

## **Niederschrift Nr. 8/2015**

über die Sitzung des Rates der Wallfahrtsstadt Werl am 26.11.2015,  
18:00 Uhr, im Sitzungssaal des Rathauses

Unter der Sitzungsleitung von Bürgermeister Grossmann sind anwesend:

Ratsmitglieder: Ratsherren Auer, Betz, Böllhoff, Debeljak (ab TOP I/4), Eifler, Göttken, Graf von Brühl, Petermann (ab TOP I/3), Becker, Ofefe, Sommerfeld, Westervoß (bis TOP I/14), Ehlert, Esser, U. Frieg, D. Frieg, Lippold, Nordmann, Quint, Stache, Weber, Dißelhoff, May, Riewe, Scheer, Miah, Jansen, Schulte, Dörrer, Fischer und Zanon sowie Ratsfrauen Kohlmann, Kramer, Ostrowski, Schritt, Vorwerk-Rosendahl, Comblain, Rellmann und Kubath

Entschuldigt: Ratsherr Hörster

Verwaltung: Herren Büker, Canisius, Kötter, Pöpsel, Stümpel, von der Heide sowie Frauen Amling, Bodahn, Kleine und Falkenau

### **Tagesordnung:**

#### **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		Einführung und Verpflichtung des Ratsherrn Michael Göttken durch den Bürgermeister
3		Einwohnerfragestunde
4	387	Verabschiedung des Haushaltsplans 2016
5	341	Abfallentsorgung in der Wallfahrtsstadt Werl, Festsetzung der Abfallgebühren ab 01.01.2016, Änderung der Abfallgebührensatzung
6	342	Wirtschaftsplan für den Stadtwald Werl für das Forstwirtschaftsjahr 2016
7	343	Gebühren für die Benutzung der städt. Friedhöfe und Totenhallen im Stadtgebiet Werl für das Jahr 2016
8	344	Festsetzung der Straßenreinigungsgebühren für das Jahr 2016
9	345	6. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung der Wallfahrtsstadt Werl, Festsetzung der Entwässerungsgebühren für das Jahr 2016

- |    |     |  |
|----|-----|--|
| 10 | 346 | Festsetzung der Gebühren für die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen (Kleinkläranlagen, abflusslose Gruben) für das Jahr 2016   |
| 11 | 347 | Wirtschaftsplan 2016 für den Kommunalbetrieb Werl  |
| 12 | 394 | Feststellung des Jahresergebnisses der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung für das Geschäftsjahr 2014<br>Entlastung des Aufsichtsrates der GWS für das Geschäftsjahr 2014 |
| 13 | 362 | Bestellung eines Abschlussprüfers für die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung mbH   |
| 14 | 361 | Wirtschaftsplan 2016 der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung mbH  |
| 15 | 373 | Änderung der Satzung über die Nutzung und Erhebung von Benutzungsgebühren für städt. Wohnheime   |
| 16 | 378 | Umzug der Petrischule zum Schuljahr 2016/2017  |
| 17 | 386 | Änderung der Elternbeitragsatzung für Offene Ganztagschulen im Primarbereich in Werl für das Schuljahr 2016/2017   |
| 18 | 375 | 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl  |

hier:

- Beschluss über die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu den im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB sowie der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Nachbargemeinden) nach §4 (1) BauGB eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 18)
- Beschluss über die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu den im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Nachbarkommunen) nach § 4 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 19)
- Beschluss über die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl einschließlich seiner Begründung mit Umweltbericht (Anlage 16 und 17)

- |    |     |   |
|----|-----|---|
| 19 | 372 | 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl |
|----|-----|---|

hier:

- Beschluss über die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu den im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öff-

fentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Nachbarkommunen) nach § 4 Abs. 1 BauGB eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 22)

- Beschluss über die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zur den im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß 3 Abs. 2 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Nachbarkommunen) nach § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 23)
- Beschluss über die Abwägung der landesplanerischen Stellungnahmen gemäß § 34 Abs. 1 und Abs. 5 LPlG NW (in Anlagen 22 und 23 enthalten)
- Beschluss über die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl über die Entscheidung des Arbeitskreises „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhgebiet und Angrenzender Bereiche“ (Anlage 24)
- Beschluss über die 85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl einschließlich seiner Begründung (mit Umweltbericht) (Anlage 20 und 21)

20	389	Erinnerungskultur
21	289	Benennung eines Mitgliedes für das Kuratorium der Maria-Anna-Heese´schen Stiftung
22	392	Antrag der CDU-Fraktion Umsetzung von Ausschüssen
23	393	Antrag der CDU-Fraktion Personelle Veränderung in der Zweckverbandsversammlung der Sparkasse Werl
24		Mitteilungen
25		Anfragen

**TOP I/1:                    Feststellung der fristgerechten und ordnungsgemäßen  
Einladung sowie der Beschlussfähigkeit**

Bürgermeister Grossmann stellt die fristgerechte und ordnungsgemäße Einladung sowie die Beschlussfähigkeit des Rates fest und macht auf das Mitwirkungsverbot des § 31 GO aufmerksam.

Vor Eintritt in die Tagesordnung weist Bürgermeister Grossmann darauf hin, dass alle im Verlauf des Verfahrens eingegangenen Stellungnahmen, Abwägungen und Gutachten zu den Planungsverfahren der Tagesordnungspunkten I/18 und I/19 während der Sitzung zur Ansicht ausliegen und die entsprechenden Pläne zur Ansicht aushängen.

**TOP I/2:                    Einführung und Verpflichtung des Rats Herrn Michael  
Göttken durch den Bürgermeister**

Bürgermeister Grossmann führt Herrn Michael Göttken in sein Amt als Ratsmitglied ein und verpflichtet ihn entsprechend. Herr Göttken erklärt sein Einverständnis durch Nachsprechen der von Bürgermeister Grossmann vorgeschlagenen Verpflichtungsformel. Für seine Ratsarbeit wünscht Herr Bürgermeister Grossmann Herrn Göttken viel Erfolg.

**TOP I/3:                    Einwohnerfragestunde**

Bürgermeister Grossmann eröffnet die Einwohnerfragestunde.

Die Fragen eines Werler Bürgers zur Höhe der Pensionen des Bürgermeisters werden von Bürgermeister Grossmann, Herrn Canisius und Frau Kleine beantwortet.

**TOP I/4-387:                Verabschiedung des Haushaltsplans 2016**

**a) Satzung über die Festsetzung der Realsteuerhebesätze  
2016**

**b) Änderungsliste zum Haushaltsentwurf 2016**

Die finanzpolitischen Sprecher der im Rat vertretenen Fraktionen halten ihre Haushaltsreden (siehe **Anlagen 1-6**).

**a) Satzung über die Festsetzung der Realsteuerhebesätze**

**B** Rats Herr Stache beantragt für die SPD –Fraktion abweichend vom Verwaltungsvorschlag, die Grundsteuer B von 800 Punkten auf 695 Punkte abzusenken und die Gewerbesteuer von 437 auf 479 Punkte anzuheben. Dieser Antrag wird bei

13 Ja-Stimmen  
25 Nein-Stimmen  
2 Enthaltungen

abgelehnt.

**B** Sodann wird die Satzung über die Festsetzung der Realsteuerhebesätze beschlossen. (**Anlage 7**)

Abstimmungsergebnis:                25 Ja-Stimmen  
15 Nein-Stimmen



## **b) Änderungsliste zum Haushaltsentwurf 2016**

Herr Canisius nimmt zu den von der SPD-Fraktion eingereichten Anträgen a) Friedrich und Neuschäfer, b) Breitbandausbau in Werl c) Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzepts Stellung. Die Anträge zum Gebäude „Friedrich und Neuschäfer“ sowie zum Breitbandausbau in Werl werden angesichts der Erläuterungen nicht weiter aufrechterhalten.

Es wird weiter vereinbart, den Antrag der SPD-Fraktion zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzepts auf die Tagesordnung der nächsten Ratssitzung zu setzen.

- B** Es wird beschlossen, die in der Änderungsliste zum Haushaltsentwurf 2016 genannten Positionen in den Haushaltsplan 2016 aufzunehmen. Der Rat der Wallfahrtsstadt Werl beschließt die Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2016 (**Anlage 8**), die Fortschreibung des Haushaltssanierungsplanes für das Haushaltsjahr 2016 ff. sowie den Stellenplan 2016 einschließlich aller in der Änderungsliste aufgeführten Positionen.

Abstimmungsergebnis: 38 Ja-Stimmen  
2 Nein-Stimmen

## **TOP I/5-304: Abfallentsorgung in der Wallfahrtsstadt Werl, Festsetzung der Abfallgebühren ab 01.01.2016, Änderung der Abfallgebührensatzung**

- B** Es wird beschlossen,

- a) die Gebührenbedarfsberechnung für die Abfallentsorgungsgebühren für das Jahr 2016,
- b) die Gebührensatzung zur Abfallentsorgung in der Wallfahrtsstadt Werl für das Jahr 2016. (**Anlage 9**)

Abstimmungsergebnis: 38 Ja-Stimmen  
2 Nein-Stimmen

## **TOP I/6-342: Wirtschaftsplan für den Stadtwald Werl für das Forstwirtschaftsjahr 2016**

- B** Es wird beschlossen, den vom Regionalforstamt Soest-Sauerland aufgestellten Wirtschaftsplan für das Forstwirtschaftsjahr 2016 zu genehmigen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

## **TOP I/7-343: Gebühren für die Benutzung der städt. Friedhöfe und Trauerhallen im Stadtgebiet Werl für das Jahr 2016**

- B** Es wird beschlossen,

1. die Gebührenkalkulation der Gebühren für die Benutzung der städtischen Friedhöfe und Trauerhallen im Stadtgebiet Werl für das Jahr 2016,
2. die Gebührensatzung für die Benutzung der städt. Friedhöfe und Trauerhallen im Stadtgebiet Werl für das Jahr 2016. (**Anlage 10**)

Abstimmungsergebnis: 38 Ja-Stimmen  
2 Nein-Stimmen

**TOP I/8-344: Festsetzung der Straßenreinigungsgebühren für das Jahr 2016**

**B** Es wird beschlossen,

1. die Gebührenkalkulation für die Straßenreinigungsgebühr für das Jahr 2016,
2. die 6. Satzung zur Änderung der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Wallfahrtsstadt Werl vom 27.11.2015, (**Anlage 11**)
3. das Straßenreinigungsverzeichnis 2016.

Abstimmungsergebnis: 38 Ja-Stimmen  
2 Nein-Stimmen

**TOP I/9-345: 6. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung der Wallfahrtsstadt Werl, Festsetzung der Entwässerungsgebühren für das Jahr 2016**

**B** Es wird beschlossen,

1. die Gebührenkalkulation für die Entwässerungsgebühren für das Jahr 2016,
2. die 6. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung der Wallfahrtsstadt Werl vom 27.11.2015. (**Anlage 12**)

Abstimmungsergebnis: 38 Ja-Stimmen  
2 Nein-Stimmen

**TOP I/10-346: Festsetzung der Gebühren für die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen (Kleinkläranlagen, abflusslose Gruben) für das Jahr 2016**

**B** Es wird beschlossen,

1. die Gebühren für die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen (Kleinkläranlagen, abflusslose Gruben) für das Jahr 2016,
2. die 3. Satzung zur Änderung der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen (Kleinkläranlagen, abflusslose Gruben). (**Anlage 13**)

Abstimmungsergebnis: 38 Ja-Stimmen  
2 Nein-Stimmen

## **TOP I/11-347: Wirtschaftsplan 2016 für den Kommunalbetrieb Werl**

Es wird beschlossen,

1. Der Wirtschaftsplan 2016 für den Kommunalbetrieb Werl wird wie folgt festgestellt:

im Erfolgsplan

im Aufwand auf	13.582.800,00 EURO
im Ertrag auf	15.610.500,00 EURO
<hr/>	
Jahresüberschuss	2.027.700,00 EURO

im Vermögensplan

im Aufwand auf	6.038.000,00 EURO
im Ertrag auf	6.038.000,00 EURO

2. Der Gesamtbetrag der Kredite, deren Aufnahme im Wirtschaftsjahr 2016 zur Finanzierung der Ausgaben im Vermögensplan erforderlich sind, wird auf

2.400.000,00 EURO

festgesetzt.

3. Die Verpflichtungsermächtigungen nach § 13 GemHVO gemäß beigefügter Aufstellung belaufen sich auf 6.350.000,00 EURO für die Jahre 2017 bis 2019. Sie können auch für andere Investitionsmaßnahmen in Anspruch genommen werden.
4. Der Höchstbetrag der Kontokorrent- bzw. Kassenkredite, die im Wirtschaftsjahr 2016 zur rechtzeitigen Leistung von Ausgaben in Anspruch genommen werden dürfen, wird auf

1.000.000,00 EURO

festgesetzt.

5. Der Stellenbesetzungsplan und die Stellenpläne für das Wirtschaftsjahr 2016 werden festgestellt.
6. Eine Abführung an den Haushalt der Wallfahrtsstadt Werl in Höhe von 1.800.000,00 EURO aus dem Plan-Jahresüberschuss 2016 soll bereits im Wirtschaftsjahr 2016 erfolgen.
7. Weitere 200.000,00 EURO stehen als Eventualposition für Ausschüttungszwecke zur Verfügung. Sofern die Ausschüttung der Eventualposition nicht oder nur teilweise erforderlich ist, kann der verbleibende Betrag der Gewinnrücklage zugeführt werden.

Abstimmungsergebnis:

38 Ja-Stimmen  
2 Nein-Stimmen

**TOP I/12-394: Feststellung des Jahresergebnisses der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung für das Geschäftsjahr 2014  
Entlastung des Aufsichtsrates der GWS für das Geschäftsjahr 2014**

- B** Der Jahresabschluss der GWS für das Geschäftsjahr 2014 wird in der vorliegenden Form festgestellt. Es wird weiterhin beschlossen, den Jahresüberschuss in Höhe von 48.971,26 € mit dem bestehenden Verlustvortrag zu verrechnen sowie dem Aufsichtsrat der GWS für das Geschäftsjahr 2014 Entlastung zu erteilen.

Der Vertreter der Stadt, Herr Friedrich Böllhoff, wird beauftragt, in der Gesellschafterversammlung der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung mbH entsprechende Beschlüsse zu fassen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**TOP I/13-362: Bestellung eines Abschlussprüfers für die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung mbH**

- B** Die Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft Flottmeyer, Steghaus und Partner, Hamm/Essen, wird zum Jahresabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2015 der GWS bestellt.

Herr Friedrich Böllhoff wird beauftragt, in der Gesellschafterversammlung der GWS einen entsprechenden Beschluss zu fassen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Ratsherren Stache und Lippold haben an der Beschlussfassung nicht teilgenommen.

**TOP I/14-361: Wirtschaftsplan 2016 der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung mbH**

- B** Es wird beschlossen, den Wirtschaftsplan der GWS für das Geschäftsjahr 2016 in der vorliegenden Form gem. § 6 Ziff. 2 Buchst. i) des Gesellschaftsvertrages der GWS festzusetzen.

Herr Friedrich Böllhoff wird ermächtigt, in der Gesellschafterversammlung der GWS einen entsprechenden Beschluss zu fassen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Ratsherren Stache und Lippold haben an der Beschlussfassung nicht teilgenommen.

**TOP I/15-373: Änderung der Satzung über die Nutzung und Erhebung von Benutzungsgebühren für städt. Wohnheime**

- B** Die als **Anlage 14** beigefügte Satzung der Wallfahrtsstadt Werl über die Nutzung und die Erhebung von Benutzungsgebühren für städteigene und angemietete Unterkünfte wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis: 37-Ja-Stimmen  
1 Nein-Stimme

Ratsherren Westervoß und Lippold haben an der Beschlussfassung nicht teilgenommen.

## **TOP I/16-378: Umzug der Petrischule zum Schuljahr 2016/2017**

**B** Der Rat beschließt

1. die vorgestellte Raumkonzeption,
2. den Umzug der Petrischule in das Gebäude Langenwiedenweg 18 (bisher Petrischule) mit Hinzunahme des Altbautraktes (bisher Petrihauptschule) zum Start des Schulbetriebs der Grundschule zum 01.08.2016 vorbehaltlich der Genehmigung der Bezirksregierung.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Ratsherren Westervoß und Lippold haben an der Beschlussfassung nicht teilgenommen.

## **TOP I/17-386: Änderung der Elternbeitragssatzung für Offene Ganztagschulen im Primarbereich in Werl für das Schuljahr 2016/2017**

**B** Die Elternbeitragssatzung für Offene Ganztagschulen im Primarbereich in Werl wird mit Wirkung zum Schuljahresbeginn 2016/17, wie in der **Anlage 15** dargestellt, beschlossen.

Abstimmungsergebnis:  
34 Ja-Stimmen  
3 Nein-Stimmen  
1 Enthaltung

Ratsherren Westervoß und Lippold haben an der Beschlussfassung nicht teilgenommen.

## **TOP I/18-375: 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl**

hier:

- Beschluss über die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu den im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB sowie der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und Sonstigen Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Nachbargemeinden) nach § 4 (1) BauGB eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 18)

- Beschluss über die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu den im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Nachbarkommunen) nach § 4 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 19)

- Beschluss über die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl einschließlich seiner Begründung mit Umweltbericht (Anlage 16 und 17)

**B** Es wird

- a) die aus den **Anlagen 18 und 19**, jeweils rechte Spalte, ersichtliche Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu den im Verfahren zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes eingegangenen Stellungnahmen gem. §§ 3 (1), 4 (1), 3 (2) und 4 (2) BauGB

b) die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl mit Begründung (einschließlich Umweltbericht) gem. **Anlagen 16 und 17**.

beschlossen.

Abstimmungsergebnis: 35-Ja-Stimmen  
2 Nein-Stimmen  
1 Enthaltung

Die Ratsherren Westervoß und Lippold haben an der Beschlussfassung nicht teilgenommen.

**TOP I/19-372: 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl**

hier:

- Beschluss über die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu den im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Nachbarkommunen) nach § 4 Abs. 1 BauGB eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 22)

- Beschluss über die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zur den im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß „3 Abs. 2 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Nachbarkommunen) nach § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 23)

- Beschluss über die Abwägung der landesplanerischen Stellungnahmen gemäß § 34 Abs. 1 und Abs. 5 LPlG NW (in Anlagen 22 und 23 enthalten)

- Beschluss über die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl über die Entscheidung des Arbeitskreises „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhgebiet und Angrenzender Bereiche“ (Anlage 24)

- Beschluss über die 85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl einschließlich seiner Begründung (mit Umweltbericht) (Anlage 20 und 21)

**B a)** Die aus **Anlagen 22, 23 und 24**, jeweils rechte Spalte, ersichtliche Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu den im Verfahren zur 85. Änderung des Flächennutzungsplanes vorgebrachten Stellungnahmen gem. §§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1, 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB, zu den landesplanerischen Stellungnahmen gemäß § 34 Abs. 5 LPlG NW sowie zu der Entscheidung über den regionalen Konsens wird beschlossen.

b) Die 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl mit Begründung (einschließlich Umweltbericht) gemäß **Anlagen 20 und 21** wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis: 35-Ja-Stimmen  
2 Nein-Stimmen  
1 Enthaltung

Ratsherren Westervoß und Lippold haben an der Beschlussfassung nicht teilgenommen.

**TOP I/20-389: Erinnerungskultur**

**B** Der Beschluss des Rates vom 23.04.2015 (Vorlage Nr. 221; auch beraten im Ausschuss für Jugend, Sport und Soziales und Kultur am 18.03.2015) wird in den Punkten 1 und 2 wie folgt abgeändert:

1. Es wird beschlossen, zum Gedenken der Opfer Erinnerungstafeln vor den Häusern, die diese zuletzt bewohnt haben, zu verlegen und diese „Werler Erinnerungstafeln“ zu nennen.
2. Es wird beschlossen, die bislang angedachte Gedenkplatte vor dem Max-Halle-Haus durch eine Werler Erinnerungstafel im öffentlichen Raum zu ersetzen.

Abstimmungsergebnis: 38 Ja-Stimmen  
1 Nein-Stimme

Ratsherr Westervoß hat an der Beschlussfassung nicht teilgenommen.

Ratsfrau Kubath bittet um Benachrichtigung der Sponsoren über die Änderung des Ratsbeschlusses vom 23.04.2015.

**TOP I/21-289: Benennung eines Mitgliedes für das Kuratorium der Maria-Anna-Heese´schen Stiftung**

**B** Es wird beschlossen, Ratsherrn Klaus Eifler für eine Amtszeit von fünf Jahren als Mitglied für das Kuratorium der Maria-Anna-Heese´schen Stiftung zu benennen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Ratsherr Westervoß hat an der Beschlussfassung nicht teilgenommen.

**TOP I/22-392: Antrag der CDU-Fraktion  
Umbesetzung von Ausschüssen**

**B** Folgende Gremienumbesetzung werden beschlossen:

**Aufsichtsrat Stadtwerke Werl:**

Bisheriges Mitglied: Gerd Beul  
Neues Mitglied: Gerd Petermann

**Hauptausschuss:**

Bisheriges Mitglied: Gerd Beul  
Neues Mitglied: Peter Hörster

Bisheriger Stellvertreter: Peter Hörster  
Neuer Stellvertreter: Michael Göttken

**Wahlausschuss:**

Bisheriger Stellvertreter: Gerd Beul  
Neuer Stellvertreter: Michael Göttken

**Wahlprüfungsausschuss:**

Bisheriger Stellvertreter: Gerd Beul  
Neuer Stellvertreter: Michael Göttken

**Planungs-, Bau- und Umweltausschuss:**

Bisheriger Stellvertreter: Gerd Beul  
Neuer Stellvertreter: Michael Göttken

**Betriebsausschuss:**

Bisheriger Stellvertreter: ./.  
Neuer Stellvertreter: Michael Göttken

**Rechnungsprüfungsausschuss:**

Bisheriger Stellvertreter: Gerd Beul  
Neuer Stellvertreter: Michael Göttken

**Ausschuss für Jugend, Familie, Soziales und Kultur:**

Bisheriges Mitglied: Michael Göttken (sB)  
Neues Mitglied: Michael Göttken (Ratsmitglied)

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Ratsherr Westervoß hat an der Beschlussfassung nicht teilgenommen.

**TOP I/23-393: Antrag der CDU-Fraktion  
Personelle Veränderung in der Zweckverbandsversammlung der Sparkasse Werl**

**B** Folgende Umbesetzung in der Zweckverbandsversammlung der Sparkasse Werl wird beschlossen:

Bisheriger Stellvertreter: Gerd Beul  
Neue Stellvertreterin: Petra Vorwerk-Rosendahl

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Ratsherr Westervoß hat an der Beschlussfassung nicht teilgenommen.

**TOP I/24: Mitteilungen**

-keine-

**TOP I/25: Anfragen**

Die Anfrage des Ratsherrn Zanon zur Ablehnung des Haushaltsplans einer Stärkungspaktkommune wird durch Herrn Canisius beantwortet.

Bürgermeister Grossman und Herr Canisius beantworten die Anfrage des Ratsherrn Quint zum Jahresabschluss 2014.



Rede zum Haushalt 2016  
für die Sitzung des Rates der Wallfahrtsstadt Werl am 26.11.2015

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
verehrte Ratsmitglieder,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der heute zur Abstimmung vorliegende Haushalt für das Haushaltsjahr 2016 weist in der Planung zum ersten Mal seit 1993 einen strukturellen Ausgleich aus. Der Haushaltsüberschuss liegt nach dem Haushaltsentwurf bei 13.200 €. Die vorliegende Änderungsliste führt mit ihren Anpassungen zu einem Jahresüberschuss von rd. 218.000 €. Mit rd. 3 Tausendstel der jährlichen Erträge ist der Überschuss denkbar klein. Er lässt keine Entscheidungsspielräume für höhere Ausgaben zu, ohne den Zwang auszulösen, auch über höhere Einnahmen entscheiden zu müssen.

Erfreulich ist, dass bereits durch das positive Jahresergebnis 2013 der weitere Abbau von Eigenkapital gestoppt werden konnte. Auch für 2014 und im laufenden Jahr rechnet der Bürgermeister nach seiner Rede zur Einbringung des Haushalts vom 22. Oktober mit einem strukturellen Haushaltsausgleich. Durch die Jahresüberschüsse kann ein Teil des zuvor abgebauten Eigenkapitals wieder aufgefüllt werden.

Für die Haushaltsjahre 2017 bis 2021 sieht die Planung der Verwaltung, wie nach § 6 Abs. 2 Stärkungspaktgesetz gefordert, strukturelle Haushaltsausgleiche vor. Für 2017 und 2018 nach dem Haushaltsentwurf allerdings in einer Größenordnung von nur gut 10.000 bzw. 32.000 €.

Bei Gesamtaufwendungen von mehr als 66 Mio. € macht der größte Einzelposten die Zahlung der allgemeinen Kreisumlage und der Jugendamtsumlage an den Kreis Soest aus. Es handelt sich dabei nach dem Haushaltsentwurf der Verwaltung um mehr als 24,2 Mio. €. Die CDU-Fraktion im Rat der Wallfahrtsstadt Werl erkennt an, dass der Kreis Soest fast ausschließlich Pflichtaufgaben erfüllt und der Anteil der freiwilligen Leistungen im Kreishaushalt nur bei weniger als 1 % des Haushaltsvolumens liegt. Von Seiten der CDU-Kreistagsfraktion besteht die Bereitschaft, in diesem Bereich Einsparungen zu realisieren. Dem Vernehmen nach regen sich allerdings Widerstände seitens der SPD-Kreistagsfraktion. An dieser Stelle möchten wir die Werler SPD-Ratskollegen darum bitten, auf ihre Kreistagsmitglieder einzuwirken.

Die Summe der beiden an den Kreis zu zahlenden Umlagen liegt unter dem Wert, der im letzten Jahr hierfür geplant worden ist. Der Anteil der Umlagen an den Gesamtaufwendungen ist gesunken.

Dies liegt in erster Linie an dynamisch steigenden Aufwendungen in anderen Bereichen. Vor allem die Aufwendungen in den Produkten 0502 Soziale Sicherung nach dem Asylbewerberleistungsgesetz sowie 0503 Soziale Einrichtungen steigen um mehrere Millionen Euro an. Diesen Aufwendungen stehen allerdings auch deutlich höhere Kostenerstattungen vom Land und vom Bund gegenüber, sodass der

Haushaltsausgleich weiterhin dargestellt werden kann. Allerdings müssen natürlich auch diese Kostenerstattungen, wie alle staatlichen Ausgaben, durch die Steuer- und Abgabenzahler finanziert werden.

Es findet derzeit nach wie vor ein Weiterreichen von Flüchtlingen an die Städte und Gemeinden statt, bei dem manche den Eindruck von Rücksichtslosigkeit bekommen könnten. Am 21.10.2015 hat der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Briefe mit der Überschrift „Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen sind am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angekommen bei der Unterbringung von Flüchtlingen“ zusammen mit einem Forderungskatalog an die Bundeskanzlerin und die Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen versandt<sup>1</sup>. Dass Sie, Herr Grossmann, einer der 215 unterzeichnenden Bürgermeister dieser Briefe waren, begrüße ich. Bereits am 9. Oktober hat die Landrätin des Kreises Soest mit ihren vier anderen südwestfälischen Kollegen durch Schreiben an die Bundeskanzlerin sowie die NRW-Ministerpräsidentin versucht, eine Verringerung der Flüchtlingszahlen zu erreichen<sup>2</sup>.

Dass kein Grundrecht einen absoluten Vorrang vor allen anderen Grundrechten besitzt, ist selbstverständlich. „Jedes Grundrecht muss zwangsläufig aus der Natur der Sache heraus in seinem Umfang begrenzt sein“, heißt es in einem Lehrbuch zum Staatsrecht<sup>3</sup>. „Schrankenlose Grundrechte sind undenkbar“, steht dort fett gedruckt.

---

<sup>1</sup> <http://www.kommunen-in-nrw.de/presse/pressemitteilungen/detail/dokument/kommunaler-hilferuf-an-merkel-und-kraft.html?cHash=2a8fb9da81df36d4e151f6e0cf941dbb>

<sup>2</sup> [http://www.kreis-soest.de/pressemitteilungen/presseservice/pressemeldung-919016\\_Landraete\\_schreiben\\_Merkel\\_und\\_Kraft\\_-\\_Zuzug\\_von\\_Fluechtlingen\\_schnell\\_verringern.php](http://www.kreis-soest.de/pressemitteilungen/presseservice/pressemeldung-919016_Landraete_schreiben_Merkel_und_Kraft_-_Zuzug_von_Fluechtlingen_schnell_verringern.php)

<sup>33</sup> Katz, Alfred: Staatsrecht – Grundkurs im öffentlichen Recht, 12., überarbeitete Auflage, 1994, Seite 288

Der Staat sollte darauf achten, dass er seine Bürger nicht überfordert. Er wurde bisher von den meisten als wohlwollend und manchmal streng wahrgenommen, als ein Staat, der erhebliche Steuern und Abgaben zur Finanzierung des Gemeinwesens abfordert. Ich hoffe, dass sich dies nicht dahingehend ändert, dass der Staat immer mehr als Gegner gesehen wird, der die Bürger um die Früchte ihrer Arbeit bringen will. Vor einiger Zeit habe ich in einem Artikel den folgenden Satz gelesen: „Vom Wirtschaftsnobelpreisträger Milton Friedman stammt die trockene Feststellung, man könne einen Sozialstaat haben, man könne auch offene Grenzen haben, aber man könne nicht beides zugleich haben.“<sup>4</sup> Dem möchte ich zu diesem Thema nichts Weiteres hinzufügen.

Die niedrigen Zinsen sind für die Finanzen der Wallfahrtsstadt Werl weiterhin sehr segensreich. Die Zinsaufwendungen liegen nach der Planung für 2016 mit 2,6 Mio. € um mehr als 1,6 Mio. € unter denen des Jahres 2009. Der Grund liegt vor allem an den nach wie vor sehr niedrigen Kreditzinssätzen, aber die Stadt kommt auch bei Rückführung ihrer Verschuldung voran. Der Haushaltsentwurf enthält in seiner Vorausschau für das Jahresende 2015 noch Schulden aus Investition- und aus Liquiditätskrediten von 94,7 Mio. €, das sind rd. 10 Mio. € weniger als noch vor drei Jahren. Für diese getilgten Schulden fallen immerhin keine weiteren Zinszahlungen mehr an. Auch für die kommenden Jahre begrüßt die CDU-Fraktion eine maßvolle Rückführung der Verschuldung.

Die Investitionen fließen im nächsten Jahr besonders in unsere Schulen, aber es soll auch zunehmend wieder in die städtischen Straßen

---

4

[http://www.achgut.com/dadgdx/index.php/dadgd/article/sie\\_haben\\_die\\_wahl\\_sozialstaat\\_oder\\_offene\\_grenzen](http://www.achgut.com/dadgdx/index.php/dadgd/article/sie_haben_die_wahl_sozialstaat_oder_offene_grenzen)

investiert werden. Die Sanierung der Straße In der Boke soll 2016 eingeleitet und im darauffolgenden Jahr durchgeführt werden. Diese Maßnahme tragen wir mit, sofern die Dorferneuerung Büderich vorrangig durchgeführt wird und die eingeplanten Fördermittel des Landes fließen.

Wir sind auch damit einverstanden, wenn die der Wallfahrtsstadt Werl zufließenden rd. 1,8 Mio. € an Bundesmitteln aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz für zusätzliche dringende Investitionen verwendet werden. Die Verwaltung bitten wir, den Rat baldmöglichst an der Entscheidung über die geplanten zusätzlichen Investitionen zu beteiligen. Da die Maßnahmen aber bis zum 31. Dezember 2018 vollständig abgenommen sein müssen und die Zeit zur Verwendung der Mittel unter Umständen knapp werden könnte, sollte geprüft werden, ob nicht bereits für 2016 geplante Investitionen aus diesen Fördermitteln mitfinanziert werden können.

Im Übrigen halten wir eine grundlegende Sanierung der Walburgisschule weiterhin für geboten und wir erwarten von der Verwaltung erneut, im nächsten Haushalt ausreichende Mittel dafür einzuplanen.

Die Fortschreibung des Haushaltssanierungsplans enthält weiterhin die mit der letztjährigen Fortschreibung beschlossenen 65 Maßnahmen. Bei einigen Maßnahmen konnten die geplanten Konsolidierungsbeiträge nicht erreicht werden. Wegen des dargestellten Haushaltsausgleichs ist aber keine Entscheidung über neue Maßnahmen erforderlich.

Sehr geehrte Damen und Herren,  
die CDU-Fraktion kann dem Haushalt für das kommende Jahr zustimmen. Die Vorgaben des Stärkungspaktgesetzes werden erfüllt.

Weitere Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger der Wallfahrtsstadt Werl müssen hierzu nicht beschlossen werden. Die 2012 gefassten Beschlüsse über die Haushaltssanierungsmaßnahmen behalten aber weiterhin ihre Gültigkeit und müssen umgesetzt werden.

Dem Bürgermeister und der Verwaltung danken wir für die Erarbeitung des Haushalts und wünschen viel Erfolg bei dessen Ausführung. Dabei möchte ich noch einmal ausdrücklich erwähnen, dass dieser Haushalt nach mehr als 20 Jahren erstmals strukturell ausgeglichen ist.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Werl, den 26.11.2015

gez. Friedrich Böllhoff

Finanzpolitischer Sprecher der CDU-Fraktion im Rat der Wallfahrtsstadt  
Werl

## SPD-Haushaltsrede zum Haushalt 2016

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt,  
sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
sehr geehrte Damen und Herren der Verwaltung,  
sehr geehrte Ratskolleginnen und –kollegen,

„Zwar kann der Politiker im Augenblick seines Handelns oder wenn er sein Handeln erklären und begründen muss, nicht gleichzeitig auch große Philosophie liefern. Aber sofern er ohne philosophisch-ethische Grundlage handelt, ist er in Gefahr, Fehler zu begehen. Er ist in Gefahr, in Opportunismus abzusinken. Er ist sogar in Gefahr, ein Scharlatan zu werden.“ So Helmut Schmidts Erinnerungen und Reflexionen.

Auf solcher Grundlage streiten liberale, christliche oder soziale Demokraten traditionell um den richtigen Weg für das Gemeinwohl. Sie tragen ihre Philosophie im Namen und haben sie „herunter zu brechen“ bis in den kommunalen Alltag.

So richten wir unseren Fokus auf das Soziale im Haushaltsentwurf 2016.

Um es vornweg zu sagen: wir beantragen getrennte Abstimmung über die Hebesätze und werden dem für die Grundsteuer B und dem für die Gewerbesteuer nicht zustimmen. Nach wie vor steht das Grundsteuersystem in seiner jetzigen Form in der Kritik, vor allem wegen der veralteten Einheitswerte, die für Verdruss sorgen. Natürlich ist die Grundsteuer B – für den Augenblick – eine sichere Steuer. Sie wurde auf 800 Punkte angehoben, um dem Haushaltsausgleich näher zu kommen, ohne Rücksicht auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Abgabepflichtigen gemäß § 10 der GO.

Bei der Grundsteuererhebung herrscht Ungleichheit in Deutschland.

Nun legen Sie, Herr Bürgermeister, seit 1993 erstmals einen Haushaltsentwurf vor, der mit 218.490 € ausgeglichen ist. Und dies hauptsächlich dank der erhöhten Belastung aller Bürgerinnen und Bürger durch die Grundsteuer B, dank der erhöhten Belastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung durch ungebührlich viele Überstunden wegen Personalmangels und nicht zuletzt dank des Stärkungspaktes mit der SPD-geführten Landesregierung. Im Gegensatz zu anderen Städten und Gemeinden allerdings nicht dank vermehrter Erträge aus Gewerbesteuern. Die für 2015 avisierten 11,5 Mio € Gewerbesteuer werden bis zum Jahresende nach heutigem Stand bei weitem nicht erreicht werden.

Langfristig sind weitere Gewerbeflächen auszuweisen, allerdings unter Beachtung ökologischer Anforderungen und an Orten, die keinen Schwerlastverkehr durch Wohngebiete erzeugen. Natürlich sind auch leer stehende Immobilien und Gewerbeflächen anzubieten, eine gute mittelständische Verortung von Gewerben ist sicherzustellen. Dass in der ehemaligen MIKO-, späteren Roller-Immobilie auch andere Sortimente als ausschließlich Möbel angeboten werden sollen, ist ausgesprochen sinnvoll, sind wir doch von Möbelhäusern eingekreist. Dass aber ausgerechnet mit Stabilo ein direkter Konkurrent in unmittelbarer Nachbarschaft zweier Werler Unternehmen mit gleichem und ähnlichem Sortiment angesiedelt werden soll, führt zu einem Verdrängungswettbewerb. Traditionellen heimischen Betrieben einen Filialisten vor die Nase zu setzen, stört die Pflege der heimischen Wirtschaft und wird wegen des Verdrängungswettbewerbs keinen höheren Ertrag bei der Gewerbesteuer erzeugen. Wir vermissen nach wie vor, besonders in diesem Falle, kontinuierliche Gespräche mit den heimischen Unternehmen.

Das von der SPD wiederholt eingeforderte Marketingkonzept ist nunmehr in Arbeit und soll in Kürze vorgestellt werden. Für uns ist Stadtmarketing eine Aufgabe der integrierten Stadtentwicklung, basierend auf einem strategischen Konzept, das, an den Gegebenheiten unserer Stadt orientiert, ein Positionierungsziel für die Stadtentwicklung definiert. Wo wollen wir mit unserer Wallfahrtsstadt hin? Wir sind gespannt auf das Konzept, das wir als eine Kooperationsaufgabe verstehen. Eine in allen Bereichen verbesserte Präsentation der unserer Stadt ist vonnöten. So wollen wir im Internet-Auftritt der Stadt Werl im November 2015 unter „wichtigen Nachrichten aus Rat und Verwaltung“ als letzte Nachricht die vom Planungsausschuss vom 4. September 2014 lesen.

Eine attraktive Stadt bietet auch schnelles Internet für alle – in allen Ortsteilen. Hierzu legt die SPD-Fraktion einen Antrag vor.

In Ihrer Haushaltsrede, Herr Bürgermeister, vermissen wir erneut eine Zukunftsvision, ein Leitbild für die Wallfahrtsstadt Werl. Sie weisen anhand der Zahlen die Konsolidierung des Haushalts nach. Das ist ja richtig und die Grundlage für alle künftigen Vorhaben. Aber mal ehrlich: Welches zukunftsorientierte und innovative Unternehmen soll auf Werl aufmerksam werden, dessen Bürgermeister in seiner Haushaltsrede zur Zukunft seiner Stadt nicht mehr zu sagen weiß als „Wir befinden uns weiterhin auf einem harten Weg, der aber in eine gute Richtung führt“.



„Als erstes benötigt man ein bestimmtes, klares, praktisches Ideal – ein Ziel. Als zweites benötigt man die notwendigen Mittel, um sein Ziel zu erreichen – Weisheit, Geld, Material und Methoden. Als drittes muss man seine Mittel dem Ziel anpassen.“ Dies könnte ein Zitat aus einem Management-Methoden-Seminar sein, ist aber von Aristoteles, dem griechischen Philosophen aus dem 4. Jahrhundert vor Christus. Bis heute hat das Gültigkeit und darum enthält auch jeder Haushaltsplan im NKF Ziele und im Zusammenhang damit Kennzahlen. „Sie stehen für die Philosophie des NKF, mit dem eine zielbezogene Gesamtsteuerung der Kommune etabliert werden soll.“ (Haushaltplanentwurf S.12)

Warum lesen wir dann zum Beispiel als mittelfristige operative Ziele der Stadtplanung (S. 373): „Die Entwicklung zusätzlicher Siedlungs- und Gewerbeflächen wird unter Berücksichtigung von Infrastrukturplanungen und Folgekosten abgestimmt.“? Ja hoffentlich! Das muss so sein. Die Formulierung ist bestenfalls eine Zustandsbeschreibung.

