist eine Gestaltung notwendig, die Fußgänger/innen und Zweiradfahrer/innen das „wilde“ Passieren - und damit eine Nutzung der bisherigen Querung als Abkürzung - unmöglich macht.</p> <p>Das <u>Nahversorgungszentrum</u> soll aus östlicher Richtung mit „LKW (ohne Sattelzüge)“ angefahren werden können. Derartige Einschränkungen müssen durch StVO-gerechte Beschilderung wirksam umgesetzt werden können. Eine solche gibt die StVO allerdings nicht her. Aus diesem Grund sollte geprüft werden, ob eine Wendeanlage für Sattelzüge geschaffen und auf die Einschränkung verzichtet werden kann oder ob eine Beschilderung durch Vz. 266 möglich ist, durch die eine absolute Längenbegrenzung von Fahrzeugen und Zügen angeordnet wird. Voraussetzung ist, dass diesen dann eine Möglichkeit zum Wenden gegeben ist.</p>	<p><u>Hammer Straße</u> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt. In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass bei Rückbau des Bahnüberganges Hammer Straße durch Maßnahmen, wie Einzäunung der Bahnanlage und Anpflanzung von Bäumen, einem möglichen „wildem Passieren“ entgegengewirkt werden sollte.</p> <p><u>Nahversorgungszentrum</u> Für Sattelzüge ist ein Befahren der Straße „An der Bundesbahn“ aus östlicher Richtung nur eingeschränkt möglich, da im Bereich der Bahnunterführung Schützenstraße / „Industriestraße“ der Radius für linksabbiegende Sattelzüge nicht ausreichend ist. Demnach wären ggf. an dieser Stelle Verkehrsregelnde Maßnahmen erforderlich. Eine Wendeanlage für Sattelzüge auf der öffentlichen Verkehrsfläche ist nicht vorgesehen.</p>
<p>32) Neuer Heimat- und Geschichtsverein Schreiben vom 15.07.2009</p> <p>Der Neue Heimat- und Geschichtsverein begrüßt das Planungskonzept für das Bahnhofsumfeld. Die bisher zum Teil weithin vernachlässigten und eher unansehnlichen Flächen im Bahnhofsumfeld werden im Vorentwurf des Bebauungsplanes nach sachlichen Gesichtspunkten strukturiert und angemessen begründet. Der Abbruch des Hauses Grafenstraße 1 ist auch aus unserer Sicht kaum vermeidbar, beim Heiligenhäuschen und beim Kriegerdenkmal lassen sich gewiss gute Alternativstandorte finden.</p> <p>Die bei Mitgliedern und anderen Werler Bürgern von unserem Vereinsvorstand vorgenommene informelle Befragung hat allerdings gezeigt, dass viele Bürger die vorgesehenen Untertunnelungen der Bahnstrecke im Bereich Hammer Straße und Langenwiedenweg inzwischen nicht mehr für sinnvoll halten und nicht mehr das Gefühl haben, der Werler Norden werde durch die Bahnstrecke vom Stadtgebiet getrennt. Angeblich seien die Wartezeiten an den Bahnschranken nach Indienstellen der Eurobahn erheblich kürzer geworden als früher.</p> <p>Der Vorstand des Neuen Heimat- und Geschichtsvereins möchte sich die Anregung erlauben zu prüfen,</p>	<p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Vorrangiges Planungsziel ist die Herstellung einer sicheren und leistungsfähigen Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer durch Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge im Verlauf des Langenwiedenweges und der Hammer Straße. Im seit 1990 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 ist eine</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>ob nicht die sehr gut gelungene Unterführung in der Schützenstraße genutzt werden könnte um schrankenfrei den Werler Norden zu erreichen. Sowohl die Straße „An der Kleinbahn“ als auch der Weg „An der Bundesbahn“ ließen sich als zweispurig ausgebaute Straße an die Schützenstraße nördlich der Unterführung Schützenstraße anbinden. Der Fahrzeugverkehr würde die schrankenfreie Wegführung zur Hedwig-Dransfeld-Straße von der Hammer Straße und vom Langenwiedenweg über die Schützenstraße sicher bald akzeptieren. Auch würden für Anlieger angenehme Wegeführungen erhalten bleiben, denn der beschränkte Bahnübergang am Langenwiedenweg würde bleiben und für Fußgänger und Radfahrer könnte ein beschränkter Bahnübergang an der Hammer Straße eingerichtet werden. Wichtig wäre außerdem, dass der Zugang zum Bahnsteig auch von Norden per Fußgängertunnel ermöglicht würde.</p> <p>Die empfohlene Planung würde sich wegen der zu erwartenden geringeren Nutzung des Langenwiedenwegs als Durchgangsstraße anwohnerfreundlich für das nördlich der Bahn gelegene Hauptwohngebiet auswirken und auch die Interessen des Lieferverkehrs und des Durchgangsverkehrs berücksichtigen.</p> <p>Eine breitere stärker befahrene Straße nördlich der Bahnstrecke würde die unübersichtliche und - zumindest nachts - kaum kontrollierbare Grundstückssituation verbessern und damit auch zur Vermeidung von Straftaten beitragen. Auch würde das Gebiet nördlich der Bahnstrecke für kleinere Industrieansiedlungen attraktiver werden.</p> <p>Der Neue Heimat- und Geschichtsverein ist an einer Verbesserung des Wohnumfelds in allen Teilen der Stadt interessiert, die publikumsfreundliche Anbindung des Werler Nordens an den Stadtkern ist uns deshalb ein Anliegen. Andererseits ist es nicht unsere Aufgabe Entscheidungen in Bezug auf die Straßenführung in Werl zu treffen, so dass ich die geäußerten Vorschläge nur als Anregungen <u>verstanden</u> wissen möchte.</p>	<p>Bahnunterführung im Verlauf des Langenwiedenweges festgesetzt. Zudem hat die Verwaltung verschiedene Varianten einer Bahnquerung unter städtebaulichen, verkehrlichen, technischen, ökologischen, rechtlichen, wirtschaftlichen und finanziellen Aspekten untersucht. Im Ergebnis wurde an der Bahnunterführung Langenwiedenweg festgehalten.</p> <p>Die Hammer Straße und der Langenwiedenweg sind Hauptverkehrsverbindungen zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet. Durch Verlagerungen des motorisierten Verkehrs (z.T. auf untergeordnete Straßen) würden erhebliche Probleme in der Abwicklung der Verkehre und städtebauliche Konflikte entstehen. Ferner liegt eine plangleiche Überquerung nicht im Interesse der Bahn bzw. des Bundes, da grundsätzlich das Ziel verfolgt wird, Bahnübergänge aus Gründen der Sicherheit zu beseitigen.</p> <p>Mit dem Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“, der den Bebauungsplan Nr. 33 teilweise überlagert, wird neben der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg eine ganzheitliche Umgestaltung des Bahnhofsbereichs verfolgt. Damit verbunden ist die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsbereichs. In diesem Zusammenhang ist, wie im Vorentwurf „Bahnhofsumfeld“ dargestellt, u.a. ein Ausbau der Straße An der Bundesbahn vorgesehen.</p>
<p>33) Kultur für Werl e.V. Gesprächsvermerk vom 01.07.2009</p> <p>Es werden die Planungsziele vorgestellt und die drei Teilbereiche: Bahnunterführung Langenwiedenweg, Bahnhofsvorplatz und Sondergebiet (SO) Nahversorgungsschwerpunkt erläutert. Anschließend werden folgende Punkte erörtert:</p> <p><u>Bereich nördlich der Bahnlinie (SO-Gebiet Nahversorgungsschwerpunkt, ehem. Lagerschuppen)</u> Auf einer Teilfläche nördlich der Bahn ist die Ansiedlung eines Lebensmittel-Marktes in Verbindung mit einem Discounter und ggf. eines Getränkemarktes geplant. Die Zweckbestimmung und die Art der Nutzung sind darzustellen und festzusetzen. Demnach wird genau geregelt, was sich dort entwickeln kann. Der Verein „Kultur für Werl“ gibt zu bedenken, dass sich das geplante Nahversorgungszentrum hinsichtlich des Verkaufs von Getränken bei längeren Öffnungszeiten negativ auf die wirtschaftliche Situation des Kulturbahnhofes auswirken könnte.</p>	<p><u>Bereich nördlich der Bahnlinie (SO-Gebiet Nahversorgungsschwerpunkt, ehem. Lagerschuppen)</u> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>



**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>Die Ausweisung eines Mischgebietes (MI) im Bereich des ehem. Lagerschuppens befürwortet der Verein insofern, dass dieser Bereich für eine weitere kulturelle Nutzung im Sinne einer Angebotserweiterung des Kulturbahnhofes geeignet wäre. Der Verein „Kultur für Werl“ weist darauf hin, dass es grundsätzlich Überlegungen gibt, das vorhandene Konzept des Kulturbahnhofes veränderten Ansprüchen anzupassen, um die Wirtschaftlichkeit auch weiterhin sicher zu stellen.</p> <p><u>Bereich südlich der Bahnlinie (Bike+Ride-Anlage, mögliches Bistro)</u> Der Ansiedlung eines Bistros im Bereich des Bahnhofsvorplatzes steht der Verein „Kultur für Werl“ ablehnend gegenüber, da bei einem wahrscheinlich günstigeren Verkauf von Getränken in einem Bistro oder Kiosk der Kulturbahnhof nicht mehr tragfähig wäre. Der Bahnhof würde aber als ÖPNV-Schnittstelle, insbesondere für Bahnreisende, an Attraktivität gewinnen. Ein Bistro am Bahnhof wäre jedoch aus Sicht des Vereins nur möglich, wenn er es auch betreiben würde (z.B. in Verbindung mit Außengastronomie).</p> <p>Durch die östlich des Empfangsgebäudes vorgesehene Bike+Ride-Anlage (B+R) entfallen die dort vorhandenen PKW-Stellplätze. Der Verein „Kultur für Werl“ weist darauf hin, dass für den Betrieb des Kulturbahnhofes Stellplätze in unmittelbarer Nähe sowie die Vorfahrt zum Empfangsgebäude notwendig sind. Bei der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sollen ohnehin Parkmöglichkeiten in direkter Nähe zum Empfangsgebäude (Kiss+Ride, Taxi etc.) berücksichtigt sowie die Vorfahrt zum Empfangsgebäude gewährleistet werden. Des Weiteren ist vorgesehen, die Planung der B+R-Anlage frühzeitig mit dem Verein „Kultur für Werl“ abzustimmen (u.a. hinsichtlich erforderlicher Abstände zwischen Empfangsgebäude und B+R-Anlage).</p> <p>In Bezug auf die Festsetzung bebaubarer Flächen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes könnte sich der Verein eine Erweiterung in Richtung Süden, z.B. durch einen Anbau, vorstellen. Außerdem spricht er sich für direkte Wegeverbindungen zwischen dem nördlichen und südlichen Bahnhofsbereich, z.B. durch Berücksichtigung von Treppenanlagen bei der Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg oder durch Wiederaufgreifen der früheren Überlegungen zur Verlängerung des Tunnels von der Gleismitte in Richtung Norden, aus.</p> <p><u>Zeitschiene (Bahnunterführung, Bahnhofsvorplatz)</u> Der Verein „Kultur für Werl“ gibt hinsichtlich der möglichen Zeitschiene die Anregung, den Bahnhofsvorplatz gleichzeitig mit dem im Jahr 2010/2011 vorgesehenen Bau der B+R-Anlage umzugestalten.</p>	<p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p><u>Bereich südlich der Bahnlinie (Bike+Ride-Anlage, mögliches Bistro)</u> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Zuge der Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes werden konkrete Abstimmungen mit dem Verein „Kultur für Werl“ erfolgen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anregung, Treppenanlagen bei der Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg vorzusehen wird nicht gefolgt, da dadurch die Wege nur unwesentlich verkürzt werden könnten und die Barrierefreiheit nicht gewährleistet wäre. Des Weiteren ist vor dem Hintergrund der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg eine Verlängerung des Tunnels vom Bahnsteig in nördliche Richtung nicht zielführend.</p> <p><u>Zeitschiene (Bahnunterführung, Bahnhofsvorplatz)</u> Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>34) Bündnis 90 Die Grünen Schreiben vom 01.07.2009</p> <p>Werl hat bereits zwei Bahnunterführungen. Die Unterführung Salinenring ist marode und wird über kurz oder lang (vor 2015?) von der DB erneuert werden.</p>	<p>In Bezug auf das Eisenbahnüberführungsbauwerk über den Salinenring sind lt. Aussage der DB Netz AG keine Maßnahmen im Betrachtungszeitraum bis 2019 geplant.</p>

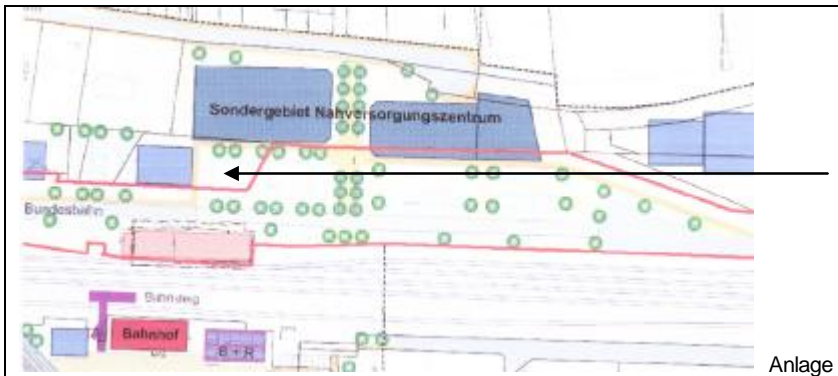
**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>Wir brauchen keine weitere Unterführung in unmittelbarer Nähe, deren Umsetzung weitere Millionenbeträge verschlingt und große Probleme im nördlichen Bereich mit sich bringt (Leerstand REWE, Insellage Tankstelle, ungeklärte Anwohnersituation, Grundstückserwerb ...). Wir unterstützen sehr wohl die Schaffung höhengleicher Bahnübergänge für Fußgänger und Radfahrer, wo immer sie realisierbar sind (Beispiel Wickede: völlig unproblematisch), aber nicht als Konsequenz der Bahnunterführung Langenwiedenweg.</p> <p>Zurzeit liegt die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB aus. Unserer Ansicht nach beinhaltet der Vorentwurf viele Ungereimtheiten und formale Fehler, so dass die Öffentlichkeit keine realistische Möglichkeit zur Abwägung hat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Öffentlichkeit wurde nicht der neueste Planungsstand zur Verfügung gestellt.</li> <li>- Im Vorentwurf (s.o.) werden keine Alternativen aufgezeigt, somit besteht keine Möglichkeit zur Abwägung (Alternative: z.B. Unterführung östlich des Bahnhofsgebäudes usw.).</li> <li>- Eine Kostenaufstellung fehlt (ein externer Planer hätte ohne Kostenaufstellung keinen Honoraranspruch).</li> <li>- Eine Umweltverträglichkeitsprüfung fehlt (s. § 3 BauGB: „Die Entwürfe ... sind mit der Begründung und den ... umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats auszulegen“)</li> <li>- Die Planung des Ausbaus „An der Kleinbahn“ ist unvollständig. Altlasten sind nicht eingezeichnet.</li> <li>- Welche Ergebnisse haben die Gespräche mit der Deutschen Bahn ergeben bzgl. der Verlegung des Überholgleises?</li> <li>- ...</li> </ul>	<p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine plangleiche Überquerung liegt nicht im Interesse der Bahn bzw. des Bundes, da grundsätzlich das Ziel verfolgt wird, Bahnübergänge aus Gründen der Sicherheit zu beseitigen.</p> <p>In der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB geht es um die Unterrichtung über das generelle Plankonzept, damit die Gemeinde schon in einem frühen Planungsstadium auf private und sonstige Betroffenheiten aufmerksam gemacht werden kann, die Einfluss auf die konkrete Ausarbeitung des Planentwurfs haben können. Grundlage ist demnach ein planerisches Konzept, das diskussionsfähig ist, aber noch keine verfestigte Planung. Planalternativen sind erforderlich, sofern für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebietes sich wesentlich unterscheidende Lösungen in Betracht kommen.</p> <p>Hier handelt es sich um die frühzeitige Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB. Die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB („Die Entwürfe der Bauleitpläne sind mit der Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen...“) erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.</p> <p>In Bezug auf die Frage nach der Verlegung des Überholgleises (3. Gleis) wird auf S. 8 verwiesen.</p>
<p>35) Kommunalbetrieb Werl (KBW) - 81.2 Schreiben vom 01.07.2009</p> <p>Der Kommunalbetrieb Werl betreibt im Stadtkern überwiegend ein öffentliches Mischwasserkanalnetz, das der gemeinsamen Entsorgung von Schmutz- und Niederschlagswasser dient. Das B-Plangebiet liegt im kanalisiertem Einzugsbereich der Kläranlage Werl des Lippeverbandes.</p> <p>Entsprechend den genehmigten Planungen „Abwasserbeseitigung Werl-West“ vom April 1988 und Regenwasserbehandlung und -rückhaltung Werl-West vom Oktober 1996 ist das Plangebiet im Mischsystem berücksichtigt.</p> <p>Im Abwasserbeseitigungskonzept der Stadt Werl ist im Plangebiet größtenteils die Erneuerung der öffentlichen Kanalisation für den Zeitraum 2010-2015 eingeplant. Im Wesentlichen sind hiervon die Straßen Alter Keller, Langenwiedenweg, Grafenstraße und Brandisstraße betroffen.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>Zunächst soll in 2010 die Mischwasserkanalisation in der Straße Alter Keller erneuert werden. Sukzessive werden bis 2015 weitere Kanalabschnitte saniert.</p> <p>Wie im B-Plan Vorentwurf ersichtlich, sind die vorhandenen Straßenzüge umgeplant. Dies erfordert zum Teil auch eine Umplanung der Kanalisation. Um eine ganzheitliche Entwässerungsplanung für das B-Pangebiet auszuführen, bitte ich um Bereitstellung der detaillierten Straßenplanung (einschl. Bahnunterführung). Zudem bitte ich um Mitteilung, ob für die nördlich der Bahn liegende Erschließungsfläche (u. a. Straße An der Bundesbahn) eine öffentliche Kanalisation einzuplanen ist.</p> <p>Bei sämtlichen Kanalbaumaßnahmen (Ausbau, Planung) ist der Betriebsausschuss zu beteiligen.</p>	<p>Dem KBW wird die detaillierte Straßenplanung zur Verfügung gestellt. Die Entwässerungsplanung wird in Abstimmung mit dem KBW erfolgen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>36) Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung mbH (GWS) Schreiben vom 29.06.2009</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Dimensionierung des SO-Gebietes erscheint uns vor dem Hintergrund der für das Nahversorgungszentrum notwendigen Stellplatzanforderungen nicht ausreichend.</li> <li>• Die Ausweisung des ehemaligen Güterschuppens als Mischgebiet MI 2 ist aus unserer Sicht aus städtebaulicher Sicht aufgrund der Insellage wenig sinnvoll. Realistische Chancen für eine erfolgreiche Vermarktung der Immobilie bzw. der Teilfläche werden derzeit nicht gesehen. Es besteht insofern die Gefahr, dass mit der nunmehr vorgesehenen Ausweisung eine zu sichernde Bauruine auf lange Sicht planerisch festgesetzt wird. Ein solcher Umstand würde jedoch den mit der Aufstellung des Bebauungsplanes verfolgten Zielen einer wünschenswerten Aufwertung des Bahnhofsumfeldes zuwiderlaufen. Wir regen daher an, den Bereich des Güterschuppens in das SO-Gebiet einzubeziehen und so die im Plan vorgesehene MI-Fläche als SO-Gebiet auszuweisen, zumal nach unserer Auffassung damit auch die Planungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für das Nahversorgungszentrum deutlich verbessert werden können.</li> <li>• Die Einbeziehung des Grundstückes, Gemarkung Werl, Flur 6, Flurstück 84, in das vorgesehene SO-Gebiet erscheint grundsätzlich planerisch zweckmäßig. Wir weisen jedoch darauf hin, dass zum einen diese Teilfläche des SO-Gebietes je nach Verlauf der von potentiellen Investoren zu führenden Grundstücksverhandlungen unter Umständen für das Nahversorgungszentrum nicht nutzbar ist (s. Anl.) und zum anderen bei Realisierung des Nahversorgungszentrums ohne Inanspruchnahme dieser Teilfläche die Nutzungsmöglichkeiten des Grundstücks künftig durch die vorgesehene Ausweisung ggfls. eingeschränkt werden könnten.</li> </ul>	<p>Das SO-Gebiet wird erweitert, indem der ehemalige Güterschuppen mit einbezogen wird.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

 <p>Gemarkung Werl Flur 6 Flurstück 84</p> <p>Anlage</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit dem nun vorliegenden Plan ist eine größere Inanspruchnahme des jetzigen „Rewe-Grundstücks“ vorgesehen. Mit Blick auf die damit möglicherweise einhergehende Einschränkung der Nachnutzungsmöglichkeit des Objekts und den notwendigen Erwerb von Teilflächen des Grundstücks durch die Stadt Werl regen wir abschließend an, den betroffenen Grundstückseigentümer frühzeitig über die nunmehr vorgesehenen Planungen zu unterrichten.</li> </ul>	<p>Der Eigentümer des jetzigen REWE-Grundstückes wird durch einen Rechtsanwalt vertreten. Er wurde mit Schreiben vom 18.06.2009 beteiligt.</p>
<p>37) Junge Erwachsene der Gemeinde St. Peter Schreiben vom 29.06.2009</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Bahnunterführung ist nicht unbedingt notwendig, da die Wartezeiten sich verkürzt haben und die Kosten im Vergleich zum Nutzen nicht angemessen sind.</li> <li>2. Ein weiterer Versorgungsmarkt ist ebenfalls nicht notwendig; „Rewe“ und „Aldi“ reichen aus.</li> <li>3. Der Güterbahnschuppen ist abbruchreif.</li> <li>4. Manche Flächen im Plan sind nicht bezeichnet.</li> <li>5. Das Heiligenhäuschen Langenwiedenweg 1 Brandisstraße muss erhalten bleiben oder neu errichtet werden und zwar auf der geplanten Grünfläche; es gehört zum Werler Norden und darf aus geschichtlicher und kirchlicher Tradition nicht wegfallen.</li> </ol>	<p>Die Ausführungen zu den Punkten 1 - 4 werden zur Kenntnis genommen.</p> <p><u>zu 5.</u> Auf Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann &amp; Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) kann das Heiligenhäuschen an seinem Standort erhalten werden. Eine neue Errichtung des Heiligenhäuschens auf der geplanten Grünfläche ist demnach nicht erforderlich.</p>
<p>38) KAB St. Peter Schreiben vom 29.06.2009</p> <p>Zu dem vorrangigen Planungsziel der Bahnunterführung selber nimmt die KAB keine Stellung, wohl aber zu dem in diesem Zusammenhang betroffenen Heiligenhäuschen Ecke Brandisstraße / Langenwiedenweg.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die KAB St. Peter fordert den Erhalt des Heiligenhäuschens durch Umsetzen oder Neubau.</li> <li>- Sollte bei einer vorherigen Untersuchung festgestellt werden, dass der Baukörper nicht historisch oder erhaltenswert ist, so kann jedoch die Vorderfront erhalten und umgesetzt werden; der übrige Baukörper ist neu anzubauen.</li> <li>- Der künftige Standort soll auf der angrenzenden geplanten Grünfläche sein, wo bisher nichts vorgesehen ist, z.B. anstelle eines evtl. Kunstwerkes; so bleibt ein vertrauter Anblick für alle „Nordstädler“ erhalten.</li> <li>- Das Heiligenhäuschen ist seither für die meisten Bewohner des Werter Nordens und für viele Bürger des übrigen Stadtgebietes das „Tor zum Norden“, „Symbol“ oder „Wahrzeichen“ für den nördlichen Stadtteil.</li> <li>- Das Heiligenhäuschen ist mit seinen ca. 260 Jahren historisch für die Weder Stadt- und -Kirchengeschichte erhaltenswert.</li> <li>- Die Stadt als Untere Denkmalbehörde hat die Verpflichtung sich zum Schutz von Denkmälern einzusetzen, zumal das Heiligenhäuschen als schätzenswert unter Nr. 65 in der Denkmalliste verankert ist. Ein etwaiges Streichen aus der Denkmalliste würde keinen finanziellen Vorteil, sondern ein sehr negativen Eindruck für die Denkmalbehörde und die Stadt hinterlassen. Der Werler Norden ist arm an Denkmälern, wenn man mal die JVA-Wohnhäuser von der Menge her außer Acht lässt. Die Stadt Werl als Eigentümerin hat sich unseres Wissens nie um das Denkmal gekümmert und sollte froh über einen Erhalt sein; es wurde vor über 30 Jahren durch den Arbeitskreis Denkmalpflege repariert und seitdem in liebevoller Weise von privat gepflegt (Anstrich, Blumenschmuck, Sautierhaltung innen und außen); ein Beispiel Vorzeigeobjekt für Privatinitiative.</li> <li>- Ein Ersatz durch eine Bodenplatte oder eines Gedenksteines bleibt weiterhin außer Betracht.</li> <li>- Die Kosten hinsichtlich des Heiligenhäuschens sind in die Baukosten der Unterführung einzuplanen und machen max. 1 % aus. Die DB-Netz-AG als Bauherrin und die Stadt Werl wollen das Bauobjekt und sind somit auch für die Kosten verantwortlich (Verursacherprinzip).</li> </ul>	<p>Auf Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann &amp; Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) kann das Heiligenhäuschen an seinem Standort erhalten werden. Eine Umsetzung bzw. ein Neubau ist demnach nicht erforderlich.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>39) Arbeitskreis Denkmalpflege Schreiben vom 28.06.2009</p> <p><u>Kapelle - Heiligenhäuschen von 1746 Kreuzung Langenwiedenweg/Brandisstraße</u></p> <p>Dieses Heiligenhäuschen ist durch die Renovierung unseres Arbeitskreises vor 35 Jahren der Nachwelt erhalten geblieben. Da die Angelegenheit damals von Ihren Fachleuten befürwortet und auch finanziell von der Stadt und dem Kreis Soest unterstützt und im Laufe der Jahre immer wieder besprochen wurde, ist unsere Meinung zu diesem Heiligenhäuschen hinreichend bekannt. Obschon das Heiligenhäuschen seinerzeit noch nicht in Stadtbesitz war, wurde es bei den ersten Bahnbauungsplänen rücksichtslos überplant.</p> <p>In der Zwischenzeit ist die Stadt an Kulturdenkmälern noch ärmer geworden, wie es viele Bewohner und Besucher mit Recht beklagen. Wir haben uns trotz Widerstand nicht beirren lassen und unseren Beitrag</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

für die Stadt geleistet. Weitere Informationen vermittelt der beigefügte Aufsatz, Jahrbuch 1999, S. 96-98). Ergänzend hierzu: Am Treffpunkt zweier Bachläufe wurde auf einer Landzunge das Heiligenhaus errichtet. Nach Archivunterlagen ist davon auszugehen, dass es wesentlich älter ist, als die in Zweitverwendung eingesetzte Inschrifttafel mit 1746 aussagt. Der Bachlauf tangierte die Siedestätten „Gottesgabe, Höppe und Neuwerk“.

Diese kleine Kapelle war vermutlich Stationspunkt der uralten Prozession am Werler Hauptfest, mit Jahrmarkt, dem Tag Kreuzerhöhung am 14. September. An diesem Tag ging die Prozession, die „Kreuztracht“ mit dem Werler Hl. Kreuz um die Stadt. Darüber liegt für 1419 bereits eine schriftliche Mitteilung vor.

Es handelt sich hier um einen stadthistorisch bedeutenden Standort, der mit einer entsprechenden Hinweistafel versehen werden sollte.

Wenn Werl in Zukunft als liebenswerte und erfolgreiche Stadt gelten will, müssen alle Möglichkeiten erfasst, ins Blickfeld gebracht und gepflegt werden. Die Stadt muss durch ihre (teilweise noch verdeckten, z.B. Backofen) wertvollen Bauten mit entsprechendem Umfeld, einladen.

Dazu gehören maßgeblich die Ausdrucksformen der Volkskultur. Leider sind in Werl gerade die Kleindenkmäler im Stadtbesitz gefährdet. Hierbei ist zu beachten, dass diese von Bürgern unaufgefordert und kostenlos gepflegt werden.

Wenn wie in diesem Fall durch Entfernen des ältesten Kulturdenkmals von 1746 die großen Leistungen der ehrenamtlichen Helfer und Spender bestraft werden, wird dem Ansehen der Stadt enorm geschadet. Man muss sich dann fragen, ob der Einsatz für die Stadt überhaupt noch sinnvoll ist.

Im Bebauungsplan fällt auf, dass neben dem bestehenden Stellwerkhaus ein neuer Bau eingezeichnet ist. Wenn dieser nach Westen verschoben würde, könnte die Straßenwanne soweit nach Süden gerückt werden, dass das Heiligenhaus stehen bleiben kann. Der durch den Gesamtbau dort entstehende Freiraum würde mit der Kapelle eine ideale Anlage.

Bei dieser Lösung entstehen keine Baukosten!

Sollte wider Erwarten doch der Abbruch erfolgen, hat der Verursacher sämtliche Kosten zu tragen. In 40 Jahren Planung wäre es, wenn man gewollt hätte, möglich gewesen, eine befriedigende Lösung zu finden. Generell sollte man sich fragen, ob es sich lohnt, wegen der Abbruchmaßnahme einen Bürgerprotest zu provozieren.

Bei dieser Gelegenheit ist an die im letzten Jahr verpassten Chancen in der Marktstraße zu erinnern. Hier war eine Riesenschance in die früheste Werler Siedlungszeit, die älteste Salzgewinnungszeit und die Jahre der Werler Grafen vorzudringen. Leider ist nichts geschehen, und es sieht so aus, dass im Bereich der ehemaligen Stadtgärtnerei ebenfalls nichts unternommen wird. Hier weisen die Flurbezeichnungen Liebfrauenkapelle und Kreuzkamp auf die gleiche Zeit (1419 und wesentlich früher) hin. (Dazu sei verwiesen auf: W. Halekotte, Werler Vorort mit Pfarrkirche, bedeutendem Wirtschaftszweig und Platz des Königshofes entdeckt (?), in: Jahrbuch 2005, S. 81-98.)

Auf Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) kann das Heiligenhäuschen an seinem Standort erhalten werden.

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>Andere Städte sind hier wesentlich aktiver. Die Stadt Werl braucht sich nicht zu wundern, wenn sie in Reiseführern, Kunst-, Geschichts- und Fachbüchern gar nicht oder äußerst mangelhaft aufgeführt wird.</p> <p>Falls sich hier nichts zum Positiven ändert und wir wie bisher mitleidig belächelt, verdächtigt werden und sich niemand der zuständigen Stadtvertreter ernsthaft dafür interessiert, bleibt für uns nur die Auflösung des Arbeitskreises Denkmalpflege. Soweit wird es erst gar nicht kommen, wenn gerade dieses Heiligenhaus, in das etliche Bürger viel Geld und Arbeit gesteckt haben, abgerissen wird.</p>	
<p>40) FDP Die Liberalen Schreiben vom 28.06.2009</p> <p>Nach § 3 BauGB ist „die Öffentlichkeit möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebietes in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten.“</p> <p>Auf Grundlage des Vorentwurfs einschließlich des Entwurfs der Begründung zum oben genannten Bebauungsplan stellt der FDP-Stadtverband Werl folgendes fest:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der vorliegende Vorentwurf (Stand: April 2009) ist nicht vollständig; es fehlen in der Planskizze wesentliche Gebietsausweisungen (z.B. Mischgebietsflächen).</li> <li>2. Für die geplante BU Langenwiedenweg werden keine sich wesentlich unterscheidenden Alternativen benannt. Als Alternative schlägt die FDP Werl den Ausbau der BU Salinenring vor.</li> <li>3. Für das geplante Nahversorgungszentrum werden keine Angaben über den Ausbau der Straße „An der Kleinbahn“ gemacht. Wie breit wird die Straße, sind Rad- und Fußgängerwege geplant und Parkplätze für die Anwohner vorgesehen?</li> <li>4. Es gibt noch keine verlässlichen Angaben der Bahn AG zum Rückbau von Bahngleisen sowohl im Bereich Langenwiedenweg (3 Gleise) als auch östlich vom Bahnhof (5 Gleise). Der Rückbau von Bahngleisen hat unmittelbar Auswirkungen auf die Abgrenzung des Bebauungsplans.</li> <li>5. Welche Auswirkungen ergeben sich für die Grundstückseigentümer REWE-Areal und an der Brandisstraße?</li> <li>6. Durch die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird auch die Fläche des Busbahnhofs mit einbezogen. Ist eine Überplanung auf Grund einer noch bestehenden Zweckbindung von Fördermitteln zum jetzigen Zeitpunkt überhaupt möglich? Wann läuft diese Frist ab?</li> </ol>	<p><u>zu 1.</u> Hier handelt es sich um ein generelles Plankonzept (<u>Vorentwurf</u> zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“).</p> <p><u>zu 2.</u> Im seit 1990 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 ist eine Bahnunterführung im Verlauf des Langenwiedenweges festgesetzt. Zudem hat die Verwaltung verschiedene Varianten einer Bahnquerung unter städtebaulichen, verkehrlichen, technischen, ökologischen, rechtlichen, wirtschaftlichen und finanziellen Aspekten untersucht. Im Ergebnis wurde an der Bahnunterführung Langenwiedenweg festgehalten.</p> <p>Ein Ausbau der Bahnunterführung Salinenring stellt keine Alternative 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 Salinenring und einem damit verbundenen höheren Verkehrsaufkommen die Wohnqualität im Umfeld erheblich abnehmen und der Bereich der Schulen gefährdet werden.</p>

zu 3.

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden konkrete Aussagen zum Straßenausbau (Straßenbreite, Rad- und Fußwege, Parkplätze etc.) getroffen. Im Bebauungsplan wird auf der Grundlage einer Straßenplanung lediglich eine Verkehrsfläche festgesetzt.

zu 4.

In Bezug auf die Frage nach der Verlegung des Überholungsgleises (3. Gleis) wird auf S. 8 verwiesen. Die nord-östlich gelegene Teilfläche, auf der sich die Gleise 4 und 5 befinden, ist Bestandteil der gewidmeten Bahnfläche. Hierfür wäre parallel zum Bebauungsplanverfahren eine förmliche Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erforderlich. Da noch bahntechnische Anlagen vorhanden sind, ist im Vorfeld ein planungsrechtliches Zulassungsverfahren gem. § 18 AEG durchzuführen, um die Freistellungsfähigkeit herzustellen. Außerdem sind die noch vorhandenen bahntechnischen Anlagen zurück zu bauen. Die Einbeziehung und Überplanung dieser relativ kleinen Arrondierungsfläche würde den Planungszeitraum deutlich verlängern und zusätzliche Kosten verursachen. Aus diesen Gründen wurde die Teilfläche, auf der sich die Gleise 4 und 5 befinden, nicht mit in den Geltungsbereich einbezogen, jedoch ist nicht auszuschließen, dass es nachträglich zu einer Arrondierung kommt.

zu 5.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass der REWE-Markt bei Entwicklung des Nahversorgungszentrums seinen jetzigen Standort aufgeben würde, insbesondere vor dem Hintergrund, dass 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. Sollte das Grundstück des heutigen REWE-Marktes einer anderweitigen Nutzung zugeführt werden, die nicht im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches ist, wird steuernd eingegriffen. Ein Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für den



**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

	<p>Bereich des heutigen REWE-Standortes und darüber hinaus, der die Erhaltung und Entwicklung bzw. Sicherung des zentralen Versorgungsbereiches zum Ziel hat, bildet die Grundlage dafür.</p> <p>Auf der Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann &amp; Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) werden von dem Grundstück Langenwiedenweg 7 / Brandisstraße 2 (REWE-Grundstück) ca. 900 m<sup>2</sup> beansprucht. 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> durch süd-westlich an das REWE-Grundstück angrenzende städtische Teilflächen nahezu komplett ausgeglichen werden. Da bei Umsetzung der Planung die Brandisstraße, bedingt durch das Trogbauwerk der Bahnunterführung Langenwiedenweg, abgebunden und mit einer Wendeanlage versehen wird, ist die gegenwärtige Einbahnregelung in der Brandisstraße aufzuheben, um die rückwärtige Anlieferung der Gewerbebetriebe sicherzustellen.</p> <p>In Bezug auf das an der Brandisstraße und am geplanten Kreisverkehr gelegene Grundstück, das durch Wohnnutzung geprägt ist, muss ein Teil des Gartens für die neue Führung der Hammer Straße erworben werden. Des Weiteren werden Schallschutzmaßnahmen erforderlich.</p> <p><u>zu 6.</u> Eine Überplanung des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) ist derzeit nicht vorgesehen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird lediglich im Bereich des ZOB eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung: ZOB ausgewiesen.</p>
<p>41) Katholische Kirchengemeinde St. Peter Schreiben vom 25.06.2009</p> <p>In der öffentlichen Bekanntmachung zur Bauleitungsplanung der Stadt Werl: Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofumfeld“ finden wir unter dem Stichwort Immissionsschutz/erhaltenswerte Bausubstanz den lapidaren Hinweis:</p> <p>„Zudem ist aufgrund der Nähe der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg das nord-westlich</p>	

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

<p>gelegenen Heiligenhäuschen an seinem Standort nicht zu halten.“</p> <p>Ohne in die politische Diskussion des Pro und Contra der Bahnhofunterführung eingreifen zu wollen, ist uns im Werler Norden doch das Heiligenhäuschen aufgrund seiner geschichtlichen Einbindung in die Stadt Werl sehr ans Herz gewachsen.</p> <p>Sie wissen auch, dass dieses Heiligenhäuschen zu dem ehemaligen - die ganze Stadt einbeziehende - Kreuzweg gehörte. Somit ist für viele Werler im Norden der Stadt sicher über das Heiligenhäuschen auch ein Stück Identifikation mit dem alten Werl verbunden. Deshalb plädieren wir - wenn nicht direkt am alten Standort - für eine Erhaltung dieses alten für Werl sicher geschichtsträchtigen Heiligenhäuschen. Zu überdenken wären folgende Alternativen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung des Heiligenhäuschens an eine nahegelegene Stelle</li> <li>• teilweise Erhaltung der Bausubstanz und Ergänzung durch neues Material - aber in der Nähe des „alten Standortes“</li> <li>• Neubau in der gleichen Art - wieder Nähe zum ehemaligen Standort.</li> </ul> <p>Wir vom Werler Norden glauben, dass es nicht nur eine verkehrstechnische Anbindung geben muss, sondern auch eine geistig/geistlich/geschichtliche.</p> <p>So unscheinbar das Heiligenhäuschen auch sein mag, sein religiös/ideeller Wert sollte nicht unterschätzt werden, deshalb bitten wir die Stadt Werl als Eigentümerin der alten Kreuzwegstation (Heiligenhäuschen) von einer reinen Beseitigung Abstand zu nehmen und einen unserer Vorschläge zu realisieren. Ein neuer Standort könnte die geplante Grünfläche sein.</p>	<p>Auf Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann &amp; Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) kann das Heiligenhäuschen an seinem Standort erhalten werden. Eine Umsetzung oder neue Errichtung des Heiligenhäuschens, wie z.B. auf der geplanten Grünfläche ist demnach nicht erforderlich.</p>
<p>42) Kfd St. Peter Schreiben vom 23.06.2009</p> <p>Sollte die Bahnunterführung gebaut werden, fordern wir jedoch den Erhalt des denkmalgeschützten Heiligenhäuschens Brandisstraße, Ecke Langenwiedenweg. Es ist für uns ein Symbol für den Werler Norden und die Pfarrei St. Peter. Wenn es nicht erhalten wird, muss es umgesetzt oder neu gebaut werden und zwar auf Kosten der Deutschen Bahn und der Stadt, da wegen deren Planung das Heiligenhäuschen entfernt werden muss.</p> <p>Ein neuer Standort wäre die Verkehrsinsel im Kreisverkehr oder auf der geplanten Grünfläche Langenwiedenweg.</p>	<p>Auf Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann &amp; Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) kann das Heiligenhäuschen an seinem Standort erhalten werden. Eine Umsetzung oder neue Errichtung des Heiligenhäuschens, wie z.B. auf der Verkehrsinsel im geplanten Kreisverkehr oder auf der geplanten Grünfläche, ist demnach nicht erforderlich.</p>

<b>eingegangene Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB</b>	<b>Abwägungsvorschläge</b>
<p>1. DB Services Immobilien GmbH                  Schreiben vom 05.10.2011, eingegangen am 07.10.2011</p> <p>Seitens der Deutschen Bahn AG bestehen gegen die uns vorliegende Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl keine grundsätzlichen Bedenken. Belange der DB AG werden durch die geplante Aufhebung des Bahnüberganges „Langenwiedenweg“, durch den Bau einer Straßenunterführung, sowie die Schließung des Bahnüberganges „Hammer Straße“ für den motorisierten Verkehr und Erhaltung des BÜ für Fußgänger und Radfahrer, berührt. Bei diesen Bauvorhaben handelt es sich um eine Maßnahme nach dem Eisenbahn-Kreuzungsgesetz (EKrG). Um die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bei dem Bau der Brücke zu gewährleisten, ist eine frühzeitige Abstimmung und der Abschluss einer EKrG- und Baudurchführungsvereinbarung erforderlich. Diese sind zu gegebener Zeit mit der DB Netz AG, Produktionsplanung und Steuerung (I.NP-W-D-HM (P), Unionstraße 5 in 59067 Hamm (Westf.) abzuschließen. Ansonsten sind wir bei baulichen Veränderungen in Nähe der DB-Grenze rechtzeitig durch detaillierte und aussagekräftige Unterlagen in Form von Bauanträgen gesondert zu beteiligen.</p> <p>Anpflanzungen im Grenzbereich der DB AG sind mit der DB Netz AG abzustimmen.</p>	<p>Im Rahmen der Planumsetzung werden konkrete Maßnahmen mit den zuständigen Fachabteilungen der DB AG frühzeitig abgestimmt sowie eine EkrG- und Baudurchführungsvereinbarung mit der DB Netz AG abgeschlossen.</p> <p>Bei baulichen Veränderungen in Nähe der DB-Grenze wird die DB Services Immobilien GmbH gesondert beteiligt.</p> <p>Anpflanzungen im Grenzbereich der DB AG werden mit der DB Netz AG abgestimmt.</p>
<p>2. IHK Arnsberg                  Schreiben vom 05.10.2011, eingegangen am 05.10.2011 (per eMail)</p> <p>Die mit der Bahnunterführung Langenwiedenweg verbundene völlige verkehrliche Neuordnung führt in großen Teilen zu einer erheblichen Veränderung der Standortqualitäten für die hier ansässigen Betriebe. Dies gilt insbesondere für die Standorte entlang des südlichen Teils der Hammer Straße und der künftigen reinen Stichstraße „Alter Keller“. Hier sind heute Betriebe des Kraftfahrzeug- und Kfz-Zubehörsbereichs sowie gastronomische Betriebe ansässig, die auf eine direkte Anfahrsmöglichkeit angewiesen sind und von der Wahrnehmung durch vorbeifahrende Kunden profitieren. Künftig befinden sich diese Standorte in einer Sackgasse. Dies muss auf lange Sicht zu Standortverlagerungen führen. Des-</p>	<p>Da Standortverlagerungen aufgrund der verkehrlichen Neuordnung, insbesondere der neuen Führung der Hammer Straße, nicht ausgeschlossen werden können, wird die Stadt Werl verlagerungswillige Unternehmen bei der Suche nach Alternativstandorten unterstützen. In der Planung, die im Rahmen der Straßenausbauplanung weiter detailliert wird, wird die Erreichbarkeit der an die Hammer Straße und an die Straße Alter Keller angrenzenden Grundstücke, insbesondere der Betriebe mit Anliefer- und Kundenverkehr, berücksichtigt.</p>

halb bitten wir die Stadt schon heute darum, verlagerungswillige Unternehmen bei der Suche nach geeigneten Ersatzstandorten zu unterstützen. Bis dieser Strukturwandel tatsächlich eingetreten ist, muss die Hammer Straße für LKW-Lieferfahrzeuge dimensioniert bleiben. Auch darf der geplante Rückbau der künftigen Mischverkehrsfläche Hammer Straße/Alter Keller nur so erfolgen, dass die Erreichbarkeit beispielsweise des Imbissbetriebes im Eckbereich Alter Keller/Grafenstraße für Kundenfahrzeuge erhalten bleibt.

Nördlich der Bahnlinie werden zwischen der Brandisstraße und der Hammer Straße Flächen der dortigen Gewerbebetriebe für die Verschwenkung der Hammer Straße und den Kreisverkehr in Anspruch genommen. Dies betrifft die Firmen Holz Rubarth und den Mineralölhandel Rubart mit Tankstellenbetrieb. Da beide Unternehmen ihre jeweiligen Standorte nicht aufgeben wollen, ist ihnen allein mit einer finanziellen Entschädigung nicht gedient.

Bei der Firma Holz Rubarth GmbH geht ein Großteil der heutigen Gartenelemente-Ausstellung mit einer Fläche von ca. 150 m<sup>2</sup> verloren. Da die Firma Rubarth bereits heute sehr beengt ist und die verloren gehende Fläche wegen ihrer exponierten, werbewirksamen Lage nicht einfach an anderer Stelle neu geschaffen werden kann, müsste über gleichwertige Ersatzflächen nachgedacht werden. Gleichzeitig muss für die heutige Einbahnstraße Brandisstraße, die u.a. als rückwärtige Anlieferung zu den Gewerbebetrieben dient, eine gegenläufige Verkehrsführung garantiert werden.

Noch gravierender sind die Flächenverluste bei der Firma Theodor Rubart Mineralöle und Schmierstoffe GmbH & Co. KG. Das Gelände wird mittig von der Straße durchschnitten. Dabei gehen für den Betriebsteil der Tankstelle die Flächen der heutigen Portal-Waschanlage verloren. Da eine Waschanlage für einen Tankstellen-Betrieb existenziell wichtig ist, muss auch hier nach Alternativflächen unmittelbar angrenzend gesucht werden. Für beide Fälle bietet sich das zwischen den Unternehmen gelegene städtische Gartengrundstück an. Es dürfte allerdings zu klein sein, um beiden Unternehmen gleichzeitig ausreichenden Ersatz zu bieten. Hier muss nun nach vertretbaren Kompromissen gesucht werden, bei denen die IHK gerne behilflich ist.

Weiterhin müssten die Gebäude und Betriebsanlagen des Mineralölhandels Rubart in gro-

Auf der von dem Grundstück der Firma Holz Rubarth GmbH benötigten Teilfläche befindet sich derzeit ein Teil der außen gelegenen Gartenelemente-Ausstellung. Das Ausstellungsgebäude ist durch die geringfügige Inanspruchnahme des Grundstückes nicht betroffen. Als Kompensation ist eine Teilfläche des östlich angrenzenden städtischen Grundstücks vorstellbar. Eine weitere Teilfläche des Grundstücks könnte der Tankstelle zugeschlagen und damit eventuell die Verlagerung der Waschanlage ermöglicht werden.

Auf Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) konnte der Flächenbedarf für die neue Führung der Hammer Straße auf dem nahezu 1.200 m<sup>2</sup> großen städtischen Grundstück reduziert werden, so dass grundsätzlich von ausreichenden Alternativflächen auf dem städtischen Grundstück für die Firma Holz Rubarth und den Mineralölhandel Rubart ausgegangen werden kann. Aus städtebaulicher Sicht ist die Verlagerung des Mineralölhandels Rubart an einen durch Gewerbe geprägten Standort sinnvoll. Die Tankstelle kann an dem Standort verbleiben.

Brandisstraße (Aufhebung Einbahnregelung)  
Bei Umsetzung der Planung wird die Brandis-

ßen Teilen abgerissen werden. Die verbleibende Fläche ist aufgrund ihres Zuschnitts und der schwierigen Erschließung für große Gefahrgut-LKW in unmittelbarer Nachbarschaft zum Kreisverkehr nicht mehr geeignet. Für diesen Betriebsteil der Firma Rubart wäre insofern eine Betriebsverlagerung in einen gewerblich geprägten Standort im Stadtgebiet sehr zweckmäßig.

Das geplante Sondergebiet „Nahversorgungsschwerpunkt“ im Werler Norden verfolgt das Ziel, die bisher räumlich getrennten Angebote des Lebensmitteleinzelhandels zu konzentrieren. Bereits in einer früheren Stellungnahme vom 11.06.2008 an die Bezirksregierung (Gegenstand war die 1. Änderung des BBP Nr. 33) haben wir darauf hingewiesen, dass eine Kombination aus Supermarkt, Discounter und Getränkemarkt mit insgesamt 3 200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche als Nahversorgungszentrum vertretbar dimensioniert ist. Es wird allerdings aller Voraussicht nach zu einer Verdrängung vorhandener Standorte kommen. Für den heutigen Rewe-Markt am Langenwiedenweg ist entweder durch Verlagerung dieses Anbieters in das neue Nahversorgungszentrum oder als Folge des Wettbewerbs mit einem unmittelbar benachbarten, durch seine Größe und sein Umfeld deutlich attraktiveren Anbieter, mit einem Leerstand zu rechnen. Auch die dauerhafte Existenz des Aldi-Discounters im nördlichen Bereich des Langenwiedenweges ist nicht gesichert.

Sollten beide heutigen Standorte aufgeben, so muss dies allerdings nicht zwangsläufig zu negativen versorgungsstrukturellen Effekten im Werler Norden führen. Schließlich würde die Attraktivität und der Grad der Nahversorgung insgesamt durch die Konzentration neuer Anbieter an einem gemeinsamen Standort gestärkt. Voraussetzung für diese Einschätzung ist allerdings, dass im Wege verbindlicher Bauleitplanung eine Nachfolgenutzung an den bisherigen Standorten ausgeschlossen wird, die sich negativ auf die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches in Werl auswirken kann.

straße, bedingt durch das Trogbauwerk der Bahnunterführung Langenwiedenweg, abgebunden und mit einer Wendeanlage versehen. Resultierend daraus ist dann die Einbahnregelung in der Brandisstraße aufzuheben und eine gegenläufige Verkehrsführung zu ermöglichen. Der Straßenraum soll entsprechend umgestaltet werden.

Die Aussagen zum Aldimarkt werden zur Kenntnis genommen.

Hinsichtlich des am Langenwiedenweg / an der Brandisstraße gelegenen REWE-Marktes ist zu erwarten, dass der REWE-Markt bei Ansiedlung des Nahversorgungszentrums seinen jetzigen Standort aufgeben würde. Daher war ursprünglich vorgesehen, dass der potenzielle Investor eine Folgenutzung für das jetzige REWE-Grundstück herbeiführt, jedoch hat sich in verschiedenen Gesprächen mit potenziellen Investoren / möglichen Betreibern und dem Eigentümer des jetzigen REWE-Grundstückes herausgestellt, dass dies aufgrund unterschiedlicher Vorstellungen nicht möglich ist. Aus diesem Grund und vor dem Hintergrund, dass bereits bestehenden Einzelhandelsbetrieben ein individuell auf sie zugeschnittener Bestandsschutz eingeräumt werden soll (s. S. 65 der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl), sollen die beiden Punkte:

1. Folgenutzung auf dem jetzigen REWE-Grundstück und
2. Entwicklung eines Nahversorgungszentrums nunmehr unabhängig voneinander gelöst werden.

Das Grundstück des jetzigen REWE-Marktes liegt in einem, im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ festgesetztem 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

	<p>im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches ist, wird steuernd eingegriffen. Als Grundlage dafür wurde in der Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 21.6.2011 u. a. das Verfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ eingeleitet.</p>
<p>3. Lippeverband                  Schreiben vom 30.09.2011, eingegangen am 05.10.2011</p> <p>Gegen die o. g. Bauleitpläne bestehen unsererseits keine Bedenken oder Anregungen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>4. DB Netz AG, Duisburg                  Schreiben vom 28.09.2011, eingegangen am 30.09.2011</p> <p>Die vorgesehenen Darstellungen entsprechen weitgehend dem aktuellen technischen Lösungskonzept zur Beseitigung der Bahnübergänge „Hammer Str.“ und „Langenwiedenweg“. Seitens der DB Netz AG besteht allerdings ein Einwand gegen die Darstellung der Planung. Wie dem Abschnitt „Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung“ des Begründungsentwurfs zu entnehmen ist, soll der Bahnübergang „Hammer Str.“ nicht vollständig und dauerhaft beseitigt, sondern für den Fußgänger- und Radverkehr beibehalten werden.</p> <p>Wir verweisen hiermit auf unser Schreiben vom 17.08.2011 zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl, in welchem wir den Sachverhalt aus unserer Sicht ausführlich dargestellt haben. Die in diesem Schreiben gemachten Aussagen zur Änderung des Flächennutzungsplanes gelten analog zur Änderung des Bebauungsplans Nr. 102.</p> <p><b>Schreiben vom 17.08.2011</b></p> <p>Ihr Schreiben zur geplanten Änderung des Flächennutzungsplanes im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben wir erhalten.</p> <p>Die vorgesehenen Darstellungen entsprechen weitgehend dem aktuellen technischen Lösungskonzept zur Beseitigung der Bahnübergänge „Hammer Str.“ und „Langenwiedenweg“.</p> <p>Seitens der DB Netz AG besteht allerdings ein Einwand gegen die Darstellung der Planung. Wie dem Abschnitt „Planungsziele“ des Begründungsentwurfs zu entnehmen ist, soll der</p>	<p>s. unten (Abwägung zum Schreiben vom 17.08.2011)</p>

Bahnübergang „Hammer Str.“ nicht vollständig und dauerhaft beseitigt, sondern für den Fußgänger- und Radverkehr beibehalten werden.

Dieses Ziel ist nach unserer Auffassung mit dem Ziel des Eisenbahnkreuzungsgesetzes nicht vereinbar, da hier ohne erkennbaren zwingenden Grund auf die vollständige Beseitigung des Bahnübergangs Hammer Str. verzichtet werden soll. Wir weisen hierzu auf unsere Schreiben vom 13.04.2010 und 31.01.2011 sowie auf das Gesprächsprotokoll des Gesprächs zwischen der DB Netz AG und der Stadt Werl am 16.02.2011 in Hamm. Inhaltlich ist aus den vorgelegten Unterlagen zur Änderung des Flächennutzungsplanes kein neuer Sachverhalt erkennbar, der die in vorgenannten Schreiben angeführten Argumente relativieren würde. Wir halten unsere Bedenken daher in vollem Umfang aufrecht und weisen hier nochmals auf den Zweck des EKrG hin, Gefahrenpunkte zu beseitigen. Genau dies wird auch im Begründungsentwurf auf Seite 4 deutlich, in dem Sie schreiben: „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.“

Wir bezweifeln stark, dass eine Kreuzungsvereinbarung, die nicht die Beseitigung beider Bahnübergänge zum Inhalt hat, im Interesse des Bundes ist und bezüglich des vom Bund zu tragenden Kostendrittels genehmigungsfähig wäre.

Vor diesem Hintergrund wird sich die DB Netz AG mit Nachdruck für die vollständige Beseitigung beider Bahnübergänge einsetzen. Sollten die Voraussetzungen dafür nicht gegeben sein, ist eine Beteiligung an der Finanzierung der Maßnahme nach EKrG durch die DB Netz AG nicht wahrscheinlich.

Die Beibehaltung des Bahnüberganges Hammer Straße für Fußgänger- und Radfahrer ist nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zunächst nicht kategorisch ausgeschlossen (s. Schreiben der DB Netz AG vom 13.04.2010). Das Eisenbahnkreuzungsgesetz sieht im § 3 vor, aus Sicherheitsgründen „... Kreuzungen zu beseitigen oder durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten ...“.

Durch die geplante Umlegung des motorisierten Verkehrs von der Hammer Straße zum Langenwiedenweg bzw. zur geplanten Bahnunterführung am Langenwiedenweg wird die Frequenz an dem Bahnübergang Hammer Straße deutlich verringert und somit das Gefahrenpotenzial vermindert. Vor diesem Hintergrund ist der Erhalt des Bahnüberganges Hammer Straße für Fußgänger und Radfahrer grundsätzlich möglich und die gänzliche Aufgabe des Kreuzungspunktes nicht erforderlich.

Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes werden die Planungen zu den Bahnübergängen Langenwiedenweg und Hammer Straße in Abstimmung mit der Bahn konkretisiert und der Bund wird beteiligt (Genehmigung der zwischen der Bahn und der Stadt Werl abgeschlossenen Kreuzungsvereinbarung). Mögliche Änderungen der Maßnahmen im Zuge der an das Bebauungsplanverfahren anschließenden Konkretisierung, Genehmigung und Ausführung können nicht ausgeschlossen werden.