„Die städtischen Belange sind bei übergeordneten Planungen (Landesentwicklungsplan, Regionalplan, Landschaftsplan, Straßenplanung u.s.w.) angemessen berücksichtigt.“ Dies soll ein operatives Ziel sein, eins, das konkrete Maßnahmen mittelfristig wirksam werden lässt? Hier wird doch nur im grammatischen Passiv ausgedrückt, dass unsere städtischen Belange im LEP und Regionalplan berücksichtigt **sind**. Das grammatische Passiv bringt unmissverständlich planerische Passivität zum Ausdruck! Und bei Jahreszielen/Maßnahmen erfahren wir, dass es eine „Mitwirkung bei übergeordneten Planungen“ geben soll. Die hier angekündigte „Erstellung von Stadtentwicklungskonzepten“ werden wir garantiert einfordern! Operative Ziele, die der Steuerung dienen, sind die genannten nicht. So wird wohl **bewusst** und nicht unbewusst seit nunmehr 4 Jahren auf Seite 12 des Haushaltsentwurfs der Satz wiederholt: „**Neu** ... ist **zukünftig** ...die Darstellung der Ziele und der zur Ermittlung der Zielerreichung zur Verfügung stehenden Kennzahlen“. „Neu“ und erst „zukünftig“? Natürlich sind uns die positiven Beispiele für Zielformulierungen nicht entgangen, wie die zum Personalmanagement auf Seite 188. Nicht erst **zukünftig**, sondern im nächsten Jahr erwarten wir für **alle** Fachbereiche und Abteilungen gleichermaßen operationalisierbare Zielformulierungen, damit wir über alternative Mittel zur Zielerreichung verhandeln können.

Das Ziel, den Haushalt 2016 ausgeglichen zu planen, ist erreicht. Das dies angesichts der augenblicklich problematischen Finanzlage durch die nicht planbaren Flüchtlingszahlen auf nicht ganz sicheren Füßen steht, ist Realität. War die Prognose des Jahresergebnisses von 13.200 € bei Einbringung des Haushalts schon überholt und wurde bei 43.430 € gesehen, wurde dies im Hauptausschuss auf 8.000 € korrigiert, so liegt nach Informationen aus dem

Rathaus bei Abfassung dieser Rede das Ergebnis bei 218.490 € . Jedenfalls werden die Vorgaben des Stärkungspaktes für 2016 erfüllt. Entgegen Kassandraruhen von anderer Seite, die eine Überschuldung schon für dieses Jahr vorausgesagt und gefordert hat, notwendige Investitionen nicht durchzuführen, war das Jahresergebnis 2014 positiv und nicht, wie im Plan, negativ, ähnlich wie im laufenden Jahr zu erwarten ist. Sowohl die langfristigen als auch kurzfristigen Kreditaufnahmen konnten geringfügig abgebaut werden, die Entwicklung der Kassenkredite sogar gegen den Landestrend.

Wie rentierlich notwendige und vernünftige Investitionen sind, zeigt die daraus resultierende kontinuierlich positive Entwicklung der Schmutzwasser- und Niederschlagsgebühren. Auch im Aufwand führte dies zu erheblichen Einsparungen. Darum stimmen wir der Investitionstätigkeit im Rahmen des Finanzplanes für 2016 zu, wengleich wir an die Dorferneuerung Büderich derzeit noch nicht glauben mögen. Zu unsicher scheint uns das Planverfahren und die Abrufung von Fördermitteln. Wir erwarten für Büderich und die Boke ganz einfach energischeres Vorgehen seitens der Stadtplanung. Das gilt auch für die Entwicklung der Innenstadt. Die Zukunft der Fredrich&Neuschäfer-Brache ist auf die Agenda zu setzen. Über die Denkmalwürdigkeit des 200 Jahre alten Gebäudeensembles im historischen Stadtkern ist zu entscheiden, bevor aus einem Denkmal ein Schandfleck wird. Sozialwohnungen, vielleicht ein Mehrgenerationenprojekt, ob im denkmalgeschützten Bestand oder als Neubau, wie es ein Projektentwickler vorhat, würde das Areal deutlich aufwerten. Neben der durchaus positiven Entwicklung beim Verkauf von Grundstücken und Wohneinheiten ist es für die Entwicklung einer sozialen Stadt notwendig, bezahlbaren Wohnraum zu bieten. Mit neuen Fördermöglichkeiten für sozialen Wohnungsbau für einheimische und Einwanderer unterstützt das Land die Kommunen und die Wohnungswirtschaft. Hierzu legt die SPD-Fraktion einen gesonderten Antrag vor.

Es ist eine wiederholte Forderung der SPD, Verkehrsplanung als integralen Bestandteil der Stadtentwicklung zu verstehen. Der letzte Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist von 1993! Die SPD-Fraktion legt einen entsprechenden Antrag zur Fortschreibung vor.

In den letzten Jahren ist unter intensiver Beteiligung der SPD die Schullandschaft in Werl so gestaltet worden, dass dem Schülerrückgang Rechnung getragen, längeres gemeinsames Lernen ermöglicht und alle Abschlüsse allgemeinbildender Schulen gesichert sind. Unsere Grundschulen sind gut aufgestellt und werden gemeinsam Flüchtlingskinder integrieren, um Segregation zu vermeiden. Die Konzentration von Flüchtlingskindern in einer Schule ist der

Integration nicht förderlich. Wir unterstützen die entsprechende Vorgehensweise der Schulverwaltung.

Wichtig ist uns der fortgesetzte Ausbau des offenen Ganztags in Grundschulen. Die sprunghafte Erhöhung der Elternbeiträge für das Mittagessen sehen wir genauso kritisch wie die sprunghafte Erhöhung z.B. der Grundsteuer B. Wir erwarten vorausschauende Beitrags-, Gebühren- und Steuer-politik, um schrittweise und sozial verträgliche Erhöhungen vorzunehmen.

Die Sanierung der Turnhalle der Petrischule und die energetische Erneuerung der Walburgisschule sind notwendige und nachhaltige Investitionen, die Kosten für den fortgesetzten Umbau der Sälzer Sekundarschule gehen auf Ratsbeschluss zurück, damit das Konzept der Schule umgesetzt werden kann. Die Kooperation mit dem Mariengymnasium muss fortgesetzt werden.

Die Unterbringung von Flüchtlingen im Gebäude der Overbergschule ist situativ richtig. Allerdings erwarten wir im Rahmen eines schon oft geforderten Gebäudemanagements konkrete Planungen über die Verwendung leer gewordener oder werdender Schulgebäude.

Eine dringende Aufgabe der Zukunft ist die Gestaltung von Inklusion nicht nur für Schulen, sondern für alle Lebensbereiche und Einrichtungen in unserer Stadt. Endlich nach mehr als drei Jahren seit unserem zweimal gestellten Antrag auf Barrierefreiheit des Mariengymnasiums und der Aula sehen wir jetzt einen entsprechenden Ansatz im Haushaltsplanentwurf. Inklusion ist aber mehr als Barrierefreiheit und meint mehr als Integration. Barrierefreiheit aber ist eine der Voraussetzungen für die Gestaltung von Rahmenbedingungen für Inklusion. Die Ansätze im Haushalt 2016 sind nur ein Anfang und der Haushaltssituation geschuldet.

Stadtbücherei, Musikschule und Museum sind nach unserer Überzeugung außerschulische Bildungseinrichtungen und werden als solche auch von den Schulen genutzt. Stadtbücherei und Musikschule haben Fördervereine, die mit überschaubaren Beträgen Unterstützung leisten und die Attraktivität der Einrichtungen fördern helfen. Bei der Musikschule ist künftig sehr darauf zu achten, dass hauptamtliche Kräfte nicht anzahlmäßig von nicht weisungsgebundenen Honorarkräften überholt werden. Die beiden Einrichtungen und die VHS werden von der Bevölkerung gut angenommen und leisten eine gute Arbeit. Angesichts der Flüchtlingssituation gerät auch die VHS an ihre Grenzen. Den vielen Honorarkräften,

nebenamtlichen und ehrenamtlichen Helfern in der VHS und in der gesamten Stadt sind wir zu großem Dank verpflichtet. Ohne sie wäre keine Integration.

An dieser Stelle ist auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung Respekt und Dank zu zollen. Sie gehen an die Grenzen ihrer Belastbarkeit und oft darüber hinaus.

Unabhängig von der Flüchtlingssituation wird aber von niemandem mehr bestritten, dass die Personalsituation in der Verwaltung prekär ist. Geplante Einstellungen sind ein erwartetes Eingeständnis. Wenn von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Kernverwaltung über 13000 Überstunden geleistet werden, die, wenn sie abgefeiert würden, große Lücken rissen, dann ist die Frage nach der Fürsorgepflicht zu stellen. Der überarbeitete Stellenplan dürfte da nur wenig Abhilfe schaffen. Ein Großteil der Überstunden soll künftig bezahlt werden, der Abbau soll bis Ende 2016 geleistet sein. Wir fordern die Überarbeitung des Personalentwicklungskonzeptes, damit die Verwaltung ihren Verpflichtungen für Bürgerinnen und Bürger, auch für Rat gerecht wird.

Auch wir ehrenamtlichen Politiker sind überfordert, wenn wir wie erst kürzlich eine 700-Seiten-Vorlage für eine Ausschusssitzung in einer Woche durchzuarbeiten haben, mal ganz abgesehen von Nachträgen, die noch kurzfristiger zu bearbeiten sind.

Statt zu klagen bieten wir erneut unsere vorzeitige Mitarbeit an, um mit Hilfe verlässlicher Zielbestimmungen und darauf bezogener Kennzahlen eine transparente und gemeinsame Gesamtsteuerung unserer Stadt zu erreichen. Wir brauchen ein Leitbild für das Werl von morgen, um zu wissen, wohin wir wollen!

-Würde der Haushalt heute nicht vom Rat genehmigt, würden in einer vorläufigen Haushaltsführung nur die pflichtigen Ausgaben getätigt werden können. Die Vorgaben des Stärkungspaktes würden nicht erfüllt. Ein neuer Haushaltsentwurf müsste erarbeitet werden. Das macht aber keinen Sinn, da die Bezirksregierung bereits ihre Genehmigung auch für den Sanierungsplan signalisiert hat.

-Unabhängig davon müsste aber die SPD-Fraktion den Haushalt dennoch ablehnen, wenn er aus ihrer Sicht gravierende Mängel und Fehler enthielte, ihrer „philosophisch-ethischen Grundlage“ widerspräche. Das sehen wir unter dem Strich nicht.

-Dieser Entwurf bietet einen ausgeglichenen Haushalt, der des letzten Jahres nicht. Im letzten Jahr hat die SPD-Fraktion zugestimmt.

-Die Vorgaben des von der SPD-geführten Landesregierung aufgestellten Stärkungspaktes sind erfüllt.

Wir stimmen zwar gegen den Hebesatz der Grundsteuer B und den der Gewerbesteuer, weil wir uns den Haushaltsausgleich auf andere Weise vorgestellt haben.

Nachdem wir das erklärt haben, stimmen wir aber dem vorliegenden Haushaltsentwurf mit

Es gilt das gesprochene Wort

SPD-Fraktion im Rat der Stadt Werl

Karl-Joseph Lippold

26.11.2015

Werl, 26.11.2015

## Haushaltsrede der BG zum Haushaltsplanentwurf 2016

es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, meine Damen und Herren,  
Lichtblitze sieht man besser vor dunklem Hintergrund. Silberstreifen sieht man nur bei vorhandener Beleuchtung. Seit 1994 konnte die Stadt Werl keinen ausgeglichenen Haushalt erreichen. Der diesjährige Haushalt ist strukturell ausgeglichen, aber nur mit den Mitteln aus dem Stärkungspaktgesetz und den vom Rat beschlossenen erheblichen Belastungen für die Werler Bürger. Das möchte ich mit einem Lichtblitz vor einem dunklen Hintergrund vergleichen.  
Herr Bürgermeister, auch wenn Sie in Ihrer Rede zur Einbringung des Haushaltsplanentwurfes für das Jahr 2016 so viele warme Worte finden, die finanzielle Krise der Stadt Werl ist nicht beendet. Die nächsten Jahre, besser Jahrzehnte, werden geprägt sein von sparsamster Haushaltsführung. Dennoch werden weiterhin große Anstrengungen, das heißt Belastungen für die Bürger, erforderlich sein. Nur bei Einhaltung äußerster finanzieller Disziplin werden weitere Steuererhöhungen möglicherweise vermieden werden können. Erforderlich hierfür ist, mehr Anstrengungen zu unternehmen, übersichtliche Planungsgrundlagen zu erarbeiten. Wir wissen, dass seit Jahren die Vermögenssubstanz durch die unterlassenen Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen abgebaut wird. Wir beantragen daher zum Beispiel für den Bereich der städtischen Schulen das zuletzt im Jahr 2003 erstellte Schulkataster zu überarbeiten und unter Berücksichtigung des angefallenen Investitionsstaus zu erneuern. Dies gilt insbesondere auch für die Sanierung der Walburgisschule. Ziel sollte sein, zur Finanzierung langfristige zinsgünstige Darlehen zu nutzen, die aus der Schulpauschale bedient werden können. Wir fordern, den Ausbau von Boke und Kunibertstraße nur zu realisieren, wenn die Finanzierung geklärt ist, z.B. über Fördermittel des Landes. Unrentierliche Investitionen und erst recht jede damit verbundene Kreditaufnahme verbieten sich.  
Vorrangig muss der Schuldenabbau insbesondere im Bereich der Liquiditätskredite sein, die ja schon um 5 Mio € abgebaut wurden, was ja die Notwendigkeit der Entscheidung des Rates, die Grundsteuern zu erhöhen, belegt. Gegenwärtig liegen sie in der Höhe von 70 Mio € habe. Dieser Weg muss fortgesetzt werden, damit 66 Mio € erreicht werden. Das haben wir den Bürgern der Stadt versprochen.

**Gegen Neuverschuldung für Schuldenabbau!**  
Erhalt der Lebensqualität (Arbeit, Bildung, Kultur, Sport, Umweltschutz)

Es gilt für die Stadthalle nach Optimierungsmöglichkeiten zu suchen und diese zu erarbeiten. Im Investitionstätigkeit planen sie mit einem Defizit an Finanzmitteln in Höhe von 2,1 Mio. €. Hierfür sollen Investitionskredite aufgenommen werden. Dem Krediterlass des "IM.NRW" vom 18.12.2014 ist zu entnehmen: "Die Aufnahme von Krediten für Investitionen...müssen sich nach der wirtschaftlichen Leistungskraft der Gemeinde richten." Diese ist besonders sorgfältig zu prüfen. Diese wirtschaftliche Leistungskraft sehen wir nicht. Daher fordern wir, wie bereits für den Haushalt 2015, die nicht durch Finanzmittel gedeckten Investitionen auf die Folgejahre zu verteilen, das sie unseres Erachtens nicht zwingend erforderlich und unaufschiebbar sind. Die Kosten, die wir für Transferleistungen zu zahlen haben, können wir nicht oder nur sehr gering beeinflussen. Die sind weiter im Steigen begriffen, einen politischen Willen (auf Ebene Bund oder Land; Anstieg Eingliederungshilfe für Menschen mit „wesentlicher Behinderung“ 3,1% pro Jahr seit 2003) diese Kostenanstiege zu bremsen, nehme ich derzeit nicht wahr. Insofern halte ich, Herr Bürgermeister, auch Ihre Aussage, dass es ab 2019 zu einer Verbesserung der Ausgaben für die laufenden Verwaltungstätigkeiten kommen werde, für zu optimistisch. Das wäre tatsächlich fast ein Wunder. Für Entscheidungen gebraucht man Daten, Fakten und Kenntnisse über deren Zusammenhänge. Seit 2005 ist die Buchführung auf die kaufmännische Buchführung, unter dem Begriff NKF, umgestellt. Mit ihr wird der Verbrauch der finanziellen Ressourcen der Stadt darstellbar. Auch wird es so möglich, eine Aussage zur intergenerativen Gerechtigkeit zu machen. In der Folge müssten die vorhandenen Ausschüsse, den einzelnen Abteilungen der Verwaltung direkt zugeordnet, durchgängig eigenständig arbeitend, Beschlüsse, unter Beachtung des Haushaltsplanes, direkt dem Rat zur letztendlichen Entscheidung empfehlen. Viel stärker müssten die Ausschüsse den Haushalt bei Entscheidungen bedenken und berücksichtigen. Nur so könnte die gegenwärtige Situation, die am Jahresende in den Beratungen des Haushaltsplanentwurfes entsteht, und die zu Hin- und Herverweisungen und abschließenden Beratungen in den Fraktionen führt, beendet werden. Ziel des NKF ist es ja, politisch über Kennzahlen und Produkte zu steuern. Wir sehen hier die Verwaltung und uns Politiker in der Pflicht, die Sitzungen so zu gestalten, dass dies Ziel erreicht wird. Dieses Ziel ist in Werl noch nicht erreicht. Hier sind Anstrengungen von der Seite der Verwaltung und der Politik erforderlich, das Ziel alsbald zu erreichen. Der Abschluss für das Jahr 2014 liegt, obwohl versprochen, noch nicht vor. Allerdings soll er ja noch in diesem Jahr vorgelegt werden, dann kann er im RPA im kommenden Jahr beraten und dem Rat zur Verabschiedung im Januar 2016 vorgelegt werden. Letztlich können dann die Mittel des Landes aus dem Stärkungspaktgesetz zur Tilgung der Liquiditätskredite eingesetzt werden, die sich dadurch auf 66 Mio € verringern müssten.

**Gegen Neuverschuldung für Schuldenabbau!**  
Erhalt der Lebensqualität (Arbeit, Bildung, Kultur, Sport, Umweltschutz)

Bis 2021 soll die Konsolidierungshilfe des Landes Jahr für Jahr reduziert werden und ab 2021 ganz entfallen.

Wir werden alle Entscheidungen, die sich finanziell auswirken, genau beleuchten müssen. Wir werden dann die Silberstreifen erkennen, von denen ich anfangs sprach.

Alle Bemühungen und Belastungen der Bürger laufen ins Leere, wenn es nicht gelingt die Kreisumlage und die Jugendamtumlage, die Kosten für Asylbewerber und soziale Leistungen, die den Kommunen von Bund und Land auferlegt werden, zu reduzieren.

Wir fordern im jeweiligen Haushaltsentwurf einen Nachweis über die Verwendung der Investitionspauschale, der Bildungspauschale, der Sportpauschale und eine Übersicht über die Selbstverwaltungsaufgaben.

Ausdrücklich möchten wir an dieser Stelle betonen, dass uns bewusst ist, wie ausgedünnt die Personaldecke der Verwaltung ist, und wie hoch die Arbeitsbelastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung in der Kämmerei und der gesamten Verwaltung im Rahmen der Erstellung des Haushaltsplanes ist. Dies verdient unseren Respekt und unsere Anerkennung.

Dem vorgelegten Haushaltsplanentwurf für das Jahr 2016 mit der darin enthaltenen Haushaltssatzung und den Anlagen stimmen wir zu.



Fraktionsvorsitzender

**Gegen Neuverschuldung für Schuldenabbau!**  
Erhalt der Lebensqualität (Arbeit, Bildung, Kultur, Sport, Umweltschutz)



## Haushaltsrede 2016 - Bündnis90/DIE GRÜNEN

Im Grundsatz sehen wir die Wallfahrtsstadt Werl auf gutem Wege zur Haushaltskonsolidierung. Nach der bisherigen Planung wird es gelingen, ohne massive Einschnitte beim Kultur und Freizeitangebot, die von der Landesregierung vorgegebenen Ziele zu erreichen. Entgegen der Situation in manchen anderen Kommunen in der Haushaltssicherung können Angebote wie Stadtbücherei, Musikschule und Freizeitbad aufrecht erhalten werden.

Ohne die Erhöhung der Grundsteuer B wäre dies nicht möglich gewesen. Wir stehen daher trotz Verständnis für die zahlreichen Proteste zu dieser Entscheidung. Schließlich darf nicht vergessen werden, dass die Grundsteuer auch eine steuernde Wirkung hat, indem sie Grundeigentümer zur nachhaltigen Nutzung vorhandener Gebäude und Flächen anregt und zumindest teilweise einer weiteren Zersiedelung der Landschaft und Versiegelung von Flächen entgegenwirkt.

Als großes Ärgernis sehen wir die schwere Belastung durch die Kreisumlage. Ohne Rücksicht auf die Kommunen werden auf Kreisebene Ausgaben beschlossen, die sich eine Kommune in der Haushaltssicherung niemals erlauben könnte. Und diese Ausgaben werden von den gleichen Parteien, ja teilweise sogar von denselben Personen, verantwortet, die hier für eine Konsolidierung kämpfen.

Die Wirtschaftsförderung des Kreises ist personell sehr gut ausgestattet, bringt aber für unsere Stadt und die hier ansässigen Unternehmen nur minimalen Nutzen. Wer sich mal ein Bild von der Tätigkeit machen möchte, sollte sich mal den Webauftritt anschauen. Als aktuelle Statistik findet man dort ein einseitiges Dokument mit ein paar Tortendiagrammen aus dem Jahr 2012.

Ebenfalls zu kritisieren ist die Entscheidung, den Sitzungssaal des Kreistages aufwendig für mehr als 1 Million € zu sanieren, anstatt sich auf die unmittelbar notwendigen Maßnahmen zu beschränken.

Desweiteren tragen wir über den Kreis auch einen Teil der Kosten des Regionalflughafens Paderborn-Lippstadt. Die ursprünglich angedachte Funktion, der regionalen Wirtschaft zu dienen, kann der Flughafen immer weniger erfüllen, da mehr und mehr typische Geschäftsreise-Verbindungen entfallen sind.

Wer von Ihnen ist denn in diesem Jahr ab Paderborn-Lippstadt zu einer Dienstreise aufgebrochen? Ein hinreichender Grund, den Flughafen aus unserem Haushalt zu subventionieren, ist damit aus unserer Sicht nicht gegeben.

Andererseits schafft es der Kreis nicht, eine einheitliche Gebührensatzung für Kindergärten und offene Ganztagschulen zu schaffen. So wird Familien, die sowohl Kinder im Kindergarten als auch in einer offenen Ganztagschule haben, eine Entlastung größtenteils vorenthalten.

Insbesondere im Bereich der Schulen, hat die wirtschaftliche Lage der Stadt uns zu unpopulären Entscheidungen gezwungen:

- Eine grundlegende Sanierung des Gebäudes der Petri-Grundschule, wäre zwar aus manchen Gründen wünschenswert gewesen, ist aber in Anbetracht des ungenutzten Gebäudes der Petri-Hauptschule unter wirtschaftlichen Aspekten nicht zu rechtfertigen. Hier blieb dann als einzige Handlungsoption übrig, den Umbau des Hauptschulgebäudes so zu planen, dass es den Anforderungen einer Grundschule gerecht werden kann.
- Die Schließung der Paul-Gerhardt-Schule war unvermeidbar, da es keinen Sinn macht am gleichen Standort bei sinkenden Schülerzahlen zwei Grundschulen zu unterhalten. All die Argumente, die dann hier für den Erhalt vorgebracht wurden, konnten uns nicht überzeugen. Aber es darf nicht vergessen werden, dass diese Argumente in den Jahren zuvor auch viele Eltern nicht überzeugen konnten. Natürlich wäre es in der jetzigen Situation wünschenswert, hier in Werl auch zumindest eine bekenntnisfreie Grundschule zu haben. Hier können wir als Kommunalpolitiker und Kommunalpolitikerinnen aber nur die Eltern auffordern, in den Schulpflegschaften aktiv darauf hin zu wirken, dass sich katholische Schulen in bekenntnisfreie Schulen umwandeln.

Auch wenn wir grundsätzlich optimistisch in die Zukunft schauen, möchten wir auch noch auf die Risiken des nächsten Jahres hinweisen.

Planungen für Großprojekte, wie etwa das Factory-Outlet-Center, beanspruchen die Verwaltung stark. Die Umsetzung ist jedoch ungewiss und der langfristige Nutzen für die Stadt ist umstritten. Ein Risiko liegt hier auch darin, dass im Schatten solcher Vorhaben, Chancen für die nachhaltige Entwicklung bestehender Unternehmen auf vorhandenen Industrie- und Gewerbeflächen vernachlässigt wird.

Die steigende Zahl der Flüchtlinge stellt uns vor große organisatorische, aber auch finanzielle Herausforderungen. Es ist und bleibt wichtig, den Menschen die zu uns kommen, das Gefühl zu geben, dass sie hier sicher und willkommen sind. Es ist aber genauso wichtig, dass sich niemand, der hier seit langem lebt, hierdurch benachteiligt fühlt. Das ist nur dann möglich, wenn die Verwaltung weiterhin so effektiv arbeitet wie bisher und wenn die finanziellen Lasten weitestgehend von Bund und Land übernommen werden.

Daneben gibt es jedoch erhebliche Risiken auf der Einnahmeseite. Für Werl wichtige Unternehmen gehen derzeit durch eine Krise. Und es ist ungewiss, wie sich die geplanten Änderungen und der Arbeitsplatzabbau auf den Gemeindeanteil an der Einkommensteuer und auf die Gewerbesteuer auswirken werden. Auch der durch Gerichtsbeschluss erzwungene Stillstand der drei Windkraftanlagen in Hilbeck führt zu Einbußen bei der Gewerbesteuer.

Weiterhin profitiert die Stadt bisher auch von Gewinnausschüttungen von Unternehmen deren Eigentümerin oder Trägerin sie ist. Diese Unternehmen müssen jedoch in einem schwieriger werdenden wirtschaftlichen Umfeld agieren und tun sich daher immer schwerer, die bisher üblichen Gewinne zu erzielen.

Hier sind zum einen die Stadtwerke zu nennen. Von hier kommt bisher ein nennenswerter Beitrag zum Betrieb des Freizeitbades. Das Geschäft der kommunalen Energieversorger unterliegt jedoch einer Vielzahl von Regulierungen, die es immer schwerer machen, Gewinne zu erzielen. Schließlich kann heute jeder Haushalt und jedes Unternehmen seinen Strom auch von anderen Anbietern beziehen. Weiterhin sind die Stadtwerke auch vom Stillstand der Windkraftanlagen in Hilbeck betroffen, da ja nun auch Einnahmen aus der Durchleitung des dort erzeugten Stroms entfallen.

Auch die Sparkasse Werl schüttet Jahr für Jahr einen Teil ihrer Gewinne an den Träger, und damit auch an die Stadt Werl aus. Aber –ähnlich wie bei den Stadtwerken– verändert sich auch hier das wirtschaftliche Umfeld massiv und es muss in Frage gestellt werden, ob eine solche Ausschüttung auch weiterhin erfolgen kann. Nur ein kleiner Teil der Sparkassen in Deutschland schüttet derzeit Gewinne an die Träger aus. Auch die Sparkasse Soest, die wirtschaftlich viel besser situiert ist als die Sparkasse Werl, tut dies nicht. Auf Dauer Ausschüttungen der Sparkasse in den Haushalt einzuplanen, wäre daher unverantwortlich.

Aber es gibt auch Chancen und wir müssen darauf achten, diese richtig zu nutzen. Auf Grund der demografischen Entwicklung werden in den nächsten Jahren viele Gebäude und Flächen im Bereich der Schulen frei. Diese sollten für eine sinnvolle Stadtentwicklung genutzt werden. Attraktive, aber günstige Wohnungen in Mehrfamilienhäusern sind in Werl nach wie vor knapp. Im Bereich der Fahrradmobilität konnten mit kleinem finanziellem Einsatz bereits erste Erfolge in diesem Jahr erzielt werden. Die geplanten Fahrrad-Abstellanlagen am Werler Bahnhof und in Westönnen sind hier ein weiterer Schritt in die richtige Richtung.

Es bleibt nun nur, die anderen Parteien im Rat dazu aufzurufen, weiterhin pragmatisch und konstruktiv zusammenzuarbeiten, statt sich in aufmerksamkeitsheischenden Aktionismus zu verlieren. Das kann aber nur gelingen,

wenn wir die Bürgerinnen und Bürger mitnehmen, indem wir bereit für eine offene Diskussion sind. Wir müssen aber auch das Bewusstsein dafür schaffen, dass Lokalpolitik ein komplexer und fortwährender Prozess ist und nicht einzelne Themen unter dem Hintergrund persönlicher Betroffenheit aus dem Zusammenhang gelöst werden können.

An dieser Stelle möchten wir uns für die gute Arbeit der Verwaltung bedanken!

Es gilt das gesprochene Wort.

Uwe Jansen

**Zitat Dutschke: Wir müssen ein Bewusstsein schaffen, für die Situation, in der wir leben.**

**„Bergneustadt“ kommt bestimmt!**

**Die WP! Fraktion muss leider feststellen, dass die Werler Schuldenkrise, trotz Millionen Hilfen vom Land NRW aus dem sogenannten Stärkungspakt (welche die Landespolitik NRW selber nur auf Kredite finanziert!), trotz einer Grundsteuerverdopplung von 90%, gegen die Interessen der Werler Mieter und Hauseigentümer, trotz massiven Gebühren- und Abgabenlasten und historisch niedrigen Kosten für die Schuldzinsen des Werler Schuldenberges, nur eine kurze Atempause eingelegt hat. Lediglich durch den von der EZB geschaffenen Niedrig-Zinsfuß – der gleichzeitig leider nichts weiter als der hilflose Ausdruck des Schulden-Zusammenbruchs des gesamten Eu- und Euro-Systems ist und immensen Hilfsgeldern des Staates für eine auch in Werl stattfindende Massenmigration, überlebt auch die substanzlose Werler „Kommunalfinanzierung“, noch ein wenig!**

**Alles, was uns hier als angeblicher „Haushalt“ verkauft wird, es ist in Wahrheit doch in letzter Konsequenz nichts weiter, als die scheinkompetente „Funktionärswirtschaft“ eines bereits wankenden und letztlich zum Scheitern verurteilten Schneeballsystems – gegen die Interessen großer Teile der heimischen Bevölkerung! Es könnte allerdings, dank immer massiverer Fehler auf höchster politischer Ebene, inzwischen wohl nur noch die gespannte Ruhe vor dramatischen Entwicklungen sein – wenn eine CDU-Kanzlerin inzwischen sogar höhere Zustimmungswerte bei den Grünen hat, als in ihrer eigenen Partei, deutet dies auf „spannende“ Entwicklungen hin. „Dank“ einer, per moralischem Imperativ angeordneten und mit Nichten zufällig stattfindenden, viel zu schnellen Zuweisung von Migrant\*innen, auch an diese Kommune, baut sich nun z. Bsp. schon wieder ein weiteres, haushaltspolitisches Risiko, samt einem völlig unkalkulierbaren „Folgekostenrisiko“ auf, denn was wird wohl auch mit einer Werler Kommunalfinanzierung passieren, wenn der Staat sich demnächst nicht mehr die vielen Milliarden Euro für die chaotische Zuwanderung leisten kann und die Kommunen dann die horrenden Kosten quasi alleine tragen sollen, immense Kosten für eine völlig chaotische „Migrationslawine“, die nach der „Spontan-Einladung“ von Frau Merkel an die ganze Welt, demnächst wohl noch deutlich an Dramatik und Geschwindigkeit zunehmen könnte?**

**In den USA z. Bsp. hat nur die Ankündigung einer Aufnahme von lediglich 10.000 Flüchtlingen in den nächsten zwei Jahren bereits zu hitzigsten, innenpolitischen Kontroversen geführt. Statt Menschen in ihren Heimatländern, hier mit einem Bruchteil der Kosten ehrlich zu helfen, schreit die Asyl- und Integrationsindustrie vor Glück, viele abkassierte und längst in Armut getriebene Bürgerinnen und Bürger dieses Landes fragen sich gleichzeitig, warum Geld plötzlich bei der Frage der Migration keine Rolle mehr zu spielen scheint? Ja und wo war überhaupt die moralische Entrüstung unserer vielen, scheinheiligen „Politgutmenschen“, als Länder wie Irak, Afghanistan, Libyen, Syrien ... etc. zu Zielen der sogenannten „westlichen Wertegemeinschaft“ erklärt**

wurden, ja wo war die moralische Entrüstung von Frau Merkel bei all diesen unsäglichen Kriegen für Öl und geostrategische Vorherrschaft? Frau Merkel schwadroniert stattdessen lieber von einer angeblichen, gesamteuropäischen „Flüchtlingslösung“, die es so garantiert niemals geben wird, weil viele Regierungen in Europa nicht bereit sind verantwortungslos gegen die Interessen der eigenen Bürgerinnen und Bürger zu handeln und dort zum Glück viele Bürgerinnen und Bürger auf ihre eigene Identität, ihre eigene Kultur und ihre völkerrechtliche Souveränität, bestehen!

Die dreiste Falschbehauptung, die BRD sei ein „reiches“ Land, diese lächerliche Falschbehauptung leugnet nicht nur eine gigantische, implizite Staatsverschuldung, von inzwischen weit über 7 Billionen Euro, sondern diese Falschbehauptung ist gleichzeitig auch ein zynisch-verlogener Schlag in das Gesicht von Millionen Arbeitslosen, Hartz IV – Empfängern, Geringverdienern, Minirentnern, Grundsicherungsempfängern, Leiharbeitern und Prekärbeschäftigten, die sich oft von diesem System längst im Stich gelassen und ausgegrenzt fühlen! Die WP! Fraktion fordert im Kontext hierzu, auch im „reichen“ Werl einmal die implizite Verschuldung zu ermitteln, damit sich die Werler Bürgerinnen und Bürger schon einmal darauf einrichten können, was demnächst wirklich auf sie zukommt und damit bei der nächsten Grundsteuerverdopplung nicht wieder alle aus allen Wolken fallen! Die implizite Verschuldung der Stadt Werl liegt, nach einer groben Schätzung der WP! Fraktion, übrigens aktuell bei rund 350 Millionen Euro, alleine, wenn man sich nur einmal den desolaten Zustand vieler Werler Straßen, Kanäle... etc. ansieht kann man leicht absehen, was hier demnächst an Kostenlawinen entstehen wird. Die WP würde zu diesem Thema „Implizite Schulden“ gerne eine öffentliche Diskussion mit der Verwaltung u. Werler Bürgerinnen und Bürgern führen. Auch etwa ein Schwimmbad, eine Stadthalle, Schulen, oder ein Rathaus werden, im Kontext hierzu, nicht ewig halten – wo aber sind die aktiven Reserven/Rückstellungen, die heute bereits vorhanden sein müssten, um all diese horrenden Zukunftskosten, bzw. öffentlichen Leistungsversprechen jemals zu bezahlen – hierzu zählen natürlich auch die astronomischen Pensionsversprechen! Der Fall „Bergneustadt“ (Kommune in NRW, wo aktuell eine Grundsteuer B von 1465 Hebesatzpunkten diskutiert wird) dürfte somit wohl auch für Werl quasi eine Art Blaupause für die mittelfristig drohende Grundsteuerentwicklung sein?

Solange viele Wählerinnen und Wähler jedoch noch weiter auf die etablierten Parteien hören, solange viele Bürger einfach nicht bereit sind, hinter den „*Bühnenvorhang der Politdarstellung*“ zu schauen, solange wird weder diese finanziell ruinierte Kommune, noch das Land oder der Bund aus seiner ökonomischen, demokratischen, sozialen und kulturellen Krise wieder herausfinden.

Eine Gesellschaft, die einfach nicht sehen will, was in Wirklichkeit vor sich geht, eine Mehrheitsgesellschaft, die auf kritische Demokratie oft leider mit einer Art von kognitiver Dissonanz oder sogar schon einem untertänigen „Stockholm-Syndrom“ reagiert und in Wahrheit sogar lange schon zu „arm“ ist, sich selber überhaupt noch

**biologisch zu reproduzieren, eine solche „Gesellschaft“ wird wohl leider erst dann aus ihrem politischen Dauerschlaf wach werden, wenn es zu spät ist.**

**Es lohnt sich, angesichts der auch für unsere Stadt Werl absolut katastrophalen, parteipolitisch gefärbten und völlig phantasielosen „Einheitspolitik“ eigentlich nicht mehr, an dieser Stelle noch weitere Worte, auch bezüglich des Werler Haushaltskartenhauses, in den Wind zu sprechen. Jede Gesellschaft/Kommune bekommt somit am Ende die „Mehrheitspolitik“, die sie sich „verdient“ hat – jedem also das seine!**

**Die WP! wird, aus hinlänglich bekannten Gründen, den hier vorliegenden „Illusions- und Anti-Bürger-Haushaltsplan 2016“ ablehnen.**

**Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit meine Damen und Herren.**

24.11.2015

## Etatrede zum Haushaltsplan 2016

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

liebe Kolleginnen und Kollegen, ich rede Sie bewusst wieder so an, um Ihnen deutlich zu machen, dass es sich bei dem Rat auf kommunaler Ebene eben nicht um ein Parlament handelt, sondern wir alle – Politik und Verwaltung – Teil eines kollegialen Gemeinschaftsorgans sind. Man kann das gar nicht oft genug wiederholen.

Ich begrüße auch die Presse und die Damen und Herren im Zuschauerraum.

Es fällt uns allen schwer, angesichts der tragischen Ereignisse in Paris und den anhaltenden Flüchtlingsströmen wieder zur geregelten Tagesordnung über zu gehen.

Die Trauer sitzt tief: Die Welt ist in Gedanken bei den Opfern der Terroranschläge und ihren Angehörigen. Europa rückt bei der Verteidigung



freiheitlicher Werte enger zusammen. Das ist auch gut so! Denn Paris meint im Grunde uns alle. Umso wichtiger ist es, dass wir unsere innere Liberalität jetzt nicht opfern. Denn Freiheit ist tatsächlich das Einzige was jetzt zählt...

Wir müssen nun entschlossen aber auch besonnen reagieren, würde jetzt Helmut Schmidt sagen.

Meine Damen und Herren,

ich möchte Ihnen abschließend noch kurz eine Fundstelle über unsere Grundwerte ans Herz legen, die ich in Werl gefunden habe. Es handelt sich um das Leitbild des Mariengymnasiums, welches sich ohne weiteres auch auf Europa anwenden lässt. Sie können das auf der MG-Website nachlesen.

Damit komme ich auch nun zu den kommunalen Angelegenheiten.

Die Wallfahrtsstadt Werl ist seit letzter Woche in der „Champions League“ angekommen. Nicht weil mit dem vorgelegten Haushaltsplanentwurf erstmalig seit 1993 ein ausgeglichener Jahresabschluss für 2016 prognostiziert wird, nein, sondern weil Werl nun offiziell „Fairtrade-Town“ ist. Mit der Verleihung des Fairtrade-Town-Siegels gehört Werl nun zu den 379 Städten in Deutschland, die den fairen Handel unterstützen. Fairtrade hat das Ziel, das Ungleichgewicht im weltweiten Handel abzubauen, indem vor allem Bauern und Arbeiter in Entwicklungsländern gestärkt werden. Mit dem Kauf von fair gehandelten Produkten kann jeder Einzelne von uns einen Beitrag zur Völkerverständigung beitragen.

Ich finde, das ist angesichts der aktuellen Terrorbedrohung ein schöner, hoffnungsfroher Gedanke. Mein besonderer Dank gilt den vielen Unterstützern, ohne die so eine Verleihung nicht möglich gewesen wäre.

Dem neuen Sprecher der Steuerungsgruppe Thomas Schulte wünsche ich an dieser Stelle viel Erfolg und eine glückliche Hand bei der Fortsetzung des Projektes.

Zum vorgelegten Haushaltsplan 2016:

Ich möchte noch einmal die Vorgaben des Stärkungspaktgesetzes in Erinnerung rufen:

Ziel ist es, „...einen ausgeglichenen Ergebnisplan bis 2016 mit voller Konsolidierungshilfe und ab 2016 bis 2021 mit abschmelzender Konsolidierungshilfe erreichen zu müssen“ (Zitat BM Grossmann, Haushaltsrede 2014).

Die Minimalvorgabe der Bezirksregierung - wie Sie alle wissen – wird um rund 17 Mio. € übertroffen und am Ende sollen dann bekanntlich 56 Mio. € eingespart werden.

Allein die Budgetverbesserungen der zu spät festgestellten Jahresabschlüsse der Haushaltsjahre 2009-2014 führen dazu, dass die allgemeine Rücklage längst wieder vollständig aufgefüllt ist. Das ging zum größten Teil ohne Konsolidierungshilfen des Landes und ohne eine nach wie vor unverhältnismäßige Anhebung der Grundsteuer B. Das hat auch Arnsberg

erkannt und zahlt nur zögerlich die eigentlich erforderlichen oder auch nicht erforderlichen Finanzhilfen aus. Wenn ich in die Haushaltsberatungen für das Jahr 2012 zurückblicke, drohte damals noch ein negatives Eigenkapital!

Vergleicht man das mit einem Gebührenhaushalt, der einen Jahresüberschuss erwirtschaftet (Kostenüberdeckung), dann wird dieser Überschuss auch wieder an den Gebührenzahler zurück gegeben, in dem die Gebühren und Beiträge in einer gesetzlich vorgeschriebenen Zeit gesenkt werden.

Ich frage mich, wann entlasten wir unsere fleißigen Steuerzahler?

Was eine attraktive und lebensfreundliche Stadt ausmacht, das sind Realsteuerhebesätze, die verhältnismäßig, gerecht und sozial ausgewogen sind!

Aus diesem Grund möchte ich Ihnen mitteilen, dass die FDP die Festsetzung der Realsteuerhebesätze für 2016 ablehnen wird und eine getrennte Abstimmung darüber begrüßt.

Zu allen weiteren haushaltsrelevanten Plandaten für 2016 gibt es keine Einwände. Insbesondere die veranschlagten rund 3,0 Mio. € für den Bereich Flüchtlinge sind angemessen. Mein Dank gilt allen Menschen, die sich haupt-, neben- und ehrenamtlich tagtäglich in der Flüchtlingshilfe engagieren.

Ich wünsche uns allen eine hoffentlich friedliche Advents- und Weihnachtszeit.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

gez. Dörrer

(„Es gilt das gesprochene Wort!“)

## **Satzung über die Festsetzung der Hebesätze der Grundsteuer und der Gewerbesteuer (Hebesatz-Satzung) der Wallfahrtsstadt Werl vom 26.11.2015**

Aufgrund der §§ 78 ff. der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NW. S. 666) SGV. NRW. 2023, zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes zur Beschleunigung der Aufstellung kommunaler Gesamtabschlüsse und zur Änderung kommunalrechtlicher Vorschriften vom 25. Juni 2015 (GV. NRW. S. 496) hat der Rat der Wallfahrtsstadt Werl in seiner Sitzung am 26.11.2015 folgende Satzung zur Festsetzung der Hebesätze beschlossen:

### **§ 1**

Die Steuersätze für die Gemeindesteuern werden für das Haushaltsjahr 2016 wie folgt festgesetzt:

- |  |          |
|--|----------|
| 1. Grundsteuer für die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe<br>(Grundsteuer A) | 478 v.H. |
| 2. Grundsteuer für die Grundstücke<br>(Grundsteuer B)                              | 800 v.H. |
| 3. Gewerbesteuer   | 437 v.H. |

### **§ 2**

Diese Satzung tritt am 01.01.2016 in Kraft.

#### **Bekanntmachungsanordnung:**

Die vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der GO NRW beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf eines Jahres seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn,

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet  
oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Stadt Werl vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Werl, den 27.11.2015

(Grossmann)  
Bürgermeister

## Haushaltssatzung der Wallfahrtsstadt Werl für das Haushaltsjahr 2016

Aufgrund der §§ 78 ff. der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NW. S. 666) SGV. NRW. 2023, zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes zur Beschleunigung der Aufstellung kommunaler Gesamtabstschlüsse und zur Änderung kommunalrechtlicher Vorschriften vom 25. Juni 2015 (GV. NRW. S. 496) hat der Rat der Wallfahrtsstadt Werl mit Beschluss vom 26.11.2015 folgende Haushaltssatzung erlassen:

### § 1

Der Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2016, der die für die Erfüllung der Aufgaben der Wallfahrtsstadt Werl voraussichtlich erzielbaren Erträge und entstehenden Aufwendungen sowie eingehenden Einzahlungen und zu leistenden Auszahlungen und notwendigen Verpflichtungsermächtigungen enthält, wird

im Ergebnisplan mit dem Gesamtbetrag der Erträge auf	67.036.400 €
dem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	66.817.910 €

im Finanzplan mit dem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus der laufenden Verwaltungstätigkeit auf	63.630.400 €
dem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus der laufenden Verwaltungstätigkeit auf	60.544.220 €

dem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus der Investitionstätigkeit auf	2.863.170 €
dem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus der Investitionstätigkeit auf	5.029.370 €

dem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus der Finanzierungstätigkeit auf	956.920 €
dem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus der Finanzierungstätigkeit auf	1.876.900 €

festgesetzt.

### § 2

Der Gesamtbetrag der Kredite, deren Aufnahme für Investitionen erforderlich ist, wird auf

956.920 €

festgesetzt.

### § 3

Der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen, der zur Leistung von Investitionsauszahlungen in künftigen Jahren erforderlich ist, wird auf

3.360.000 €

festgesetzt.

#### **§ 4**

Die Inanspruchnahme der Ausgleichsrücklage aufgrund des voraussichtlichen Jahresergebnisses im Ergebnisplan wird auf

0 €

Und die Verringerung der allgemeinen Rücklage aufgrund des voraussichtlichen Jahresergebnisses im Ergebnisplan wird auf

0 €

festgesetzt.

#### **§ 5**

Der Höchstbetrag der Kredite, die zur Liquiditätssicherung in Anspruch genommen werden dürfen, wird auf

75.000.000 €

festgesetzt.

#### **§ 6**

Die Steuersätze für die Gemeindesteuern sind durch die Hebesatzsatzung vom 27.11.2015 für das Haushaltsjahr 2016 wie folgt festgesetzt. Die Angabe der Steuersätze in der Haushaltssatzung hat daher nur eine deklaratorische Bedeutung.

##### 1. Grundsteuer

##### 1.1 für die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe

(Grundsteuer A) auf

478.v.H.

##### 1.2 für die Grundstücke

(Grundsteuer B) auf

800.v.H.

##### 2. Gewerbesteuer auf

437.v.H.

#### **§ 7**

Nach dem Haushaltssanierungsplan ist der Haushaltsausgleich im Jahre 2016 wieder hergestellt. Die im Haushaltssanierungsplan enthaltenen Konsolidierungsmaßnahmen sind bei der Ausführung des Haushaltsplans umzusetzen.

#### **§ 8**

Überplanmäßige und außerplanmäßige Aufwendungen, gelten als erheblich im Sinne des § 83 Abs. 2 GO NW, wenn sie im Einzelfall mehr als 100.000 € betragen. § 15 Nr. 5 der Zuständigkeitsordnung der Wallfahrtsstadt Werl vom 15.12.2005 bleibt von dieser Regelung unberührt.

Die Wertgrenze für die Veranschlagung und Abrechnung einzelner Investitionsmaßnahmen wird auf 25.000 €, bezogen auf den Gesamtauszahlungsbedarf, festgesetzt.

---

(Grossmann)  
Bürgermeister

---

Ratsmitglied

---

Schriftführer

**Gebührensatzung**

**zur Abfallentsorgung in der Wallfahrtsstadt Werl vom 26.11.2015**

Auf Grund der §§ 7 und 8 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen i. d. Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NRW S. 666) SGV. NRW. 2023, in der zurzeit gültigen Fassung, des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21.10.1969 (GV NRW S. 712) und in Verbindung mit der Satzung über die Abfallentsorgung in der Wallfahrtsstadt Werl jeweils in der zurzeit gültigen Fassung hat der Rat der Wallfahrtsstadt Werl in seiner Sitzung am 26.11.2015 folgende Gebührensatzung beschlossen:

**§ 1**

Für das Einsammeln und Befördern von Abfällen durch die Wallfahrtsstadt sowie zur Deckung der an den Kreis zu zahlenden Umlage für das Behandeln, Lagern und Ablagern der Abfälle werden Benutzungsgebühren erhoben.

**§ 2**

(1) Die Benutzungsgebühr errechnet sich unter Berücksichtigung eines kombinierten Behälter- und Volumenmaßstabs. Dabei trägt die Gebühr für die Restmüllbehälter gemäß Ziffer 1 – 3 als Einheitsgebühr alle Kosten, die nicht durch die ansonsten in dieser Satzung festgelegten Sondergebühren getrennt für einzelne Teilleistungen erhoben werden.

**1. Restmüllabfuhr**

a) 80 l Behälter bei 4-wöchentl. Leerung	<b>119,18 €</b>
b) 120 l Behälter bei 4-wöchentl. Leerung	<b>135,03 €</b>
c) 240 l Behälter bei 4-wöchentl. Leerung	<b>190,32 €</b>
d) 80 l Behälter bei 14-tägl. Leerung	<b>158,61 €</b>
e) 120 l Behälter bei 14-tägl. Leerung	<b>190,32 €</b>
f) 240 l Behälter bei 14-tägl. Leerung	<b>285,45 €</b>

**2. Containerabfuhr Restmüll Privathaushalte**

a) 1.100 l Großraumbehälter bei 14-täglicher Leerung	<b>1.054,92 €</b>
b) 1.100 l Großraumbehälter bei wöchentlicher Leerung	<b>2.032,84 €</b>

**3. Containerabfuhr Restmüll Gewerbebetriebe (ohne Privathaushalte)**

a) 1.100 l Großraumbehälter bei 14-täglicher Leerung	<b>951,83 €</b>
--	-----------------

## Anlage 2

b) 1.100 l Großraumbehälter bei wöchentlicher Leerung **1.825,77 €**

### 4. Bio-Abfuhr

a) 80 l Behälter bei 14-tägl. Leerung **65,29 €**

b) 120 l Behälter bei 14-tägl. Leerung **75,00 €**

c) 240 l Behälter bei 14-tägl. Leerung **104,13 €**

### 5. Abfuhr von Abfallsäcken

a) Beistellsack Biomüll, Fassungsvermögen 70 l **3,80 €**

b) Beistellsack Restmüll, Fassungsvermögen 70 l **4,50 €**

### 6. Sperrmüll

a) Abfuhr einer Menge von bis zu 4 cbm pauschal **30,00 €**

aa) Abfuhr von Mehrmengen je cbm **10,00 €**

b) Ausstellung eines Berechtigungsscheines für die einmalige

Anlieferung von bis zu 250 kg am Abfallwirtschaftszentrum

(AWZ) der ESG **10,00 €;**

die bei der Anlieferung darüber hinausgehende Menge wird von der ESG mit dem Anlieferer nach der jeweils gültigen Gebührensatzung des Kreises Soest abgerechnet.

(2) Abfallsäcke sind in Einzelhandelsgeschäften, die bekannt gegeben werden, erhältlich.

(3) Berechtigungsscheine für die Anlieferung von Sperrmüll am AWZ gelten nur für den Eigenbedarf von Privathaushalten aus dem Stadtgebiet und werden im Rathaus an die Privathaushalte persönlich ausgestellt. Jeder Privathaushalt erhält maximal einen Berechtigungsschein je Kalenderjahr.

(4) Für jede Änderung des Behältervolumens und/oder der Leerungshäufigkeit (Auslieferung, Rückholung, Umtausch, Kennzeichnung von Behältern) wird eine Gebühr in Höhe von **15 €** erhoben. Ausgenommen davon ist der Austausch defekter Behälter sowie die erstmalige Zuteilung eines höheren Behälter-/Abfuhrvolumens auf Grundlage des in § 11 Absatz 2 der Satzung über die Abfallentsorgung in der Wallfahrtsstadt Werl festgelegten Mindest-Restmüll-Gefäßvolumens.

(5) Zur Abgeltung des mit der Erteilung oder Ablehnung der Befreiung vom Anschluss- und Benutzungszwang für kompostierbare Abfälle (Biotonne) verbundenen Verwaltungsaufwandes wird eine Gebühr von **27,27 €** je Antrag erhoben.



## Anlage 2

(6) In der Einheitsgebühr für die Restmüllabfuhr gemäß Absatz 1 Ziffer 1-3 ist die gebührenfreie Benutzung der 4-wöchentlichen Altpapierabfuhr in den nach der Abfallsatzung vorgesehenen Behältern in folgendem Umfang enthalten:

a) jeweils ein 240 l-Behälter bei jeweils einem Restmüllbehälter mit 4-wöchentlicher Leerung sowie bei jeweils einem 80 l oder 120 l Restmüllbehälter mit 14-täglicher Leerung,

b) bis zu jeweils zwei 240 l-Behälter bei jeweils einem 240 l Restmüllbehälter mit 14-täglicher Leerung,

c) bis zu jeweils vier 240 l-Behälter oder jeweils ein 1.100 l-Behälter bei jeweils einem 1.100 l Restmüllbehälter mit 14-täglicher Entleerung,

d) bis zu jeweils acht 240 l-Behälter oder jeweils zwei 1.100 l-Behälter bei jeweils einem 1.100 l Restmüllbehälter mit wöchentlicher Entleerung.

Für darüber hinaus genutztes Altpapierbehältervolumen wird bei 4-wöchentlicher Entleerung eine jährliche Zusatzgebühr je 240 l-Behälter von **15,00 €** und je 1.100 l-Behälter von **65,00 €** erhoben.

(7) Für die Entsorgung bei Veranstaltungen und für Sonderentleerungen außerhalb der planmäßigen Abfuhr werden folgende Sondergebühren erhoben:

1. für die befristete Bereitstellung und Leerung von 240 l Restmülltonnen, 1.100 l Restmüllcontainern sowie 240 l Biotonnen im Rahmen von angemeldeten öffentlichen Veranstaltungen

- |  |                |
|--|----------------|
| a) je Leerung einer 240 l Restmülltonne        | <b>€ 14,56</b> |
| b) je Leerung eines 1.100 l Restmüllcontainers | <b>€ 66,71</b> |
| c) je Leerung einer 240 l Biomülltonne         | <b>€ 12,18</b> |

2. für außerhalb der planmäßigen Abfuhr durchgeführte Sonderleerungen von gem. § 11 der Satzung über die Abfallentsorgung in der Wallfahrtsstadt Werl angemeldeten Behältern (die Entsorgung erfolgt über die Restmüllabfuhr)

- |                                       |                |
|---------------------------------------|----------------|
| a) je Leerung eines 80 l Behälters    | <b>€ 22,07</b> |
| b) je Leerung eines 120 l Behälters   | <b>€ 24,01</b> |
| c) je Leerung eines 240 l Behälters   | <b>€ 29,83</b> |
| d) je Leerung eines 1.100 l Behälters | <b>€ 89,71</b> |

### § 3

(1) Die Benutzungsgebühr ist von der Grundstückseigentümerin bzw. dem Grundstückseigentümer oder den ihnen in § 22 der „Satzung über die Abfallentsorgung in der Wallfahrtsstadt Werl“ gleichgestellten Personen zu entrichten. Mehrere Eigentümerinnen bzw. Eigentümer haften als Gesamtschuldnerinnen bzw. Gesamtschuldner. Tritt ein Wechsel in der Person der Eigentümerin bzw. des Eigentümers ein, so haftet die bisherige Eigentümerin bzw. der Eigentümer neben der neuen Eigentümerin bzw. Eigentümer für die Gebühren, die bis zum Ende des Kalenderjahres zu entrichten sind.

(2) Die Gebührenpflicht beginnt mit dem ersten des auf den Anschluss folgenden Monats. Sie endet mit dem Ende des Monats, in dem die Abfallbehälter bei der Wallfahrtsstadt abgemeldet werden. Die Abmeldung ist nur gegen Rückgabe des Abfallbehälters bzw. der Abfallbehälter zulässig.

(3) Die Gebühren werden durch Bescheid, der mit einem Bescheid über andere Gemeindeabgaben verbunden sein kann, festgesetzt. Die Fälligkeit der Gebühren richtet sich nach den Vorschriften über die Entrichtung der Grundsteuer.

(4) Bei vorübergehender Einschränkung, Unterbrechung oder Verspätung der Abfallbeseitigung infolge höherer Gewalt wie Betriebsstörungen, betriebsnotwendigen Arbeiten, behördlichen Verfügungen oder bei Verlegung des Zeitpunktes der Abfallbeseitigung besteht kein Anspruch auf Ermäßigung der Gebühren. Dauert die Unterbrechung länger als einen Monat, so wird die Gebühr auf Antrag erlassen, und zwar für je 30 Tage der Unterbrechung in Höhe eines Zwölftes der Jahresgebühr.

(5) Für die Sperrmüllabfuhr ist gebührenpflichtig, wer diese Einrichtung selbst oder durch Dritte, deren Handeln ihm zuzurechnen ist, benutzt. Mehrere Gebührenpflichtige haften als Gesamtschuldnerinnen bzw. Gesamtschuldner. Die Gebühr wird nach dem tatsächlichen Anfall abgerechnet.

(6) Die grundstücksbezogenen Benutzungsgebühren ruhen als öffentliche Last auf dem Grundstück.

(7) Die Gebühr für Abfallsäcke wird bei Überlassung des Abfallsackes fällig und die Gebühr für den Berechtigungsschein zur Anlieferung von Sperrmüll am AWZ bei Ausstellung des Berechtigungsscheines. Die Gebühren für die Sperrmüllabfuhr, die Sonderleerungen sowie für den mit der Befreiung von der Biotonne verbundenen Verwaltungsaufwand werden durch gesonderten Gebührenbescheid festgesetzt und sind einen Monat nach Bekanntgabe dieses Gebührenbescheides fällig.

### § 4

Diese Gebührensatzung tritt am **01.01.2016** in Kraft. Gleichzeitig treten die Gebührensatzung zur Abfallentsorgung in der Wallfahrtsstadt Werl vom 21.11.2014 sowie alle darauf bezogenen Änderungssatzungen außer Kraft.

### **Bekanntmachungsanordnung**

Die vorstehende, vom Rat der Wallfahrtsstadt Werl in seiner Sitzung am 26.11.2015 beschlossene Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der GO NRW beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf eines Jahres seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn,

## **Anlage 2**

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Wallfahrtsstadt Werl vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Werl, 27.11.2015

(Grossmann)

Bürgermeister

**Öffentliche Bekanntmachung der Wallfahrtsstadt Werl**  
**Gebührensatzung für die Benutzung der städt. Friedhöfe und Trauerhallen im Stadtgebiet**  
**Werl vom 27.11.2015**

Auf Grund der §§ 7 i.V.m. 41 Abs. 1 Satz 2 Bst. f und 8 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. S. 666) in der zurzeit gültigen Fassung und der §§ 2, 4, 5 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW. S. 712) in der zurzeit gültigen Fassung hat der Rat der Wallfahrtsstadt Werl in seiner Sitzung am 26.11.2015 folgende Gebührensatzung für die Benutzung der städtischen Friedhöfe und Trauerhallen im Stadtgebiet Werl erlassen:

**§ 1**

Für die Benutzung der städtischen Friedhöfe und der städtischen Trauerhallen werden Gebühren nach Maßgabe dieser Gebührensatzung erhoben.

**§ 2**

I. Grabnutzungsgebühren

- |    |  |            |
|----|--|------------|
| 1. | Erd- Reihengräber (Nutzungsrecht 25 Jahre)                                     |            |
|    | a) Erd-Reihengrab (Erwachsene u. Kinder über 5 Jahre)                          |            |
|    | je Grabstelle  | 1.253,13 € |
|    | b) Erd-Reihengrab (anonym - Erwachsene u. Kinder über 5 Jahre)                 |            |
|    | je Grabstelle  | 1.801,25 € |
|    | c) Erd-Reihengrab (Kinder bis zum vollendeten 5. Lebensjahr u. Totgeburten)    |            |
|    | je Grabstelle  | 969,28 €   |
| 2. | Wahlgräber (Nutzungsrecht 40 Jahre)  |            |
|    | a) Erd-Wahlgrab (Erwachsene u. Kinder über 5 Jahre)                            |            |
|    | je Grabstelle  | 2.269,67 € |
|    | b) Erd-Wahlgrab (islamisch/muslimisch)   |            |
|    | je Grabstelle  | 2.565,65 € |
|    | c) Pflegeleichtes Erd-Wahlgrab<br>(Erwachsene u. Kinder über 5 Jahre)          |            |
|    | je Grabstelle  | 2.954,66 € |
| 3. | Urnengräber (Nutzungsrecht 25 Jahre)   |            |
|    | a) Urnen-Reihengrab  |            |
|    | je Grabstelle  | 768,63 €   |
|    | b) Urnen-Reihengrab (anonym bzw. ohne Pflege)                                  |            |
|    | je Grabstelle  | 832,25 €   |
|    | c) Urnen-Gemeinschaftsfeld   |            |
|    | je Grabstelle  | 895,87 €   |
|    | d) Pflegefreies Baumgrab als Urnen-Grab<br>(Erwachsene u. Kinder über 5 Jahre) |            |
|    | je Grabstelle  | 1.023,11 € |
|    | Urnengräber (Nutzungsrecht 40 Jahre)   |            |
|    | e) Urnen-Wahlgrab  |            |
|    | für die Grabstätte mit erster Grabstelle                                       | 1.353,52 € |

4.	Verlängerung des Nutzungsrechtes je Grabstelle und Verlängerungsjahr	
	a) je Erdwahlgrabstelle	56,74 €
	b) je islamische/Muslimische Wahlgrabstelle	64,14 €
	c) je Urnenwahlgrabstelle	33,84 €
	d) je pflegeleichte Erd-Wahlgrabstelle	73,87 €
	e) Überschneidungsjahre bei zusätzlicher Urne (Doppelbelegung bei ErdWG und Urnen-WG), je Jahr der Überschneidung der Ruhefristen	33,84 €
II.	<u>Beisetzungsgebühren</u>	
	1. Beisetzungen	
	a) Erd-Gräber - Erwachsene und Kinder über 5 Jahre je Beisetzungsfall/Grabstelle	583,13 €
	b) Erd-Gräber - Kinder bis zum vollendeten 5. Lebensjahr u. Totgeburten je Beisetzungsfall/Grabstelle	249,91 €
	c) Urnenbeisetzungen je Beisetzungsfall/Grabstelle	166,61 €
	2. Ausgrabungen und Umbettungen	
	a) Ausbetten eines Sarges von Erwachsenen je Grabstelle	728,91 €
	b) Ausbettung einer Urne inkl. Versand je Grabstelle	208,26 €
	c) Umbettungen (Ausgraben u. Umbetten) eines Sarges Von Erwachsene u. Kinder über 5 Jahre je Grabstelle	1.161,26 €
	d) Kinder bis zum vollendeten 5. Lebensjahr je Grabstelle	499,82 €
	c) Umbettung einer Urne je Grabstelle	333,22 €
III.	<u>Trauerhalle</u>	
	Benutzung einer Trauerhalle (je Feier/Zeremonie)	185,00 €
IV.	<u>Zulassungsgebühren für das</u>	
	Aufstellen von Grabmalen, Grabplatten, Kreuzen Einfassungen und Einfriedigungen Genehmigungsgebühr	22,74 €

**§ 3**  
**Gebührensschuldner/in**

Gebührensschuldner/in ist, wer

- a) eine Leistung nach dieser Gebührenordnung beantragt oder
- b) ein Nutzungsrecht an einer Wahlgrabstelle erwirbt oder
- c) eine sonstige Leistung im Sinne dieser Gebührensatzung in Anspruch nimmt.

**§ 4**  
**Fälligkeit und Zahlung der Gebühren**

Die Gebühren entstehen mit dem Erwerb eines Nutzungsrechtes an einer Reihen- oder Wahlgrabstelle oder mit der Inanspruchnahme sonstiger Leistungen nach dieser Satzung. Sie werden fällig einen Monat nach Bekanntgabe des Gebührenbescheides.

**§ 5**

Diese Gebührensatzung tritt am 01.01.2016 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Gebührensatzung für die die Benutzung der städt. Friedhöfe und Totenhallen im Stadtgebiet Werl vom 21.11.2014 außer Kraft.

**Bekanntmachungsanordnung**

Die vorstehende, vom Rat der Wallfahrtsstadt Werl am 26.11.2015 beschlossene Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der GO NRW beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf eines Jahres seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn,

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Wallfahrtsstadt Werl vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Werl, den 27.11.2015

(Grossmann)  
Bürgermeister

## **Öffentliche Bekanntmachung der Wallfahrtsstadt Werl**

### **6. Satzung zur Änderung der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Wallfahrtsstadt Werl vom 27.11.2015**

Aufgrund des § 7 i.V.m. § 41 Abs. 1 Satz 2 Bst. f und der §§ 8 und 9 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NRW S. 666) in der zurzeit gültigen Fassung, der §§ 3 und 4 des Gesetzes über die Reinigung öffentlicher Straßen (Straßenreinigungsgesetz StrReinG NW) vom 18.12.1975 (GV NRW S. 706) in der zurzeit gültigen Fassung und der §§ 2, 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) vom 21.10.1969 (GV NRW S. 712) in der zurzeit gültigen Fassung, hat der Rat der Wallfahrtsstadt Werl in seiner Sitzung am 26.11.2015 folgende 6. Satzung zur Änderung der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Wallfahrtsstadt Werl beschlossen:

#### **Artikel 1**

##### **§ 1**

Im Titel der Satzung, in der Bekanntmachungsanordnung sowie den folgenden Satzungsbestimmungen wird die Bezeichnung „Stadt Werl“ durch „Wallfahrtsstadt Werl“ ersetzt:

§ 1 Abs. 1 Satz 1

§ 4 Satz 1 u. 2

##### **§2**

Der § 5 Abs. 5 der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Wallfahrtsstadt Werl vom 16.12.2010 erhält folgende Fassung:

##### **Gebührenmaßstab und Gebührensatz**

(5) Bei einer einmaligen wöchentlichen Reinigung beträgt die Benutzungsgebühr je Meter Grundstücksseite (Abs. 1 bis 3) jährlich **2,63 Euro**. Bei einer 14-täglichen Reinigung ermäßigt sich die Benutzungsgebühr auf die Hälfte, bei mehrfacher Reinigung vervielfacht sich die Gebühr entsprechend.

##### **§ 3**

Diese Änderungssatzung tritt am 01.01.2016 in Kraft.

#### **Bekanntmachungsanordnung**

Die vorstehende, vom Rat der Wallfahrtsstadt Werl in seiner Sitzung am 26.11.2015 beschlossene Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften der GO NRW beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf eines Jahres seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Wallfahrtsstadt Werl vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Werl, den 27.11.2015

(Grossmann)  
Bürgermeister

**Öffentliche Bekanntmachung der Wallfahrtsstadt Werl**  
**6. Satzung zur Änderung der Gebührensatzung zur Entwässerungs-**  
**satzung der Wallfahrtsstadt Werl vom 27.11.2015**

Aufgrund der §§ 7, 8 und 9 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NRW S. 666) in der zurzeit gültigen Fassung, der §§ 1, 2, 4, 6 bis 8 und 10 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) vom 21. Oktober 1969 (GV NRW S. 712 in der zurzeit gültigen Fassung, der §§ 53 c, 65 des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (LWG NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25.06.1995 (GV NRW 1995 S. 926) in der zurzeit gültigen Fassung und in Verbindung mit der Entwässerungssatzung der Wallfahrtsstadt Werl hat der Rat der Wallfahrtsstadt Werl in seiner Sitzung am 26.11.2015 folgende Satzung beschlossen:

**§ 1**

Im Titel der Satzung sowie den folgenden Satzungsbestimmungen wird die Bezeichnung „Stadt Werl“ durch „Wallfahrtsstadt Werl“ ersetzt:

§ 1 Abs. 2 Satz 1  
§ 17

**§ 2**

§ 4 Abs. 11 der Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung der Wallfahrtsstadt Werl erhält die Fassung:

Die Gebühr beträgt je m<sup>3</sup> Schmutzwasser 3,35 €.

§ 4 Abs.12 der Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung der Wallfahrtsstadt Werl erhält die Fassung:

Für Mitglieder von Abwasserverbänden, die wegen der Ableitung von Abwasser von den Verbänden selbst zu Verbandslasten oder Abgaben herangezogen werden, beträgt die Gebühr je m<sup>3</sup> Schmutzwasser jährlich 2,14 €.

§ 4 wird um Abs. 13 ergänzt:

Gebührenpflichtige, die ihre Abwässer ohne Benutzung von Abwasseranlagen der Stadt in Anlagen oder Einrichtungen des Lippeverbandes ableiten, haben - soweit sie nicht für die Beseitigung dieser Abwässer vom Lippeverband unmittelbar für die Inanspruchnahme seiner Einrichtungen und Anlagen oder für die von ihm gewährten Vorteile zu Verbandslasten oder Abgaben herangezogen werden - folgende Gebühren zu entrichten:

Die Gebühr beträgt je m<sup>3</sup> Schmutzwasser 1,25 €.

**§ 3**

§ 5 Abs. 7 der Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung der Wallfahrtsstadt Werl erhält folgende Fassung:

Für Grundstücksflächen gem. Abs. 1 – 6 beträgt die Benutzungsgebühr je m<sup>2</sup> bebaute bzw. überbaute und/oder befestigte Fläche 0,90 €.



§ 5 Abs. 8 der Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung der Wallfahrtsstadt Werl erhält folgende Fassung:

Für Mitglieder von Abwasserverbänden, die wegen der Ableitung von Abwasser von den Verbänden selbst zu Verbandslasten oder Abgaben herangezogen werden, beträgt die Benutzungsgebühr je m<sup>2</sup> bebaute bzw. überbaute und/oder befestigte Fläche 0,82 €.

## **§ 4**

### **Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am 01.01.2016 in Kraft.

### **Bekanntmachungsanordnung**

Die vom Rat der Wallfahrtsstadt Werl in seiner Sitzung am 26.11.2015 beschlossene Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung der Wallfahrtsstadt Werl wird hiermit öffentlich bekannt gemacht. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf eines Jahres seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn

- a. eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b. diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c. der Bürgermeister bzw. die Bürgermeisterin hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- d. der Form- und Verfahrensmangel ist gegenüber der Wallfahrtsstadt Werl vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Werl, 27.11.2015

(Grossmann)  
Bürgermeister

## **Öffentliche Bekanntmachung der Wallfahrtsstadt Werl**

### **3. Satzung zur Änderung der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen (Kleinkläranlagen, abflusslose Gruben) vom 27.11.15**

Aufgrund der §§ 7, 8 und 9 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NRW S. 666) in der zurzeit gültigen Fassung, des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) vom 21. Oktober 1969 (GV NRW S. 712 in der zurzeit gültigen Fassung sowie der §§ 51 ff. des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (LWG NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25.06.1995 (GV NRW 1995 S. 926) in der zurzeit gültigen Fassung und in Verbindung mit der Entwässerungssatzung der Wallfahrtsstadt Werl hat der Rat der Wallfahrtsstadt Werl in seiner Sitzung am 26.11.2015 folgende Satzung beschlossen:

#### **§ 1**

§ 11 der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen (Kleinkläranlagen, abflusslose Gruben) erhält die Fassung:

#### **Gebührensätze**

- (1) Die Benutzungsgebühr für die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen beträgt:
- |  |          |
|--|----------|
| a) Grundgebühr: je Leerung                                     | 36,00 €  |
| b) Entsorgungsgebühr:  |          |
| - je angefangener m <sup>3</sup> abgefahrener Grubeninhalts    | 39,42 €  |
| c) Gebühr für besondere Aufwendungen:                          |          |
| Kosten vergeblicher Anfahrt trotz vorheriger Terminankündigung |          |
| je angefangene halbe Stunde                                    | 61,50 €. |

#### **§ 2**

##### **Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am 01.01.2016 in Kraft.

##### **Bekanntmachungsanordnung**

Die vom Rat der Wallfahrtsstadt Werl in seiner Sitzung am 26.11.2015 beschlossene Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung der Wallfahrtsstadt Werl wird hiermit öffentlich bekannt gemacht. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf eines Jahres seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn

- eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- der Bürgermeister bzw. die Bürgermeisterin hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- der Form- und Verfahrensmangel ist gegenüber der Wallfahrtsstadt Werl vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Werl, 27.11.2015

(Grossmann)  
Bürgermeister

**Satzung der Wallfahrtsstadt Werl  
über die Nutzung und die Erhebung von Benutzungsgebühren für stadteigene und angemietete Unterkünfte**

Aufgrund folgender gesetzlicher Vorschriften in der zurzeit jeweils gültigen Fassung,

- §§ 7, 8 und 41 Abs. 1 Satz 2 Buchstabe f der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NW. 1994 S. 666),
- §§ 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) vom 21. Oktober 1969 (GV. NW. 1969 S. 712),
- §§ 5 Abs. 1 Satz 1 und 6 Abs. 2 des Gesetzes über die Aufnahme von Aussiedlern, Flüchtlingen und Zuwanderern (Landesaufnahmegesetz–LAufG) vom 28. Februar 2003 (GV. NRW. S. 95),
- § 1 Abs. 1 des Gesetzes über die Zuweisung und Aufnahme ausländischer Flüchtlinge (Flüchtlingsaufnahmegesetz–FlüAG) vom 28. Februar 2003 (GV. NRW. 2003 S. 93),

hat der Rat der Wallfahrtsstadt Werl in seiner Sitzung am 26.11.2015 folgende Satzung beschlossen:

**§ 1**

**Rechtsform und Zweckbestimmung**

- (1) Die Wallfahrtsstadt Werl betreibt eigene und angemietete Unterkünfte in Form von Gebäuden, Wohnungen, Räumen u.ä. zur Aufnahme und in der Regel vorläufigen Unterbringung von
  1. Aussiedlern, Spätaussiedlern und Zuwanderern (§ 2 LAufG)
  2. ausländischen Flüchtlingen (§ 2 FlüAG)
  3. anderen wohnungslosen Personen.
- (2) Die Unterkünfte sind nichtrechtsfähige Anstalten des öffentlichen Rechts.
- (3) Das Benutzungsverhältnis zwischen der Wallfahrtsstadt Werl und den Benutzern ist öffentlich-rechtlich.

**§ 2**

**Aufsicht, Verwaltung und Ordnung**

- (1) Die Unterkünfte unterstehen der Aufsicht und der Verwaltung des Bürgermeisters. Die Dienstkräfte der Stadtverwaltung sind nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften sowie der Benutzungsordnung berechtigt, sämtliche Unterkunfts- und Gemeinschaftsräume zu betreten.
- (2) Der Bürgermeister erlässt eine Benutzungsordnung, die das Zusammenleben der Benutzer, das Ausmaß der Benutzung und die Ordnung in den Unterkünften regelt.

**§ 3**

**Einweisung**

- (1) Unterzubringende Personen (§ 1 Abs. 1) werden durch schriftliche Einweisungsverfügung des Bürgermeisters unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs in eine Unterkunft eingewiesen. Spätestens bei der erstmaligen Aufnahme in eine Unterkunft erhält der Benutzer gegen schriftliche Bestätigung:
  1. die Einweisungsverfügung, in der die unterzubringende Person, die Unterkunft und die Höhe der Benutzungsgebühren bezeichnet sind,
  2. einen Abdruck dieser Satzung und der Benutzungsordnung,
  3. Unterkunftsschlüssel.In besonderen Fällen können die unterzubringenden Personen durch mündliche Einweisungsverfügung eingewiesen werden.
- (2) Ein Anspruch auf Zuweisung einer bestimmten Unterkunft besteht nicht. Die Unterbringung weiterer Personen in den zugewiesenen Räumlichkeiten ist zu dulden. Der Benutzer kann nach vorheriger Ankündigung mit einer Frist von zwei Tagen sowohl innerhalb einer Unterkunft als auch von einer Unterkunft in eine andere verlegt werden. In Fällen äußerster Dringlichkeit kann dem Benutzer sofort eine neue Unterkunft zugewiesen werden.
- (3) Durch Einweisung und Aufnahme in eine Unterkunft ist jeder Benutzer verpflichtet,
  1. die Bestimmungen dieser Satzung und der Benutzungsordnung zu beachten und
  2. den mündlichen und schriftlichen Weisungen der mit der Aufsicht und der Verwaltung der Unterkünfte beauftragten Bediensteten der Stadt Folge zu leisten.
- (4) Die Einweisung kann widerrufen werden, wenn der Benutzer
  1. anderweitig ausreichenden Wohnraum zur Verfügung hat,
  2. als Person des § 1 Abs. 1 Nr. 1 eine ihm angebotene Unterbringung in einer öffentlich geförderten Wohnung oder einer anderen geeigneten und zumutbaren Wohnung aus von ihm zu vertretenden Gründen verhindert und damit gem. § 8 LAufG den Anspruch auf bevorzugte Versorgung mit Wohnraum verliert,

3. schwerwiegend oder mehrfach gegen diese Satzung, die Benutzungsordnung oder die mündlichen oder schriftlichen Weisungen (Abs. 3 Nr. 2) verstoßen hat,
  4. aus organisatorischen Gründen eine Umsetzung in eine andere Unterkunft erforderlich ist,
  5. die Räumlichkeiten der zugewiesenen Unterkunft zur Begehung von Verbrechen (§ 12 Abs. 1 Strafgesetzbuch) oder Vergehen (§ 12 Abs. 2 Strafgesetzbuch) nutzt oder
  6. die zugewiesene Unterkunft von ihm nicht benutzt wird,
  7. aus sonstigen wichtigen Gründen.
- (5) Der Benutzer hat die Unterkunft unverzüglich zu räumen, wenn die Einweisung widerrufen wird. Die Räumung einer Unterkunft kann nach den Vorschriften des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen zwangsweise durchgesetzt werden. Der betroffene Benutzer ist verpflichtet, die Kosten einer Zwangsräumung zu tragen.
  - (6) Das Benutzungsverhältnis endet mit der ordnungsgemäßen Übergabe der Unterkunft und der dem Benutzer überlassenen Gegenstände an einen mit der Aufsicht und der Verwaltung der Unterkunft beauftragten Bediensteten der Stadt. Im Falle des Abs. 5 Satz 2 endet das Benutzungsverhältnis mit dem Abschluss der Räumung.

#### § 4 Gebührenpflicht

- (1) Die Stadt erhebt für die Benutzung der Unterkünfte Benutzungsgebühren.
- (2) Gebührenpflichtig sind die Benutzer der Unterkünfte.
- (3) Werden Räume von einer Familiengemeinschaft gemeinsam benutzt, haftet jedes volljährige Mitglied der Familiengemeinschaft für die Gebühr als Gesamtschuldner.
- (4) Mitbenutzer einer Raum- oder Wohnungseinheit, die einer Familiengemeinschaft nicht angehören, haften anteilmäßig nach der Anzahl der untergebrachten Personen.
- (5) Die Gebührenpflicht entsteht von dem Tage an, von dem der Gebührenpflichtige die Unterkunft benutzt oder aufgrund der Einweisungsverfügung nutzen kann. Sie endet mit dem Tag der ordnungsgemäßen Übergabe der Unterkunft an einen mit der Aufsicht und der Verwaltung der Unterkunft beauftragten Bediensteten der Stadt. Im Falle des § 3 Abs. 5 Satz 2 endet die Gebührenpflicht mit dem Abschluss der Räumung.
- (6) Die Benutzungsgebühr ist jeweils monatlich im Voraus und zwar spätestens am dritten Werktag nach der Aufnahme in die Unterkunft, im Übrigen bis zum fünften Werktag eines jeden Monats an die Stadtkasse zu entrichten.
- (7) Besteht die Gebührenpflicht nicht während des gesamten Monats, wird jeder einzelne gebührenpflichtige Tag berechnet. Einzugs- und Auszugstag werden jeweils als voller Tag berechnet. Am Tage der Verlegung von einer Unterkunft in eine andere ist nur die Tagesgebühr für die neue Unterkunft zu entrichten. Zuviel entrichtete Gebühren werden unverzüglich erstattet.