Die Position der DB Netz AG wird zur Kenntnis genommen. In der Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 21.06.2011 wurde eine ersatzlose Schließung des Bahnüberganges Hammer Straße thematisiert. Im Ergebnis empfahl der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss, dass der Rat der Stadt Werl beschließen möge, dass der Bahnübergang an der Hammer Straße für Fußgänger und Radfahrer erhalten bleibt. Als Gründe sind zu nennen:

- Erhalt der historischen Wege- und Sichtbeziehung, insbesondere zum Stadtzentrum

	<p>- Vermeidung von Umwegen, insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität                  - Ein höhengleicher, barrierefreier Bahnübergang ist komfortabler als eine Unterführung, da keine Steigungen überwunden werden müssen.</p> <p>Am 14.07.2011 fasste der Rat der Stadt Werl den Beschluss zur Fortführung der Planung auf Grundlage des geänderten Geltungsbereiches einschließlich Bahnunterführung Langenwiedenweg mit einem beidseitigen Fuß- und Radweg und eines höhengleichen Bahnüberganges für Fußgänger und Radfahrer an der Hammer Straße.</p>
<p>5. Kreis Soest                  Schreiben vom 27.09.2011, eingegangen am 29.09.2011</p> <p>Die o. g. Planung wurde hier mit den zuständigen Dienststellen und Abteilungen der Verwaltung besprochen. Im Einvernehmen mit diesen gebe ich folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Gegen die Neuaufstellung des B-Planes 102 „Bahnhofsumfeld“ in Werl mit dem Ziel der Reaktivierung von Bauflächen nördlich und südlich des Bahnhofgebäudes bestehen aus meiner Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Aus der Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes ist jedoch darauf hinzuweisen, dass im Hinblick auf die im Umfeld vorhandenen schutzwürdigen Nutzungsstrukturen in Teilbereichen im Wesentlichen nur eine eingeschränkte gewerbliche Nutzung entwickelbar ist. Lediglich im östlichen Bereich der Planfläche ist die Ansiedlung von emissionsrelevanten Gewerbeanlagen möglich.</p> <p>Im Rahmen der beschriebenen Planungsabsichten ist u. a. auch die Ansiedlung eines Nahversorgungszentrums im nördlichen Bereich vorgesehen. Das Emissionsverhalten solcher Nahversorgungszentren wird insbesondere durch</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• den Anlieferverkehr</li> <li>• anlagenspezifische Bauteile (z. B. Klima- u. Lüftungsanlagen)</li> <li>• die Kfz-Stellplatzanlagen</li> <li>• u.v.a.m.</li> </ul> <p>bestimmt. Insofern ist im Einwirkungsbereich sol-</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Aufgrund der überwiegend vorhandenen Wohnbebauung sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ mit Ausnahme des im nord-östlichen Teilbereich ausgewiesenen Sondergebietes für großflächigen Einzelhandel und eines Allgemeinen Wohngebietes im Bereich des Grundstückes „Langenwiedenweg 9“ Mischgebiete festgesetzt bzw. im Entwurf zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl gemischte Bauflächen dargestellt.</p>



cher Betriebseinrichtungen mit erhöhten Geräuschimmissionen zu rechnen.

Geräuschimmissionen sind aber erst dann als schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG zu werten, wenn die Erheblichkeitschwelle überschritten wird. Für die Beurteilung dieses Rechtsbegriffes kann die TA Lärm als normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift herangezogen werden. Die TA Lärm legt baugebietsabhängige Immissionsrichtwerte sowohl für den Tagzeitraum (06:00 Uhr - 22:00 Uhr) als auch für den Nachtzeitraum (22:00 Uhr - 06:00 Uhr) fest. Bei Einhaltung der vorgegebenen Immissionsrichtwerte ist davon auszugehen, dass erhebliche Geräuschbelästigungen - und somit schädliche Umwelteinwirkungen - für eine immissionsempfindliche Wohnnachbarschaft ausgeschlossen werden können.

Im vorliegenden Beurteilungssachverhalt ist im Nahbereich nördlich schutzbedürftige Wohnbebauung bereits vorhanden.

Insofern sollte grundsätzlich zuerst durch eine sachverständige Beurteilung der zu erwartenden geänderten Geräuschimmissionssituation auf der Grundlage der Vorgaben der TA Lärm geprüft werden, ob die Immissionsrichtwerte an den vorhandenen bzw. zukünftig noch möglichen Wohnstandorten einzuhalten sind.

Als weitere Beurteilungshilfe ist für die Bewertung der Kfz-Stellplatzanlagen die (bayerische) „Parkplatzlärmstudie“ heranzuziehen.

Da außerdem Ladenöffnungszeiten bis 22:00 Uhr oder länger in Frage kommen, wird eine Betrachtung der Geräuschimmissionssituation zur Nachtzeit notwendig.

Aus landschaftsfachlicher Sicht ergeben sich zur o. g. Planung folgende Hinweise:

- Eingriffsregelung, Vermeidungsmaßnahmen:

Der Verlust von älteren Gehölzbeständen ist als erheblicher Eingriff zu werten. Im vorliegenden Beb.-Plan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ ist lediglich ein Baum auf dem Flurstück 87 festgesetzt. Hier ist insbesondere im Bereich der zu erstellenden Parkplätze zu überprüfen,

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung (Büro G. Hoppe, Dortmund, November 2010) erstellt, in der das geplante Nahversorgungszentrum hinsichtlich seiner Immissionen durch Anliefer- und Kundenverkehr bereits berücksichtigt wurde (s. Begründung, Punkt 6 auf S. 20).

Im Zuge eines konkreten Bauvorhabens zur Ansiedlung von großflächigen Einzelhandel ist nachzuweisen, dass die Geräuschimmissionen gem. TA Lärm tags und nachts eingehalten werden, insbesondere in Bezug auf die nördlich angrenzende Wohnbebauung. Des Weiteren wird auf Grundlage eines konkreten Bauvorhabens für die Bewertung der Kfz-Stellplatzanlagen die (bayerische) „Parkplatzlärmstudie“ herangezogen.

In Anlehnung an den Umweltbericht (Büro Stelzig, Soest, 28. Februar 2011) werden in Bezug auf erhaltenswerte Gehölzbestände in der Begründung entsprechende Hinweise gegeben bzw. soweit erforderlich Festsetzungen getroffen. Auf dem Flurstück 87 wurde ein Baum festgesetzt, da er, wie in der Begründung erläutert, ca. 150 Jahre alt und aufgrund des weitgehend unversiegelten Traufbereiches

inwieweit nicht weitere Gehölze erhalten werden können. Diese sind noch entsprechend zu sichern und auf Dauer zu erhalten und zu schützen.

- **Festsetzungen:**

Im Umweltbericht wird auf Seite 21 die Aussage getroffen, dass im Bereich des Nahversorgungszentrums 1 Baum pro 4 Stellplätze gesetzt wird. In den Festsetzungen des Bebauungsplanes wird jedoch nur die Forderung im Verhältnis 8 Stellplätze und 1 Hochstamm angesetzt. Hier ist die Festsetzung entsprechend des Umweltberichts zu ändern.

Für den Naturhaushalt ergibt sich eine Neuversiegelung von ca. 8000m<sup>2</sup>. Gemäß § 18 Abs. 2 BNatSchG findet die Eingriffsregelung bei Vorhaben auf der Grundlage des § 30 BauGB, bei Vorhaben im Innenbereich keine Anwendung.

- **Artenschutz**

Die im Bebauungsplan getroffenen Aussagen zum Artenschutz sind Grundlage für die Feststellung, dass im Hinblick auf Artenschutzbelange sichergestellt ist, dass keine Lebensstätten planungsrelevanter Arten zerstört werden. Damit ist nicht ersichtlich, dass bei der Realisierung der beantragten Maßnahme die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für geschützte Tier- und Pflanzenarten nach § 42 Bundesnaturschutzgesetz berührt werden. Gerade die Bauzeitenregelung ist unbedingt zu beachten.

Diese, anhand der Antragsunterlagen gewonnene vorläufige Einschätzung entbindet jedoch nicht von der Verpflichtung, bei der Bauausführung Hinweisen der ökologischen Baubegleitung vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren.

Im Kataster über Altlastverdachtsflächen und Altlasten des Kreises Soest, das keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, sind verschiedene Altlastverdachtsflächen von den Änderungen betroffen. Aus abfallwirtschaftlicher/bodenschutzrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken, sofern diese Flächen nicht konkret durch Baumaßnahmen oder andere baulichen Änderungen betroffen sind. Konkrete Maßnahmen, Baumaßnahmen, Eingriffe in der

sich zu einem mächtigen stadtbildprägenden Baum entwickelt hat. Von der Festsetzung weiterer Gehölze wurde abgesehen, weil eine Festsetzung zur Pflanzung von Bäumen beim Bau von Parkplatzflächen getroffen wurde. Diese Festsetzung trägt auch zur Kompensation der bei Planumsetzung wegfallenden Bäume entlang des heutigen „Langenwiedenweges“ bei.

Der Anregung wird gefolgt, indem entsprechend des Umweltberichts im Bereich des geplanten Nahversorgungszentrums festgesetzt wird, dass 1 Baum pro 4 Stellplätze zu pflanzen ist.

In der Begründung wird in Anlehnung an den Umweltbericht auf Maßnahmen zum Artenschutz, wie ökologische Baubegleitung und Berücksichtigung von Bauzeiten, hingewiesen. Des Weiteren wird der Hinweis gegeben, dass sofern sich bei der Bauausführung Hinweise auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten zeigen, diesen nachzugehen und unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren ist.

In Bezug auf die vom Kreis Soest übernommenen Altlastenverdachtsflächen wurde/wird in der Begründung der Hinweis gegeben, dass konkrete Maßnahmen, Baumaßnahmen, Eingriffe in der Geländeoberfläche u. ä. mit dem Kreis Soest - Abt. Abfallwirtschaft/Bodenschutz rechtzeitig im Vorfeld abzustimmen sind. Die aufgeführten Punkte 1 bis 4 wurden/werden als Hinweis in die Begründung

<p>Geländeoberfläche u. ähnliches sind mit der Abt. Abfallwirtschaft/Bodenschutz rechtzeitig im Vorfeld abzustimmen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sollten bei Erdarbeiten Abfallablagerungen oder Bodenverunreinigungen festgestellt werden, ist das SG Abfallwirtschaft/Bodenschutz des Kreises Soest umgehend zu benachrichtigen. Die vorgefundenen Abfälle bzw. verunreinigter Boden sind bis zur Klärung des weiteren Vorgehens gesichert zu lagern.</li> <li>2. Bei Baumaßnahmen anfallende Abfälle sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Abfälle, die nicht verwertet werden, sind soweit möglich auf den Entsorgungsanlagen im Kreis Soest zu beseitigen.</li> <li>3. Sollten Recyclingprodukte eingebaut werden, ist hinsichtlich der Einbaubedingungen (wasserrechtliche Erlaubnis) die Untere Wasserbehörde zu beteiligen.</li> <li>4. Sofern gewerblich genutzte Gebäude bzw. Anlagen abgebrochen werden, ist dem SG Abfallwirtschaft/Bodenschutz des Kreises Soest vor Beginn ein Abfallentsorgungskonzept vorzulegen. Der Abbruchbeginn ist spätestens zwei Arbeitstage vorher durch eine Abbruchmeldung anzuzeigen.</li> </ol> <p>Diese Stellungnahme wird zugleich abgegeben für die Landrätin als Untere Staatliche Verwaltungsbehörde - Planungsaufsicht.</p>	<p>aufgenommen.</p>
<p>6. Stadt Hamm                  Schreiben vom 27.09.2011, eingegangen am 28.09.2011</p> <p>Wie bereits im Schreiben vom 02.08.2011 mitgeteilt, werden durch die beabsichtigten Entwicklungen im Geltungsbereich der 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl sowie durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ die Belange der Stadt Hamm nicht berührt. Durch die geplante Entwicklung eines Nahversorgungszentrums mit Sortimenten des täglichen Bedarfs (Gesamtverkaufsfläche: max. 3.200 qm) im nordöstlichen Teilbereich werden keine Auswirkungen erwartet, die außerhalb des Gebietes der Stadt Werl von Bedeutung sein werden.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>7. Gemeinde Ense                  Schreiben vom 26.09.2011, eingegangen am 28.09.2011</p> <p>Durch die Gemeinde Ense werden keine Anregungen zu den o. g. Planungen der Stadt Werl vorgebracht. Gemeindliche Belange werden</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>durch diese Planung nicht berührt.</p>	
<p>8. Straßen NRW                  Schreiben vom 26.09.2011, eingegangen am 27.09.2011</p> <p>Die Belange des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift werden durch die Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des o. a. Bebauungsplanes nicht berührt.</p> <p>Anregungen und Bedenken sind nicht vorzubringen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>9. RWE                  Schreiben vom 22.09.2011, eingegangen am 27.09.2011</p> <p>Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bestehen unsererseits keine Bedenken oder Anregungen. Diese Stellungnahme betrifft nur die im Eigentum der RWE Deutschland AG befindlichen Anlagen der Verteilungsnetze Strom. Innerhalb des vorliegenden Plangebietes betreiben wir keine Gas-Verteilnetzanlagen.</p> <p>Eine Ausfertigung Ihrer Unterlagen haben wir an das für Gas-Transportnetzanlagen zuständige Unternehmen Thyssengas weitergeleitet. Von dort erhalten Sie ggf. eine gesonderte Stellungnahme.</p> <p>Die Gas-Hochdrucknetze und Strom-Transportnetzanlagen der RWE sowie der Amprion (Transportnetz Strom) verlaufen mit ausreichendem Abstand zum vorliegenden Plangebiet und sind somit nicht betroffen. Bitte beteiligen Sie die Thyssengas GmbH direkt. Die Anschrift lautet: Integrity Management und Dokumentation, Netzdokumentation und Netzauskunft, Kampstr. 49, 44137 Dortmund,                  Tel.: 0231/ 91291-2277 oder Fax: 0231 / 91291-2266,                  E-Mail: leitungsauskunft@thyssengas.com.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Thyssengas GmbH wurde direkt beteiligt.</p>
<p>10. Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 53                  (obere Immissionsschutzbehörde)                  Schreiben vom 12.09.2011, eingegangen am 12.09.2011 (per eMail)</p> <p>Die Festsetzungen im Bebauungsplan und Flächennutzungsplan wurden daraufhin überprüft, ob und inwieweit die Planungsabsichten mit den Erfordernissen des Immissionsschutzes aus der Sicht der oberen Immissionsschutzbehörde vereinbar sind. Die Belange des Dezernats 53 als obere Immissions-</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>schutzbehörde sind nicht betroffen.</p>	
<p>11. Gemeinde Bönen                  Schreiben vom 02.09.2011, eingegangen am 12.09.2011</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Bönen bestehen gegen die o. g. Planung keine Bedenken. Belange der Gemeinde Bönen werden nicht berührt.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>12. Eisenbahn-Bundesamt, Essen                  Schreiben vom 06.09.2011, eingegangen am 08.09.2011</p> <p>Bedenken gegen die o. g. Änderung des FNP und Aufstellung des Bpl. Nr. 102 habe ich nicht.</p> <p>Sie beabsichtigen, den höhengleichen Bahnübergang „Langenwiedenweg“ durch den Bau einer Eisenbahnüberführung (EÜ) aufzuheben. Ebenso beabsichtigen Sie eine EÜ für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der „Hammer Straße“ einzurichten. Die erforderlichen Planunterlagen und Anträge für die Erstellung beider EÜ sind durch die DB Netz AG, Hansastrasse 15, 47058 Duisburg bei mir einzureichen. Sämtliche anderen Planungen sind von Ihnen durchzuführen.</p>	<p>In einem Telefonat am 16.09.2011 wurde klargestellt, dass es sich im Bereich der Hammer Straße nicht um eine Eisenbahnüberführung, sondern um einen höhengleichen Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer handelt. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat diesbezüglich keine Bedenken, jedoch wurde darauf hingewiesen, dass eine Einigung mit der DB Netz AG herbeigeführt werden sollte, da sie Antragsteller ist. Hierzu wird auf die Schreiben der Netz AG, Duisburg und die entsprechenden Abwägungsvorschläge verwiesen (s. Nr. 4).</p>
<p>13. DB Kommunikationstechnik GmbH, Essen                  Telefonat am 06.09.2011 (Schreiben vom 17.08.2011)</p> <p>Die DB Kommunikationstechnik GmbH verweist in einem Telefonat am 06.09.2011 auf Ihre Stellungnahme zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl (Bahnhofsumfeld) im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 (1) BauGB vom 17.08.2011.</p> <p><b>Schreiben vom 17.08.2011, eingegangen am 22.08.2011</b></p> <p><u>Auskunft im Auftrag der Deutschen Bahn AG</u>                  Der angefragte Bereich enthält folgende Kabel oder TK-Anlagen der DB AG: das Streckenfernmeldekabel F 3803 und Bahnhofskabel. Die Lage des Kabels kann den beigefügten Planausschnitten entnommen werden. Mit erdverlegten Bahnhofskabeln ist jederzeit zu rechnen. Diese sind nicht im zentralen Archiv dokumentiert.</p> <p>Die DB Kommunikationstechnik GmbH stimmt den von Ihnen geplanten Bauarbeiten unter</p>	<p>s. unten (Abwägung zum Schreiben vom 17.08.2011)</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

folgenden Bedingungen zu:

Es ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig. Bitte teilen Sie uns schriftlich (mindestens 7 Arbeitstage vorher) und unter Angabe unserer Bearbeitungs-Nr. den Termin zur Kabeleinweisung mit.

DB Kommunikationstechnik GmbH  
Netzadministration  
Fax: 069/265-57811  
E-mail: Netzadministration-  
w@deutschebahn.com

Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren. Ihre Baumaßnahme erfordert umfangreiche Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz des Kabels und der Anlagen.

Zur Einleitung der Vorarbeiten empfehlen wir Ihnen die baldige Beauftragung dieser Arbeiten bei dem für Sie zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner: DB Kommunikationstechnik GmbH, Vertrieb und Kundenbetreuung, Anschrift: Postfach 10 08 51, 45008 Essen, Fax: 069/265-21028; E-Mail: info.vertriebwest@deutschebahn.com

Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft“ sind strikt einzuhalten. Die Merkblätter und eine Verpflichtungserklärung liegen dem Schreiben nicht bei. Die Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an uns zurückzusenden.

Diese Zustimmung bezieht sich ausschließlich auf den Zeitraum vom 01.08.2011 bis zum 31.08.2012. Für Vorhaben außerhalb dieses Zeitraumes ist die Zustimmung erneut einzuholen. Dies gilt ebenso für Maßnahmen außerhalb des in der Zeichnung genau abgegrenzten Bereiches.

Die Ihnen überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der Deutschen Bahn AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.

Auskunft im Auftrag der Vodafone D2 GmbH  
Der angefragte Bereich enthält keine Kabel

Im Zuge der Ausführungsplanung werden die Versorgungsträger beteiligt. In diesem Zusammenhang wird mit der DB Systel GmbH ein Termin zur Kabeleinweisung vereinbart.

Abstimmungen mit der DB Kommunikationstechnik GmbH und die Beauftragung hinsichtlich Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz des Kabels und der Anlagen erfolgen im Zuge der Ausführungsplanung.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Merkblätter und Verpflichtungserklärung sind dem Schreiben vom 18.06.2009 das im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ eingegangen ist, beigelegt.

Für Vorhaben nach dem 31.08.2012 und Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches wird die Zustimmung erneut eingeholt.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

<p>oder TK-Anlagen der Vodafone D2 GmbH.</p> <p>Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist umgehend die folgende Stelle zu informieren:                  Firma: DB Kommunikationstechnik GmbH,                  Disponent SB1 Hagen Nord,                  Anschrift: Postfach 10 08 51, 45008 Essen,                  Telefon: 0201/6128-161, Telefax: 069/265-21796</p>	<p>Ein entsprechender Hinweis wird in die Begründung aufgenommen.</p>
<p>14. BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH                  Schreiben vom 06.09.2011, eingegangen am 06.09.2011 (per eMail)</p> <p>Vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl und des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“. Bei der Durchsicht ist uns aufgefallen, dass zwar eine Fläche für den ZOB vorgesehen ist, aber keine Aussagen über die zukünftige Gestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs gemacht wird. Ist die Gestaltung des ZOB Werl Bestand der Aufstellung bzw. Anhörung oder wird in einem späteren Verfahren darauf näher eingegangen?</p>	<p>Es ist vorgesehen, die vorhandenen Bushaltestellen näher an den Zugang zu den Gleisen zu verlegen um somit eine verbesserte Zugangsmöglichkeit für die ÖPNV-Benutzer zu erlangen.                  Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird im Bereich des ZOB eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung: ZOB ausgewiesen.</p>
<p>15. Gemeinde Wickede                  Schreiben vom 02.09.2011, eingegangen am 05.09.2011</p> <p>Zu den Entwürfen der o. g. Bauleitpläne werden keine Anregungen vorgebracht. Belange der Gemeinde Wickede (Ruhr) werden durch diese Planungen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht berührt.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>16. Thyssengas GmbH                  Schreiben vom 31.08.2011, eingegangen am 05.09.2011</p> <p>Von der 79. Änderung des Flächennutzungsplans sowie von dem Bebauungsplan Nr. 102 sind weder geplante noch vorhandene Anlagen unserer Gesellschaft betroffen.                  Eine weitere Beteiligung an den Verfahren ist daher nicht erforderlich.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>17. Evangelische Kirche von Westfalen - Baureferat                  Schreiben vom 29.08.2011, eingegangen am 30.08.2011</p> <p>Gegen die obengenannte Planung bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>18. LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe</p>	

<p>Schreiben vom 30.08.2011, eingegangen am 30.08.2011 (per eMail)</p> <p>Wir verweisen auf den von Ihnen genannten Punkt Denkmalschutz „Folgende Hinweise werden gegeben: Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zum historischen Stadtkern von Werl...“ auf Seite 24 des Entwurfs der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>19. Landeseisenbahnverwaltung NRW, Essen                  Schreiben vom 25.08.2011, eingegangen am 29.08.2011</p> <p>Zu o. g. Flächennutzungs- und Bebauungsplan verweise ich auf meine Stellungnahme an Sie vom 20.07.2011, Az.FNP/019, BP/076.</p> <p><b>Stellungnahme vom 20.07.2011</b></p> <p>Im Planungsbereich des o. g. Flächennutzungs- und Bebauungsplanes befinden sich Gleisanschlussanlagen der Stadt Werl, deshalb weise ich vorsorglich auf Folgendes hin: <i>Schienenwege von Eisenbahnen, einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn zuvor ein Verfahren nach §§ 18 ff des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) durchgeführt worden ist. Sollten demnach zur Realisierung der Ziele des o. g. Vorhabens Maßnahmen im Bereich von Bahnanlagen von nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und / oder Anschlussbahnen notwendig werden, wären entsprechende Planfeststellungsunterlagen durch das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. den betroffenen Privatgleisanschlussinhaber bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorzulegen.</i></p>	<p>s. unten (Abwägung zum Schreiben vom 20.07.2011)</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>20. Gelsenwasser                  Schreiben vom 25.08.2011, eingegangen am 26.08.2011</p> <p>Für die Benachrichtigung über das o. g. Vorhaben danken wir.                  Anregungen dazu haben wir nicht.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>sonstige eingegangene Stellungnahmen</b></p>	
<p>21. KBW                  Schreiben vom 29.09.2011, eingegangen</p>	



am 29.09.2011

Mit Schreiben vom 01.07.2009 hatte ich im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zur Entwässerung des B-Plan-Entwurfes schon Stellung genommen. Diese Stellungnahme ist inhaltlich noch gültig.

Wie Sie in Ihrem jetzigen Begründungsentwurf darlegen, wird zurzeit vom KBW eine ganzheitliche Entwässerungskonzeption erstellt. Mit der Fertigstellung ist im November 2011 zu rechnen. Erst nach Überplanung des Gebietes steht die Entwässerungsrichtung des Nahversorgungszentrums fest. Weiterhin können sich Umplanungen des Netzes ergeben, ggfs. auch der Neubau von Kanalisationen.

Zum Investitionsvolumen kann noch keine Aussage getroffen werden.

Detaillierte Regelungen im Hinblick auf die Entwässerung erfolgen im Zuge eines konkreten Bauvorhabens.

Bei sämtlichen Kanalbaumaßnahmen (Ausbau, Planung) ist der Betriebsausschuss zu beteiligen.

#### **Stellungnahme vom 01.07.2009**

Der Kommunalbetrieb Werl betreibt im Stadtkern überwiegend ein öffentliches Mischwasserkanalnetz, das der gemeinsamen Entsorgung von Schmutz- und Niederschlagswasser dient. Das B-Plangebiet liegt im kanalisierten Einzugsbereich der Kläranlage Werl des Lippeverbandes.

Entsprechend den genehmigten Planungen „Abwasserbeseitigung Werl-West“ vom April 1988 und Regenwasserbehandlung und -rückhaltung Werl-West vom Oktober 1996 ist das Plangebiet im Mischsystem berücksichtigt. Im Abwasserbeseitigungskonzept der Stadt Werl ist im Plangebiet größtenteils die Erneuerung der öffentlichen Kanalisation für den Zeitraum 2010-2015 eingeplant. Im Wesentlichen sind hiervon die Straßen Alter Keller, Langenwiedenweg, Grafenstraße und Brandisstraße betroffen.

Zunächst soll in 2010 die Mischwasserkanalisation in der Straße Alter Keller erneuert werden. Sukzessive werden bis 2015 weitere Kanalabschnitte saniert.

Wie im B-Plan Vorentwurf ersichtlich, sind die vorhandenen Straßenzüge umgeplant. Dies erfordert zum Teil auch eine Umplanung der

Aufgrund der Stellungnahme vom 01.07.2009 wurde dem KBW die detaillierte Straßenplanung zur Verfügung gestellt. In einem darauffolgenden Gespräch wurden Lösungsansätze hinsichtlich der Entwässerung besprochen. Es werden weitere Abstimmungen mit dem KBW erfolgen und anhand konkreter Bauvorhaben Lösungen zur Entwässerung erarbeitet und dem Betriebsausschuss vorgelegt.

Der Betriebsausschuss wird zu gegebener Zeit beteiligt.

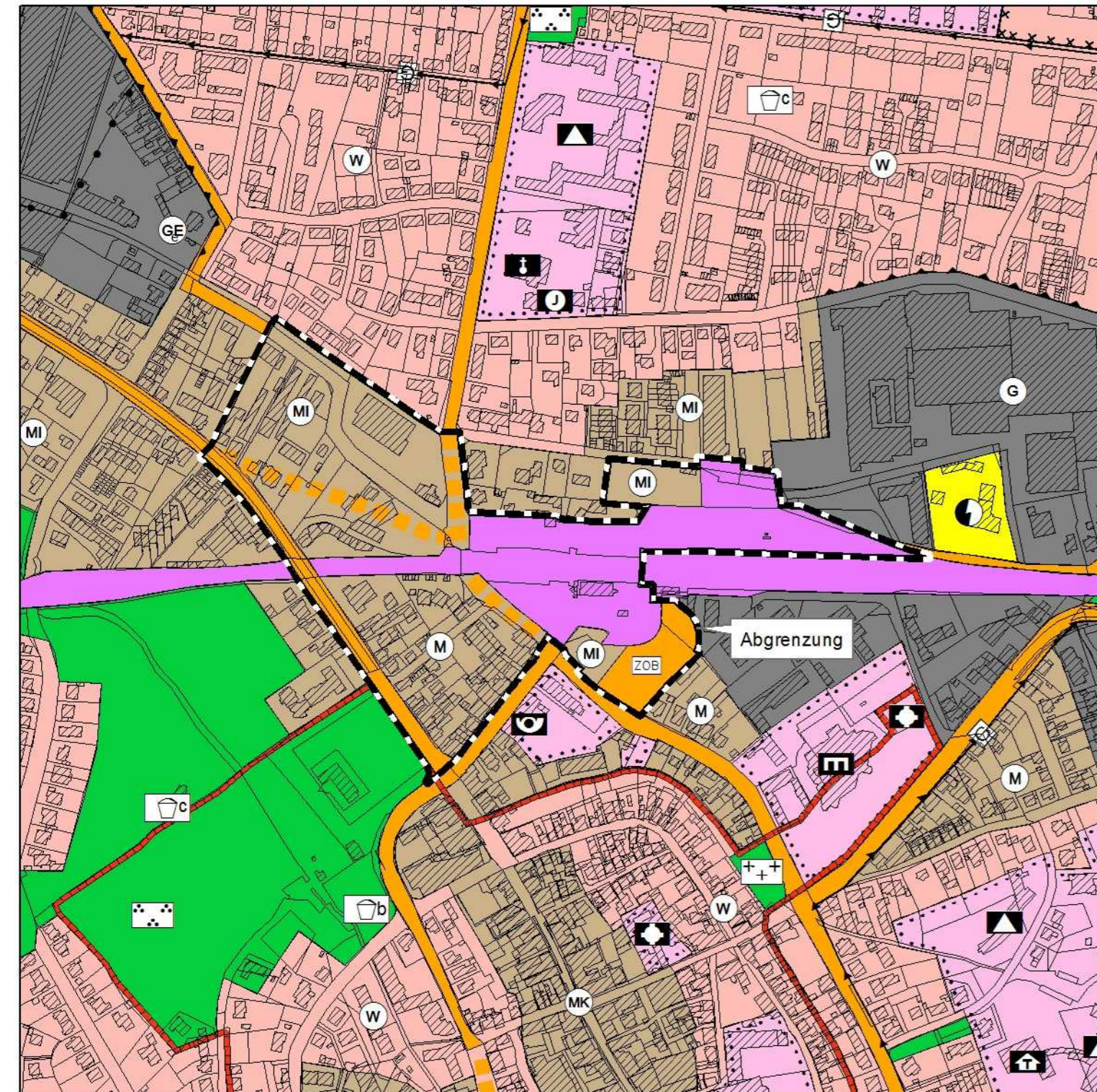
<p>Kanalisation. Um eine ganzheitliche Entwässerungsplanung für das B-Pangebiet auszuführen, bitte ich um Bereitstellung der detaillierten Straßenplanung (einschl. Bahnunterführung). Zudem bitte ich um Mitteilung, ob für die nördlich der Bahn liegende Erschließungsfläche (u. a. Straße An der Bundesbahn) eine öffentliche Kanalisation einzuplanen ist.</p> <p>Bei sämtlichen Kanalbaumaßnahmen (Ausbau, Planung) ist der Betriebsausschuss zu beteiligen.</p>	
<p>22. Abt. 30.1 - Rechtsangelegenheiten                  Schreiben vom 31.08.2011</p> <p>Sofern die verkehrliche Erschließung im o. a. Beb.-Plan nicht vertraglich geregelt wird, können evtl. für die Erschließungsanlagen Erschließungs- bzw. Straßenbaubeiträge anfallen. Dies bedarf aber noch einer genaueren Prüfung. Für die Herstellung der beiden Kreisverkehrsanlagen fallen nach derzeitiger Gesetzes- und Rechtslage keine Anliegerbeiträge an.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen. Eine Prüfung nach Beitragsrecht wird im weiteren Verlauf der Planungen durchgeführt.</p>

<p><b>Anregungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB nach dem Beteiligungszeitraum</b></p>	
<p>1. Eigentümer/in                  Gespräch vom 30.04.2015 im Stadtplanungsamt</p> <p>In dem Gespräch wurde durch die Eigentümer deutlich gemacht, dass es Einwände gegen die aktuelle Planung der Bahnunterführung Langenwiesenweg im Bereich ihres Grundstückes Brandisstr. 5 gibt.</p> <p>Die Eigentümer geben an, gegen die grundsätzliche Planung der Unterführung keine Einwände zu haben. Sie sind auch bereit für die Straße einen Teil Ihres Grundstückes abzugeben. Nach der aktuellen Planung ist jedoch die für die Straße und den Kreisverkehr beanspruchte Fläche zu Lasten ihres Grundstückes vergrößert worden.</p> <p>Dadurch entstehen ihnen die im Folgenden aufgeführten Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Grundstücksverlust von ca. 200 m<sup>2</sup> bei einer Ursprungsgröße von 733 m<sup>2</sup> beträgt knapp 27%.</li> </ul>	<p>Durch die optimierte Planung des Büros Hoffmann &amp; Stakemeier konnte erreicht werden, dass, als Ersatz für die benötigten Straßenbau-</p>

<ul style="list-style-type: none"><li>- Die Lärmemission würde nach dem Abbruch der Scheune ansteigen.</li> <li>- Durch den Bau des Kreisverkehrs und der Straße wäre das Grundstück von zwei weiteren Seiten (Süd und Ost) erschlossen.</li> <li>- Durch die Planung ergibt sich ein erheblicher Wertverlust für das Grundstück.</li></ul> <p>Daher wurde von den Eigentümern gefordert, dass keine Erschließungsbeiträge anfallen dürfen</p> <p>und aufgrund der Änderung der Gehwegführung keine Reinigungs- und Winterräumpflicht für sie bestehen soll.</p> <p>Im Übrigen fordern die Eigentümer dass auch in Zukunft eine Erschließung von der Brandisstraße aus möglich ist.</p> <p>Die abbruchreife Scheune dient derzeit als Lärmschutz. Es sollte versucht werden, die an der Grundstücksgrenze stehende Wand zu erhalten.</p> <p>Die Stadt Werl wird folgende Punkte veranlassen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die Zufahrt zum Grundstück muss überplant werden, da der vorgesehene Einfahrtsbereich direkt durch den Vorgarten an den</li></ul>	<p>flächen des REWE-Altstandortes, städtische Flächen zur Kompensation bereitgestellt werden können. Daraus folgend ergibt sich jedoch eine größere Inanspruchnahme des Grundstückes Brandisstraße 5.</p> <p>Bezüglich der Lärmemission im Gartenbereich des Grundstückes, die laut Lärmgutachten nach Abbruch der angrenzende Scheune ansteigen würde, wurde durch das ausführende Büro noch einmal die Anwendung von aktivem Lärmschutz überprüft. Nach Aussage des Ing.-Büros Hoppe, Dortmund, ist durch die Errichtung einer 2 Meter hohen Lärmschutzwand eine Reduzierung der Lärmemission von 69 dB(A) auf 64 dB(A) möglich. Es wird daher entlang der südlichen und östlichen Grenze des Grundstückes Brandisstraße 5 eine 2 Meter hohe Lärmschutzwand im Bebauungsplan festgesetzt.</p> <p>Durch den Bau einer Lärmschutzwand ist eine Erschließung nicht möglich. (s.o.)</p> <p>Im Zuge der Kaufverhandlungen zum benötigten Grunderwerb wird diese Aussage thematisiert.</p> <p>Erschließungsbeiträge fallen dann nicht an, wenn keine Zu-, Abfahrt besteht.</p> <p>Das Grundstück wird nur von der Brandisstraße erschlossen, deshalb besteht keine Reinigungs- und Winterräumpflicht.</p> <p>Der Anregung wurde gefolgt, die Verkehrsfläche wurde geändert.</p> <p>Ein Erhalt der Scheune ist aus bautechnischen Gründen nicht möglich. Die Anbringung von aktivem Lärmschutz kompensiert diese Anregung.</p> <p>Der Anregung wurde gefolgt, die Verkehrsfläche wurde geändert.</p>
--	---

<p>Schlafzimmerräumen vorbeiführt.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die Planung des Straßenverlaufes und die Breite des Geh-, Radweges werden überprüft.</li> <li>- Darüber hinaus wurde besprochen, dass die Scheune nach dem Brand im April 2015 noch baufälliger geworden ist und dass durch die Stadt Werl die Sicherung des Gebäudes veranlasst wird.</li> <li>-</li></ul>	<p>Zur möglichen Reduzierung der Flächeninanspruchnahme werden die Planung des Straßenverlaufes und die Breite des Geh-, Radweges noch einmal überprüft.</p>  <p>Die zuständige Fachabteilung bei der Stadt Werl wurde informiert.</p>
--	--

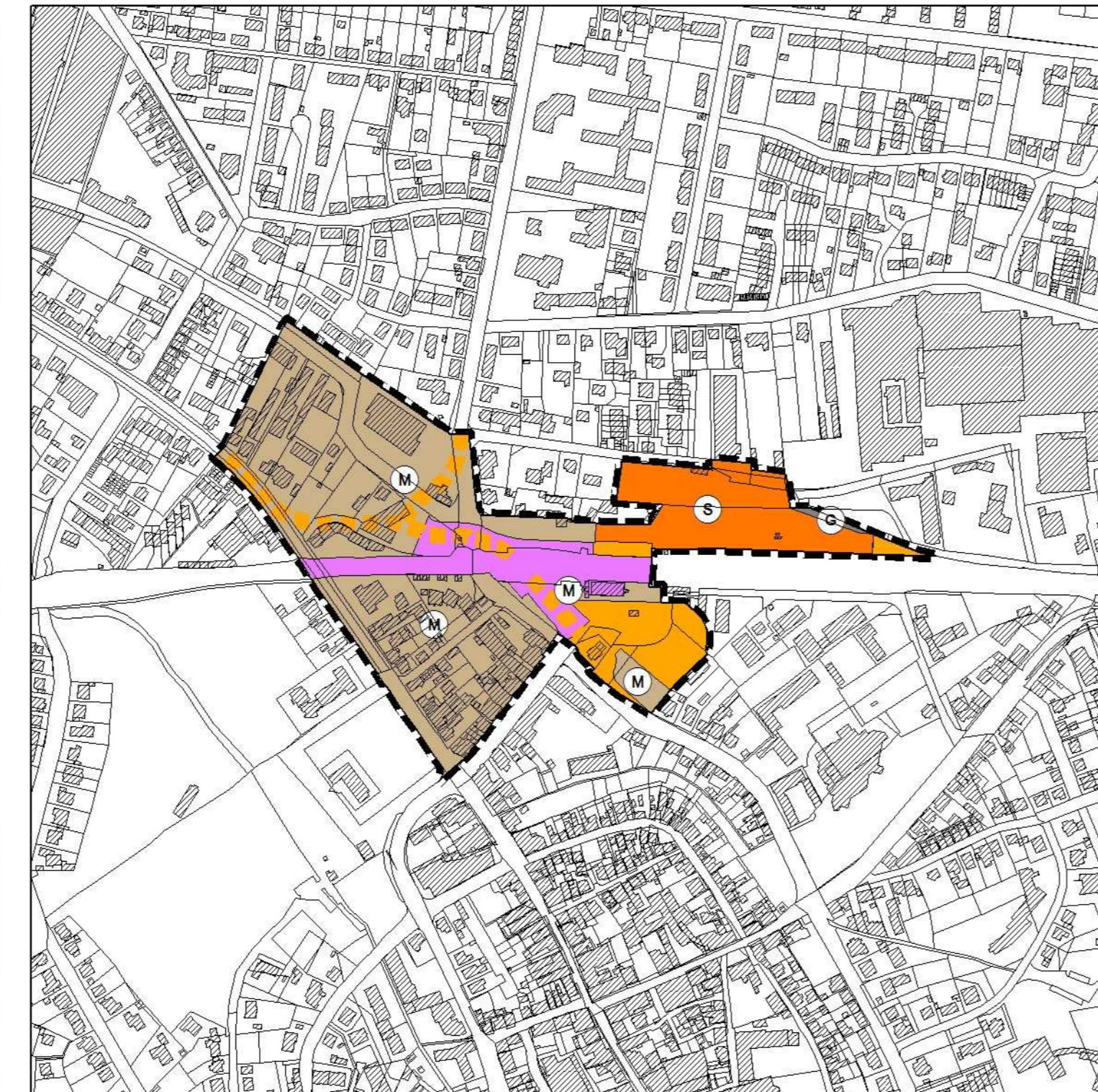
Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan M. 1: 5000



**Legende**

- Abgrenzung des Änderungsbereiches
- gemischte Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO
- Mischgebiet gem. § 1 (2) Nr. 6 BauNVO
- Flächen für den überörtlichen Verkehr "Bahnanlage" gem. § 5 (2) Nr. 3 BauGB
- Flächen für die örtlichen Hauptverkehrszüge "örtliche geplante Hauptverkehrsstraße" gem. § 5 (2) Nr. 3 BauGB
- Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge mit der Zweckbestimmung: Zentraler Omnibusbahnhof gem. § 5 (2) Nr. 3 BauGB

79. Änderung des Flächennutzungsplanes M. 1: 5000



**Legende**

- Abgrenzung des Änderungsbereiches
- Sonderbaufläche gem. § 1 (1) Nr. 4 BauNVO mit der Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandel "Nahversorgungszentrum" mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 qm
- gemischte Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO
- Gewerbliche Bauflächen gem. § 1 (1) Nr. 3 BauNVO
- Flächen für den überörtlichen Verkehr "Bahnanlage" gem. § 5 (2) Nr. 3 BauGB
- Flächen für die örtlichen Hauptverkehrszüge "örtliche geplante Hauptverkehrsstraße" gem. § 5 (2) Nr. 3 BauGB
- Verkehrsfläche gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB

**ÄNDERUNGSBESCHLUSS**

Die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes ist gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) des Baugesetzbuches (BauGB) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), in der zurzeit geltenden Fassung vom Planungs-, Bau- und Umweltausschuss am 21.06.2011 beschlossen worden.

Der Beschluss ist am \_\_\_\_\_ ortsüblich bekannt gemacht worden.

Werl, den \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Bürgermeister

**FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT**

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB wurde in Form einer öffentlichen Auslegung in der Zeit vom 27.05.2009 bis zum 01.07.2009 durchgeführt..

Ort und Zeit der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sind am 18.05.2009 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Werl, den \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Bürgermeister

**FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN**

Der Vorentwurf mit Begründung wurde den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB mit Schreiben vom 14.07.2011 zugesandt. Darin wurde um Stellungnahme zum Vorentwurf, zu beabsichtigten oder bereits eingeleiteten Planungen oder sonstigen Maßnahmen soweit sie für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Änderungsbereich bedeutsam sein können sowie zum Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung bis zum 19.08.2011 gebeten.

Werl, den \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Bürgermeister

**BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN**

Der Entwurf mit Begründung wurde den Behörden, Nachbargemeinden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB i.V. mit § 2 (2) 2 BauGB aufgrund des Beschlusses des PBUA vom 21.06.2011 mit Schreiben vom 19.08.2011 zugesandt. Sie wurden um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 30.09.2011 gebeten.

Werl, den \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Bürgermeister

**BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT (OFFENLEGUNG)**

Der Planentwurf und der Entwurf der Begründung sowie die vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben aufgrund des Beschlusses des PBUA vom \_\_\_\_\_ in der Zeit vom \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_ einschließlich öffentlich ausgelegen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sind am ortsüblich bekannt gemacht worden.

Werl, den \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Bürgermeister

**ABWÄGUNG UND BESCHLUSS**

Der Rat der Wallfahrtsstadt Werl hat in seiner Sitzung am \_\_\_\_\_ über sämtliche im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen beschlossen, diese Flächennutzungsplanänderung festgestellt und die Begründung beschlossen.

Werl, den \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Bürgermeister

**GENEHMIGUNG**

Diese Änderung des Flächennutzungsplanes ist gem. § 6 (1) BauGB von der Bezirksregierung Arnberg, A.Z. am \_\_\_\_\_ genehmigt worden.

Arnberg, den \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Bezirksregierung Arnberg  
i. A.

**BEKANNTMACHUNG UND INKRAFTTRETEN**

Die Genehmigung dieser Änderung des Flächennutzungsplanes ist gem. § 6 (5) BauGB am \_\_\_\_\_ öffentlich bekannt gemacht worden. Mit der Bekanntmachung wird die Änderung des Flächennutzungsplanes wirksam.

Die Flächennutzungsplanänderung mit Begründung und zusammenfassender Erklärung kann während der Dienststunden im Rathaus von jedermann eingesehen werden.

Werl, den \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Bürgermeister

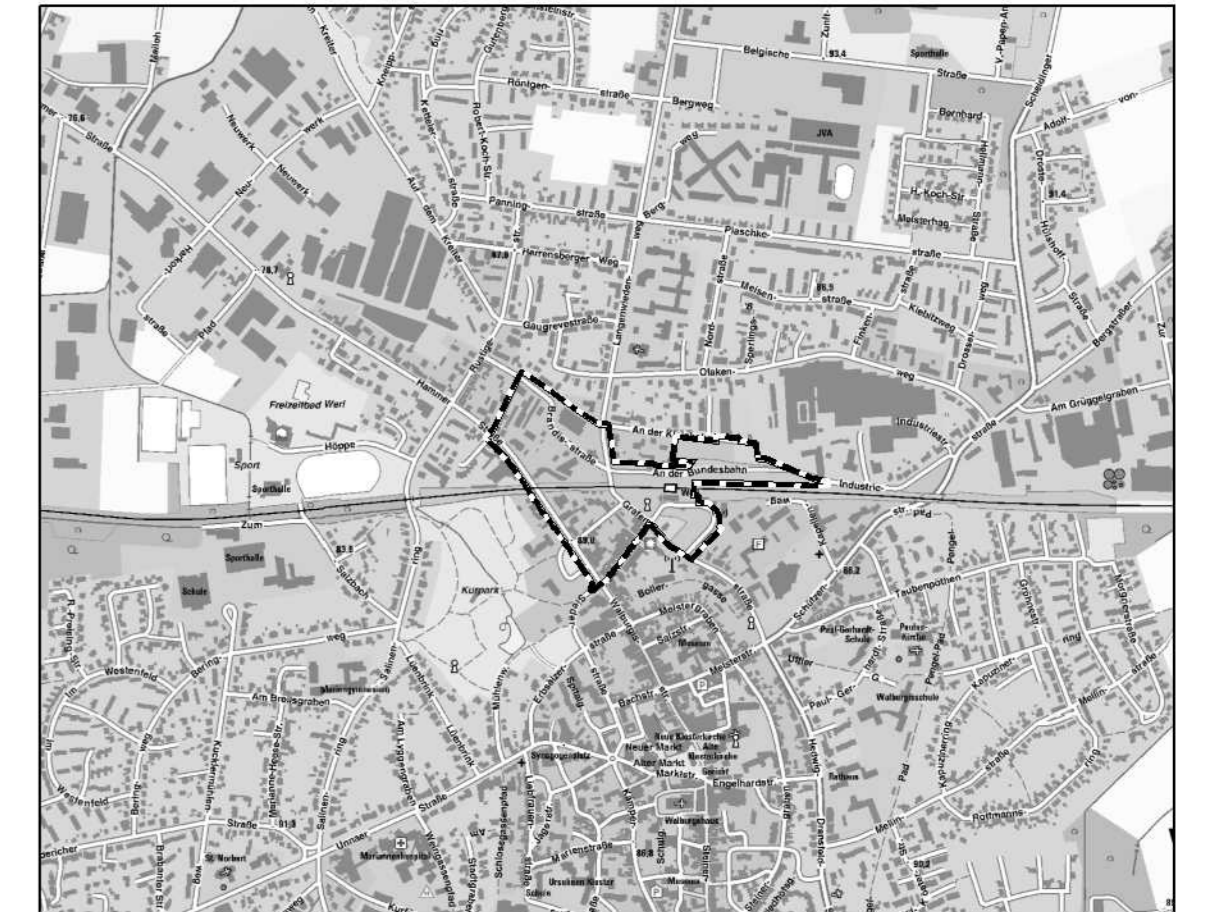
Die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde aufgestellt von der Abt. Stadtplanung, Straßen und Umwelt der Wallfahrtsstadt Werl.

Werl, den \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
i.A.

**HINWEISE:**

Bei Bodeneingriffen können 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 Gemeinde als Untere Denkmalbehörde und / oder dem Westfälischen Museum für Archäologie / Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761-93750), Fax: 02761-937520 unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 und § 16 Denkmalschutzgesetz NW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu sechs Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG NW).



Übersichtplan M. 1:15.000

# Stadt Werl

## 79. Änderung des Flächennutzungsplanes



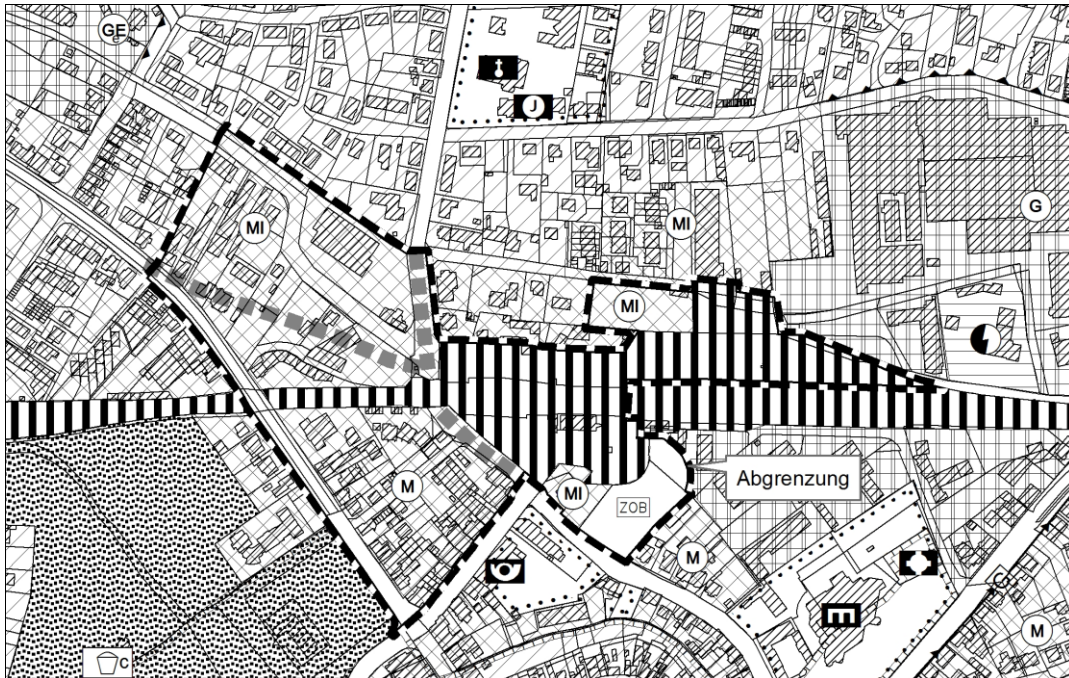
Angefertigt im Mai 2015 - FB III Abt.61 - Schei/Ha



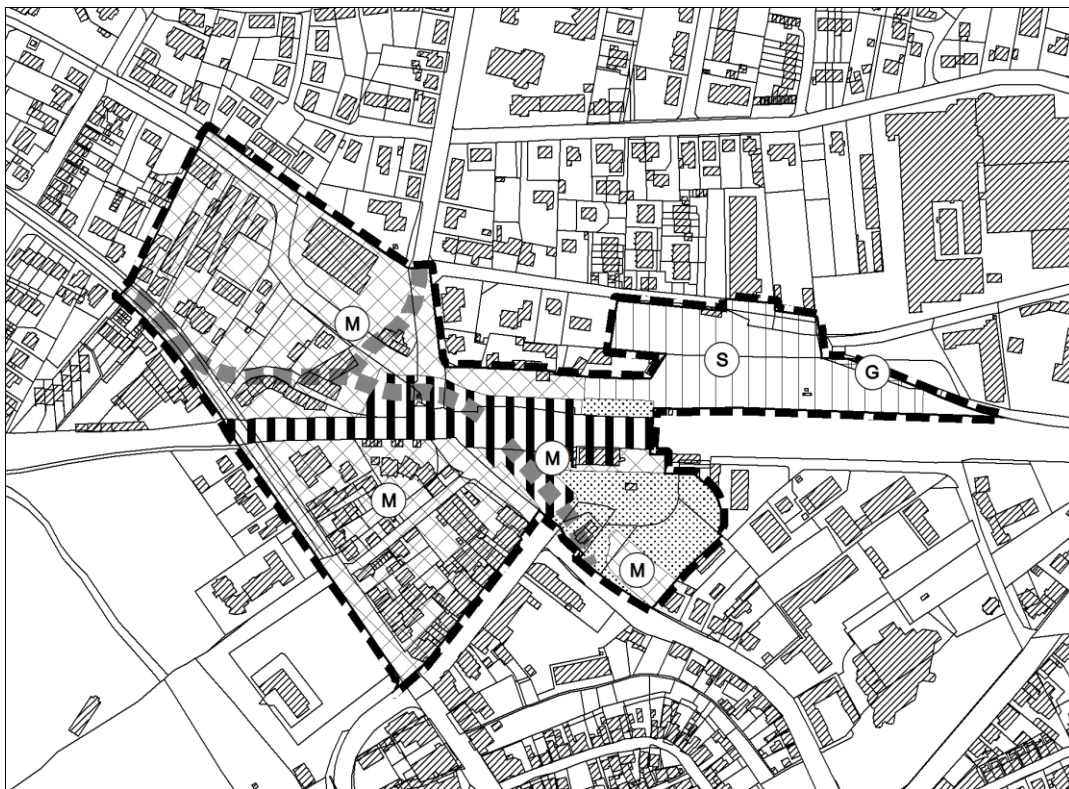
# BEGRÜNDUNG

## 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)

## **BEGRÜNDUNG**

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

#### **Bahnhofsumfeld**

#### **Inhalt**

##### **Teil I**

<b>1. Bestandsbeschreibung</b>	<b>3</b>
<u>Regionalplan</u>	
<u>Sanierungssatzung</u>	
<b>2. Planungsziele</b>	<b>3</b>
<b>3. Planungsinhalte</b>	<b>4</b>
<b>4. Erschließung</b>	<b>7</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 liegt nördlich des historischen Stadtkerns im Bereich des Bahnhofes und umfasst ca. 9,35 ha. Durch das Plangebiet verläuft in West-Ost-Richtung die Bahnlinie Dortmund - Unna - Werl - Soest.

Das Umfeld des Plangebietes ist überwiegend durch Wohnbauflächen sowie gemischte und gewerbliche Flächen geprägt.

Im Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung liegen nördlich der Bahnlinie brach gefallene Bahnflächen und minder genutzte Flächen. Südlich der Bahnlinie befinden sich das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude mit Vorplatz, der Zentrale Omnibusbahnhof mit Park+Ride-Platz sowie gemischte Bauflächen. Im Süden wird der Änderungsbereich durch die „Bahnhofstraße“ und die „Grafenstraße“ begrenzt. Im Westen wird das Plangebiet von dem Kurpark tangiert. Im Nord-Westen und Norden grenzen Wohnbauflächen und gemischte Flächen an den Änderungsbereich. Östlich des Plangebietes liegen gewerbliche Bauflächen.

### Regionalplan

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt 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 aufgefordert, sich zur Planung bis zum 10. Juli 2009 zu äußern.



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, wird im Verfahren zur 79. FNP-Änderung von einer frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB abgesehen.

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 sowie
- 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 sowie
  - Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge (Bahnanlage, örtliche vorhandene und geplante Hauptverkehrsstraße) gem. § 5 (2) Nr. 3 BauGB
- dargestellt.

Die im Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ getroffenen Festsetzungen weichen von den Darstellungen im wirksamen Flächennutzungsplan 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) und
- in eine Verkehrsfläche gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB (nordöstlicher und südöstlicher Teilbereich)

umgewandelt werden.

Zudem wird die Umwandlung

- der als Mischgebiet dargestellten Fläche in eine gemischte Baufläche 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 Verkehrsfläche gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB (südlicher Teilbereich),
- der dargestellten Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge mit der Zweckbestimmung Zentraler Omnibusbahnhof in eine Verkehrsfläche gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB und in eine gemischte Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO (süd-östlicher Teilbereich) sowie
- der dargestellten Fläche für den überörtlichen Verkehr „Bahnanlage“ gem. 5 (2) Nr. 3 BauGB in eine Verkehrsfläche gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB und in eine gemischte Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO (süd-östlicher 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.

Unter Berücksichtigung der Planung eines barrierefreien Zugangs zum Bahnhof auf der Nordseite wird die im Flächennutzungsplan dargestellte Fläche für „Bahnanlagen“ in diesem Bereich nicht geändert.

Im Bereich des ehemaligen Güterschuppens wird die im Flächennutzungsplan dargestellte Bahnfläche hingegen in eine Verkehrsfläche gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB umgewandelt, um hier im Zusammenhang mit der Planung eines barrierefreien Zugangs zum Bahnhof auf der Nordseite die Anlage von Park+Ride-Stellplätzen zu ermöglichen.

Durch die geplanten Umgestaltungen am Bahnhof ergibt sich die Möglichkeit im Bereich des heutigen Park+Ride-Platzes (südlich der Bahnlinie) eine überbaubare Fläche (an der „Grafenstraße“) auszuweisen. Demzufolge wird eine Teilfläche der im Flächennutzungsplan dargestellten Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Zentraler Omnibusbahnhof in eine gemischte Baufläche umgewandelt.

Aufgrund dessen wurde der Geltungsbereich der 79. Änderung des Flächennutzungsplanes um die gesamte Fläche des im FNP dargestellten Zentralen Omnibusbahnhofes erweitert.

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 Bewertung 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 „Langenwiesenweg“ 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. Vorgeesehen ist ein Sortiment, das den nahversorgungsrelevanten Sektor abdeckt.

In diesem Zusammenhang soll durch die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes eine Sonderbaufläche (ca. 1,4 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 Langenwiedenweg und unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums hervor. Weiterhin wurden in dem verkehrstechnischen Gutachten vor dem Hintergrund der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg und des geplanten Nahversorgungszentrums gute Leistungsfähigkeiten für die vorgesehenen Kreisverkehre nördlich und südlich der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg und für den Knotenpunkt „Langenwiedenweg“ / „An der Bundesbahn“ sowie Ausgangswerte für die Geräuschimmissionsuntersuchung ermittelt.

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

Vom Kommunalbetrieb Werl wurde unter Berücksichtigung der Planungen im Bahnhofsumfeld (insbesondere Bahnunterführung Langenwiedenweg und Nahversorgungszentrum) eine Gesamtkonzeption zur Entwässerung erarbeitet und südlich der Bahnlinie bereits umgesetzt.

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**

In dem seit dem 24.08.2012 rechtskräftigen Landschaftsplan VI „Werl“ 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 Vorbelastungen und unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als gering bis mittel eingestuft. Nachzeitigem 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) und
4. ehemalige Goldin-Tankstelle an der „Hammer Straße“ / „Alter Keller“ (heutige Nutzung: Wohngebäude und Garagen).

In Bezug auf den ehemaligen Schrottplatz (Nr. 1) wurde im Jahr 1990 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 nutzungsspezifisches 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 und
- 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.

Bei der späteren Realisierung von Vorhaben im Bereich der angeführten Altlastenverdachtsflächen ist das Dezernat Bau, Kataster, Straßen, Umwelt - Sachgebiet Abfallwirtschaft / Bodenschutz zu beteiligen. 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 Geräuschimmissionen 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 Geräuschimmissionen 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 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 Prestigegewinn. 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.

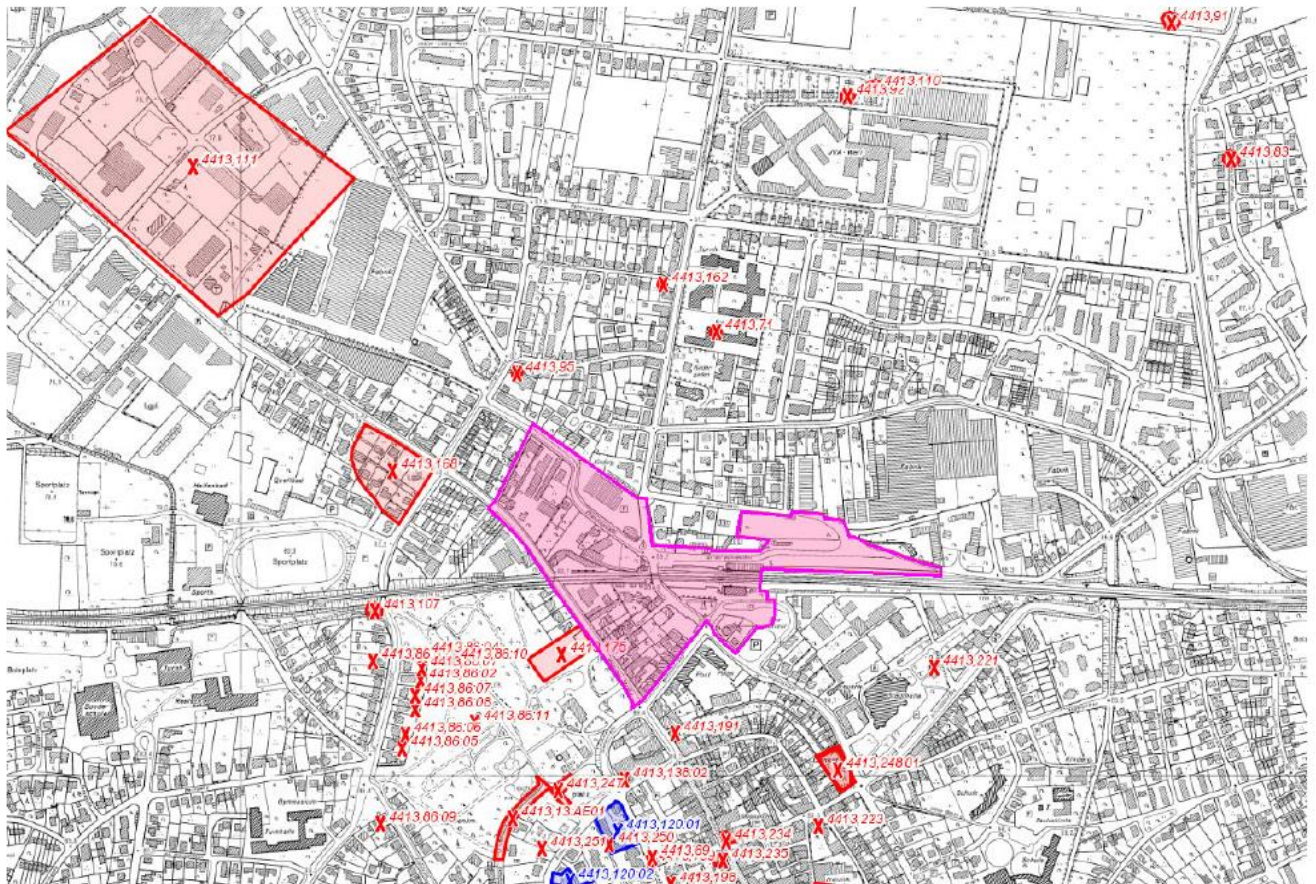
Folgende Hinweise werden gegeben:

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: 02761-937520) 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 Gemeinde als Untere Bodendenkmalpflege und / oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761-93750, Fax: 02761-937520) 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.



# Begründung zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl



- 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 Höpfe
- 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, 2. Juni 2015

i. A.

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

# Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ der Stadt Werl



  
**BÜRO STELZIG**

Landschaft | Ökologie | Planung

Thomä-Grandweger-Wallstr. 16 • 59494 Soest  
Fon (02921) 36 19 0 • Fax (02921) 36 19 20  
info@buero-stelzig.de • www.buero-stelzig.de

Stand: 28. Februar 2011

Auftraggeber:

Stadt Werl

Bearbeiter:



Landschaft | Ökologie | Planung

**Thomä-Grandweger-Wallstr. 16 • 59494 Soest**  
**Fon (02921) 36 19 0 • Fax (02921) 36 19 20**  
**info@buero-stelzig.de • www.buero-stelzig.de**

Dipl.-Ing. Kristina Kemper

Diplom-Geograph Volker Stelzig

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b> .....	<b>2</b>
1.1	Inhalte und Ziele des Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ .....	2
1.2	Darstellung der in Fachgesetzen und Fachplanungen festgelegten und für die Fläche relevanten Ziele des Umweltschutzes.....	3
<b>2</b>	<b>BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN</b> .....	<b>5</b>
2.1	Lage und heutige Nutzung .....	5
2.2	Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes .....	7
2.2.1	Übersicht Umweltzustand .....	7
2.2.2	Schutzgut Mensch .....	8
2.2.3	Schutzgut Tiere und Pflanzen.....	9
2.2.4	Schutzgut Luft und Klima .....	11
2.2.5	Schutzgut Landschaft .....	11
2.2.6	Schutzgut Boden.....	12
2.2.7	Schutzgut Wasser.....	13
2.2.8	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....	14
2.3	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung .....	15
2.4	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	15
2.4.1	Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen .....	15
2.5	Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.....	20
2.5.1	Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der nachteiligen Auswirkungen .....	20
2.5.2	Maßnahmen zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen .....	22
2.5.3	Darstellung anderweitig geprüfter Planungsmöglichkeiten .....	22
<b>3</b>	<b>SONSTIGE ANGABEN</b> .....	<b>23</b>
3.1	Beschreibung der Methodik .....	23
3.2	Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen.....	23
<b>4</b>	<b>ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG</b> .....	<b>24</b>
<b>5</b>	<b>LITERATUR</b> .....	<b>25</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Inhalte und Ziele des Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“

Die Stadt Werl stellt den Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ auf, hierdurch wird der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 33 „Langenwiedenweg“ fast komplett überplant (s. Abb. 1).

Das vorrangige Planungsziel ist die Herstellung einer sicheren und leistungsfähigen Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Aufhebung der Trennwirkung der Bahnlinie durch die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge im Verlauf des Langenwiedenwegs und der Hammer Straße (STADT WERL 2011 Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 102). Verbunden hiermit sind eine Umgestaltung der Verkehrssituation und eine Neuordnung der an die Straßenräume angrenzenden Bereiche. Weitere Planungsziele sind die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsareals und die Nutzung vorhandener Flächenpotentiale im Bereich des Bahnhofes. Es sollen brach gefallene Flächen durch neue Nutzungen reaktiviert werden.

Konkrete Planungsziele bei der Umgestaltung des Bahnhofsareals sind:

- Schaffung einer Bahnunterführung Langenwiedenweg,
- Entwicklung eines Nahversorgungszentrums im nördlichen Bereich,
- Gestaltung des im südlichem Bereich gelegenen Bahnhofvorplatzes.

Der Rückbau der beiden Bahnübergänge liegt im Interesse der Bahn bzw. des Bundes, da gemäß §3 Eisenbahnkreuzungsgesetz grundsätzlich das Ziel verfolgt wird, Bahnübergänge aus Gründen der Sicherheit zu entfernen.

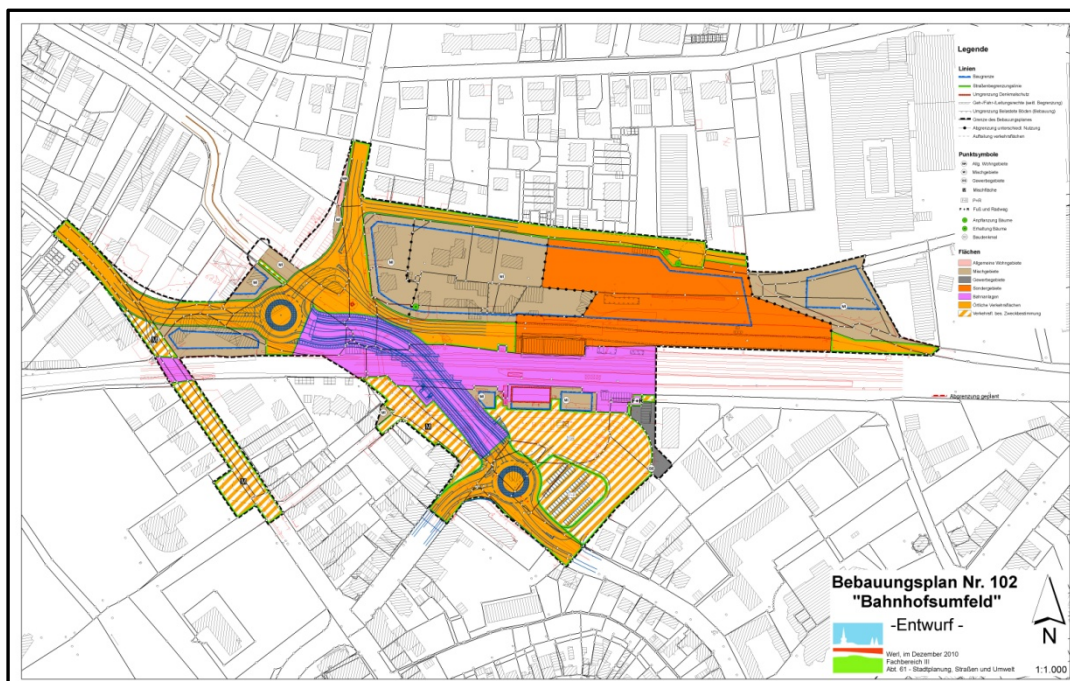


Abbildung 1: Übersicht Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ (STADT WERL, Entwurf Dezember 2010)

## 1.2 Darstellung der in Fachgesetzen und Fachplanungen festgelegten und für die Fläche relevanten Ziele des Umweltschutzes

In den Fachgesetzen sind für die verschiedenen Schutzgüter Ziele und allgemeine Grundsätze definiert, die im Rahmen der vorliegenden Prüfung der Schutzgüter berücksichtigt werden müssen.

In der Tabelle 1 sind die relevanten **Fachgesetze** aufgeführt.

**Tabelle 1 : Relevante Fachgesetze**

Schutzgut	Quelle	Zielaussage
<b>Mensch</b>	Baugesetzbuch	Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes bei der Aufstellung der Bauleitpläne, insbesondere die Vermeidung von Emissionen.
	Bundes Immissionsschutzgesetz	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigung, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnlichen Erscheinungen).
	TA Lärm	Schutz der Allgemeinheit und Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie deren Vorsorge.
	DIN 18005	Als Voraussetzung für gesunde Lebensverhältnisse in der Bevölkerung ist ein ausreichender Schallschutz notwendig, dessen Verringerung insbesondere am Entstehungsort, aber auch durch städtebauliche Maßnahmen in Form von Lärmvorsorge und Lärminderung bewirkt werden soll.
<b>Tiere und Pflanzen</b>	FFH- und Vogelschutzrichtlinie	Schutz und Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen von gemeinschaftlicher Bedeutung zur Sicherstellung einer biologischen Vielfalt und insbesondere die Erhaltung wildlebender Vogelarten.
	Bundesnaturschutzgesetz/Landschaftsschutzgesetz NRW	Natur und Landschaft sind aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung künftiger Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereichen zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen, dass <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes</li> <li>• die Regenerationsfähigkeit und die nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter</li> <li>• die Tier und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume, sowie</li> <li>• die Vielfalt, Eigenart und Schönheit, sowie der der Erholungswert von Natur und Landschaft</li> </ul> auf Dauer gesichert sind
	Baugesetzbuch	Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturhaushaltes und der Landschaftspflege insbesondere <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt,</li> <li>• die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete, sowie</li> <li>• die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes on seinen in § 1, Absatz 6 Nr. 7a bezeichneten Bestandteilen (Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes)</li> </ul> zu berücksichtigen.

<b>Boden</b>	Bundesbodenschutzgesetz	<p>Ziele sind</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• der langfristige Schutz des Bodens hinsichtlich seiner Funktion im Naturhaushalt, insbesondere als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen,</li> <li>• Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser und Nährstoffkreisläufen,</li> <li>• Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz),</li> <li>• Archiv für Natur- und Kulturgeschichte,</li> <li>• Standorte für Rohstofflagerstätten, für land- und forstwirtschaftliche sowie siedlungsbezogene und öffentliche Nutzungen,</li> <li>• der Schutz des Bodens vor schädlichen Bodenveränderungen,</li> <li>• Vorsorgeregulungen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen,</li> <li>• die Förderung der Sanierung schädlicher Bodenveränderungen und Altlasten</li> </ul>
	Baugesetzbuch	Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung zur Verringerung zusätzlicher Inanspruchnahme von Böden (Bodenschutzklausel). Darüber hinaus soll eine sozialgerechte Bodennutzung gewährt werden.
<b>Wasser</b>	Wasserhaushaltsgesetzbuch	Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit und zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigung ihrer ökologischen Funktionen.
	Landeswassergesetz	Schutz der Gewässer vor vermeidbaren Beeinträchtigungen und die sparsame Verwendung des Wassers sowie die Bewirtschaftung von Gewässern zum Wohl der Allgemeinheit.
<b>Luft</b>	Bundes-Immissionsschutzgesetz inkl. Verordnungen	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigung, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnlichen Erscheinungen).
	TA Luft	Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge zur Erzielung eines hohen Schutzniveaus für die gesamte Umwelt.
<b>Klima</b>	Landschaftsschutzgesetz	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes (und damit auch der klimatischen Verhältnisse) als Lebensgrundlage des Menschen und Grundlage für seine Erholung
<b>Land-schaft</b>	Bundesnaturschutzgesetz/Landschaftsschutzgesetz NRW	Schutz, Pflege und Entwicklung und ggf. Wiederherstellung der Landschaft aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft.
	Baugesetzbuch	Vermeidung und Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes.

## Fachplanungen

Auch in den entsprechenden Fachplänen sind Ziele des Umweltschutzes und allgemeine Grundsätze für die Schutzgüter bzw. planerische Rahmenbedingungen formuliert, die im Rahmen der Prüfung berücksichtigt wurden. Diese sind in der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 102 der Stadt Werl (vgl. Teil 1) ausführlich beschrieben und werden an dieser Stelle nicht mehr aufgeführt.

## 2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

### 2.1 Lage und heutige Nutzung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 befindet sich im nördlichen Bereich der Stadt Werl.

Die Flächen nördlich der Gleisanlagen sind gekennzeichnet durch Wohnbebauung, Dienstleistungsangebote sowie Handwerksbetriebe. Im östlichen Teil befinden sich große brach gefallene Flächen sowie ein ungenutzter Lagerschuppen auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes (s. Abb. 2). Der Süden des Plangebietes ist vor allem durch das Bahnhofsgebäude mit dem dazugehörigen Vorplatz, dem Omnibusbahnhof sowie den Park & Ride Plätzen geprägt (s. Abb. 3).



**Abbildung 2: Nördlicher Bereich des Plangebietes – brach gefallene Flächen auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes**





**Abbildung 3: Südlicher Bereich des Plangebietes - Bahnhofsgebäude mit Vorplatz**

An das Plangebiet grenzt im Norden vor allem Wohnnutzung und zum Teil Gewerbe an, südlich befinden sich sowohl Wohn- als auch Büro- und Geschäftsgebäude sowie die Polizei. Entlang der Hammer Straße südwestlich des Geltungsbereiches sind einige Gewerbebetriebe, wie z.B. ein Mineral- und Holzhandel, eine KFZ-Werkstatt und ein Reifenservice angesiedelt. Nordwestlich im Bereich Langenwiesenweg/Brandisstraße befindet sich ein Rewe-Markt.

## 2.2 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

### 2.2.1 Übersicht Umweltzustand

In der Tabelle 2 ist eine Übersicht zum derzeitigen Umweltzustand aufgeführt. Die abiotischen und biotischen Faktoren des Naturhaushalts sind die Basis für die Beurteilung der betroffenen Funktionen der Schutzgüter.

**Tabelle 2: Übersicht Umweltzustand im Plangebiet**

<b>Faktor</b>	<b>Ausprägung</b>
<b>Naturraum</b>	Die Stadt Werl liegt innerhalb der naturräumlichen Haupteinheit Hellwegbörden in der Werl-Unnaer Börde. Der Raum bildet eine ausgedehnte, waldfreie Agrarlandschaft. Eine dichte Reihe sehr alter, großer Haufendörfer einschließlich der Städte Werl und Unna kennzeichnet die Siedlungs- und Durchgangslandschaft (MEISEL 1960).
<b>Geologie</b>	Die Böden stehen im Plangebiet in einer Mächtigkeit von 0,5 bis 2,5 m an. Darunter befindet sich bis zu einer Tiefe von 10 m unter Gelände ein feinsandiger Grobschluff. Tiefer folgt ein toniger Schluff, der als Verwitterungsschicht den Übergang zum Mergel darstellt. Der feste Mergel beginnt 11- 12 m unter Gelände (NENDZA & PARTNER 1994).
<b>Oberflächenform</b>	Das Geländeprofil im Stadtbereich von Werl ist flach ausgeprägt.
<b>Boden</b>	Im Plangebiet kommen vor allem Gley-Parabraunerden vor. Aufgrund der Fruchtbarkeit handelt es sich um schutzwürdige Böden (GEOLOGISCHER DIENST 2004). Allerdings sind die Böden im Plangebiet deutlich anthropogen überformt (Versiegelung) damit sind die Bodenfunktionen so gut wie verloren gegangen.
<b>Klima/Luft</b>	Das Plangebiet liegt innerhalb eines bebauten Bereiches und kennzeichnet sich somit durch ein Stadtklima bzw. in den lockerer bebauten Bereichen nördlich der Gleisanlagen durch ein Stadtrandklima. Durch den Straßen- und Schienenverkehr ist die Luft mit Staub und Verkehrsabgasen belastet.
<b>Gewässer</b>	Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer. Anfallendes Niederschlagswasser wird über die Kanalisation abgeleitet. Der mittlere Grundwasserspiegel liegt im Plangebiet bei 87 m NN. Den Grundwasserleiter bildet ein feinsandiger Grobschluff (NENDZA & PARTNER 1994).
<b>Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume</b>	Das Plangebiet hat aufgrund des hohen Versiegelungsgrades nur eine geringe Bedeutung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Lediglich der Bereich nördlich der Gleisanlage sowie die Hausgärten sind als Lebensraum von Bedeutung.
<b>Landschaftsbild</b>	Da sich das Plangebiet im Stadtbereich von Werl befindet ist das Landschaftsbild (Ortsbild) vor allem durch anthropogene Nutzungen geprägt. Der Versiegelungsgrad durch Straßen, Gebäude und Plätze ist relativ hoch. Gehölzstrukturen befinden sich in den Hausgärten, im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und auf den Flächen nördlich der Gleisanlagen.
<b>Erholung</b>	Das Plangebiet hat aufgrund der intensiven Flächennutzungen keine Erholungsfunktion.
<b>Vorbelastungen</b>	Aufgrund der intensiven anthropogenen Nutzungen ist im Geltungsbereich des Bebauungsplanes eine deutliche Vorbelastung der Schutzgüter zu verzeichnen. Hier ist vor allem der Verkehr (PKW, Schienenverkehr) zu nennen (Lärm, Immissionen). Die Flächen sind größtenteils versiegelt.

## 2.2.2 Schutzgut Mensch

Unter dem Schutzgut Mensch sind die Bevölkerung im Allgemeinen und ihre Gesundheit sowie Wohlbefinden zu verstehen. Neben der Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt und dem Schutz und der Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen sind als Schutzziele das gesunde Wohnen und die Regenerationsmöglichkeiten zu betrachten. Daraus abgeleitet sind zu berücksichtigenden:

- Wohn-, Wohnumfeld und Erholungsfunktion,
- Gesundheit und Wohlbefinden.

### *Wohn-, Wohnumfeld und Erholungsfunktion*

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich innerhalb des bebauten Stadtgebietes von Werl, von daher befindet sich sowohl innerhalb des Plangebietes als auch daran angrenzend Wohnbebauung.

Das Wohnumfeld ist aufgrund der Innenstadtlage durch intensive Nutzungen geprägt. Die Verkehrsanbindung ist aufgrund der Nähe zum Bahnhof und der vorhandenen Straßen als gut zu bezeichnen. Im Umfeld des Vorhabens befinden sich einige Dienstleister (z.B. Rewe-Markt), die Innenstadt ist fußläufig zu erreichen. Durch die Bahnlinie mit den höhengleichen Bahnübergängen ergibt sich allerdings eine gewisse Trennwirkung.

Durch die Umsetzung der Planung kann es zu Änderungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion kommen.

Das Plangebiet hat keine Bedeutung für die Erholungsfunktion, da die Flächen überwiegend intensiv genutzt werden und keine Erholungseinrichtungen mit Ausnahme des Kultur- und Eventzentrums im Erdgeschoss des Bahnhofsgebäudes vorhanden sind. Da dieses von den Planungen nicht tangiert wird, werden Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion per se ausgeschlossen.

### *Gesundheit und Wohlbefinden*

Da sich das Plangebiet im Stadtgebiet von Werl befindet, sind Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch vor allem in Form von Lärm, Gerüchen sowie gasförmigen Emissionen (Abgase) vorhanden. Diese werden vor allem durch den Straßen- und Schienenverkehr hervorgerufen.

Zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ wurde eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Geräuschmissionen durch Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm (INGENIEURBÜRO HOPPE 2010) erstellt. Hierzu wurden Messungen und Berechnungen zur Ist-Situation (Jahr 2009) durchgeführt. Desweiteren wird eine Prognose für die Situation 2025 nach Umsetzung des B-Planes mit der Unterführung Langenwiedenweg unter Berücksichtigung

sichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und des Nahversorgungszentrums „Ost“ abgegeben.

Die Geräuschemissionen wurden an insgesamt 22 Immissionspunkten gemessen, diese liegen an der Hammer Straße, Brandisstraße, Alter Keller, Bahnhofsstraße, Grafenstraße, Langenwiedenweg, An der Kleinbahn und am Kindergarten.

Hinsichtlich des Straßenverkehrs ergibt sich aus der Gegenüberstellung Analyse 2009 und Prognose 2025, dass sich durch die Umgestaltung der verkehrlichen Situation an sechs Immissionspunkten eine Verbesserung gegenüber der heutigen Belastung ergibt. An fünf Punkten werden die Grenzwerte trotz Pegelzunahmen von bis zu 7 dB im Tages- und Nachtzeitraum unterschritten bzw. eingehalten. An fünf Aufpunkten kommt es zu einer Pegelzunahme von bis 13 dB und damit zu einer Überschreitung der Grenzwerte für WA- und MI-Gebiete im Tages- und Nachtzeitraum. An den verbleibenden zehn Immissionspunkten ist mit einer Pegelzunahme von 1-2 dB zu rechnen, hier werden die Grenzwerte erstmalig bzw. weiterhin überschritten (INGENIEURBÜRO HOPPE 2010).

Bezüglich des Schienenverkehrs ergeben sich durch das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen auf der Bahnstrecke 2103 an den Immissionspunkten Pegelzunahmen von 4-13 dB im Tages- und Nachtzeitraum.

Es wurde weiterhin geprüft, ob durch den Summenpegel aus den Geräuschemissionen des Straßen- und Schienenverkehrs eine Gesamtbelastung entsteht, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt.

Insgesamt ergibt sich, dass bereits im Ist-Zustand die Grenzwerte teilweise überschritten werden und auch durch eine geänderte Verkehrsführung und unter Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens werden Pegel oberhalb der Grenzwerte prognostiziert.

### **2.2.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen stehen der Schutz der Arten und ihrer Lebensgemeinschaften in ihrer natürlichen Artenvielfalt und der Schutz ihrer Lebensräume und –bedingungen im Vordergrund. Lebensräume mit besonderen Funktionen für Tiere und Pflanzen und ihre Ausbreitungsmöglichkeiten sind dabei besonders zu berücksichtigen. Daraus lassen sich ableiten:

- Biotopfunktion,
- Biotopvernetzungsfunktion.

#### *Biotopfunktion*

Die Biotopfunktion einer Fläche hängt stark von ihrer Lage, Größe, Struktur und Beschaffenheit sowie den Standortfaktoren und der Vorbelastung ab.

Der überwiegende Anteil des Plangebietes erfüllt Lebensraumfunktionen geringer Bedeutung. Im Planbereich befinden sich überwiegend Biotoptypen, die durch intensive Nutzung geprägt werden (Versiegelte Flächen, Gleisbereiche ohne Vegetation). Im Bereich des Plangebietes befinden sich keine schutzwürdigen Biotope oder gesetzlich geschützten Biotope nach § 62 LG.

### Tiere

Zur Überprüfung, ob artenschutzrechtliche Belange den Planungen entgegen stehen, wurde ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 102 von der Stadt Werl in Auftrag gegeben (LÖK PLAN 2009). Hieraus geht hervor, dass sich im Plangebiet Strukturen befinden, wie z.B. ruderale Hochstaudenfluren oder leerstehende Gebäude, die planungsrelevanten Arten potentiell als Lebensraum dienen können.

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung wurden mehrere abendliche bzw. nächtliche Begehungen zur Erfassung der Fledermausaktivitäten im Plangebiet durchgeführt. Hierbei wurde festgestellt, dass Fledermäuse die Plätze und offenen Bereiche zur Jagd nutzen. Somit kann das Vorhandensein von Quartieren in geeigneten Gehölzstrukturen und entsprechenden Gebäuden nicht ausgeschlossen werden. Daher wurden die vom Abriss betroffenen Gebäude auf das Vorhandensein von Quartieren untersucht. Es ergaben sich zwar keine Hinweise auf Quartiere, allerdings kann dies nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Im Plangebiet wurden weiterhin Vorkommen der in Städten typischen Greifvogel- und Eulenarten Mäusebussard, Sperber, Turmfalke, Waldkauz und Waldohreule nicht ausgeschlossen.

Die Gleisanlagen im Bereich des Werler Bahnhofes sind potentielle Lebensräume der Zauneidechse, es kommen vor allem die offenen Flächen nördlich der Gleisanlagen in Frage. Im Rahmen der Untersuchungen wurde daher ebenfalls auf ein Vorkommen von Reptilien kontrolliert. Ein Nachweis konnte nicht erbracht werden. Ein Vorkommen wird auf den Flächen nördlich der Gleisanlagen wird auch als sehr unwahrscheinlich eingestuft, da diese nicht geschottert, sondern teils asphaltiert, teils gepflastert und augenscheinlich intensiv befahren und als Lagerfläche genutzt werden (vgl. LÖK PLAN 2009).

### Pflanzen

Die intensiv genutzten Bereiche des Plangebietes (versiegelte Flächen) spielen als Lebensraum für Pflanzen kaum eine Rolle. In den Hausgärten und in den Grünanlagen vor dem Bahnhof finden sich vor allem Ziergehölze- und pflanzen sowie Rasenflächen. Hier finden sich aber auch einige gepflanzte lebensraumtypische Baumarten. Als Lebensraum für Pflanzen von Bedeutung sind die brach gefallen Flächen nördlich des Bahnhofes. Hier haben

sich vor allem neophytenreiche, nitrophile ruderale Hochstaudenfluren (vgl. LÖK PLAN 2009) und Pioniergehölze (z.B. Birke) entwickelt.

#### *Biotopvernetzungsfunktion*

Das Plangebiet hat aufgrund der intensiven Nutzungen keine Bedeutung für den Biotopverbund. Eine Beeinträchtigung der Biotopvernetzungsfunktion kann somit ausgeschlossen werden.

### **2.2.4 Schutzgut Luft und Klima**

Als Schutzziele sind für das Schutzgut Klima/Luft die Vermeidung von Luftverunreinigungen, die Erhaltung von Reinluftgebieten sowie die Erhaltung des Bestandsklimas und der lokal-klimatischen Regenerations- und Austauschfunktion definiert. Dabei sind zu berücksichtigen:

- die Durchlüftungsfunktion,
- die Luftreinigungsfunktion,
- die Wärmeregulationsfunktion.

Das Plangebiet ist vor allem durch große versiegelte Bereiche gekennzeichnet, eingestreut finden sich ein paar Hausgärten oder Grünflächen. Nördlich des Bahnhofes liegen teilversiegelte Ruderalflächen.

Die Luftqualität im Plangebiet unterliegt deutlichen Belastungen, diese werden vor allem durch den Straßen- und Schienenverkehr verursacht. Weitere Emissionen gehen von den Industrie- und Gewerbebetriebe sowie den privaten Haushalten aus (Heizungsemissionen).

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und Vorbelastungen spielen die Klimafunktionen im Plangebiet nur eine sehr untergeordnete Rolle. Westlich des Vorhabens befindet sich der Stadtpark von Werl. Diese Grünstruktur ist im Gegensatz zum Plangebiet innerhalb des Stadtbereiches von Werl für die Durchlüftung, Luftreinigung und die Wärmeregulation von zentraler Bedeutung.

### **2.2.5 Schutzgut Landschaft**

Wesentliches Schutzziel des Schutzgutes Landschaft ist das Landschaftsbild, das es in seiner Eigenart, Vielfalt und Schönheit zu erhalten gilt, ebenso wie die Erhaltung ausreichend großer unzerschnittener Landschaftsräume. Vor diesem Hintergrund sind insbesondere Landschaftsteile mit besonderen Ausprägungen hinsichtlich Struktur und Größe zu betrachten. Daraus abgeleitet ist die landschaftsästhetische Funktion zu berücksichtigen. Diese Funktion, d.h. die Bedeutung des Landschaftsbildes, ist abhängig von der Ausstattung eines Gebietes mit unterschiedlichen Landschaftselementen, der Topographie und der Nutzung, aber auch der bestehenden Vorbelastungen durch künstliche Elemente (Lärm, Gerüche und Unruhe).

### *Landschaftsbildfunktion*

Das Plangebiet des Bebauungsplanes hat für das Schutzgut Landschaft keine besondere Bedeutung. Es liegt im Stadtbereich von Werl und ist vor allem durch intensive Nutzungen geprägt. Die Fläche ist nur mit wenigen Gehölzstrukturen durchsetzt, wie z.B. die Gehölze westlich des Bahnhofsgebäudes und in den Hausgärten sowie die Gehölze auf den brachgefallenen Flächen nördlich der Gleisanlage. Die letztgenannten Gehölze sind vorwiegend durch Sukzession entstanden.

Bei Umsetzung der Planungen müssen einige Flächen neu versiegelt und Gebäude abgerissen werden. Neue Gebäude werden errichtet (Nahversorgungszentrum). Desweiteren müssen Gehölze und Vegetation beseitigt werden. Es sind allerdings auch Pflanzungen von Gehölzen geplant, im Bereich des Nahversorgungszentrums ist für je vier Stellplätze ein Baum vorzusehen.

Die Landschaftsbildfunktion ist durch die intensive Nutzung stark vorbelastet und hat damit insgesamt eine geringe Wertigkeit. Negative Einflüsse bestehen vor allem durch den Straßen- und Schienenverkehr und die damit verbundenen Emissionen.

### **2.2.6 Schutzgut Boden**

Das Schutzgut Boden hat unterschiedlichen Funktionen für den Naturhaushalt. Es dient vor allem als Lebensgrundlage und –raum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen. Darüber hinaus sind seine Wasser- und Nährstoffkreisläufe, seine Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, seine Grundwasserschutzfunktion und seine Bedeutung für die Natur- und Kulturgeschichte zu schützen. Zu berücksichtigen sind folgende bewertungsrelevante bodenökologischen Funktionen:

- Biotopbildungsfunktion,
- Grundwasserschutzfunktion,
- die Abflussregelungsfunktion.

### *Biotopbildungsfunktion*

Im Bereich des Plangebietes befindet sich ein schutzwürdiger, fruchtbarer Boden (GEOLOGISCHER DIENST 2004). Die Böden mit einer hohen Bodenfruchtbarkeit erfüllen eine Doppelfunktion: sie sind zum einen ein bevorzugter Lebensraum für Pflanzen. Zum anderen zeichnen sie sich durch gute land- und forstwirtschaftliche Nutzungsmöglichkeiten aus. Zudem weisen Böden mit einer hohen Bodenfruchtbarkeit eine hohe Regelungs- und Pufferfunktion auf.

Die Flächen sind überwiegend durch intensive Nutzung geprägt (Versiegelung) und sind deutlichen Vorbelastungen ausgesetzt. Die Biotopbildungsfunktion spielt dagegen eine sehr untergeordnete Rolle.

### *Grundwasserschutzfunktion*

Im Hinblick auf vorhandene Altlasten im Bereich des Plangebietes liegen mehrere Untersuchungen vor. Eine ausführliche Beschreibung dazu findet sich im Teil „Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 102“. Zwei Flurstücke sind in das Kataster „Altlastenablagerungen und –standorte im Kreis Soest“ als Flächen mit erheblichen Bodenverunreinigungen durch umweltgefährdende Stoffe aufgenommen. Grundsätzlich sind geringe Verunreinigungen in den Böden vorhanden, allerdings ist aus geologischer Sicht eine Gefährdung des Grundwassers in größerer Tiefe nicht gegeben. Eine spätere Analyse hat jedoch höhere Verunreinigungen ergeben, die aber keine Sanierung des Geländes bei der derzeitigen Nutzung als Lagerplatz notwendig machen.

Eine historische Erkundung der Bahn AG im Kreis Soest hat ergeben, dass im Umfeld des Bahnhofes Werl im Bereich von drei Verdachtsflächen von einem geringen bis mittleren Gefährdungspotenzial für die Schutzgüter auszugehen ist. Es muss mit lokalen MKW-Belastungen des Bodens durch Diesel, Öle und Schmierstoffe gerechnet werden. Ferner können Bodenbelastungen in Form von LHKW auftreten.

Eine weitere Untersuchung des Büros KLEEGRÄFE (2005) im Bereich des geplanten Standortes des Nahversorgungszentrums hat ergeben, dass keine akute Gefährdung von Schutzgütern beim derzeitigen Kenntnisstand besteht. Das Grundwasser weist eine geringmäßige Kohlenwasserstoff-Index Auffälligkeit auf. Es besteht zwar kein akuter Handlungsbedarf, allerdings sollte im Rahmen eines Grundwasser-Monitorings der auffallende Parameter im zeitlichen Abstand erneut untersucht werden.

### *Abflussregelungsfunktion*

Die größtenteils versiegelten Flächen des Planbereich haben einen gestörten Niederschlagsabfluss und somit keine Bedeutung hinsichtlich der Abflussregelung. Lediglich die unversiegelten Flächen, wie z.B. die Grünanlagen und Hausgärten haben eine Funktion hinsichtlich der Abflussregelung.

## **2.2.7 Schutzgut Wasser**

Das Schutzgut Wasser besitzt unterschiedliche Funktionen für den Naturhaushalt. Hierzu gehören:

- Grundwasserdargebotsfunktion,
- Grundwasserneubildungsfunktion,
- Grundwasserschutzfunktion,
- Abflussregulation von Oberflächengewässern,
- Lebensraumfunktion von Oberflächengewässern.

Zu den Zielen des Schutzgutes Wassers sind die Sicherung der Quantität und der Qualität von Grundwasservorkommen sowie die Einhaltung und Reinhaltung der Gewässer zu nennen.



*Grundwasserdargebotsfunktion / Grundwasserneubildungsfunktion*

Das Plangebiet ist bereits jetzt durch einen hohen Versiegelungsbereich geprägt, daher ist von einer sehr eingeschränkten Funktion für die Grundwasserneubildung auszugehen. Durch das Vorhaben kommt es zu einer zusätzlichen Versiegelung von etwa 8.000 m<sup>2</sup> (vgl. LÖKPLAN 2009).

Wasserschutzgebiete sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht ausgewiesen.

*Grundwasserschutzfunktion*

Im Bereich des Plangebietes befinden sich teilweise Böden, die verunreinigt sind (-> Schutzgut Boden). Das Grundwasser eine geringmäßige Kohlenwasserstoff-Index Auffälligkeit auf. Es besteht zwar kein akuter Handlungsbedarf, allerdings sollte im Rahmen eines Grundwasser-Monitorings der auffallende Parameter im zeitlichen Abstand erneut untersucht werden.

*Abflussregulation und Lebensraumfunktion von Oberflächengewässern*

Die Abflussregulation und Lebensraumfunktion von Oberflächengewässern werden durch die Planungen nicht beeinträchtigt, da sich im Plangebiet kein Oberflächengewässer befindet.

**2.2.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Das Schutzziel für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter besteht in der Erhaltung historischer Kulturlandschaften und Kulturlandschaftsbestandteile von besonders charakteristischer Eigenart, von Stadt- und Ortsbildern, Ensembles, geschützten und schützenswerten Bau- und Bodendenkmälern einschließlich deren Umgebung, sofern es für den Erhalt der Eigenart und Schönheit des Denkmals erforderlich ist.

*Erhaltungsfunktion*

An der Brandisstraße befindet sich ein Heiligenhäuschen (Kreuzwegstation). Hierbei handelt es sich um ein Baudenkmal, welches in der Denkmalliste eingetragen ist. Das Heiligenhäuschen ist ein Bruchsteinmauerwerk, welches auf einer Steinplatte errichtet wurde.

Das Bahnhofsgebäude ist ebenfalls ein in der Denkmalliste eingetragenes Baudenkmal. Es handelt sich um ein zweigeschossiges Empfangsgebäude mit „Mezzaningeschoss“ und abschließenden pappgedeckten Satteldach. Der Grundriss des Bahnhofsgebäudes zeigt einen Durchgangsbahnhof in Seitenlage.

Südwestlich des Bahnhofsgebäudes steht ein Kriegsgefangenenendenkmal.

Das Kriegsgefangenenendenkmal kann bei Realisierung der Planungen nicht an seinem derzeitigen Standort erhalten werden.

Im Plangebiet befinden sich einige Gebäude, die bei Planumsetzung ebenfalls nicht erhalten werden können.

## **2.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung wird die derzeitige Verkehrssituation und somit die vorhandene Trennwirkung durch die die Bahnübergänge bestehen bleiben.

Im Bereich nördlich der Gleisanlagen wird die Sukzession mit Pionierarten voranschreiten.

Insgesamt würde sich am heutigen Zustand des Plangebietes bei Nichtdurchführung der Planung wenig ändern.

## **2.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung**

### **2.4.1 Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen**

Bei Durchführung der Planung gehen unterschiedliche Wirkungen auf den Umweltzustand aus. Diese werden im Einzelnen für die jeweiligen Schutzgüter erläutert.

#### **2.4.1.1 Schutzgut Mensch**

Während der Bauzeit kommt es durch den Einsatz von Baumaschinen und durch den Schwerlastverkehr zu Beeinträchtigungen in Form von Lärm und Staub.

Hinsichtlich der prognostizierten Schallimmissionen sind gemäß Lärmschutzgutachten passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich (vgl. INGENIEURBÜRO HOPPE 2010), damit eine Überschreitung der Grenzwerte vermieden wird.

Bei Realisierung der Planungen wird durch ein Nahversorgungszentrum eine Verbesserung des Wohnumfeldes im Werler Norden erreicht. Desweiteren wird durch Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge die Trennwirkung der Bahngleise aufgehoben. Längere Wartezeiten am Bahnübergang Langenwiedenweg entfallen und die Verkehrsanbindung zur Innenstadt wird optimiert. Im Bereich der Hammer Straße ist mit einer Verbesserung des Wohnumfeldes zu rechnen, da der Bahnübergang beseitigt wird und somit weniger Beeinträchtigung in Form von Lärm und Verkehrsabgasen zu erwarten sind. Allerdings kann sich die Schließung des Bahnüberganges Hammer Straße negativ auf die Gewerbebetriebe an der Hammer Straße auswirken, da die Erreichbarkeit mit dem PKW erschwert ist und auch weniger „Laufkundschaft“ auf die Betriebe aufmerksam werden kann. Desweiteren müssen durch die Schließung des Bahnüberganges Umwege von etwa 200 m in Kauf genommen werden, was allerdings als zumutbar eingestuft wird.

Eine Änderung der Erholungsfunktion ist nicht zu erwarten.

Die Planumsetzung zieht damit sowohl negative als auch positive Veränderungen des Schutzgutes Mensch nach sich.

Die Beeinträchtigungen werden vor dem Hintergrund der deutlichen Vorbelastungen und aufgrund der Tatsache, dass die Planungen auch positive Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch haben als gering und damit nicht erheblich eingestuft.

#### **2.4.1.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Mit Durchführung der Planung ist mit einer zusätzlichen Versiegelung von Flächen zu rechnen. Diese Flächen stehen als Raum für Boden- und Lebensraumfunktionen nicht mehr zur Verfügung. Im Zuge der Planumsetzung müssen Gehölze und Vegetationsbestände beseitigt werden. Desweiteren werden Gebäude abgerissen, die potentiell als Quartier für verschiedene Tierarten dienen können.

Für alle potentiell vorkommenden Fledermausarten wird eine erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen, da die betroffenen Flächen sehr kleinflächig sind und im Umfeld Ausweichhabitats vorhanden sind. Auch für alle potentiell vorkommenden planungsrelevanten Vogelarten wird unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen eine erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen (LÖKPLAN 2009).

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes werden unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen gering und nicht erheblich eingestuft, da der überwiegende Teil des Plangebietes Lebensraumfunktionen geringer Bedeutung erfüllt und deutliche Vorbelastungen zu verzeichnen sind.

#### **2.4.1.3 Schutzgut Luft und Klima**

Durch die Planumsetzung kommt es zu einem geringen Verlust an Grünflächen, die der Kaltluftproduktion dienen.

Während der Bauarbeiten ist mit einer Anreicherung der Luft mit Staub und Verkehrsabgasen zu rechnen.

Durch die Änderung der Verkehrsführung wird nicht mit einer Zunahme des Schwerlastverkehrs gerechnet. Hinsichtlich des PKW-Verkehrs wird prognostiziert, dass sich dieser durch die Bahnunterführung am Langenwiesenweg im Plangebiet verändern wird. Am Langenwiesenweg wird sich die Verkehrsbelastung erhöhen, auch An der Bundesbahn ist bei der Realisierung des Nahversorgungszentrums mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. An der Verkehrsverbindung Brandisstraße – Rustigestraße – Hammer Straße wird dagegen der Verkehr deutlich reduziert (PVT 2009). Die Immissionssituation durch Staub und Verkehrsabgase im Plangebiet wird sich nicht grundlegend ändern. Allerdings wird im Bereich Langenwiesenweg/An der Bundesbahn die Immissionsbelastung durch das erhöhte Ver-

kehrsaufkommen zunehmen, im Bereich Brandisstraße/Rustigestraße wird sie durch die Schließung des Bahnüberganges dagegen abnehmen.

Die klimatische Situation wird sich durch die Umsetzung des Bebauungsplanes im Plangebiet nicht ändern. Insgesamt ist mit einer zusätzlichen Beeinträchtigung der Immissionssituation während der Bauphase zu rechnen. Weiterhin ergeben sich in Teilen des Planbereiches durch das erhöhte Verkehrsaufkommen größere Immissionsbelastungen.

Die Beeinträchtigungen werden vor dem Hintergrund der Vorbelastungen als gering und nicht als erheblich eingestuft.

#### **2.4.1.4 Schutzgut Landschaft**

Durch die Planumsetzung wird sich das Ortsbild in Teilbereichen des Plangebietes verändern. Im Bereich vor dem Bahnhof und nördlich der Gleisanlagen müssen Gehölze und Vegetationsbestände entfernt werden. Desweiteren ergeben sich durch den Abriss von Gebäuden und den Bau der Bahnunterführung Änderungen des Ortsbildes. Die größten Veränderungen ergeben sich im Bereich des geplanten Nahversorgungszentrums, da hier auf einer bestehenden brach gefallenen Flächen mit Gehölzen Gebäude sowie Parkplätze errichtet werden. Im Rahmen der Planungen sind aber Pflanzungen zur landschaftlichen Einbindung der Fläche vorgesehen. Für jeweils 4 Stellplätze ist ein Hochstamm zu pflanzen. Desweiteren sollen erhaltenswerte Gehölze im Bebauungsplan festgesetzt werden.

Unter Berücksichtigung von Neupflanzungen zur landschaftlichen Einbindung und der bestehenden Vorbelastungen des Ortsbildes sind die Beeinträchtigungen des Schutzgutes als gering und damit nicht erheblich einzustufen.

#### **2.4.1.5 Schutzgut Boden**

Durch die Planumsetzung kommt es zu einer zusätzlichen Bodenversiegelung von etwa 8.000 m<sup>2</sup> (vgl. LÖKPLAN 2009). Im Bereich der Bahnunterführung Langenwiedenweg muss ein Trogbauwerk eingebaut werden, hierfür muss Boden großflächig abgetragen und umgelagert werden. Durch die Bauarbeiten können Verunreinigungen des Bodens durch Baumaschinen nicht ausgeschlossen werden. Durch die Planumsetzung wird schutzwürdiger Boden in Anspruch genommen werden.

Insgesamt werden die Beeinträchtigungen unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen als mittel eingestuft. Es werden zwar zusätzliche Flächen versiegelt und Boden abgetragen und umgelagert werden müssen, allerdings weisen die Böden im Plangebiet bereits deutliche Vorbelastungen durch die anthropogene Nutzung auf und können dadurch die natürlichen Bodenfunktionen nur noch sehr eingeschränkt bis gar nicht mehr erfüllen.

Die Beeinträchtigungen werden nicht als erheblich eingestuft.

#### **2.4.1.6 Schutzgut Wasser**

Ein Oberflächengewässer ist von den Planungen nicht betroffen.

Die Flächen des Plangebietes haben bezüglich Oberflächenwasserabfluss, Grundwasserneubildung und Grundwasserdargebot aufgrund des hohen Versiegelungsgrades nur eine geringe Bedeutung. Im Zuge der Planumsetzung kommt es zu einer zusätzlichen Flächenversiegelung von etwa 8.000 m<sup>2</sup> (vgl. LÖKPLAN 2009) und damit zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung und des Grundwasserdargebotes.

Im Zuge der Baumaßnahmen kann es durch den Maschinen- und Baufahrzeugeinsatz zu Verunreinigung des Bodens und damit zu Schadstoffeinträgen in das Grundwasser kommen.

Der mittlere Grundwasserspiegel befindet sich im Bereich des Plangebietes etwa bei 87 m NN und ist damit relativ hoch. Die Geländeoberfläche liegt bei etwa 89 m NN (NENDZA & PARTNER 1994). Durch den Einbau der Trogbauwerke für die Bahnunterführungen muss also in den Grundwasserspiegel eingegriffen werden. Zur Ableitung des Wassers müssen Drainagen errichtet werden. Durch eine Flächenfilterdrainage wird das Grundwasser nur zeitweise und nur bei hohen Grundwasserständen gefördert werden müssen. Ein nachteiliger Einfluss in der Nachbarschaft ist kaum zu erwarten (NENDZA & PARTNER 1994).

Die Beeinträchtigungen des Grundwassers werden unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen und aufgrund der Vorbelastungen als mittel eingestuft. Erhebliche Beeinträchtigungen werden nicht prognostiziert.

#### **2.4.1.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter**

Das Kriegsgefangenenendenkmal vor dem Bahnhof kann bei Planumsetzung nicht erhalten werden. Es muss an anderer Stelle wieder aufgebaut werden. Desweiteren müssen einige Gebäude abgerissen werden.

Durch die Planungen ergeben sich damit Beeinträchtigungen des Schutzgutes, diese werden aber unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen als gering und damit nicht erheblich eingestuft.

Durch die Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 102 werden Beeinträchtigungen für alle Schutzgüter hervorgerufen. Die Beeinträchtigungen werden aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch die intensive Flächennutzung und unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung und Risikominderung nicht als erheblich eingestuft.

In der Tabelle 3 ist eine Übersicht der Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen dargestellt.

**Tabelle 3: Übersicht und Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen**

Schutzgut	Funktion	Mögliche Beeinträchtigungen	Bewertung Beeinträchtigung	durch Maßnahmen
<b>Mensch</b>	<b>Wohn-, Wohnumfeld- und Erholungsfunktion</b>	temporäre Beeinträchtigungen durch Lärm und Staub während der Bauzeit, erhöhtes Verkehrsaufkommen durch die Bahnunterführung Langenwiedeweg und das Nahversorgungszentrum in Teilbereichen des Plangebietes	+	v
	<b>Gesundheit und Wohlbefinden</b>			
<b>Tiere und Pflanzen</b>	<b>Biotoptfunktion</b>	Verlust an Lebensraum durch zusätzliche Bodenversiegelung, Beseitigung von Gehölz- und Vegetationsbeständen, Abriss von Gebäuden, die als Quartier dienen können	+	v, m
	<b>Biotoptvernetzungsfunktion</b>	-	-	-
<b>Luft und Klima</b>	<b>Durchlüftungsfunktion</b>	geringer Verlust an Grünfläche für die Kaltluftproduktion, Anreicherung der Luft mit Staub und Verkehrsabgasen während der Bauzeit, größere Immissionsbelastungen in Teilbereichen des Plangebietes durch geänderte Verkehrsführung	+	-
	<b>Luftreinigungsfunktion</b>			
	<b>Wärmeregulationsfunktion</b>			
<b>Landschaft</b>	<b>Landschaftsbildfunktion</b>	Entfernung von Gehölz- und Vegetationsbeständen, Abriss von Gebäuden, Sichtbeziehungen zum Nahversorgungszentrum	+	m
<b>Boden</b>	<b>Biotoptbildungsfunktion</b>	Bodenverdichtung durch Baufahrzeuge während der Bauzeit, Inanspruchnahme von gewachsenem Boden (Versiegelung, Umlagerung), Beeinträchtigung von schutzwürdigem Boden, Bodenverunreinigungen durch Maschinen und Baufahrzeuge	++	v, m
	<b>Grundwasserschutzfunktion</b>	Abtrag von gewachsenem Boden, Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser während der Bauzeit	++	v, m
	<b>Abflussregelungsfunktion</b>	geringer Verlust an Versickerungsfläche für anfallendes Niederschlagswasser durch Versiegelung	+	-
<b>Wasser</b>	<b>Grundwasserdargebotsfunktion</b>	geringer Verlust an Versickerungsfläche für anfallendes Niederschlagswasser durch Versiegelung	+	-
	<b>Grundwasserneubildungsfunktion</b>			
	<b>Grundwasserschutzfunktion</b>	Einbau Trogbauwerk für die Bahnunterführung unterhalb des Grundwasserspiegels, Schadstoffeinträge in das Grundwasser während der Bauzeit	++	m
	<b>Abflussregulation von Oberflächengewässern</b>	-	-	-
	<b>Lebensraumfunktion von Oberflächengewässern</b>	-	-	-
<b>Kultur- und Sachgüter</b>	<b>Erhaltungsfunktion</b>	Verlegung des Kriegsgefangenenendenkmal an einen anderen Standort, Abriss von Gebäuden	+	m

Erläuterung:

Beeinträchtigung: - (keine), + (gering), ++ (mittel), +++ (stark) durch Maßnahmen: - (nicht erforderlich), v (vermeidbar), m (minimierbar), a (ausgleichbar)

## 2.5 Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

### 2.5.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der nachteiligen Auswirkungen

#### Schallschutz

Die schalltechnische Untersuchung des Verkehrslärms hat ergeben, dass durch die veränderte Verkehrsführung die Grenzwerte für den Tages- und Nachtzeitraum an einigen Immissionspunkten überschritten werden. Für die Anlaufpunkte an denen die Grenzwerte erstmalig überschritten werden sind demnach Schallschutz-Maßnahmen durchzuführen. Aktiver Schallschutz in Form von Lärmschutzwänden ist aus städtebaulichen und räumlichen Gründen nicht realisierbar. Daher müssen passive Schallschutz-Maßnahmen zum Einsatz kommen (INGENIEURBÜRO HOPPE 2010).

#### Tiere

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Planungen die Beseitigung von Gehölzen, die potentiell als Horst- oder Höhlenbaum verschiedener Vogelarten bzw. als Quartier für Fledermäuse dienen und der Abriss von Gebäuden, in denen sich Quartiere befinden können, ein wesentliches Problem hinsichtlich Verbotstatbeständen sein können (LÖKPLAN 2009). Es gibt allerdings keine konkreten Hinweise auf das Vorkommen von planungsrelevanten Arten. Die vorgeschlagenen Maßnahmen dienen daher der *Vorsorge und zur Risikominderung*. Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes sollte eine *landschaftsökologische Baubegleitung* erfolgen. Diese soll bei der Beseitigung von Gehölzen und beim Abriss von Gebäuden sicherstellen, dass eventuell betroffene planungsrelevante Arten soweit (noch) möglich geschützt und ggf. umgesiedelt werden. Unmittelbar vor Abbruch- und Fällarbeiten sollte daher kontrolliert werden, ob Tiere direkt betroffen sind. Es sollte auf Fraß- und Kotpuren, Urinflecken sowie tote Tiere und offensichtliche Hangplätze geachtet werden. Der Abriss von Gebäuden sollte im Oktober abgeschlossen sein, wodurch eine Gefährdung von Fledermäusen in Winterquartieren ausgeschlossen wird. Die bei Fällarbeiten anfallenden Stämme sollten teilweise als stehendes oder liegendes Totholz an geeigneter Stelle des Plangebietes oder im unmittelbaren Umfeld (z.B. Bereich Kurpark) eingebracht werden, um zukünftig Quartiermöglichkeiten zu schaffen. Desweiteren können im Zuge von Neubauten und der Anpflanzung von Gehölzen Maßnahmen berücksichtigt werden, die geeignete Nist- und Quartiermöglichkeiten schaffen (vgl. LÖK PLAN 2009).

## **Landschaft**

Zur landschaftlichen Einbindung der Planungen in das Ortsbild sollen im Bebauungsplan erhaltenswerte Gehölze festgesetzt werden. Während der Baumaßnahmen sind die zu erhaltenden Gehölzen fachkundig zu sichern und Beeinträchtigungen des Wurzelbereiches zu vermeiden.

Desweiteren sind im Bereich des Nahversorgungszentrums Hochstämme zu pflanzen. Für je vier Stellplätze ist ein Baum in der Qualität 2 x v, ca. 190 cm hoch, 12 cm Stammumfang zu pflanzen. Als Baumarten kommen heimische Gehölze in Frage, wie Spitzahorn, Hainbuche, Esche oder Stieleiche.