#### § 5 Gebührenberechnung

- (1) Die Gebühr wird nach der Grundfläche der benutzten Räume berechnet, die auf volle Quadratmeter aufgerundet wird. Die Gemeinschaftsflächen (Küchen, Sanitärbereiche, Flure) werden anteilig berücksichtigt. Die anteilige Gemeinschaftsfläche errechnet sich aus der Division der Gemeinschaftsfläche durch die Sollpersonenzahl.
- (2) Die zu entrichtende Grundgebühr berechnet sich nach der Größe der zugewiesenen belegungsfähigen Fläche zuzüglich der darauf entfallenden anteiligen Gemeinschaftsfläche.
- (3) Die Gebühr für die Verbrauchskosten berechnet sich nach dem Personenmaßstab.
- (4) Die Gesamtbenutzungsgebühr beträgt **204,92 €/Monat** für alle Benutzer städtischer Unterkünfte. Sie setzt sich zusammen aus einer Grundgebühr für die nicht verbrauchsabhängigen Kosten in Höhe von **146,97 €** und den Verbrauchskosten in Höhe von **57,95 €**.

#### § 6 Inkrafttreten

- (1) Diese Satzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Gleichzeitig tritt die Satzung über die Nutzung und die Erhebung von Benutzungsgebühren für die städtischen Wohnheime der Wallfahrtsstadt Werl vom 23.06.2015 außer Kraft.

### **Bekanntmachungsanordnung**

Die vorstehende Satzung der Wallfahrtsstadt Werl über die Nutzung und die Erhebung von Benutzungsgebühren für stadteigene und angemietete Unterkünfte wird hiermit öffentlich bekannt gemacht. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf eines Jahres seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Wallfahrtsstadt Werl vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Werl, den 26.11.2015, Der Bürgermeister, gez. Grossmann

# Elternbeitragsatzung für Offene Ganztagschulen im Primarbereich in Werl

Aufgrund des § 7 i.V.m. § 41 Abs. 1 Satz 2 Bst. f der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. S. 666) in der zurzeit gültigen Fassung sowie des RdErl. d. Ministeriums für Schule und Weiterbildung v. 25.01.2006 und des Gesetzes zur frühen Bildung und Förderung von Kindern (Kinderbildungsgesetz -KiBiz-) hat der Rat der Stadt Werl am 26.11.2015 folgende Satzung beschlossen.

## § 1 Offene Ganztagschule

(1) Die Stadt Werl betreibt ab dem Schuljahr 2003/2004 Offene Ganztagschulen nach dem Runderlass des Ministeriums für Schule, Jugend und Kinder des Landes Nordrhein-Westfalen vom 12.02.2003 (Abl. NRW 2/03) in der jeweils aktuellen Fassung.

(2) Die Teilnahme an außerunterrichtlichen Angeboten der Offenen Ganztagschule ist freiwillig. Die Anmeldung eines Kindes zur Teilnahme an den außerunterrichtlichen Angeboten bindet aber für die Dauer eines Schuljahres (01.08. bis 31.07.). Sie verpflichtet in der Regel zur Teilnahme an fünf Tagen und der täglichen Teilnahme am Mittagessen. Unterjährige Anmeldungen sind in begründeten Ausnahmefällen (z.B. Zuzüge, unvorhersehbare Förder- und Betreuungsbedarfe) jeweils zum 1. eines Monats möglich. Gleiches gilt für Abmeldungen, jedoch sind diese nur mit Wirkung zum Monatsende möglich.

(3) An den außerunterrichtlichen Angeboten der Offenen Ganztagschulen, an denen dieses Angebot besteht, können nur Schüler/innen der Schulen teilnehmen. Es werden nur Kinder aufgenommen, soweit freie Plätze vorhanden sind. Es besteht kein Rechtsanspruch auf den Besuch der Offenen Ganztagschule. Über die Aufnahme entscheidet der/die Schulleiter/in.

(4) Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Offenen Ganztagschule erhebt die Stadt Werl gemäß § 4 dieser Satzung einen sozial gestaffelten Elternbeitrag in Ausführung der Bestimmungen des Gesetzes zur frühen Bildung und Förderung von Kindern (Kinderbildungsgesetz -KiBiz-)

## § 2 Anmeldung zur Offenen Ganztagschule

Die Anmeldung zur Offenen Ganztagschule hat schriftlich von den Erziehungsberechtigten zu erfolgen. Mit der Anmeldung anerkennen die Teilnehmer diese Satzung und den hierin festgelegten Entgelttarif, das Verpflegungsentgelt sowie die Bestimmungen des RdErl. d. Ministeriums für Schule, Jugend und Kinder v. 12.2.2003 in der jeweils aktuellen Fassung.

## § 3 Beitragspflichtige Leistungen

Die Eltern haben entsprechend ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit monatlich öffentlich-rechtliche Beiträge zu dem durch den Schulträger zu leistenden Eigenanteil für die Durchführung der außerunterrichtlichen Angebote der offenen Ganztagschule im Primarbereich zu erbringen. Lebt das Kind nur mit einem Elternteil zusammen, so tritt dieser an die Stelle der Eltern. Wird bei Vollzeitpflege nach § 33 SGB VIII den Pflegeeltern ein Kinderfreibetrag gewährt oder Kindergeld gezahlt, treten die Personen, die diese Leistungen erhalten, an die Stelle der Eltern. Gleiches gilt für die Großeltern des Kindes. Die Beitragspflicht wird durch Schließungszeiten der Offenen Ganztagschule nicht berührt.

Die monatlichen Betreuungskosten werden zusammen mit dem Verpflegungsentgelt als Gesamtbetrag von der Stadt Werl erhoben und an die Träger weitergeleitet. Sollte ein Kind längerfristig krank sein (mehr als 2 Schultage) bzw. falls abzusehen ist, dass es die OGS länger nicht besucht (z.B. bei Urlaub in den Ferien), wird auf Antrag der Eltern der zu viel gezahlte Betrag nach Ende des Schulhalbjahres von dem Träger der OGS erstattet. Im Krankheitsfall erfolgt ab dem 3. Abwesenheitstag in Folge eine Erstattung in verpflegungstageanteiler Höhe. Bei geplanten Abwesenheitstagen, kann bei rechtzeitiger Bekanntgabe und entsprechend frühzeitiger Abmeldung bei den Mitarbeiterinnen der OGS ebenfalls eine Erstattung auf Antrag erfolgen. Eine Erstattung für die Zeit der Betriebsferien der OGS ist ausgeschlossen. Dieses Verfahren wird von den Trägern der OGS in Abstimmung mit der Stadt Werl durchgeführt.

## § 4 Höhe und Berechnung des Beitrages

(1) Die Höhe der Elternbeiträge und der Verpflegungsentgelte ergeben sich aus der nachstehenden Tabelle und dem ergänzenden Hinweis:

<b>Einkommensgrenze (jährl./EUR)</b>	<b>Beiträge (mtl. /EUR)</b>	<b>Verpflegungsentgelt mtl./EUR</b>
bis 12.271	0	55,00
bis 16.361	15	55,00
bis 20.451	20	55,00
bis 24.542	25	55,00
bis 36.813	58	55,00
bis 49.084	83	55,00
bis 61.355	114	55,00
über 61.355	150	55,00

Für die OGS der St.Josef-Schule gilt weiterhin das mtl. Verpflegungsentgelt von 45,84 € in allen Einkommensgruppen.

(2) Einkommen im Sinne dieser Vorschrift ist die Summe der positiven Einkünfte der Eltern im Sinne des § 2 Abs. 1 und 2 des Einkommensteuergesetzes. Ein Ausgleich mit Verlusten aus anderen Einkunftsarten und mit Verlusten des zusammen veranlagten Ehegatten ist nicht zulässig. Dem Einkommen im Sinne des Satzes 1 sind steuerfreie Einkünfte, Unterhaltsleistungen sowie die zur Deckung des Lebensunterhaltes bestimmten öffentlichen Leistungen für die Eltern und das Kind, für das der Elternbeitrag gezahlt wird, hinzuzurechnen. Das Kindergeld nach dem Bundeskindergeldgesetz und entsprechenden Vorschriften und das Erziehungsgeld nach dem Bundeserziehungsgeldgesetz sind nicht hinzuzurechnen. Bezieht ein Elternteil Einkünfte aus einem Beschäftigungsverhältnis oder aufgrund eines Mandats und steht ihm aufgrund dessen für den Fall des Ausscheidens eine lebenslängliche Versorgung oder an deren Stelle eine Abfindung zu oder ist er in der gesetzlichen Rentenversicherung nachzuversichern, dann ist dem nach diesem Absatz ermittelten Einkommen ein Betrag von 10 % der Einkünfte hinzuzurechnen. Für das dritte und jedes weitere Kind sind die nach § 32 Abs. 6 Einkommensteuergesetz zu gewährenden Freibeträge von dem nach diesem Absatz ermittelten Einkommen abzuziehen.

(3) Maßgebend ist das Einkommen in dem der Angabe vorangegangenen Kalenderjahr. Abweichend von Satz 1 ist das Zwölfwache des Einkommens des letzten Monats zugrunde zu legen, wenn es voraussichtlich auf Dauer höher oder niedriger ist als das Einkommen des vorangegangenen Kalenderjahres; wird das Zwölfwache des Einkommens des letzten Monats zugrunde gelegt, so sind auch Einkünfte hinzuzurechnen, die zwar nicht im letzten Monat bezogen wurden, aber im laufenden Jahr anfallen. Der Elternbeitrag ist ab dem Kalendermonat nach Eintritt der Änderung neu festzusetzen. Soweit Monateinkommen nicht bestimmbar sind, ist abweichend von Satz 2 auf das zu erwartende Jahreseinkommen abzustellen. Änderungen der Einkommensverhältnisse, die zur Zugrundelegung einer höheren Einkommensgruppe führen können, sind unverzüglich anzugeben.

(4) Bei der Anmeldung eines Kindes zur Offenen Ganztagschule und danach auf Verlangen haben die Eltern der Stadt Werl schriftlich anzugeben und nachzuweisen, welche Einkommensgruppe ihren Elternbeiträgen zugrunde zu legen ist. Ohne Angaben zur Einkommenshöhe oder ohne den geforderten Nachweis ist der höchste Elternbeitrag zu leisten.

(5) Empfänger von Leistungen nach dem SGB II, Sozialhilfe oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz oder von Leistungen nach § 6a BKGG (Kinderzuschlag) oder deren Elternbeiträge beim Besuch der offenen Ganztagschule gemäß § 90 SGB VIII (wirtschaftliche Jugendhilfe) vom zuständigen Jugendamt übernommen werden, sind für die Bemessung der Elternbeiträge der ersten Einkommensstufe (bis 12.271 €) zuzuordnen.

(6) Für die Teilnahme am Mittagessen sind mtl. 55,00 € von den Erziehungsberechtigten für jedes Kind zu bezahlen. Für die Teilnahme am Mittagessen der Kinder der St.Josef-Schule sind mtl. 45,84 € von den Erziehungsberechtigten für jedes Kind zu bezahlen. Empfänger von Leistungen nach dem SGB II (Grundsicherung für Arbeitssuchende) haben bei ihrem zuständigen Jobcenter Arbeit Hellweg Aktiv, Empfänger von Leistungen nach dem SGB XII (Sozialhilfe), von Leistungen nach § 2 AsylbLG, von Wohngeld oder Kinderzuschlag haben bei der Abteilung Jugend, Sport und Soziales der Stadt Werl einen Antrag auf Zuschuss zum gemeinschaftlichen Mittagessen zu stellen. Erst nach erfolgter Antragstellung und anschließender Bewilligung reduziert sich der zu zahlende Eigenanteil des Verpflegungsentgeltes auf 18,34 €/mtl..

(7) Für Antragsteller, die keine der unter Abs. 6 genannten Sozialleistungen und auch keine Leistungen aus dem Programm „Alle Kinder essen mit“ erhalten und dies mit entsprechendem Ablehnungsbescheid nachweisen, kann sich der zu zahlende Eigenanteil des Verpflegungsentgeltes auf 18,34 €/mtl. reduzieren, sofern ihr Einkommen die Einkommensgrenze von 12.271 € jährlich nicht überschreitet und im städtischen Spendentopf „Kein Kind ohne Mahlzeit“ ausreichende Mittel vorhanden sind.

(8) Es gelten die Mitwirkungspflichten gem. §§ 60ff. SGB I für alle Antragsteller.

## **§ 5 Beitragsermäßigung**

Besuchen mehr als ein Kind einer Familie oder von Personen, die nach § 3 an die Stelle der Eltern treten, gleichzeitig eine offene Ganztagschule im Primarbereich in Trägerschaft der Stadt Werl, ermäßigt sich der Monatsbeitrag, nicht aber das Verpflegungsentgelt, für das 2. in einer offenen Ganztagschule betreute Kind um 25 % und für jedes weitere Kind um 50 %.

## **§ 6 Beitragserhebung und Beitragsschuldner**

Die Elternbeiträge werden von der Stadt Werl erhoben. Zu diesem Zweck teilen die Eltern oder die jeweilige Schule die Namen, Anschriften, Geburtsdaten sowie die Aufnahme- und Abmeldedaten der Kinder sowie die entsprechenden Angaben der Eltern unverzüglich mit. Beitragsschuldner sind die Personen im Sinne des § 3. Mehrere Beitragspflichtige haften als Gesamtschuldner.

## **§ 7 Fälligkeit**

Die Verpflichtung zur Zahlung des Elternbeitrages entsteht mit der freiwilligen Anmeldung des Kindes zur Teilnahme an der Offenen Ganztagschule. Die Elternbeiträge werden jeweils zum Monatsletzten fällig.

## **§ 8 Beitreibung**

Die Beiträge können nach § 1 des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes NRW vom 13.5.1980 in der jeweils gültigen Fassung im Verwaltungszwangverfahren beigetrieben werden.

**§ 9**  
**Bußgeldvorschriften**

Ordnungswidrig handelt, wer die in § 4 Abs. 3 bezeichneten Angaben vorsätzlich oder fahrlässig unrichtig oder unvollständig macht. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße von bis zu 5000 EUR geahndet werden.

**§ 10**  
**Inkrafttreten**

Diese Elternbeitragssatzung tritt am 01.08.2016 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Elternbeitragssatzung vom 29.05.2012 außer Kraft.

**Bekanntmachungsanordnung:**

Die vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der GO NRW beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf eines Jahres seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn,

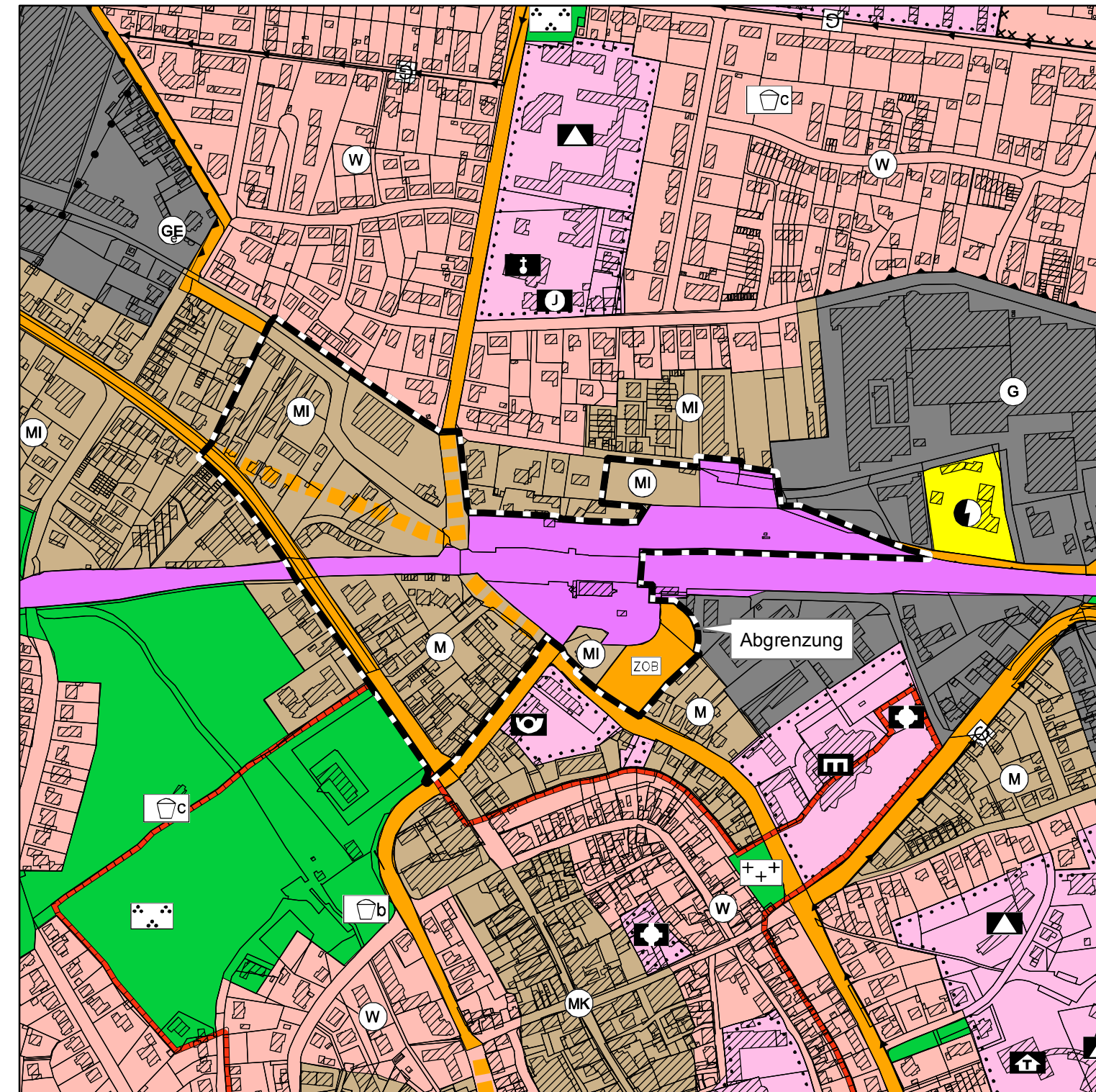
- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet  
oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Stadt Werl vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Werl, den 27.11.2015

(Grossmann)  
Bürgermeister



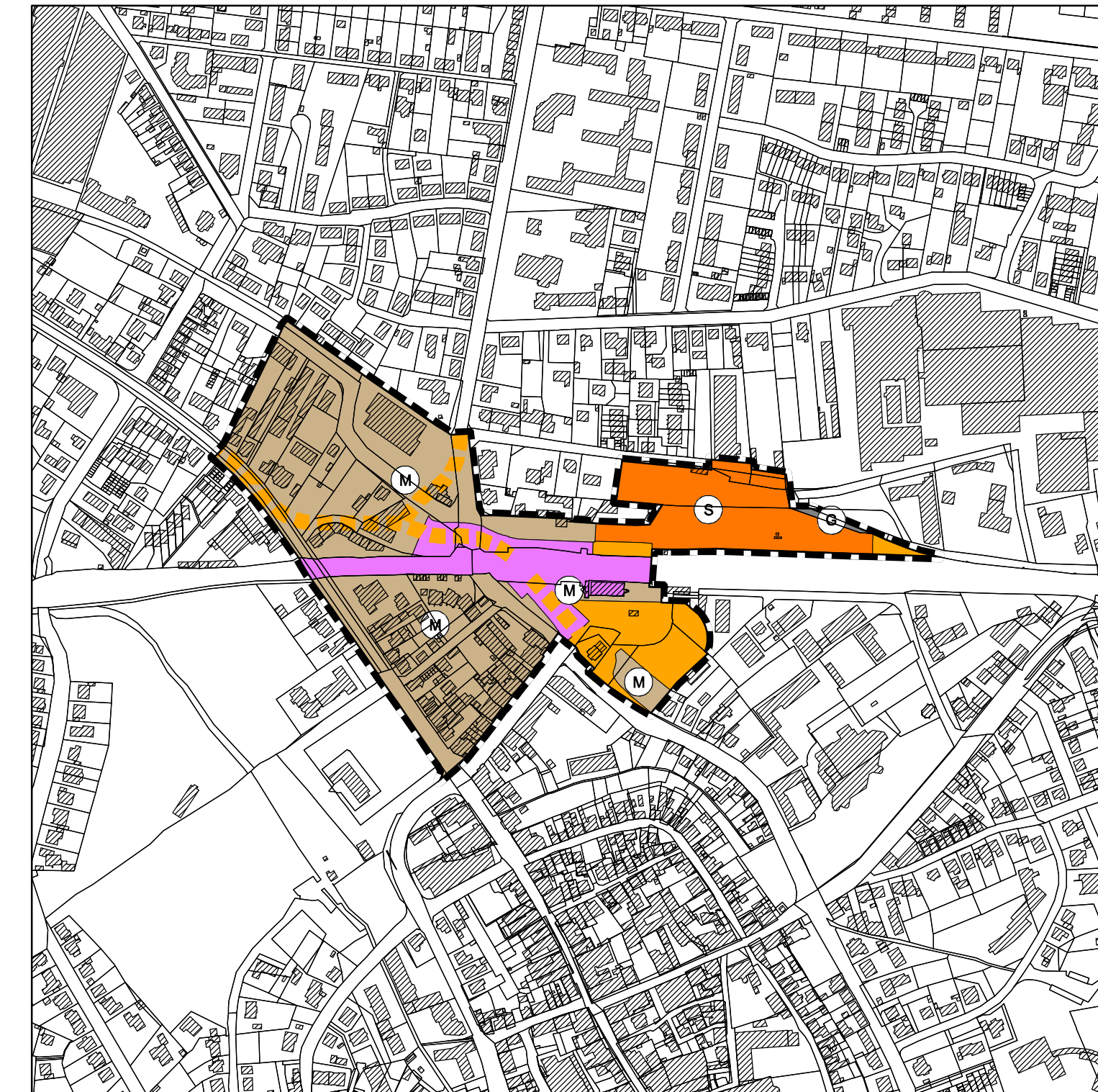
**Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan M. 1: 5000**



**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 25.06.2015 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 02.06.2015 in der Zeit vom 20.07.2015 bis 28.08.2015 einschließlich öffentlich ausgelegen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sind am 25.06.2015 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 Arnsberg, AZ: am ..... genehmigt worden.

Arnsberg, den

.....  
Bezirksregierung Arnsberg  
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

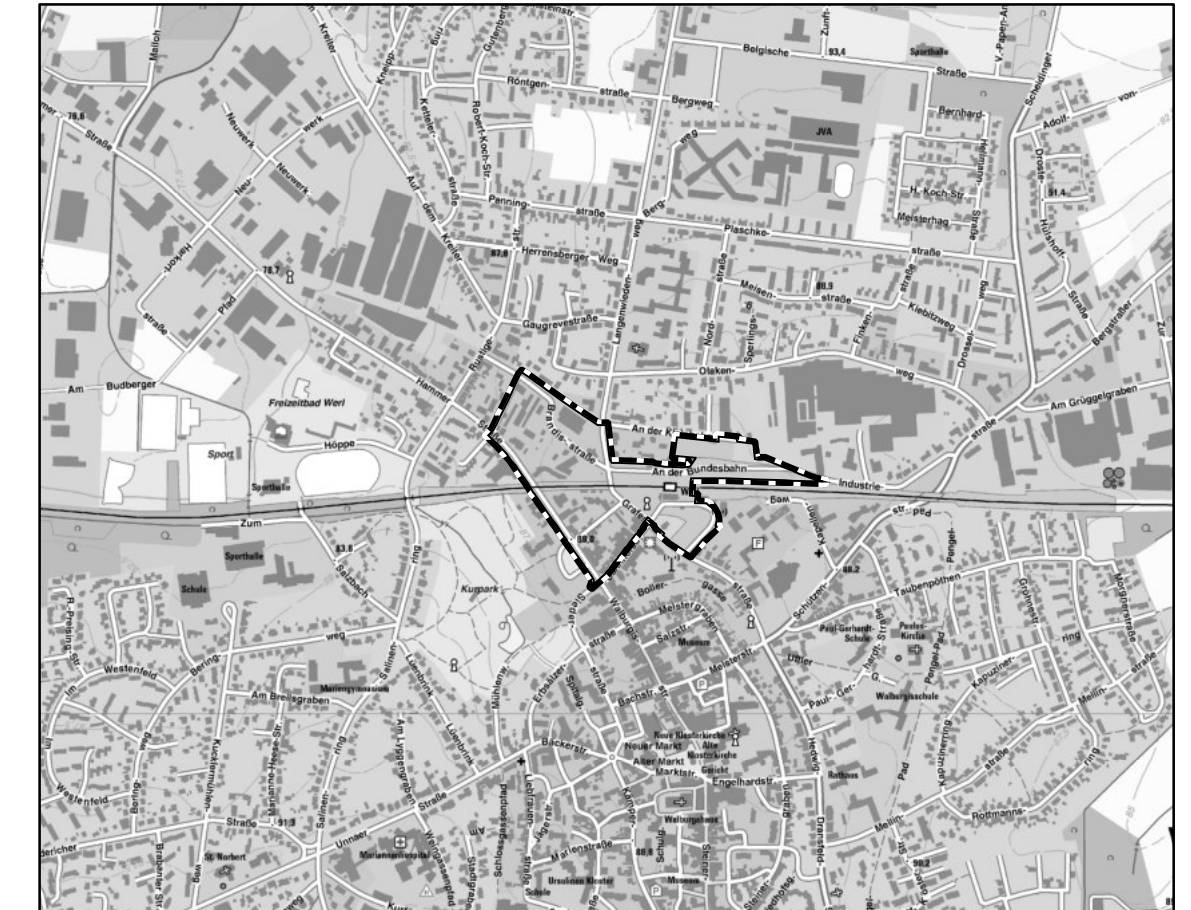
Die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde aufgestellt von der Abt. Stadtplanung, Straßen und Umwelt der Wallfahrtsstadt Werl.

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).



Übersichtsplan M. 1:15.000

# Stadt Werl

## 79. Änderung des Flächennutzungsplanes



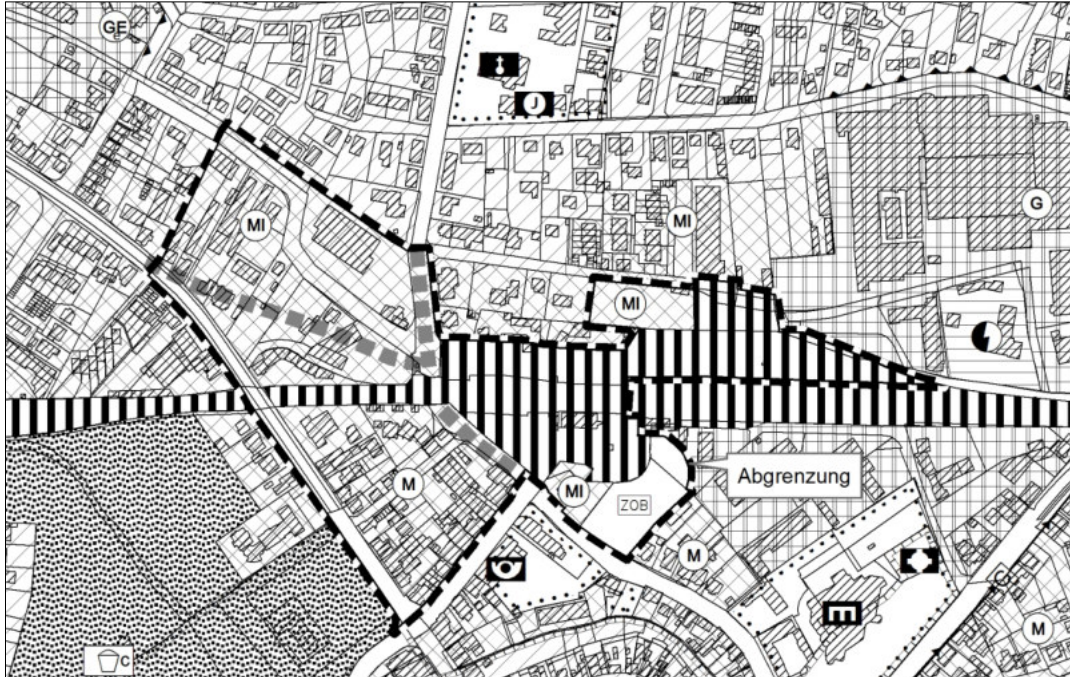
Angefertigt im Oktober 2015 - FB III Abt.61 - Re/Ha



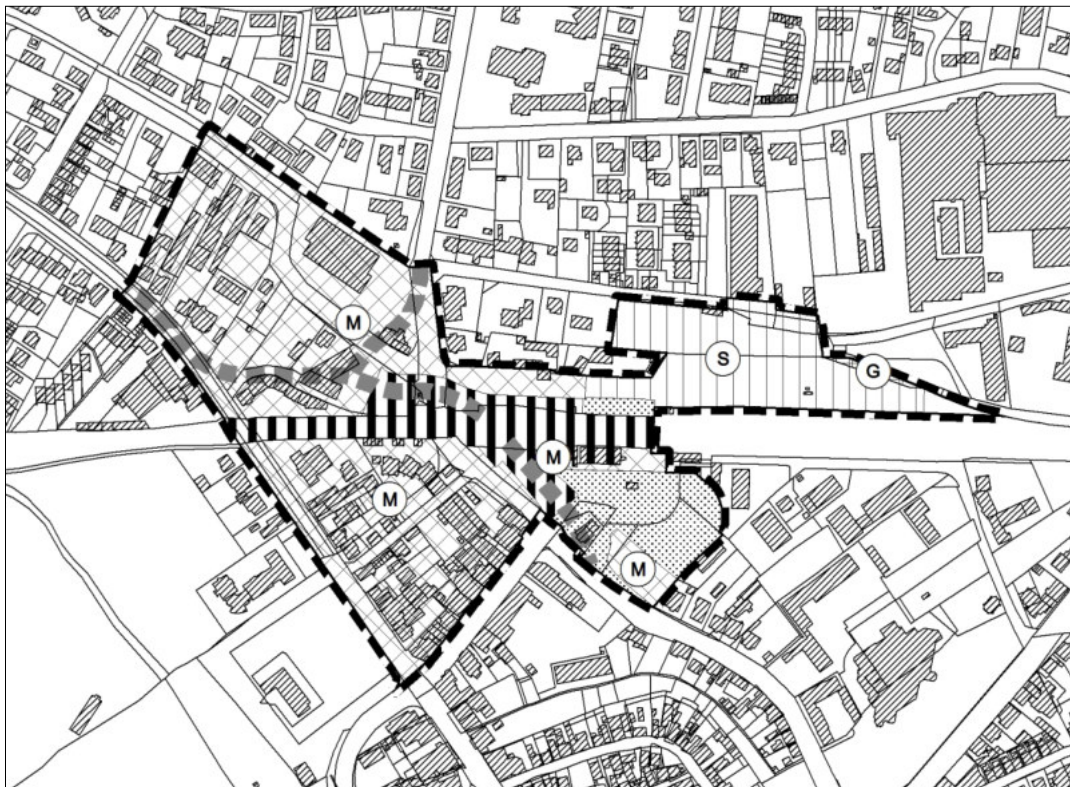


# BEGRÜNDUNG

## 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>5</b>
<b>4. Erschließung</b>	<b>7</b>
<u>Verkehr</u>	
<u>Ver- und Entsorgung</u>	
<b>5. Natur und Landschaft</b>	<b>8</b>
<u>Artenschutz</u>	
<u>Umweltprüfung</u>	
<b>6. Sonstige Belange</b>	<b>9</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 westlichen Plangebiet verläuft die Hammer Straße, die nördlich des bestehenden Bahnüberganges abgebunden und mit dem Langenwiedenweg verknüpft werden soll. Für Fußgänger und Radfahrer soll an dieser Stelle eine Überquerungsmöglichkeit der Bahnlinie bestehen bleiben und damit die direkte Verbindung zur Fußgängerzone erhalten werden.*

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 bestehende Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Soest und Hochsauerlandkreis, stellt für den Änderungsbereich ~~Wohnsiedlungsbereiche bzw.~~ einen allgemeinen Siedlungsbereich (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~~ wurde im Verfahren zur 79. Flächennutzungsplanänderung 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 *und eine damit verbundene Umgestaltung der verkehrlichen Situation,*
- die Schließung des höhengleichen Bahnüberganges an der Hammer Straße für den motorisierten Verkehr und Erhaltung des Bahnüberganges für Fußgänger- und Radfahrer
- die Beseitigung der städtebaulichen Missstände im Bereich des Bahnhofes *und die Reaktivierung brachgefallener Bahnflächen nördlich des Bahnhofes durch ein Nahversorgungszentrum und*
- *die Umgestaltung 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.

*Der Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ überlagert größtenteils den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“. Mit Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes treten die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 33 für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 außer Kraft.*

### 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 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 *geplanten* Bahnunterführung Langenwiedenweg an die Grafenstraße über einen Kreisverkehr benötigt. Da-



her 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. *Hier sollen Dienstleistungs- und Wohnnutzungen angesiedelt werden.* 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 „Langenwiedenweg“ und Aldi an der „Belgischen Straße“) räumlich voneinander getrennt liegen, so dass sie keinen Nahversorgungsschwerpunkt darstellen und
- 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 ist nicht zu erwarten, dass die Funktionsfähigkeit des zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Werl oder benachbarter Gemeinden noch die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung beeinträchtigt~~

*wird, da im Bebauungsplan Nr. 102, der im Parallelverfahren aufgestellt wird, Einschränkungen hinsichtlich der zulässigen Sortimente vorgenommen wurden.*

Die 79. Flächennutzungsplanänderung ist an die Ziele der Raumordnung gem. § 34 Landesplanungsgesetz NRW 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. *Im Oktober / November 2015 wurde eine Aktualisierung des verkehrstechnischen Gutachtens vorgenommen.*

Bei Umsetzung der Planung (Bündelung des Verkehrs im Bereich der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg) wird sich der Verkehr *in Teilbereichen erheblich* (z. B. auf dem Langenwiedenweg) ~~und geringfügig z. B. auf der Grafenstraße und Bahnhofstraße erhöhen,~~ *jedoch werden die Verkehrsbelastungen und an anderen Stellen* (z. B. 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 Autobahnanbindungen im Süden und Westen sowie über komfortable Umgehungsstraßen verfügt.

##### Ver- und Entsorgung

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

##### *Entwässerung*

Das Plangebiet liegt im 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. *des* Versorgungsträgers 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.~~

*Im September 2009 wurde durch das Planungsbüro LökPlan ein artenschutzrechtliches Fachgutachten zum Bebauungsplan Nr. 102 erstellt, das durch das Büro im Oktober 2015 überarbeitet wurde, um auf Grundlage der aktuellen rechtlichen Vorgaben (Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes, zuletzt im Juli 2013 und entsprechende Anpassung des Landschaftsgesetzes NRW, aktueller Stand 16.03.2010 sowie der zugehörigen Verwaltungsvorschriften, VV Artenschutz, Stand 15.09.2010) festzustellen, ob im Eingriffsbereich streng geschützte bzw. planungsrelevante Arten vorkommen und ob durch die Umsetzung der Planung Verbotstatbestände nach §44 BNatSchG im Zusammenhang mit den diesbezüglich zu berücksichtigenden streng geschützten Arten in NRW („planungsrelevante Arten“) ausgelöst werden.*

*Unter Berücksichtigung der, in der Artenschutzprüfung (aktualisierte Fassung, Oktober 2015, LökPlan, Anröchte) aufgeführten Maßnahmen kann nach dem aktuellen Kenntnisstand davon ausgegangen werden, dass keine planungsrelevante Art bei Umsetzung der Planung erheblich beeinträchtigt wird und daher keine Verbotstatbestände nach §44 BNatSchG erfüllt werden.*

### Umweltprüfung

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

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

## 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, *Überarbeitung im November 2015*) wurden die Geräuschemissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr im Plangebiet für das heutige Verkehrsaufkommen sowie das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung der Bahnunterführung Langenwiedenweg und unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums ermittelt. Des Weiteren wurde geprüft, ob der Summenpegel aus den Geräuschemissionen des Straßen- und Schienenverkehrs zu einer Gesamtbelastung führt, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt.

Aus der schalltechnischen Untersuchung zum Verkehrslärm (Straße und Schiene) geht hervor, dass durch die veränderte Verkehrsführung die schalltechnischen Orientierungswerte nach DIN 18005 sowie die nach § 2 (1) der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte im Tages- und Nachtzeitraum an einigen Aufpunkten überschritten werden, so dass im Rahmen des parallel geführten Bebauungsplanverfahrens zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen sind.

## Denkmalschutz

Im Geltungsbereich der 79. Änderung des Flächennutzungsplanes sind folgende in der Denkmalliste eingetragenen Bau- und Bodendenkmäler vorhanden:

- Heiligenhäuschen Brandisstraße

Das Heiligenhäuschen (XI. Kreuzwegstation) steht auf einem von Bordsteinen eingefassten Rondell im Einmündungsbereich Brandisstraße / Langenwiedenweg. Es ist ein 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

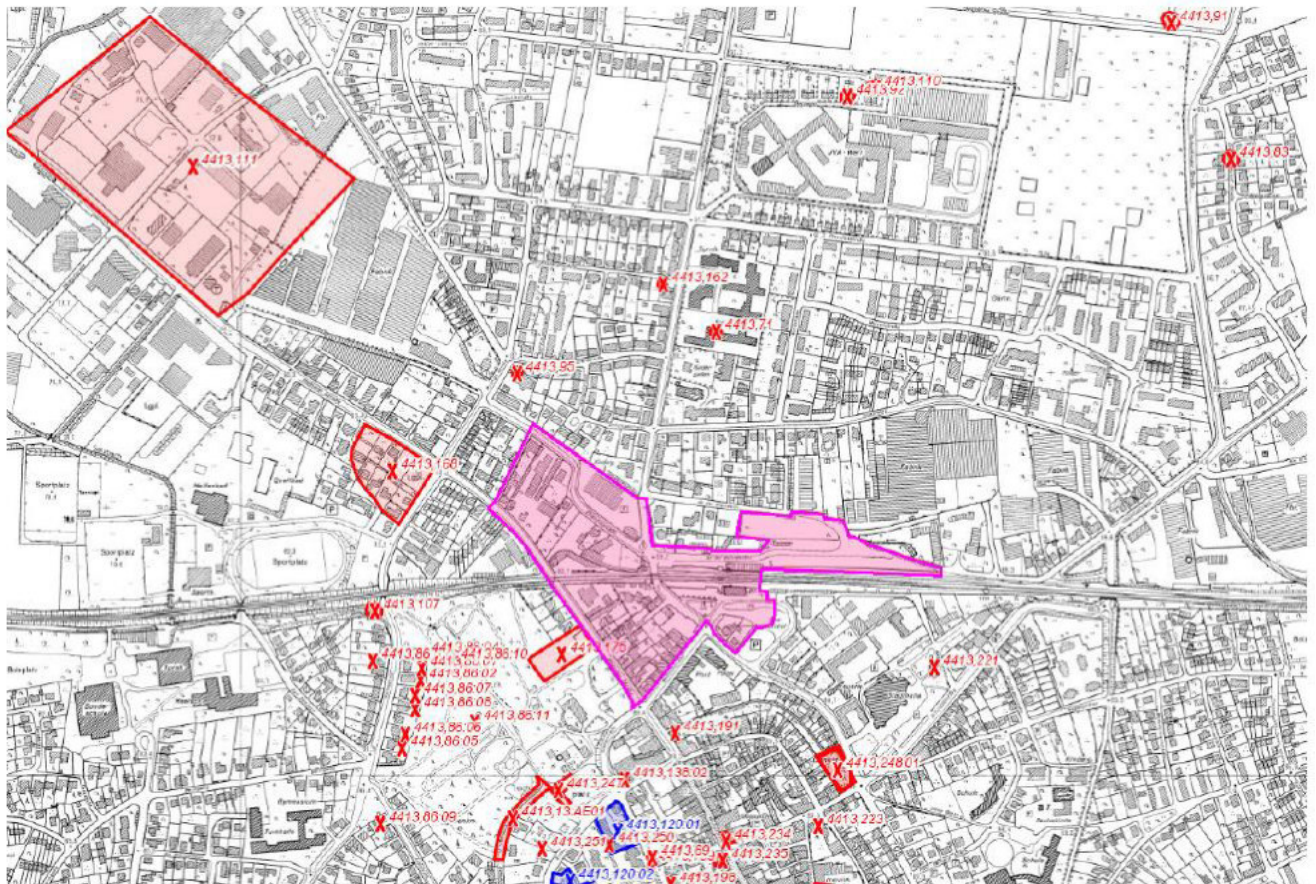
Das zweigeschossige Empfangsgebäude Werl dokumentiert die stilgeschichtliche Entwicklung in der Bahnhofsarchitektur und ermöglicht Vergleiche mit zeitgleich erstellten Empfangsgebäuden. Ebenso wie die Stadtstruktur wurden auch die wirtschaftlichen Verhältnisse durch die Eisenbahn einem grundlegenden 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.