## **Boden und Wasser**

Die Versiegelungen sind auf das nutzungs- und erschließungstechnisch notwendige Maß zu reduzieren, die Bauarbeiten sind möglichst flächenschonend durchzuführen und Verdichtungen auf angrenzenden, nicht versiegelten Flächen zu vermeiden. Boden- und Grundwasser-Verunreinigungen durch Maschinen- und Baufahrzeugeinsatz sind ebenfalls zu vermeiden.

Der durch Abtrag anfallende Mutterboden ist einer geeigneten Verwertung zuzuführen. Bei Verunreinigungen des Bodens muss eine fachgerechte Entsorgung erfolgen.

Im Zuge der Planumsetzung sind hinsichtlich der Altlastenproblematik bei konkreten Bauvorhaben gezielte Untersuchungen des Bodens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Nutzung vorzunehmen. Die Untersuchungen sind mit dem Kreis Soest (Abfallwirtschaft/Bodenschutz) abzustimmen. Desweiteren sollte ein Grundwasser-Monitoring auf der Fläche nördlich der Gleisanlagen (Flurstück 84) erfolgen, da hier eine geringmäßige Kohlenwasserstoff-Index-Auffälligkeit festgestellt wurde (KLEEGRÄFE 2005). Zudem sollten hier bei einer mäßig intensiven Folgenutzungen u.a. alle nutzungsspezifischen Anlagenteile des ehemaligen Kfz-Werkstattbetriebes für Wartungs- und Reparaturarbeiten vollständig aus dem Untergrund entfernt werden. Im Falle einer Auskofferung sollten eine gutachterliche Begleitung und eine umweltgeologische Abnahme des Aushubplanums/Sohlbereiches erfolgen.

## **Kultur- und Sachgüter**

Das Kriegsgefangenenendenkmal ist am momentanen Standort nicht zu erhalten. Die Verlegung des Denkmals sollte so erfolgen, dass dieses nicht beschädigt und im möglichst originalen Zustand an einen anderen geeigneten Ort wieder aufgebaut werden kann.

Sollten während der Bauphase Bodendenkmäler festgestellt werden, muss die entsprechende Fachbehörde beteiligt werden.



### **2.5.2 Maßnahmen zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

Die Eingriffsregelung erfolgt auf der Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 33 „Bahnunterführung Langenwiedenweg“ und des Innenbereiches (§34 BauGB). Demnach ist nach §1 a Abs. 3 Satz 5 BauGB ein Ausgleich nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren.

Darüber hinaus gelten gem. § 4 (3) Landschaftsgesetz Vorhaben auf Flächen, die in Vergangenheit für verkehrliche Zwecke genutzt waren nicht als Eingriff (Vermerk zum Gesprächstermin Stadt Werl und Kreis Soest vom 05.08.2009).

### **2.5.3 Darstellung anderweitig geprüfter Planungsmöglichkeiten**

Die Hammer Straße und der Langenwiedenweg stellen eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet dar. Ihre Funktion als Haupteinzelverkehrsstraße mit Anschluss an den Hansering (Nordumgehung) wird durch die höhengleichen Bahnübergänge beeinträchtigt. Mit der geplanten Unterführung Langenwiedenweg soll eine sichere und leistungsfähige Verkehrsführung hergestellt werden. Dies ist von besonderer Bedeutung, da prognostiziert wird, dass der Güterverkehr in den nächsten Jahren zunehmen wird. Im Jahr 2005 wurden verschiedene Varianten einer Bahnunterquerung untersucht. Hierbei wurde festgestellt, dass die Bahnunterführung im Bereich des Langenwiedenweg am sinnvollsten ist. Als Alternativen standen der Ausbau der vorhandenen Bahnunterführung Salinenring oder eine Umlegung des Verkehrs zur im Jahre 2008 fertig gestellten Bahnunterführung Schützenstraße zur Debatte. Diese Alternativen sind allerdings als nicht geeignet eingestuft worden, da sich hierdurch Umwege und eine Verkehrsverlagerungen ergeben würden, die zu erheblichen Problemen bei der Abwicklung der Verkehre führen würden. So würde sich durch den Ausbau der Bahnunterführung Salinenring und dem damit verbundenen höheren Verkehrsaufkommen das Wohnumfeld deutlich verschlechtern und den Bereich der Schulen gefährden (STADT WERL 2011).

Somit wird die geprüfte Planung unter den genannten Gesichtspunkten als die sachdienlichste und verträglichste eingestuft.

### 3 Sonstige Angaben

#### 3.1 Beschreibung der Methodik

Die Erfassung des derzeitigen Umweltzustandes erfolgte zum Einen durch Auswertung vorhandener Fachinformationssysteme und Karten und zum anderen durch Geländebegehungen. Desweiteren liegen Fachgutachten und Untersuchungen für den Bereich des Bahnhofsumfeldes vor, die als Grundlage für die Darstellung des Ist-Zustandes und zur Prognose des Umweltzustandes bei Planumsetzung herangezogen wurden. Hierzu zählen:

- Artenschutzrechtliches Fachgutachten für den B-Plan 102 „Bahnhofsumfeld“ in der Stadt Werl (LÖKPLAN 2009).
- Unterführung Langenwiedenweg in Werl. Grundwasser / Auftriebssicherung / Baugrubenherstellung (NENDZA & PARTNER 1994).
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ (INGENIEURBÜRO HOPPE 2010).
- Deutsche Bahn AG Historische Erkundung Standort Kreis Soest (KRAUS & PARTNER GMBH 1998).
- Bodenuntersuchung für das Flurstück 84 (KLEEGRÄFE 2005).
- Entwurfsstand Längs- und Querschnitte zum Neubau des Straßentroges „Langenwiedenweg“ im Zuge der BÜ-Beseitigung (INGENIEURGESELLSCHAFT PLANEN UND BAUEN MBH 07/2010).
- Verkehrsumlegung und Überprüfung zum Gutachten Planung Bahnhofsumfeld - Entwicklungskonzept in Werl (PVT PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHRSTECHNIK ESSEN GMBH 2009).
- Entwurf Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ (STADT WERL 2011).

#### 3.2 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

##### Grundwassermonitoring

Das Grundwasser weist im Bereich des geplanten Nahversorgungszentrums eine geringmäßige Kohlenwasserstoff-Index Auffälligkeit auf. Es besteht zwar kein akuter Handlungsbedarf, allerdings sollte im Rahmen eines Grundwasser-Monitorings der auffallende Parameter im zeitlichen Abstand erneut untersucht werden (KLEEGRÄFE 2005).

## 4 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die Stadt Werl stellt den Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ auf, hierdurch wird der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 33 „Langenwiedenweg“ fast komplett überplant.

Das vorrangige Planungsziel ist die Herstellung einer sicheren und leistungsfähigen Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Aufhebung der Trennwirkung der Bahnlinie durch die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge im Verlauf des Langenwiedenwegs und der Hammer Straße.

Die Planungen ziehen 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 derzeitigem Kenntnisstand werden **keine erheblichen** Beeinträchtigungen prognostiziert.

Aufgestellt



Soest, im Februar 2011



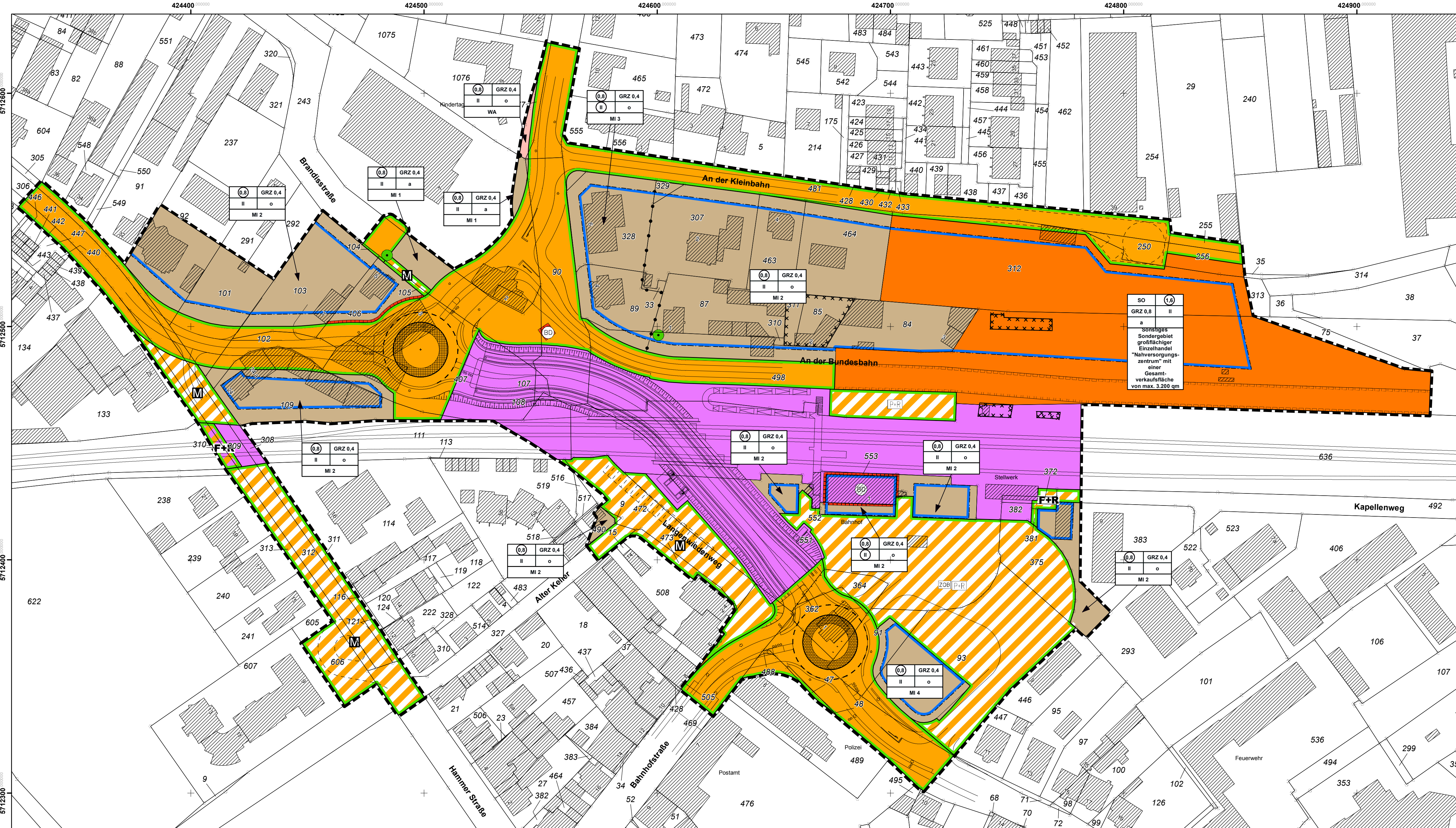
**B Ü R O   S T E L Z I G**

Landschaft | Ökologie | Planung

Thomä-Grandweger-Wallstr. 16 • 59494 Soest  
Fon (02921) 36 19 0 • Fax (02921) 36 19 20  
info@buero-stelzig.de • www.buero-stelzig.de

## 5 Literatur

- GEOLOGISCHER DIENST NRW (2004): Auskunftssystem BK50 - Karte der schutzwürdigen Böden. Krefeld.
- INGENIEURBÜRO HOPPE (2010): Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“. Gutachten im Auftrag der Stadt Werl.
- INGENIEURGESELLSCHAFT PLANEN UND BAUEN MBH (2010): Entwurfsstand Längs- und Querschnitte zum Neubau des Straßentroges „Langenwiedenweg“ im Zuge der BÜ-Beseitigung.
- KLEEGRÄFE (2005): Bodenuntersuchung für das Flurstück 84. Gutachten im Auftrag der Stadt Werl.
- KRAUS & PARTNER GMBH (1998): Deutsche Bahn AG Historische Erkundung Standort Kreis Soest. Gutachten im Auftrag der Deutschen Bahn AG.
- LÖKPLAN (2009): Artenschutzrechtliches Fachgutachten für den B-Plan 102 „Bahnhofsumfeld“ in der Stadt Werl. – Gutachten im Auftrag der Stadt Werl.
- MEISEL, S. (1960): Die naturräumlichen Einheiten auf Blatt 97 Münster. – Bad Godesberg.
- NENDZA & PARTNER (1994): Unterführung Langenwiedenweg in Werl. Grundwasser / Auftriebssicherung / Baugrubenherstellung. Gutachten im Auftrag der Stadt Werl.
- PVT PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHRSTECHNIK ESSEN GMBH (2009): Verkehrsumlegung und Überprüfung zum Gutachten Planung Bahnhofsumfeld - Entwicklungskonzept in Werl. Gutachten im Auftrag der Stadt Werl.
- STADT WERL (2011): Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“.



FESTSETZUNGEN 424400 424500 424600 424700 424800 424900

**WA** Allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO  
(2) Zulässig sind  
1. Wohngebäude,  
2. die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,  
3. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.  
Ausnahmen gem. § 4 (3) BauNVO sind nicht zulässig.

**MI 1+2** Mischgebiet gem. § 6 BauNVO  
(2) Zulässig sind  
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.  
Ausnahmen gem. § 6 (3) BauNVO sind nicht zulässig. Vergnügungsstätten sind nicht zulässig.

Einzelhandelsbetriebe (§ 6 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO) nur mit den folgenden nicht zentrenrelevanten Sortimenten  
- Bad-, Sanitäreinrichtungen und -zubehör  
- Bauelemente, Baustoffe  
- Beleuchtungskörper, Lampen  
- Beschläge, Eisenwaren  
- Bodenbeläge, Teppiche, Tapeten  
- Boote und Zubehör  
- Brennstoffe, Mineralerzeugnisse  
- Büromöbel und -maschinen  
- Erde, Torf  
- Farben, Lacke  
- Fliesen  
- Fahrzeuge aller Art und Zubehör  
- Gartenhäuser, -geräte  
- Herde, Öfen  
- Holz  
- Installationsmaterial  
- Küchen  
- Möbel  
- Pflanzen und Gefäße  
- Rolläden, Markisen  
- Werkzeuge  
- Zäune  
- Matratzen  
- Tierfutter

Im MI 1 sind außerdem Einzelhandelsbetriebe mit einem nahversorgungsrelevanten Kernsortiment und einem zentrenrelevanten Randsortiment bis zu 5 % der Gesamtverkaufsfläche zulässig (s. nachfolgende Tabelle).

Nr. Wirtschaftszweige (WZ 2008)	Bezeichnung (Sortimente)
47.11.1; 47.2	<b>nahversorgungsrelevantes Kernsortiment:</b> - Nahrungs- u. Genussmittel, Getränke u. Tabakwaren; Fach-Einzelhandel mit Nahrungsmitteln
aus 47.75.0	- Drogerieartikel (Wasch-, Putz- u. Reinigungsmittel sowie Körperpflegemittel u. ä.)
aus 47.76.2	- Heim- u. Kleintierfutter
47.75.0	<b>zentrenrelevantes Randsortiment:</b> - kosmetische Erzeugnisse u. Körperpflegemittel (ohne Parfümerieartikel)
aus 47.51.0; 47.53.0; 47.61.0; 47.62.1; 47.62.2	- Haushalts-; Heimtextilien (ohne Teppiche) - Bücher, Zeitschriften, Zeitungen, Schreib- u. Papierwaren, Schul- u. Büroartikel
47.65.0 aus 47.64.2 47.71.0; aus 47.72 aus 47.59.9	- Sportartikel (Sportbekleidung, Sportschuhe) - Bekleidung; Schuhe, Lederwaren - Haushaltsgegenstände (nicht elektrische Haushaltswaren)
aus 47.76.1	- Blumen, Pflanzen
	<b>Aktionsartikel</b>

Abgrenzung der Sortimente für SB-Märkte gem. Einzelhandelsriass NRW (2008) u. nach der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008, Statistisches Bundesamt

**MI 3** Mischgebiet gem. § 6 BauNVO  
(2) Zulässig sind  
1. Wohngebäude,  
2. Geschäfts- und Bürogebäude,  
3. Einzelhandelsbetriebe, 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.  
Ausnahmen gem. § 6 (3) BauNVO sind nicht zulässig. Vergnügungsstätten sind nicht zulässig.

**MI 4** Mischgebiet gem. § 6 BauNVO  
(2) Zulässig sind  
1. Wohngebäude,  
2. Geschäfts- und Bürogebäude,  
3. Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,  
4. sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,  
5. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,  
7. Tankstellen.  
(2) Unzulässig sind  
3. Einzelhandelsbetriebe,  
4. sonstige Gewerbebetriebe,  
6. Gartenbaubetriebe,  
8. Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 in den Teilen des Gebiets, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind.  
Ausnahmen gem. § 6 (3) BauNVO sind nicht zulässig

**SO** Sonstiges Sondergebiet gem. § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung großflächiger Einzelhandel "Nahversorgungszone"  
Zulässig sind Einzelhandelsbetriebe mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 qm und mit dem nachfolgend aufgeführten Sortimenten.

Nr. Wirtschaftszweige (WZ 2008)	Bezeichnung (Sortimente)	max. Verkaufsfläche
47.11.1; 47.2	<b>nahversorgungsrelevantes Kernsortiment:</b> - Nahrungs- u. Genussmittel, Getränke u. Tabakwaren; Fach-Einzelhandel mit Nahrungsmitteln	3.040 qm
aus 47.75.0	- Drogerieartikel (Wasch-, Putz- und Reinigungsmittel sowie Körperpflegemittel u. ä.)	
aus 47.76.2	- Heim- u. Kleintierfutter	
	<b>Aktionsartikel</b>	160 qm (5 % der Gesamtverkaufsfläche)
	<b>Gesamtverkaufsfläche</b>	3.200 qm

Abgrenzung der Sortimente für SB-Märkte gem. Einzelhandelsriass NRW (2008) u. nach der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008, Statistisches Bundesamt  
Ebenerdige Stellplätze im festgesetzten Sonstigen Sondergebiet 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.

**0.4** Baugrenze gem. § 23 (3) BauNVO (Gebäude und Gebäudeteile dürfen diese Grenze nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeanteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.)

**0.4** Grundflächenzahl (GRZ) gem. § 19 BauNVO bebaubarer Anteil des Baugrundstückes

**0.8** Geschosflächenzahl (GFZ) gem. § 20 BauNVO

**II** Zahl der Vollgeschosse (Höchstgrenze) gem. § 16 (4) BauNVO

**II** Zahl der Vollgeschosse (zwingend) gem. § 16 (4) BauNVO

**o** offene Bauweise gem. § 22 (2) BauNVO

**a** abweichende Bauweise gem. § 22 (4) BauNVO Abweichend von der offenen Bauweise ist die Errichtung von Gebäuden über 50 m Länge zulässig.

**M** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB

**M** Besondere Zweckbestimmung: Mischfläche

Ebenerdige Stellplätze am Langenwiedenerweg im Einmündungsbereich der Straße "Alter Keller" 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.

**F+R** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Fuß- und Radweg

**F+R** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Zentraler Omnibus-Bahnhof/Park+Ride

**F+R** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Park+Ride

Ebenerdige Stellplätze auf dem Park+Ride-Platz (Erweiterungsfläche) 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.

**F+R** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Fuß- und Radweg

**F+R** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Zentraler Omnibus-Bahnhof/Park+Ride

**F+R** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Park+Ride

Ebenerdige Stellplätze auf dem Park+Ride-Platz (Erweiterungsfläche) 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.

**F+R** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Fuß- und Radweg

**F+R** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Zentraler Omnibus-Bahnhof/Park+Ride

**F+R** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Park+Ride

Ebenerdige Stellplätze auf dem Park+Ride-Platz (Erweiterungsfläche) 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.

**F+R** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Fuß- und Radweg

**F+R** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Zentraler Omnibus-Bahnhof/Park+Ride

**F+R** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Park+Ride

Ebenerdige Stellplätze auf dem Park+Ride-Platz (Erweiterungsfläche) 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.

**F+R** Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Fuß- und Radwegübergang Bahn  
Baum ist gem. § 9 (1) 25 b BauGB zu erhalten  
Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Fläche gem. § 9 (1) 21 BauGB Begünstigter: Stadt Werl / Versorgungsträger  
Stellplätze / Wendeanlagen  
Schallschutzwand Höhe 2m

**TEXTLICHE FESTSETZUNGEN**  
**Immissionsschutz**  
Gemäß den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung (Ingenieurbüro G. Hoppe, Ingenieurbüro für Akustik und Bauphysik, Dortmund, 22.11.2010 einschl. Ergänzungen zum Gutachten vom 19.01.2011 und 11.08.2011) sind passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Entsprechend der in der Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung vom 11.08.2011 dargestellten Lärmpegelbereiche ist gem. DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) das jeweils erforderliche resultierende Schalldämmmaß (ert, R<sub>w</sub>, res) an den Außenbauteilen (Dächer ausgebauter Dachgeschosse, Wände einschließlich Türen, Fenster, Rollläden und Zusatzrichtungen wie z.B. Lüftungsöffnungen) in 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 Beherbergungsbetrieben, Unterrichtsräume u.ä.	Büroräume u.ä.
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 Gebäuseiten aufweisen sind zusätzlich schalldämmte 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. Rundletter 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 Gebäuseite kann vom festgesetzten Schalldämmmaß abgewichen werden. Bei neu zu errichtenden Gebäuden sollten aus schalltechnischer Sicht günstige Grundrisstösungen (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.

**NACHRICHTLICH ÜBERNOMMENE FESTSETZUNGEN**

Baudenkmal  
Bahnanlage (Deutsche Bundesbahn)

**SONSTIGE DARSTELLUNGEN**

vorhandene Grundstücksgrenzen  
vorhandene Gebäude  
Kennzeichnung: Fläche, deren Boden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist gem. § 9 (5) 11 BauGB  
geplante Straßenaufteilung  
Eisenbahngleise  
geplanter Fußgängerunterweg

**HINWEISE**  
**Allgemein**  
Mit Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes treten die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenerweg“ für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ außer Kraft.

**Artenschutz**  
1. Im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes sollte aus Vorsorgegründen und zur Risikominimierung eine landschaftsökologische Baubegleitung erfolgen.  
2. Abrissarbeiten sollten im Oktober abgeschlossen werden, um eine mögliche Gefährdung von Fledermäusen in ihrem Winterquartier auszuschließen.  
3. Bei Rodungsarbeiten anfallende Stämme könnten bspw. im Kurpark eingebracht werden, um auch zukünftig potenzielle Quartiere anzubieten.  
4. Im Rahmen von Neubauvorhaben oder bei der Anpflanzung von Gehölzen sollten geeignete Nist- und Quartiermöglichkeiten geschaffen werden.  
Als vorsorgliche Maßnahme sollten Gehölzentnahmen nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28./29. Februar (außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten) erfolgen. Des Weiteren sind die Vorgaben des § 39 (5) Satz 2 BNatSchG zu beachten.  
Bei der Bauausführung ist etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die zuständige Landschaftsbehörde des Kreises Soest als für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren.

**Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz**  
1. Sollten bei Erdarbeiten Abfallablagerungen oder Bodenverunreinigungen festgestellt werden, ist das Dezernat Bau, Kataster, Straßen, 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**  
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.  
Möglichweise 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: 02761-937520) abzustimmen, um eine archäologische Begleitung, vor allem des Mutterbodenabtrags, durch einen Mitarbeiter des Amtes sicherzustellen. Der Oberbodenabtrag muss mit einem Bagger mit Sandschneif im rückwärtigen Verfahren abgetragen werden. Sollten Bodenfundde auftreten, kann es zu kurzfristigen Verzögerungen im Bauablauf kommen. Im Allgemeinen können bei

**Sonstiges**  
Die Norm DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau), auf die in den textlichen Festsetzungen zum Immissionsschutz verwiesen wird, liegt bei der Stadtverwaltung Werl (Rathaus, Fachbereich III - Planen, Bauen und Umwelt) zur Einsichtnahme für jedermann frei.

**RECHTSGRUNDLAGEN**  
§ 7 i. V. m. § 41 Abs. 1 Satz 2 Bst. f der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 3. Februar 2015 (GV. NRW. S. 208)

§§ 1, 2, 8 bis 10 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 20. November 2014 (BGBl. I S. 1748) i. V. m. der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)

§ 86 Abs. 4 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BaO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2000 (GV. NRW. S. 256), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Mai 2014 (GV. NRW. S. 294)

Planzeichenverordnung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509)

**AUFSTELLUNGSBESCHLUSS**  
Die Aufstellung des Bebauungsplanes ist gem. § 2 (1) des BauGB vom Planungs-, Bau- und Umweltausschuss am 14.05.2009 beschlossen worden.

Werl, den  
Bürgermeister

Der Aufstellungsbeschluss ist am  
ortsüblich bekannt  
gemacht worden.  
Werl, den  
Bürgermeister

**FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT**  
Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB wurde aufgrund des Beschlusses des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses vom 14.05.2009 durch Anhörung in der Zeit vom 27.05.2009 bis einschl. 01.07.2009 durchgeführt.  
Ort und Zeit der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sind am 18.05.2009 ortsüblich bekannt gemacht worden.  
Werl, den  
Bürgermeister

**FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN**  
Der Vorentwurf mit Begründung wurde den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB mit Schreiben vom 03.06.2009 zur Unterrichtung und Äußerung – auch im Hinblick auf den Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung – zugesandt. Sie wurden um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 10.07.2009 gebeten.  
Werl, den  
Bürgermeister

**BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT (OFFENLEGUNG)**  
Der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungsverfahren zur Kenntnis genommen und die Entwürfe des Planwerks und der Begründung zur Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB beschlossen.  
Der Planentwurf und der Entwurf der Begründung sowie der vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben in der Zeit vom bis einschließlich öffentlich ausliegen.  
Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sind am ortsüblich bekannt gemacht worden.  
Werl, den  
Bürgermeister

**BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN**  
Der Entwurf mit Begründung wurde den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB mit Schreiben vom zugesandt. Sie wurden um Abgabe einer Stellungnahme bis zum gebeten.  
Werl, den  
Bürgermeister

**ABWÄGUNG UND BESCHLUSS**  
Der Rat der Wallfahrtsstadt Werl hat in seiner Sitzung am diesen Bebauungsplan gemäß § 10 BauGB als Satzung und die Begründung beschlossen.  
Werl, den  
Bürgermeister

**BEKANNTMACHUNG UND INKRAFTTRETEN**  
Der Beschluss gem. § 10 (1) BauGB ist am ortsüblich bekannt gemacht worden. Mit dieser Bekanntmachung tritt der Bebauungsplan gem. § 10 (3) BauGB in Kraft.  
Der Bebauungsplan mit Begründung kann während der Dienstdaten im Rathaus von jedermann eingesehen werden.  
Werl, den  
Bürgermeister

**PLANUNTERLAGE**  
Die Planunterlagen, Stand Februar 2015, entsprechen den Anforderungen des § 1 der Planzeichenverordnung vom 18.12.1990. Die Festlegung der städtebaulichen Planung ist geometrisch eindeutig.  
Werl, den  
öffentlich bestellter Vermessungsingenieur

Der Bebauungsplan Nr. 102 "Bahnhofsumfeld" wurde aufgestellt von der Abt. Stadtplanung, Straßen und Umwelt der Wallfahrtsstadt Werl.  
Werl, den  
i.A.

**Übersichtsplan M. 1:10.000**

**Bebauungsplan Nr. 102 "Bahnhofsumfeld"**

Wallfahrtsstadt Werl  
Stand: 02. Juni 2015  
FB III - Abt. 61 - Re/Schei/HA  
1:1.000

# 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

# **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>15</b>
<b>4.1 Städtebauliche Konzeption</b>	<b>15</b>
<u>Teilbereiche</u>	
<b>4.2 Art der baulichen Nutzung</b>	<b>18</b>
<u>Ausschluss und Zulässigkeit von zentren- / nahversorgungsrelevanten Einzelhandelsbetrieben</u>	
<u>Ausschluss von Vergnügungsstätten</u>	
<b>4.3 Maß der baulichen Nutzung</b>	<b>19</b>
<b>4.4 Bauweise</b>	<b>20</b>

<b>5. Erschließung</b>	<b>20</b>
<u>Verkehr</u>	
<u>Ver- und Entsorgung</u>	
<b>6. Sonstige Belange</b>	<b>21</b>
<b>6.1 Grundwasser</b>	<b>21</b>
<b>6.2 Immissionsschutz</b>	<b>22</b>
<u>Nahversorgungszentrum</u>	
<b>6.3 Kampfmittel</b>	<b>24</b>
<b>6.4 Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz</b>	<b>24</b>
<u>historische Erkundung der Bahn</u>	
<b>6.5 Denkmalschutz und -pflege</b>	<b>26</b>
<b>6.6 Grunderwerb / Kosten</b>	<b>28</b>

## **Teil II**

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

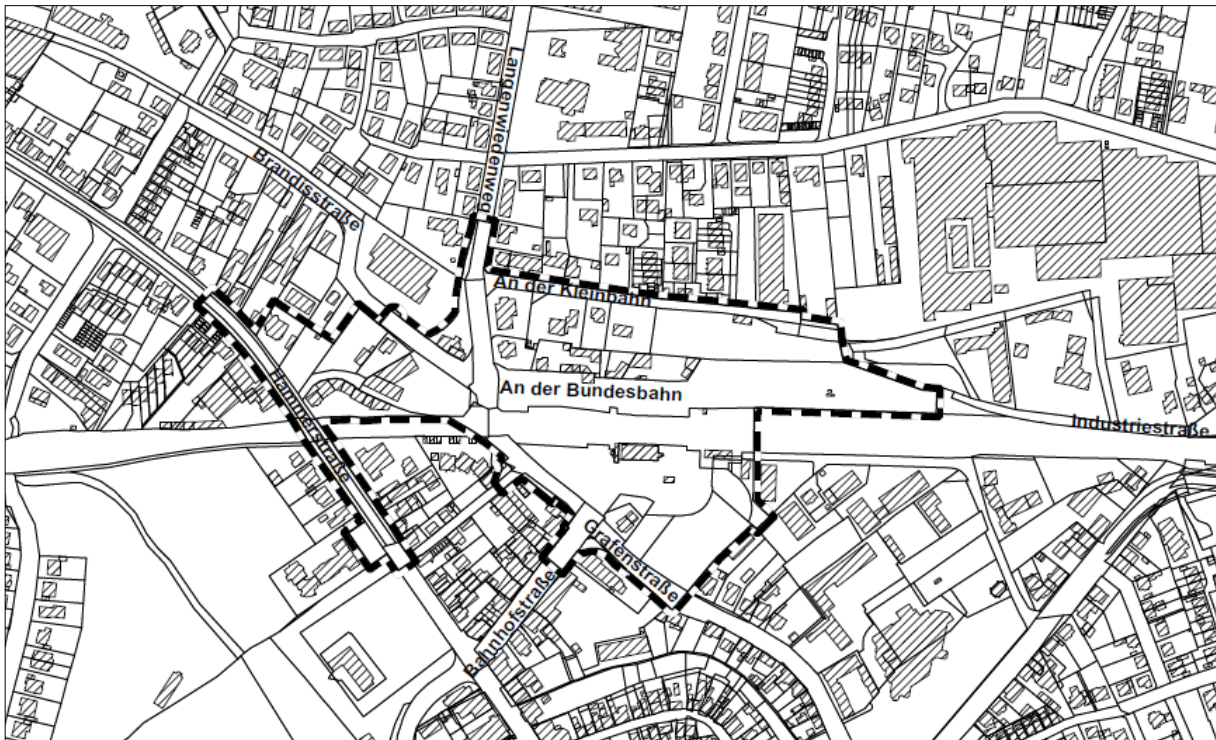


## Teil I

### 1. Räumliche Einordnung des Plangebietes

Das Plangebiet grenzt nördlich an den historischen Stadtkern und erstreckt sich im Bereich des Bahnhofes der Stadt Werl auf ca. 7,25 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.



### 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 sowie
- 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. Mit Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes treten die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ außer Kraft.

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

### **3.1. 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 Bebauungsplan wird gem. § 8 (3) BauGB im Parallelverfahren zur Flächennutzungsplanänderung aufgestellt.

#### Landes- und Regionalplanung

Der bestehende Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt 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 gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO / Mischgebiete gem. § 1 (2) Nr. 6 BauNVO sowie
  - Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge (Bahnanlage, örtliche vorhandene und geplante Hauptverkehrsstraße) gem. § 5 (2) Nr. 3 BauGB
- dargestellt.

Die getroffenen Festsetzungen weichen von den Darstellungen im wirksamen Flächennutzungsplan 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) und
- in eine Verkehrsfläche gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB (nordöstlicher und 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 Verkehrsfläche gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB (südlicher) Teilbereich,
- der dargestellten Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge mit der Zweckbestimmung Zentraler Omnibusbahnhof in eine Verkehrsfläche gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB und in eine gemischte Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO (süd-östlicher Teilbereich) sowie
- der dargestellten Fläche für den überörtlichen Verkehr „Bahnanlage“ gem. 5 (2) Nr. 3 BauGB in eine Verkehrsfläche gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB und in eine gemischte Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO (süd-östlicher Teilbereich)

verfolgt.

Die 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

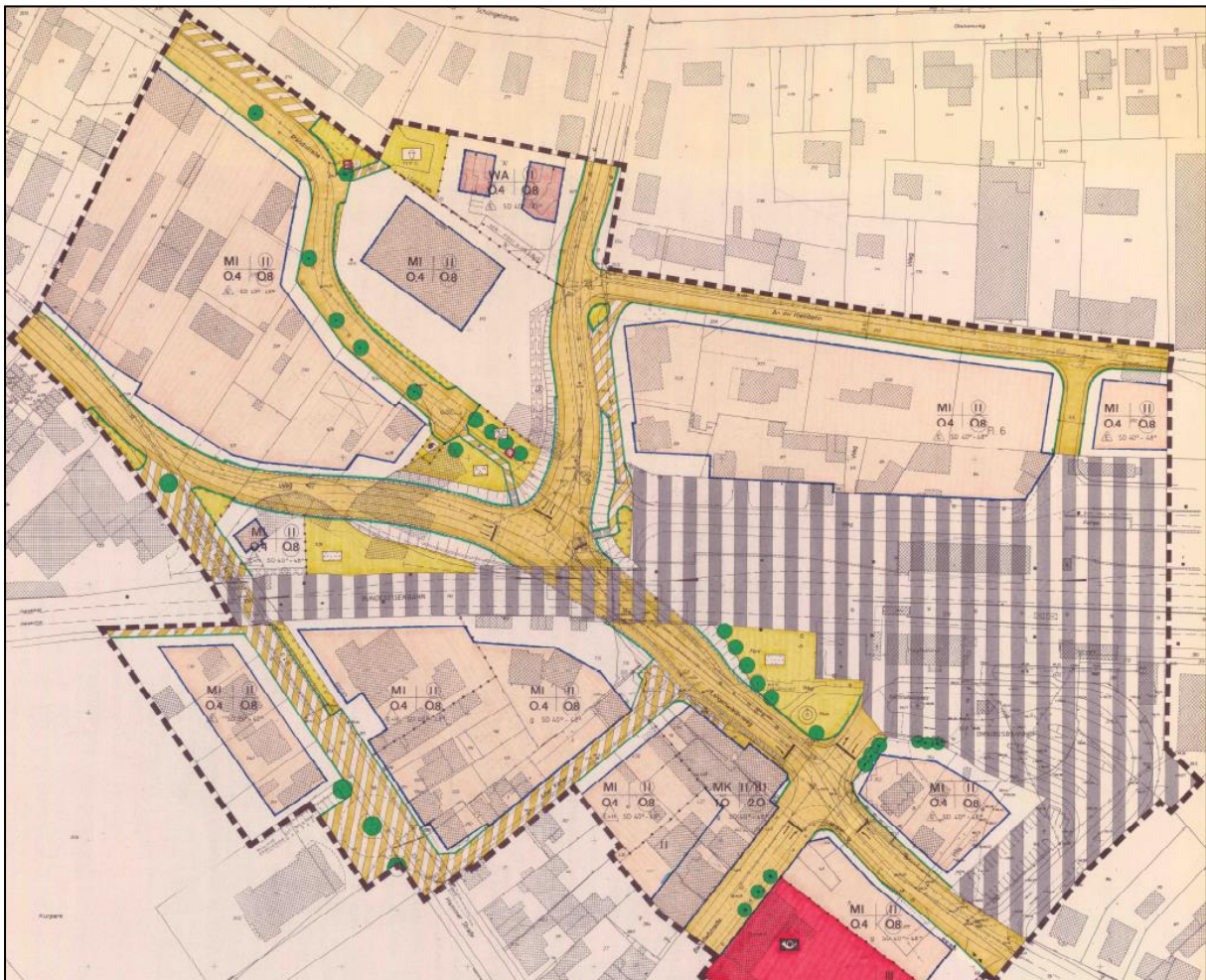
### *Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ (seit 1990 rechtskräftig)*

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ liegt, bis auf eine nord-östlich gelegene Teilfläche, innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“, 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 (Fort-schreibung) 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 vorge-

sehenen 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>e</sub>) ausgewiesen. Der Bebauungsplan Nr. 52 wurde aufgestellt, um in dem Gebiet, das der Altstadt vorgegliedert 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.

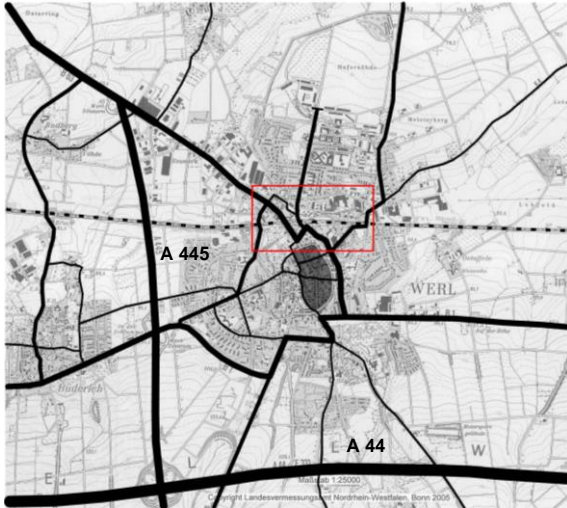
#### *Bebauungsplan Nr. 49 „Kurpark“ (seit 1981 rechtskräftig)*

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.

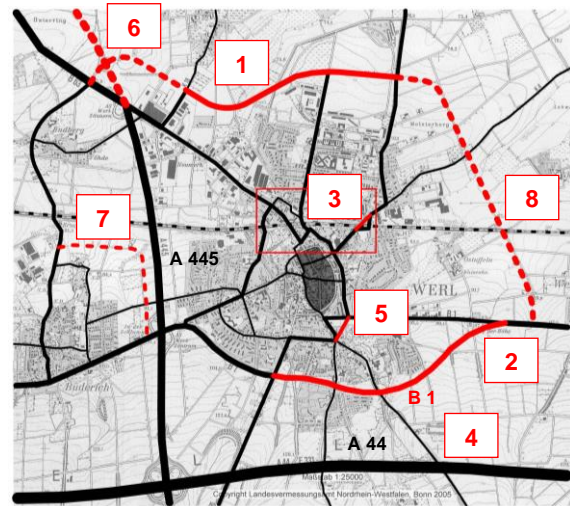
## Verkehr

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). Im Jahr 2012 erfolgte der Bau der „Wulf-Hefe-Spange“ (Nr. 5) und 2013 wurde die Ostumgehung Büderich (Nr. 7) fertig gestellt. Für die nächsten Jahre sind die Erweiterung des „Hanserings“ bis zur B 63 / K 18 und die Weiterführung der A 445 (Nr. 6) geplant. 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 Haupteerschließungsstraßen 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 unter der Annahme, dass der Güterverkehr zunehmen wird, größere Bedeutung erlangt.

Auf dem Streckenabschnitt Unna - Soest sind in beide Richtungen täglich jeweils 34 Personenzüge unterwegs. Die Prognose für 2015 liegt entsprechend der nachfolgenden Tabelle bei 35 Personenzügen. Für den Güterverkehr werden 7 bzw. in die Gegenrichtung 14 Güterzüge verzeichnet. Es wird prognostiziert, dass sich der Güterverkehr auf dieser Strecke bis 2015 nahezu vervierfacht (27) bzw. in die Gegenrichtung ca. um die Hälfte (20) zunimmt.

Streckenr.	KORR. ABSCHN.	Fahrplan	2009-SPFV-Ri	2009-SPNV-Ri	2009-SGV-Ri	Summe	2009-SPFV-Gri	2009-SPNV-Gri	2009-SGV-Gri	Summe
2103	Unna - Soest	<b>2009 (Ist)</b>	0	34	7	41	0	34	14	48
		<b>Prognose</b>	2015-SPFV-Ri	2015-SPNV-Ri	2015-SGV-Ri	Summe	2015-SPFV-Gri	2015-SPNV-Gri	2015-SGV-Gri	Summe
		<b>BWVP</b>	0	35	27	62	0	35	20	55

Quelle: DB Netz AG

Zahlen aus dem Jahr 2013 belegen, dass sich die Anzahl der Personenzüge im Vergleich zum Jahr 2009 auf dem Streckenabschnitt Unna - Soest in beide Richtungen von täglich 34 auf 35 bzw. 37 erhöht hat. Der Güterverkehr ist hingegen gleich geblieben bzw. hat in die Gegenrichtung von täglich 14 auf 9 Güterzüge abgenommen. Dennoch wird angenommen, dass sich der Güterverkehr bis zum Jahr 2025 von täglich 7 bzw. 9 (Gegenrichtung) auf 32 bzw. 38 (Gegenrichtung) erhöht.

<b>Strecke 2103 (Streckenabschnitt Unna - Soest)</b>									
IST (2013)	Richtung				Gegenrichtung				ges.
	SPFV	SPNV	SGV	Summe	SPFV	SPNV	SGV	Summe	
22:00 - 06:00	0	6	1	7	0	6	7	13	
06:00 - 22:00	0	31	6	37	0	29	2	31	
	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>7</b>	<b>44</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>9</b>	<b>44</b>	<b>88</b>
Prognose 2025	SPFV	SPNV	SGV	Summe	SPFV	SPNV	SGV	Summe	
22:00 - 06:00	0	2	13	15	0	3	15	18	
06:00 - 22:00	0	32	19	51	0	31	23	54	
	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>32</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>72</b>	<b>138</b>

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 „Langenwiedenweg“ 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“ und „Brandisstraße“) 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 Salinenring 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.

Im Zuge des Rückbaus des 4. und 5. Gleises im Bereich des Plangebietes durch die Deutsche Bahn, werden Flächen frei, die z.B. vom Investor des Nahversorgungszentrums erworben und genutzt werden könnten. Diese Flächen müssten im Zuge der weiteren Planungen ebenfalls entwidmet werden.

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

### **3.2. 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. 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 nördlich an das Plangebiet angrenzende Bereich ist teils durch Wohnnutzung und teils durch Gewerbe geprägt. Südlich grenzen Wohn-, Büro- und Geschäftsgebäude sowie das Polizeigebäude an das Plangebiet an. Entlang der „Hammer Straße“ haben sich verschiedene Betriebe angesiedelt, wie z.B. der Mineralöl- und Holzhandel Rubart, die KFZ-Werkstatt Hellmich, 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.

### **3.3. Natur und Landschaft**

In dem seit dem 24.08.2012 rechtskräftigen Landschaftsplan VI „Werl“ 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 Verbotstatbestände 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.“*

Darüber hinaus sollten als vorsorgliche Maßnahme Gehölzentnahmen nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. / 29. Februar (außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten) erfolgen. Des Weiteren sind die Vorgaben des § 39 (5) Satz 2 BNatSchG zu beachten.

Bei der Bauausführung ist etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren.

### 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 derzeitigem 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 4 Stellplätze ist ein Hochstamm (keine Kugelform), ca. 16 - 18 cm Stammumfang, folgender 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.

## 2. Erläuterungen zu den Planfestsetzungen

### 4.1. 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 „Bahnhofsstraße“ 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-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 „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.

#### *Barrierefreier Zugang auf der Nordseite*

Zur Anbindung des Werler Nordens an den Bahnhof ist eine Verlängerung des vorhandenen Personentunnels und die Errichtung einer Rampe oder optional die Installation eines Aufzuges vorgesehen. Die fußläufige Verbindung zum wichtigen ÖPNV-Knotenpunkt kann damit entscheidend verbessert werden. Ebenfalls ist eine Durchlässigkeit zur Werler Innenstadt als städtebaulich sinnvoll anzusehen.

#### *Park & Ride Stellplätze auf der Nordseite*

Durch den barrierefreien Zugang auf der Nordseite ist die Anlage von Stellplätzen bzw. einer Teilverlagerung der Stellplätze von der Südseite auf die Nordseite geplant. Der Bereich des zwischenzeitlich abgebrochenen Lagerschuppens, der nördlich an die Bahnanlage grenzt, ist hierfür vorgesehen.

#### *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.

Die Bike+Ride-Anlage wird zunächst in Modulbauweise an der westlichen Seite des Bahnhofsgebäudes, in unmittelbarer Nähe des Zugangs zu den Bahnsteigen, errichtet. Im Zuge der Umsetzung der Bahnunterführung kann die Anlage aufgrund der Modulbauweise auf die östliche Seite des Bahnggebäudes bzw. in den Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche verlegt 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. Weiterhin ist vorgesehen, die vorhandenen Bushaltestellen näher an den Zugang zu den Gleisen zu verlegen um somit eine verbesserte Zugangsmöglichkeit für die ÖPNV-Benutzer zu erlangen. Grundsätzlich wird angestrebt, den Bahnhof als ÖPNV-Schnittstelle aufzuwerten.

### *Überbaubare Fläche an der Grafenstraße*

Durch die oben angesprochenen Veränderungen bei den Verkehrsflächen ergibt sich aus städtebaulicher Sicht die Möglichkeit der Ausweisung überbaubarer Flächen an der Grafenstraße.

Es ist vorgesehen eine ca. 1.000 m<sup>2</sup> große Fläche für u.a. Dienstleistungen und Wohnen bereitzustellen. Die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben in dieser Randlage soll nicht zugelassen werden.

#### **4.2. 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 „Langenwiesenweg“ / „An der Kleinbahn“ ausgewiesen ist, Mischgebiete (MI), Verkehrsflächen und als Bahnanlage gekennzeichnete Flächen festgesetzt.

In Bezug auf die ausgewiesenen Mischgebiete MI 1, MI 2+3 und MI 4 sind gem. § 6 BauNVO grundsätzlich zulässig:

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

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 nord-östlichen Plangebiet.

#### 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- u. Genussmittel, Getränke u. Tabakwaren, Fach-Einzelhandel mit Nahrungsmitteln,
- Drogerieartikel (Wasch-, Putz- u. Reinigungsmittel sowie Körperpflegemittel u.ä.) sowie
- Heim- u. Kleintierfutter

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, MI 2, MI 3 und MI 4 vorgenommen.

Die Zulässigkeit von zentrenrelevanten Einzelhandelsbetrieben ist auf die am „Langenwiesenweg“ gelegenen Flächen begrenzt, da dort bereits Ansätze für zentrenrelevanten Einzelhandel vorhanden sind (MI 3).

Folglich sind im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches in den ausgewiesenen Mischgebieten 1 und 2 nur Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrele-

vanten 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.

Zum Schutz des bestehenden Rewe-Marktes ist im MI 1, analog zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33, ausnahmsweise ein nahversorgungsrelevantes Kernsortiment einschl. Aktionsartikel zulässig.

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.

Für die überbaubaren Flächen an der Grafenstraße wird ein Mischgebiet (MI 4) festgesetzt. Auf dieser Fläche sind u.a. Dienstleistungen und Wohnen möglich. Zur Stärkung des Kerngebietes der Stadt Werl, insbesondere der Fußgängerzone, soll die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben in dieser Randlage nicht zugelassen werden.

#### Ausschluss von Vergnügungsstätten

Gem. § 1 (6) Nr. 1 BauNVO sind im, als MI 1, MI 2, MI 3 und MI 4 gegliederten Mischgebiet Vergnügungsstätten und Ausnahmen nach § 6 (3) BauNVO 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.

#### **4.3. 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, MI 2, MI 3 und MI 4) sowie von 0,8 im Sonstigen Sondergebiet (SO) festgesetzt.

Die Geschossflächenzahl (GFZ) beträgt 0,8 im Allgemeinen Wohngebiet sowie im Mischgebiet (MI 1, MI 2, MI 3 und MI 4). Im Sondergebiet ist eine GFZ von 1,6 festgesetzt.

Im Sondergebiet wird die Zahl der Vollgeschosse auf max. zwei begrenzt. Hierdurch besteht hinreichende Flexibilität für die Realisierung eingeschossiger Hallengebäude und zweigeschossiger Baukörper. Im Mischgebiet ist ebenfalls die Errichtung von ein- bis zweigeschossigen Gebäuden zulässig, mit Ausnahme des östlich an den Langenwiedenweg angrenzenden Bereiches (MI 3) mit straßenbegleitender Bebauung und der am Bahnhofsvorplatz gelegenen Fläche mit dem Bahnhofsgebäude.



#### 4.4. Bauweise

Im Allgemeinen Wohngebiet sowie in den Mischgebieten MI 2, MI 3 und MI 4 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.

Im MI 1 kann aufgrund des vorhandenen Rewe-Marktes und in Anlehnung an die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ auch von der offenen Bauweise abgewichen werden.

### 3. Erschließung

#### Verkehr

Das Plangebiet ist an die vorhandenen Haupterschließungsstraßen „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 Hintergrund 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 „Bahnhofstraße“ und „Grafenstraße“ im südlichen Plangebiet eingegangen. Außerdem wurden grundsätzliche Aussagen zur Entwässerungstechnik getroffen.

Bei Realisierung der Bahnunterführung Langenwiedenweg wird die „Brandisstraße“ vom „Langenwiedenweg“ angebunden. Vor diesem Hintergrund ist eine Verbindung von der „Brandisstraße“ zum „Langenwiedenweg“ vorgesehen. Eine Durchfahrtmöglichkeit für den

motorisierten Verkehr ist nicht vorgesehen. Diese Fläche wird als Mischverkehrsfläche festgesetzt. Dadurch ist es möglich sowohl die Fußgänger und Radfahrer an den Langenwiedenweg anzubinden, als auch die Zufahrt zu dem bestehenden Grundstück Brandisstr. 5 sicherzustellen.

#### 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.

Vom Kommunalbetrieb Werl wurde unter Berücksichtigung der Planungen im Bahnhofsumfeld (insbesondere Bahnunterführung Langenwiedenweg und Nahversorgungszentrum) eine Gesamtkonzeption zur Entwässerung erarbeitet, die südlich der Bahnlinie bereits umgesetzt wird.

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.

## **4. Sonstige Belange**

### **6.1. 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.

## 6.2. 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“ und
- „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 Aufpunkten (Gebäude) 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 (MBI. 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.

Die Norm DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) liegt bei der Stadtverwaltung Werl (Rathaus, Fachbereich III - Planen, Bauen und Umwelt) zur Einsichtnahme für jedermann bereit.

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.

Vor dem Hintergrund, dass bei Abbruch der Scheune im Bereich des geplanten nord-westlichen Kreisverkehrs die Lärmbelastungen im Garten des Grundstückes Brandisstraße 5 ansteigen würden, wurde durch das Ingenieurbüro G. Hoppe die Anwendung von aktivem Lärmschutz überprüft. Nach Aussage des o.g. Büros ist durch die Errichtung einer 2 m hohen Lärmschutzwand eine Reduzierung der Lärmimmission von 69 dB(A) auf 64 dB(A) möglich. Es wird daher entlang der südlichen und östlichen Grenze des Grundstückes Brandisstraße 5 eine 2 m hohe Lärmschutzwand im Bebauungsplan festgesetzt.

### 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.

### **6.3. 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.

### **6.4. 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 nutzungsspezifisches 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.

Die Fläche ist gem. § 9 (5) Nr. 3 BauGB 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 und
- 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. Bei der späteren Realisierung von Vorhaben im Bereich der angeführten Altlastenverdachtsflächen ist das Dezernat Bau, Kataster, Straßen, Umwelt - Sachgebiet Abfallwirtschaft/ Bodenschutz zu beteiligen. 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. Sollten Recyclingprodukte eingebaut werden, ist hinsichtlich der Einbaubedingungen (wasserrechtliche Erlaubnis) die Untere Wasserbehörde zu beteiligen.
4. 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.

## 6.5. Denkmalschutz und -pflege

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

- Heiligenhäuschen Brandisstraße / Langenwiedenweg  
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 Prestigegewinn. 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.

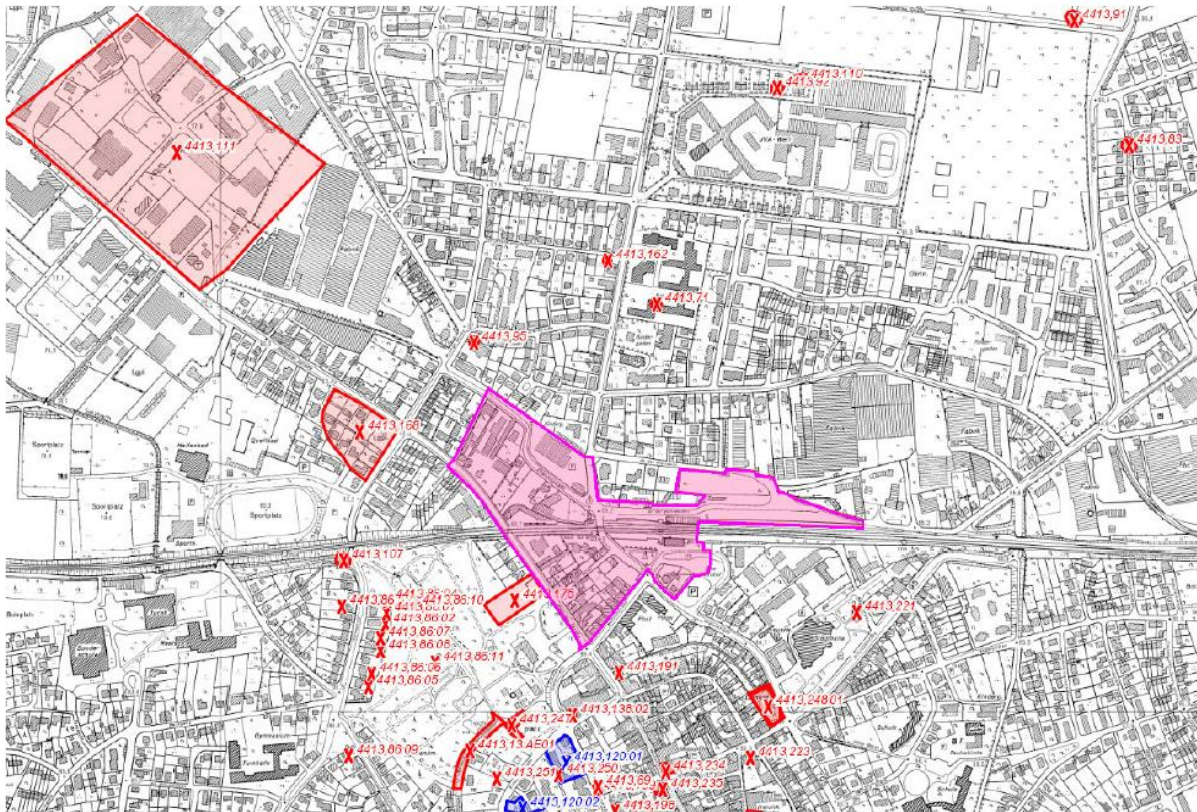
Folgende Hinweise werden gegeben:

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. 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: 02761-937520) 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: 02761-937520) 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.

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“



- 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 Höpfe
- 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



## 6.6. 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 Deutsche Bahn als Baulastträger des Schienenweges und die Stadt Werl als Baulastträger der Straße. Die kreuzungsbedingten Kosten werden gem. § 13 (1) Eisenbahnkreuzungsgesetz von der Bahn und der Stadt sowie von der Bundesrepublik Deutschland zu je einem Drittel getragen.

Werl, 02. Juni 2015

i.A.



Fachbereich III - Abt. Stadtplanung, Straßen und Umwelt

### Anlage

Darstellung der Lärmpegelbereiche  
(Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung, 11.08.2011)

eingegangene Stellungnahmen zum Entwurf während der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB	Abwägungsvorschläge
<p><b>1) Eigentümer/in (vertreten durch Rechtsanwalt)</b> Schreiben vom 22.11.2013 (per Fax)</p> <p>Nach meinen Unterlagen war bereits unter dem 19.02.2002 ein Beschluss zur Aufstellung der ersten Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ ergangen. Am 17.04.2007 erfolgte dann die Beschlussfassung zur Erweiterung des Geltungsbereichs zur ersten Änderung des Bebauungsplans Nr. 33. Ist die damalige Änderung nicht mehr verbindlich?</p> <p>1. In Abs. 2 Ihres Schreibens führen Sie aus, Ziel der Änderung sei die Steuerung der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben, um die Attraktivität und Versorgungsfunktion der Innenstadt als Hauptgeschäftszentrum zu sichern und zu fördern.</p> <p>Das ist so nicht nachvollziehbar. Würde dieses Ziel tatsächlich bestehen, hätte es des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan Nr. 102 - Bahnhofsumfeld nicht bedurft. Gerade das neue Versorgungszentrum wird dazu führen, dass die Attraktivität und Versorgungsfunktion der Innenstadt als Hauptgeschäftszentrum abnimmt. Dieses Nahversorgungszentrum liegt deutlich verkehrsgünstiger zur Innenstadt als die Gebiete, für die jetzt nur noch Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zugelassen werden sollen.</p>	<p>Der Planungs- und Bauausschuss der Stadt Werl hat in seiner Sitzung am 19.02.2002 das Verfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ eingeleitet (ohne Festlegung des Änderungsbereichs). Am 17.04.2007 - nachdem sich die planungsrelevanten Gesichtspunkte und Flächenansprüche konkretisiert haben - wurde die Abgrenzung des Änderungsbereichs beschlossen.</p> <p>Vor dem Hintergrund, dass im Zusammenhang mit der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg eine ganzheitliche Umgestaltung des Bahnhofsumfelds verfolgt wird, hat der Planungs- und Bauausschuss in seiner Sitzung am 14.05.2009 den seinerzeit gefassten Beschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ aufgehoben und die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“, der den Bebauungsplan Nr. 33 größtenteils überlagert, beschlossen.</p> <p><u>zu den Punkten 1 bis 3</u></p> <p>Ziel des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ ist im Zusammenhang mit der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg (neue Trassierung) eine ganzheitliche Umgestaltung des Bahnhofsumfelds. Durch die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums nördlich des Bahnhofes soll - neben der Behebung des städtebaulichen Missstandes - eine marktfähige, wohnortnahe Versorgungseinheit für das nördliche Stadtgebiet mit ca. 6.000 Einwohnern geschaffen werden. Dieses Ziel entspricht dem Zentrenkonzept der Stadt Werl, das neben der Innenstadt als Hauptzentrum u. a. 5 Nahversorgungsschwerpunkte wie den „Nahversorgungsschwerpunkt Nord“ vorsieht (s. Strukturuntersuchung Einzelhandel Werl, BBE-Unternehmensberatung GmbH, Köln, Sept. 2005, S. 52).</p>

**1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl  
„Unterführung Langenwiedenweg“**

**Abwägung im Rahmen der Beteiligungen  
gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB**

2. Laut Begründung soll es um die Steuerung der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben gehen. Beim Rewe-Markt meiner Mandantin geht es aber nicht um Ansiedlung. Dieser Markt prägt den dortigen Bereich seit Jahrzehnten und dient der wohnortnahen Versorgung der dortigen Bevölkerung.

3. Die stadteigene GWS will die Vermarktung ihrer Flächen durch die Gründung des Nahversorgungszentrums bewirken und insofern die Rewe als Mieter des Objekts meiner Mandantin abwerben - die Stadt Werl/die GWS hat entsprechende Verhandlungen geführt -, um diese im Nahversorgungszentrum zu platzieren. Sie nimmt bei Durchführung der Maßnahme meiner Mandantin die Existenzgrundlage und damit die Altersvorsorge. Bei dem Grundstück handelt es sich um das wesentliche werthaltige Vermögen meiner knapp 74 Jahre alten Mandantin, die ihre Alterssicherung aus den Mieteinnahmen darstellen muss.

a) Insofern verweise ich auf meine Ausführungen zum Verfahren betreffend den Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsum-

Des Weiteren wurde in der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel festgestellt, dass das geplante Nahversorgungszentrum mit einer Gesamtverkaufsfläche von 3.200 m<sup>2</sup> an dem geplanten Standort verträglich ist. Bei einer möglichen Ansiedlung von zentrenrelevanten Einzelhandelsbetrieben im Umfeld des geplanten Nahversorgungszentrums können jedoch negative Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich nicht ausgeschlossen werden. Deshalb soll die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben gesteuert werden. In den Bebauungsplänen Nr. 102 und Nr. 33, 1. Änderung, sind folglich in den festgesetzten Mischgebieten Einzelhandelsbetriebe nur mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zulässig. Aufgrund der am südlichen Langenwiedenweg ansässigen Geschäfte sind hier ergänzend zu den nicht zentrenrelevanten Sortimenten Lebensmittel zulässig.

Es wurde von Seiten der Stadt Werl/GWS kein Einfluss auf den Investor bei der Wahl der Betreiber genommen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass der heutige am südlichen Langenwiedenweg ansässige Rewe-Markt aufgrund besserer Entwicklungsmöglichkeiten z. B. in das geplante Nahversorgungszentrum umsiedeln würde. In diesem Fall wäre eine Nachnutzung des heutigen Rewe-Grundstücks durch Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten und Lebensmitteln (einschl. Aktionsartikel bis max. 5 % der Gesamtverkaufsfläche) möglich. Die Zulässigkeit von Lebensmitteln an dieser Stelle ist dadurch begründet, dass dem heutigen Rewe-Markt ein Bestandsschutz eingeräumt werden soll und bei einem möglichen Auszug des Rewe-Marktes die heutige Rewe-Immobilie auch durch einen anderen Lebensmittelanbieter nachgenutzt werden könnte. Es ist nicht davon auszugehen, dass durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 die Existenzgrundlage der Eigentümerin des Rewe-Grundstücks genommen wird, da Lebensmittel weiterhin zulässig sind (auch nach einem möglichen Auszug des Rewe-Marktes).

Durch die im Bebauungsplan Nr. 102 (in Aufstellung) festgesetzte Bahnunterführung Langenwiedenweg und die damit verbundene

**1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl  
„Unterführung Langenwiedenweg“**

**Abwägung im Rahmen der Beteiligungen  
gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB**

<p>feld“ vom 26.06.2009 mit der Maßgabe, dass die Ausführungen, die auf einen Flächenbedarf von 2.500 qm abstellten, nicht aufrecht erhalten werden, nachdem der Flächenbedarf jetzt mit ca. 900 qm angegeben ist.</p> <p>b) Sobald Rewe in das Nahversorgungszentrum umgezogen ist, soll der in der Begründung genannte Schutz des Rewe-Marktes entfallen.</p> <p>Dies ergibt sich zwar nicht aus der jetzt überlassenen Begründung zum Bebauungsplan Nr. 33, aber aus den Ausführungen zum Entwurf der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“. Dort heißt es auf Seite 16:</p> <p>„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-Markts 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 ersten Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 für den Bereich des heutigen Rewe-Standortes, der die Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches zum Ziel hat, bildet die Grundlage dafür.“</p> <p>Der für das Rewe-Grundstück bestehende Bestandsschutz soll - rechtswidrig - aufgehoben werden. Zunächst will man den Bestandsschutz, der sich uneingeschränkt auf den Betrieb von Einzelhandelsgeschäften bezieht, einschränken, indem er nur noch ausnahmsweise für Lebensmittel und Aktionsartikel (max. 5 % der Gesamtverkaufsfläche) erteilt wird. In einem zweiten Schritt wird der so schon begrenzte Bestandsschutz dann weiter reduziert, in dem er nur für den Betrieb des Rewe-Marktes erhalten werden soll. Andere Betreiber von Lebensmittelgeschäften mit Aktionsartikeln auf dem</p>	<p>neue Straßenführung wird eine Teilfläche (ca. 900 m<sup>2</sup>) des heutigen Rewe-Grundstücks benötigt. Das ist aber nicht Bestandteil der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33.</p> <p>s. Ausführungen oben</p> <p>s. Ausführungen oben</p>
--	--

**1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl  
„Unterführung Langenwiedenweg“**

**Abwägung im Rahmen der Beteiligungen  
gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB**

<p>Rewe-Grundstück sollen zukünftig ausgeschlossen werden.</p> <p>Sobald Rewe das Objekt, auf Veranlassung der Stadt bzw. der stadteigenen GWS verlassen hat, ist der Bestandsschutz der Art reduziert, dass das Objekt wirtschaftlich kaum noch verwertbar ist. Ohne wirtschaftliche Nachnutzungslösung durch die Stadt/ möglichen Investor drohen jahrelanger Leerstand, Verfall des Objekts und Existenzvernichtung meiner Mandantin!!!</p> <p>c) Die erste Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ dient nicht der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs (Hauptzentrum Innenstadt), sondern dem Konkurrentenschutz der Unternehmen, die im Nahversorgungszentrum angesiedelt werden sollen.</p> <p>Das gilt zumindest insoweit als durch die Planänderung verhindert werden soll, dass auf dem Rewe-Grundstück ein anderer Lebensmittelmarkt eines Rewe-Konkurrenten betrieben wird. Dem Rewe-Grundstück würde der Bestandsschutz vollends entzogen.</p> <p>Hier soll der Rat der Stadt „vor den Karren der GWS gespannt werden“, um die städtischen Flächen möglichst gewinnbringend an Investoren veräußern zu können. Ohne Rewe als Hauptmieter und die Gewähr, dass sich auf dem heutigen Rewe-Markt-Grundstück kein Konkurrenzunternehmen niederlassen darf, wird der Profit eines potenziellen Investors und damit der Verkaufserlös für die städtischen Flächen deutlich reduziert. Die öffentliche Planungshoheit der Gemeinde wird missbraucht, um privatwirtschaftliche Interessen der Stadt durchzusetzen.</p> <p>Wir sehen sowohl die Beschlussvorlage Nr. 416 vom 19.05.2011 zur Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses vom 21.06.2011 als auch die Begründung zur ersten Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ als Irreführung der Ratsmitglieder an, denn es wird dort ein Bestandsschutz des Rewe-Grundstücks bei Zustimmung zur ersten Änderung des Bebauungsplans vorgegaukelt, obwohl dieser vermeintliche Be-</p>	<p>s. Ausführungen oben</p> <p>Wie oben beschrieben kann durch die, in der Bebauungsplanänderung getroffene Festsetzung eines Mischgebietes, in dem u. a. Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten und Lebensmitteln (Lebensmittelmarkt mit max. 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und einschl. Aktionsartikel bis max. 5 % der Gesamtverkaufsfläche) zulässig sind, bei einem möglichen Auszug des Rewe-Marktes die heutige Rewe-Immobilie auch durch einen anderen Lebensmittelanbieter nachgenutzt werden.</p> <p>s. Ausführungen oben</p>
--	---

**1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl  
„Unterführung Langenwiedenweg“**

**Abwägung im Rahmen der Beteiligungen  
gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB**

standsschutz dadurch ausgehebelt wird, dass der Mieter des Rewe-Grundstücks auf Initiative der Stadt in das Nahversorgungszentrum abwandert und aufgrund dieses Faktums die Nachnutzung für das Grundstück meiner Mandantin im gleichen Umfang beschränkt wird, wie sie für die Flächen gilt, die bisher noch keinen Bestandschutz hatten.

4. Die zukünftige wirtschaftliche Nutzung des Rewe-Grundstücks wird zusätzlich noch dadurch vermindert, dass für die geplante Bahnunterführung eine Fläche von 900 m<sup>2</sup> des Rewe-Grundstücks benötigt wird. Dieser Flächenverlust kann nicht dadurch ausgeglichen werden, dass die südlich an das Rewe-Grundstück angrenzende städtische Fläche umgestaltet und dem Rewe-Grundstück zugeordnet wird, wie auf Seite 4 der Begründung, vorletzter Absatz, ausgeführt wird. Selbst wenn es zu einem entsprechenden Grundstückstausch käme, würden auf dem Rewe-Grundstück wenigstens 10 Stellplätze entfallen, die nach der Stellplatzverordnung der Stadt Werl aber erforderlich sind, um das Gebäude des Rewe-Grundstücks nutzen zu können.
5. Die Stadt übersieht, dass 2005 planungsrechtlich vorgesehen war, dass der Investor eine Folgenutzung für das jetzige Rewe-Grundstück herbeiführen sollte. Nur unter dieser Prämisse hatten die Träger der öffentlichen Belange ihren Planungen zum Nahversorgungszentrum zugestimmt. Heute ist ein möglicher Investor nicht mehr an die Nachnutzung des Rewe-Handelszentrums gebunden, da der Rat sowohl im Rahmen der 79. Änderung des Flächennutzungsplans, als auch des Bebauungsplans Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ seitens der Verwaltung unzutreffend dahingehend informiert wurde, der Eigentümer habe überzogene Kaufpreisforderungen. Daher sei die Vorgabe, der potentielle Investor solle eine Folgenutzung für das Rewe-Grundstück meiner Mandantin herbeiführen, nicht einzuhalten gewesen.

Wie bereits in meinem Schreiben vom 26.09.2009 ausgeführt, trifft dies nicht zu. Dennoch wird diese Behauptung aufrechterhalten.

In der gemeinsamen Sitzung mit dem Steuerberater der Mandantin, dem Geschäftsführer der GWS, Ihnen und dem Unterzeichneten vom

Durch die im Bebauungsplan Nr. 102 (in Aufstellung) festgesetzte Bahnunterführung Langenwiedenweg und die damit verbundene neue Straßenführung wird eine Teilfläche (ca. 900 m<sup>2</sup>) des heutigen Rewe-Grundstücks benötigt. Unter Hinzunahme der südlich an das Rewe-Grundstück angrenzenden Flächen ist eine Kompensation möglich. Trotz einer geringfügigen Reduzierung der Stellplatzanzahl ist von einem ausreichenden Stellplatzangebot für einen Lebensmittelmarkt mit max. 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche auszugehen. Im Entwurf der Bebauungsplanänderung ist eine mögliche Anordnung der Stellplätze dargestellt.

Bisher konnte zwischen der Stadt / einem Investor kein Einvernehmen mit der Eigentümerin des Rewe-Grundstücks hinsichtlich des Kaufpreises erzielt werden.

## 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl „Unterführung Langenwiedenweg“

## Abwägung im Rahmen der Beteiligungen gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB

18.04.2008 wurde das einzige bis dahin abgegebene Kaufpreisangebot mitgeteilt und es bestand Einigkeit unter den Anwesenden, dass das Angebot keinesfalls wertangemessen war.

Wäre der Rat tatsächlich über diesen Umstand informiert worden, hätte er einer Änderung des Inhalts, dass die Folgenutzung auf dem Rewe-Grundstück und die Entwicklung des Nahversorgungszentrums unabhängig voneinander gelöst werden sollen, mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht zugestimmt.

Diese Trennung entspricht nicht den Vorgaben der Bezirksregierung Amsberg. In einem zwischen der Stadt und der Bezirksregierung am 06.10.2009 geführten Gespräch hatte die Bezirksregierung Arnberg deutlich gemacht, dass die Belange des Rewe-Grundstückseigentümers zu berücksichtigen seien. Damaliger Lösungsvorschlag war, die vorgesehene Gesamtverkaufsfläche für das geplante Nahversorgungszentrum auf 2 Standorte zu verteilen, nämlich auf das Nahversorgungszentrum und das jetzige Rewe-Grundstück. Die Verwaltung hat diese Planungsalternative völlig unbeachtet gelassen.

6. Unzutreffend ist die Behauptung, das Nahversorgungszentrum sei dringend erforderlich, weil durch den bestehenden Rewe-Markt und den etwa 800 m entfernt liegenden Aldi-Markt die Nahversorgung im nördlichen Bereich nicht sichergestellt werden könne. So wurde im Entwurf der Begründung zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl auf Seite 6 oben behauptet, der vorhandene Rewe-Markt sei nur eingeschränkt in der Lage, eine den Marktanforderungen gerecht werdende Erweiterung vorzunehmen (zum Beispiel eine Vergrößerung des Getränkemarkts).

Auch diese Information ist falsch. Es wäre durchaus eine Aufstockung des Gebäudes um eine weitere Etage auf Grund des seit 1990 rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 33 „Langenwiedenweg“ ebenso möglich, wie die Schaffung weiterer Verkaufsflächen bei Abriss des auf dem Rewe-Grundstück stehenden, nicht denkmalgeschützten Fachwerkhäuses.

7. Zielsetzung der 79. Änderung des Flächennutzungsplans soll die woh-

In einem Gespräch mit der Bezirksregierung am 06.10.2009 ging hervor, dass aus Sicht der Bezirksregierung ein Nahversorgungszentrum im Werler Norden sinnvoll ist und nicht gegen die Ziele der Raumordnung verstößt. Es wurde der Vorschlag eingebracht, die für das Nahversorgungszentrum vorgesehene Gesamtverkaufsfläche auf zwei Standorte (Nahversorgungszentrum und jetziges REWE-Grundstück) zu verteilen. Dieser Lösungsvorschlag wurde sowohl von potentiellen Investoren als auch von möglichen Betreibern des geplanten Nahversorgungszentrums abgelehnt. Außerdem wäre bei dieser Variante von zusätzlichen Verkehrsströmen auszugehen. Aus Sicht der Bezirksregierung wäre bei einer möglichen Umsiedlung des Rewe-Marktes in das geplante Nahversorgungszentrum die Ansiedlung eines Discounters auf dem Rewe-Grundstück vorstellbar. Zudem wäre es denkbar, den im Norden gelegenen Aldi auch in das geplante Nahversorgungszentrum umzusiedeln, um hier eine Kombination von Vollsortimenter und Discounter zu ermöglichen.

Eine Aufstockung des Rewe-Gebäudes um eine weitere Etage wäre zwar planungs-/baurechtlich möglich, aber ist anzunehmen, dass es sich um keine zukunftsfähige Lösung handeln würde. Die Schaffung von weiteren Verkaufsflächen an der Stelle des Fachwerkhäuses entspricht nicht den Festsetzungen im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 und im Bebauungsplan Nr. 102 (in Aufstellung), da hier eine Verkehrsfläche festgesetzt ist.

## 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl „Unterführung Langenwiedenweg“

## Abwägung im Rahmen der Beteiligungen gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB

nortnahe Versorgung im nördlichen Stadtgebiet sein, um dem Leitgedanken der „Stadt der kurzen Wege“ vor dem Hintergrund des demografischen Wandels Rechnung zu tragen.

Zielsetzung des Bebauungsplans Nr. 33 soll sein, den zentralen Versorgungsbereich im Hauptzentrum zu sichern.

Im nördlichen Stadtgebiet befinden sich der Rewe-Markt und der Aldi-Markt. Zwischen ihnen ist lediglich eine Strecke von noch nicht einmal 800 m zurückzulegen. Kein Bewohner muss mehr als 400 m zurücklegen, um eine wohnortnahe Lebensmittelversorgung zu erhalten.

Eine Abwanderung des Kundenstroms vom Innenstadtzentrum zum Rewe-Grundstück nach Umzug von Rewe in das NVZ bei Fortbestehen des Bestandsschutzes ist völlig unwahrscheinlich und durch nichts belegt. In der Vergangenheit hat es eine solche Abwanderung nicht gegeben.

Hingegen ist eine Kundenabwanderung aus dem Hauptzentrum zum neuen Nahversorgungszentrum mit dem beliebten Rewe-Markt sehr wahrscheinlich, da dieses deutlich verkehrsgünstiger zum Hauptzentrum liegt, als zum Beispiel das Rewe-Grundstück oder der Aldi-Markt. Gerade die geplante Bahnunterführung und Zuwegung „An der Bundesbahn“ wird zu einem erheblichen Kundenstrom aus dem Hauptzentrum in das NVZ führen, zumal sich dort mit geplanten 171 Stellplätzen eine weitaus bessere Parkplatzsituation ergeben wird.

8. Entsprechend der jetzigen Verkehrsplanung soll die Brandisstraße gesperrt werden. Da über diese Straße zukünftig kein Verkehr mehr in westliche Richtung abfließen kann, wird es zu einer vermehrten Belastung des Langenwiedenwegs kommen, die wiederum zu einem erheblichen Rückstau bis in das unmittelbar an der Nordseite des Rewe-Grundstücks beginnenden Wohngebietes und damit zu einer deutlichen Steigerung der Emissionsbelastung führen wird.

Das geplante Nahversorgungszentrum bietet einen zukunftsfähigen Alternativstandort, der die heute bei den Verbrauchern weit verbreitete Kombination von Einkäufen bei einem frischeorientierten Vollsortimenter und einem preisaggressiven Discounter ohne zusätzliche Einkaufsfahrten ermöglicht. Des Weiteren wird dem im Zentrenkonzept formulierten „Nahversorgungsschwerpunkt Nord“ Rechnung getragen.

Im Hinblick auf das geplante Nahversorgungszentrum liegt ein deutlicher Schwerpunkt auf nahversorgungsrelevante Sortimente (Lebensmittel und Getränke), die lt. Strukturuntersuchung zum Einzelhandel (s. S. 71) nicht im Widerspruch zu der Zielsetzung, zentrenrelevante Sortimente im Wesentlichen auf die Innenstadt zu beschränken, um diese als mittelzentralen Versorgungsstandort zu sichern und zu stärken, stehen.

Durch einen Kreisverkehr, der der Bahnunterführung vorgelagert ist, wird der Langenwiedenweg mit der Hammerstraße verknüpft. Damit einher geht die Abbindung der Brandisstraße vom Langenwiedenweg. Die Verkehrsbelastungen auf der Hammer Straße und auf dem Langenwiedenweg werden durch die Abbindung der Brandisstraße und durch die Realisierung des Nahversorgungszentrums zunehmen. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 wurde auf Grundlage eines verkehrstechnischen Gutachtens (PVT, Essen, April 2009) eine Geräuschimmissionsuntersuchung (Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund, Nov. 2010) erstellt. Gem. den Ergebnissen dieser Untersuchung sind im Bebauungsplan Nr. 102 passive Schallschutz-



**1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl  
„Unterführung Langenwiedenweg“**

**Abwägung im Rahmen der Beteiligungen  
gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB**

9. Der Erhaltungszustand der planungsrelevanten Arten mag zwar gut sein, nachteilig wirkt sich die Maßnahme aber auf den „Gartenrotschwanz“ aus. Die Verwaltung geht davon aus, dass diese Art in den Gärten des größeren Umfeldes wesentlich bessere Lebensstätten finden wird. Das ist nicht nachvollziehbar. Wenn das schon heute nicht der Fall ist, obwohl die nördlich des Rewe-Grundstücks festgesetzte Kinderspielplatzfläche als solche nicht genutzt wurde und insofern als Brachfläche Schutzraum für den „Gartenrotschwanz“ liefern konnte, sein Erhaltungszustand aber eher als ungünstig bezeichnet werden muss, kann nicht unterstellt werden, dass bei Wohnbebauung dieser Fläche wesentlich bessere Lebensstätten entstehen. Die tatsächlich günstigen Lebensstätten für diese Vogelart - die ungenutzten Flächen im Bereich des Spielplatzes, des Bahnhofsvorplatzes und des neuen Nahversorgungszentrums werden durch die Wohnbebauung und das geplante NVZ beseitigt. Dies gilt umso mehr, als zukünftig ein deutlich gesteigertes Verkehrsaufkommen mit entsprechender Emissionsbelastung dazu führen wird, dass gerade diese Vogelart im Plangebiet keinen Rückzugsraum für die Erhaltung der Art mehr vorfinden wird.

10. Darüber hinaus wird die erstrebte Wohnbebauung nicht nur der Spielfläche, sondern auch die gewerbliche Ansiedlung des Nahversorgungszentrums zu einer deutlichen Versiegelung der Fläche führen, mit den bekannten Auswirkungen auf Fauna und Flora, sowie die erhebliche Belastung der Abwasserkanäle.

Abschließend ist festzustellen:

Wenn die Stadt ihre privatwirtschaftlichen Interessen mit den Mitteln der Bauleitplanung zu Lasten der betagten Mandantin einseitig unter Irreführung des Rates durchsetzen will, darf sich die Stadt nicht wundern, wenn meine Mandantin als Eigentümerin des für die neue Verkehrsanlage benötigten Grundstücks alle ihr zur Verfügung stehenden rechtlichen Mittel ausschöpft, um ihre eigene Existenz zu sichern.

maßnahmen festgesetzt. Das ist aber nicht Bestandteil der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33.

Für den Gartenrotschwanz als planungsrelevante Art mit einem ungünstigen Erhaltungszustand wird im Abgleich mit den Habitatvorgaben von keiner existentiellen Abhängigkeit in Bezug auf den Bereich der Bebauungsplanänderung ausgegangen. Die Flächen im Plangebiet sind größtenteils versiegelt und überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt.

Die durch ein allgemeines Wohngebiet überplante Grünfläche (ca. 490 m<sup>2</sup>) nördlich des Rewe-Marktes wird aufgrund der unmittelbar angrenzenden Nutzungen (Mehrfamilienhaus, Kindergarten, Rewe-Markt) als Habitat für den Gartenrotschwanz als eher ungeeignet eingestuft. Davon abgesehen wird ein Vorkommen des Gartenrotschwanzes im Plangebiet für sehr unwahrscheinlich gehalten. Es ist davon auszugehen, dass für diese Vogelart im Umfeld, insbesondere in den Gärten, wesentlich bessere Lebensstätten bestehen. Beispielfhaft wird die süd-westlich an den Änderungsbereich angrenzende Gartenfläche mit Obstbaumbestand genannt.

Im weiteren Bauleitplanverfahren werden im Rahmen des Umweltberichtes die Belange des Umweltschutzes berücksichtigt.

Der Vorwurf der Irreführung wird zurückgewiesen, ansonsten werden die abschließenden Ausführungen zur Kenntnis genommen.

**1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl  
„Unterführung Langenwiedenweg“**

**Abwägung im Rahmen der Beteiligungen  
gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB**

eingegangene Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf gem. § 4 (1) BauGB	Abwägungsvorschläge
<p><b>2) Bezirksregierung Arnsberg, Dez. 53 (Immissionsschutz)</b> Schreiben vom 03.09.2013 (Eingang per Email)</p> <p>Die Festsetzungen im Bebauungsplan wurden daraufhin überprüft, ob und inwieweit die Planungsabsichten mit den Erfordernissen des Immissionsschutzes aus der Sicht der oberen Immissionsschutzbehörde vereinbar sind. Gegen die Festsetzungen im Planentwurf bestehen keine Bedenken. Auch Anregungen werden nicht vorgebracht.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>3) PLEdoc GmbH</b> Schreiben vom 03.09.2013 (Eingang per Email)</p> <p>Im Rahmen unserer Prüfung Ihrer Anfrage haben wir den räumlichen Ausdehnungsbereich Ihrer Maßnahme in dem beigefügten Übersichtsplan dargestellt. Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Bitte überprüfen Sie diese Darstellung auf Vollständigkeit und Richtigkeit und nehmen Sie bei Unstimmigkeiten umgehend mit uns Kontakt auf.</p> <p>Der in der Anlage gekennzeichnete Bereich berührt keine Versorgungseinrichtungen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Open Grid Europe GmbH, Essen (ehemals E.ON Gastransport GmbH)</li> <li>- Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen (ehemals E.ON Ruhrgas AG)</li> <li>- Ferngas Nordbayern GmbH (FGN), Nürnberg</li> <li>- GasLINE Telekommunikationsnetz ges. deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH &amp; Co. KG, Straelen</li> <li>- Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen</li> <li>- Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen</li> <li>- Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH &amp; Co. KG (NETG), Dortmund</li> <li>- Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen</li> </ul> <p>Diese Auskunft bezieht sich nur auf die Versorgungseinrichtungen der hier aufgelisteten Versorgungsunternehmen. Auskünfte zu Anlagen sonstiger</p>	<p>Der beigefügte Übersichtsplan wurde auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft. Es wurden keine Unstimmigkeiten festgestellt.</p> <p>Auskünfte zu Anlagen sonstiger Netzbetreiber wurden bei den jeweiligen Versorgungsunternehmen etc. gesondert eingeholt.</p>

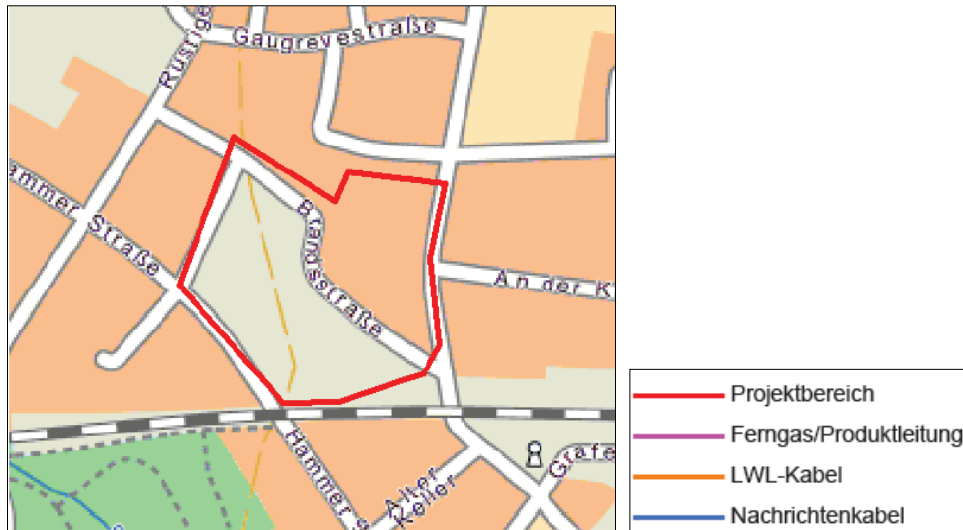
# 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl „Unterführung Langenwiedenweg“

# Abwägung im Rahmen der Beteiligungen gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB

Netzbetreiber (z. B. auch weiterer E.ON-Gesellschaften) sind bei den jeweiligen Versorgungsunternehmen bzw. Konzerngesellschaften oder Regionalcentern gesondert einzuholen.

Sollte der Geltungsbereich bzw. das Projekt erweitert oder verlagert werden oder der Arbeitsraum die dargestellten Projektgrenzen überschreiten, so bitten wir um unverzügliche Benachrichtigung.

### Übersichtsplan



Soweit Versorgungsunternehmen durch konkrete Bauvorhaben betroffen sind, werden sie im Zuge der Ausführungsplanung erneut beteiligt und dann über mögliche Änderungen informiert.

### 4) LWL-Archäologie für Westfalen

Schreiben vom 03.09.2013 (Eingang per Email)

Gegen die Zielsetzung der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben zu steuern bestehen aus bodendenkmalpflegerischer Sicht keine Bedenken. Der südliche Planbereich ist durch die bestehenden Bauungen stark überprägt, weshalb eine dortige Erhaltung von Bodendenkmalsubstanz eher unwahrscheinlich ist. Dennoch kann die Entdeckung von bisher noch unbekannt archäologischen Fundstellen nicht vollständig ausgeschlossen werden, weshalb weiterhin der in der Begründung genannte Punkt Denkmalschutz „Grundsätzlich

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

**1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl  
„Unterführung Langenwiedenweg“**

**Abwägung im Rahmen der Beteiligungen  
gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB**

<p>können bei Bodeneingriffen...“ für das Plangebiet zu beachten ist.</p> <p>Gegen die Erweiterung des im nördlichen Plangebiet festgesetzten Allgemeinen Wohngebietes in Richtung Westen (bisher als Kinderspielplatz festgesetzte Fläche) bestehen jedoch Bedenken. Es handelt sich hier um eine bisher noch unbebaute Grünfläche, die vermutlich noch nicht modern gestört ist. Nördlich dieses Planbereiches liegen einige steinzeitliche Fundstellen (4413,95; 4413,162; 4413,71) und im südlichen Bereich ebenfalls eine steinzeitliche Fundstelle sowie eine bandkeramische Siedlung (4413,86:01-11; 4413,175; vergl. Anlage 3 der Begründung zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33). Steinzeitliche und bandkeramische Fundstellen/Siedlungen weisen meist, das hat die Erfahrung gezeigt, große Ausdehnungen auf. Daher ist damit zu rechnen, dass in dem genannten Erweiterungsbereich weitere steinzeitliche/bandkeramische Bodendenkmalsubstanz bei Bodeneingriffen aufgedeckt wird. Zudem könnten hier aber auch, aufgrund der relativen Nähe zum Stadtkernbereich und zu den ehem. Salinen Neuwerk und Höppe, bisher noch unbekannte mittelalterliche oder neuzeitliche Fundstellen entdeckt werden.</p> <p>Daher bitten wir Sie, Bodeneingriffe im Bereich der geplanten Wohnbaufläche frühzeitig mit unserem Hause abzustimmen, um eine archäologische Begleitung - vor allem des Oberbodenabtrags - durch einen Mitarbeiter unseres Amtes sicherzustellen. Bitte beachten Sie, dass der Oberbodenabtrag, aufgrund der aktuellen personellen Situation unseres Hauses, mit einigem Vorlauf vor den eigentlichen Baumaßnahmen durchgeführt werden sollte, damit es nicht zu unnötigen Verzögerungen im Bauablauf und dadurch zu Mehrkosten kommt.</p> <p>Der Oberbodenabtrag muss mit einem Bagger mit Böschungsschaufel im rückwärtigen Verfahren abgetragen werden.</p>	<p>In die Bebauungsplanänderung (Plan und Begründung) wird folgender Hinweis aufgenommen:</p> <p><i>„Bodeneingriffe sind frühzeitig mit dem LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761-93750, Fax: 02761-937520) abzustimmen, um eine archäologische Begleitung - vor allem des Oberbodenabtrags - durch einen Mitarbeiter des Amtes sicherzustellen. Der Oberbodenabtrag muss mit einem Bagger mit Böschungsschaufel im rückwärtigen Verfahren abgetragen werden.“</i></p> <p>Des Weiteren wird bei einem konkreten Bauvorhaben der Bauherr im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens darauf hingewiesen.</p>
<p><b>5) Unitymedia NRW GmbH</b> Schreiben vom 05.09.2013 (Eingang per Email)</p> <p>Im Planbereich liegen Versorgungsanlagen der Unitymedia NRW GmbH. Wir sind grundsätzlich daran interessiert, unser glasfaserbasiertes Kabelnetz in Neubaugebieten zu erweitern und damit einen Beitrag zur Sicherung der Breitbandversorgung für Ihre Bürger zu leisten.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

**1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl  
„Unterführung Langenwiedenweg“**

**Abwägung im Rahmen der Beteiligungen  
gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB**

<p>Ihre Anfrage wurde an die zuständige Fachabteilung weiter geleitet, die sich mit Ihnen zu gegebener Zeit in Verbindung setzen wird.</p>	
<p><b>6) Thyssengas</b> Schreiben vom 04.09.2013</p> <p>Durch die o. g. Maßnahme werden keine von Thyssengas GmbH betreuten Gasfernleitungen betroffen. Neuverlegungen in diesem Bereich sind von uns zz. nicht vorgesehen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>7) Westnetz GmbH</b> Schreiben vom 05.09.2013</p> <p>Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bestehen unsererseits keine Bedenken oder Anregungen.</p> <p>Zum o. g. Planverfahren nehmen wir wie folgt Stellung: Im Bereich der geplanten Bahnunterführung betreiben wir Fernmeldeleitungen. Diese müssen evtl. bei der Erstellung der Unterführung umgelegt werden. Im Gebiet der Stadt Werl betreibt die RWE Deutschland AG als Eigentümerin und die Westnetz GmbH als Pächterin:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Gas-Hochdruckanlagen,</li><li>- Strom-Hochspannungsverteilstromanlagen,</li><li>- Strom-Verteilnetzanlagen</li></ul> <p>Diese Stellungnahme ergeht für die betroffenen Anlagen der Verteilungsnetze Strom der Westnetz GmbH.</p> <p>Die Strom-Verteilnetzanlagen der Westnetz GmbH verlaufen dort mit ausreichendem Abstand zum vorliegenden Plangebiet. Die Gas-Hochdrucknetze und Strom-Hochspannungsverteilstromanlagen der Westnetz GmbH verlaufen mit ausreichendem Abstand zum vorliegenden Plangebiet und sind somit nicht betroffen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

**1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl  
„Unterführung Langenwiedenweg“**

**Abwägung im Rahmen der Beteiligungen  
gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB**

<p><b>8) Gelsenwasser AG</b> Schreiben vom 05.09.2013</p> <p>Für die Benachrichtigung über das o. g. Verfahren danken wir. Anregungen dazu haben wir nicht.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>9) Evangelische Kirche von Westfalen, Baureferat</b> Schreiben vom 17.09.2013</p> <p>Gegen die o. g. Planung bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>10) Bezirksregierung Arnsberg</b> Schreiben vom 25.09.2013</p> <p>Belange der allgemeinen Landentwicklung/Agrarstruktur sind von dieser Maßnahme nicht betroffen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>11) IHK Arnsberg</b> Schreiben vom 27.09.2013 (Eingang per Email)</p> <p>Grundsätzlich begrüßen wir die Planung mit dem Ziel, die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben zu steuern, um die Attraktivität und die Versorgungsfunktion der Innenstadt als Hauptzentrum zu sichern und zu fördern.</p> <p>Insofern hatten wir bereits in der Vergangenheit im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ (der u. a. die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen „Nahversorgungsschwerpunkt“ im Werler Norden zum Ziel hat) darauf hingewiesen, dass eine Überplanung des hier in Rede stehenden Plangebietes notwendig ist, um etwaige über den Bestandsschutz hinausgehende Einzelhandelsentwicklungen mit zentren-/nahversorgungsrelevanten Sortimenten auszu-schließen. Dieser Forderung wird mit der aktuellen Planung Rechnung getragen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

**12) Bezirksregierung Arnsberg, höhere Landschaftsbehörde**

Schreiben vom 24.09.2013

Aus Sicht der höheren Landschaftsbehörde möchte ich folgende Hinweise geben:

Der bestehende Regionalplan stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 33 einen Allgemeinen Siedlungsbereich dar.

Von der verbindlichen Bauleitplanung sind keine Landschaftsschutzgebiete, geschützten Landschaftsbestandteile oder Naturdenkmäler betroffen.

Zielsetzung der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 ist die Steuerung der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben, so sollen im Geltungsbereich nur Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zugelassen werden. Die Art der baulichen Nutzung verändert sich nicht. Eine festgesetzte öffentliche Gründlandfläche mit der Zweckbestimmung Kinderspielplatz und eine weitere Fläche zum Anpflanzen von standortgemäßen Bäumen und Sträuchern werden aufgegeben.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens brauchen gem. § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Eingriffe in Natur und Landschaft nicht ausgeglichen werden, da sie als vor dem planerischen Eingriff erfolgt oder zulässig gelten. Da Nutzungsänderungen von Flächen geplant sind, ist demnach eine Eingriffsbilanzierung erfolgt. Die Abwertung der Grünfläche entlang der Brandisstraße um eine Wertstufe ist methodisch nicht nachvollziehbar. Das Nicht-Umsetzen von Vorgaben kann nicht positiv im Rahmen der Eingriffsregelung angerechnet werden. Das sollte zukünftig beachtet werden. Der Korrekturfaktor um jeweils eine Wertstufe ist nicht nachvollziehbar, die überplanten Flächen sollten in der Eingriffsbilanzierung so bewertet werden, wie sie im Bebauungsplan festgelegt sind. Die Eingriffsbilanzierung muss daher überarbeitet werden.

Die im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 am nördlichen Rand der Brandisstraße festgesetzte Grünfläche wird im Süden von der Brandisstraße und im Norden von dem Parkplatz des heutigen Rewe-Marktes begrenzt. Durch ihre Lage und den damit verbundenen Einschränkungen übernimmt diese Grünfläche kaum ökologische Funktionen. Vielmehr dient sie als 2 bis 3 m breiter Trennstreifen zwischen der Brandisstraße und dem Rewe-Parkplatz. Daher wird an der in der Eingriffsbilanzierung vorgenommenen Abwertung um eine Wertstufe festgehalten.

In Bezug auf den Wegfall einer Teilfläche der im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzten Grünfläche im Bereich des Heilighäuschens (54,20 m<sup>2</sup>) wird der Anregung gefolgt. Die Eingriffsbilanzierung wurde dahingehend überarbeitet, dass für diese Teilfläche keine Abwertung vorgenommen wird, da sie im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzt ist und bei Umsetzung im Zusam-

**1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl  
„Unterführung Langenwiedenweg“**

**Abwägung im Rahmen der Beteiligungen  
gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB**

Aus Sicht der höheren Landschaftsbehörde sind die getroffenen Vorgaben (Kompensation der Eingriffe und ggf. Pflanzgebote) eindeutig rechtsverbindlich zu machen, um ihre Umsetzung zu gewährleisten. Laut Begründung soll das ermittelte Defizit an Biotopwertpunkten im Flächenpool Stadtwald ausgeglichen werden. Dazu soll ein entsprechender Ablösevertrag geschlossen werden.

Auch bei Bebauungsplänen zur Innenentwicklung gem. § 13a BauGB sind die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu beachten. Gem. § 44 BNatSchG wurde zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 eine artenschutzrechtliche Prüfung vorgelegt, die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ vom Planungsbüro LökPlan erarbeitet wurde. Die zum Thema Artenschutz gemachten Aussagen sind nicht ganz nachvollziehbar. Für das Messtischblatt 4413 LANUV wird für den Gartenrotschwanz ein ungünstiger Entwicklungszustand mit absteigender Tendenz angegeben. In der beigefügten Anlage 1, die eine Auflistung der planungsrelevanten Arten für den Lebensraumtyp Acker, Weinberge zeigt, ist der Gartenrotschwanz nicht angegeben. Die Aussage, dass der Gartenrotschwanz in den Gärten des größeren Umfeldes wesentlich bessere Lebensstätten findet, ist näher zu verifizieren. Der Gartenrotschwanz ist eine typische Vogelart der reich strukturierten Dorflandschaften, dessen Lebensraum durch das geplante Vorhaben um 445,50 m<sup>2</sup> versiegelt und somit entwertet wird.

Da ich davon ausgehe, dass die durchgestrichenen Vogelarten nicht nachgewiesen wurden, fehlen Aussagen zu einer wesentlichen planungsrelevanten Vogelart - dem Rotmilan, der sich in einem schlechten Erhaltungszustand befindet. Für das Messtischblatt ist der Rotmilan als Brutvogel angegeben. Der Rotmilan ist eine seltene und gefährdete Art. Etwa 60 % des Gesamtbestandes von Rotmilan lebt als Brutvogel in

menhang mit den angrenzenden Grünflächen ökologische Funktionen übernehmen würde.

Die Anlage 1 der Begründung (Auflistung planungsrelevanter Arten) wurde aktualisiert. Anstelle des Lebensraumtyps: Äcker, Weinberge wurde der Lebensraumtyp: Gärten, Parkanl., Siedlungsbrachen zugrunde gelegt. Unter dieser Vorgabe ist in der Auflistung planungsrelevanter Arten auch der Gartenrotschwanz angegeben. Sein Erhaltungszustand ist als ungünstig eingestuft. Im Umweltbericht (Teil II der Begründung) wird auf Seite 16 die Aussage getroffen, dass ein Vorkommen des Gartenrotschwanzes im Plangebiet für sehr unwahrscheinlich gehalten und davon ausgegangen wird, dass für diese Vogelart im Umfeld, insbesondere in den Gärten, wesentlich bessere Lebensstätten bestehen. Beispielhaft wird die süd-westlich an den Änderungsbereich angrenzende Gartenfläche mit Obstbaumbestand genannt.

Für das Messtischblatt 4413 ist der Rotmilan als „wahrscheinlich brütend“ angegeben (FT-4413-0002). Der Fundort befindet sich in einem Abstand von ca. 600 m süd-östlich des Plangebietes. Hierzu wird im artenschutzrechtlichen Fachgutachten für den Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ auf Seite 7 die Aussage getroffen, dass ein Brutvorkommen des Rotmilans hier im Innenstadtbe-



**1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl  
„Unterführung Langenwiedenweg“**

**Abwägung im Rahmen der Beteiligungen  
gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB**

<p>Deutschland. Diese Art zu erhalten, ist folglich von weltweitem Interesse und nicht nur landesweit oder auf nationaler oder europäischer Ebene von Bedeutung. In der Begründung wird nicht auf den Rotmilan eingegangen. Da der Rotmilan eine Brutvogel der offenen, reich gegliederten Landschaft mit Feldgehölzen und Wäldern ist, geh ich davon aus, dass keine artenschutzrechtliche Betroffenheit erkennbar ist, da das Vorhaben im Bebauten Bereich stattfindet.</p> <p>Vorstehende Stellungnahme ergeht nur aus landschaftspflegerischer Sicht und beinhaltet keine Zustimmung/Genehmigung auf der Grundlage des Baugesetzbuches und/oder des Landesplanungsgesetzes.</p>	<p>reich von Werl definitiv ausgeschlossen werden kann. Diese Einschätzung wurde in die Begründung aufgenommen (s. Teil II Umweltbericht, S. 16).</p>
<p><b>13) LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen</b> Schreiben vom 26.09.2013</p> <p>Gegen die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 bestehen nach derzeitigem Kenntnisstand keine Bedenken aus Sicht der städtebaulichen Denkmalpflege.</p> <p>In unmittelbarer Nachbarschaft steht ein Heiligenhäuschen auf der Verkehrsinsel. Es steht seit dem 07.07.1983 unter Denkmalschutz. Das Heiligenhäuschen ist das älteste und größte in der Stadt Werl.</p> <p>Auf S. 7 der Begründung zum Bebauungsplan wird formuliert, dass bei der Umsetzung der Planung das Denkmal an seinem Standort erhalten werden kann. Hier sollte es nicht nur um die Erhaltung am Standort gehen. Im Zusammenhang mit der Gesamtverkehrsplanung sollte das Denkmal in eine große Grünfläche integriert sein und dort von Bäumen flankiert werden. Die vorhandenen Schilder sollten einen anderen Standort bekommen Sie belasten das heutige Ansichtsbild des Denkmals.</p> <p>Auch wenn in der Zukunft das Denkmal weiter vom Straßenverkehr „umflutet“ sein wird, könnte durch Veränderungen in der Gesamtplanung das Erscheinungsbild wesentlich verbessert werden.</p>	<p>Das in der Stellungnahme beschriebene Heiligenhäuschen befindet sich zwar in unmittelbarer Nachbarschaft, ist aber nicht Bestandteil der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33.</p> <p>Bei dem in der Begründung auf S. 7 beschriebenen Denkmal handelt es sich um das an der Brandisstraße im hinteren Bereich des heutigen Rewe-Marktes gelegenen Heiligenhäuschens.</p> <p>Die Anregungen zum Heiligenhäuschen im Bereich Brandisstraße / Langenwiedenweg werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ behandelt.</p>
<p><b>14) Kreis Soest</b> Schreiben vom 27.09.2013</p> <p>Die o. g. Planung wurde hier mit den zuständigen Dienststellen und Abteilungen der Verwaltung besprochen. Im Einvernehmen mit diesen gebe ich</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

**1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl  
„Unterführung Langenwiedenweg“**

**Abwägung im Rahmen der Beteiligungen  
gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB**

folgende Stellungnahme ab:

Gegen die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ bestehen aus Sicht des Immissionsschutzes keine Bedenken. Der Immissionsschutz wurde in der Planung ausreichend berücksichtigt. Auf die Ausführungen der Stadt Werl in der Begründung zur 1. Änderung (hier: Ziffer 6.2 - Seite 7) wird an dieser Stelle hingewiesen. Diese Anregungen sind zu beachten.

Aus landschaftspflegerischer Sicht ergeben sich zur o. g. Planung keine grundsätzlichen Bedenken. Folgende Hinweise werden gegeben:

- Schutzgebiete sind nicht betroffen.
- Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplanes Werl.
- Die in der Begründung vorgenommene Eingriffsbewertung für den Naturhaushalt ist akzeptiert.
- Als Vermeidungsmaßnahme sollte der Erhalt vorhandener Gehölzbestände festgesetzt werden.
- Artenschutz:

Im Hinblick auf Artenschutzbelange ist sicherzustellen, dass keine Lebensstätten planungsrelevanter Arten zerstört werden. Es ist nicht ersichtlich, dass bei der Realisierung der beantragten Maßnahme die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für geschützte Tier- und Pflanzenarten nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz berührt werden.

Diese, anhand der Antragsunterlagen gewonnene vorläufige Einschätzung entbindet jedoch nicht von der Verpflichtung, bei der Bauausführung etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren.

Diese Stellungnahme wird zugleich abgegeben für die Landrätin als Untere Staatliche Verwaltungsbehörde - Planungsaufsicht.

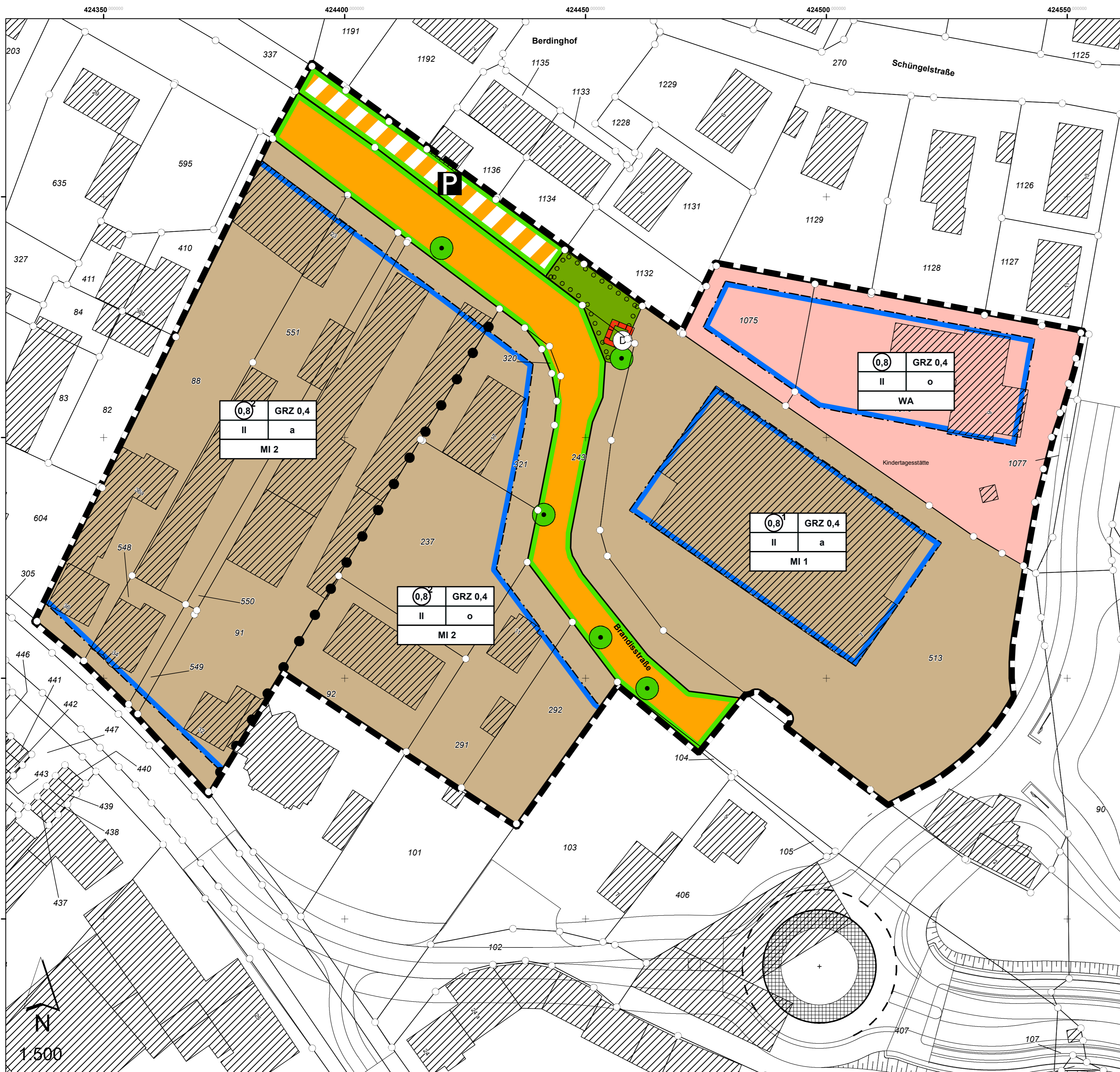
Erhaltenswerter Gehölzbestand ist im Entwurf der Bebauungsplanänderung festgesetzt (Erhalt der Bäume am südlichen Rand der Brandisstraße sowie beim Heiligenhäuschen).

Im Plan und in der Begründung zur Bebauungsplanänderung wird darauf hingewiesen, dass bei der Bauausführung etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren ist.

**1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 der Stadt Werl  
„Unterführung Langenwiedenweg“**

**Abwägung im Rahmen der Beteiligungen  
gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB**

<p><b>15) Lippeverband</b> Schreiben vom 30.09.2013</p> <p>Gegen die o. g. Bebauungsplanänderung bestehen unsererseits keine Bedenken oder Anregungen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--



**RECHTSGRUNDLAGEN**

§ 7 i.V.m. § 41 Abs. 1 Satz 2 Bst. f der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 9. April 2013 (GV. NRW. S. 194)

§§ 1, 2, 8 bis 10 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548) i.V.m. der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)

§ 86 Abs. 4 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2000 (GV. NRW. S. 256), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. März 2013 (GV. NRW. S. 142)

Planzeichenverordnung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509)

**FESTSETZUNGEN**

- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes gem. § 9 (7) BauGB
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung gem. § 16 (5) BauNVO
- WA Allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO
- (2) Zulässig sind
  - Wohngebäude,
  - die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,
  - Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.
- Ausnahmen gem. § 4 (3) BauNVO sind nicht zulässig.

**M 1 + 2**

- Mischgebiet gem. § 6 BauNVO
- (2) Zulässig sind
  - Wohngebäude,
  - Geschäfts- und Bürgebäude,
  - Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
  - sonstige Gewerbebetriebe,
  - Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
  - Gartenbetriebe,
  - Tankstellen
- Vergnügungstätten sind nicht zulässig.
- Im MI 1 und MI 2 sind Einzelhandelsbetriebe gem. § 6 (2) Nr. 3 BauNVO zulässig, die Waren der nachfolgenden Liste für nicht zentrenrelevante Sortimente anbieten:
  - Bad-, Sanitärerzeugnisse und -zubehör
  - Bauelemente, Baustoffe
  - Beleuchtungskörper, Lampen
  - Beschläge, Eisenwaren
  - Bodenbeläge, Teppiche, Tapeten
  - Boote und Zubehör
  - Brennstoffe, Mineralerzeugnisse
  - Büromöbel und -maschinen
  - Erde, Torf
  - Farben, Lacke
  - Fleisen
  - Fahrzeuge aller Art und Zubehör
  - Gartenhäuser, -geräte
  - Herde, Öfen
  - Holz
  - Installationsmaterial
  - Küchen, Möbel
  - Pflanzen und Gefäße
  - Rolläden, Markisen
  - Werkzeuge
  - Zäune
  - Matratzen
  - Tierfutter

Im MI 1 sind außerdem Einzelhandelsbetriebe mit einem nahversorgungsrelevanten Kernsortiment und einem zentrenrelevanten Randsortiment bis zu 5 % der Verkaufsfläche, je Betrieb jedoch höchstens 150 m<sup>2</sup>, zulässig (s. nachfolgende Tabelle).

WZ 2008	Sortimente
47.11.1; 47.2	<b>nahversorgungsrelevantes Kernsortiment:</b> - Nahrungsmittel, Getränke u. Tabakwaren; Fach-Einzelhandel mit Nahrungsmitteln - Drogerieartikel (ohne Feinchemikalien, Saaten- u. Pflanzenschutzmittel, Schädlingsbekämpfungsmittel u. Parfümerieartikel) - Heim- u. Kleintierfutter
aus 47.75.0	
aus 47.76.2	
47.75.0	<b>zentrenrelevantes Randsortiment</b> (max. 10 % der Gesamtverkaufsfläche des Betriebes, jedoch max. 200 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche): - kosmetische Erzeugnisse u. Körperpflegemittel (ohne Parfümerieartikel) - Haushalts-; Heimtextilien (ohne Teppiche) - Bücher; Zeitschriften, Zeitungen; Schreib- u. Papierwaren, Schul- u. Büroartikel - Spielwaren - Sportartikel (Sportbekleidung, Sportschuhe) - Bekleidung; Schuhe, Lederwaren - Haushaltsgegenstände (nicht elektrische Haushaltswaren) - Blumen, Pflanzen - Aktionsartikel
aus 47.51.0; 47.53.0	
47.61.0; 47.62.1; 47.62.2	
47.65.0	
aus 47.64.2	
47.71.0; aus 47.72	
aus 47.59.9	
aus 47.76.1	

Abgrenzung der Sortimente für SB-Märkte gem. Einzelhandelsklassen NRW (2008) u. nach der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008, Statistisches Bundesamt

- Baugrenze gem. § 23 (3) BauNVO (Gebäude und Gebäudeteile dürfen diese Grenze nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.)
- GRZ 0,4 Grundflächenzahl (GRZ), bebaubarer Anteil des Baugrundstückes gem. § 19 BauNVO.
- ⊕ Geschosflächenzahl (GFZ) gem. § 20 BauNVO
- II Zahl der Vollgeschosse (Höchstgrenze) gem. § 16 (4) BauNVO
- o offene Bauweise gem. § 22 (2) BauNVO
- a abweichende Bauweise gem. § 22 (4) BauNVO  
Abweichend von der offenen Bauweise ist die Errichtung von Gebäuden über 50 m Länge zulässig.