- 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, im Oktober 2015  
i. A.

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

Änderung nach der öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB

xxx Aufhebung  
xxx Ergänzung



Teil II der Begründungen  
zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes und  
zum Bebauungsplan Nr. 102 "Bahnhofsumfeld"

## 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 südlichen 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.

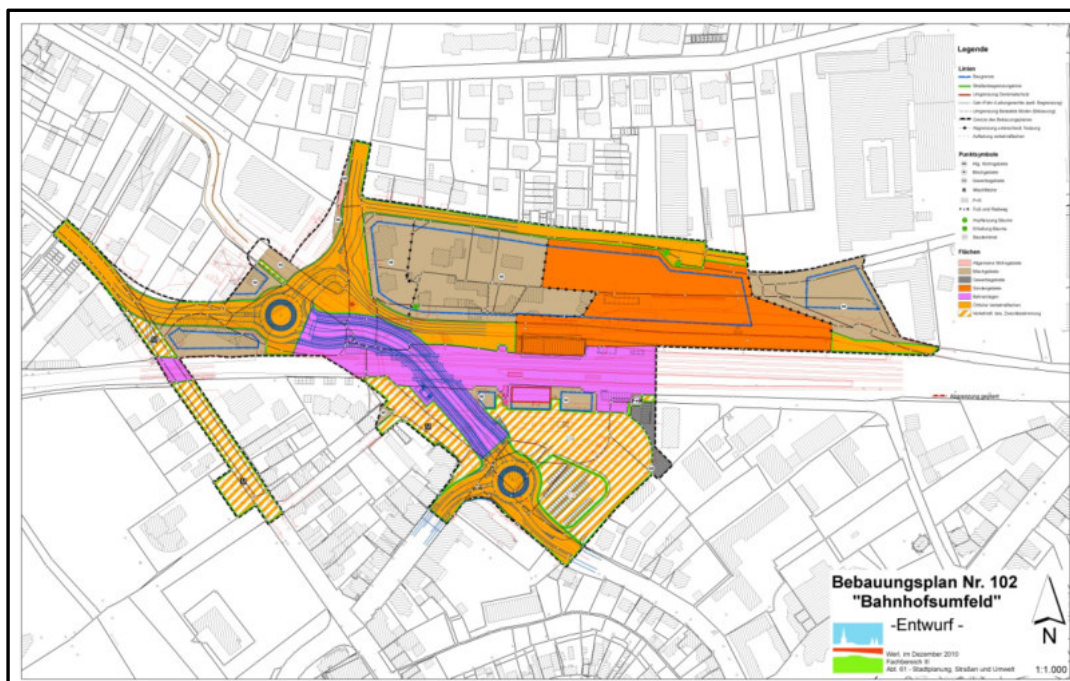


Abbildung 1: Übersicht Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ (STADT WERL, Entwurf Dezember 2010)

## 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 Geräuschimmissionen 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 Langenwiesenweg 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, Langenwiesenweg, 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>Biotopefunktion</b>	Verlust an Lebensraum durch zusätzliche Bodenversiegelung, Beseitigung von Gehölz- und Vegetationsbeständen, Abriss von Gebäuden, die als Quartier dienen können	+	v, m
	<b>Biotopevernetzungsfunktion</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>Biotopebildungsfunktion</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 Hauptein- und Ausfallstraße 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“.



**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 Betroffenen 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 Zebrastrifens 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 Bauungsplanes 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-

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

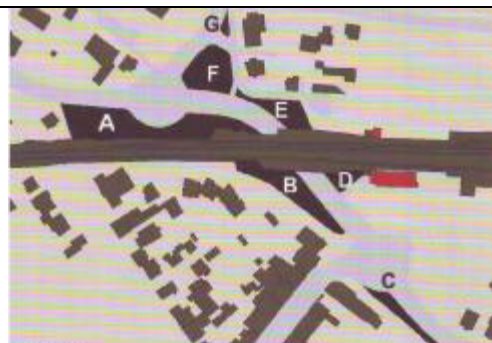


Abbildung 3

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:

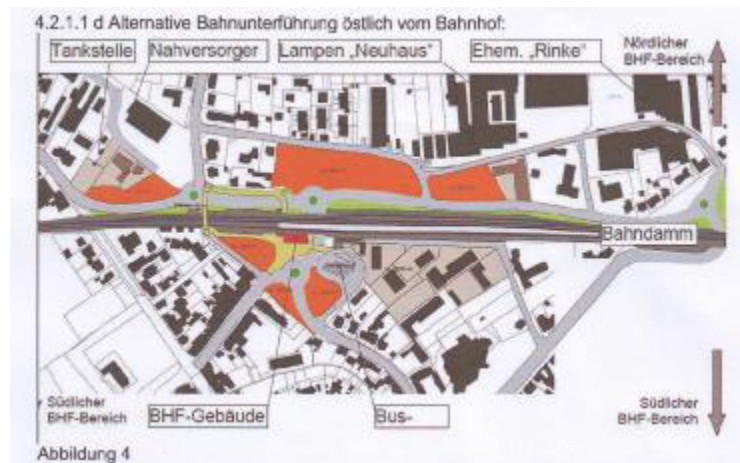


Abbildung 4 (a)

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 Ansprüchen 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

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 „Langenwiedenweg“ 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 Langenwiedenweg 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. Langenwiedenweges am sinnvollsten ist. Daher stellen sowohl ein Ausbau der Bahnunterführung Salinenring als auch eine Umlegung des Verkehrs zur Bahnunterführung Schützenstraße keine Alternativen zur geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg 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 klargelegt, 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

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

*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 Minikreis 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 Minikreis (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.

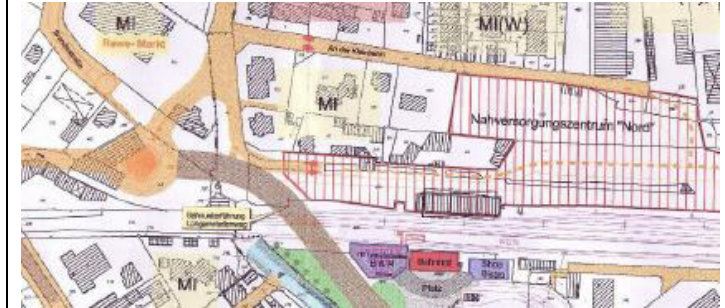
Eine Anbindung über die Industriestraße im Osten ist sicherzustellen.

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.

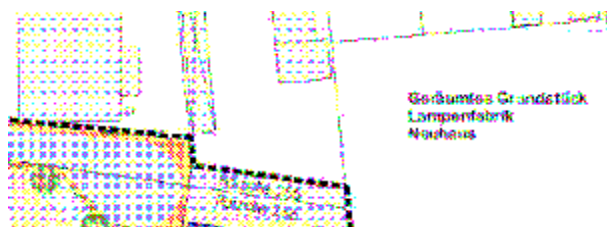
Die geplante Wendeanlage ist nachfolgend dargestellt. Danach befindet sich die Wendeanlage nicht am Ende der Straße An der Kleinbahn. Das Ende der Straße befindet sich direkt an der Grenze zum Grundstück der Lampenfabrik Neuhaus. Die dargestellten Parzellen 255 und 256, sind Eigentum der Stadt Werl. 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 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.

**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**

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
<p>2) Bürger/in 2 Schreiben vom 01.07.2009</p> <p><u>Anregungen</u></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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-</p>

**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 Verbrauchermarkfläche 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. Lebensmittel 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 GmH, 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 Lebensmittelsupermarkts 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 Grundschulkinder, 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 Langenwiedenberg 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>Ergänzendes Schreiben vom 11.07.2011 zu den Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB (27.05.2009 bis einschl. 01.07.2009)</b></p>	<p><b>Abwägungsvorschläge</b></p>
<p>1) Bürger/in 1</p> <p>ergänzendes Schreiben vom 11.07.2011 zum Schreiben vom 07.09.2009</p> <p><u>3 Bauungsplan 102 der Stadt Werl Bahnhofsumfeld</u></p> <p><u>3.1 Planungen ab 2001</u> Durch das Ingenieurbüro IPB wurde 2001 eine Planung zur Unterführung vorgelegt. Ab 2005 wurden diese Pläne als überholt betrachtet und durch die Verwaltung wurde dann selber geplant. Meiner Anregung, die Planungsleistungen der Verwaltung einzustellen sind Verwaltung und Rat der Stadt Werl nicht nachgekommen. 2009 stellte sich die Planung für die Unterführung als Fehlplanung heraus. Ohne, dass der Rat davon in Kenntnis gesetzt wurde, ist dann 2009 das Büro IPB mit der Planung wieder beauftragt worden. Nach meiner augenscheinlichen Beurteilung, ist die Planung des Büros IPB, gegenüber den Planungen der Verwaltung, als technisch wesentlich besser und ausgereifter zu beurteilen. Festzuhalten ist danach, dass danach alle Planungen ab 2001 als Fehlplanungen zu bewerten sind. Von einem wirtschaftlich sinnvollen Handeln kann also nicht gesprochen werden.</p> <p><u>3.1.1 Kosten der Fehlplanungen</u> Auf Anfrage erklärt die Stadtverwaltung, die Kosten für die Planungsleistungen, nicht nachvollziehen zu können. In der GHV heißt es, dass alle Investitionskosten und auch die zu aktivierenden Eigenleistungen, der entsprechenden Kostenstelle zuzuordnen sind. Die Stadtverwaltung ist dazu offensichtlich nicht in der Lage. Insofern muss man schlussfolgern, dass die Stadt Werl auf diesen Kosten sitzen bleiben wird und diese zur Überschuldung beigetragen haben. Es ist einfach nicht vorstellbar, dass die DB als Partner der Stadt Werl sich an Fehlplanungen beteiligen wird, die zudem auch nicht nachgewiesen werden können. Der Unterzeichner unterstellt, dass die DB bei der Verwaltung eingewirkt hat, die Planungsleistungen an ein qualifiziertes Büro zu vergeben. Die bisher angefallenen Kosten für diese Fehlplanungen schätzt der Unterzeichner mit 1,5 Mio. €.</p> <p><u>3.1.1.1 Inhalte der Planung 2001</u> 2001 waren an der Hammerstraße eine Unterführung für Radfahrer und Fußgänger und eine Rampe für Fußgänger und Radfahrer in der Unterführung Langenwiedenweg vorgesehen. Ohne sich mit dem Partner der DB zu verständigen, wurde dann lauthals durch die Verwaltung verbreitet, dass wegen der Fehlplanung Unterführung Hammer Straße, nunmehr an beiden Seiten der Unterführung eine Rampe eingebaut werden sollte. Die Feststellung der Verwaltung, dem Fußgänger einen Umweg von 200 m von der Hammer Straße zum Langenwiedenweg unter Benutzung der geplanten Unterführung zuzumuten, ist nicht zutreffend. Richtig ist, dass über einen Rückweg über die Bahnhofstraße mit insgesamt rd. 400 m der Eingang zur Stadt erreicht wird. Ein Umweg von 400 m, ist nicht für den Werler Bürger zumutbar.</p>	<p><u>zu 3.1 Planungen ab 2001 und 3.1.1 Kosten der Fehlplanungen</u> Die Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg ist sowie vor als auch nach 2001 durch die Ingenieurgesellschaft für Planen und Bauen mbH (IPB, Wuppertal) in Begleitung der Stadt Werl erfolgt. Anfang 2009 wurde die bis dahin entwickelte Planung durch das Büro IPB weiter optimiert und auf dieser Grundlage der Vorentwurf zum Bauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ erstellt. Im Rahmen des Bauungsplanverfahrens Nr. 102 wurde die Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg durch das Büro Hoffmann &amp; Stakemeier (Hoffmann &amp; Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) im Hinblick auf die verkehrsplanerischen Ansätze und Einhaltung der aktuellen Richtlinien untersucht. Die aus dieser Untersuchung hervorgehenden Anregungen wurden von dem Büro IPB in die weitere Planung, die die Grundlage für den Bauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ bildet, übernommen. In diesem Zeitraum sind seitens der Stadt keine eigenständigen Planungen, somit auch keine Fehlplanungen, zur Unterführung erfolgt. Einerseits ist das Büro IPB von der Stadt Werl mit der Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg in Bezug auf das Unterführungsbauwerk (Trog) sowie die Anbindung der Straßen und andererseits von der DB hinsichtlich des Überführungsbauwerks sowie der bahntechnischen Anlagen beauftragt. Die Kosten werden vom jeweiligen Auftraggeber selbst getragen. Im Rahmen einer noch abzuschließenden Planungsvereinbarung könnte u.a. die Kostentragung bzw. -teilung für die Planung festgelegt werden.</p>

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB (ergänzendes Schreiben vom 11.07.2011)**

Die DB (s. Seite 9 Anregungen und Bedenken in der Vorlage zur Sitzung) räumt ausdrücklich ein, dass nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, ein höhengleicher Übergang für Radfahrer und Fußgänger möglich ist. Aus Gründen einer nachvollziehbaren Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, wird es dagegen durch die DB abgelehnt, auf einer Strecke von nur rd. 200 Meter, drei Querungen für Radfahrer und Fußgänger zu bauen, es sei denn, die Kosten von rd. 400.000 €, würden vollständig von der Stadt Werl übernommen.

3.1.1.2 Alternative Planung

Eine Alternative wäre, auf eine Rampe in der Unterführung zu verzichten, wenn dafür eine höhengleiche Überführung für Fußgänger und Radfahrer an der Hammer Straße berücksichtigt würde. Der Verzicht einer Rampe (entsprechend der Planung 2001) wäre problemlos möglich. Das würde jedoch folgerichtig eine weitere Fehlplanung bzw. Umplanung bedeuten.

3.2 Baukosten

3.2.1 Baukosten nach DIN 276

Die DB verlangt von der Stadt Werl, mit Beendigung der Vorplanung, eine korrekte aktuelle Fortschreibung der Kostenschätzung. Wie oben, unter Ziffer 2 dargestellt, will auch hier die Verwaltung dagegen diese Kostenschätzung überspringen, um dann diese, zu einem späteren Zeitpunkt durch eine Kostenberechnung zu ersetzen. Der Unterzeichner verweist auf seine Ausführungen unter 2.1 Zwingender Planungsablauf Seite 1 ff. Der Unterzeichner ist davon überzeugt, dass die DB nicht auf eine fortgeschriebene, vollständige Kostenschätzung verzichten wird, da die DB als Wirtschaftsunternehmen streng nach dem Kostenmanagement der DIN 276 arbeitet. So stellt die DB den Kostenrahmen, mit dem entsprechenden Zuschlag nach Tabelle Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. Seite Fehler! Textmarke nicht definiert. in ihren Investition Haushalt als absolute Höchstgrenze ein. Die DB wird schon deshalb nicht auf die Kostenschätzung verzichten, weil nunmehr ein Ingenieurbüro beauftragt ist, welche diese Leistungen zu erbringen hat. Zudem kann die DB die Kostenschätzung entsprechend Tabelle 3-1 Die ersten 3 Leistungsphasen bei Ingenieurbauwerken, mit dem Kostenrahmen vergleichen.

3.2.1.1 Leistungen des Ingenieurbüros nach der HOAI und DIN 276

Nach der HOAI, hat der Ingenieur nach dem Leistungsbild der HOAI 2009, zu § 42 Absatz 1 und § 46 Absatz 2 Anlage 12 und die vom Planer abverlangte Kostenplanung bei Ingenieurbauwerken und Verkehrsplanung bei den ersten 3 Leistungsphasen zu leisten. Der Unterzeichner verweist auf seine Ausführungen Eingangs unter Ziffer 2.1 Seite 1.

Phase	I	Grundlagenermittlung Bedarfsableitung und verwaltungsinterne Vorentscheidung. Projektdefinition/Voruntersuchung, ggf. Machbarkeitsstudie. Entspricht DIN 18 205 Bedarfplanung im Bauwesen. Kostenrahmen Bauherrenaufgabe.
Phase	II	Vorentwurfsplanung k) Kostenschätzung nach DIN 276 Vergleich Kostenschätzung mit dem Kostenrahmen
Phase	III	Entwurfs- und Genehmigungsplanung g) Kostenberechnung nach DIN 276

zu 3.1.1.1 Inhalte der Planung 2001

Abstimmungen mit der DB, auch im Hinblick auf den Bahnübergang Hammer Straße, sind regelmäßig erfolgt. Da eine barrierefreie Unterführung für Fußgänger und Radfahrer an der Hammer Straße aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht realisierbar ist, sollte ursprünglich davon Abstand genommen und als Kompensation ein beidseitiger Fuß- und Radweg an der Bahnunterführung Langenwiedenweg vorgesehen werden. Ein damit verbundener Umweg von ca. 200 m in eine Richtung wurde seitens der Bahn durchaus für zumutbar gehalten.

Die aktuelle Planung sieht an der Hammer Straße einen höhengleichen Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer vor. Nach § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) ist grundsätzlich der Erhalt des Bahnüberganges Hammer Straße für Fußgänger und Radfahrer möglich und die gänzliche Aufgabe des Kreuzungspunktes nicht erforderlich. Im Rahmen der Entwurfsplanung sollte ein Konsens mit der DB erzielt werden.

zu 3.1.1.2 Alternative Planung

Die Planung des Büros IPB (1995) zur Unterführung für Fußgänger und Radfahrer an der Hammer Straße (festgesetzt im seit 1990 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“) sieht ein Steigungsverhältnis von 8 % auf beiden Seiten vor und entspricht nicht den heutigen Vorgaben der Barrierefreiheit, wodurch eine Umplanung notwendig ist. Bei Umplanungen aufgrund geänderter Rahmenbedingungen ist keineswegs von Fehlplanungen auszugehen.

zu 3.2 - 3.2.1.4

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB (ergänzendes Schreiben vom 11.07.2011)**

	e) Finanzierungsplan, Bauzeiten- und Kostenplan, Ermitteln und Begründen der zuwendungsfähigen Kosten sowie Vorbereiten der Anträge auf Finanzierung, h) Kostenkontrolle durch Vergleich der Kostenberechnung mit Kostenschätzung oder wenn eine Preisobergrenze festgesetzt ist z. B. Kostenrahmen dann mit dieser Kostenart
--	---

3-1 Die ersten 3 Leistungsphasen bei Ingenieurbauwerken

Der Auftragnehmer muss zur Begründung seiner berechtigten Honorarforderungen, für den Vorentwurf eine Kostenschätzung und für die Fertigstellung der Entwurfsplanung, eine Kostenberechnung erstellen. Genau diese, zuvor dargestellten Leistungen, wird die DB auch einfordern. Aus zuvor dargestellten Gründen wird deutlich, dass eine Kostenschätzung und vermutlich auch eine Kostenberechnung in der Verwaltung vorliegen müssen. Der Rat der Stadt Werl sollte in der kommenden Sitzung danach fragen, ob gleichartige verwertbare Kostenarten vorliegen. Wenn ja, sollte der Rat darauf bestehen, dass entsprechend Ausführungen unter 2.5 Seite 2, der Rat und damit die Öffentlichkeit diese Kostenarten einsehen kann.

3.2.1.2 Inhalte der Kostenarten

Bei der Ermittlung der Kostenarten hat der Ingenieur vorrangig die Leistungen nach der KGR7 3 und 4 der DIN 276 die von seinen Planungen berührt sind zu ermitteln.

3.2.1.3 Vollständige Kostenermittlungen nach der DIN 276

Für die Vollständigkeit der Kostenarten ist der Auftraggeber zuständig. Dies sind die Kosten der KGR 1,2,5-7. Diese Kosten sind durch den Auftraggeber in der jeweiligen Kostenart, dem Ingenieur zu dokumentieren, damit diese Kosten zur Vervollständigung dann zusammen geführt werden können. Genau diese Bauherrenleistung, wird offensichtlich durch die Verwaltung der Stadt Werl nicht beschafft, weil es erkennbar an ausreichendem Fachwissen mangelt. Bezüglich der Information der Öffentlichkeit verweist der Unterzeichner auf seine Ausführungen unter 2.5 Seite 1. Der Rat der Stadt möge beschließen, dass zumindest die unvollständige Kostenschätzung und besser die Kostenberechnung dem Rat zugänglich gemacht wird.

3.2.1.4 Anfrage der CDU vom 09.03.2011 und Antwort der Verwaltung vom 13.04.2011

Ich erinnere daran, dass ich mit meinem Schreiben vom 17.09.2009 eine Anpassung der seinerzeitigen Kostenberechnung, um die Indexsteigerung vorgenommen habe. Das Ergebnis war eine Steigerung von 4,8 Millionen EURO auf 28,8 Mio. €. Für das Jahr 2011, wäre bei einer weiteren Indexanpassung anzunehmen, dass sich ein Wert von rd. 30 Mio. € feststellen lässt. In diesem Schreiben habe ich darauf hingewiesen, dass ein Toleranzrahmen, entsprechend meinen Ausführungen unter 2.6 Seite 3 und Tabelle 2-3 Seite Fehler! Textmarke nicht definiert. noch hinzufügen ist. 30 Mio. € Zuschlag bei Kostenberechnung 20 % würde einen belastbaren Betrag von 36 Mio. € ohne geänderte Planungsziele und ohne Vollständigkeit bedeuten.

Die CDU erhält die Antwort, dass die Kostenberechnung nicht mehr aktuell sein soll und eben wegen der veränderten Planungsziele und wegen Baukostensteigerungen grundlegend überarbeitet werden muss.



Auffallend ist, dass die Begrifflichkeiten völlig willkürlich und ohne jeglichen fachlichen Bezug zur DIN 276 Verwendung finden.

Der Bürgermeister hat meine Einwendungen zur Kostenentwicklung in törichter Art und ohne jeglichen Realitätsbezug in einschlägigen Gremien abgetan. Seinen gutmütigen Zuhörern wollte er sogar glaubhaft machen, dass ähnlich, wie an der Unterführung Schützenstraße, die prognostizierten Kosten in der Kostenfeststellung günstiger ausfallen werden. Unhaltbare und fachlich nicht belegbare Aussagen eines Bürgermeisters, die nunmehr durch die Realität überholt werden.

Die von der Verwaltung dargestellte weitere Vorgehensweise ist nur bedenklich.

### 3.3 Straße an der Kleinbahn

#### 3.3.1 Verkehrstechnisches Gutachten Büro PVT Essen

In dem Gutachten von PVT Essen heißt es:

*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 fermündliche 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.

#### 3.3.2 Ergebnisse der Schallschutzuntersuchung

Trotz der unter 3.3.1 beschriebenen Planungstatsachen, hat die Verwaltung den Schallschutzgutachter angewiesen, die Untersuchung entgegen dem Verkehrsgutachten, mit der Belastung durch den Schwerlastverkehr für die Ver- und Entsorgung des Einkaufszentrums zu berücksichtigen. 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. Und was nutzen die besten baulichen Schalldämmmaßnahmen, wenn kein Fenster geöffnet werden kann oder im Frühjahr und Sommer ein Aufenthalt im Garten wegen der Lärmbelästigung nicht möglich erscheint.

Das, die Stadt Werl, als planende Behörde, keine Bindung an die Ergebnisse des von ihr in Auftrag ge-

#### zu 3.3 Straße an der Kleinbahn - 3.3.1 Verkehrstechnisches Gutachten Büro PVT Essen

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 Umliegung 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.

Der Gutachter ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

*„Der Anschluss des Nahversorgungszentrums kann im IST-Zustand wie auch nach Umliegung 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.

gebenen Verkehrsgutachtens sieht, ist unerhört. Der Unterzeichner weist darauf hin, dass ein fehlerfreies Planungsermessen nur dann vorliegt, wenn alle im Planungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse, also auch die Ergebnisse des zitierten Verkehrsgutachtens, berücksichtigt werden.

Will man das nicht (wie in diesem konkreten Fall) im Planaufstellungsverfahren, bedarf es einer tragfähigen Begründung dafür, durch Feststellung anderer Tatsachen, als der Fakten, die gutachterlich festgestellt worden sind. Eine tragfähige Begründung der Verwaltung, zu einem abweichen von den gutachterlichen Planungstatsachen, gibt es nicht. Mit anderen Worten: Warum dem Verkehrsgutachten bei der Planung durch den Planaufsteller nicht gefolgt werden soll ist unbekannt. Es liegen auch keine Hinweise darüber vor, ob das öffentliche Interesse, bei Berücksichtigung der Planungstatsachen, beeinträchtigt würde. Wird dies nicht beachtet, liegt bei einer Entscheidung, ohne weiteres, die Ausübung eines falschen Planungsermessens vor.

Das Schallschutzgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Überlagerung der Geräuschemissionen des Bahnverkehrs mit dem Ver- und Entsorgungsverkehr für das Einzelhandelszentrum, es zu erheblichen baulichen Schallschutzmaßnahmen kommen muss, um überhaupt eine Grenzwertigkeit, erreichen zu können.

Die Verwaltung hat es nicht für notwendig gehalten, die Kosten der Schallschutzmaßnahmen je Gebäude und wer die Kosten zu tragen hat mitzuteilen. Durch diese Feststellung erhalten die Gebäude zudem eine deutliche Wertminderung und die Lebens- und Aufenthaltsqualität sinkt in den betroffenen Gebäuden. Leerstände sind vorprogrammiert.

#### 3.3.3 Folge

In der Vorgehensweise der Verwaltung sieht der Unterzeichner einen Sorgfaltsrechtspflichtverstoß des Bürgermeisters. Der Rat sollte sich aufgefordert fühlen, die Bürger und Wähler vor einer derartigen unbegründeten Planungswillkür zu schützen. Der Rat sollte möglichst einstimmig derartige Planungsabsichten zum Schutz der Bürger, mit einer entsprechenden kritischen Würdigung, zurückweisen. Sollte der Rat sich dazu nicht entschließen können, ist wenigstens für Aufklärung zu sorgen, wer für die umfangreichen baulichen Schallschutzmaßnahmen einzustehen hat und wie hoch die Kosten eingeschätzt werden. Wenn die Stadt Werl, als möglicher Verursacher dafür einzustehen hat, sind diese Kosten auch in einer vollständigen Kostenschätzung nach DIN 276 zu berücksichtigen.

#### 3.4 Nachnutzung des REWE Marktes

Nach den jetzigen Planungen soll der REWE Markt kaputt geschrieben werden. Es ist dem anwaltlichen Vertreter der Eigentümer des REWE Marktes beizupflichten, dass dieser Vorgang einer behördlichen Enteignung gleich kommt. Die Aussagen der Verwaltung, dass die Kaufpreisverhandlungen mit den Eigentümern daran gescheitert sind weil die Kaufpreisvorstellungen der Eigentümer zu hoch sich darstellen, sind empörend und unbegründet. Sollte sich herausstellen, dass mit Abverkauf der 900 qm Grundstücksfläche und Abwerbung des REWE-Marktes in das neue geplante Einzelhandelszentrum An der Kleinbahn erfolgen, ist eine wirtschaftliche Gesamtnutzung nicht mehr gegeben. Die Zeichen lassen auf eine streitige Auseinandersetzung schließen. In einem derartigen gerichtlich zu bewertenden Fall kommt nur das genormte Ertragswertverfahren zum Einsatz. Das Ertragswertverfahren beruht auf reinen emotionsfreien Berechnungsvorschriften. Die Stadtverwaltung sollte schon aus dem Vorsichtsprinzip sich

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

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 Langenwiedeweg / 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.

#### zu 3.3.2 Ergebnisse der Schallschutzuntersuchung

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 Langenwiedeweg und unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums ermittelt. Die Ergebnisse werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

#### zu 3.3.3 - 4.2.3

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB (ergänzendes Schreiben vom 11.07.2011)**

einer Ertragswertermittlung bedienen, um eine Grundlage für weitere unstreitige Verhandlungen führen zu können. Vorbehalte wie Kaufpreisvorstellungen sind zu hoch sollten unterbleiben, solange es keine Begründung zu diesen Vorbehalten gibt.

3.5 Überprüfung der Vorplanung durch die DB

In einem Aktenvermerk vom 22.02.2011 über die Besprechung vom 16.02.2011 mit der DB Netz AG in Hamm, fordert die Bahn ein, die Vorplanung zum Abschluss zu bringen und die Kostenschätzung zu aktualisieren. Entsprechende Unterlagen sind der Bahn über das Büro IPB für Prüfungszwecke zu übermitteln. Danach ist durch die Stadt Werl und dem Auftragnehmer der Ingenieurleistungen eine vollständige Kostenschätzung geschuldet, aus denen die Vertragspartner eine Kostenteilung herleiten können. Der Unterzeichner verweist auf seine Ausführungen unter 3.2.13.2 ff Seite 4.

Aus dem Vorsichtsprinzip, sollte der Rat sich dafür einsetzen, die Ergebnisse aus der Prüfung durch die DB abzuwarten und die Verwaltung anzuweisen, an der Vervollständigung der vorliegenden Kostenschätzung nach der DIN 276 zu arbeiten, die ohnehin durch die DB eingefordert werden wird. Der Unterzeichner geht davon aus, dass unabhängig davon, die DB einen eigenen Kostenrahmen und Kostenschätzung erstellen wird und diese nach Ziffer 2.6 Seite 3, mit einem Zuschlag entsprechend der Tabelle *Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. Seite Fehler! Textmarke nicht definiert.* versieht, die dann zu belastbaren Kostenarten führen.

Es würde Sinn geben, diesen Tagesordnungspunkt ersatzlos von der Tagesordnung zu nehmen. Erst bei Vorlage der Prüfungsergebnisse der DB und Vorlage einer vollständigen Kostenschätzung macht es Sinn, diesen Tagesordnungspunkt zu beraten.

4 Allgemeines zur Stadtplanung

4.1 Einzelhandelsansiedlungen in Werl

Nach den Feststellungen der IHK und des Einzelhandelsverbandes ist Werl mit Einzelhandelsflächen überversorgt. Die angedachten Neuplanungen Aldi an der neuen Wulf-Hefe-Spange ein Einzelhandelszentrum an der Kleinbahn usw. führen nur zu einem Verdrängungswettbewerb und Leerständen. Diese eindimensionalen Kisten besitzen keine Architekturen sondern dienen der Verunstaltung. Die Gebäude können genauso gut in einem Gewerbegebiet untergebracht werden, weil die Kundschaft sowieso das Auto zum Einkaufen benötigt. Hinzu kommt, dass Einkaufen ohnehin lediglich der Versorgung dient und als Lasteinkauf empfunden wird. Aufenthaltsqualitäten die zum Verweilen einladen gibt es nicht. Derjenige der einen Lasteinkauf tätigen muss fährt vor, dass Fahrzeug wird beladen um dann schnell diese Einkaufskiste zu verlassen. Danach fährt man an Orte mit Aufenthaltsqualitäten, um das Leben zu genießen und entspannt weitere ergänzende Qualitätseinkäufe zu tätigen.

4.2 Bau- und Planungsrecht

Das Bauordnungsrecht § 12 Gestaltung und das BauGB als Generalklausel § 1 Abs. 5 haben im Wesentlichen gemeinsam, dass Bauvorhaben mit ihrer Umgebung derart in Einklang zu bringen, dass sie das Straßenbild, Orts- oder Landschaftsbild nicht verunstalten. Zudem ist auf die erhaltenswerten Eigenarten der Umgebung Rücksicht zu nehmen.

#### 4.2.1 Der Begriff der Verunstaltung

Mit dem Ausschluss von Verunstaltungen soll im Planungs- und Bauordnungsrecht verhindert werden, dass bauliche Zustände geschaffen werden, die auf den Beschauer hässlich wirken. Es sollen Zustände verhindert werden, die in optisch-ästhetischer Hinsicht grob unangemessen oder Unlust erregend sind. Verschiedene Literaturquellen haben den Begriff der Verunstaltung in der Weise verdeutlicht, dass die bauliche Anlage einen Eindruck schaffen muss, der als krass oder belastend empfunden wird, das Gefühl des Missfallens erweckt und Kritik und den Wunsch nach Abhilfe herausfordert oder geschmacklos ist. Eine Verunstaltung ist eine das Schönheitsgefühl störende Entstellung eines Bauwerks, einer Landschaft oder eines Städtebildes. Insofern berücksichtige die sicherheitsrechtliche Verunstaltung auch sozialrechtliche Tendenzen, indem die Verunstaltung die krasseste Form der sozialen Beeinträchtigung des Schönheitsempfindens darstelle. Eine „Verunstaltung“ bedeute so viel wie ein Stilbruch, die handgreifliche Negation des Schönen. Der Verunstaltungsschutz habe damit den Zweck, Unlustgefühle hervorrufende krasse Gegensätzlichkeit und Widersprüche im Erscheinungsbild bebauter Gebiete abzuwehren, die bei einem nicht unbeträchtlichen, in durchschnittlichem Maße für gestalterische Eindrücke aufgeschlossenen Teil der Betrachter anhaltenden Protest auslösen. § 12 BauO NRW dürfe bei einem umgebungsbezogenen Verunstaltungsverbot zum Beispiel nicht dazu dienen, von herkömmlichen Baustilen abweichende Bauformen schlechthin nicht zuzulassen. Lediglich der Gegensatz zwischen der baulichen Anlage und der Umgebung dürfe von dem Betrachter nicht als belastend oder unlusterregend empfunden werden.

#### 4.2.2 Der Umgang mit der Geschichte und dem Städtebaulichem Denkmalschutz

Die Wahrung des kulturellen Erbes ist verstärkt geboten, weil sie dem Wunsch vieler Menschen entgegenkommt, sich ihrer Vergangenheit verpflichtet, für die Zukunft verantwortlich zu fühlen. Gerade unter dem Leitsatz des § 1 Abs. 5 BauGB, wonach die Bauleitpläne die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln haben, ist im städtebaulichen Entwurf eine in die Zukunft gerichtete Perspektive zu sehen, die durch den Planer zu würdigen und zu berücksichtigen ist. Genau diese Würdigung gibt es in Werl nicht. Statt Verunstaltungen nach 4.2.1 Seite 9 zu verhindern, wird mit Zustimmung des Rates für Verunstaltung gesorgt. Seit dem 18. Jh., dem Zeitalter der Aufklärung, wird unter dem Genius loci allgemein der "Gemeingeist" (Tätigkeit für das Gemeinbeste) verstanden, "der alles in Rücksicht auf das Ganze beseelt". Und genau daran mangelt es. In gegenwärtiger Auffassung wird Genius temporis definiert als "die sich in allen Erscheinungen eines Zeitalters offenbarende Gleichartigkeit der geistigen Haltung, des Stils, der Lebensform und Ideen." Im Genius temporis drückt sich insoweit das Bewusstsein einer Epoche aus, dass in einem bestimmten Stil von baulichen Anlagen und Einrichtungen seinen zeitgebundenen Ausdruck findet. Die jetzige Epoche der Werler Stadtplanung wird mit die Zeit der Verunstaltung und des Niedergang der Stadt Werl bezeichnet werden. Der Bürgermeister und sein Fachbereichsleiter sollen Vorsorge treffen, dass nachfolgende Generationen nicht noch Ihre Grabsteine steinigen.

#### 4.2.3 Folge

Die Ansiedlung von Kisten und die Verunstaltung in Werl halten an. Der Bürgermeister und sein Fachbe-

**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“  
Anregungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB (ergänzendes Schreiben vom 11.07.2011)**

reichsleiter haben keine sinnliche Intelligenz nachzuweisen, die für eine Gestaltung mit Aufenthaltsqualitäten in dieser Stadt sorgen könnte. Stadtplanung kann nicht nach der Baunutzungsverordnung betrieben werden. Die Grundsätze der fachübergreifenden Sozialökologie müssen die Parameter für eine Stadtgestaltung sein. Die Einflussgröße der Sozialökologie verweist auf Ästhetik und das Paradigma unserer Zeit lautet, dass nur gut gestaltete Innenstädte den Zukunftskampf überleben können. Menschen fühlen sich in gut gestalteten Städten wohl. Aus Dankbarkeit bringen sich diese Menschen in die Gemeinschaft ein. Ein wohlfühlen ist in dieser Stadt und damit einbringen in die soziale Gemeinschaft, ist in der überwiegenden Bevölkerung in Werl, nicht feststellbar. Werl scheint den Überlebenskampf bereits verloren zu haben, denn weitere Planungen verweisen wieder auf Verunstaltung.

Stadtplanung und Bauordnung NRW, als Grundlage für das Bauen im Bestand, gerät somit in die Nähe einer " Vertrautheitsplanung ", sofern die Wahrung der Geschichtlichkeit eines Ortes ein leitender Aspekt einer städtebaulichen Verantwortung ist. Ihren Ausdruck findet diese Haltung in der Akzeptanz der historischen Sinnträger eines Ortes. Und genau an dieser Akzeptanz mangelt es. Von einer Vertrautheitsplanung kann in Werl nicht gesprochen werden und das beweisen die Verunstaltungen aus den letzten Jahren und der Gegenwart mit denen den Sinnträgern der Erhaltungsbildschutz rigoros genommen wurde und noch genommen wird.

Dem Bürgermeister fehlt es an Visionen und klaren gestalterischen städtebaulichen Zielen. Vom Bürgermeister muss man annehmen, dass er mit seinem Fachbereichsleiter eine Stadtplanung verfolgt, bei denen es beiden an den notwendigen Gestaltungsvorstellungen mangelt.

Die Fraktionen im Rat der Stadt Werl sind aufgerufen, dafür zu sorgen, dass die Verunstaltungen für das Gemeinbeste abgestellt werden.