- Straßenbegrenzungslinie
- Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB
- Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB  
Besondere Zweckbestimmung: Parkfläche
- Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB  
Besondere Zweckbestimmung: Mischfläche
- Bäume erhalten gem. § 9 (1) 25 b BauGB
- Flächen zum Anpflanzen von standortgemäßen Laubbäumen und Sträuchern gem. § 9 (1) 25 a BauGB
- NACHRICHTLICH ÜBERNOMMENE FESTSETZUNGEN
- Baudenkmal
- SONSTIGE DARSTELLUNGEN
- vorhandene Grundstücksgrenzen
- ▨ vorhandene Gebäude

**IMMISSIONSSCHUTZ**

In Bereich des festgesetzten allgemeinen Wohngebietes (nördlicher Teilbereich) ist bei einem konkreten Bauvorhaben aufgrund der Nähe zum vorhandenen Rewe-Markt und den damit verbundenen Gewerbelärm im Baugenehmigungsverfahren gem. Runderlass des Ministeriums für Bauen und Wohnen vom 24.09.1990 (MBL NW S. 1348) und der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) eine ausreichende Luftschalldämmung der Außenbauteile nachzuweisen.

Die Norm DIN 4109 liegt bei der Stadtverwaltung Werl (Rathaus, Fachbereich III, Abt. 63 - Bauordnung und Hochbau) zur Einsichtnahme für jedermann bereit.

**HINWEISE**

- Allgemein**  
Mit Inkrafttreten dieser Bebauungsplanänderung treten die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ für den Geltungsbereich seiner 1. Änderung außer Kraft.
- Entwässerung**  
Die Stadt Werl hat die Versickerungsfähigkeit im Stadtgebiet in einem Gutachten ermitteln lassen. Der überwiegende Teil des Stadtgebietes ist aus verschiedenen Gründen für eine Versickerung nicht geeignet. Die Ergebnisakte mit der Abgrenzung von Bereichen mit unterschiedlicher Tauglichkeit für die Versickerung von Niederschlagswasser kann in der Planungsabteilung oder im Kommunalbetrieb der Stadt Werl eingesehen werden.
- Artenschutz**  
Als vorsorgliche Maßnahme sollten Gehölzentnahmen nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. / 29. Februar (außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten) erfolgen. Des Weiteren sind die Vorgaben des § 39 (5) Satz 2 BNatSchG zu beachten.  
Bei der Bauausführung ist etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren.
- Alltlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz**  
1. Sollten bei Erdarbeiten Abfallablagerungen oder Bodenverunreinigungen festgestellt werden, ist die Abteilung 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**  
Bodeneingriffe sind frühzeitig mit dem Landschaftsverband (LWL)-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe, Tel.: 02761-93750, Fax: 02761-937520) abzustimmen, um eine archäologische Begleitung - vor allem des Oberbodenabtrags - durch einen Mitarbeiter des Amtes sicherzustellen. Der Oberbodenabtrag muss mit einem Bagger mit Böschungsschaufel im rückwärtigen Verfahren abgetragen werden.  
Grundsätzlich 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: 02761-937520), unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 und § 18 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.

- Artenschutz**  
Als vorsorgliche Maßnahme sollten Gehölzentnahmen nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. / 29. Februar (außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten) erfolgen. Des Weiteren sind die Vorgaben des § 39 (5) Satz 2 BNatSchG zu beachten.  
Bei der Bauausführung ist etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren.
- Alltlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz**  
1. Sollten bei Erdarbeiten Abfallablagerungen oder Bodenverunreinigungen festgestellt werden, ist die Abteilung 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**  
Bodeneingriffe sind frühzeitig mit dem Landschaftsverband (LWL)-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe, Tel.: 02761-93750, Fax: 02761-937520) abzustimmen, um eine archäologische Begleitung - vor allem des Oberbodenabtrags - durch einen Mitarbeiter des Amtes sicherzustellen. Der Oberbodenabtrag muss mit einem Bagger mit Böschungsschaufel im rückwärtigen Verfahren abgetragen werden.  
Grundsätzlich 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: 02761-937520), unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 und § 18 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.

**AUFSTELLUNGSBESCHLUSS**

Die Änderung des Bebauungsplanes ist gem. § 2 (1) i.V.m. § 1 (8) BauGB vom Planungs-, Bau- und Umweltausschuss der Stadt Werl am 21.06.2011 beschlossen worden.

Werl, den  
.....  
Bürgermeister

Der Aufstellungsbeschluss ist am 22.08.2013 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Werl, den  
.....  
Bürgermeister

**FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT**

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB wurde aufgrund des Beschlusses des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses vom 21.06.2011 durch Anhörung in der Zeit vom 02.09.2013 bis einschl. 04.10.2013 durchgeführt.

Ort und Zeit der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sind am 22.08.2013 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Werl, den  
.....  
Bürgermeister

**FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN**

Der Vorentwurf mit Begründung wurde den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB mit Schreiben vom 29.08.2013 zur Unterrichtung und Äußerung - auch im Hinblick auf den Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung - zugesandt.

Sie wurden um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 04.10.2013 gebeten.

Werl, den  
.....  
Bürgermeister

**BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN**

Der Entwurf mit Begründung wurde den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB mit Schreiben vom ..... zugesandt.

Sie wurden um Abgabe einer Stellungnahme bis zum ..... gebeten.

Werl, den  
.....  
Bürgermeister

**BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT (OFFENLEGUNG)**

Der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am ..... die Entwürfe des Planwerks und der Begründung zur Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB beschlossen.

Der Planentwurf und der Entwurf der Begründung sowie die vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben in der Zeit vom ..... bis ..... einschließlich öffentlich ausgelegt.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sind am ..... ortsüblich bekannt gemacht worden.

Werl, den  
.....  
Bürgermeister

**SATZUNGSBESCHLUSS**

Der Rat der Wallfahrtsstadt Werl hat in seiner Sitzung am ..... die Abwägung über alle im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und diese Bebauungsplanänderung gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.

Werl, den  
.....  
Bürgermeister

**BEKANNTMACHUNG UND INKRAFTTRETEN**

Der Beschluss gem. § 10 (1) BauGB ist am ..... ortsüblich bekannt gemacht worden. Mit dieser Bekanntmachung tritt die Bebauungsplanänderung gem. § 10 (3) BauGB in Kraft.

Die Bebauungsplanänderung mit Begründung und zusammenfassender Erklärung kann während der Dienststunden im Rathaus von jedermann eingesehen werden.

Werl, den  
.....  
Bürgermeister

**PLANUNTERLAGE**

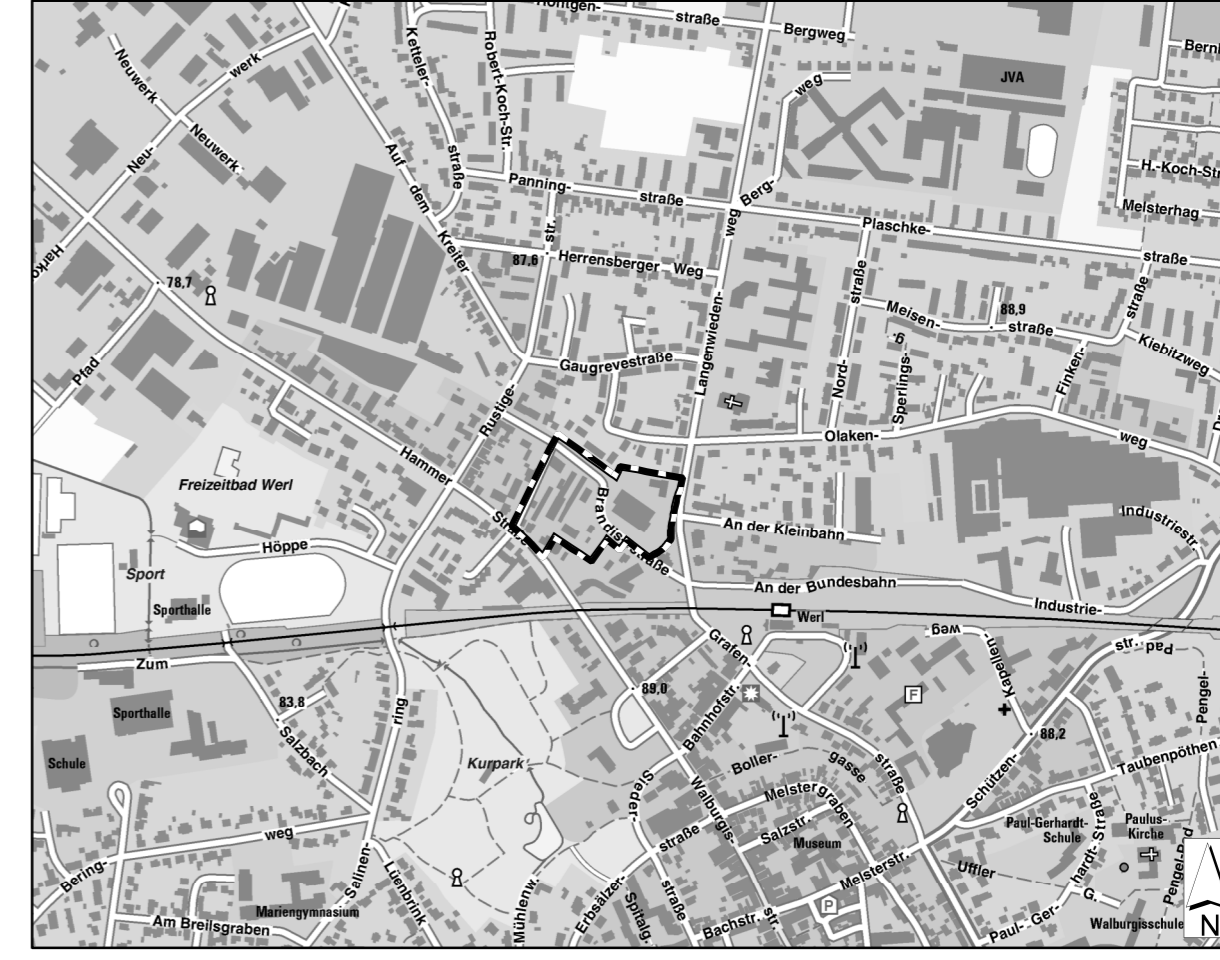
Die Planunterlage, Stand Febr. 2015, entspricht den Anforderungen des § 1 der Planzeichenverordnung vom 18.12.1990. Die Festlegung der städtebaulichen Planung ist geometrisch eindeutig.

Werl, den  
.....  
öffentlich bestellter Vermessungsingenieur

Der Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“, 1. Änderung, wurde aufgestellt von der Abt. Stadtplanung, Straßen und Umwelt der Stadt Werl.

Werl, den  
.....  
i. A.

**Übersichtsplan M 1: 10.000**

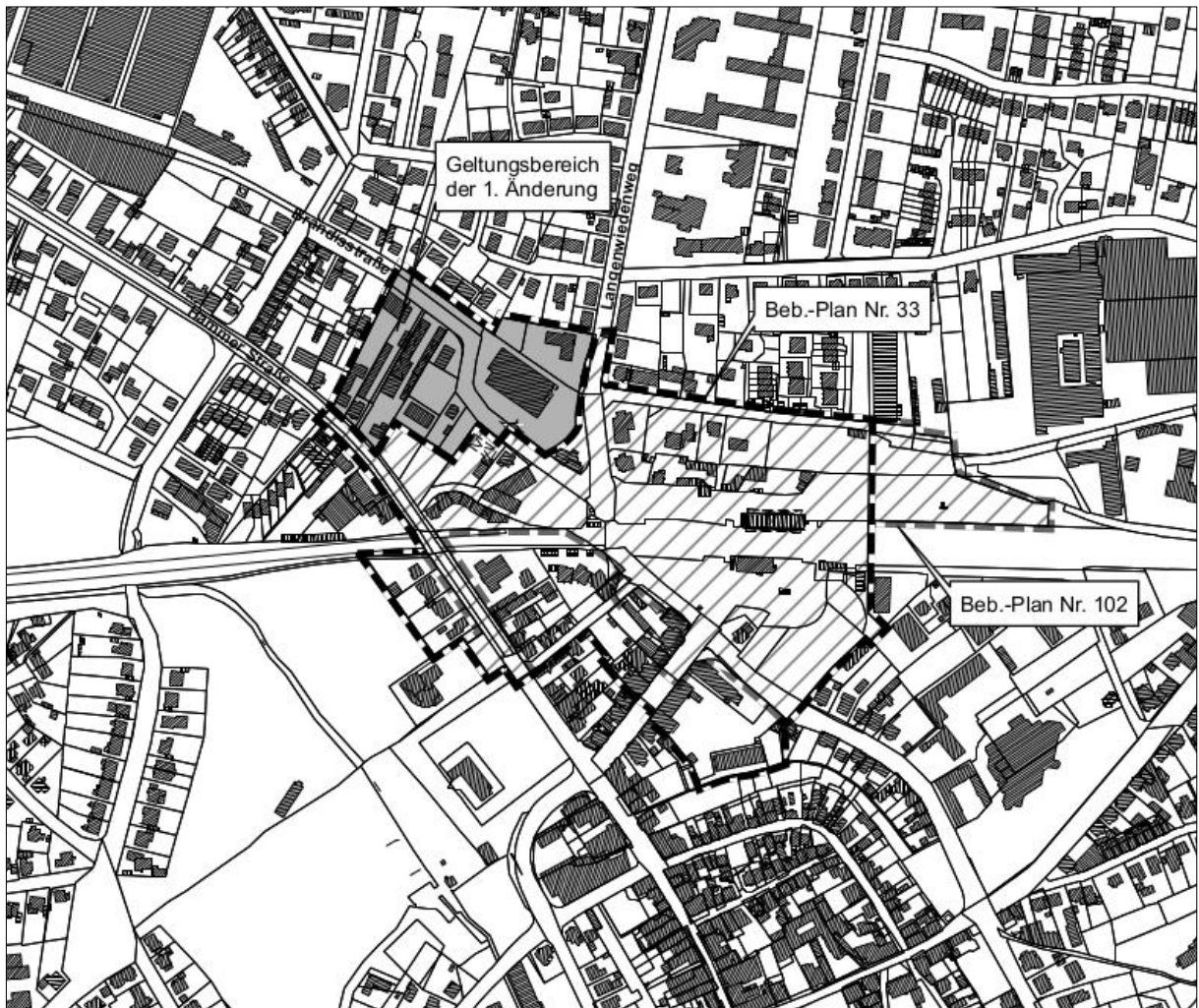


**Bebauungsplan Nr. 33  
"Unterführung Langenwiedenweg"  
1. Änderung  
- Entwurf -**

FB III / Abt. 61 - Schei/Ha  
Werl, im Mai 2015

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**



## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

#### **Inhalt**

##### **Teil I**

<b>1</b>	<b>Lage des Plangebietes</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Entwicklung aus übergeordneten Plänen</b>	<b>4</b>
	2.1 Regionalplan	4
	2.2 Flächennutzungsplan	4
<b>3</b>	<b>Planungsziele / Planungsinhalte</b>	<b>4</b>
	3.1 Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“	4
	3.2 Bebauungsplan Nr. 33, 1. Änderung	5
<b>4</b>	<b>Erschließung</b>	<b>6</b>
	4.1 Verkehr	6
	4.2 Ver- und Entsorgung / Entwässerung	6
<b>5</b>	<b>Natur- und Landschaft</b>	<b>6</b>
	5.1 Artenschutz	6
	5.2 Umweltbericht	7
	5.3 Bewertung und Ausgleich des Eingriffs	7
<b>6</b>	<b>Sonstige Belange</b>	<b>7</b>
	6.1 Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz	7
	6.2 Immissionsschutz	7
	6.3 Denkmalschutz	8
<b>7</b>	<b>Maßnahmen und Kosten zur Umsetzung der Planung</b>	<b>8</b>
<b>8</b>	<b>Hinweise</b>	<b>8</b>

##### **Teil II Umweltbericht**

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>11</b>
	1.1 Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte des Bebauungsplanes	11
	1.2 Ziele des Umweltschutzes aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen und ihre Berücksichtigung	12

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme - Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich Prognose bei Durchführung der Planung</b>	<b>14</b>
2.1	Schutzgut Mensch	14
2.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	15
2.3	Schutzgut Boden	18
2.4	Schutzgut Wasser	18
2.5	Schutzgut Luft und Klima	19
2.6	Schutzgut Landschaft	19
2.7	Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter	19
2.8	Wechselwirkungen	20
2.9	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	21
<b>3</b>	<b>Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung</b>	<b>22</b>
<b>4</b>	<b>Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung</b>	<b>22</b>
<b>5</b>	<b>Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen</b>	<b>22</b>
5.1	Vermeidungs-, Verringerungs- und Schutzmaßnahmen	22
5.2	Ausgleichsmaßnahmen	23
<b>6</b>	<b>Alternative Planungsmöglichkeiten</b>	<b>23</b>
<b>7</b>	<b>Angewendete Methodik, Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben und Kenntnislücken</b>	<b>23</b>
<b>8</b>	<b>Monitoring (Maßnahmen zur Überwachung)</b>	<b>24</b>
<b>9</b>	<b>Zusammenfassung des Umweltberichts</b>	<b>24</b>

## BEGRÜNDUNG

zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

# Begründung

## 1 Lage des Plangebietes

Der im Jahr 1990 in Kraft getretene Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ befindet sich im nördlichen Stadtgebiet. Seine 1. Änderung bezieht sich auf den nordwestlichen Teilbereich und umfasst eine Fläche von ca. 2 ha.

Der Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 tangiert im Süd-Westen die „Hammer Straße“ sowie im Nord-Osten den „Langenwiedenweg“ und umfasst den östlichen Teil der „Brandisstraße“.

## 2 Entwicklung aus übergeordneten Plänen

### 2.1 Regionalplan

Der bestehende Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis stellt für den Änderungsbereich einen Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) dar.

### 2.2 Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Werl sind für den Geltungsbereich ein Mischgebiet und eine Wohnbaufläche dargestellt. Die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 entspricht den Darstellungen im Flächennutzungsplan.

## 3 Planungsziele / Planungsinhalte

### 3.1 Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

Auszug aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“





## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

Planungsziel 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.

Hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung sind im Bebauungsplan Nr. 33 für den Geltungsbereich seiner 1. Änderung Mischgebiete und ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. In den Mischgebieten sind u. a. Einzelhandelsbetriebe zulässig. Die Einzelhandelsnutzungen sind nicht eingeschränkt. Außerdem sind Verkehrsflächen und Flächen zum Anpflanzen von standortgemäßen Bäumen und Sträuchern sowie eine öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung: Kinderspielplatz ausgewiesen.

### **3.2 Bebauungsplan Nr. 33, 1. Änderung**

Im Jahr 2002 wurde bereits ein Verfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ eingeleitet. Da über die geplante Bahnunterführung hinaus eine ganzheitliche Umgestaltung des Bahnhofsareals verfolgt wird, hat der Planungs- und Bauausschuss in seiner Sitzung am 14.05.2009 den seinerzeit gefassten Beschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ aufgehoben und die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“, der den Bebauungsplan Nr. 33 größtenteils überlagert, beschlossen.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 liegt eine Teilfläche (ca. 900 m<sup>2</sup>) des heutigen Rewe-Grundstückes, da sie die für die Anbindung des Langenwiedenweges an die geplante Bahnunterführung benötigt wird.

Ergänzend zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 sowie in Anlehnung an die Aufstellungsbeschlüsse zu den Bebauungsplänen Nr. 100 „Neheimer Straße II“ und Nr. 101 „Neheimer Straße III“ (2006) sowie Nr. 64 n „Hammer Straße“ (2007) und Nr. 110 „Hammer II“ (2011) hat der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss in seiner Sitzung am 21.06.2011 das Verfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ beschlossen.

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 wird das Ziel verfolgt, die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben zu steuern, um die Attraktivität und die Versorgungsfunktion der Innenstadt als Hauptgeschäftszentrum zu sichern und zu fördern.

Unter der Zielsetzung, den zentralen Versorgungsbereich (Innenstadt) zu erhalten und zu entwickeln sollen durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 im Geltungsbereich nur Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zugelassen werden. Zum Schutz des bestehenden Rewe-Marktes ist hier ausnahmsweise ein nahversorgungsrelevantes Kernsortiment einschl. Aktionsartikel (max. 5 % der Gesamtverkaufsfläche) zulässig. Dadurch wird einer städtebaulich erwünschten Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit innenstadtrelevanten Sortimenten und Branchen im zentralen Versorgungsbereich und damit der Belebung der Innenstadt Rechnung getragen.

Die Planungsziele entsprechen den Zielsetzungen der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl (BBE Unternehmensberatung GmbH, Köln, 2005).

Vor dem Hintergrund des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ (in Aufstellung), der den Bebauungsplan Nr. 33 größtenteils überlagert und ebenfalls eine Verknüpfung des „Langenwiedenweges“ mit der „Hammer Straße“ vorsieht, ist zu erwarten, dass die daran angrenzenden Grundstücke (z. B. Firma Rubart, Rewe-Markt) an Attraktivität für Einzelhandelsnutzungen gewinnen. Zudem wird bei Realisierung der Bahnunterführung Langenwiedenweg die „Brandisstraße“ vom „Langenwiedenweg“ abgebunden. Vor diesem Hintergrund ist eine Verbindung von der „Brandisstraße“ zum „Langenwiedenweg“ vorgesehen. Diese Fläche wird als Mischverkehrsfläche festgesetzt. Dadurch ist es möglich sowohl die Fußgänger und Radfahrer an den

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

Langenwiedenweg anzubinden, als auch die Zufahrt zu dem bestehenden Grundstück Brandisstr. 5 sicherzustellen.

Des Weiteren wird bei Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 102 von dem heutigen Rewe-Grundstück eine Teilfläche durch eine Verkehrsfläche in Anspruch genommen. Im Zuge der Abbindung der „Brandisstraße“ vom „Langenwiedenweg“ ist ein Ausgleich der für die Anbindung des Langenwiedenweges an die geplante Bahnunterführung benötigten Fläche des heutigen Rewe-Grundstückes möglich, indem die südlich an das Rewe-Grundstück angrenzende städtische Fläche entsprechend umgestaltet und dem Rewe-Grundstück zugeordnet wird. Vor diesem Hintergrund entfällt die festgesetzte Fläche zum Anpflanzen von standortgemäßen Bäumen und Sträuchern entlang der „Brandisstraße“.

Aufgrund der Abbindung der Brandisstraße durch den Bau der Bahnunterführung entstehen im Straßenbereich Flächen die für das „REWE“-Alt Grundstück zur Verfügung gestellt werden können. Die vorhandene Brandisstraße wird verschmälert, sodass hier Flächen für z.B. Stellplätze des REWE- Altstandortes entstehen können.

Der nördlich des heutigen Rewe-Marktes festgesetzte Kinderspielplatz (Kategorie C: für Kinder < 6 J.) soll ebenfalls entfallen. Er wurde bis heute nicht errichtet und im Rahmen der Spielflächenbedarfsplanung (2012) aufgegeben. Vor diesem Hintergrund wird das im nördlichen Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 33 festgesetzte Allgemeine Wohngebiet in Richtung Westen erweitert.

## **4 Erschließung**

### **4.1 Verkehr**

Das Plangebiet ist an die Haupterschließungsstraßen „Langenwiedenweg“ und „Hammer Straße“ angebunden. Zudem durchquert die „Brandisstraße“ den Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung.

### **4.2 Ver- und Entsorgung / Entwässerung**

Das Plangebiet ist über die in der „Hammer Straße“, „Brandisstraße“ und im Langenwiedenweg verlaufenden Kanäle und Leitungen erschlossen.

Die Entwässerung erfolgt im Mischsystem.

## **5 Natur- und Landschaft**

Im seit 24.08.2012 rechtskräftigen Landschaftsplan VI „Werl“ ist für den Geltungsbereich eine Siedlungsfläche, die sich außerhalb der Festsetzungsräume befindet, dargestellt.

### **5.1 Artenschutz**

Es wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung vorgenommen, um festzustellen, ob im Änderungsbereich besonders oder streng geschützte Arten vorkommen oder vorkommen können. Außerdem wurde untersucht, ob durch die Umsetzung der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 Verbotstatbestände nach § 19 oder § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) im Zusammenhang mit den diesbezüglich planungsrelevanten Arten in NRW ausgelöst werden. Hierzu wurden die vom LANUV für Nordrhein-Westfalen zur Verfügung gestellten Daten aus dem „Fachinformationssystem geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“(FIS) und dem „Fundortkataster“ (LINFOS) einschließlich des Biotopkatasters abgefragt.

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

Im Ergebnis wird davon ausgegangen, dass aufgrund der innerstädtischen Lage und bestehender Vorbelastungen von der Planung keine bemerkenswerten oder schutzwürdigen Biotope berührt sind und nach dem aktuellen Kenntnisstand bei der Umsetzung der Planung keine Betroffenheit von streng oder besonders geschützten Arten ausgelöst wird und daher auch keine Verbotstatbestände nach § 19 oder § 44 BNatSchG erfüllt werden (s. Teil II Umweltbericht, Punkt 2.2, S. 15 ff.).

Als vorsorgliche Maßnahme sollten Gehölzentnahmen nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. / 29. Februar (außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten) erfolgen. Des Weiteren sind die Vorgaben des § 39 (5) Satz 2 BNatSchG zu beachten.

Bei der Bauausführung ist etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren ist.

#### **5.2 Umweltbericht**

Gem. § 2 (4) BauGB ist für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 (6) Nr. 7 und § 1 BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen. Die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen werden im Umweltbericht, der Bestandteil der Begründung ist, beschrieben und bewertet sowie Maßnahmen zur Kompensation - soweit erforderlich - benannt (s. Teil II).

#### **5.3 Bewertung und Ausgleich des Eingriffs**

Der Ausgleich des Eingriffs ist auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ bzw. des bestehenden Baurechts gem. § 34 Bau GB (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.

Dennoch wurde eine Eingriffsbilanzierung vorgenommen (s. Anl. 2), da anstelle der im Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzten öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Kinderspielplatz ein Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen und die am nord-östlichen Rand der „Brandisstraße“ festgesetzte Fläche für das Anpflanzen von standortgemäßen Bäumen und Sträuchern aufgrund der beabsichtigten Umgestaltung der „Brandisstraße“ aufgegeben wird.

## **6 Sonstige Belange**

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

Im Kataster über Altlastenverdachtsflächen und Altlasten im Kreis Soest ist im Plangebiet keine Eintragung vorhanden. Demzufolge bestehen für einen Altlastenverdacht zurzeit keine Hinweise. Folgende allgemeine Hinweise sind zu berücksichtigen:

1. Sollten bei Erdarbeiten Abfallablagerungen oder Bodenverunreinigungen festgestellt werden, ist die Abteilung 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.

### **6.2 Immissionsschutz**

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

Im Bebauungsplan Nr. 33 ist im nördlichen Teilbereich (am Langenwiedenweg) ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Hier hat sich eine Kindertagesstätte angesiedelt. Der hinter der Kindertagesstätte liegende Bereich ist im Bebauungsplan Nr. 33 als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Kinderspielplatz ausgewiesen. Der Kinderspielplatz wurde bisher nicht realisiert und im Rahmen der Spielflächenbedarfsplanung (2012) aufgegeben, so dass diese Fläche in ein Baugrundstück umgewandelt wird.

Bei einem konkreten Bauvorhaben ist aufgrund der Nähe zum vorhandenen Rewe-Markt und den damit verbundenen Gewerbelärm im Baugenehmigungsverfahren gem. Runderlass des Ministeriums für Bauen und Wohnen vom 24.09.1990 (MBI. NW S. 1348) und der DIN 4109 eine ausreichende Luftschalldämmung der Außenbauteile nachzuweisen.

In Bezug auf die Kindertagesstätte am Langenwiedenweg (Südfassade des am Langenwiedenweg gelegenen Gebäudeteils) besteht bei Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ (in Aufstellung) ein Anspruch auf passive Schallschutz-Maßnahmen. Hierzu wird auf den Nachtrag vom 19.01.2011 der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ verwiesen.

### **6.3 Denkmalschutz**

Im Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 befindet sich ein Heiligenhäuschen (an der Brandisstraße). Der Denkmalliste ist hierzu folgende Eintragung zu entnehmen:

#### Heiligenhäuschen Brandisstraße

*Das Heiligenhäuschen (X. Kreuzwegstation) ist als Bruchsteinmauerwerk auf einer Steinplatte errichtet, verputzt und graugrün gestrichen. Das Tor mit Spitzbogen ist ausgefüllt mit zwei-flügeligen schmiedeeisernen Türen. Über der kleinen Nische befindet sich eine Tonnendecke. Das Gesims besteht aus profiliertem Stein. Das Dach ist mit Dachpappe eingedeckt.*

Das aufgeführte Denkmal kann bei Umsetzung der Planung an seinem Standort erhalten werden.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass sich das Plangebiet in unmittelbarer Nähe zum historischen Stadtkern von Werl - einem archäologisch bedeutsamen Bereich - befindet.

In der näheren Umgebung des Geltungsbereiches der Bebauungsplanänderung sind zahlreiche archäologische Fundstellen verschiedener Epochen bekannt (s. Anl. 3). Möglicherweise reichen einzelne Fundstellen bis in den Änderungsbereich hinein.

## **7 Maßnahmen und Kosten zur Umsetzung der Planung**

Die Herstellung von Erschließungsanlagen ist nicht erforderlich, da es sich um einen bereits erschlossenen und bebauten Bereich handelt.

Durch die Umwandlung der im Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzten öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Kinderspielplatz in ein Allgemeines Wohngebiet, wird ein Ausgleich gem. Eingriffsbilanzierung (s. Anl. 2) erforderlich. Das ermittelte Defizit an Biotopwertpunkten soll im Flächenpool Stadtwald ausgeglichen werden. Hierzu ist im Rahmen der Baugenehmigung ein entsprechender Ablösevertrag zu schließen.

## **8 Hinweise**

### Allgemein

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

Mit Inkrafttreten dieser Bebauungsplanänderung treten die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ für den Geltungsbereich seiner 1. Änderung außer Kraft.

#### Entwässerung

Die Stadt Werl hat die Versickerungsfähigkeit im Stadtgebiet in einem Gutachten ermitteln lassen. Der überwiegende Teil des Stadtgebietes ist aus verschiedenen Gründen für eine Versickerung nicht geeignet. Die Ergebniskarte mit der Abgrenzung von Bereichen mit unterschiedlicher Tauglichkeit für die Versickerung von Niederschlagswasser kann in der Planungsabteilung oder im Kommunalbetrieb der Stadt Werl eingesehen werden.

#### Artenschutz

Als vorsorgliche Maßnahme sollten Gehölzentnahmen nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. / 29. Februar (außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten) erfolgen. Des Weiteren sind die Vorgaben des § 39 (5) Satz 2 BNatSchG zu beachten.

Bei der Bauausführung ist etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren.

#### Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz

1. Sollten bei Erdarbeiten Abfallablagerungen oder Bodenverunreinigungen festgestellt werden, ist die Abteilung 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

Bodeneingriffe sind frühzeitig mit der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761-93750, Fax: 02761-937520), abzustimmen, um eine archäologische Begleitung - vor allem des Oberbodenabtrags - durch einen Mitarbeiter des Amtes sicherzustellen. Der Oberbodenabtrag muss mit einem Bagger mit Böschungsschaufel im rückwärtigen Verfahren abgetragen werden.

Grundsätzlich 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: 02761-937520), 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.

**BEGRÜNDUNG****zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

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.

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

## **Teil II Umweltbericht**

### **1 Einleitung**

#### 1.1 Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte des Bebauungsplanes

Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ bezieht sich auf eine Fläche, die ca. 20.000 m<sup>2</sup> groß ist und den nord-westlichen Teilbereich des seit 1990 rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 33 umfasst.

Der Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung erstreckt sich über den östlichen Teil der Brandisstraße und tangiert im Süd-Westen die Hammer Straße sowie im Nord-Osten den Langenwiedenweg.

Planungsziel 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.

Hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung sind im Bebauungsplan Nr. 33 für den Geltungsbereich seiner 1. Änderung Mischgebiete und ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Außerdem sind Verkehrsflächen und Flächen zum Anpflanzen von standortgemäßen Bäumen und Sträuchern sowie eine öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung: Kinderspielplatz ausgewiesen.

Der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 21.06.2011 die Einleitung des Verfahrens zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ beschlossen. Mit der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 wird das Ziel verfolgt, die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben zu steuern, um die Attraktivität und die Versorgungsfunktion der Innenstadt als Hauptgeschäftszentrum zu sichern und zu fördern.

Vor dem Hintergrund des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ (in Aufstellung), der den Bebauungsplan Nr. 33 größtenteils überlagert und auch eine Verknüpfung des Langenwiedenweges mit der Hammer Straße vorsieht, ist zu erwarten, dass bei Realisierung der Bahnunterführung Langenwiedenweg die Brandisstraße vom Langenwiedenweg abgebunden wird. Vor diesem Hintergrund ist eine Fuß- und Radwegeverbindung von der Brandisstraße zum Langenwiedenweg vorgesehen.

Des Weiteren wird bei Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 102 von dem heutigen Rewe-Grundstück eine Teilfläche durch eine Verkehrsfläche in Anspruch genommen. Im Zuge der Abbindung der Brandisstraße vom Langenwiedenweg ist ein Ausgleich der für die Anbindung des Langenwiedenweges an die geplante Bahnunterführung benötigten Fläche des heutigen Rewe-Grundstückes möglich, indem die südlich an das Rewe-Grundstück angrenzende städtische Fläche entsprechend umgestaltet und dem Rewe-Grundstück zugeordnet wird. Vor diesem Hintergrund entfällt die festgesetzte Fläche zum Anpflanzen von standortgemäßen Bäumen und Sträuchern entlang der Brandisstraße.

Der nördlich des heutigen Rewe-Marktes festgesetzte Kinderspielplatz (Kategorie C: für Kinder < 6 J.) soll ebenfalls entfallen. Er wurde bis heute nicht errichtet und im Rahmen der Spielflächenbedarfsplanung (2012) aufgegeben. Vor diesem Hintergrund wird das im nördlichen Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 33 festgesetzte Allgemeine Wohngebiet in Richtung Westen erweitert.

## BEGRÜNDUNG

### zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

#### 1.2 Ziele des Umweltschutzes aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen und ihre Berücksichtigung

Im Rahmen der Umweltprüfung wurden Fachgesetze, die für die verschiedenen Schutzgüter Ziele und allgemeine Grundsätze definieren, berücksichtigt. Die relevanten Fachgesetze sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet.

<b>Schutzgut</b>	<b>Quelle</b>	<b>Zielaussage</b>
<b>Mensch</b>	Baugesetzbuch	Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes bei der Aufstellung von Bauleitplänen, insbesondere die Vermeidung von Emissionen
	Bundesimmissionschutzgesetz	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigung, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen)
	TA-Lärm	Schutz der Allgemeinheit und Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie deren Vorsorge
	DIN 18005	Als Voraussetzung für gesunde Lebensverhältnisse in der Bevölkerung ist ein ausreichender Schallschutz notwendig, dessen Verringerung insbesondere am Entstehungsort, aber auch durch städtebauliche Maßnahmen in Form von Lärmvorsorge und Lärmminde- rung bewirkt werden soll.
<b>Tiere und Pflanzen</b>	FFH- und Vogelschutzrichtlinie	Schutz und Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen von gemeinschaftlicher Bedeutung zur Sicherstellung einer biologischen Vielfalt und insbesondere die Erhaltung wildlebender Vogelarten
	Bundesnaturschutzgesetz/ Landschafts- schutzgesetz NRW	Natur und Landschaft sind aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung künftiger Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereichen zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen, dass: <ul style="list-style-type: none"><li>• die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes,</li><li>• die Regenerationsfähigkeit und die nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter,</li><li>• die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume sowie</li><li>• die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind.</li></ul>
	Baugesetzbuch	Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturhaushaltes und der Landschaftspflege, insbesondere: <ul style="list-style-type: none"><li>• die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt,</li><li>• die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete sowie</li><li>• die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes von seinen in § 1 (6) Nr. 7 a bezeichneten Bestandteilen (Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes) zu berücksichtigen.</li></ul>
<b>Boden</b>	Bundesbodenschutzgesetz	Ziele sind: <ul style="list-style-type: none"><li>• der langfristige Schutz des Bodens hinsichtlich seiner Funktion im Naturhaushalt, insbesondere als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen,</li><li>• Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser und Nähr-</li></ul>



**BEGRÜNDUNG****zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

		<p>stoffkreisläufen,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz),</li> <li>• Archiv für Natur- und Kulturgeschichte,</li> <li>• Standorte für Rohstofflagerstätten, für land- und forstwirtschaftliche sowie siedlungsbezogene und öffentliche Nutzungen,</li> <li>• der Schutz des Bodens vor schädlichen Bodenveränderungen,</li> <li>• Vorsorgeregulungen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen sowie</li> <li>• die Förderung der Sanierung schädlicher Bodenveränderungen und Altlasten.</li> </ul>
	Baugesetzbuch	<p>sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung zur Verringerung zusätzlicher Inanspruchnahme von Böden (Bodenschutzklausel), Gewährleistung einer sozialgerechten Bodennutzung</p>
<b>Wasser</b>	Wasser-Haushaltsgesetz	Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit und zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigung ihrer ökologischen Funktionen
	Landes-Wassergesetz NRW	Schutz der Gewässer vor vermeidbaren Beeinträchtigungen und die sparsame Verwendung des Wassers sowie die Bewirtschaftung von Gewässern zum Wohl der Allgemeinheit
<b>Luft</b>	Bundes-immissionschutzgesetz inkl. Verordnungen	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigung, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen)
	TA-Luft	Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge zur Erzielung eines hohen Schutzniveaus für die gesamte Umwelt
<b>Klima</b>	Landschaftsschutzgesetz NRW	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes (und damit auch der klimatischen Verhältnisse) als Lebensgrundlage des Menschen und Grundlage für seine Erholung
<b>Landschaft</b>	Bundesnaturschutzgesetz/ Landschaftsschutzgesetz NRW	Schutz, Pflege und Entwicklung und ggf. Wiederherstellung der Landschaft aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft
	Baugesetzbuch	Vermeidung und Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes

Neben den allgemeinen gesetzlichen Grundlagen wurden die Ziele des Regionalplanes und des Landschaftsplanes berücksichtigt. Der bestehende Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis stellt für das Plangebiet einen Allgemeinen Siedlungsbereich dar. Im Landschaftsplan VI „Werl“ ist für den Geltungsbereich eine Siedlungsfläche, die sich außerhalb der Festsetzungsräume befindet, dargestellt.

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

## **2 Bestandsaufnahme - Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich Prognose bei Durchführung der Planung**

### 2.1 Schutzgut Mensch

Für den Menschen sind im Zusammenhang mit der angestrebten Planung Auswirkungen auf das Wohnumfeld und die Erholungsfunktion (Lärm, Luftschadstoffe, Staub, Gerüche und Landschaftsbild) von Bedeutung.

Der Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung umfasst den östlichen Teil der Brandisstraße und tangiert im Süd-Westen die Hammer Straße sowie im Nord-Osten den Langenwiedenweg. Im Norden schließen sich Geschosswohnungsbauten an. Neben Wohngebäuden sind im Umfeld Handels- und Gewerbebetriebe ansässig.

In Bezug auf die, an das Plangebiet angrenzende Wohnnutzung, insbesondere im Norden, besteht eine Empfindlichkeit in Bezug auf das Schutzgut Mensch hinsichtlich planerischer Veränderungen im Geltungsbereich.

Aufgrund der Prägung des Plangebietes durch Handels- und Gewerbenutzungen, einer Erschließungsstraße (Brandisstraße), die als Einbahnstraße vom Langenwiedenweg mittig durch das Plangebiet bis zur Rustigestraße verläuft sowie angrenzender bedeutender innerstädtischer Straßen (Hammer Straße und Langenwiedenweg) und fehlender Erholungseinrichtungen ist davon auszugehen, dass das Plangebiet keine Erholungsfunktion übernimmt.

### Bewertung

Der Geltungsbereich ist aufgrund der durch das Plangebiet verlaufenden Erschließungsstraße und angrenzender bedeutender innerstädtischer Straßen hinsichtlich der Immissionen, die sich aus dem Straßenverkehr ergeben vorbelastet.

Der Bebauungsplan Nr. 33 sieht die Verknüpfung der Hammer Straße mit dem Langenwiedenweg und den Bau einer Bahnunterführung vor. Er wird durch den Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“, der sich zurzeit in Aufstellung befindet, größtenteils überlagert. Der Bebauungsplan Nr. 102 hat ebenfalls zum Ziel, die Hammer Straße mit dem Langenwiedenweg zu verknüpfen. Damit einher geht die Abbindung der Brandisstraße vom Langenwiedenweg. Zudem ist im Bebauungsplan Nr. 102 ein sonstiges Sondergebiet für den großflächigen Einzelhandel (Nahversorgungszentrum mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m<sup>2</sup>) festgesetzt. Im Zusammenhang mit der Realisierung des geplanten Nahversorgungszentrums und der Umgestaltung der verkehrlichen Situation (Fertigstellung der Bahnunterführung i. V. m. der Verknüpfung der Hammer Straße mit dem Langenwiedenweg und Abbindung der Brandisstraße vom Langenwiedenweg) ist eine Erhöhung der Belastung durch Straßenverkehrslärm auf der Hammer Straße und dem Langenwiedenweg zu erwarten. In anderen Bereichen wird die Belastung durch Straßenverkehrslärm hingegen abnehmen.

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 auf Grundlage eines verkehrstechnischen Gutachtens (PVT, Essen, April 2009) eine Geräuschimmissions-Untersuchung in Bezug auf den Straßen- und Schienenverkehr (Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund, Nov. 2010) erstellt. Für die Bereiche bzw. Gebäudeseiten, bei denen sich durch die Umgestaltung der verkehrlichen Situation die Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mind. 3 dB(A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöhen, besteht ein Anspruch auf aktive oder passive Schallschutz-Maßnahmen.

In Bezug auf den Bebauungsplan Nr. 102 wurden aus städtebaulichen Gründen und aufgrund der örtlichen Gegebenheiten aktive Schallschutz-Maßnahmen nicht in Betracht gezogen. Demzufolge sind passive Schallschutz-Maßnahmen, die sich auf Räume zum ständigen Aufenthalt

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

von Menschen beziehen, gem. den Ergebnissen der Geräuschimmissions-Untersuchung im Bebauungsplan Nr. 102 (in Aufstellung) festgesetzt.

Das Gebäude Hammer Straße Nr. 32 sowie die Kindertagesstätte am Langenwiedenweg, die im Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 liegen, wurden in die Geräuschimmissions-Untersuchung mit einbezogen. Nach dem Gutachten bzw. des Nachtrages vom 19.01.2011 besteht für die Kindertagesstätte am Langenwiedenweg (Südseite des am Langenwiedenweg gelegenen Gebäudeteils) bei Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 102 ein Anspruch auf passive Schallschutz-Maßnahmen.

Im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 werden keine Festsetzungen zum Schallschutz getroffen, da die geplante Bahnunterführung einschließlich Verknüpfung der Hammer Straße mit dem Langenwiedenweg nicht Gegenstand des Änderungsverfahrens ist, jedoch wird darauf hingewiesen, dass in Bezug auf die Kindertagesstätte am Langenwiedenweg (Südfassade des am Langenwiedenweg gelegenen Gebäudeteils) bei Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ ein Anspruch auf passive Schallschutz-Maßnahmen besteht. Hierzu wird auf den Nachtrag vom 19.01.2011 der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ verwiesen.

Im Hinblick auf die Ausweisung einer Wohnbaufläche hinter der Kindertagesstätte ist aufgrund der Nähe zum vorhandenen Rewe-Markt und den damit verbundenen Gewerbelärm bei einem konkreten Bauvorhaben im Baugenehmigungsverfahren 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.

Es handelt sich um einen bereits erschlossenen sowie bebauten Bereich. Der heutige Zustand bleibt weitgehend unverändert, da sich die Bebauungsplanänderung im Wesentlichen auf die Art der baulichen Nutzung (Einschränkung der Einzelhandelsnutzungen) bezieht.

Die bei Umsetzung der Planung zu erwartenden umweltbezogenen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sind als sehr gering einzuschätzen. Vielmehr werden die Belastungen durch den Straßenverkehr im Plangebiet im Zuge der Abbindung der Brandisstraße vom Langenwiedenweg abnehmen.

Es wird von keiner bedeutsamen, mit der Planung verbundenen Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch durch Lärm ausgegangen.

## 2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Auf Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes steht für Tiere und Pflanzen der Schutz der Arten und ihrer Lebensgemeinschaften in ihrer natürlichen Artenvielfalt sowie der Lebensräume und -bedingungen im Vordergrund. Dies betrifft insbesondere Lebensräume mit besonderen Funktionen für Tiere und Pflanzen und ihre Ausbreitungsmöglichkeiten. Demnach sind die Biotopfunktion und die Biotopvernetzungsfunktion besonders zu berücksichtigen.

Im Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung befinden sich folgende Biotopformen (numerische Bewertung von Biotoptypen für die Bauleitplanung in NRW, 2008):

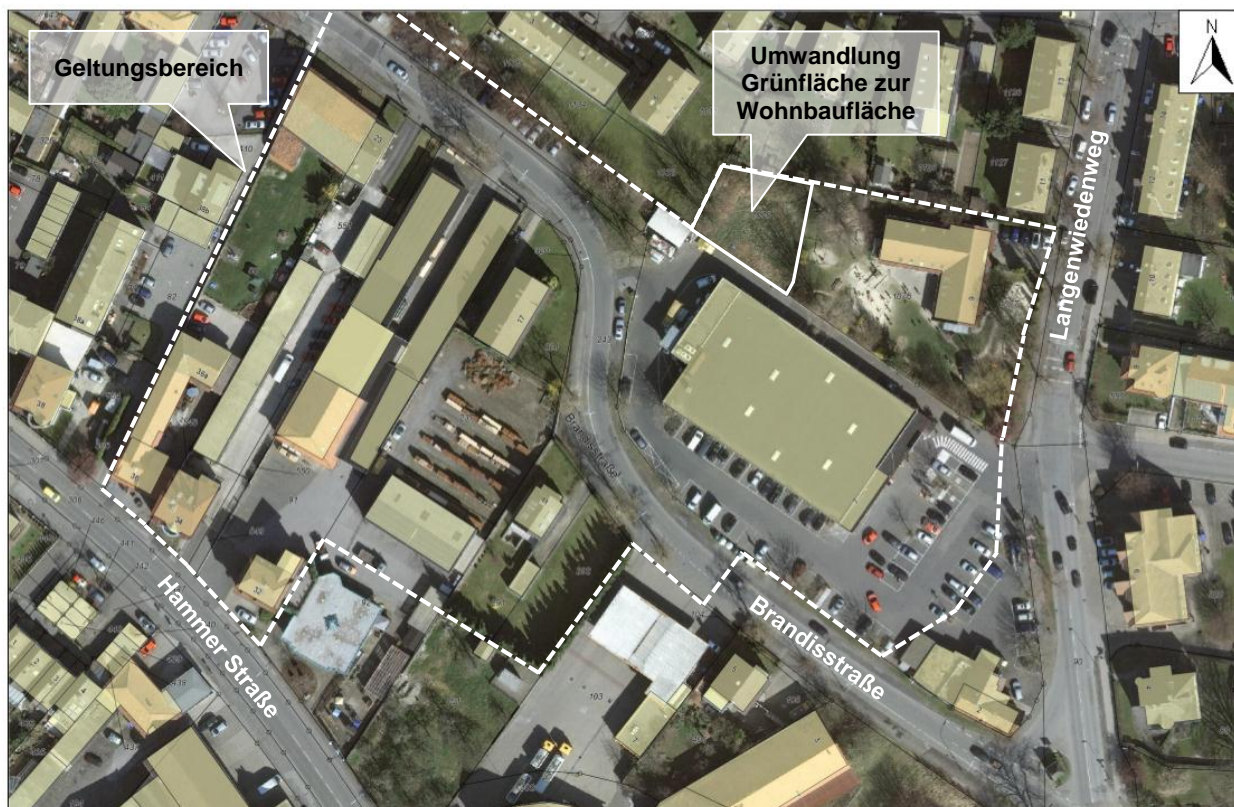
- 4.7 Grünanlage mit Baumbestand (entlang der Brandisstraße, beim Heiligenhäuschen, hinter der Kindertagesstätte)
- 1.1 versiegelte Fläche (Gebäude, Verkehrsflächen, Flächen für Handel und Gewerbe)
- 4.3 Zier- und Nutzgarten ohne Gehölze oder mit < 50 % heimischen Gehölzen (Flächen für Wohnen, Kindertagesstätte)

Das Plangebiet ist geprägt durch Wohn-, Handels- und Gewerbenutzungen sowie durch Verkehrsflächen. Der Geltungsbereich wird von der Brandisstraße durchquert und grenzt südwestlich an die Hammer Straße sowie östlich an den Langenwiedenweg. Im nord-östlichen Teil

## BEGRÜNDUNG

### zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

des Änderungsbereiches befinden sich eine Kindertagesstätte und ein Rewe-Markt. Der südwestliche Teilbereich ist durch Wohngebäude entlang der Hammer Straße und Brandisstraße sowie durch Gewerbebetriebe gekennzeichnet. Grünflächen bestehen in Form von privaten Gärten mit einem geringen Anteil an Gehölzen, einer Außenanlage der Kindertagesstätte sowie Straßenbegleitgrün und einer Brachfläche, die bisher für die Errichtung eines Kinderspielplatzes freigehalten wurde. Am südlichen Rand der Brandisstraße sind erhaltenswerte Bäume vorhanden (s. nachfolgendes Luftbild).



Der heutige Zustand bleibt weitgehend unverändert, da es sich um einen bereits erschlossenen sowie bebauten Bereich handelt und sich die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 vorwiegend auf die Art der baulichen Nutzung (Steuerung der Einzelhandelsnutzungen) bezieht. Lediglich die im nördlichen Teilbereich festgesetzte öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Kinderspielplatz und die am nord-östlichen Rand der Brandisstraße festgesetzte Fläche zum Anpflanzen von standortgemäßen Bäumen und Sträuchern werden aufgegeben. Hierbei ist anzumerken, dass die festgesetzte Grünfläche an der Brandisstraße bisher nicht umgesetzt wurde und es sich gegenwärtig lediglich um eine straßenbegleitende, geschotterte Fläche, die teilweise zum Parken genutzt wird handelt.

Am südlichen Rand der Brandisstraße befinden sich erhaltenswerte Bäume. Sie sind im Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzt und werden in die Bebauungsplanänderung übernommen.

Die vorhandenen Gehölzstrukturen könnten bedingt Kleintierarten und Vögeln einen Lebensraum bieten. Sie sind z. T. von der Planung berührt. Bemerkenswerte oder schutzwürdige Biotypen sind von der Planung nicht betroffen.

#### Artenschutz

Ziel des Artenschutzes ist es, seltene oder gefährdete Tierarten und ihre Lebensstätten zu erhalten.

Es wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung vorgenommen, um festzustellen, ob im Änderungsbereich besonders oder streng geschützte Arten vorkommen oder vorkommen können.

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

Außerdem wurde untersucht, ob durch die Umsetzung der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 Verbotstatbestände nach § 19 oder § 44 BNatSchG im Zusammenhang mit den diesbezüglich planungsrelevanten Arten in NRW ausgelöst werden.

An den Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 grenzt im Süd-Osten der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ an. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 wurde ein artenschutzrechtliches Fachgutachten durch das Büro LökPlan (Anröchte, September 2009) erstellt. Auf den Seiten 7 bis 10 des Gutachtens wurden zum Vorkommen planungsrelevanter Arten entsprechende Quellen für das Plangebiet samt 300 m-Umkreis ausgewertet. Zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange wurde das o. g. Gutachten herangezogen.

Des Weiteren wurden im Juli 2013 die vom LANUV für Nordrhein-Westfalen zur Verfügung gestellten Daten aus dem Fachinformationssystem „geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ (FIS) und dem Fundortkataster (LINFOS) einschl. des Biotopkatasters abgefragt (s. Anl. 1).

Im Plangebiet und in dessen 300 m-Umkreis befinden sich keine bemerkenswerten oder schutzwürdigen Biotope, ebenso sind keine Fundpunkte von Pflanzen und Tieren dokumentiert. Für das Messtischblatt 4413 ist der Rotmilan als „wahrscheinlich brütend“ angegeben (FT-4413-0002). Der Fundort befindet sich in einem Abstand von ca. 600 m süd-östlich des Änderungsgebietes. Hierzu wird im artenschutzrechtlichen Fachgutachten für den Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ die Aussage getroffen, dass ein Brutvorkommen des Rotmilans hier im Innenstadtbereich von Werl definitiv ausgeschlossen werden kann (s. S. 7). Überdies wurde in dem Gutachten für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 ein Teil der planungsrelevanten Arten aufgrund der Lage mitten im Stadtgebiet und fehlender geeigneter Habitate ausgeschlossen. In Bezug auf die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 wird davon ausgegangen, dass sich die Anzahl der potenziell durch das Vorhaben beeinträchtigten Tierarten auf nur wenige Arten beschränkt, da es sich um ein - im Vergleich zum Geltungsbereich des angrenzenden Bebauungsplanes Nr. 102 - erheblich kleineres und nahezu vollständig bebautes Plangebiet handelt.

Die in der Anlage 1 aufgelisteten planungsrelevanten Arten, die nach dem Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ (FIS) vorhanden seien könnten, weisen - bis auf den Gartenrotschwanz - einen guten Erhaltungszustand auf. Der Erhaltungszustand des Gartenrotschwanzes ist als ungünstig angegeben, jedoch wird ein Vorkommen des Gartenrotschwanzes im Plangebiet für sehr unwahrscheinlich gehalten. Außerdem wird davon ausgegangen, dass für diese Vogelart im Umfeld, insbesondere in den Gärten, wesentlich bessere Lebensstätten bestehen. Hier ist beispielhaft die süd-westlich an den Änderungsbereich angrenzende Gartenfläche mit Obstbaumbestand zu nennen.

Im Abgleich mit den Habitatvorgaben wird für keine der planungsrelevanten Arten eine existentielle Abhängigkeit in Bezug auf diese Fläche vermutet.

Im Ergebnis wird davon ausgegangen, dass aufgrund der innerstädtischen Lage des Plangebietes sowie der vorhandenen Nutzungen und der an den Änderungsbereich angrenzenden Straßenzüge nach dem aktuellen Kenntnisstand bei der Umsetzung der Planung keine Betroffenheit von streng oder besonders geschützten Arten ausgelöst wird und daher auch keine Verbotstatbestände nach § 19 oder § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) entstehen.

#### *vorsorgliche Maßnahmen*

Als vorsorgliche Maßnahme für den Artenschutz wird in der Bebauungsplanänderung darauf hingewiesen, dass Gehölzentnahmen nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. / 29. Februar (außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten) erfolgen sollten, die Vorgaben des § 39 (5) Satz 2 BNatSchG zu beachten sind und bei der Bauausführung etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren ist.

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

#### Bewertung

Im Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung sind keine Vorkommen gefährdeter oder zu schützender Arten bekannt geworden. Durch die Planung werden jedoch Biotope zum Teil zerstört, so dass Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen nicht ausgeschlossen werden können. Es ist aber nicht von erheblichen Beeinträchtigungen auszugehen.

Die mit dem Biotopverlust einhergehende Wertminderung von Flora und Fauna ist entsprechend der Eingriffsbilanzierung (s. Anl. 2) im Ausgleichsflächenpool Stadtwald zu kompensieren. Von Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 wird aufgrund der örtlichen Gegebenheiten abgesehen.

#### 2.3 Schutzgut Boden

Mit Grund und Boden soll gem. § 1a (2) BauGB sparsam und schonend umgegangen werden. Dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde, insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Das Schutzgut Boden besitzt unterschiedlichste Funktionen für den Naturhaushalt, insbesondere als Lebensgrundlage für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen. Besonders bewertungsrelevant sind die bodenökologischen Funktionen wie die Biotopbildungs-, Grundwasserschutz- und Abflussregulationsfunktion.

Naturräumlich ist das Plangebiet der Hellwegbörde, die durch ihre mächtigen Lössböden charakterisiert ist, zuzuordnen.

Zusätzliche Versiegelungen durch Überbauung führen zu einer Beeinträchtigung der Abflussregulierung, Oberflächenwasserversickerung und Grundwasserneubildung.

Die Böden im Siedlungsbereich sind anthropogen überformt und weisen ein gestörtes Bodenprofil sowie gestörte Bodeneigenschaften auf. Die Biotopbildungs-, Grundwasserschutz- und Abflussregulationsfunktion des Bodens innerhalb des Plangebietes ist somit von nicht erheblicher Bedeutung.

#### Bewertung

Aufgrund der starken Überformung des Bodens liegt im Plangebiet eine geringe Wertigkeit des Bodens hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft vor. Gleichwohl ist mit der Planung ein Eingriff in den Bodenhaushalt verbunden. Bei Umsetzung der Planung werden weitere Flächen dauerhaft versiegelt. Hier ist vor allem die Erweiterung des im nördlichen Plangebiet festgesetzten allgemeinen Wohngebietes und damit die Aufgabe der bisherigen Grünfläche (ca. 490 m<sup>2</sup>) zu nennen. Da das Plangebiet jedoch bereits bebaut ist und bei Realisierung der Bebauungsplanänderung von nur geringfügigen zusätzlichen Flächenversiegelungen auszugehen ist, wird der Eingriff in das Schutzgut Boden als weniger erheblich eingestuft.

#### 2.4 Schutzgut Wasser

Die Bewirtschaftung des Wasserhaushaltes ist mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung i. S. von § 1 (5) BauGB so zu entwickeln, dass auch nachfolgenden Generationen ohne Einschränkungen alle Optionen der Gewässernutzung offen stehen. Beim Schutzgut Wasser sind die Bereiche Grund- und Oberflächenwasser zu unterscheiden.

Wasserleitvermögen, Grundwasseraufkommen und Grundwasserneubildungsrate sind aufgrund der naturräumlichen Bedingungen des Plangebietes als eher gering einzustufen. Oberflächengewässer sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

#### Bewertung

Die mit der Planung verbundene geringfügige Oberflächenversiegelung und folglich minimale Reduzierung der Oberflächenwasserversickerung im Geltungsbereich ist als eine weniger erhebliche Umweltauswirkung zu beurteilen.

#### 2.5 Schutzgut Luft und Klima

Schutzziele bei den Schutzgütern Luft und Klima sind die Vermeidung von Luftverunreinigungen, die Erhaltung von Reinluftgebieten sowie die Erhaltung des Bestandsklimas und der lokal-klimatischen Austauschfunktionen. Im Falle der Bebauung von Freiräumen sind Umweltauswirkungen aus ansteigendem Verkehr und allgemeiner Erwärmung aufgrund von Überbauung und abnehmender Luftzirkulation zu erwarten.

In Bezug auf die Luftqualität ist das Plangebiet durch die angrenzenden bedeutenden Straßen und die benachbarten Nutzungen (Abgase, Heizungsemissionen) vorbelastet. Aufgrund dessen sind die Klimafunktionen im Geltungsbereich von untergeordneter Bedeutung.

Durch die Planumsetzung kommt es zu einem geringen Verlust an Gehölzen, die der Kaltluftproduktion dienen. Die zum Erhalt festgesetzten Bäume am südlichen Rand der Brandisstraße sowie die im nördlichen Plangebiet festgesetzte Fläche zum Anpflanzen von standortgemäßen Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen übernehmen hingegen weiterhin Durchlüftungs-, Luftreinhaltungs- und Wärmeregulationsfunktionen.

#### Bewertung

Bei Umsetzung der Planung sind erhebliche klimatische Veränderungen aus Versiegelung, Überbauung sowie Emissionen aus Verkehr und Heizanlagen aufgrund der geringen Größe des Plangebietes und der vorhandenen Bebauung nicht zu erwarten. Für das Schutzgut Luft und Klima ergibt sich kein Kompensationsbedarf.

#### 2.6 Schutzgut Landschaft

Schutzziele des Schutzgutes Landschaft sind zum einen das Landschaftsbild, das es in seiner Eigenart, Vielfalt und Schönheit zu erhalten gilt und zum anderen die Erhaltung ausreichend großer, unzerschnittener Landschaftsräume. Vor diesem Hintergrund sind insbesondere Landschaftsteile mit besonderen Ausprägungen hinsichtlich Struktur und Größe zu betrachten.

Der Änderungsbereich befindet sich innerhalb des Stadtgebietes und ist bereits bebaut. Gehölzstrukturen bestehen nur teilweise.

#### Bewertung

Bezogen auf das Landschaftsbild stellt das Plangebiet einen typischen Siedlungsbereich dar, der von Straßenzügen und Bebauung geprägt sowie umgeben ist. Gegenüber dem Schutzgut Landschaft besteht keine erhebliche Empfindlichkeit.

#### 2.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Kulturgüter sind Gebäude, Gebäudeteile, gärtnerische, bauliche und sonstige, auch im Boden verborgene, Anlagen wie Park- oder Friedhofsanlagen und andere vom Menschen gestaltete Landschaftsteile, die von geschichtlichem, wissenschaftlichem, künstlerischem, archäologischem, städtebaulichem oder die Kulturlandschaft prägendem Wert sind. Sachgüter sind als vom Menschen geschaffene Güter zu verstehen, die für Einzelne, besondere Gruppen oder die Gesellschaft insgesamt von materieller Bedeutung sind. Dies können bauliche Anlagen sein

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

oder aber wirtschaftlich genutzte, natürlich regenerierbare Ressourcen, wie z.B. besonders ertragreiche landwirtschaftliche Böden.

Im Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 befindet sich ein Heiligenhäuschen (an der Brandisstraße), das in die Denkmalliste der Stadt Werl eingetragen ist. Es kann bei Umsetzung der Planung an seinem Standort erhalten werden.

Aus der Stellungnahme der LWL-Archäologie für Westfalen vom 03.09.2013 geht hervor, dass eine Erhaltung von Bodendenkmalsubstanz im südlichen Planbereich aufgrund der starken Überprägung durch die vorhandene Bebauung eher unwahrscheinlich ist. Da die Entdeckung von bisher noch unbekanntem archäologischen Fundstellen dennoch nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, wird im Plan sowie im ersten Teil der Begründung darauf hingewiesen, dass die Entdeckung von Bodendenkmälern der Stadt als Untere Denkmalbehörde und / oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761-93750, Fax: 02761-937520), unverzüglich anzuzeigen sowie die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten ist (§ 15 und § 16 Denkmalschutzgesetz NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird und der Landschaftsverband Westfalen-Lippe nach § 16 (4) DSchG NW berechtigt ist, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu sechs Monate in Besitz zu nehmen.

In Bezug auf die Erweiterung des im nördlichen Plangebiet festgesetzten allgemeinen Wohngebietes in Richtung Westen bestehen seitens der LWL-Archäologie für Westfalen Bedenken, da nördlich dieses Planbereiches einige steinzeitliche Fundstellen (4413,95; 4413,162; 4413,71) und südlich des Geltungsbereiches der Bebauungsplanänderung ebenfalls eine steinzeitliche Fundstelle sowie eine bandkeramische Siedlung (4413,86:01-11; 4413,175; s. Anl. 3) liegen. Die Aufdeckung weiterer steinzeitlicher / bandkeramischer Bodendenkmalsubstanz kann bei Bodeneingriffen in dem genannten Erweiterungsbereich nicht ausgeschlossen werden. Zudem könnten hier - aufgrund der relativen Nähe zum Stadtkernbereich und zu den ehemaligen Salinen Neuwerk und Höppe - bisher noch unbekannte mittelalterliche oder neuzeitliche Fundstellen entdeckt werden.

### Bewertung

Aufgrund steinzeitlicher Fundstellen und einer bandkeramischen Siedlung in der näheren Umgebung des Plangebietes könnten Bodendenkmäler bei Bodeneingriffen aufgedeckt werden. Unter der Voraussetzung, dass Bodeneingriffe im Bereich der Erweiterung des allgemeinen Wohngebietes frühzeitig mit der LWL-Archäologie für Westfalen abgestimmt werden und damit eine archäologische Begleitung, vor allem des Oberbodenabtrags, durch einen Mitarbeiter des Amtes sichergestellt wird und unter Berücksichtigung der allgemeinen Hinweise zum Denkmalschutz, ist davon auszugehen, dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts Kultur- und sonstige Sachgüter im Änderungsbereich vorliegt.

### 2.8 Wechselwirkungen

Die betrachteten Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Dabei sind Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sowie Wechselwirkungen aus Verlagerungseffekten und komplexe Wirkungszusammenhänge unter den Schutzgütern zu betrachten.

Im Plangebiet führt die Überbauung von Boden zu einem Verlust an Bodenfunktionen (z. B. Speicherung von Niederschlagswasser). Hierdurch erhöht sich der Oberflächenabfluss während die Versickerung unterbunden wird. Ebenso geht mit der Bebauung ein Verlust von Biotopen einher.

Da es sich um ein verhältnismäßig kleines Plangebiet handelt, das weitestgehend bebaut ist, sind die Umweltfolgen der möglichen Wechselwirkungen als sehr gering zu beurteilen. Eine Verstärkung der erheblichen Umweltauswirkungen durch sich negativ verstärkende Wechselwirkungen ist im Plangebiet nicht zu erwarten.



## BEGRÜNDUNG

### zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

#### 2.9 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Von der Planung ist hauptsächlich die Art der Bebauung betroffen. Lediglich eine Grünfläche (ca. 490 m<sup>2</sup>) wird zu Gunsten einer Wohnbaufläche aufgegeben. Dadurch ergeben sich Umweltauswirkungen, die vor allem in dem Verlust von Biotopstrukturen sowie Boden und Bodenfunktionen durch Versiegelung und damit verbunden einem erhöhten Oberflächenwasserabfluss und einer verringerten Grundwasserneubildungsrate liegen.

Aufgrund der Vorbelastungen wird die Planung als nicht erheblich eingeschätzt.

Folgende Umweltauswirkungen sind durch die Umsetzung der Planung zu erwarten:

<b>Schutzgut</b>	<b>Funktion</b>	<b>mögl. Beeinträchtigung</b>	<b>Bewertung Beeinträchtigung</b>	<b>durch Maßnahmen</b>
<b>Mensch</b>	Wohn-, Wohnumfeld- und Erholungsfunktion, Gesundheit und Wohlbefinden	Immissionsbelastung (Lärm, Luftschadstoffe, Staub, Gerüche) durch Verkehr	-	-
<b>Tiere und Pflanzen</b>	Biotopfunktionen	Verlust von Teillebensräumen durch Beseitigung von Gehölzstrukturen und Bodenversiegelung	+	a, m
<b>Boden</b>	Biotopbildungsfunktion, Grundwasserschutzfunktion, Abflussregulierungsfunktion	Verlust von Bodenfunktionen durch Versiegelung, Bodenbewegung und Verdichtung	+	m
<b>Wasser</b>	Grundwasserneubildung, Grundwasserschutzfunktion, Abflussregulation	Verlust der Funktionen durch Versiegelung und Bodenverdichtung	+	m
<b>Luft und Klima</b>	Durchlüftungs- und Luftreinigungsfunktionen, Wärmeregulation	geringer Verlust an Gehölz für die Kaltluftproduktion, Veränderung des Kleinklimas durch Versiegelung	-	-
<b>Landschaft</b>	Landschaftsbildfunktion	Verlust von Gehölzen	-	-
<b>Kultur- und sonstige Sachgüter</b>	Erhaltungsfunktion	Verlust von möglichen Bodendenkmalen	+	v

#### Erläuterung

Beeinträchtigung: - (keine), + (gering), ++ (mittel), +++ (stark) durch Maßnahmen: - (nicht erforderlich), v (vermeidbar), m (minimierbar), a (ausgleichbar)

## **BEGRÜNDUNG**

zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

### **3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung**

Ohne Umsetzung der Planung bleiben auf den bisher unversiegelten Flächen die Grünstrukturen sowie die Durchlässigkeit des Bodens erhalten. Damit sind positive Bedingungen für entsprechende Tier- und Pflanzenarten sowie für das Kleinklima und den Bodenwasserhaushalt weiterhin gegeben.

Aufgrund des relativ kleinen und weitestgehend bebauten Geltungsbereiches innerhalb des Stadtgebietes ist mit einer spürbar positiven Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung jedoch nicht zu rechnen.

### **4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung**

Mit der Planung sind die zuvor beschriebenen Umweltauswirkungen verbunden. Die Beeinträchtigungen werden aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch die innerstädtische Lage (Handels-, Gewerbe- und Wohnnutzungen, Verkehrsflächen etc. im Plangebiet sowie in dessen Umgebung) sowie unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung als nicht erheblich eingestuft.

### **5 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen**

#### 5.1 Vermeidungs-, Verringerungs- und Schutzmaßnahmen

##### Schutzgut Mensch

Es handelt sich um einen bereits erschlossenen sowie bebauten Bereich. Der heutige Zustand bleibt weitgehend unverändert, da sich die Bebauungsplanänderung im Wesentlichen auf die Art der baulichen Nutzung (Einschränkung der Einzelhandelsnutzungen) bezieht.

Im Hinblick auf die Erweiterung des allgemeinen Wohngebietes im nördlichen Teil des Änderungsbereiches ist aufgrund der Nähe zum vorhandenen Rewe-Markt und den damit verbundenen Gewerbelärm bei einem konkreten Bauvorhaben im Baugenehmigungsverfahren gem. Runderlass des Ministeriums für Bauen und Wohnen vom 24.09.1990 (MBI. NW S. 1348) und der DIN 4109 eine ausreichende Luftschalldämmung der Außenbauteile nachzuweisen. Damit wird gewährleistet, dass die zulässigen Geräuschmissionen in dem festgesetzten Allgemeinen Wohngebiet eingehalten und somit gesunde Wohnverhältnisse gewahrt werden.

Weitere Festsetzungen zum Schallschutz wurden nicht getroffen.

In Bezug auf die Kindertagesstätte am Langenwiedenweg (Südfassade des am Langenwiedenweg gelegenen Gebäudeteils) besteht bei Umsetzung des angrenzenden Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ (in Aufstellung) ein Anspruch auf passive Schallschutz-Maßnahmen. Hierzu wird auf den Nachtrag vom 19.01.2011 der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ verwiesen.

##### Schutzgut Tiere und Pflanzen

Es ist unvermeidbar, dass durch zusätzliche Versiegelung Lebensräume von Tieren und Pflanzen verloren gehen. Es ist vorgesehen, die mit der Umsetzung der Planung verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt auf Grundlage der Eingriffsbilanzierung (s. Anl. 2) im Ausgleichsflächenpool (Stadtwald) der Stadt Werl zu kompensieren.

## **BEGRÜNDUNG**

### **zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“**

#### Schutzgut Boden

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Bodenfunktionen im Plangebiet durch zusätzliche Versiegelung, Bodenbewegung und Verdichtung sind unvermeidbar.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, zusätzliche Versiegelungen durch Wege und Zufahrten sowie Stellplätze so auszuführen, dass Regenwasser versickern kann.

Festsetzungen hierzu wurden jedoch nicht getroffen, da aufgrund der vorhandenen Bebauung sowie Boden- und Vorflutverhältnisse eine Versickerung von Niederschlagswasser in größerem Umfang nicht möglich ist.

#### Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Aufgrund steinzeitlicher Fundstellen und einer bandkeramischen Siedlung in der näheren Umgebung des Plangebietes könnten Bodendenkmäler bei Bodeneingriffen, insbesondere im Bereich der Erweiterung des Allgemeinen Wohngebietes (nördliches Plangebiet), aufgedeckt werden. In diesem Bereich sind Bodeneingriffe frühzeitig mit der LWL-Archäologie für Westfalen abzustimmen, um eine archäologische Begleitung, vor allem des Oberbodenabtrags, durch einen Mitarbeiter des Amtes sicherzustellen. Im Plan und im ersten Teil der Begründung wird darauf hingewiesen. Des Weiteren wird der Hinweis gegeben, dass grundsätzlich die Entdeckung von Bodendenkmälern der Stadt als Untere Denkmalbehörde und / oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761-93750, Fax: 02761-937520), unverzüglich anzuzeigen sowie die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 und § 16 Denkmalschutzgesetz NRW) ist, falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird.

#### 5.2 Ausgleichsmaßnahmen

Der Kompensationsbedarf für den Eingriff in den Naturhaushalt wird in Teil I, Punkt 5.3, S. 7 beschrieben. Die Kompensation erfolgt außerhalb des Plangebietes im Ausgleichsflächenpool (Stadtwald) der Stadt Werl. Zur Regelung der Kompensation ist bei einem konkreten Bauvorhaben im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens (vor Baubeginn) ein Ablösevertrag zwischen der Stadt Werl und dem Investor / Bauherrn abzuschließen.

## **6 Alternative Planungsmöglichkeiten**

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 wird das Ziel verfolgt, die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben zu steuern, um die Attraktivität und die Versorgungsfunktion der Innenstadt als Hauptgeschäftszentrum zu sichern und zu fördern.

Durch die Bebauungsplanänderung werden in erster Linie die zulässigen Einzelhandelsnutzungen im, im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzten Mischgebiet unter der o. g. Zielsetzung eingeschränkt. Alternative Planungsmöglichkeiten kommen hier nicht in Betracht.

## **7 Angewendete Methodik, Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben und Kenntnislücken**

Zur Erfassung des derzeitigen Umweltzustandes wurden vorhandene Fachinformationssysteme und Karten ausgewertet sowie Geländebegehungen vorgenommen. Zudem wurden vorliegende Fachgutachten bzw. Untersuchungen zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes und Bewertung der Auswirkungen durch die Planung herangezogen. Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen haben sich nicht ergeben.

Für die Stadt Werl liegt der seit dem 24.08.2012 rechtskräftige Landschaftsplan VI „Werl“ vor.

## BEGRÜNDUNG

zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

### 8 Monitoring (Maßnahmen zur Überwachung)

Bei einem konkreten Bauvorhaben im nördlichen Teil des Änderungsbereiches (Erweiterungsfläche des allgemeinen Wohngebietes) ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens gem. Runderlass des Ministeriums für Bauen und Wohnen vom 24.09.1990 (MBI. NW S. 1348) und der DIN 4109 eine ausreichende Luftschalldämmung der Außenbauteile nachzuweisen.

In dem o. g. Bereich sind Bodeneingriffe frühzeitig mit der LWL-Archäologie für Westfalen abzustimmen, um eine archäologische Begleitung, vor allem des Oberbodenabtrages, durch einen Mitarbeiter des Amtes sicherzustellen.

Zur Regelung der Kompensation ist bei einem konkreten Bauvorhaben im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens (vor Baubeginn) ein Ablösevertrag zwischen der Stadt Werl und dem Investor / Bauherrn abzuschließen.

Sollten nicht vorhersehbare negative Umweltauswirkungen (z. B. schädliche Immissionen) auftreten, ist unverzüglich die zuständige Fachbehörde zu informieren, um notwendige Überwachungsmaßnahmen zu treffen.

### 9 Zusammenfassung des Umweltberichtes

Die Planung zieht Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Luft und Klima, Boden sowie Wasser nach sich. Die Beeinträchtigungen werden vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastungen und unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen insgesamt als nicht erheblich eingeschätzt.

<b>Zu prüfende Aspekte / Schutzgüter</b> § 1 (6) Nr. 7 BauGB	<b>Umweltzustand</b> Anlage zu § 2 (4) und § 2a BauGB Nr. 2 Buchstabe a	<b>Wirkungen der Planung</b> Anlage zu § 2 (4) und § 2a BauGB Nr. 2 Buchstabe b	<b>Vermeidungs-, Verringerungs- und Schutzmaßnahmen</b> Anlage zu § 2 (4) und § 2a Bau GB Nr. 2 Buchstabe c
<b>Mensch und Gesundheit, Bevölkerung insgesamt</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prägung des Plangebietes durch die Lage im Stadtgebiet</li><li>• Vorbelastung durch Handels-, Gewerbe- und Wohnnutzungen, Verkehrsflächen etc. im Plangebiet sowie in dessen Umgebung</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• geringfügige Nachverdichtung durch die Umwandlung einer Grünfläche in ein Baugrundstück (Erweiterung des allgemeinen Wohngebietes im nördlichen Plangebiet)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Schallschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren</li></ul>
<b>Tiere und Pflanzen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• keine schützenswerten Arten</li><li>• Vorhandensein von Gehölzstrukturen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• geringfügiger Verlust von Teillebensräumen durch Versiegelung</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Festsetzung von Grünflächen und erhaltenswerten Bäumen</li><li>• Kompensation</li></ul>
<b>Boden</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bodenfunktionen größtenteils durch vorhandene Bebauung / Straßen gestört → untergeordnete Abflussregulation durch geringen Anteil an unversiegelten bzw. wasserdurchlässigen Flächen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Erhöhung des Versiegelungsgrades und damit weitere Einschränkung der Bodenfunktionen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4</li></ul>

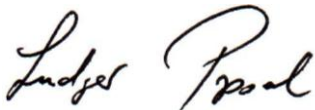
## BEGRÜNDUNG

### zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

<b>Wasser</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• kein Oberflächengewässer betroffen</li><li>• untergeordnete Wasserleitfunktion und Grundwasserneubildung durch geringen Anteil an unversiegelten Flächen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Erhöhung des Versiegelungsgrades und damit negative Beeinflussung der Grundwasserneubildung</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• -</li></ul>
<b>Luft und Klima</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Plangebiet ist vorbebelastet</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• keine erheblichen Auswirkungen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• -</li></ul>
<b>Landschaft</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Umfeld bereits durch Handels-, Gewerbe- und Wohnnutzung geprägt</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• keine erheblichen Auswirkungen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• -</li></ul>
<b>Kultur- und sonstige Sachgüter</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Baudenkmal</li><li>• archäologische Bodenfunde in Nähe des Plangebietes</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• mögliche Entdeckung archäologischer Bodenfunde</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• archäologische Begleitung bei Bodeneingriffen im nördlichen Plangebiet</li></ul>
<b>Wechselwirkungen</b>	-	-	-

Werl, im Mai 2015

i. A.



(Ludger Pöpsel)

Fachbereich III - Abt. Stadtplanung, Straßen und Umwelt

### Anlagen

1. Auflistung der planungsrelevanten Arten für das Messtischblatt 4413
2. Eingriffsbilanzierung / Kompensationsermittlung
3. Übersicht archäologischer Fundstellen in der Umgebung des Plangebietes

**BEGRÜNDUNG**

zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

**Anlage 1**

**Planungsrelevante Arten für das Messtischblatt 4413**

Auflistung der erweiterten Auswahl planungsrelevanter Arten in den Lebensraumtypen: Gärten, Parkanl., Siedlungsbrachen (Auszug aus dem Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“)				
Art		Status	Erhaltungszustand in NRW (ATL)	Gärten
Wissenschaftlicher Name	Deutscher Name			
<b>Säugetiere</b>				
<i>Eptesicus serotinus</i>	Breitflügel-Fledermaus	Art vorhanden	G	XX
<i>Myotis dasycneme</i>	Teichfledermaus	Art vorhanden	G	(X)
<i>Myotis daubentonii</i>	Wasserfledermaus	Art vorhanden	G	X
<i>Myotis mystacinus</i>	Kleine Bartfledermaus	Art vorhanden	G	XX
<i>Myotis nattereri</i>	Fransofledermaus	Art vorhanden	G	(X)
<i>Nyctalus noctula</i>	Großer Abendsegler	Art vorhanden	G	X
<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Zwergfledermaus	Art vorhanden	G	XX
<i>Plecotus auritus</i>	Braunes Langohr	Art vorhanden	G	X
<i>Vespertilio murinus</i>	Zweifarb-Fledermaus	Art vorhanden	G	X
<b>Vögel</b>				
<i>Accipiter gentilis</i>	Habicht	sicher brütend	G	X
<i>Accipiter nisus</i>	Sperber	sicher brütend	G	X
<i>Alcedo atthis</i>	Eisvogel	sicher brütend	G	(X)
<i>Ardea cinerea</i>	Graureiher	sicher brütend	G	X
<i>Asio otus</i>	Waldohreule	sicher brütend	G	X
<i>Athene noctua</i>	Steinkauz	sicher brütend	G	X
<i>Corvus frugilegus</i>	Saatkrähe	sicher brütend	G	XX
<i>Cuculus canorus</i>	Kuckuck	sicher brütend		X
<i>Delichon urbica</i>	Mehlschwalbe	sicher brütend	G-	X
<i>Dryobates minor</i>	Kleinspecht	sicher brütend	G	X
<i>Falco tinnunculus</i>	Turmfalke	sicher brütend	G	X
<i>Hirundo rustica</i>	Rauchschwalbe	sicher brütend	G-	X
<i>Luscinia megarhynchos</i>	Nachtigall	sicher brütend	G	X
<i>Oriolus oriolus</i>	Pirel	sicher brütend	U-	X
<i>Passer montanus</i>	Feldsperling	sicher brütend		X
<i>Perdix perdix</i>	Rebhuhn	sicher brütend	U	X
<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	Gartenrotschwanz	sicher brütend	U-	X
<i>Streptopelia turtur</i>	Turteltaube	sicher brütend	U-	(X)
<i>Strix aluco</i>	Waldkauz	sicher brütend	G	X
<i>Tyto alba</i>	Schleiereule	sicher brütend	G	X
<b>Amphibien</b>				
<i>Hyla arborea</i>	Laubfrosch	Art vorhanden	U+	(X)
<i>Triturus cristatus</i>	Kammolch	Art vorhanden	G	(X)
<b>Käfer</b>				
<i>Osmoderma eremita</i>	Eremit, Juchtenkäfer	Art vorhanden	S	X
<b>XX</b> Hauptvorkommen, <b>X</b> Vorkommen, <b>(X)</b> potentielles Vorkommen Vögel: B kommt als Brutvogel vor, D kommt als Durchzügler vor, W kommt als Wintergast vor, () potentielles Vorkommen — von der Planungsinstanz für das Plangebiet als nicht relevant definierte Arten				

**BEGRÜNDUNG**

zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

**Anlage 2**

**Eingriffsbilanzierung / Kompensationsermittlung**

Es handelt sich um 3 Teilbereiche mit einer Gesamtfläche von 690,50 m<sup>2</sup>, die im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 als Fläche zum Anpflanzen von standortgemäßen Bäumen u. Sträuchern bzw. als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Kinderspielplatz ausgewiesen sind.

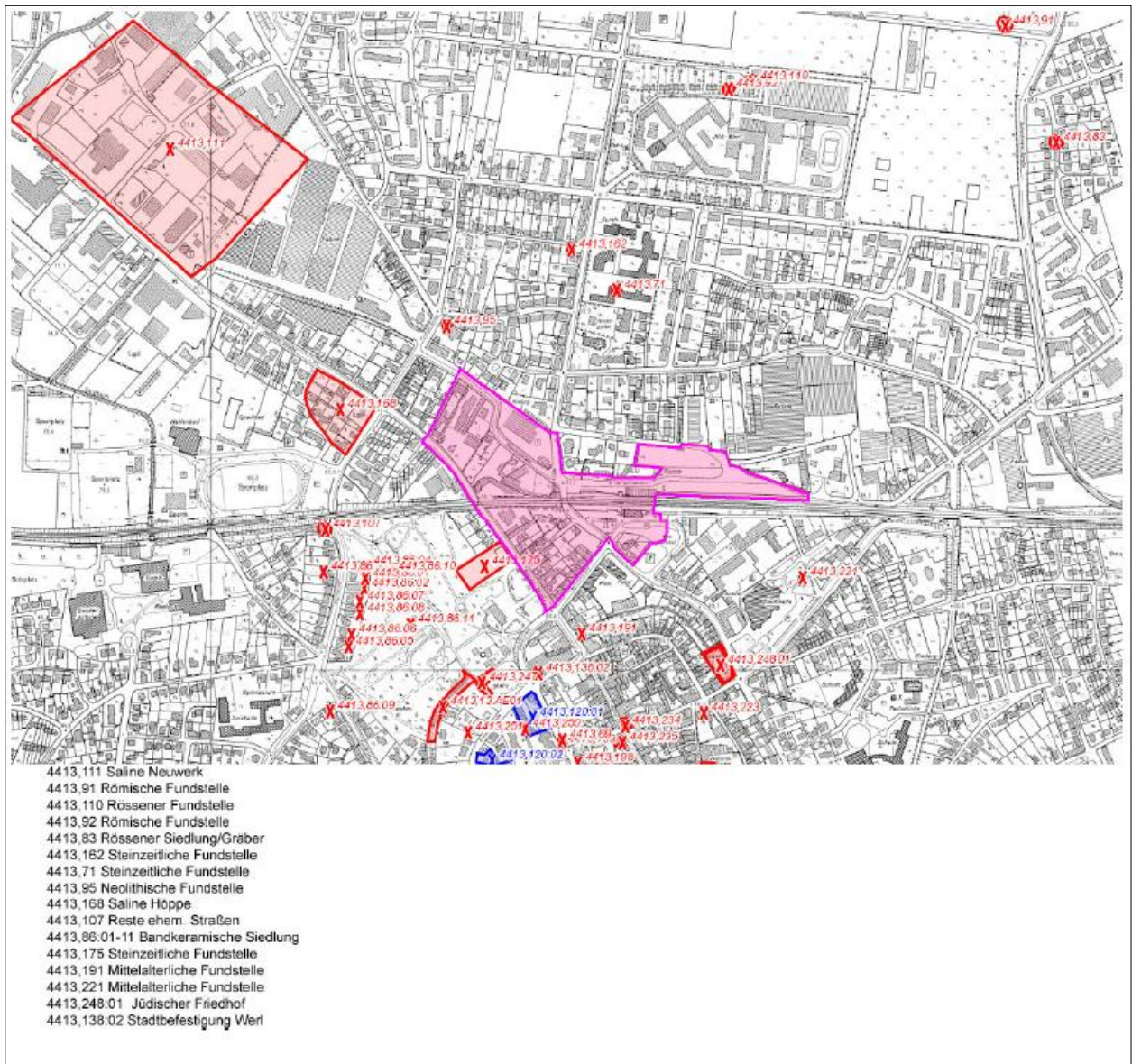
A. Ausgangszustand des Untersuchungsraumes								B. Zustand des Untersuchungsraumes gem. Planung							
Flä- chen- Nr.	Code- Nr.	Bio- toptyp	Flä- chen- größe in m <sup>2</sup>	Grund- wert	Kor.- faktor	Wert	Flä- chen- wert	Flä- chen- Nr.	Code- Nr.	Bio- toptyp	Flä- chen- größe in m <sup>2</sup>	Grund- wert	Kor.- faktor	Wert	Flä- chen- wert
1	5.1	Grün- fläche (Kinder- spiel- platz)	490,00	4	0	4	1.960	1	1.1	versiegelte Fläche (Ge- bäude, Weg, Pflaster) ohne Ver- sickerung**	245,00	0	0	0	0
2	4.7	Grün- fläche (entlang Brandis- str.)	146,30	4	-1*	3	439	1	4.3	Zier- und Nutzgarten mit < 50 % heimischen Gehölzen	245,00	2	0	2	490
3	4.7	Grün- fläche (beim Heiligen genhäus häus-)	54,20	4		4	217	2+3	1.1	versiegelte Fläche (Straße, Weg)	200,50	0	0	0	0
<b>Gesamtflächenwert A.</b>			690,50				<b>2.616</b>	<b>Gesamtflächenwert B.</b>			690,50				<b>490</b>
<b>C. Gesamtbilanz</b> (Gesamtflächenwert B - Gesamtflächenwert A)															<b>- 2.126</b>
* Abwertung um eine Wertstufe aufgrund dauerhafter Einschränkung der Biotopfunktion durch die Lage zwischen Straße u. Parkplatz															
** Grundflächenzahl 0,4 zuzüglich Nebenanlagen (Stellplätze, Zuwegung u.a.) = 0,5 Flächenansatz															
Kompensation im Ausgleichsflächenpool (Stadtwald) der Stadt Werl durch einen Ablösevertrag im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens.															

## BEGRÜNDUNG

zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

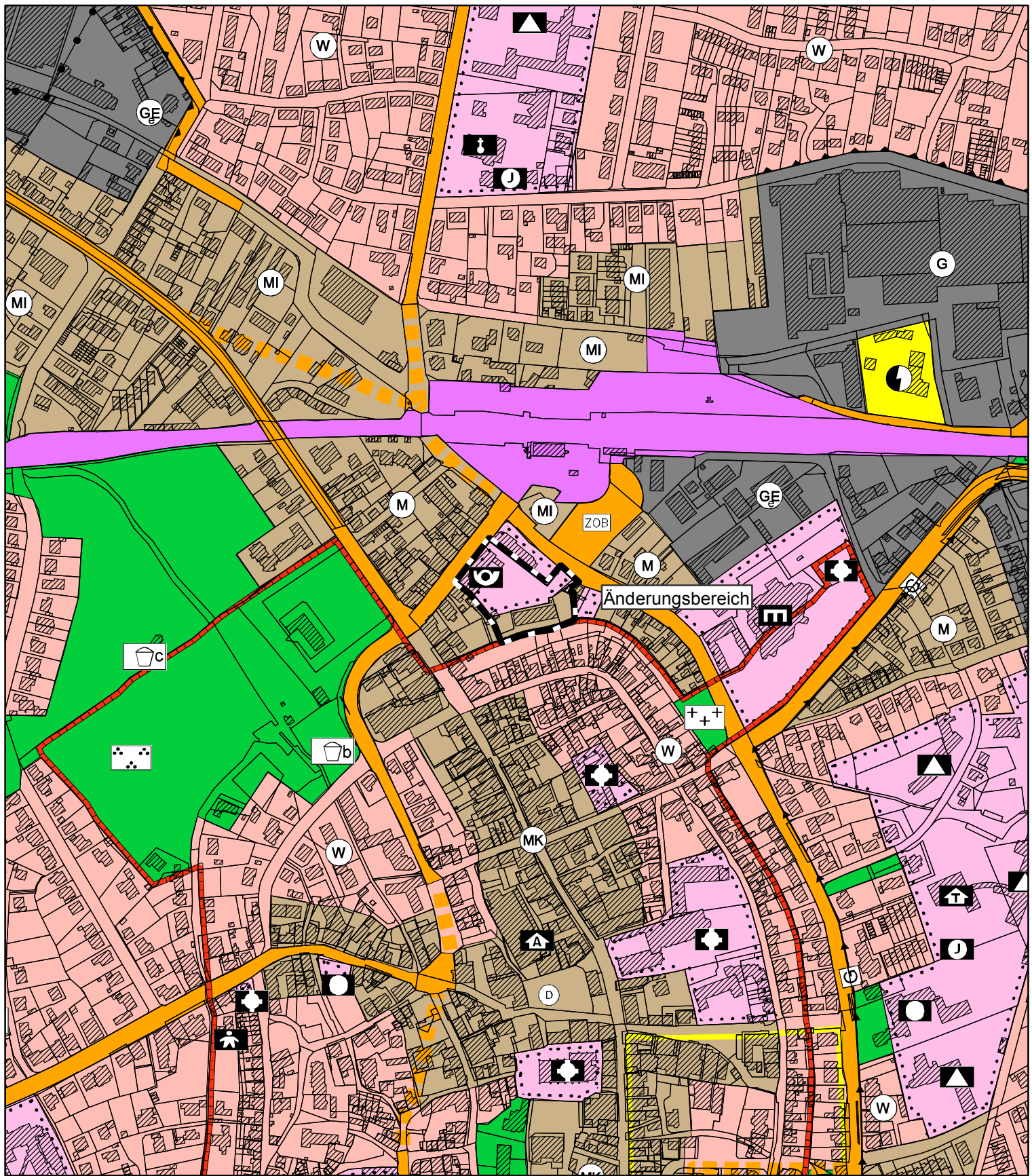
### Anlage 3

#### Übersicht archäologischer Fundstellen in der Umgebung des Plangebietes






Quelle: LWL





## Legende

-  Grenze des Änderungsbereiches
-  Kerngebiet gem. § 1 (2) 7 BauNVO
-  Fläche für den Gemeinbedarf Post



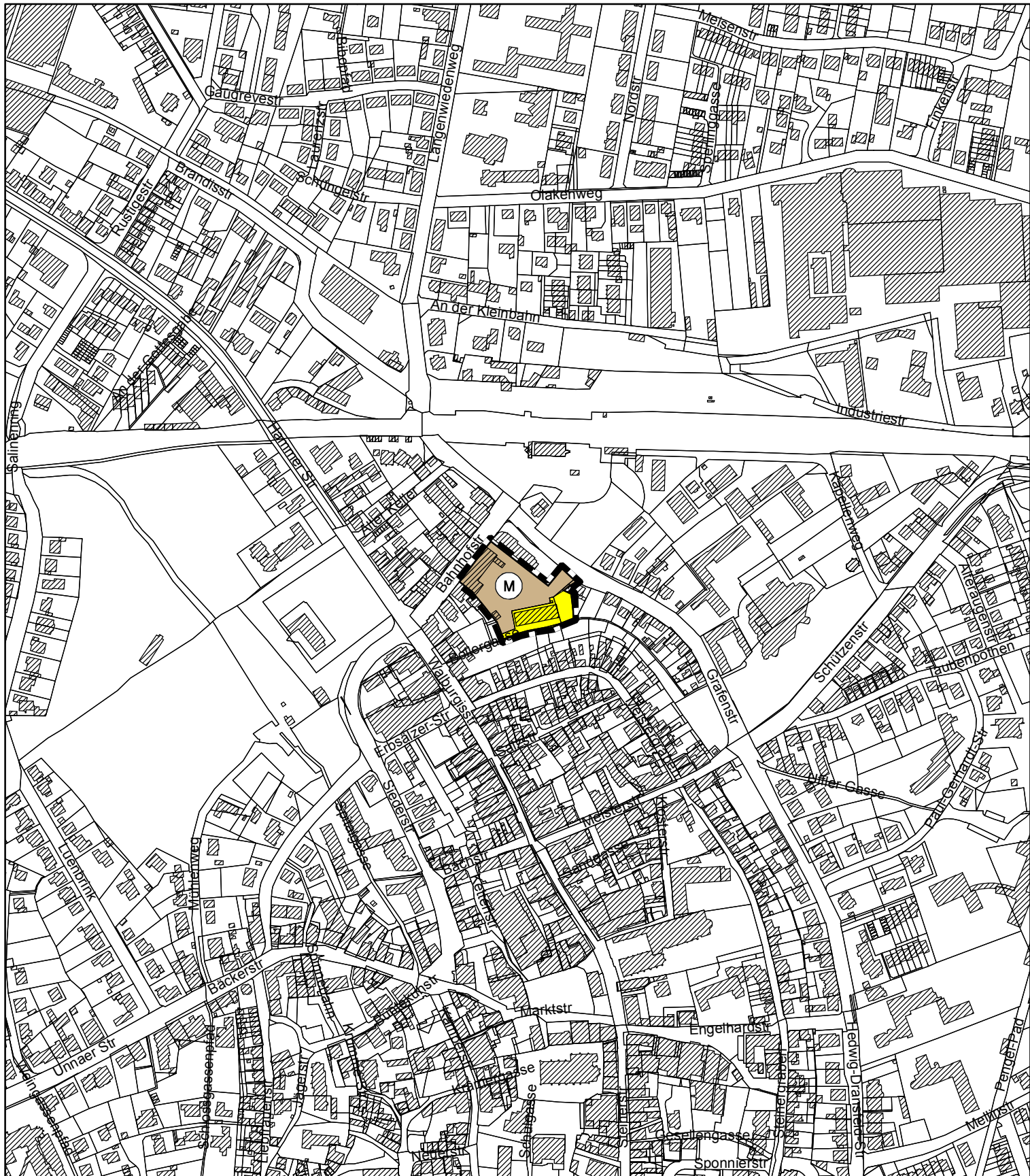
Wallfahrtsstadt  
**Werl**

Wallfahrtsstadt Werl  
89. Änderung des Flächennutzungsplanes




Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan  
Werl, im Mai 2015 - FB III - Abt. 61 - Schei/Ha



1:5.000



## Legende

-  Grenze des Änderungsbereiches
-  gemischte Bauflächen gem. § 1(1) 2 BauNVO
-  Fläche für Versorgungsanlagen gem. § 9 (1) 12 BauGB



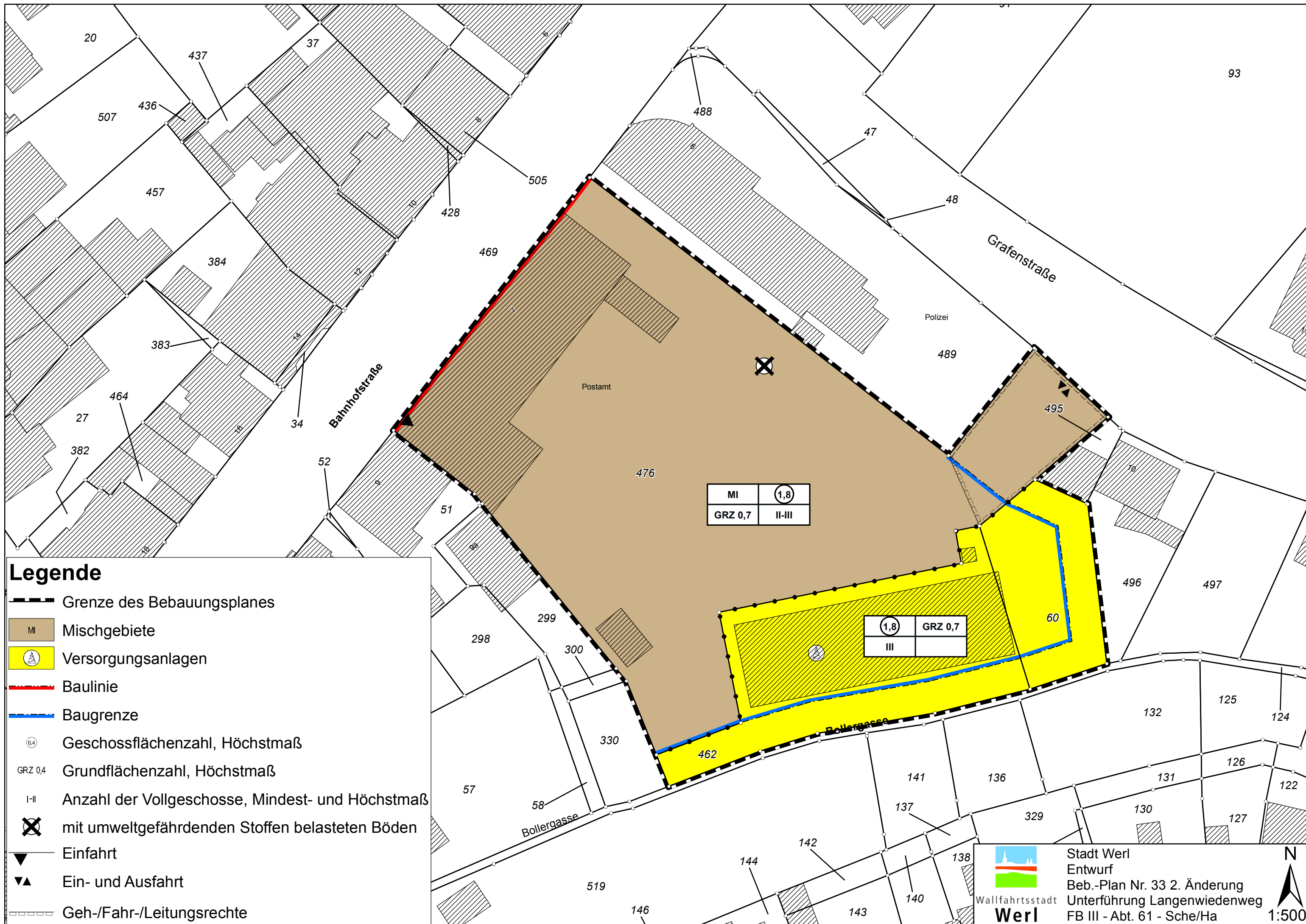
Wallfahrtsstadt  
**Werl**

Wallfahrtsstadt Werl  
89. Änderung des Flächennutzungsplanes













Entwurf  
Werl, im Mai 2015 - FB III - Abt. 61 - Schei/Ha



1:5.000




### Legende


-  Grenze des Bebauungsplanes
-  MI Mischgebiete
-  Versorgungsanlagen
-  Baulinie
-  Baugrenze
-  Geschossflächenzahl, Höchstmaß
-  Grundflächenzahl, Höchstmaß
-  Anzahl der Vollgeschosse, Mindest- und Höchstmaß
-  mit umweltgefährdenden Stoffen belasteten Böden
-  Einfahrt
-  Ein- und Ausfahrt
-  Geh-/Fahr-/Leitungsrechte

MI	(1,8)
GRZ 0,7	II-III

(1,8)	GRZ 0,7
III	



Stadt Werl  
 Entwurf  
 Beb.-Plan Nr. 33 2. Änderung  
 Unterführung Langenwiedenweg  
 FB III - Abt. 61 - Sche/Ha  
**Werl**

  
 1:500



Wallfahrtsstadt  
**Werl**

## ENTWURF DER BEGRÜNDUNG

### ZUM AUFSTELLUNGSBESCHLUSS

**der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 "Unterführung Langenwiedenweg"**



## ENTWURF DER BEGRÜNDUNG

### zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33“Unterführung Langenwiedenweg“

#### Inhalt

<b>1</b>	<b>Lage des Plangebietes</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Entwicklung aus übergeordneten Plänen</b>	<b>3</b>
	2.1 Regionalplan	3
	2.2 Flächennutzungsplan	4
<b>3</b>	<b>Planungsziele / Planungsinhalte</b>	<b>4</b>
	3.1 Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“	4
	3.2 Bebauungsplan Nr. 33, 2. Änderung	4
<b>4</b>	<b>Art und Maß der baulichen Nutzung</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Rechtliche Grundlage</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>Erschließung</b>	<b>7</b>
	6.1 Verkehr	7
	6.2 Entwässerung	7
<b>7</b>	<b>Natur- und Landschaft</b>	<b>7</b>
	7.1 Artenschutz	7
	7.2 Umweltbericht	7
	7.3 Klimaschutz	8
	7.4 Bewertung und Ausgleich des Eingriffs	8
<b>8</b>	<b>Sonstige Belange</b>	<b>8</b>
	8.1 Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz	8
	8.2 Denkmalschutz	8
<b>9</b>	<b>Hinweise</b>	<b>9</b>
	9.1 Entwässerung	9
	9.2 Artenschutz	9
	9.3 Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz	10
	9.4 Denkmalschutz	10

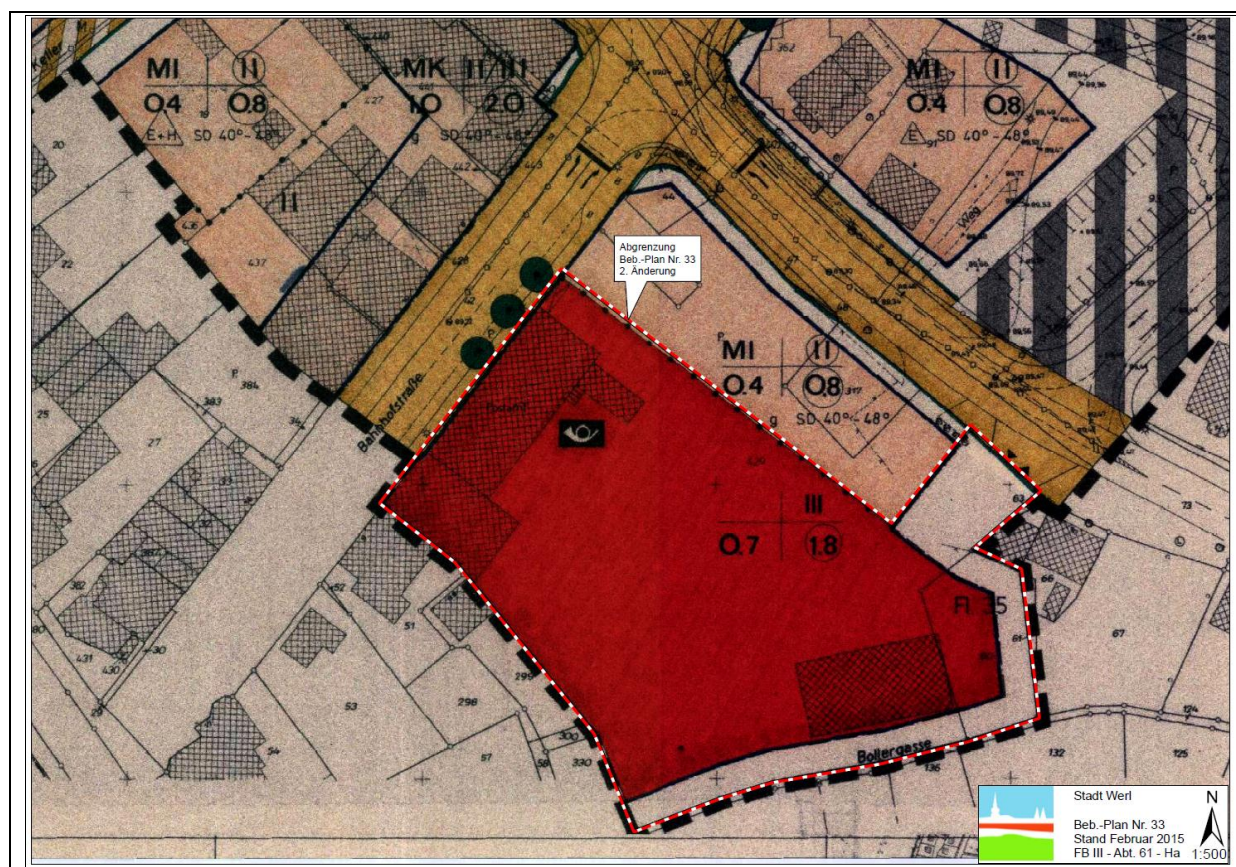
## Begründung

### 1 Lage des Plangebietes

Der im Jahr 1990 in Kraft getretene Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ befindet sich im nördlichen Stadtgebiet. Seine 1. Änderung bezieht sich auf den südöstlichen Teilbereich und umfasst eine Fläche von ca. 5.700 m<sup>2</sup>.

Der Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 tangiert im Nordwesten die „Bahnhofstraße“ und im Nordosten das Grundstück der Polizeidienststelle Werl.

Abb. 1: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ und Abgrenzungsbereich der 2. Änderung



### 2 Entwicklung aus übergeordneten Plänen

#### 2.1 Regionalplan

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Soest und Hochsauerlandkreis ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt.

## ENTWURF DER BEGRÜNDUNG

### zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

#### 2.2 Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Werl ist für den Geltungsbereich eine Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Post“ dargestellt. Die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 entspricht nicht den Darstellungen im Flächennutzungsplan und soll in gemischte Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO geändert werden.

### **3 Planungsziele / Planungsinhalte**

#### 3.1 Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

Planungsziel 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.

Hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung sind im Bebauungsplan Nr. 33 für den Geltungsbereich seiner 1. Änderung Fläche für Gemeinbedarf und nicht überbaubare Fläche festgesetzt.

#### 3.2 Bebauungsplan Nr. 33, 2. Änderung

Mit Schreiben vom 17.12.2014 hat die Wimmeler Planen und Bauen GmbH die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ beantragt. Nach dem Erwerb des ehem. Postgrundstückes sollen für das Gebäude eine Umnutzung und auf der Fläche weitere Neubauten erfolgen.

Vorgesehen sind Einrichtungen aus dem Gesundheits- und Pflegebereich, Wohngruppen, Praxen, Büros und Wohnungen. Für die Erschließung sind der Abbruch des Anbaus an der westlichen Seite und die Errichtung einer Einfahrt von der Bahnhofstraße aus vorgesehen. Der entsprechende Parkraum soll auf ebenen Flächen und in Tiefgaragen entstehen.

Im Bebauungsplan ist der Änderungsbereich als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Post“ dargestellt und soll in gemischte Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO und im hinteren Bereich als Fläche für Versorgungsanlagen (Telekom) geändert werden.

### **4 Art und Maß der baulichen Nutzung**

Die Grundzüge des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ werden größtenteils für die 2. Änderung übernommen.

Es soll ein Mischgebiet festgesetzt werden mit den Festsetzungen für die GFZ 1,8, die GRZ 0,7 und die Geschossigkeit von II – III. An der Grundstücksgrenze zur Bahnhofstraße wird eine Baulinie festgesetzt.

Die Wimmeler Planen und Bauen GmbH bittet zwar Einzelhandel bis zu einer festzulegenden Maximalgröße zuzulassen, zur Stärkung des Kerngebietes der

## ENTWURF DER BEGRÜNDUNG

### zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33“Unterführung Langenwiedenwg“

Stadt Werl, insbesondere der Fußgängerzone, soll die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben in dieser Randlage jedoch nicht zugelassen werden.

Für das geplante Mischgebiet wird folgende Positiv-Negativ-Liste der zulässigen / unzulässigen Nutzungen aufgestellt:

Mischgebiet gem. § 6 BauNVO:

#### **Positiv-Liste**

(2) Zulässig sind

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

#### **Negativ-Liste**

(2) Unzulässig sind

3. Einzelhandelsbetriebe,
4. sonstige Gewerbebetriebe,
6. Gartenbaubetriebe,
7. Tankstellen,
8. Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 in den Teilen des Gebiets, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind.

Ausnahmen gem. § 6 (3) BauNVO sind nicht zulässig.

Im hinteren Bereich des ehem. Postgrundstückes befinden sich Anlagen der Deutschen Telekom. Auf der Fläche befindet sich ein Sendemast der Deutschen Telekom, das Gebäude wird auch für Verwaltungszwecke benutzt.

Für den Bereich des Grundstückes der Deutschen Telekom AG wird ein Gebiet für Versorgungsanlagen festgesetzt.

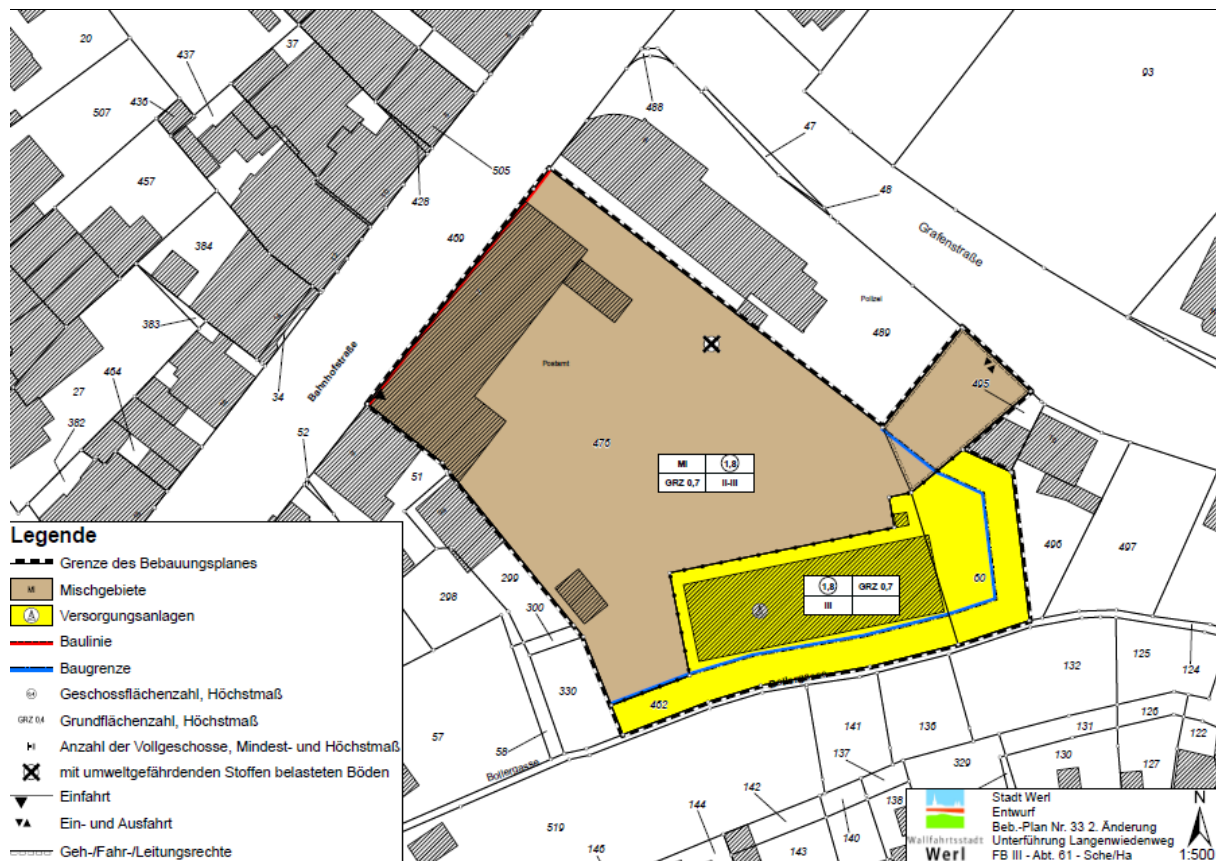
Die Zufahrt zum Grundstück der Telekom wird mittels eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes gesichert.