<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 Welver          Schreiben vom 21.07.2011, eingegangen am 22.07.2011</p> <p>Durch die o. g. Änderung des Flächennutzungsplanes werden wahrzunehmende Belange der Gemeinde Welver 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>

eingegangene Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB	Abwägungsvorschläge
<p>1. Bürger 1 Schreiben vom 22.08.2015, eingegangen am 26.08.2015</p> <p>Bezugnehmend auf die öffentliche und nicht öffentliche Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 02. Juni 2015, mit den Tagesordnungspunkten zu den Planänderungen des Werler Bahnhofsumfelds und deren frühzeitige Beteiligung und Information der Bevölkerung durch Auslage der Planänderungen möchte ich hiermit meine fristgerechte Stellungnahme zu den o. g. Tagesordnungspunkten und Themenbereichen abgeben.</p> <p>Dazu möchte ich Ihnen im Folgenden zu den einzelnen Punkten meine Einschätzung mitteilen. Als direkt Betroffener, Anlieger im Planungsgebiet obere Hammer Strasse, sehe ich leider, dass nach näherer Beschäftigung mit dem Thema die Planziele und Realitäten nicht ganz stimmig sind. Wir sind 2011 in die Hammer Strasse neu zugezogen mit privater und geschäftlicher Adresse, und ich bin daher über den bisherigen historischen Verlauf des Projektes in Werl nicht vollständig informiert.</p> <p>Ausgehend von den gewünschten Planzielen: <i>„Vorrangiges 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 Langenwiedenweges und der Hammer Straße.“</i></p> <p><u>1. Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge</u> Das ist durchaus ein heres und sinnvolles Ziel, jedoch musste ich nach Sichtung der Pläne feststellen, dass der Bahnübergang Hammer Str. gar nicht vollständig beseitigt werden soll. Statt einer sinnvollen Über- oder Unterführung soll eine Fuß- und Radfahrerschranke weiterhin bestehen bleiben.</p>	



Eine solche Lösung sehe ich als nur halbherzig an und wird aus meiner Sicht die Gefahrenstelle Hammer Straße nur noch verstärken. Durch einen regen Fuß- und Radverkehr, insbesondere auch von Schülern, zur Anbindung an die Innenstadt, Schulen und den Sportpark wird eine dedizierte Fuß- / Radfahrer-Schranke die bisherige Hemmung zur unerlaubten Überquerung nur verringern. In der jetzigen Situation muss der gesamte Kfz- und Fußverkehr warten, und das ergibt eine psychologisch günstigere Situation an solchen Gefahrenübergängen. Die erhöhten Unfallzahlen an den noch unbeschränkten oder unzureichend beschränkten Bahnübergängen der DB sollte diese These unterstützen. Eine komplette Schließung des Übergangs für den gesamten Verkehr sehe ich ebenfalls nicht als durchführbar an, weil dadurch erhebliche, relevante Stadtteile von dem Fußverkehr ausgegrenzt würden. Zumindest eine Über-/Unterführung des Fuß- und Radverkehrs sollte in der aktuellen Planung vorgesehen werden. Die eigentliche Beseitigung der Übergänge und damit die sinnvolle Trennwirkung ist jedenfalls momentan anscheinend nicht geplant. Weil die ganze Planung s. o. also schon in ihren grundsätzlichen Zielen widersprüchlich und nicht sinnvoll durchführbar ist, sehe ich diese insgesamt als nicht zielführend an.

## 2. Sichere und leistungsfähigere Verkehrsführung

Wie oben näher beschrieben sehe ich durch die fehlende Beseitigung der Schranke Hammer Straße eine Erhöhung statt Verringerung der Gefahr. Eine Notwendigkeit einer Leistungssteigerung der Verkehrsführung an der B 1 sehe ich ebenfalls nicht als notwendig an. Es mag sein, dass es hier zu Spitzenzeiten zu Wartezeiten kommt, aber über den gesamten Tagesverlauf ist es für eine Bundesstraße doch ein relativ geringes Verkehrsaufkommen verglichen mit Nachbargemeinden. Ein exzessiver Schwerlastverkehr ist mir bisher ebenfalls nicht bekannt geworden. Den bereits gemachten Stellungnahmen und Eingaben mit den fachlichen

Mit dem Erhalt der Überquerungsmöglichkeit der Bahnlinie im Bereich der Hammer Straße für Fußgänger und Radfahrer wird die kurze und direkte sowie historische Verbindung des nördlichen Stadtgebietes mit der Innenstadt (Fußgängerzone) bewahrt und damit insbesondere den Bedürfnissen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität Rechnung getragen. Außerdem wird damit den Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes entsprochen, da es im § 3 vorsieht, aus Sicherheitsgründen „... Kreuzungen zu beseitigen oder durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten...“, was durch die Schließung des Bahnüberganges Hammer Straße für den motorisierten Verkehr erfüllt wird.

Ferner liegt dem Erhalt des Bahnüberganges Hammer Straße für Fußgänger und Radfahrer der Ratsbeschluss vom 14.07.2011 (s. Beschlussvorlage Nr.365 a) zu Grunde.

Eine barrierefreie Über- / Unterführung für Fußgänger und Radfahrer ist am Kreuzungspunkt der Hammer Straße mit der Bahnlinie aufgrund der beengten örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung der geplanten Straßenführung sowie der Erschließung der an der Hammer Straße gelegenen Grundstücke nicht möglich. Hierzu wurden im November 2008 durch die Ingenieurgesellschaft für Planen und Bauen mbH (IPB) verschiedene Varianten erarbeitet.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Bezügen zu dem verringerten Verkehrsaufkommen in Werl kann ich mich nur anschließen. Selbst solche „katastrophalen“ Vollsperrungen wie die des Salinenrings, der Grafenstraße sowie der gleichzeitig wirkenden, aktuellen Baustelle auf der A 44 mit regelmäßigen Autobahnrückstaus beeinflussen den Verkehr an der Hammer Straße oder des Langenwiedenweges nicht merklich. Das kann ich als Anwohner aus entsprechenden Erfahrungen nachweisen, ich bin aber sicher, dass auch eine Untersuchung der Verkehrsströme und deren Kausalitäten in Bezug auf die B 1 und A 44 dies bestätigen kann, wenn man die Daten einer entsprechenden Bewertung zuführt. Insbesondere die gut ausgebaute Umgehung im Werler Süden nimmt den Großteil des momentanen A 44 Rückstauverkehrs auf. Der gesamte innerstädtische Verkehr ist recht beschaulich und die o. g. Problemstellen A 44, Grafenstraße und Salinenring haben und hatten keine größeren Verwerfungen erzeugt. Ich selbst musste wegen der Vollsperrung Grafenstraße gezwungenermaßen sehr oft kreuzend über die Fußgängerzone bzw. in Gegenrichtung durch den Innenstadtkreisverkehr fahren. Jedenfalls musste ich dennoch niemals mit Staus oder ähnlichen Problemen rechnen. Die o. g. Sperrungen und Behinderungen sehe ich als guten „Stresstest“ für den gesamten innerstädtischen Verkehr, und die sich daraus ergebenden Situationen haben mir ganz klar aufgezeigt, dass die Verkehrsführung bereits heute schon sehr robust gegen jedwede Störung ist. Werl ist insgesamt sicher eine der verkehrsgünstigsten Städte, durch ideale Anbindung an mehrere Autobahnen, Umgehungsstraßen und zentrale Zuganbindungen in verschiedene Himmelsrichtungen. Deshalb sehe ich das Argument einer „sicheren und leistungsfähigeren“ Verkehrsführung als irreführend an, diese ist bereits heute vorhanden.

### 3. Unterführung im Bereich Langenwiedenweg

Ich wäre ein Befürworter für zwei Unterführungen für den Gesamtverkehr im Bereich der Hammer Straße und des Langenwiedenweges, statt eines Komplettumbaus eines gewachsenen, funktionierenden Innenstadtbereiches. Womöglich ist dies technisch nicht oder nur schwer möglich, aber die jetzige Lösung scheint mir kostenmäßig noch wesentlich dar-

über zu liegen, bei geringerem Nutzen und nur halbherziger Verkehrsoptimierung. Leider geht aus den bisherigen Unterlagen keinerlei Kostenschätzung hervor, so dass für diese Frage im Moment keine Kosten-Nutzen Abwägung getroffen werden kann. Die Darstellung einer Verbesserung der Situation muss aber immer mit den zugrundeliegenden Kosten plus Sicherheitsaufschlag abgeschätzt werden. Ohne die Kosten bleibt ein solcher Plan nur eine Wunschvorstellung. Aus den bisherigen Informationen und dem Vergleich mit ähnlichen Projekten in anderen Gemeinden kann ich persönlich nur zu dem Schluss kommen, dass die Kosten für die Bürger und Anlieger immens sein werden, bei nur geringer Aussicht auf Nutzen für die Allgemeinheit in Werl. Dass die Kosten noch nicht ermittelt zu sein scheinen, ist womöglich Teil des Planes, eine positive Gesamtstimmung zu dem Projekt aufrecht zu erhalten. Mich verwundert es jedenfalls sehr, dass ein solches Großprojekt bisher kostenmäßig noch nicht abgeschätzt worden ist.

#### 4. Planänderung Kreuzungen zu Kreisverkehr

Aus den neuen Plänen ersichtlich, werden jetzt Kreisverkehre im Bereich Werler Bahnhof den bisherigen Kreuzungen bevorzugt. Kreisverkehre können sinnvoll sein, wenn es entsprechend großflächige Anlagen sind, wie an der Südspange, aber die im Moment geplanten Anlagen schneiden aus meiner Sicht nur einen erheblichen Teil der möglichen Nutzfläche für den Kreisverkehr selbst ab, sowohl im Bereich Busbahnhof als auch im Bereich Rewe. Für den Kfz-Verkehr sind Kreisverkehre vielleicht durchaus bedenkenswert, aber für den Fuß- / Radverkehr eher ein Umweg und auch optisch keine besondere Aufwertung des Stadtbildes. Weil als Pro-Argument offenbar gerne der barrierefreie Fußverkehr genannt wird, möchte ich hier auch anmerken, dass die jetzige Planung aus meiner Sicht viel zu Kfz-freundlich gedacht ist. Insbesondere für das bisher nicht allzu nennenswerte Verkehrsaufkommen an beiden Knotenpunkten Hammer Straße und Langenwiedenweg sehe ich eine Notwendigkeit zu solcher Optimierung nicht. Weiterhin soll ja im Bereich hinter dem Bahnhof ein Attraktivitätspunkt geschaffen werden, wo ich auch die leichte fußläufige Erreichbarkeit statt

Es liegt eine Kostenschätzung der Ingenieurgesellschaft für Planen und Bauen mbH (IPB) aus dem Jahr 2002 vor. Im Rahmen nachgelagerter Verfahren (Planungs- / Kreuzungsvereinbarung und Planfeststellungsverfahren / Plangenehmigung) ist die Planung weiter zu konkretisieren und auf dieser Grundlage sind die Kosten zu ermitteln bzw. die seinerzeit ermittelten Kosten anzupassen.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

einer doppelten, platzverschwendenden Kreisverkehrsschleife bevorzugen würde. Den Trend hin zu Kreisverkehren, notfalls auch in „Mikrogröße“, sehe ich generell in vielen anderen Gemeinden aufkeimen. Wobei sich mir der Verdacht aufdrängt, dass dies selten der Steigerung des Verkehrsaufkommens geschuldet ist, sondern eher der Möglichkeit einer Bezuschussung und Förderung durch gemeindefremde Kassen. Hier wäre für mich die klare Aufstellung der Kosten und der Zuschüsse wichtig für eine Entscheidung.

Weiterhin sorgen Kreisverkehre dafür, dass sinnvolle Nutzungsflächen, wie z. B. Parkplätze verloren gehen durch die notwendigerweise geräumigere Zufahrtsplanung. Dies kann ebenfalls nicht im Sinne der Allgemeinheit sein und den Zulauf zu den Ladengeschäften der Werler Innenstadt fördern. Dies erkenne ich u. a. als negative Konsequenz der südlichen Spange um Kaufland, Post, etc., dass es hier der Laufkundschaft durch verringerte Kurzzeit-Parkmöglichkeiten in direkter Nähe unnötig erschwert wird.

#### 5. Generelle Umbaumaßnahmen

Leider kann ich aus Zeitgründen nicht alle konkreten Baumaßnahmen abschätzen, durch die bereits gemachten verkehrs- und lärmschutztechnischen Untersuchungen sehe ich den Trend, dass hier „positive“ Ergebnisse erwartet werden. Wenn ich z. B. das Lärmgutachten sehe, werden hier Zahlen im Bereich Hammer Straße genannt, die ich als Anwohner nicht ganz nachvollziehen kann. In den Stoßzeiten gibt es Peaks, das ist durchaus richtig, aber über den ganzen Tagesverlauf sehe ich keine außergewöhnliche Lärmbelastung durch mehr oder weniger Verkehr.

Im oberen Bereich Hammer Straße werden die Lärmspitzen durch den Bahnverkehr selbst aber weniger durch den allgemeinen Straßenverkehr geschuldet. Beide Lärmquellen sind aber durchaus erträglich insbesondere durch die zeitliche Verteilung über den ganzen Tag, deshalb haben wir bisher keine eigenen Messungen und Erhebungen am Standort gemacht, würde dies aber aufgrund der aktuellen Planungen noch in Angriff nehmen. Die jetzigen Berechnungen deuten für mich darauf hin, dass es Ziel sein könnte, durch „Verringerung“ von Lärmpegeln und evtl. zusätz-

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

liche Lärmschutzmaßnahmen oder anderer unnötiger Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Teile der Gesamtkosten auf die Anlieger durch einen erhöhten Straßenbaubeitrag abzuwälzen.

Ab einer Verringerung des Lärmpegels um mindestens 3 dB ist dies meines Wissens zumindest rechtlich vorgesehen. Hier können für mich auch immer nur Kosten / Nutzen relevant sein, wobei ich eben über diese entstehenden Kosten in keiner Weise informiert bin. Auch die möglicherweise zu erhebenden Straßenbaubeiträge stehen aus diesem Grunde noch nicht fest. Seit unserem Zuzug nach Werl hat sich jedenfalls die Grundbesitzabgabe mehr als verdreifacht. Das ist ein Grund, warum ich persönlich sehr vorsichtig mit allzu positiven Bewertungen solcher Projekte geworden bin. Dieses Projekt ist sicher ein Millionenprojekt im zweistelligen Bereich, welches durch die Töpfe der DB, des Bundes, des Landes, womöglich der EU und nicht zuletzt durch die Bürger und Anlieger selbst getragen werden muss. Um die Töpfe der Stadt Werl ist es nicht allzu gut bestellt, deshalb ist die Frage nach den Gesamtkosten, möglicher Förderungen, Beteiligungen und deren die Verteilung der Kosten nicht nur „mehr als berechtigt“, sondern sogar entscheidend für mich.

#### 6. Attraktivität der Innenstadt

Der Bahnhofsbereich sollte sicher sinnvoll genutzt werden, aber ob eine weitere Ansiedlung von Supermärkten und Discountern hier notwendig ist wage ich zu bezweifeln. Ich sehe Werl als recht überversorgt im Bereich Lebensmittel und Discounter. Ob aus diesem Grund überhaupt ein echtes Interesse seitens der großen Märkte besteht, ist mir unklar. Auch wird es Leerstand am bisherigen Rewe-Markt geben, mit einer Immobilie die ich nur schwer anderweitig nutzbar sehe. Ein Attraktivitätsgewinn wird jedenfalls nur schwer erreichbar sein. Hier sind in dem gesamten Nutzungskonzept für mich noch viele Fragezeichen offen, und selbst wenn alles den bisherigen Wunschvorstellungen entsprechen sollte, bleiben die folgenden Fragen offen:

Welchen Einfluss hat das neue Kaufzentrum hinter dem Bahnhof auf die gesamte Landschaft Edeka, Kaufland, etc. ?

In der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl (BBE-Unternehmensberatung GmbH, Köln, 2005) wurde festgestellt, dass das

Werden hier nur Problemzonen verlagert in andere Bereiche?  
Statt für weitere Überversorgung mit Märkten zu sorgen, welches Zukunftsprjekt möchte / könnte die Stadt Werl hier stattdessen ansiedeln?  
Ein Lebensmittelmarkt wird wohl kaum Anreiz sein für die Dortmunder per Bahn oder Besucher eines möglichen FOC per Kfz, mal hinter dem Werler Bahnhof oder in der Innenstadt halt zu machen.  
Mit der bisherigen Planung wird ein mögliches, weiteres Ansiedeln attraktiver Geschäfte in der Innenstadt eher erschwert, was Werl dringender nötig hätte. Ich würde die geplante Investition hier lieber in einem echten, überzeugenden Attraktivitätspunkt der Werler Innenstadt sehen, welcher Besucher und Investitionen von außerhalb wirklich anziehen und für Wachstum sorgen kann. Von der Stadt Neheim weiß ich zumindest aus Erfahrung, dass hier viele Kunden aus umliegenden Gemeinden bis hin zum attraktiven Soest zum Einkaufserlebnis in die Neheimer Innenstadt kommen. Das fände ich für die recht schöne und historische Werler Innenstadt auch wünschenswert. Ein Attraktivitätspunkt, der die Brücke zwischen historischem Kern und modernem Einkaufserlebnis finden kann, statt einer weiteren Betonfassade für palettierte Lebensmittel.  
Weil ich im Moment keinen Zusammenhang der geplanten Kosten mit dem entsprechenden Nutzen eines Ausbaus des allgemeinen Innenstadtbereiches sehen kann, ist auch dieses Projektargument für mich sehr fragwürdig. Hier wird womöglich versucht, eine künstliche Attraktivität zu schaffen um auch das Projekt FOC voranzutreiben, aber die jetzige Planung Bahnhofsumfeld in Kombination mit FOC wird keinen Gewinn für die Werler Innenstadt bringen können, selbst wenn noch mehr Park-and-Ride Plätze und Shuttle-Linien geplant werden.

#### 7. Optimierung der Verkehrsführung, Zugüberschneidungen

Eine möglicherweise einfache Optimierung könnte die simple Synchronisierung der Zugrichtung Dortmund mit der von Soest sein. Das Hauptproblem an den Bahnübergängen ist die überlange Wartezeit, weil meistens zwei Züge per Zyklus verkehren. Die Stadt Werl ist in der glücklichen räumlichen Lage, dass dies bereits sehr gut synchronisiert ist und dass zwei Züge in einer Schrankenphase verkehren. Aus der Steue-

geplante Nahversorgungszentrum mit einer Gesamtverkaufsfläche von 3.200 m<sup>2</sup> an dem geplanten Standort verträglich ist.

Bezüglich des Schrankenbetriebes wurde eine Anfrage an die Anlageverantwortlichen (Leitungs- und Sicherheitstechnik) gestellt. Nach erster Prüfung gibt es kaum Optimierungsmöglichkeiten. Bei der bestehenden Anlage (Vollschrankenabschluss mit Signaldeckung) sind die Schließzeiten automatisch lang. Durch eine zugnummerngesteuerte Anlage könnten wenige Sekunden eingespart werden, was jedoch

rungstechnik, aber auch aus der Erfahrung in anderen Ländern mit Zugverbindungen kann ich mir sehr gut vorstellen, dass es hier noch Raum für weitere Optimierungen gibt. Dies wäre mit der DB abzuklären ob zulässige Systeme zur Positions- und Geschwindigkeitsregelung existieren, welche den Zeitpunkt der Zugüberschneidung noch besser automatisieren und fixieren können. Dies könnte die ursächliche Verkehrsbelastung durch überlange Wartephase vor den Schranken für einen Bruchteil der Kosten senken.

#### 8. Historische Grabungen

Laut der Stellungnahme des historischen Dienstes besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass archäologische Funde und / oder Altlasten in den geplanten Bebauungsbereichen zu erwarten sind. Auch welche Sonderbehandlung für das Heiligenhäuschen Brandisstraße notwendig werden, scheint im Moment von der Planung noch gar nicht erfasst zu sein. Weil diese Punkte in der Regel erhebliche Kosten und Zeitverschiebungen nach sich ziehen, sollte möglichst frühzeitig eine Klärung der Situation erfolgen, wenn möglich bevor die gesamten Baumaßnahmen bereits in Gang gekommen sind.

Für das Wohl der Allgemeinheit in Werl sind ungeplante Kostenverschiebungen ebenso wie ungeplante monate- / jahrelange Zeitverzögerungen und Vollsperrungen aus meiner Sicht nur schwer hinnehmbar.

#### 9. Demografischer Wandel

Die Begründung der Stadt Werl als Stadt der kurzen Wege im Hinblick auf den demografischen Wandel finde ich etwas fehl am Platz. Ist es etwa das planerische Ziel, dass jeder Bürger einen Supermarkt binnen 5 Minuten fußläufig erreichen kann? Falls dies so sein sollte, hat die Stadt Werl womöglich ihre Zukunftsfähigkeit bereits abgeschrieben und konzentriert sich auf das verwaltete Schrumpfen. Das Ziel einer Stadt wie Werl sollte die Neuansiedlung relevanter Industrie, Ladengeschäften und neuer Mitbürger sein, welche insgesamt für eine Erhöhung der Attraktivität der Kernstadt sorgen können. Der besondere Bonus ist für mich der mittelalterliche Kern und die Wallfahrtshistorie, welche die Stadt

mit einem hohen Aufwand verbunden ist.

Der LWL-Archäologie für Westfalen (Außenstelle Olpe) wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens beteiligt. Die gegebenen Hinweise wurden in den Planentwurf und in die Begründung aufgenommen. Bedenken zur Planung wurden nicht geäußert. Auf Grundlage konkreter Vorhaben werden weitere Abstimmungen mit dem LWL erfolgen.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

insgesamt aufwerten sollte und auch mehr Tourismus nach sich ziehen könnte. Investitionen in den Stadtkern sollten meiner Meinung nach das Ziel haben, das Wachstum, den Ausbau und damit den Arbeitsmarkt zu stärken und nicht die bereits bestehende Überversorgung und oder ein nicht existierendes Verkehrsproblem einseitig zu fixieren.

#### 10. Standortqualität

Nach den geplanten Maßnahmen wird die Standortqualität von verschiedenen Unternehmungen im gesamten Umfeld betroffen sein und dies leider eher zum Negativen. Der Bereich Hammer Straße wird von bisheriger zentraler Lage mit günstiger Anfahrt zur Sackgasse modifiziert, insbesondere unser Grundstück wird meines Verständnisses nach und auf Nachfrage offenbar hinter einem Wendehammer zu liegen kommen.

Auch andere Betriebe wie Kfz, Gastronomie und Tankstellen sind betroffen. Inwiefern wird es einen Ausgleich für solcherlei Abwertungen geben?

#### 11. Umbaumaßnahmen Werler Bahnhofsumfeld

Soweit mir bekannt ist, bleibt das Bahnhofsgebäude in Werl eher unverändert, zumindest in der ursprünglichen „Bahnhofsfunktion“. Wenn ich das mit funktionierenden Bahnhofskonzepten vergleiche, z. B. schon am Bahnhof Soest, so ist hier ein Mangel an Attraktivität zu beklagen. Die Pläne umfassen wohl nicht den Bahnhof an sich, und diese werden sich aus meiner Sicht bestenfalls in kosmetischen Umbaumaßnahmen niederschlagen. Ein wirklich funktionierendes „Bahnhofskonzept“ sehe ich dagegen nicht, welche auch sinnvoll wäre, um für Gäste aus anderen Gemeinden attraktiver zu werden. Im Gegenteil wird sich der Bahnhofs- und Busverkehrsbereich durch die Abtrennung mittels des Kreisverkehrs für Besucher weiter vom Stadtkern entfernen.

Es gibt sicherlich noch viele weitere, fachlich gut begründete Entgegnungen zum Umbau Werler Bahnhofsumfeld, wie dies aus einigen der bereits eingegangenen Stellungnahmen zu dem Projekt ersichtlich wird.

Die verkehrliche Neuordnung der bestehenden Hammer Straße führt zu nicht vermeidbaren Veränderungen, die sich auf die Standortqualitäten der dort ansässigen Betriebe z. T. negativ auswirken, da im südlichen Abschnitt der Hammer Straße (festgesetzte Mischverkehrsfläche) ihre Wahrnehmung eingeschränkt wird, weil der Durchfahrtscharakter nicht mehr gegeben ist. Standortverlagerungen können nicht ausgeschlossen werden. Für verlagerungswillige Unternehmen befinden sich im nördlichen Stadtgebiet Alternativstandorte. Im Rahmen der Straßenausbauplanung der festgesetzten Mischverkehrsfläche wird die Erreichbarkeit der an die Hammer Straße und an die Straße Alter Keller angrenzenden Grundstücke, insbesondere der Betriebe mit Anliefer- und Kundenverkehr, berücksichtigt.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.



<p>Diesen schließe ich mich größtenteils an, möchte mich aber mit diesem Schreiben nur auf die für uns relevanten Bereiche beschränken.</p> <p>In den zuvor genannten Punkten sehe ich bereits aus dieser Sichtweise keinerlei Sinnhaftigkeit bzw. auch nicht die Einhaltung der ursprünglich angedachten Planziele, weshalb ich dem Projekt im Ganzen nicht zustimmen kann.</p> <p>Die Planziele sollten hinsichtlich der vorgeschobenen Argumente und deren Vorteile für die Allgemeinheit und / oder des Bahn- / Kfz-Verkehrs korrigiert werden und diese könnten ersatzlos gestrichen werden. Die Gründe und Ziele für die Planungen liegen meines Erachtens eher in der Schaffung eines neuen Prestigeobjektes in Konkurrenz zu anderen Gemeinden und nicht so sehr in der Verbesserung der innerstädtischen, bestehenden Strukturen oder des Verkehrs.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt, denn 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. 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. Dieses Ziel wird mit dem Bebauungsplan Nr. 102 weiterhin verfolgt.</p> <p>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>2. Bürger 2                  Schreiben vom 26.08.2015, eingegangen am 27.08.2015</p> <p>1.) Ausweislich des vorliegenden Planes wird das Grundstück unserer Mandantschaft in erheblichem Maße durch die vorgestellte Plankonstellation angeschnitten. Es ist mit einem Grundstücksverlust von ca. 200 qm zu rechnen. Dies entspricht rund 27 % der Fläche des Grundstücks. Betroffen ist der Erholungs- und Ziergarten der Mandantschaft. In der Begründung des Bebauungsplanes ist auf die Notwendigkeit dieses massiven Flächeneingriffes nicht eingegangen worden. Nicht erkennbar ist der Grund für die Verlagerung und Ausdehnung des</p>	<p>Unter Berücksichtigung, dass das innerstädtische Grundstück bei Umsetzung der Planung durch den Verlust von ca. 27 % seiner Fläche eine Beeinträchtigung des Freizeit- und Erholungswertes hinzunehmen hätte, wurde überprüft, ob die Inanspruchnahme des Grundstückes minimiert werden kann. Die Verkehrsplanung wurde durch das Planungsbüro Hoffmann &amp; Stakemeier so optimiert, dass durch die Verschiebung des nördlichen Kreisverkehrs in süd-östliche Richtung eine Beanspruchung des Grundstückes nicht zwingend erforderlich ist</p>

Kreisverkehres in nord-westlicher Richtung, die zu der erheblichen Beeinträchtigung der Fläche des Grundstücks unserer Mandantschaft führt. Der Bebauungsplan bestimmt insoweit Inhalt und Schranken des Grundeigentums. Eingriffe in das verfassungsrechtlich geschützte private Eigentum müssen daher aus Gründen des Allgemeinwohls gerechtfertigt sein. Die Bestandsgarantie des Artikel 14 Abs. 1 Satz 1 GG fordert, dass in erster Linie Vorkehrungen getroffen werden, die eine unverhältnismäßige Belastung des Eigentums realvermeiden und die Privatnützigkeit des Eigentums soweit wie möglich erhalten (BVerG, Beschluss vom 19.12.2002 - 1 BvR 1402101, OVG NRW, Urteil vom 28.11.2005 - 10 D 68/03.NE). Diese Grundsätze sind im vorliegenden Fall verletzt. Hierbei ist nämlich zu berücksichtigen, dass es sich um ein innerstädtisches Grundstück handelt, das durch den Verlust von rund 27 % seiner Fläche eine nachhaltige Beeinträchtigung des Freizeit- und Erholungswertes hinzunehmen hätte.

2.) Hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbelastung wird auf Seite 23 darauf verwiesen, dass durch die Errichtung einer 2 Meter hohen Lärmschutzwand entlang der südlichen und östlichen Grenze des Grundstückes Brandisstraße 5 die zu erwartende Lärmemission des Kreisverkehrs von 69 dB (A) auf 64 dB (A) möglicherweise reduziert werden könne. Auch unter diesem Gesichtspunkt fehlt es an der hinreichenden Abwägung der privaten und der öffentlichen Interessen; denn die Ausbreitung der Lärmemissionen endet nicht an der beabsichtigten 2-Meter hohen Lärmschutzwand, sondern der Lärm steigt durch die Wand auf. Er wird nicht bloß absorbiert oder reflektiert, die Schallwellen breiten sich auch in die Höhe aus und werden durch die Lärmschutzwand nicht daran gehindert, sich auf der Ebene des Obergeschosses des Hauses auszuwirken. Dies muss umso mehr gelten, als ein Teil der Schlaf-, insbesondere jedoch die Räume des täglichen Aufenthaltes zu diesen beiden Seiten des Grundstückes gelegen sind.

Wie aus der Begründung zu entnehmen ist, liegt der Prognose für das Verkehrsaufkommen eine Analyse aus dem Jahre 2009 zugrunde. Ob diese Prognosewerte angesichts des zunehmenden Verkehrsaufkom-

(s. Fortschreibung der verkehrsplanerischen Untersuchung aus dem Jahr 2009, Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2015).

Der Anregung wird gefolgt, indem durch Optimierung der Verkehrsplanung ein Flächeneingriff in Bezug auf das Privatgrundstück nicht erforderlich ist.

Das schalltechnische Gutachten aus dem Jahr 2010 wurde im Oktober / November 2015 auf Grundlage einer aktualisierten Verkehrsuntersuchung (Planungsbüro für Verkehrstechnik - PVT, Essen, Oktober 2015) überarbeitet (Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund, November 2015). Dabei wurde berücksichtigt, dass sich die Lärmimmissionen bei Abbruch des benachbarten Gebäudes („Karoffel-Preker“) sowie bei Umsetzung der Planung erhöhen und auf Grundlage der Ergebnisse entsprechende Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Im Rahmen der im Oktober / November 2015 erfolgten Überarbeitung der verkehrstechnischen Untersuchung des Planungsbüros für Verkehrstechnik (PVT, Essen) aus dem Jahr 2009 wurden die Verkehrs-

mens in den letzten 6 Jahren noch zutreffend gewichtet worden sind, lässt sich nicht der Prognose entnehmen. Die damit verbundenen zunehmenden Geräuschemissionen sind ebenfalls weder unter dem Gesichtspunkt der Emissionsbelastung noch der Gesundheitsgefährdung berücksichtigt.

3.) Der Zusammenhang zwischen der Reduzierung der Grundstücksfläche und der festgesetzten Lärmschutzwand ist ebenfalls in der Begründung im Rahmen der Abwägung nicht berücksichtigt, obwohl dieser Zusammenhang sich vorliegend als wertbeeinträchtigendes Element geradezu aufdrängt.

4.) Durch die geplante Straßenführung und die Verbindung der Industriestraße mit dem Langenwiedenweg wird eine erhöhte Verkehrsfrequenz generiert, die sich infolge des geplanten Sondergebietes mit der Ausweisung „großflächiger Einzelhandel“ Nahversorgungszentrum „mit einer Gesamtverkaufsfläche von 3.200 qm“ noch verstärken wird. Außerdem erfährt das Grundstück unserer Mandantschaft durch die vorgesehene Abbindung der Brandisstraße vom Langenwiedenweg einen weiteren Lagenachteil.

5.) Das gesamte Verfahren unterliegt ohnehin Bedenken im Hinblick auf die zeitliche Abfolge sowohl des Aufstellungsverfahrens für die Änderung des Flächennutzungsplanes auch im Hinblick auf die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102.

zahlen 2009 hochgerechnet. Für die Analyse 2015 wurde die Annahme getroffen, dass der Verkehr um 6 % zugenommen hat. Eine Verkehrszunahme von einem Prozent pro Jahr wird laut Gutachter als realistisch eingeschätzt. Die Verkehrsdaten für die Prognose 2025 wurden dementsprechend um weitere 10 % angehoben.

Die Begründung wird dahingehend ergänzt.

s. Ausführung zu 2.)

Bereits heute bestehen teilw. Einschränkungen, was die Anbindung des Grundstückes an die Brandisstraße betrifft, da die Brandisstraße als Einbahnstraße vom Langenwiedenweg zur Hammer Straße geführt wird. Bedingt durch das Trogbauwerk der Bahnunterführung und durch die Verknüpfung der Hammer Straße mit dem Langenwiedenweg über einen Kreisverkehr ist die Abbindung der Brandisstraße erforderlich. Im Zuge der Abbindung der Brandisstraße erfolgt jedoch eine Öffnung in beide Richtungen, was in Bezug auf die Erschließung des Grundstückes positiv zu bewerten ist.

Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

3. Bürger 3, vertreten durch Rechtsanwalt und Steuerberater  
Schreiben vom 22.09.2015, eingegangen am 25.09.2015

ich komme auf Ihre Schreiben vom 16.07. und 27.08.2015, insbesondere aber das zwischenzeitlich mit Ihrer sehr geehrten Frau Reinck geführte Telefonat zurück.

Bereits mit meinem Schreiben vom 22.11.2013 hatte ich umfassend zu der mir überlassenen Begründung zur ersten Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ von August 2013 Stellung genommen. Dieser Vortrag bleibt aufrecht erhalten. Wir können auch nicht erkennen, dass sich der Rat der Stadt mittlerweile mit den dortigen Argumenten auseinandergesetzt hätte.

Nach wie vor wird insbesondere angegriffen, was im damaligen Schreiben unter II 1 ff insbesondere III schon geltend gemacht wurde. Selbstverständlich bleiben auch die übrigen Einwendungen aus dem damaligen Schreiben in vollem Umfang aufrechterhalten.

Auf Seite 16 der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ vom 02.06.2015 heißt es wortgleich zu den Ausführungen zum Entwurf der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ - ebenfalls auf Seite 16 - :

„... 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 vom 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 Versorgungsbereichs zum Ziel hat, bildet die Grundlage dafür.

Insofern missachtete schon der damalige Entwurf und auch die heutige Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ den Beschluss Nr. 416 zur öffentlichen Planungs-, Bau- und Umweltausschusssitzung vom 21.06.2011. Dort wurde ausdrücklich ausgeführt, dass im Plangebiet ein Mischgebiet festgesetzt sei, in dem unter anderem Ein-

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ wird vorrangig das Ziel verfolgt, Einzelhandelsnutzungen zu steuern, um den zentralen Versorgungsbereich (Hauptzentrum Innenstadt) zu erhalten und zu entwickeln.  
Im seit 1990 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 sind in den festge-

zelhandelsbetriebe zulässig seien, die Einzelhandelsnutzung sei nicht eingeschränkt. Im Zuge der ersten Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 solle festgesetzt werden, dass im Geltungsbereich nur Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zugelassen werden. Dort ist aber auch ausdrücklich ausgeführt, dass zum Schutz des bestehenden REWE Marktes in diesem Teilbereich ausnahmsweise Lebensmittel zulässig sein sollen.“ Mit dieser Maßgabe wurde damals der Beschluss gefasst, auf welchen sich die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ stützt. Dass dieser Schutz entfallen soll, wenn eine Folgenutzung auf dem jetzigen REWE Grundstück angesiedelt wird, ist der Beschlussvorlage nicht zu entnehmen. Dem Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche und nicht öffentliche Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltauusschusses vom 21.06.2011 ist zu entnehmen, dass es keine Abänderungen zur damaligen Beschlussvorlage gegeben hat.

Im Nachgang zu meinem Schreiben vom 22.11.2013, welches Ihrem Hause unter dem 25.11.2013 zugestellt worden war, gab es am 10.12.2013 ein Telefonat mit Ihrer sehr geehrten Frau Reinck, die darum gebeten hatte, das Schreiben vom 22.11.2013 auch als PDF Datei zu überlassen.

Ihrer Mitarbeiterin hatte ich schon deutlich gemacht, dass meine Mandatschaft äußerst verärgert darüber ist, dass in dem Moment, wo der REWE-Markt in das Nahversorgungszentrum umzieht der Bestandschutz aufgrund des eingeleiteten Bebauungsplanverfahrens für den Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführungsweg Langenwiedenweg“ aufgehoben werden soll. Ihre Mitarbeiterin meinte, eine solche Absicht bestehe nicht.

Ich verwies damals auch noch auf den Entwurf der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“, dort insbesondere Seite 16 ff. und auf den Entwurf der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“, dort Seite 4 ff. Wir hatten dann auch kurz die Position II 3, b meines Schreibens vom 22.11.2013 erörtert. Frau Reinck meinte damals, dass die Stadt Werl nicht zwischen dem REWE-

setzten Mischgebieten Einzelbetriebe zulässig. Mit seiner 1. Änderungen werden die Einzelhandelsnutzungen eingeschränkt. Durch die Einschränkung hinsichtlich der zulässigen Sortimente soll sichergestellt werden, dass keine erheblichen negativen Auswirkungen auf andere Versorgungsbereiche, insbesondere auf den zentralen Versorgungsbereich, ausgehen. Dennoch soll der bestehende Rewe-Markt in seinem Bestand geschützt und auch zukünftig die Möglichkeit gegeben werden, auf dem heutigen „Rewe-Grundstück“ einen Lebensmittelmarkt zu errichten. Vor diesem Hintergrund sind für den Bereich des „Rewe-Grundstücks“ (MI 2) Einzelhandelsbetriebe gem. § 6 (2) Nr. 3 BauNVO

- mit einem nicht zentrenrelevanten Sortiment und
- mit einem nahversorgungsrelevanten Kernsortiment mit dem Schwerpunkt auf Lebensmittel (Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Tabakwaren, Fach-Einzelhandel mit Nahrungsmitteln) und einem ergänzenden, branchenüblichen Randsortiment, welches nicht zentrenrelevante und zentrenrelevante Sortimente umfasst, jedoch nur maximal 5 % der Verkaufsfläche einnehmen darf

zulässig.

Wie oben beschriebenen ist auch bei einem möglichen Standortwechsel des Rewe-Marktes die Möglichkeit gegeben, auf dem heutigen „Rewe-Grundstück“ einen Lebensmittelmarkt zu errichten.

Markt und dem REWE-Grundstück unterscheide, der Bestandschutz gelte natürlich nicht nur für den REWE-Markt, sondern für das bebaute Grundstück, auf dem sich der REWE-Markt befände. Selbst wenn der REWE-Markt in das Nahversorgungszentrum umsiedle, gelte der Bestandschutz, sodass auch eine unveränderte Folgenutzungsmöglichkeit bestehe.

Da wir jetzt feststellen müssen, dass auch in den oben im Betreff genannten Unterlagen erneut nicht dargestellt wird, dass dem REWE-grundstück und nicht lediglich dem REWE-Markt Bestandschutz eingeräumt wird, sondern vielmehr unter Missachtung des am 21.06.2011 gefassten Beschlusses zur ersten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 wohl eine Folgenutzung im gleichen Umfang ausgeschlossen werden soll, halten wir unseren schon mit Schreiben vom 22.11.2013 erhobenen Widerspruch gegen die beabsichtigten Änderungen aufrecht.

Als am 17.07.2015 die Begründung zur ersten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ hier einging und dort erneut lediglich vom Schutz des bestehenden REWE-Marktes - und nicht des REWE-Grundstücks - gesprochen wurde, gab es am 26.09.2015 ein weiteres Telefonat mit Frau Reinck, unter anderem auch, weil aufgefallen war, dass die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ der Stadt Werl nicht vorlag, welche Frau Reinck dann später überlies. Wie befürchtet, wurde dort erneut geltend gemacht, dass für eine Folgenutzung auf dem REWE-Grundstück - die Stadt unterscheidet also doch eindeutig zwischen dem REWE-Markt und dem REWE-Grundstück - deutlich beschränkt werden soll.

Die dortige Formulierung „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 Versorgungsbereichs ist, sei steuernd einzugreifen, zeigt eindeutig, dass die Stadt Werl - hat sie erst einmal ihre privatwirtschaftlichen Interessen an der Veräußerung der Grundstücke, auf denen das Nahversorgungszentrum errichtet werden soll, wahr genommen, sie sich an die Vorgabe des

Wie oben beschriebenen ist auch bei einem möglichen Standortwechsel des Rewe-Marktes die Möglichkeit gegeben, auf dem heutigen „Rewe-Grundstück“ einen Lebensmittelmarkt zu errichten.

Beschlusses vom 21.06.2011 nicht mehr halten will.  
In dem Telefonat vom 26.08.2015 hatte ich Frau Reinck insofern auch noch einmal gefragt, wie es denn nun mit dem Bestandsschutz für das REWE-Grundstück aussehe - zu diesem Zeitpunkt lag die Begründung zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes noch nicht vor.  
Erneut erklärte Frau Reinck, dass sich der Bestandsschutz natürlich auf das REWE-Grundstück und nicht lediglich den Markt beziehe. Das ergäbe sich doch auch aus den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan Nr. 33 (1. Änderung, Stand 02.06.2015). Dem der Begründung beigefügten Plan sei doch zu entnehmen, dass das Grundstück der Frau Ernst als Mi I - Grundstück ausgewiesen sei und insofern auch zukünftig Einzelhandelsbetriebe mit einem nahversorgungsrelevanten Kernsortiment und einem zentrenrelevanten Randsortiment bis zu fünf Prozent der Gesamtverkaufsfläche entsprechend der dort auch aufgeführten Tabelle zulässig sei.  
Wir fordern die Stadt Werl hiermit auf, nunmehr schriftlich bis spätestens zum 06.10.2015 verbindlich zu erklären, dass auch im Fall des Auszuges des REWE-Marktes die Nachnutzungsmöglichkeit des Grundstücks unverändert bestehen bleibt und sowohl der Flächennutzungsplan als auch der Bebauungsplan Nr. 102 die Vorgabe des Beschlusses zur ersten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 vom 21.06.2011 auf welche sich der Flächennutzungsplan und der Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ der Stadt Werl stützen, dahin geändert werden, dass zum Schutz des REWE-Grundstückes und nicht lediglich des REWE-Markts auch zukünftig Einzelhandelsnutzungen auf diesem Grundstück nicht eingeschränkt sind.  
Es geht nicht an, dass die Stadt sich über die Entscheidungen des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses und ihrer demokratisch gewählten Vertreter hinwegsetzt.  
Wir rufen nochmal in Erinnerung, dass in einem zwischen der Stadt und der Bezirksregierung am 06.10.2009 geführten Gespräch die Bezirksregierung Arnsberg deutlich gemacht hatte, dass die Belange des REWE-Grundstückseigentümers zu berücksichtigen sein. Damaliger Lösungsvorschlag war, die vorgesehene Gesamtverkaufsfläche für das geplante

siehe oben

Mit Schreiben vom 02.10.2015 ist die Stadt Werl der Aufforderung insofern nachgekommen, dass sie bestätigt hat, dass bei einem möglichen Auszug des Rewe-Marktes auf dem Grundstück eine gleichartige Nachnutzung durch einen anderen Lebensmittelanbieter möglich ist.  
Eine Erklärung, dass Einzelhandelsnutzungen auf dem „Rewe-Grundstück“ zukünftig nicht eingeschränkt sind, wurde nicht abgegeben, da das nicht den Planungszielen entspricht. Wie in der Sachdarstellung der Beschlussvorlage Nr. 416 zum Beschluss vom 21.06.2011 dargelegt, wird mit der 1. Änderungen des Bebauungsplanes Nr. 33 das Ziel verfolgt, die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben zu steuern. Unter der Zielsetzung, den zentralen Versorgungsbereich (Hauptzentrum Innenstadt) zu erhalten und zu entwickeln, wurde in der Beschlussvorlage darauf hingewiesen, dass im Geltungsbereich der o. g. Bebauungsplanänderung nur Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten und zum Schutz des bestehenden „Rewe-Marktes“ in diesem Teilbereich ausnahmsweise Lebensmittel zugelassen werden sollen.  
Den in der Beschlussvorlage Nr. 416 dargelegten Zielen entsprechend

Nahversorgungszentrum auf zwei Standorte zu verteilen, nämlich auf das Nahversorgungszentrum und das jetzige REWE-Grundstück. Die Verwaltung hat diese Planungsalternative bis heute völlig unbeachtet gelassen, auch die damalige Vorgabe des Rates aus 2005, dass der Investor eine Folgenutzung für das jetzige REWE-Grundstück herbeiführen sollte, und nur unter dieser Prämisse die Träger der öffentlichen Belange den Planungen zum Nahversorgungszentrum zugestimmt hatten, wurde missachtet. Heute ist der mögliche Investor nicht mehr an die Nachnutzung des REWE-Grundstücks gebunden, da der Rat sowohl im Rahmen der 79. Änderung des Flächennutzungsplanes als auch des Bebauungsplanes Nr. 10 „Bahnhofsumfeld“ seitens der Verwaltung unzutreffend dahingehen informiert wurde, der Eigentümer habe überzogenen Kaufpreisforderungen, daher sei die Vorgabe, der potentielle Investor solle eine Folgenutzung für das REWE-Grundstück herbeiführen nicht einzuhalten gewesen. Wir hatten bereits mit Schreiben vom 26.09.2009 darauf hingewiesen, dass diese Behauptung nicht zutrifft, dennoch wird sie aber seitens der Stadt aufrechterhalten. Insofern verweise ich auch noch einmal auf Ziffer 5 meines Schreibens vom 22.11.2013.

Der Investor, der mit der Stadt in ständigem Austausch steht, wünscht einen zeitnahen Vertragsschluss über das Grundstück der Mandantin. Die Wirksamkeit des geplanten Vertrages steht unter der Bedingung der Wirksamkeit eines mit der Stadt zu schließenden Vertrages.

sind in der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ Einzelhandelsbetriebe mit Einschränkungen hinsichtlich der zulässigen Sortimente zulässig. Dadurch soll sichergestellt werden, dass keine erheblichen negativen Auswirkungen auf andere Versorgungsbereiche, insbesondere auf den zentralen Versorgungsbereich, ausgehen. Dennoch soll der bestehende Rewe-Markt in seinem Bestand geschützt und auch zukünftig die Möglichkeit gegeben werden, auf dem heutigen „Rewe-Grundstück“ einen Lebensmittelmarkt zu errichten. Vor diesem Hintergrund sind für den Bereich des „Rewe-Grundstücks“ (MI 2) Einzelhandelsbetriebe gem. § 6 (2) Nr. 3 BauNVO

- mit einem nicht zentrenrelevanten Sortiment und
- mit einem nahversorgungsrelevanten Kernsortiment mit dem Schwerpunkt auf Lebensmittel (Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Tabakwaren, Fach-Einzelhandel mit Nahrungsmitteln) und einem ergänzenden, branchenüblichen Randsortiment, welches nicht zentrenrelevante und zentrenrelevante Sortimente umfasst, jedoch nur maximal 5 % der Verkaufsfläche einnehmen darf

zulässig.

Des Weiteren bleibt die überbaubare Fläche unverändert bestehen. Die Baugrenzen verlaufen an den Gebäudekanten des heutigen Rewe-Marktes. Gebäude, ggfls. auch die Errichtung von Neubauten, sind innerhalb dieses Baufeldes zulässig.

In den vergangenen Jahren wurden Verhandlungen mit einem potenziellen Investor für das beabsichtigte Nahversorgungszentrum geführt. Bestandteil der Verhandlungen war der notwendige Grunderwerb einer Teilfläche des „Rewe-Grundstückes“ für die Anbindung des Langenwiedenweges an die geplante Bahnunterführung. Außerdem sollte eine einvernehmliche Lösung für den bestehenden Rewe-Standort am Langenwiedenweg gefunden werden.

Die gemeinsamen Verhandlungen der GWS und der Stadt Werl mit dem potenziellen Investor für das Nahversorgungszentrum konnten



<p>Solange die Frage der Nachnutzungsmöglichkeit nicht geregelt ist, ist das für den zeitnahen Abschluss des Grundstückskaufvertrages mit dem Investor äußerst kontraproduktiv. Sollte Ihr Haus die geforderte Erklärung innerhalb der Frist nicht abgeben, Sie aber dennoch an einer konstruktiven Zusammenarbeit interessiert sein, sollten wir zeitnah einen Besprechungstermin vereinbaren.</p>	<p>noch nicht abgeschlossen werden, da bislang die angestrebte Einigung zwischen dem Investor und dem Eigentümer des „REWE-Grundstückes“ noch nicht erfolgt ist.</p> <p>Die Nach- bzw. Nutzungsmöglichkeit des „Rewe-Grundstückes“ ist durch die entsprechenden Festsetzungen, die in der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 getroffen wurden, geregelt.</p>
---	--

eingegangene Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Benachrichtigung gem. § 3 (2) BauGB	Abwägungsvorschläge
<p>1. Unitymedia NRW GmbH                      Schreiben vom 23.07.2015, per Email eingegangen am 23.07.2015</p> <p>Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>2. Evangelische Kirche von Westfalen, Baureferat                      Schreiben vom 27.07.2015, eingegangen am 28.07.2015</p> <p>Gegen die o. g. Planung bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>3. Westnetz GmbH                      Schreiben vom 28.07.2015, eingegangen am 29.07.2015</p> <p>Durch die o. g. Maßnahme werden keine Erdgashochdruckleitungen der RWE Deutschland AG / Westnetz GmbH betroffen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>4. GASCADE                      Schreiben vom 31.07.2015, per Email eingegangen am 31.07.2015</p> <p>Wir antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH &amp; Co. KG. Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Anlagen teilen wir Ihnen mit, dass unsere Anlagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen sind. Dies schließt die Anlagen der v. g. Betreiber mit ein. Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich Kabel und Leitungen anderer Betreiber in diesem Gebiet befinden können. Diese Betreiber sind gesondert von Ihnen zur Ermittlung der genauen Lage der Anlagen und eventuellen Auflagen anzufragen. Die GASCADE kann nur für ihre eigenen Anlagen Auskunft geben und für die Anlagen der Anlagenbetreiber, welche GASCADE mit der Beauskunftung beauftragt haben (s. o.).</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>5. LWL-Archäologie für Westfalen (Außenstelle Olpe)                  Schreiben vom 03.08.2015, per Email eingegangen am 03.08.2015</p> <p>Wir verweisen auf den in der Begründung genannten Punkt „Denkmal-schutz“ und bitten weiterhin um Beachtung der darin enthaltenen Hin-weise.                  Ansonsten bestehen unsererseits keine Bedenken.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>6. PLEdoc GmbH                  Schreiben vom 04.08.2015, per Email eingegangen am 04.08.2015</p> <p>Mit Bezug auf Ihr o. g. Schreiben teilen wir Ihnen mit, dass in dem von Ihnen angefragten Bereich keine von uns verwalteten Versorgungsan-lagen vorhanden sind. Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Über-sichtsplan markierte Bereich. Bitte überprüfen Sie diese Darstellung auf Vollständig- und Richtigkeit und nehmen Sie bei Unstimmigkeiten umge-hend mit uns Kontakt auf. Wir beauskunften die Versorgungseinrich-tungen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Open Grid Europe GmbH, Essen</li> <li>– Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen</li> <li>– Ferngas Netzgesellschaft mbH (ehem. Ferngas Nordbayern GmbH (FGN)), Nürnberg</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> <li>– GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasver-sorgungsunternehmen mbH &amp; Co. KG, Straelen</li> <li>– Viatel GmbH, Frankfurt</li> </ul> <p>Diese Auskunft bezieht sich ausschließlich auf die Versorgungseinrich-tungen der hier aufgelisteten Versorgungsunternehmen. Auskünfte zu</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Übersichtsplan wurde auf Vollständig- und Richtigkeit geprüft. Es ist der Geltungsbereich der 79. Flächennutzungsplanänderung gekennzeichnet. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ liegt größtenteils innerhalb der gekennzeichneten Fläche. Lediglich eine Teilfläche südlich der Straße An der Kleinbahn ist im Übersichtsplan markierten Bereich nicht enthalten. Bei dieser Teilfläche handelt es sich um einen bereits bebauten Bereich.</p>



<p>7. Eisenbahn-Bundesamt          Schreiben vom 04.08.2015, per Email eingegangen am 04.08.2015</p> <p>Gegen die o. g. 79. Änderung des FNP und die Aufstellung des B-Planes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ erhebe ich Einwendungen.          Lt. Begründung zum B-Plan Nr. 102 beabsichtigen Sie, Bahnanlagen zu ändern. Hierfür sind Verfahren nach §18 Allgemeines Eisenbahngesetz durchzuführen. Diese obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt. Antragsbefugt für solche Verfahren ist die DB Netz AG.</p>	<p>Im Zusammenhang mit der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg soll der Bahnübergang Hammer Straße für den motorisierten Verkehr, der zum Langenwiedenweg geführt wird, entfallen. Lediglich für Fußgänger und Radfahrer soll an dieser Stelle eine Überquerungsmöglichkeit die Bahnlinie erhalten werden. Deshalb wurde im Planentwurf im Bereich des bestehenden Bahnüberganges Hammer Straße eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung: Fußgänger und Radfahrer festgesetzt. Da die Stadt im Bereich von Bahnanlagen keine Planungshoheit hat, wird von einer Festsetzung abgesehen. Dennoch ist der Fußgänger- und Radfahrerübergang im Planentwurf dargestellt, da er Bestandteil städtischer Planungen ist. In nachgelagerten Verfahren (Planungs- / Kreuzungsvereinbarung, Planfeststellung / -geehmung) sind hierzu weitere Abstimmungen mit der DB Netz AG erforderlich.</p>
<p>8. Gelsenwasser AG          Schreiben vom 03.08.2015, eingegangen am 06.08.2015</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>9. Bezirksregierung Arnsberg,          Schreiben vom 05.08.2015, eingegangen am 10.08.2015</p> <p>Die Stadt Werl beabsichtigt, im Zuge der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsumfeldes nördlich des Bahngeländes ein Nahversorgungszentrum zu errichten. Das geplante Vorhaben mit einer Gesamtverkaufsfläche von 3.200 m<sup>2</sup> soll auf Einzelhandelsbetriebe mit den nachfolgend aufgeführten Sortimenten beschränkt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nahrungs- und Genussmittel, Getränke- und Tabakwaren, Fachhandel mit Nahrungsmitteln,</li> </ul>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

<ul style="list-style-type: none"><li>– Drogerieartikel (Wasch-, Putz- und Reinigungsmittel sowie Körperpflegemittel u.ä.) sowie</li><li>– Heim- und Kleintierfutter.</li></ul> <p>Zudem soll der Umfang der zentrenrelevanten Randsortimente (Aktionsartikel) auf 5 Prozent der Gesamtverkaufsfläche begrenzt werden.</p> <p>Da sich die Planung und die städtebaulichen Rahmenbedingungen seit der landesplanerischen Anpassung gemäß § 34 Abs. 1 LPlG vom 19.06.2008 im Wesentlichen nicht geändert haben, ist die Planung mit den Zielen der Raumordnung noch vereinbar.</p> <p>Die vorstehende Entscheidung bezieht sich nur auf das Verfahren nach § 34 LPlG. Andere Entscheidungen meines Hauses nach anderen gesetzlichen Vorschriften bleiben hiervon unberührt.</p> <p>Wird der Entwurf des Bauleitplans nach § 3 Abs. 2 oder § 4 Abs. 2 BauGB geändert, so wird die Planung erneut gem. § 34 Abs. 5 LPlG vorzulegen.</p>	
<p>10. Bezirksregierung Arnsberg Schreiben vom 10.08.2015, eingegangen am 14.08.2015</p> <p>Gegen die im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ beabsichtigte 79. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Werl bestehen aus städtebaulicher und planungsrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Die im Internet einsehbaren Planunterlagen erhalten zwar einen Umweltbericht zum Bebauungsplan, nicht jedoch zur Flächennutzungsplanänderung. Wird ein Änderungsverfahren für den Flächennutzungsplan und die Aufstellung oder Änderung eines Bebauungsplans parallel durchgeführt, muss gleichwohl auf beiden Ebenen jeweils eine formell vollständige und inhaltlich dem jeweiligen Konkretisierungsgrad angemessene Umweltprüfung erfolgen. Dabei können selbstverständlich Erkenntnisse, Untersuchungen etc. der jeweils anderen Ebene einfließen. Auch ist es möglich, einen gemeinsamen Umweltbericht zu erstellen.</p>	<p>Der Umweltbericht bezieht sich sowohl auf die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes als auch auf die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“.</p>

<p>11. Stadt Hamm Schreiben vom 13.08.2015, eingegangen am 19.08.2015</p> <p>Wie bereits in meinen Stellungnahmen vom 02.08.2011 und 27.09.2011 mitgeteilt, werden die Belange der Stadt Hamm durch die beabsichtigten Entwicklungen im Geltungsbereich der 79. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl sowie durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ nicht berührt.</p> <p>Durch die geplante Entwicklung eines Nahversorgungszentrums mit Sortimenten des täglichen Bedarfs (Gesamtverkaufsfläche: max. 3.200 m<sup>2</sup>) im nordöstlichen Teilbereich werden keine Auswirkungen erwartet, die außerhalb des Gebietes der Wallfahrtsstadt Werl von Bedeutung sein werden.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>12. Bezirksregierung Arnsberg, Dez. 53 (obere Immissionsschutzbehörde) Schreiben vom 14.08.2015, per Email eingegangen am 14.08.2015</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.</p> <p>Die Belange des Dezernates 53 als obere Immissionsschutzbehörde sind nicht betroffen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>13. Gemeinde Bönen Schreiben vom 17.08.2015, eingegangen am 19.08.2015</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>14. Stadtwerke Werl GmbH Schreiben vom 18.08.2015</p> <p>In dem o. g. Bebauungsplan befinden sich derzeit einige Versorgungsleitungen der Stadtwerke Werl GmbH, die für die Planung berücksichtigt werden müssen. Anbei sende ich Ihnen Planauskünfte der einzelnen Gewerke, die wie folgt unterschieden werden können: Mittelspannungskabel (rot), Niederspannungskabel (lila), Beleuchtungskabel (grün), Gasleitungen (gelb) und Wasserleitungen (blau). Aufgrund der hohen Anzahl der betroffenen Gewerke benötigen wir aus planungstechnischen Gründen eine Vorlaufzeit von mindestens einem Jahr. Somit bitten wir um eine frühzeitige Mitteilung von konkretisierten Bauvorhaben.</p>	<p>Die Stadtwerke Werk GmbH wird in weitere Planungen eingebunden und damit frühzeitig über konkretisierte Bauvorhaben informiert.</p>
<p>15. LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen Schreiben vom 19.08.2015, eingegangen am 24.08.2015</p> <p>Die Prüfung der Unterlagen hat ergeben, dass es sich aufgrund des äußeren Erscheinungsbildes bei dem Objekt Langenwiedenweg 4 um ein Denkmal im Sinne des DSchG NRW handeln könnte. Dieses Objekt ist bereits in der Kulturgutliste unter der laufenden Nummer 170 mit folgendem Text aufgeführt. <i>„Hoher Ziegelstein-Sandsteinsockel, hohes abgewalmtes Mansarddach. Eingang seitlich im geschlossenen, walmdachbedeckten Windfang; dazu eine Traufseite mit ausladendem Giebelausbau, und kleinem Runderker. Bedeutend aus architekturhistorischen Gründen“</i> Um die Denkmaleigenschaft des Gebäudes festzustellen, ist ein Ortstermin mit Herrn Dr. Gropp (0251-5914014) sinnvoll. Sollte die Prüfung ergeben, dass es sich bei dem benannten Objekt um ein Denkmal im Sinne des DSchG NRW handelt, so wird um die Darstellung des Sachverhaltes in der Begründung zur Flächennutzungsplanänderung und zum Bebauungsplan gebeten. Gleichzeitig bitten wir dann auch um die nachrichtliche Kennzeichnung des Denkmals nach § 9 Abs. 6 BauGB in der Planzeichnung.</p>	<p>Am 20.10. hat ein Ortstermin (Stadt, LWL-Denkmalpflege, Eigentümer des Objekts Langenwiedenweg 4) stattgefunden, um die Denkmaleigenschaft des Gebäudes festzustellen. Derzeit wird geprüft, ob es sich bei dem Wohnhaus Langenwiedenweg 4 um ein Denkmal im Sinne des DSchG NRW handelt. Da noch kein abschließendes Ergebnis vorliegt, wurde von einer nachrichtlichen Kennzeichnung des Denkmals nach § 9 (6) BauGB im Planentwurf abgesehen.</p>



<p>16. Gemeinde Wickede (Ruhr)                  Schreiben vom 20.08.2015, eingegangen am 21.08.2015</p> <p>Zur o. g. Änderung des Flächennutzungsplanes und zu dem Entwurf des o. g. Bebauungsplanes werden seitens der Gemeinde Wickede (Ruhr) keine Anregungen vorgebracht.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>17. Lippeverband                  Schreiben vom 21.08.2015, eingegangen am 26.08.2015</p> <p>Gegen die o. g. Verfahren der Bauleitplanung bestehen unsererseits keine Anregungen oder Bedenken.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>18. Kreis Soest                  Schreiben vom 21.08.2015, eingegangen am 31.08.2015</p> <p>Aus landschaftsfachlicher Sicht ergeben sich zur o. g. Planung folgende Hinweise:                  Mit Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ ergibt sich eine zusätzliche Flächenversiegelung von ca. 8.000 m<sup>2</sup>, der Abriss von mehreren Gebäuden, die Beseitigung von Bäumen.                  Schutzgebiete sind durch die Planung nicht betroffen.  <u>Eingriffsregelung</u>                  Es handelt sich um Innenbereich (§ 34 BauGB). Deshalb ist ein Ausgleich nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren.                  Vermeidungsmaßnahmen                  Die Festsetzung des erhaltenswerten Gehölzbestandes ist für eine Linde östlich des Einmündungsbereiches der Straßen „An der Bundesbahn“ / „Langenwiedeweg“ nach § 9 (1) 25 b BauGB getroffen worden. Da insgesamt mind. 27 Einzelbäume für das Vorhaben beseitigt werden müssen, ist zumindest für diese Bäume eine Ersatzanpflanzung anzustreben.</p>	

Diese kann zum Teil, wie vorgesehen, in Bereiche, in denen ebenerdige Stellplätze geschaffen werden, erfolgen. **Für die verbleibenden Bäume sind entsprechende Festsetzungen noch zu treffen.**

#### Artenschutz

Das von der Fa. LökPlan GbR vorgelegte artenschutzrechtliche Fachgutachten für den Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ Werl datiert vom 30.09.2009. Durch die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 29.07.2009, die am 01.03.2010 in Kraft getreten ist, wurden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für geschützte Tier- und Pflanzenarten nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz erweitert. Das Gutachten ist deshalb zu ergänzen um die Feststellung, inwieweit bei der Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für geschützte Tier- und Pflanzenarten nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz berührt werden.

Das Vorhandensein von Fledermausquartieren in den älteren bzw. geeigneten Gehölzstrukturen und entsprechenden Gebäuden im Bebauungsplangebiet ist wahrscheinlich. **Deshalb sind schon jetzt die folgenden Empfehlungen des Gutachters verbindlich im Bebauungsplan aufzunehmen:**

- Eine landschaftsökologische Baubegleitung ist sicherzustellen
- Im Rahmen des Neubaus von Gebäuden sind Artenschutzkästen und Einflughilfen vorzusehen
- Bei Rodungsarbeiten sind anfallende Stämme an geeigneter Stelle im Bebauungsplanbereich als Totholz einzubringen

Aus Sicht des Immissionsschutzes bestehen für o.g. Planung keine Bedenken. Besondere Nebenbestimmungen und Anregungen werden nicht vorgeschlagen.

#### Begründung:

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurden die Geräuschimmissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr im Plangebiet

Ergänzend zu der Linde an der Straße An der Bundesbahn, die im Planentwurf zum Erhalt festgesetzt ist, wurden bestehende Bäume am Langenwiedenweg zum Erhalt festgesetzt. Des Weiteren wurde der Planentwurf dahingehend geändert, dass zwei Grünflächen zum Anpflanzen von standortgemäßen Laubbäumen und Sträuchern gem. § 9 (1) 25 a BauGB in den Planentwurf aufgenommen wurden.

Eine aktualisierte Artenschutzprüfung liegt vor (LökPlan, Anröchte, Oktober 2015). In der Artenschutzprüfung wird festgestellt, dass unter Berücksichtigung der empfohlenen Maßnahmen und nach dem aktuellen Kenntnisstand davon ausgegangen werden kann, dass keine planungsrelevante Art bei Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 102 erheblich beeinträchtigt wird und daher keine Verbotstatbestände nach §44 BNatSchG erfüllt werden.

Die Empfehlungen des Gutachters sind in den Planentwurf aufgenommen.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

für das heutige Verkehrsaufkommen sowie das zu erwartende Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung der Bahnunterführung Langenwiedenberg und unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums ermittelt.

Aus der Untersuchung zum Verkehrslärm geht hervor, dass gemäß der 16. BImSchV maßgebliche Immissionsgrenzwerte überschritten werden, so dass im Rahmen des parallel geführten Bebauungsplanverfahrens zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen sind!

Auf die Stellungnahmen der für den Verkehrslärm zuständigen TöB wird an dieser Stelle hingewiesen.

Gegen die Maßnahme bestehen unter Beachtung der nachfolgend aufgeführten Punkte aus Sicht des vorbeugenden Brandschutzes keine Bedenken.

#### 1. Einhaltung von Hilfsfristen

Da es sich hierbei um ein Areal handelt, welches bereits durch öffentliche Verkehrsflächen erschlossen wurde, sieht die Brandschutzdienststelle keinen Handlungsbedarf bezogen auf eine, die Gefahrenabwehr betreffende erneute Anpassung an die gesetzlich vorgeschriebene Hilfsfrist, da feuerwehrtechnische Fahrzeuge zeitgerecht zur nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr eingesetzt werden können.

#### 2. Vorhaltung von Feuerwehrfahrzeugen, insbesondere von Hubrettungsfahrzeugen

Da die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Werl bereits über ein Hubrettungsfahrzeug (DLK) verfügt, ändert sich aus Sicht der Brandschutzdienststelle an der Notwendigkeit an der Beurteilung dieses Punktes nichts.

#### 3. Zufahrt für die Feuerwehr

Aus Sicht der Brandschutzdienststelle ist die Zufahrt bereits jetzt schon als gesichert anzusehen. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes ist jedoch immer der § 5 BauO NRW einzuhalten.

#### 4. Löschwasserversorgung

Bereitstellung von Löschwasser

Gemäß § 1 Abs. 2 FSHG stellen die Gemeinden eine den örtlichen Verhältnissen angemessene Löschwasserversorgung sicher.

Dimensionierung der Löschwasserleitungen

Die Brandschutzdienststelle hält es für erforderlich, dass für diesen Bereich/Änderung des Bebauungsplanes eine, gemäß dem Arbeitsblatt W 405 der Deutschen Vereinigung Gas- und Wasser (DVGW), Löschwasserversorgung bereitgestellt wird, die eine Entnahme von mindestens 96 m<sup>3</sup>/h für die Dauer von 2 Stunden sicherstellt.

Löschwasserentnahmemöglichkeiten

Zulässig sind aus Sicht der Brandschutzdienststelle:

- Überflurhydranten (ÜFH) gemäß DIN 14384
- Unterflurhydranten (UFH) gemäß DIN 14339

Hinweis:

Es ist durch z. B. bauliche Maßnahmen jederzeit zu gewährleisten, dass Unterflurhydranten nicht zu- oder überparkt werden können.

- Löschwasserentnahmestellen (z. B. Löschwasserteiche oder unterirdische Lösch-wasserbehälter) gemäß DIN 14210 oder DIN 14230

Entfernung zu Löschwasserentnahmestellen

Geeignete Löschwasserentnahmestellen sind in einem Umkreis (Radius) von 150 m um den Bereich sicherzustellen.

Hinweis:

Dieser Umkreis gilt nicht über unüberwindbare Hindernisse hinweg. Diese sind z. B. Bahntrassen oder mehrstreifige Schnellstraßen sowie große langgestreckte Gebäudekomplexe, die die tatsächliche Laufstrecke zur Löschleitungsverlegung gegenüber dem Umkreis um die Löschwasserentnahmestellen unverhältnismäßig verlängern.

Das Sachgebiet Bodenschutz gibt folgenden Hinweis:

In dem Planbereich ist ein Altstandort registriert (4413-0172). Es handelt sich dabei um einen ehemaligen Schrottplatz. In einer orientierenden Untersuchung 1990 wurde eine lokale Verunreinigung mit Mineralöl-Kohlenwasserstoffen festgestellt, die aber bei der damaligen Nutzung

<p>nicht sanierungsbedürftig war. Im Rahmen der Umnutzung muss nun eine Sanierung (vor Erteilung einer Baugenehmigung) erfolgen. Die Detailplanung ist mit mir abzustimmen.</p>	<p>In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass bei einer Änderung der Flächennutzung die vorliegenden Gutachten in Abstimmung mit dem Kreis Soest durch weitere Untersuchungen zu ergänzenden sind. Es ist sinnvoll, Untersuchungen erst bei konkreten Bauvorhaben vorzunehmen, da die Untersuchungen dann gezielt bzw. in Abstimmung mit der vorgesehenen Nutzung durchgeführt und der Sanierungsbedarf entsprechend des Vorhabens festgestellt werden kann.</p>
<p>19. IHK Arnsberg Schreiben vom 28.08.2015, per Email eingegangen am 28.08.2015</p> <p>Zu der o. g. Planung haben wir bereits umfänglich mit Schreiben vom 10.07.2009 bzw. 05.10.2011 wie folgt Stellung genommen: „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 Anfahrtmöglichkeit 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 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 Ver-</p>	<p>Es wird auf die Abwägungsvorschläge zu der Stellungnahme vom 05.10.2011 verwiesen (s. Anlage 1 der Beschlussvorlage Nr. 264 zur Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses vom 02.06.2015).</p>

schwenkung 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 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 „Nahversorgungsschwerpunkt“ im Werler Norden verfolgt das Ziel, die bisher räumlich getrennten Angebote des

<p>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.“</p> <p>Diese Beurteilung gilt nach wie vor. Insbesondere halten wir es weiterhin für dringend geboten, in enger Abstimmung mit den betroffenen Betrieben frühzeitig Lösungen zur Minimierung von etwaigen Einschränkungen bzw. Belastungen durch die genannte Planung zu entwickeln.</p>	
<p>20. Deutsche Bahn AG Schreiben vom 21.09.2015, eingegangen am 28.09.2015</p> <p>Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und DB Station&amp;Service AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o. a. Verfahren.</p>	

Seitens der Deutschen Bahn AG bestehen gegen die uns vorliegende Bauleitplanung der Stadt Werl Bedenken. Anlagen der Deutschen Bahn AG wurden überplant.

Stellungnahme der DB Netz AG, Ansprechpartner Herr Christian Sentek,  
Tel : 02381370-28192:

Im Entwurf des B-Plans Nr. 102 befindet sich im Bereich des Bahnübergangs Hammer Str. auf einer Teilfläche des Kreuzungsstücks die Festsetzung einer „Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB, Besondere Zweckbestimmung: Fuß- und Radwegübergang Bahn“. Mit dieser Festsetzung wird gewidmete Bahnfläche der gemeindlichen Planung unterworfen, was rechtlich unzulässig ist. Wir fordern Sie auf, diese Festsetzung zurückzunehmen und lediglich Bahnfläche darzustellen. Einer auch nur nachrichtlichen Darstellung eines Bahnübergangs für Fußgänger und Radfahrer an der Stelle des jetzigen Bahnübergangs Hammer Str. widersprechen wir ebenfalls. Die weitere Vorhaltung des Bahnübergangs für Fußgänger und Radfahrer ist nicht mit der DB Netz AG abgestimmt und kann nicht Bestandteil der gemeinsamen Kreuzungsmaßnahme zur Beseitigung der beiden Bahnübergänge Hammer Str. und Langenwiedenweg sein. Wir verweisen zur Begründung auf unsere Schreiben vom 13.04.2010, 31.01.2011 und 17.08.2011 und betonen, dass die DB Netz AG nicht bereit ist, im Rahmen des bisherigen gemeinsamen Planungskonzepts eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen, die nicht die vollständige und dauerhafte Beseitigung der beiden benachbarten Bahnübergänge Hammer Str. und Langenwiedenweg zum Ziel hat.

Im Zusammenhang mit der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg soll der Bahnübergang Hammer Straße für den motorisierten Verkehr, der zum Langenwiedenweg geführt wird, entfallen. Lediglich für Fußgänger und Radfahrer soll an dieser Stelle eine Überquerungsmöglichkeit die Bahnlinie erhalten werden. Deshalb wurde im Planentwurf im Bereich des bestehenden Bahnüberganges Hammer Straße eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung: Fußgänger und Radfahrer festgesetzt. Da die Stadt im Bereich von Bahnanlagen keine Planungshoheit hat, wird von einer Festsetzung abgesehen. Dennoch ist der Fußgänger- und Radfahrerübergang im Planentwurf dargestellt, da er Bestandteil städtischer Planungen ist. In nachgelagerten Verfahren (Planungs- / Kreuzungsvereinbarung, Planfeststellung / -genehmigung) sind hierzu weitere Abstimmungen mit der DB Netz AG erforderlich. Die Stadt ist in Bezug auf die Planung des Fußgänger- und Radfahrerüberganges Hammer Straße seit mehreren Jahren im Gespräch mit der DB Netz AG. Bisher konnte aber kein Einvernehmen erzielt werden.

Mit dem Erhalt der Überquerungsmöglichkeit der Bahnlinie im Bereich der Hammer Straße für Fußgänger und Radfahrer wird die kurze und direkte sowie historische Verbindung des nördlichen Stadtgebietes mit der Innenstadt (Fußgängerzone) bewahrt und damit insbesondere den Bedürfnissen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität Rechnung getragen. Außerdem wird damit den Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes entsprochen, da es im § 3 vorsieht, aus Sicherheitsgründen „... Kreuzungen zu beseitigen oder durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten...“, was durch die Schließung des Bahnüberganges Hammer Straße für den



Weiterhin erheben wir Bedenken bzgl. der ebenfalls gegenüber den bisher bekannten Entwürfen neu aufgenommen (nachrichtlichen) Darstellung eines Durchstichs der Personenunterführung zum Bahnsteig. Hier erfolgte keine planerische Abstimmung mit der DB Netz AG in Bezug auf die bisher geplanten Ersatzmaßnahmen im Zuge der Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahme.

Konkret verweisen wir auf die Doppelversorgung für Fußgänger und Radfahrer durch die unmittelbare Nachbarschaft von Personenunterführung und geplanter Eisenbahnüberführung mit beidseitigem(!) Fuß- und Radweg. Diese Konstellation kann Auswirkungen auf den bisher abgestimmten Umfang der kreuzungsbedingt zu finanzierenden Maßnahmen haben und gefährdet den bisher abgestimmten Maßnahmenumfang. Die zusätzliche Anordnung der nördlichen Anbindung an die Personenunterführung wurde der DB Netz AG im Rahmen einer Besprechung am 10.06.2015 mitgeteilt. Seitens der DB Netz AG wurde auf mögliche Auswirkungen auf die Abgrenzung und Finanzierung der Kreuzungsmaßnahme hingewiesen sowie darauf, dass es sich bei der vorhandenen Personenunterführung um eine Anlage der bis dato nach Angaben der Stadt Werl nicht beteiligten DB Station und Service AG handelt.

Stellungnahme der DB Station&Service AG, Ansprechpartnerin Frau Schwarte, Tel.: 0231729 -38572:

Gegen die geplanten Maßnahmen der Stadt Werl zur Bahnhofsumfeldsanierung haben wir grundsätzlich keine Bedenken. Wir möchten hier noch einmal darauf hinweisen, dass der Kaufvertrag für das Empfangsgebäude eine grundbuchlich eingetragene persönliche Dienstbarkeit bezüglich der Nutzung des Empfangsgebäudes und eines Wegerechts zu Gunsten der DB AG beinhaltet. Dieser Sachverhalt sollte berücksichtigt werden, besonders in Bezug auf die geplante Bi-

motorisierten Verkehr erfüllt wird.

Ferner liegt dem Erhalt des Bahnüberganges Hammer Straße für Fußgänger und Radfahrer der Ratsbeschluss vom 14.07.2011 (s. Beschlussvorlage Nr.365 a) zu Grunde.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Der geplante Durchstich der Personenunterführung zum Bahnsteig in Richtung Norden wurde der DB Netz AG im Rahmen einer Besprechung am 10.06.2015 mitgeteilt.

Der Station & Service AG ist die Planung schon länger bekannt (s. Stellungnahme der DB Station&Service AG als Bestandteil der Stellungnahme der DB Netz AG vom 21.09.2015).

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

ke&Ride-Anlage.

Auch während der Sanierung muss der ungehinderte und gesicherte Zugang unserer Reisenden zur Verkehrsstation gewährleistet werden. Sollte es hier Unregelmäßigkeiten geben, möchten wir im Vorfeld von der Stadt informiert werden.

Ein möglicher Tunneldurchstich als Maßnahme der Stadt (Finanzierung ausschließlich durch die Stadt, es wird keine Beteiligung der DB AG geben) unseres Personentunnels ist uns bekannt. Es gab vor längerer Zeit diesbezüglich Gespräche, aber keine konkreten Details und Verträge. Diese sind uns zumindest nicht bekannt.

Eine Zustimmung zu dieser Maßnahme kann nur vertraglich geregelt werden und dazu sollte die Stadt mit uns in Verbindung treten.

Darüber hinaus möchten wir im Rahmen weitergehender Planungen zur Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen im Bahnhofsumfeld durch die Stadt Werl weiterhin als Betreiber der Verkehrsstation direkt mit einbezogen werden.

In nachgelagerten Verfahren sind weitere Abstimmungen zum geplanten Durchstich der Personenunterführung mit der DB Netz AG und der Station & Service AG erforderlich.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der Planentwurf drei Querungsmöglichkeiten (Fuß- und Radwegequerung Hammer Straße/ Bahnunterführung Langenwiedenweg mit beidseitigem Geh- und Radweg / Tunneldurchstich) als Angebote beinhaltet. In Abhängigkeit nachgelagerter Verfahren und weiterer Abstimmungen kommt die ein oder andere Querung ggfls. nicht oder nur teilweise zur Umsetzung.

Die DB Station&Service AG wird in weitere Planungen mit einbezogen.