Der im Kataster über Altlastenverdachtsflächen und Altlasten beim Kreis Soest eingetragene Standort einer ehemaligen Tankstelle auf dem Postgelände wird als Altlastenfläche gekennzeichnet.



## ENTWURF DER BEGRÜNDUNG zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

Abb. 2: Änderungsbereich Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“



### 5 Rechtliche Grundlage

Die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ wird im „Normalverfahren“ durchgeführt. Die Änderung des Bebauungsplanes kann nicht aus dem rechtskräftigen Flächennutzungsplan entwickelt werden. Die Voraussetzungen zur Aufstellung des Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB sind somit nicht gegeben. Ebenso scheidet das vereinfachte Planverfahren gem. § 13 BauGB aus, da die Grundzüge der Planung betroffen sind.

## 6 Erschließung

### 6.1 Verkehr

Die äußere Erschließung wird durch die Anbindung an die „Bahnhofsstraße“ und die Grafenstraße sichergestellt.

### 6.2 Entwässerung

Das Plangebiet ist über die in der „Bahnhofstraße“ und der „Grafenstraße“ verlaufenden Kanäle und Leitungen erschlossen.

Die Entwässerung erfolgt im Mischsystem.

## 7 Natur- und Landschaft

Im seit 24.08.2012 rechtskräftigen Landschaftsplan VI „Werl“ ist für den Geltungsbereich eine Siedlungsfläche, die sich außerhalb der Festsetzungsräume befindet, dargestellt und daher sind keine landschaftsplanerischen Festsetzungen vorhanden.

### 7.1 Artenschutz

Es wurde eine Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange zur Aufstellung der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ vorgenommen, um festzustellen, ob im Geltungsbereich besonders oder streng geschützte Arten vorkommen oder vorkommen können. Außerdem wurde untersucht, ob durch die Umsetzung der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 Verbotstatbestände nach § 19 oder § 44 BNatSchG im Zusammenhang mit den diesbezüglich planungsrelevanten Arten in NRW ausgelöst werden.

Im Ergebnis kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund der innerstädtischen Lage und bestehender Vorbelastungen 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 § 44 BNatSchG erfüllt werden.

Als vorsorgliche Maßnahme sollten Gehölzentnahmen nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. / 29. Februar (außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten) erfolgen. Des Weiteren sind die Vorgaben des § 39 (5) Satz 2 BNatSchG zu beachten. Bei der Bauausführung ist etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren ist.

### 7.2 Umweltbericht

Gem. § 2 (4) BauGB ist für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 (6) Nr. 7 und § 1 BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen. Die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen werden im Umweltbericht, der Bestandteil der Begründung ist, beschrieben und bewertet sowie Maßnahmen zur Kompensation - soweit erforderlich - benannt (s. Teil II).

#### 7.3 Klimaschutz

Da es sich bei dem im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ befindlichen Plangebiet um eine Überplanung von bestehenden Bauflächen handelt, sind keine weiteren Festsetzungen zum Klimaschutz wie z.B. Stellung der Gebäude zur Sonne, Vermeidung gegenseitiger Verschattungen oder Dachformen zur optimalen Sonnenausbeute vorgesehen.

Aufgrund der fehlenden großflächigen Naturbestandteile im Plangebiet, die das Treibhausgas CO<sub>2</sub> aufnehmen, erübrigen sich Festsetzungen im Sinne einer Anpassung an den Klimawandel.

#### 7.4 Bewertung und 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.

## 8 **Sonstige Belange**

#### 8.1 Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz

Im Kataster über Altlastenverdachtsflächen und Altlasten im Kreis Soest ist im Plangebiet eine Eintragung vorhanden. Es handelt sich um den Standort einer ehemaligen Tankstelle auf dem Postgelände. Die Abteilung Abfallwirtschaft / Bodenschutz des Kreises Soest führt im Rahmen eines routinemäßigen Untersuchungsprogramms bei ehemaligen Betriebsstandorten die Beurteilung von Standorten ehemaliger Tankstellen durch. Die Untersuchungen zum Standort stehen noch aus.

#### 8.2 Denkmalschutz

Im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 befindet sich das ehemalige Gebäude der Post.

Mit Schreiben vom 11.08.2014 hatte der Neue Heimat- und Geschichtsverein Werl e.V. angeregt zu prüfen, ob das ehemalige Postgebäude unter Denkmalschutz gestellt werden sollte. Im Rahmen der Entscheidungsfindung wurde der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL), Abteilung Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen hinzugezogen. Am 21.10.2014 fand ein gemeinsamer Ortstermin statt. Dabei wurde vereinbart, dass der LWL ein Gutachten erstellen wolle. Mit Schreiben vom 11.11.2014 bat der LWL um Eintragung des Objektes in die Denkmalliste. Dieser Auffassung des LWL schließt sich die Stadt Werl jedoch nicht an.

Sowohl das gesamte Äußere als auch das Innere des Gebäudes soll nach der Darstellung des LWL in die Denkmalliste der Stadt Werl eingetragen werden. Bei einer möglichen Revitalisierung des zurzeit leerstehenden Gebäudes ist mit starken Eingriffen in die Bausubstanz zu rechnen, z.B. aus Gründen des Schallschutzes oder zur Erlangung der Barrierefreiheit. Diese Eingriffe sind mit einer Denkmaleigenschaft des gesamten Gebäudes schwer vereinbar.

## ENTWURF DER BEGRÜNDUNG

### zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33“Unterführung Langenwiedenwg“

In seiner Begründung führt der LWL aus, dass das Gebäude bedeutend für die Geschichte des Menschen, hier für die Ortsgeschichte von Werl sei. Ein Denkmal von geschichtlicher Bedeutung muss historische Ereignisse oder Entwicklungen heute und für zukünftige Generationen anschaulich machen. Die geschichtliche Bedeutung ist z. B. dadurch gekennzeichnet, dass dem Objekt als Wirkungsstätte namhafter Personen oder als Schauplatz bestimmter Ereignisse ein Erinnerungswert beizumessen ist, oder dass es im Bewusstsein der Bevölkerung vorhandenen Bezug zu bestimmten politischen, kulturellen oder sozialen Verhältnissen seiner Zeit herstellt. Dieses Kriterium ist nach Auffassung der Stadt Werl nicht erfüllt. Zwar handelt es sich um ein markantes Gebäude, das einen gewissen Stellenwert in der Ortsgeschichte hat, jedoch wird es nicht als einzigartig und herausragend eingestuft. Der Erinnerungswert des Objektes als Postgebäude kann auch auf andere Weise für zukünftige Generationen bewahrt werden, z.B. durch eine ausführliche Dokumentation.

Die in der Begründung angeführten wissenschaftlichen, hier architekturhistorischen Gründe, reichen nach Auffassung der Stadt Werl für eine Denkmaleigenschaft nicht aus, da die dokumentarische Bedeutung des Gebäudes für die Wissenschaft fehlt. Im Übrigen wird eine besondere Baukunst nicht gesehen.

Weiter führt der LWL in seiner Stellungnahme städtebauliche Gründe für die Unterschutzstellung des Gebäudes an. Nach dem OVG NW lassen städtebauliche Gründe die Erhaltung und Nutzung eines Objektes geboten erscheinen, wenn ihm als historischer Bestandteil einer konkreten städtebaulichen Situation eine stadt-bildprägende Bedeutung zukommt, so dass es aus Gründen der Stadtgestaltung und wegen des Stadtbildes als Verlust empfunden würde, wenn seine Prägung in seiner Eigenart als überlieferter baulicher Bestandteil nicht mehr wie bisher entfalten würde. Diese Kriterien greifen für das ehemalige Postgebäude nicht.

Die besondere Stadtbildprägung könnte an dieser Stelle genauso durch einen Neubau erreicht werden.

Die Eintragung des ehemaligen Postgebäudes in die Denkmalliste der Stadt Werl wurde vom Planungs-, Bau- und Umweltausschuss in seiner Sitzung am 24.02.2015 abgelehnt.

## 9 Hinweise

### 9.1 Entwässerung

Die Stadt Werl hat die Versickerungsfähigkeit im Stadtgebiet in einem Gutachten ermitteln lassen.

Der überwiegende Teil des Stadtgebietes ist aus verschiedenen Gründen für eine Versickerung nicht geeignet. Die Ergebniskarte mit der Abgrenzung von Bereichen mit unterschiedlicher Tauglichkeit für die Versickerung von Niederschlagswasser kann im Planungsamt oder im Kommunalbetrieb eingesehen werden.

### 9.2 Artenschutz

Als vorsorgliche Maßnahme sollten Gehölzentnahmen nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. / 29. Februar (außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten) erfolgen. Des Weiteren sind die Vorgaben des § 39 BNatSchG, Abs. 5, Satz 2 zu beachten.

## ENTWURF DER BEGRÜNDUNG

### zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33“Unterführung Langenwiedenwg“

Bei der Bauausführung ist etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren.

#### 9.3 Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz


Im Zuge der Planumsetzung/Bauausführung ist nachfolgendes zu beachten: sollten bei Erdarbeiten Abfallablagerungen oder Bodenverunreinigung festgestellt werden, ist die Abteilung Abfallwirtschaft/Bodenschutz des Kreises Soest umgehend zu benachrichtigen. Die vorgefundenen Abfälle bzw. verunreinigter Boden sind bis zur Klärung des weiteren Vorgehens gesichert zu lagern. Bei Baumaßnahmen anfallende Abfälle sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Mutterboden ist abzuschleppen und einer Verwertung zuzuführen.

#### 9.4 Denkmalschutz

Bei Bodeneingriffen können 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 Gemeinde als Untere Bodendenkmalpflege und/oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761-93750 FAX 02761-937520) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens 3 Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 u. 16 Denkmalschutzgesetz NW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu 6 Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DschG NW).

Werl, im Mai 2015



i. A.




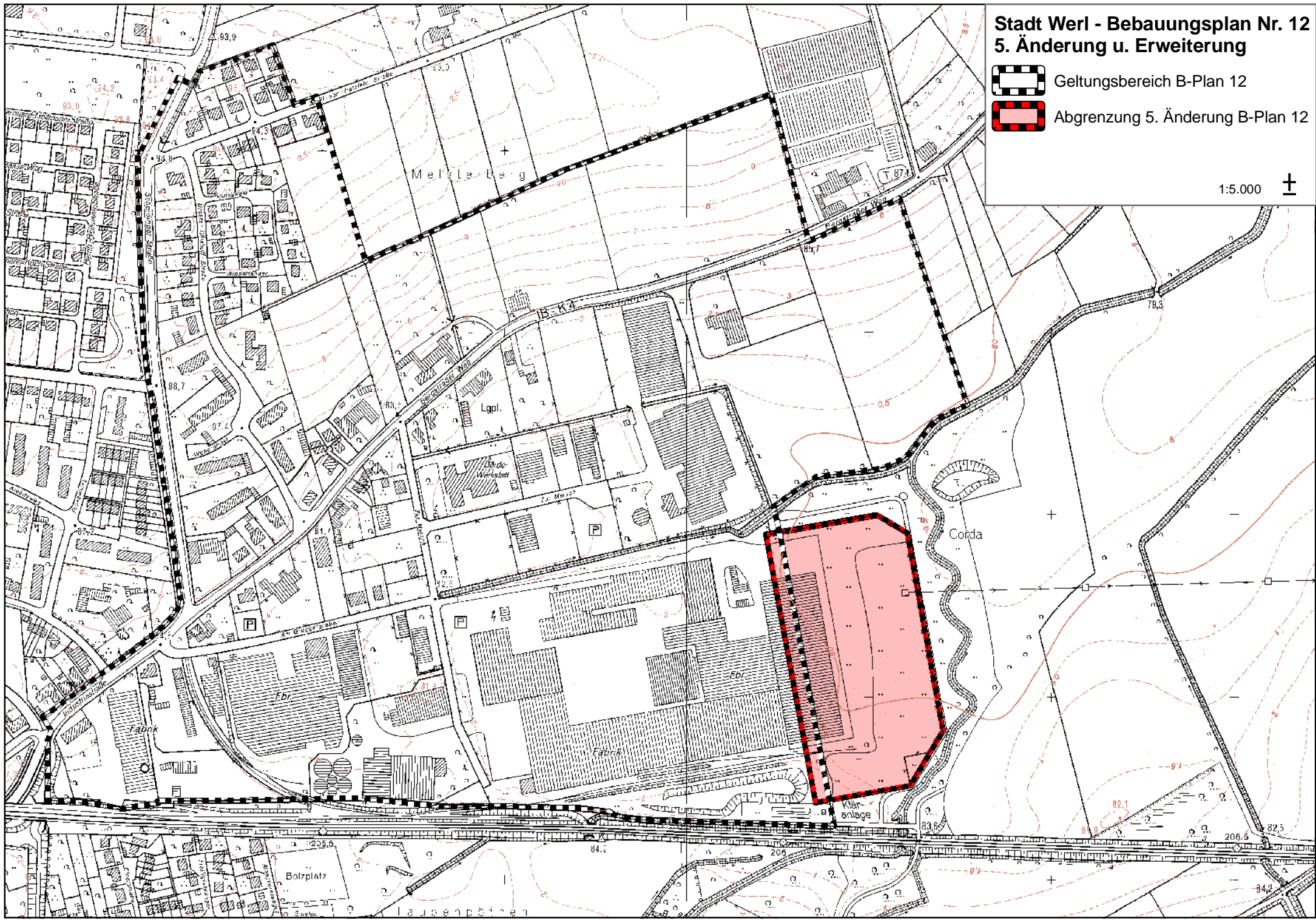
(Ludger Pöpsel)

Fachbereich III - Abt. Stadtplanung, Straßen und Umwelt

# Stadt Werl - Bebauungsplan Nr. 12 5. Änderung u. Erweiterung

-  Geltungsbereich B-Plan 12
-  Abgrenzung 5. Änderung B-Plan 12

1:5.000 

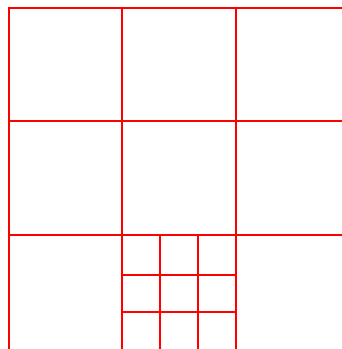


**Stadt Werl**

**Bebauungsplan Nr. 12  
Scheidinger Straße / Bergstraßer Weg**

**5. Änderung und Erweiterung**

**Begründung zum Aufstellungsbeschluss**



**Planquadrat Dortmund**

Büro für Raumplanung, Städtebau + Architektur

Gutenbergstraße 34 44139 Dortmund

☎ 0231/557114-0 📠 0231/557114-99

Email: [info@planquadrat-dortmund.de](mailto:info@planquadrat-dortmund.de)

Mai 2015





# Begründung zum Vorentwurf

## INHALT

### Teil A: Begründung

1.	ANLASS UND ZIEL DER PLANAUFGSTELLUNG	1
2.	LAGE UND UMGEBUNG DES PLANGEBIETES	1
3.	PLANVERFAHREN	2
4.	PLANUNGSRECHTLICHE VORGABEN	3
4.1	Landesentwicklungsplan (LEP)	3
4.2	Regionalplan	3
4.3	Flächennutzungsplan (FNP)	4
4.4	Bestehender Bebauungsplan	5
4.5	Sonstige planungsrechtliche Vorgaben	5
4.5.1	Landschaftsplan	5
5.	PLANINHALTE UND FESTSETZUNGEN	5
6.	ERSCHLIEßUNG	7
6.1	Verkehrliche Erschließung	7
6.2	Entwässerung	7
7.	ZU ERWARTENDE UMWELTAUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	7



## **1. Anlass und Ziel der Planaufstellung**

Die in Werl mit mehreren Betriebsstandorten ansässige Firma Kettler ist ein für den Wirtschaftsstandort Werl bedeutsames Unternehmen im Verarbeitenden Gewerbe. Die Firma Kettler ist eine führende Marke für Sport-, Fitness- und Freizeitgeräte. Die Produktpalette umfasst Sport- und Fitnessgeräte, Tischtennistische, Freizeitmöbel, Fahrräder, Outdoor-Kinderspielzeug sowie Kindermöbel.

Am Standort „Zur Mersch“ werden aus Kunststoffen Fertigteile oder Komponenten der Kettler-Gruppe gefertigt und im angrenzenden Lagerbereich gelagert. Zudem ist am Standort das Zentrallager für alle Gartenmöbel, die in den Werken Ense und Werl produziert werden, angesiedelt. Weiterhin werden dort Handelswaren aus Fernost und Osteuropa angeliefert und es erfolgt von dort der Versand der Produkte an die Kunden weltweit. Die Erhöhung von Produktionsstückzahlen sowie ein breit aufgestelltes Sortiment führten am Standort „Zur Mersch“ in der Vergangenheit zu diversen Erweiterungen innerhalb der Produktion sowie zu Vergrößerungen des Lagerbereiches. Zuletzt ist der Lagerbereich im Jahr 2000 um 15.000 m<sup>2</sup> aufgestockt worden.

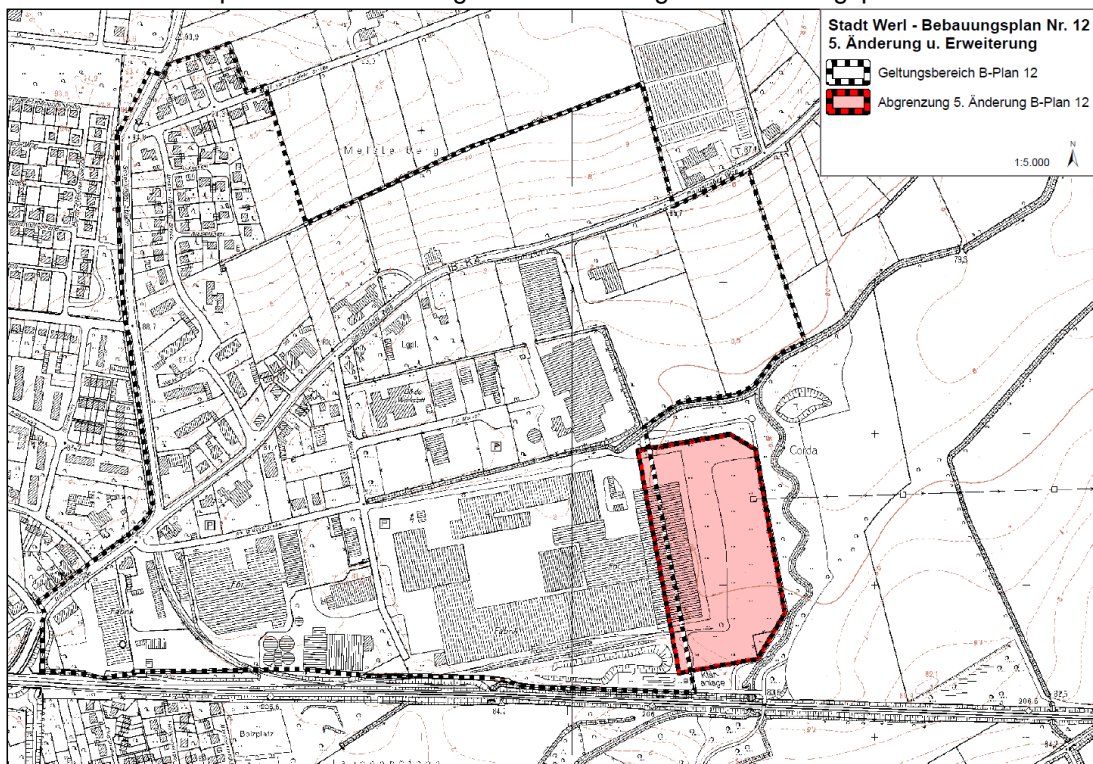
Die jetzt geplante Erweiterung des Standortes „Zur Mersch“ erfolgt in Form eines zusätzlichen Lagerbereiches mit Kommissionierung und Versand. Es soll ausschließlich Fertigware unterschiedlicher Verwendung zwischengelagert und versandt werden. In den geplanten Hallen im Erweiterungsbereich findet keine Produktion statt. Die geplante Erweiterung des Lagerbereiches am Standort „Zur Mersch“ ist im Wesentlichen auf die geplante Verlagerung des Firmenstandortes Kamen zurückzuführen.

## **2. Lage und Umgebung des Plangebietes**

Das Plangebiet umfasst eine Fläche zur geplanten Erweiterung der Firma Kettler. Sie liegt am östlichen Rand des Firmengeländes. Das Firmengelände liegt im Südosten des Gewerbegebietes „Zur Mersch“, das sich am östlichen Siedlungsrand von Werl befindet. Der Standort der Firma Kettler wird über die Erschließungsstraße „Zur Mersch“, die am westlichen Rand des Firmengeländes verläuft, erschlossen.

Nördlich und westlich des Firmengeländes befinden sich im Gewerbegebiet „Zur Mersch“ weitere gewerblich-industrielle Nutzungen innerhalb des Geltungsbereiches des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 12. Südlich des Firmengeländes sowie des Gewerbegebietes „Zur Mersch“ verläuft die Bahnlinie Dortmund – Soest. Östlich des Plangebietes verläuft der verlegte und naturnah gestaltete Abschnitt des Uffelbachs, der von einem ca. 50 m breiten Gehölzstreifen begleitet wird, der sich auf beiden Seiten des Bachlaufes erstreckt. Dieser Gehölzstreifen schirmt das Plangebiet von der sich östlich anschließenden offenen Landschaft mit landwirtschaftlichen Nutzflächen ab.

Abb. 1: Übersichtsplan zur 5. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans Nr. 12



Der Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung hat eine Flächengröße von ca. 4,4 ha. Sie umfasst die folgenden Grundstücke:

- Gemarkung Werl, Flur 3, Flurstücke Nr. 153, 334, 335, 336, 337, 390, 392, 393

Die durch die Bebauungsplanänderung betroffenen Grundstücke befinden sich im Eigentum der Firma Kettler.

### 3. Planverfahren

Die Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans Nr. 12 „Scheidinger Straße / Bergstraßer Weg“ wird im „Normalverfahren“ durchgeführt. Das Plangebiet befindet sich direkt am Siedlungsrand, die gegenwärtige planungsrechtliche Situation ist als Außenbereich i.S.d. § 35 BauGB zu beurteilen. Die Voraussetzungen zur Aufstellung des Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB sind somit nicht gegeben. Ebenso scheidet das vereinfachte Planverfahren gem. § 13 BauGB aus, da die Grundzüge der Planung betroffen sind.

## 4. Planungsrechtliche Vorgaben

### 4.1 Landesentwicklungsplan (LEP)

Im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen ist die Stadt Werl als Mittelzentrum festgelegt. Der von der Planung betroffene Bereich wird im LEP als Siedlungsraum dargestellt.

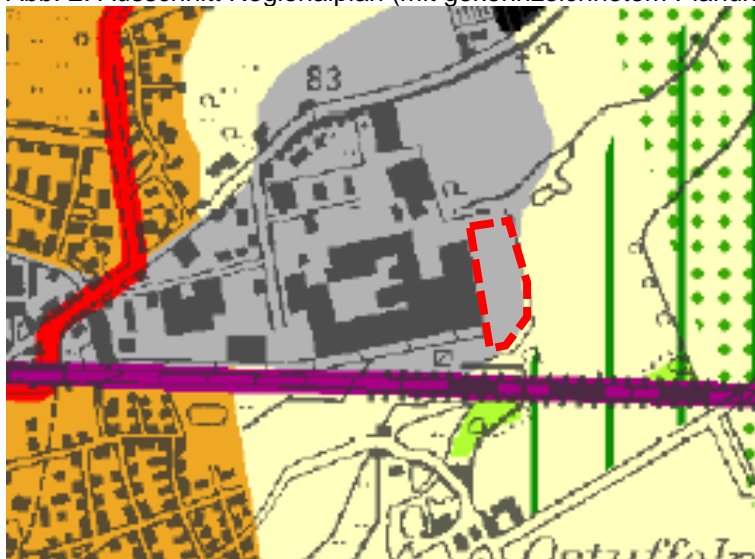
### 4.2 Regionalplan

Der Regionalplan (ehemals Gebietsentwicklungsplan) legt auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogramms und des Landesentwicklungsplans die regionalen Ziele der Raumordnung für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Plangebiet fest (§ 19 LPlG NRW). Der Regionalplan ist Vorgabe für die kommunale Bauleitplanung.

Im Regionalplan Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis ist der Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)“ ausgewiesen. Damit ist die Bebauungsplanänderung an die Ziele der Raumordnung angepasst.

In der Regionalplandarstellung schließen sich östlich an das Plangebiet „Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche“ an. Südlich verläuft eine Bahntrasse, die der Regionalplan als „Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr“ ausweist.

Abb. 2: Ausschnitt Regionalplan (mit gekennzeichnetem Planungsbereich)

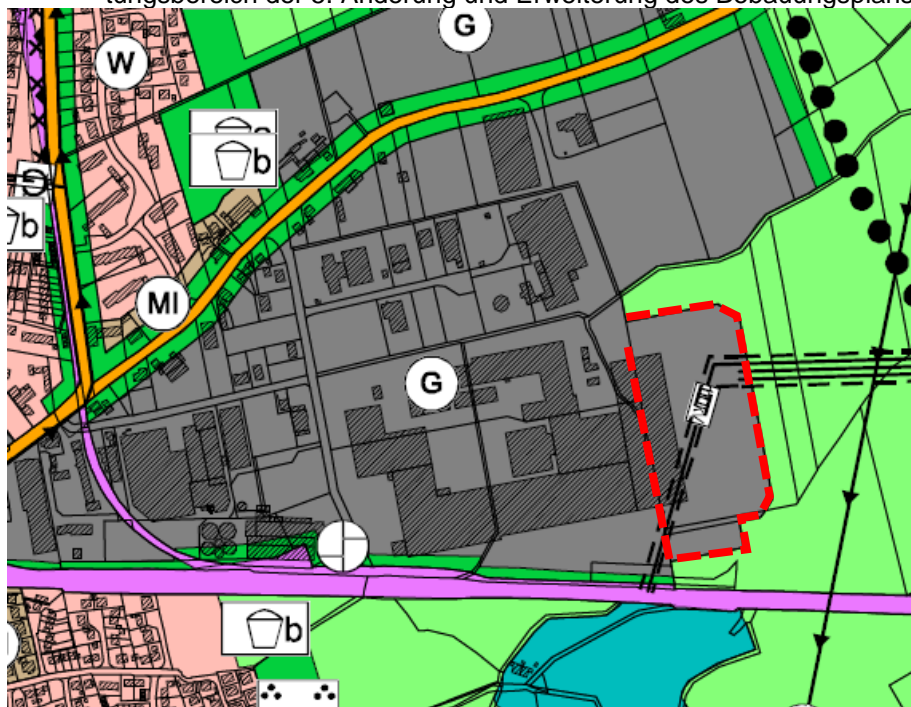


### 4.3 Flächennutzungsplan (FNP)

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Werl stellt das Betriebsgelände der Firma Kettler als gewerbliche Baufläche gem. § 1 Abs. 1 BauNVO dar (s. Abb. 3). Damit wird auf der Ebene der Flächennutzungsplanung die Zulässigkeit einer gewerblich-industriellen Nutzung im Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung als generelle städtebauliche Zielsetzung zum Ausdruck gebracht. Die Darstellung der gewerblichen Baufläche geht dabei weit über das Gelände der Firma Kettler hinaus; sie umfasst das gesamte Gewerbegebiet „Zur Mersch“, das sich westlich und nördlich des Firmenstandortes bis zur Kreisstraße K 4 (Bergstraßer Weg / Industriestraße) ausdehnt.

Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung wird im Rahmen der 5. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans Nr. 12 diese generelle städtebauliche Zielsetzung mit der Festsetzung eines Industriegebiets (GI) planungsrechtlich gesichert. Die 5. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans Nr. 12 entspricht somit dem Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 BauGB, da sie aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt wird.

Abb. 3: Ausschnitt aus dem rechtsgültigen FNP der Stadt Werl mit gekennzeichneten Geltungsbereich der 5. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans Nr. 12



Die im FNP innerhalb des B-Plan-Änderungsbereiches dargestellte 110-kV-Hochspannungsleitung ist in der Örtlichkeit nicht vorhanden. Hier gibt die FNP-Darstellung einen veralteten, mittlerweile überholten Planungsstand wieder.

Östlich des Plangebietes stellt der FNP landwirtschaftliche Fläche dar. Die südlich des Plangebietes vorbei führende Bahntrasse stellt der FNP als Bahnanlage dar. Südlich der Bahntrasse stellt der FNP landwirtschaftliche Fläche und Waldfläche dar.

#### 4.4 Bestehender Bebauungsplan

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 12 setzt im Bereich des Geländes der Firma Kettler Industriegebiet (GI) fest. Die Abgrenzung des aus dem Jahr 1975 stammenden Bebauungsplans umfasst nicht das gesamte gegenwärtig von der Firma Kettler genutzte Areal; eine Teilfläche im Osten des derzeitigen Firmengeländes liegt schon außerhalb des Geltungsbereiches.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 12 ist zudem an der östlichen Grenze seines Geltungsbereiches ein ca. 13 m breiter Streifen als nicht überbaubare Grundstücksfläche mit Anpflanzungen aus standortgemäßen Baum- und Straucharten festgesetzt. Diese Festsetzung ist aufgrund der erfolgten (baulichen) Entwicklung der Firma Kettler an diesem Standort nicht mehr umsetzbar und damit funktionslos geworden.

#### 4.5 Sonstige planungsrechtliche Vorgaben

##### 4.5.1 Landschaftsplan

Der Geltungsbereich der Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans Nr. 12 „Scheidinger Straße / Bergstraßer Weg“ liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplans Nr. VI „Werl“ des Kreises Soest. Die in Anspruch genommene Fläche ist Teil des „Entwicklungsraums 1.06 – Gewässersystem Mühlenbach und Zuflüsse“. Im Rahmen des B-Plan-Änderungsverfahrens ist eine Entlassung der Erweiterungsfläche aus dem Landschaftsplan erforderlich.

Die landschaftsplanerischen Zielsetzungen für diesen Raum sind: „Erhalt, Entwicklung und Wiederherstellung naturnaher, dynamischer Fließgewässer mit ihren begleitenden Gehölzstrukturen und Grünlandflächen als Pufferzonen.“ Mit der bereits im Rahmen der Verlegung durchgeführten naturnahen Wiederherstellung des Uffelbaches, der östlich an den B-Planänderungsbereich angrenzt, wurde diese Zielsetzung bereits umgesetzt. Die Erweiterung und Arrondierung der gewerblichen Nutzung lässt den Bereich des naturnah gestalteten Uffelbaches mit seinen Randbereichen unangestastet, so dass die landschaftsplanerische Zielsetzung für den sich anschließenden Freiraum durch die Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans nicht in Frage gestellt ist.

## 5. Planinhalte und Festsetzungen

Die Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans Nr. 12 erfolgt mit der Zielsetzung, den Bestand und die Fortentwicklung des für die Stadt Werl bedeutsamen Pro-

duktionsbetriebes Kettler an seinem Standort planungsrechtlich zu sichern und die angestrebten Entwicklungsoptionen des Unternehmens und die sich daraus ergebenden baulichen Erweiterungsabsichten am Betriebsstandort „Zur Mersch“ zu ermöglichen.

Die Planinhalte und Festsetzungen der Bebauungsplanänderung werden sich an der Bestandssituation orientieren. So ist beabsichtigt, die geplante östliche Erweiterung des Betriebsstandortes, wie die Bestandsflächen im rechtskräftigen Bebauungsplan auf der östlichen Seite der Straße „Zur Mersch“, als Industriegebiet (GI) gem. § 9 BauNVO festzusetzen. Die im Hinblick auf den Immissionsschutz zulässigen Nutzungen sollen über die Anwendung des Abstandserlasses näher geregelt und festgesetzt werden.

Um in der konkreten räumlichen Situation die betrieblich notwendige Funktionserfüllung zu gewährleisten, ist voraussichtlich ein erhöhtes Maß der Überbaumöglichkeit der Grundstücke festzusetzen. Aufgrund der beengten und nicht veränderbaren Lage des Firmenstandortes sowie der östlich der geplanten Erweiterungsfläche sich anschließenden gehölzbestandenen Uffelbachaue, die eine wirksame optische Abschirmung des Firmengeländes zu der sich weiter östlich anschließenden offenen Feldflur bildet, ergibt sich eine nahezu vollständige Flächeninanspruchnahme für Gebäude, Lagerflächen, Lkw-Bewegungsflächen und Stellplätze im Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung. Damit wird voraussichtlich die Festsetzung einer Grundflächenzahl GRZ erforderlich, die über das gem. § 17 Abs. 1 BauNVO höchstzulässige Maß der Grundstücksausnutzung von 0,8 hinausgeht.

Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO kann die festgelegte Obergrenze des Absatzes 1 aus städtebaulichen Gründen überschritten werden. Die Möglichkeit der Überschreitung der Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung ist gem. § 17 Abs. 2 BauNVO an die Maßgabe gebunden, dass die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Es ist nicht erkennbar, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die erhöhte zulässige Ausschöpfung der Grundflächenzahl beeinträchtigt würden. Ebenso ist nicht erkennbar, dass nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt hierdurch entstehen.

Das zulässige Maß der baulichen Nutzung wird zudem über eine maximal zulässige Gebäudehöhe festgesetzt. Sie orientiert sich an der Höhe der bereits auf dem Firmengelände vorhandenen Hallen und Gebäuden.



## **6. Erschließung**

### **6.1 Verkehrliche Erschließung**

Die äußere verkehrliche Erschließung und Anbindung des Betriebsstandortes der Firma Kettler erfolgt über die Erschließungsstraße „Zur Mersch“, die am westlichen Rand des Firmengeländes verläuft. Diese bindet das Firmengelände nach Norden an den Bergstraßer Weg (Kreisstraße K 4) und damit an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz an. Die verkehrliche Erschließung der geplanten östlichen Erweiterungsfläche des Firmenareals erfolgt von der westlichen Zufahrt an der Straße „Zur Mersch“ über betriebsinterne Erschließungsflächen.

### **6.2 Entwässerung**

Durch die geplante Erweiterung der Firma Kettler am Standort „Zur Mersch“ kommt es zu einer zusätzlichen Versiegelung von Grund und Boden. Da die Erweiterungsflächen erstmalig bebaut werden, ist gem. § 51 a Landeswassergesetz zu prüfen, ob das auf den versiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser versickert oder in ein ortsnahes Gewässer eingeleitet werden kann. Eine Versickerung des Niederschlagswassers kommt aufgrund der vorherrschenden Bodenverhältnisse im Werler Stadtgebiet in der Regel nicht in Betracht.

Ein für die geplante Erweiterung der Firma Kettler am Standort „Zur Mersch“ erstelltes Entwässerungskonzept sieht eine gedrosselte Ableitung des auf den versiegelten Flächen anfallenden Niederschlagswassers in den südöstlich und östlich des Geltungsbereiches der 5. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans Nr. 12 verlaufenden Uffelbach vor. Das Niederschlagswasser soll einem am südöstlichen Rand des Geltungsbereiches vorgesehenen Regenrückhaltebecken zugeleitet und von dort gedrosselt an den ca. 20 m entfernt vorbei fließenden Uffelbach abgegeben werden. Das erforderliche Rückhaltevolumen des Rückhaltebeckens beträgt ca. 567 m<sup>3</sup>.

## **7. Zu erwartende Umweltauswirkungen der Planung**

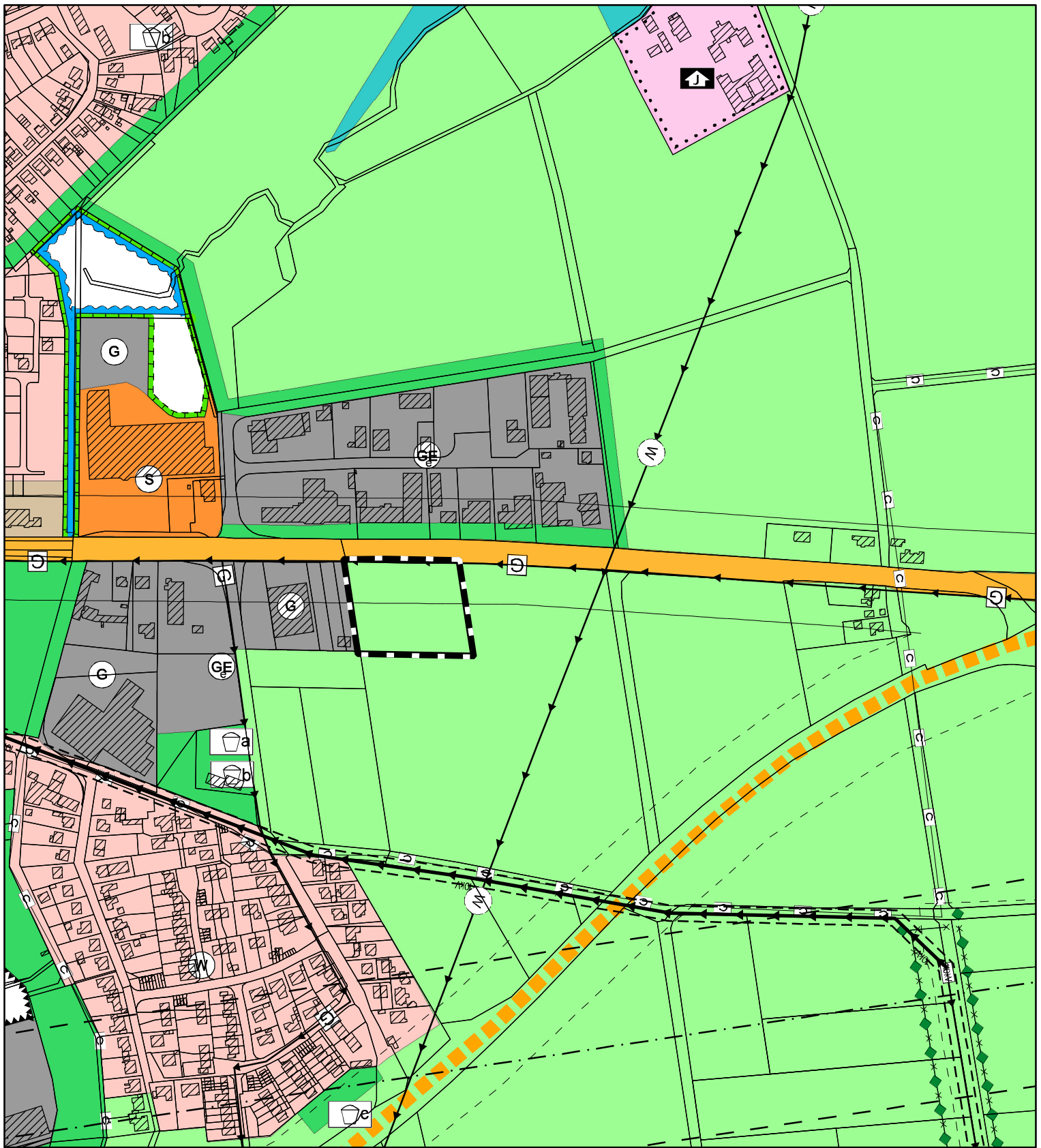
Die von der Planung zu erwartenden Auswirkungen auf die Umwelt im Umfeld des Plangebietes werden sich im wesentlichen auf die Inanspruchnahme von bisher unbebauten, landwirtschaftlich genutzten Freiflächen und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die im Rahmen der Umweltprüfung zu betrachtenden Umweltschützgüter beschränken. Dazu zählen neben dem Verlust von Freifläche, die Bodenversiegelung und die damit verbundenen Auswirkungen auf Boden, Wasser und Kleinklima.

Die mit der Planung verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Rahmen des Planverfahrens gem. §1a (3) des Baugesetzbuches (BauGB) auszugleichen. Die




Eingriffs / Ausgleichsbilanzierung erfolgt im Rahmen der für die Bebauungsplanänderung gem. § 2 Abs. 4 durchzuführenden Umweltprüfung, auf deren Grundlage geeignete Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe in Natur und Landschaft festgesetzt werden. Die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung hat vom planungsrechtlichen Stand des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 12 auszugehen. Dieser setzt einen 13 m breiten Grünstreifen am Ostrand seines Geltungsbereichs fest, der jedoch bereits durch eine Halle überbaut ist. Dieser Grünstreifen ist somit in die Bilanzierung mit einzubeziehen. Es wird erwartet, dass sich durch die Planung ein deutliches Bilanzdefizit ergibt, da auf dem Erweiterungsgrundstück keine oder nur untergeordnete Begrünungsmaßnahmen möglich sind. Das zu erwartende Bilanzdefizit soll im Wesentlichen über den Flächenpool „Stadtwald“ der Stadt Werl am südlichen Rand des Stadtgebietes ausgeglichen werden.

Mit der Aktualisierung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) im März 2010 wurde der besondere Artenschutz in Deutschland gesetzlich konkretisiert und an die europäischen Vorgaben angepasst. Nach den Bestimmungen des § 44 BNatSchG sind bei allen genehmigungspflichtigen Planungs- und Zulassungsverfahren die Belange des Artenschutzes gesondert zu prüfen. Bei der für die Bebauungsplan-Änderung erforderlichen Artenschutzrechtlichen Prüfung (Stufe I) geht es um die Frage, ob durch die Planung planungsrelevante Arten im Umfeld betroffen sein können und artenschutzrechtlich relevante Tatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG eintreten können. Eine artenschutzrechtliche Prüfung (Stufe I) wird im weiteren Planverfahren erstellt.

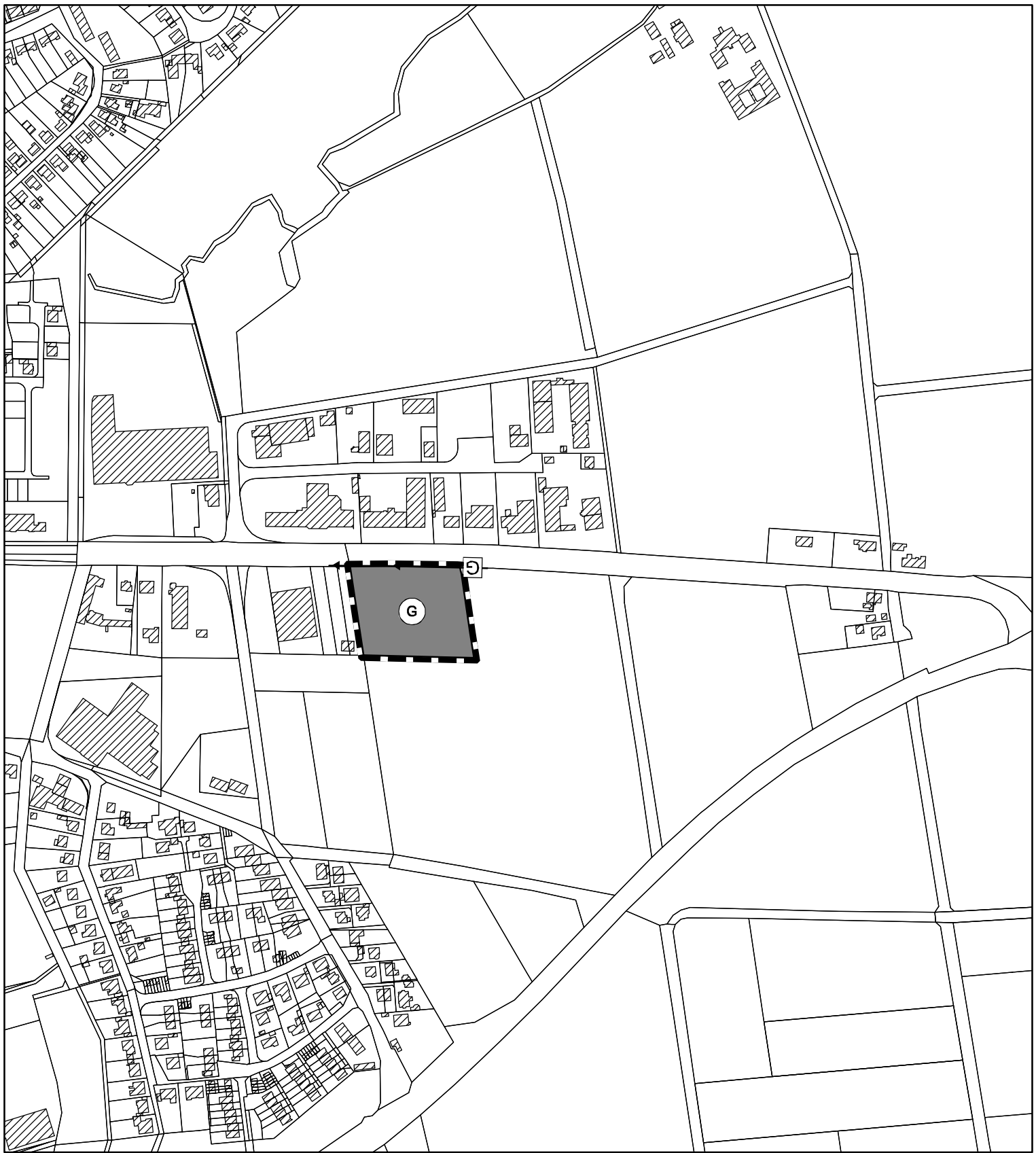
In der näheren Umgebung des Plangebietes liegen keine schutzwürdigen Nutzungen. Konflikte durch Lärmimmissionen sind somit nicht zu erwarten. Die im Plangebiet zulässigen Nutzungen werden über die Anwendung des Abstandserlasses NRW geregelt.






Legende

-  Abgrenzung des Änderungsbereiches
-  Fläche für die Landwirtschaft gem. § 5 (2) Nr. 9a BauGB
-  Darstellung Erdgasleitung





## Legende

-  Abgrenzung des Änderungsbereiches
-  gewerbliche Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 3 BauNVO
-  Darstellung Erdgasleitung



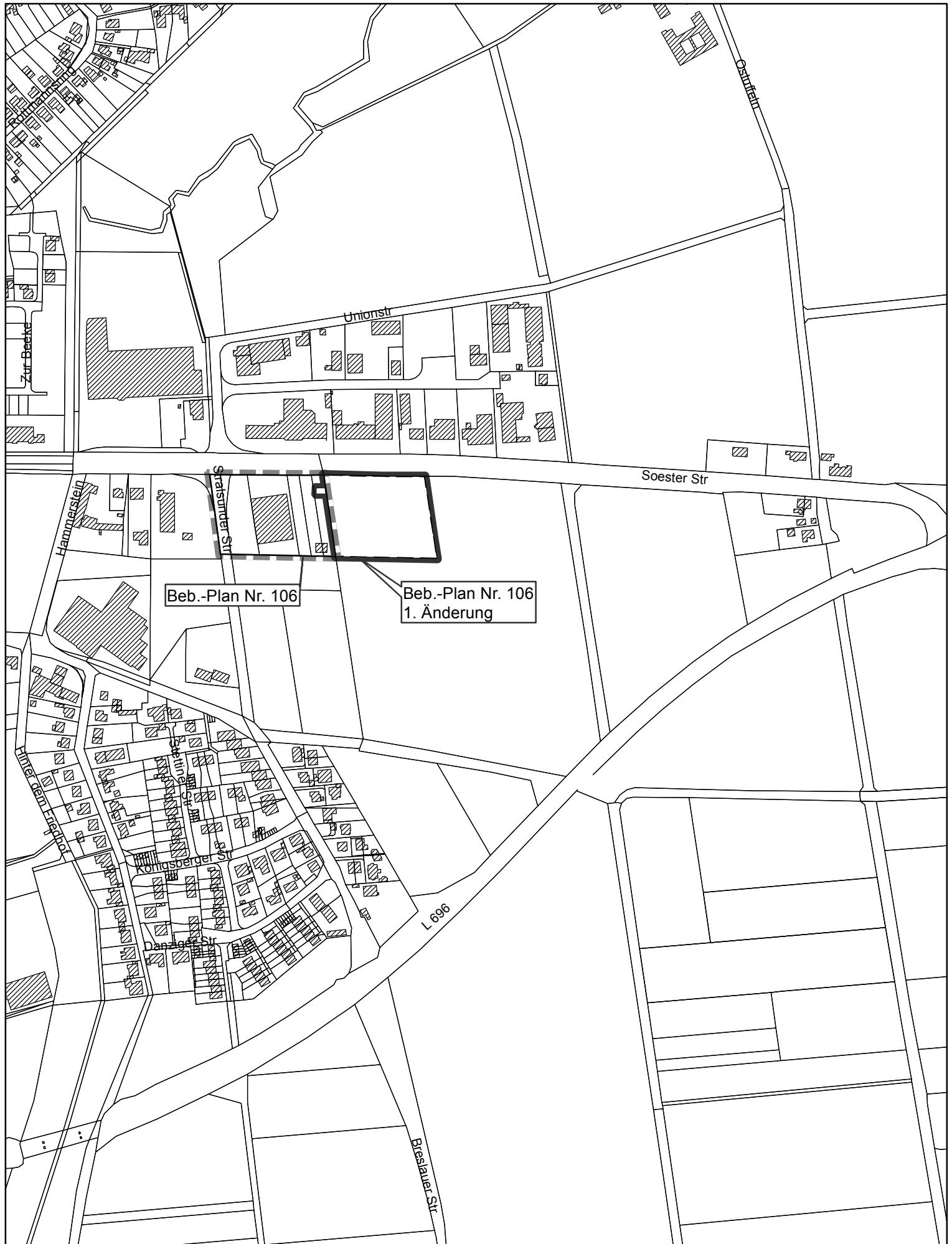
Wallfahrtsstadt  
**Werl**

Wallfahrtsstadt Werl  
87. Änderung des Flächennutzungsplanes

Entwurf  
Werl, im Mai 2015 - FB III - Abt. 61 - Schu/Ha



1:5.000



STADT WERL			
2015-05-28			
h	ke		bn

Werl, den 26. Mai 2015

**Betr.: Planung zur Kreuzung Hammer Str./Salinenring/Rustigestr., sowie evtl. Öffnung der Rustigestr.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten Ihnen einige Aspekte darstellen, die Sie bei obiger Planung in Ihre Überlegungen einbeziehen sollten.

Wie wir der heutigen Presse entnehmen konnten, sind die Planungen für einen Kreisverkehr anscheinend vorerst ad acta gelegt. Eine vernünftige Entscheidung, denn der Verkehr an der Kreuzung verläuft momentan problemlos, und dies sogar trotz der defekten Induktionsschleife.

Die Situation für Fußgänger hat sich sogar deutlich verbessert, da nun jedes Mal grün wird. Vorher konnte es passieren, dass man zwei Phasen warten musste, wenn die Anforderung nur einen Moment zu spät erfolgte. Gerade morgens haben viele Schulkinder diese Geduld nicht aufgebracht und queren nun sicherer die Straße.

Wenn die Grünphase für Autofahrer aus Salinenring und Rustigestraße etwas verlängert würde, wäre hier eine feste Ampelschaltung sinnvoll, einfach und vor allem kostengünstig.

Als Anwohner des vorderen Teils der Rustigestraße liegt es uns natürlich am Herzen, dass die Einbahnstraßenregelung beibehalten wird. Auch hierfür gibt es mehrere Argumente:

Bereits jetzt ist die Straße mit viel Verkehr belastet, da der innerstädtische Verkehr hier abfließt, dazu der des Werler Nordens und nicht zu vergessen der Werksverkehr der Standard-Metallwerke. Mehrmals täglich passiert hier Schwerlastverkehr, für den die Straße eigentlich nicht ausgelegt ist. Übrigens fiel die Zählung des Fahrzeugaufkommens vor einigen Jahren in die Krise der Standard, so dass zu der Zeit keine LKW fahren und somit nicht erfasst wurden.

Die Straße ist für beidseitigen Verkehr zu schmal, der Radweg müsste wegfallen, was die Sicherheit deutlich beeinträchtigt. Vor allem viele Schulkinder nutzen den Weg morgens und mittags.

Die Parksituation an der Seite der geraden Hausnummern würde sich weiter verschärfen. Bereits jetzt wird die Bewohner-Parkzone nicht kontrolliert, so dass hier

immer wieder unbehelligt „fremdgeparkt“ wird.

Hinzu kommt die Einmündung Brandisstraße in die Rustigestraße, wo zur Zeit die Regelung „rechts vor links“ gilt. Durch das große Verkehrsaufkommen aus der Brandis- in die Rustigestraße würde es hier mit Sicherheit zu langen Rückstaus kommen. Die frühere Regelung, als die Einmündung als abknickende Vorfahrt gekennzeichnet war, hat zu einer Häufung von Unfällen geführt, wie es in der Nachbarschaft noch lebhaft in Erinnerung ist.

Nicht zuletzt sind die Häuser mit der geraden Hausnummer zwei bis 20 über 100 Jahre alt und auf einem Grünsandsteinfundament gebaut. Die vielen Erschütterungen, die bereits jetzt bestehen, schädigen die Bausubstanz, was sich bei erhöhtem Verkehrsaufkommen noch steigern würde. Wir haben viel Geld in die Renovierung der Häuser investiert und behalten uns Regressforderungen bei weiteren Schäden vor, die nachweislich auf den Verkehr zurückzuführen sind.

Schließlich verweisen wir auf einen Artikel des Soester Anzeigers vom 15. April 2009, den wir in Kopie beilegen. Darin heißt es u.a. „Bürgermeister Michael Grossmann hat einen eindeutigen Schlusstrich unter die Debatte...gezogen...Im Sinne der städtischen Verkehrsführung gebe es keinen ersichtlichen Grund, an der Straßenführung etwas zu ändern...Die Verkehrssituation habe sich etabliert.“

Wir hoffen, wir konnte Ihnen einige neue Perspektiven in der Sache darstellen und Denkanstöße geben, die Sie in die Entscheidungsfindung einfließen lassen sollten.

Mit freundlichen Grüßen,

Anlage: Kopie eines Zeitungsartikels vom 15. April 2009

15. April 2009

# Rustigestraße: Verwaltung beendet die Debatte

Bürgermeister stellt klar: Es bleibt bei der Einbahnstraßen-Regelung  
„Für beidseitige Öffnung kein wesentlich neues Argument“

Von Gerald Bus

**WERL** ■ Die Verwaltung zeigt sich nicht offen für eine Öffnung: Bürgermeister Michael Grossmann hat gestern einen eindeutigen Schlussstrich unter die Debatte um eine beidseitige Öffnung der Rustigestraße gezogen. Die Straße werde Einbahnstraße bleiben, sagte der Verwaltungschef gestern auf ANZEIGER-Anfrage.

Man habe das Für und Wider im Verwaltungsvorstand abgewogen und sei „sehr deutlich“ zu diesem Entschluss gekommen. „Entscheidend war, dass es kein wesentliches neues Argument für eine beidseitige Öffnung gibt“, sagte Grossmann. Man habe eine Öffnung vom Salinenring aus nicht einmal von der Kostenseite her berechnen lassen. „Wir machen hier doch keine überflüssige Arbeit“ – und man wolle das Geld schließlich nicht zum Fenster hinauswerfen.

Grossmann kündigte an, die Politik im nächsten Planungsausschuss über eine entsprechende Mitteilung darüber informieren zu wollen, dass aus Sicht der Verwaltung bei der Rustigestraße alles beim Alten bleiben soll. „Wir werden da sicher nicht initiativ.“ Das wird die Anwohner beruhigen, die bereits Unterschriften gesammelt und im Rathaus abgegeben hatten (wie berichtet).

„Stadtplanung ist kein Zufalls-Ding“, sagt der Bürgermeister zu der seit Monaten laufenden Debatte in der Stadt über die Rustigestraße. Im Sinne des städtischen Verkehrskonzepts gebe es keinen ersichtlichen Grund, an der Straßenführung etwas zu ändern. Wer heute ins Feld füh-

re, dass der Norden vom Verkehr abgeschnitten werde, hätte das damals bei der Einbahnstraßen-Einführung auch schon tun müssen, argumentiert Grossmann. „Denn an der Situation hat sich in all den Jahren ja nichts geändert.“ Die Verkehrssituation habe sich etabliert.

Dass viele Verkehrsteilnehmer ohne Erlaubnis das Tankstellengelände als Schleichweg nutzen, sei sicher richtig. „Das aber passiert stets, wenn die Schranken geschlossen sind.“ Daher sei die unbefriedigende Schranken-Situation ja eher ein klares Argument, den Bau der Bahnunterführung am Langenwiedenweg weiterhin zu forcieren.

Auch einen möglichen Kreisverkehr an der Kreuzung Hammer Straße/Salinenring/Rustigestraße fegte der Bürgermeister gestern vom Tisch. „Dafür ist kein Geld da.“