<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-Zubehörbereichs sowie gastronomische Betriebe ansässig, die auf eine direkte Anfahrtmöglichkeit 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-

Ben 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 Immissions-schutzes 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, Langenwiedeweg, 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 Langenwiedenweg 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>

<p>- Die Lärmemission würde nach dem Abbruch der Scheune ansteigen.</p> <p>- Durch den Bau des Kreisverkehrs und der Straße wäre das Grundstück von zwei weiteren Seiten (Süd und Ost) erschlossen.</p> <p>- Durch die Planung ergibt sich ein erheblicher Wertverlust für das Grundstück.</p> <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> <p>- Die Zufahrt zum Grundstück muss überplant werden, da der vorgesehene Einfahrtsbereich direkt durch den Vorgarten an den</p>	<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>
--	--

<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 Langenwiedenweg 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>
--	--

<b>Wallfahrtsstadt Werl</b>		Der Bürgermeister			
<b>Beschlussvorlage</b>		Vorlage-Nr. <b>372</b>			
zur <input checked="" type="checkbox"/> öffentlichen <input type="checkbox"/> nichtöffentlichen Sitzung des		TOP			
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Planungs-, Bau- und Umweltausschusses</b>	am <b>12.11.2015</b>	Personalrat ist zu beteiligen <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			
<input type="checkbox"/> <b>Hauptausschusses</b>		Zustimmung <input type="checkbox"/> ist beantragt <input type="checkbox"/> liegt vor			
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Rates</b>	<b>26.11.2015</b>				
<b>Agenda-Leitfaden</b>					
wurde berücksichtigt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein (Begründung s. Sachdarstellung) <input type="checkbox"/> nicht relevant					
<b>Erträge und / oder Einzahlungen</b> <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> einmalig <input type="checkbox"/> jährlich in Höhe von €					
<b>Aufwendungen und / oder Auszahlungen</b> <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> einmalig <input type="checkbox"/> jährlich in Höhe von €					
<b>Haushaltsmittel</b> stehen <input type="checkbox"/> nicht <input type="checkbox"/> nur mit € zur Verfügung bei Sachkonto (Deckungsvorschlag s. Sachdarstellung)					
<b>Folgekosten:</b>					
Durch bilanzielle Abschreibungen <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> jährlich in Höhe von €					
Direkte Folgekosten durch z.B. Bewirtschaftung, Personal etc. <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> einmalig <input type="checkbox"/> jährlich in Höhe von €					
<b>Nachrichtlich:</b>					
Finanzierungskosten unter Berücksichtigung der Kreditfinanzierungsquote und eines derzeitigen durchschnittlichen Zinssatzes von % <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> jährlich in Höhe von €					
Datum: 26.10.2015	Unterschrift	Sichtvermerke			
Abt. 61		20	FBL	Allg. Vertreter	BM
AZ: 61-Schu					

**Titel: 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl**

- Hier:
- Beschluss über die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu den im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Nachbarkommunen) nach § 4 Abs. 1 BauGB eingegangenen Stellungnahmen (**Anlage 3**)
  - Beschluss über die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu den im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Nachbarkommunen) nach § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen (**Anlage 4**)
  - Beschluss über die Abwägung der landesplanerischen Stellungnahmen gemäß § 34 Abs. 1 und Abs. 5 LPlG NW (in Anlagen 3 und 4 enthalten)
  - Beschluss über die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl über die Entscheidung des Arbeitskreises „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet und angrenzender Bereiche“ (**Anlage 5**)
  - Beschluss über die 85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl einschließlich seiner Begründung (mit Umweltbericht) (**Anlagen 1 und 2**)

## **Sachdarstellung:**

In seiner Sitzung am 24.02.2015 hat der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss die Freigabe des Planentwurfs der 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl (**Anlage 1**) mit Begründung und Umweltbericht (**Anlage 2**) zur Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB (öffentliche Auslegung), der Nachbargemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen (s. Vorlage Nr. 206). Der Entwurf zur 85. Änderung des Flächennutzungsplans beinhaltet die Umwandlung einer Fläche für die Landwirtschaft in ein Sonstiges Sondergebiet „Großflächiger Einzelhandel - Hersteller-Direktverkaufszentrum“ (§ 11 Abs. 2 BauNVO) mit der maximalen Verkaufsfläche von 13.800 qm sowie – im nordwestlichen Planbereich – in eine örtliche/überörtliche Hauptverkehrsstraße.

Die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB des Planentwurfs, der erstellten Gutachten und der bis dahin im Verfahren eingegangenen Anregungen (inklusive der umweltrelevanten Anregungen) mit Stellungnahmen der Verwaltung zu den einzelnen Anregungen erfolgte in der Zeit vom 20.07.2015 bis zum 28.08.2015. Im Wesentlichen mit Schreiben vom 07.07.2015 wurden die Nachbargemeinden sowie die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, gemäß § 4 Abs. 2 BauGB um Stellungnahme zu dem Planentwurf und der Begründung bis zum 21.08.2015 gebeten. Teilweise wurden Fristverlängerungen gewährt. Entsprechend einer Anregung des Ennepe-Ruhr-Kreises wurde außerdem allen bis dahin noch nicht beteiligten kreisangehörigen Städten des Ennepe-Ruhr-Kreises nachträglich Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die während der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB, der Behörden- und Trägerbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB sowie die während der frühzeitigen Beteiligungen (§ 3 Abs. 1 / § 4 Abs. 1 BauGB) eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden sind -versehen jeweils mit einem Vorschlag für die Abwägung der jeweiligen Stellungnahme durch den Rat der Wallfahrtsstadt Werl - in der **Anlagen 3 und 4** zu dieser Beschlussvorlage aufgeführt. Über die Abwägungsvorschläge zu allen im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen ist zu beschließen.

Mit Schreiben vom 08.09.2014 hat die Stadt Werl gemäß § 34 Abs. 1 LPlG NW um Mitteilung gebeten, welche Ziele der Raumordnung für den Planbereich der 85. Flächennutzungsplanänderung bestehen. Die landesplanerische Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg vom 07.11.2014 ist unter Ziffer III. 1 Bestandteil der **Anlage 3**. Am 08.07.2015 ist der Bezirksregierung Arnsberg eine Ausfertigung des Entwurfs der 85. Flächennutzungsplanänderung zugeleitet worden. Die Bezirksregierung Arnsberg hat sich hierzu mit Schreiben vom 07.08.2015 geäußert (**Anlage 4**, Ziffer III. 1). Die genannten landesplanerischen Stellungnahmen werden bei der Beschlussfassung über die 85. Flächennutzungsplanänderung berücksichtigt. Über die Abwägungsvorschläge ist zu beschließen.

Die Wallfahrtsstadt Werl hat die der 85. Flächennutzungsplanänderung zugrundeliegende Planung für ein Herstellerdirektverkaufszentrum am 21.11.2014 im Arbeitskreis „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche“ vorgestellt und am 20.01.2015 einen Antrag auf Herstellung des regionalen Konsenses gestellt. In der Sitzung des Arbeitskreises am 20.2.2015 ist festgestellt worden, dass der regionale Konsens nicht besteht. Die Entscheidung über den

regionalen Konsens wird im Rahmen der Beschlussfassung über die 85. Flächennutzungsplanänderung berücksichtigt (**Anlage 5**). Über den Abwägungsvorschlag ist zu beschließen.

In den während der Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen wurde vielfach Bezug genommen auf die Stellungnahmen, die während der frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB vorgebracht wurden und es wurden diese bekräftigt. Es wurde vor allem gerügt, dass das Vorhaben zwingend zu beachtenden Vorgaben des Landesentwicklungsplans, namentlich des Sachlichen Teilplans großflächiger Einzelhandel, sowie des Regionalplans widerspreche. In den beigefügten Abwägungsvorschlägen der Verwaltung sowie in der Begründung ist die Rechtsansicht der Stadt Werl, dass dem Vorhaben keine zwingend zu beachten planerischen Vorgaben entgegenstehen, ausführlich begründet worden.

Weitere Einwendungen beziehen sich auf die befürchteten Auswirkungen des Vorhabens auf zentrale Versorgungsbereiche in den Nachbarkommunen sowie auf die Innenstadt der Stadt Werl. Insoweit geht die Stadt Werl aber aufgrund der Wirkungsanalyse des Instituts ecostra davon aus, dass Funktionsstörungen in zentralen Versorgungsbereichen der Nachbarkommunen nicht zu erwarten sind. Auch in der Innenstadt von Werl ist ein flächendeckendes Wegbrechen von Ladengeschäften im Sortimentsbereich Schuh- und Lederwaren mit negativen Auswirkungen auf den Branchenmix nicht zu erwarten.

Vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe wurde im Beteiligungsverfahren vorgebracht, dass sich im Bereich des Plangebiets ein Bodendenkmal (mittelalterliche Wüstung) befinde, das der Planung entgegenstehen könnte. Diese Einschätzung wird von der Stadt Werl nicht geteilt, zumal der Bereich für das FOC-Gebäude sich weitgehend außerhalb der vermuteten Fläche des Bodendenkmals befindet. Es ist beabsichtigt, im Bebauungsplanverfahren Bodenerkundungen durchzuführen, um die Schutzwürdigkeit der Wüstung zu untersuchen und den Umgang mit den Befunden dann mit dem Landschaftsverband abzustimmen.

Seitens der Öffentlichkeit wurde im Zeitraum der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB lediglich vom Neuen Heimat- und Geschichtsverein Werl e.V. sowie vom Gewerbeverein Neubeckum eine Stellungnahme abgegeben. Bürger äußerten sich nicht. Während der Neue Heimat- und Geschichtsverein Werl e.V. das Planungskonzept für das Factory Outlet Center mit deutlicher Mehrheit der Vorstandsmitglieder begrüßt, rügt der Gewerbeverein Neubeckum - wie auch benachbarte Städte und Gemeinden - die Auswirkungen der Planung auf die zentralen Versorgungsbereiche. Wie oben erläutert, geht die Stadt Werl insoweit aber aufgrund der Wirkungsanalyse des Instituts ecostra davon aus, dass Funktionsstörungen in zentralen Versorgungsbereichen der Nachbarkommunen nicht zu erwarten sind.

Änderungen am Entwurf zur 85. FNP-Änderung sind nicht vorgenommen worden, so dass der mit dieser Vorlage vorgelegte Plan dem Entwurf der öffentlichen Auslegung entspricht. Die bereits mit Vorlage Nr. 53/2014 vorgelegten Fachgutachten haben unverändert Bestand; sie sind auf der Internetseite der Wallfahrtsstadt Werl [www.werl.de](http://www.werl.de) – Rathaus – Planen und Bauen – Entwicklungskonzepte – Factory Outlet Center FOC abrufbar. Bezüglich der Anregung eines Bürgers im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB zu einer möglichen Mehrbelastung durch Verkehrslärm wurde zusätzlich für den Ortsteil Hilbeck ermittelt, für welche Gebäude bereits jetzt die Voraussetzungen für eine Verkehrslärmsanierung entsprechend den Regelungen der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97) erfüllt

werden. Die Untersuchung konzentriert sich auf die Tageszeit, da nachts keine Mehrverkehre zu erwarten sind. Die Begründung wurde unter Kap. 7.3 ergänzt.

Soweit Änderungen gegenüber den Verfahrensunterlagen aus den Verfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB vorgenommen worden sind, sind sie kursiv dargestellt.

Zum Abschluss des Verfahrens zur 85. Änderung des Flächennutzungsplanes ist über

- die Abwägung der im Bauleitplanverfahren eingegangenen Stellungnahmen gem. §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB (**Anlage 3**),
- die Abwägung der im Bauleitplanverfahren eingegangenen Stellungnahmen gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB (**Anlage 4**),
- die Abwägung zur landesplanerischen Stellungnahme gemäß § 34 Abs. 1 und § 34 Abs. 5 LPlG NW (**Anlage 3**, Ziffer III. 1 und **Anlage 4**, Ziffer III. 1),
- die Abwägung der Entscheidung über den regionalen Konsens (**Anlage 5**)
- sowie über die 85. Änderung des Flächennutzungsplanes selbst (**Anlage 1**) einschließlich Begründung mit Umweltbericht (**Anlage 2**) zu beschließen.

### **Beschlussvorschlag:**

- a) Die aus den **Anlagen 3, 4 und 5**, jeweils rechte Spalte, ersichtliche Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu den im Verfahren zur 85. Änderung des Flächennutzungsplanes vorgebrachten Stellungnahmen gem. §§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1, 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB, zu den landesplanerischen Stellungnahmen gemäß § 34 Abs. 1 und § 34 Abs. 5 LPlG NW sowie zu der Entscheidung über den regionalen Konsens wird beschlossen.
- b) Die 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl mit Begründung (einschließlich Umweltbericht) gemäß **Anlagen 1 und 2** wird beschlossen.

### **Anlagen:**

**Anlage 1** Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan und Plan der 85. Änderung

**Anlage 2** Begründung zur 85. Flächennutzungsplanänderung einschließlich Umweltbericht

**Anlage 3** Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Nachbarkommunen) nach § 4 Abs. 1 BauGB sowie landesplanerische Stellungnahme gemäß § 34 Abs. 1 LPlG NW und Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu diesen Stellungnahmen

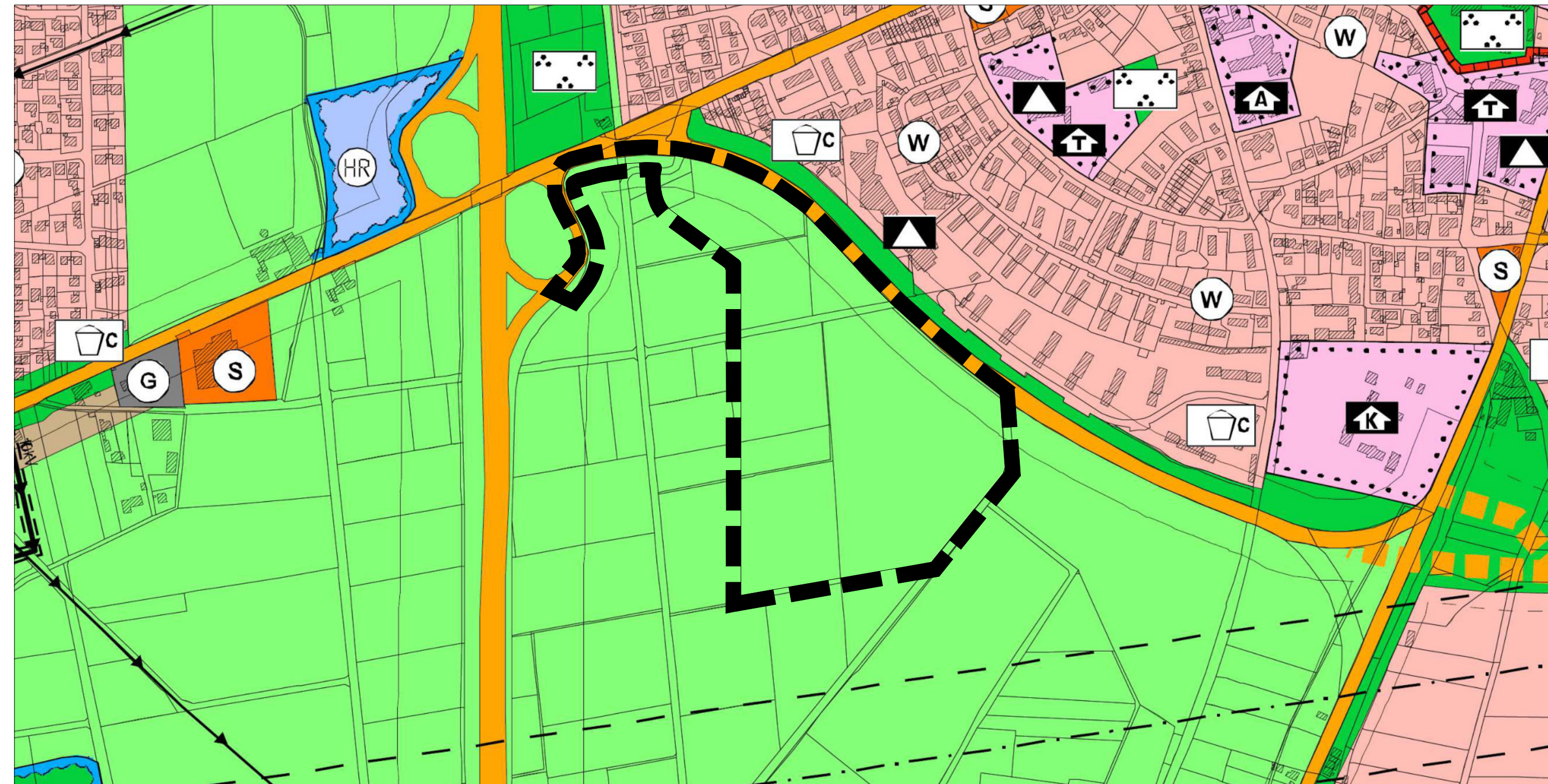
**Anlage 4** Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie im Rahmen der Beteiligung der Behörden und

sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Nachbarkommunen) nach § 4 Abs. 2 BauGB sowie landeplanerische Stellungnahme gemäß § 34 Abs. 5 LPlG NW und Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu diesen Stellungnahmen

**Anlage 5** Entscheidung über den regionalen Konsens des Arbeitskreises „regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche“ und Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl zu dieser Entscheidung.



**Auszug aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan M 1:5.000 (im Original)**



**Legende**

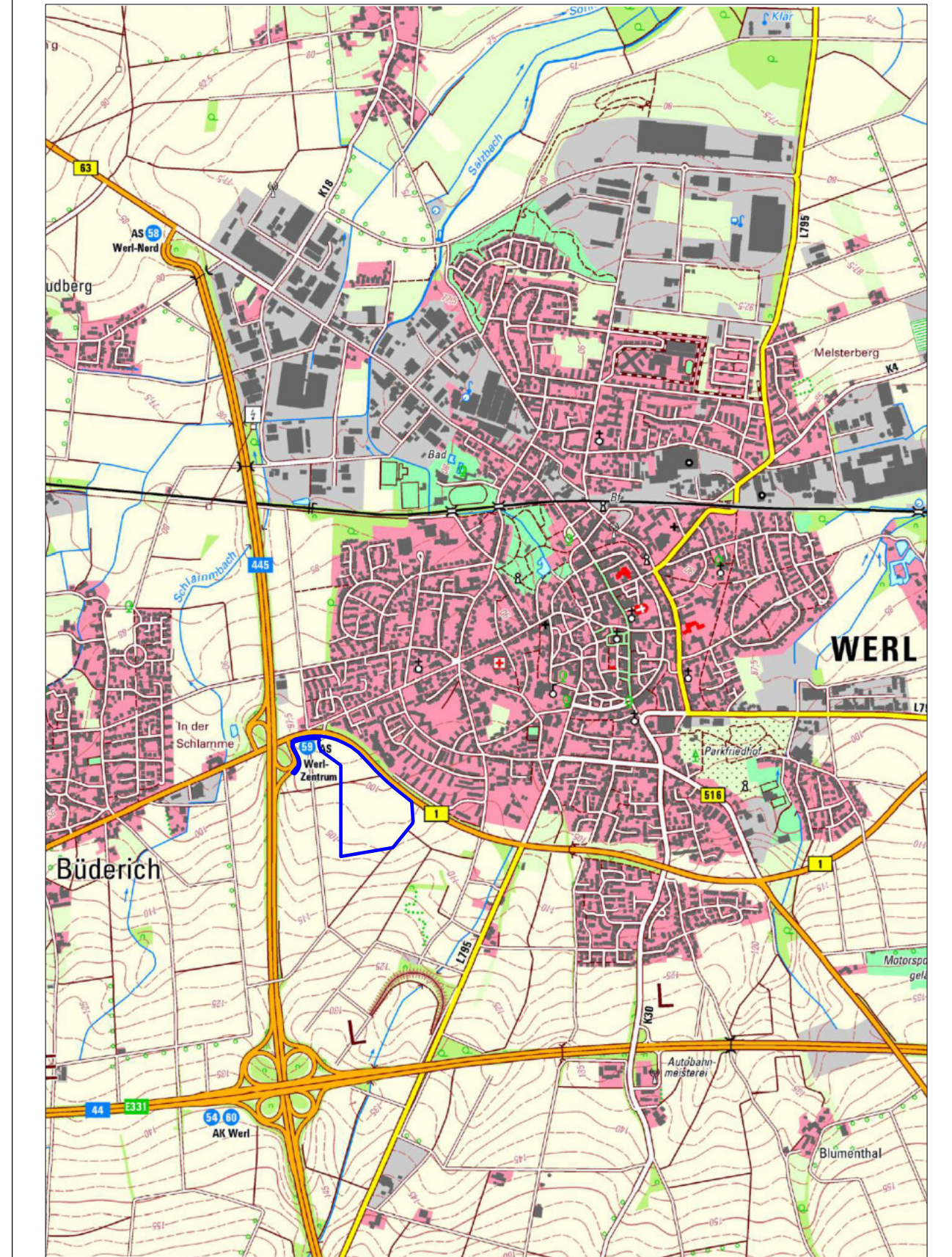
- Abgrenzung des Änderungsbereiches
- Fläche für die Landwirtschaft (§ 5 (2) Nr. 9a BauGB)

**85. Änderung des Flächennutzungsplanes M 1:5.000 (im Original)**



**Legende**

- Abgrenzung des Änderungsbereiches
- Sonstiges Sondergebiet "Großflächiger Einzelhandel - Herstellerdirektverkaufszentrum" (§ 11 (2) BauNVO) mit der max. Verkaufsfläche von 13.800 qm
- Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge (§ 5 (2) Nr. 3 BauGB): örtliche/überörtliche Hauptverkehrsstraßen



**Übersichtsplan M 1:25.000 (im Original)**

**ÄNDERUNGSBESCHLUSS**

Die 85. 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 20.06.2013 beschlossen worden.

Der Beschluss ist am 09.07.2013 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 22.09.2014 bis zum 31.10.2014 durchgeführt.

Ort und Zeit der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sind am 15.09.2014 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 18.09.2014 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 31.10.2014 gebeten.

Werl, den .....

.....  
Bürgermeister

**BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN**

Der Entwurf mit Begründung wurde den Behörden, Nachbargemeinden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB i.V. mit § 2 (2) BauGB aufgrund des Beschlusses des PBUA vom 24.02.2015 mit Schreiben vom 07.07.2015/04.08.2015/31.08.2015 zugesandt. Sie wurden um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 21.08.2015/11.09.2015/02.10.2015 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 24.02.2015 in der Zeit vom 20.07.2015 bis einschließlich 28.08.2015 öffentlich ausgelegen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sind am 25.06.2015 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Werl, den .....

.....  
Bürgermeister

**ABWÄGUNG UND BESCHLUSS**

Der Rat der Stadt 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 Arnsberg, AZ: ..... am ..... genehmigt worden.

Arnsberg, den .....

.....  
Bezirksregierung Arnsberg  
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



Wallfahrtsstadt  
**Werl**

**85. Änderung des Flächennutzungsplanes**



Angefertigt im Januar 2015



BKR Essen  
Büro für Kommunal- und Regionalplanung  
Propsteistraße 80, 45239 Essen  
Tel.: 0201/491573, Fax: 0201/494117  
www.bkr-essen.de, info@bkr-essen.de



## 85. Änderung des Flächennutzungsplans



- Begründung -

Stand 29.10.2015

Änderungen gegenüber der öffentlichen Auslegung / Behörden- und Trägerbeteiligung sind kursiv dargestellt

---



## Inhalt

<b>Teil A: Begründung</b>	<b>3</b>
1. Anlass und Zielsetzung	3
2. Lage des Standorts und vorhandene Nutzungen	3
3. Entwicklungs- und Planungsziele, Planungsrecht	4
3.1 Entwicklungsziele	4
3.2 Planungsrecht	5
3.3 Planungsziele	17
3.4 Standortanforderungen an Factory Outlet Center	17
4. Erschließung	18
4.1 Verkehr	18
4.2 Entwässerung	19
5. Natur und Landschaft	19
6. Plandarstellungen	20
7. Auswirkungen der Planung	20
7.1 Raumordnerische und städtebauliche Folgen für den Einzelhandel	20
7.2 Verkehrliche Auswirkungen	22
7.3 Verkehrslärm im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck	22
7.4 Sonstige Auswirkungen	24
<b>Teil B: Umweltbericht</b>	<b>26</b>
1. Inhalte und Ziele der FNP-Änderung	26
2. Ziele des Umweltschutzes	26
3. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	26
4. Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	31
5. Prüfung von Alternativen	31
6. Beschreibung der verbleibenden erheblichen Negativauswirkungen	32
7. Monitoringkonzept	32
8. Zusammenfassung der Ergebnisse der Umweltprüfung	32
<b>Literatur- und Quellenverzeichnis</b>	<b>37</b>

## **Teil A: Begründung**

### **1. Anlass und Zielsetzung**

Der Stadt Werl liegt der Antrag der JBR Outlet Werl GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main zur Einleitung eines Änderungsverfahrens des Flächennutzungsplanes vor, um die Ansiedlung eines Herstellerdirektverkaufszentrums (Factory Outlet Center, kurz FOC) an der historischen Handelsstraße Hellweg südlich der Bundesstraße 1 nahe der A 445, Anschlussstelle Werl-Zentrum, Büberich, zu ermöglichen. Der wirksame Flächennutzungsplan stellt den im Entwurfsplan gekennzeichneten Bereich als Fläche für die Landwirtschaft dar.

An dem Standort an der historischen Handelsstraße Hellweg soll auf einer Fläche von ca. 12 ha für die Ansiedlung eines Herstellerdirektverkaufszentrums (FOC) im Flächennutzungsplan neben einer Verkehrsfläche ein Sonstiges Sondergebiet (SO) nach § 11 Abs. 2 BauN-VO mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum – mit einer maximalen Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup>“ dargestellt werden.

Das Herstellerdirektverkaufszentrum soll die mittelzentrale Funktion von Werl stärken und zur Fortentwicklung der Stadt Werl beitragen; damit soll das sortimentsbezogene Warenangebot in Werl eine qualitative Aufwertung erfahren. Der Standort Werl bietet eine verkehrsgünstige Anbindung und Lage am Schnittpunkt zweier Bundesfernstraßen und Entwicklungsachsen und befindet sich in einer touristisch interessanten Region. Der Standort liegt in etwa 30-minütiger Entfernung einer Autofahrt zum nächsten Ballungsraum.

### **2. Lage des Standorts und vorhandene Nutzungen**

Zu Beginn der Planungen wurden geeignete Standorte anhand von Standortkriterien auf potenzielle Flächen für die Ansiedlung eines FOC untersucht. Die Grundvoraussetzungen für die Ansiedlung eines FOC ist eine größere, zusammenhängende und verkehrsgünstig gelegene Fläche, deren Nutzung keine wesentlichen Restriktionen aus Belangen des Natur- und Umweltschutzes entgegenstehen. In Werl wurden mit Hilfe von Standortkriterien zwei Flächen (A und B) an den BAB-Anschlussstellen Werl-Zentrum und Werl-Süd ermittelt, die aufgrund ihrer Lage unmittelbar an Autobahnausfahrten und ihrer Nähe zum Siedlungsraum für die Ansiedlung eines FOC potenziell geeignet erscheinen. Ferner wurden zwei weitere Standortalternativen im Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) der Stadt Werl untersucht, die nicht unmittelbar an einer Autobahnausfahrt liegen; diese Standorte erweisen sich wegen verschiedener Restriktionen als nicht geeignet (vgl. Kap. B5.). Die Standortuntersuchung kam zu dem Schluss, dass sich die Teilfläche A4 an der BAB 445-Anschlussstelle Werl-Zentrum am besten für das geplante Vorhaben eines FOC eignet.

Das Plangebiet der 85. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) liegt südwestlich des Werler Stadtzentrums, im äußeren Stadterweiterungsring südlich der Bundesstraße 1 (B 1) und in unmittelbarer Nähe zum Schnittpunkt der B 1 mit der BAB 445. Es umfasst den Bereich des geplanten Factory Outlet Center (FOC) und seine Anbindung an die BAB-Anschlussstelle mit Erweiterung der B 1. Der Standort ist Teil des südlichen Erweiterungsringes der Stadt Werl, der bereits durch große Wohngebiete zwischen Wickeder Straße und Neheimer Straße vorgeprägt ist und dessen Entwicklung seit den 60er Jahren vorangetrieben wird.

Folgende Nutzungen liegen im Plangebiet und seiner Umgebung: Das Plangebiet wird zurzeit ausschließlich landwirtschaftlich genutzt. In der nach Norden leicht abfallenden landwirtschaftlichen Fläche verläuft ein Graben in Ost-West-Richtung. Entlang des Grabens stehen einzelne Bäume und Gehölze, die als erhaltenswert einzustufen sind.

Die Umgebung des Plangebietes ist durch die im Süden und Westen überwiegenden landwirtschaftlichen Flächen geprägt. Die westlich gelegene BAB 445 und deren Anschlussstelle zerschneidet die Freiflächen und trennt die Ortsteile Buderich und Zentrum.

Nordöstlich schließt sich eine Wohnbebauung an, die das weiter nordöstlich liegende Stadtzentrum umgibt. Diese Wohnbebauung ist zur B 1 und somit auch zum Plangebiet mittels eines ca. 25 m breiten Gehölzstreifens abgeschirmt. Nördlich der Fläche direkt an der Anschlussstelle der BAB 445 befindet sich ein kleiner Park-and-Ride-Parkplatz.

### **3. Entwicklungs- und Planungsziele, Planungsrecht**

#### **3.1 Entwicklungsziele**

Werl gehört zu den Städten im ländlichen Raum mit durchschnittlichem soziodemografischem Status, aber deutlich negativen Faktoren als Wirtschaftsstandort. So wies Werl 2011 eine negative Arbeitsplatzentwicklung in den letzten 5 Jahren, unterdurchschnittliche Erwerbstätigenquoten, eine überdurchschnittliche Arbeitslosenquote und einen geringen Anteil Hochqualifizierter auf. Der Stadt werden bis 2030 überdurchschnittliche Bevölkerungsverluste prognostiziert.<sup>1</sup> IT NRW prognostiziert der Stadt bis 2030 einen Bevölkerungsverlust von 9 %, die doppelte Quote gegenüber dem Land NRW<sup>2</sup>. Diesen Entwicklungen will die Stadt Werl nicht tatenlos zusehen.

Historisch entwickelte sich die Stadt Werl am Kreuzungspunkt der zwei bedeutenden mittelalterlichen Fernhandelsrouten, der alten Salzhandelsroute Hellweg und der wichtigen Nord-Südroute. Seither wuchs die Stadt in mehreren Phasen an ihren jeweiligen Siedlungsrandern. Aus städtebaulicher Sicht ist die geplante Ansiedlung eine vervollständigende Fortführung des südlichen Erweiterungsringes, der bereits seit den 1960er Jahren als städtebauliche Entwicklung vorgesehen war und weiter östlich bereits durch große Wohngebiete zwischen den Straßen Auf dem Hönningen und Neheimer Straße vorgeprägt ist. Ferner ist seit 1978 westlich angrenzend eine Wohnbaufläche im FNP dargestellt, und 2003 wurde die neue Ortsumfahrung der Bundesstraße 1 gebaut, die den südlichen Erweiterungsring begrenzt.

Die geplante Ansiedlung soll die Entwicklung des südlichen Erweiterungsringes fortsetzen und fördern, der bereits seit den 1960er Jahren als städtebauliche Entwicklung vorgesehen ist und seither fortschreitend aufgebaut wird. Zwischen den Jahren 1968 bis heute wurde der östliche Teil des Südrings zwischen der Neheimer Straße und der Wickeder Straße fortlaufend entwickelt. Die jetzige Planung setzt am westlichen Ende des Südrings an. Städtebaulich wird angestrebt, den mit dem FOC gewerblich geprägten westlichen Teil und den durch Wohnbebauung geprägten östlichen Teil von beiden Seiten her zusammenzuführen und auf diese Weise den Südring zu vollenden. Mit der vollständigen Entwicklung des Südrings soll ein geschlossenes Stadtbild erreicht und verhindert werden, dass sich der östliche Teil des Südrings zu einem isolierten Ortsteil entwickelt.

---

<sup>1</sup> BertelsmannStiftung: Demographiebericht Kommune 'Werl'. <http://www.wegweiser-kommune.de>, Zugriff 4.10.2013

<sup>2</sup> Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2013): Kommunalprofil Werl, Stadt. Düsseldorf

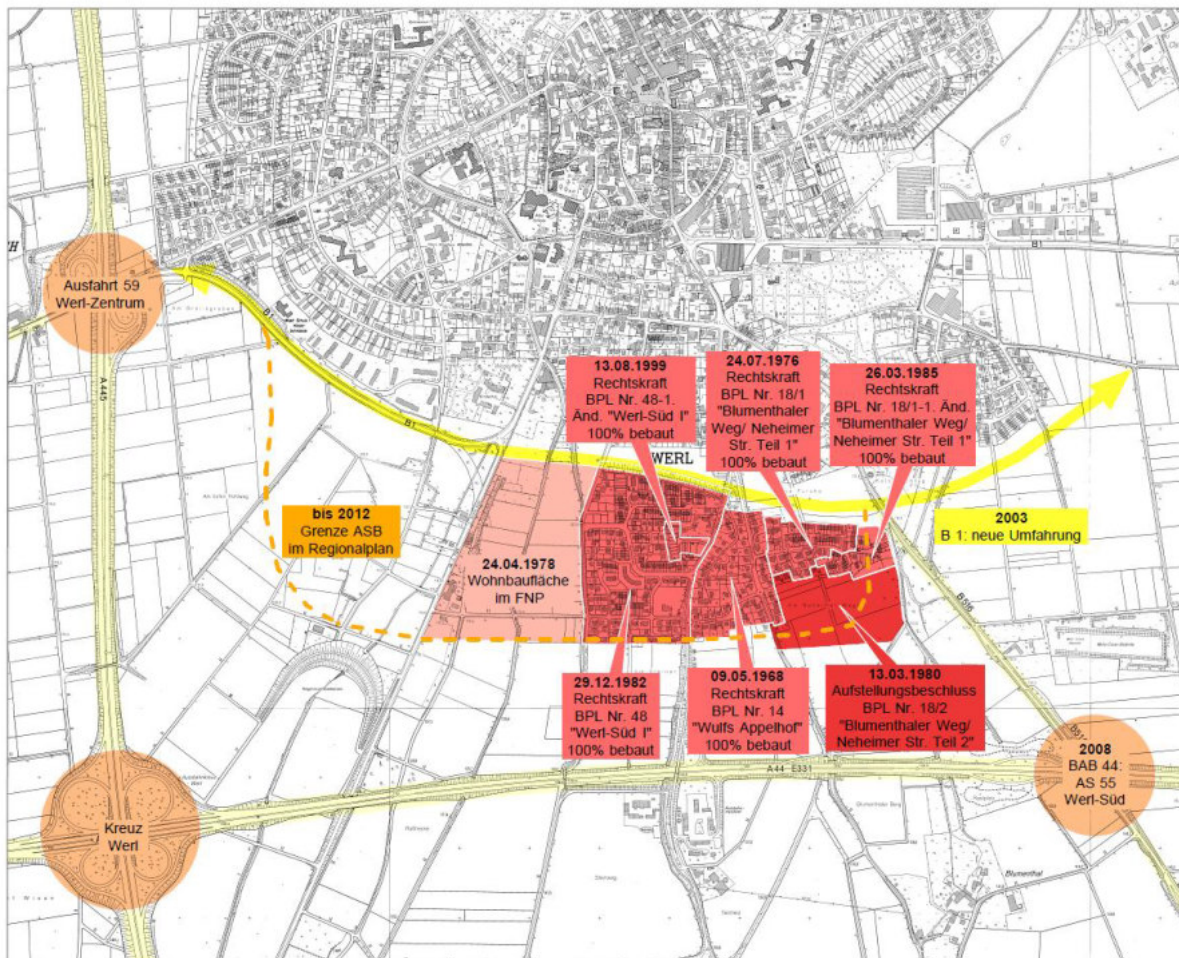


Abb. 1: Südlicher Stadterweiterungsring Werl

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Werl wird das Plangebiet als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt, weshalb eine FNP-Änderung erforderlich wird. Die Art der baulichen Nutzung soll im überwiegenden Teil in ein Sonstiges Sondergebiet (SO) nach § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum – mit einer maximalen Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup>“ geändert werden.

### 3.2 Planungsrecht

#### Landesplanung

Werl liegt gemäß Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) 1995, Teil A, entlang einer großräumigen Entwicklungsachse von europäischer Bedeutung in West-Ost-Richtung (Venlo-Duisburg-Essen-Bochum-Dortmund-Paderborn-Kassel).<sup>3</sup> Hier sind die Bundesautobahn (A44) und Schienenstrecke zu nennen. Großräumige Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung dienen dem europaweiten Leistungsaustausch und sollen zur Integration des Landes in die europäische Raum- und Wirtschaftsentwicklung beitragen. Ferner sollen sie die transeuropäischen Netze und das im Aufbau befindliche deutsche und europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz berücksichtigen.

Werl liegt nicht nur an einer großräumigen Entwicklungsachse von europäischer Bedeutung, sondern ist zugleich auch Schnittpunkt dieser großräumigen Achse mit einer überregionalen

<sup>3</sup> Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen (1995): Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Landesentwicklungsprogramm - Landesplanungsgesetz.

Achse in Nord-Süd-Richtung. Überregionale Entwicklungsachsen sollen den bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen Ober- und Mittelzentren sowie zwischen Mittelzentren gewährleisten. Ihre Verkehrsinfrastruktur soll Schiene und Straße umfassen.

Werl ist in der Landesplanung eine mittelzentrale Funktion zugewiesen.

Am 13. Juli 2013 ist der LEP NRW – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel – in Kraft getreten.

1. Gemäß des als „Ziel 1“ gekennzeichneten Plansatzes des Sachlichen Teilplans dürfen Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Der Planbereich liegt nach Auffassung der Stadt in einem Allgemeinen Siedlungsbereich.

Die Planung verstößt nicht gegen Ziel 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel zum LEP NRW. Die Änderung im Regionalplan 2012, durch die die Darstellung eines Allgemeinen bzw. Wohn-Siedlungsbereichs im Südwesten von Werl zwischen B 1, BAB 445 und Wickeder Straße zurückgenommen und stattdessen ein Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich dargestellt wurde, ist unwirksam mit der Folge, dass die Darstellung aus dem Gebietsentwicklungsplan (GEP) 1996 weiter gilt. Die Stadt Werl hat mit Schreiben vom 22.06.2011 gegenüber der Bezirksregierung Arnsberg im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans gefordert, dass der Allgemeine Siedlungsbereich südlich der B 1 zwischen der Wickeder Straße und der A 455 erhalten bleiben müsse, weil dieser Bereich die potenzielle Fortsetzung einer langfristigen städtebaulichen Entwicklung darstelle, die in der Vergangenheit bereits zur Ansiedlung erheblicher Siedlungsstrukturen südlich der B 1 geführt habe. Die Entwicklung der Stadt Werl vollziehe sich südlich der B 1 von Osten (Neheimer Straße) nach Westen über den Blumentalerweg bis zuletzt an die Straße Auf dem Hönningen. Ein Entfall des Allgemeinen Siedlungsbereichs im Bereich westlich der Wickeder Straße – wie für den Regionalplan 2012 vorgesehen – würde diese Entwicklung nach Westen aufhalten oder zumindest wesentlich erschweren. Die Beendigung der Westentwicklung des Siedlungsbereichs von Werl südlich der B 1 an der Wickeder Straße widerspreche der städtebaulichen Intention der Stadt Werl im Hinblick auf eine ringförmige Weiterentwicklung des Stadtgebiets südlich der B 1. Die Stadt Werl beabsichtige, mit der ringförmigen Entwicklung die integrative Funktion der B 1 als Verbindungsstraße von Osten nach Westen zu entwickeln und zu fördern.

Mit einem Schreiben vom 06.07.2011 hat die Bezirksregierung Arnsberg der Stadt Werl mitgeteilt, dass die Anregung nicht mehr im Verfahren berücksichtigt werden könne, da die vom Regionalrat beschlossene Beteiligungsfrist bereits am 28.02.2010 abgelaufen sei. Die Stellungnahme der Stadt Werl zum beabsichtigten Entfall der ASB-Darstellung im Bereich zwischen B 1 und BAB 445 vom 22.06.2011 war nicht verspätet und hätte daher bei der Beschlussfassung über den Regionalplan 2012 berücksichtigt werden müssen. Für Raumordnungspläne existiert keine §§ 3 Abs. 2 Satz 2 und 4 a Abs. 6 BauGB entsprechende Präklusionsvorschrift, wonach Stellungnahmen, die im Verfahren der Öffentlichkeits- oder Behördenbeteiligung nicht rechtzeitig abgegeben worden sind, bei der Beschlussfassung unberücksichtigt bleiben können. Die für den Beschluss des Regionalplans zuständige Stelle muss daher die Belange in die Abwägung einstellen, die im Planaufstellungsverfahren vorgebracht wurden, die ihr bekannt waren oder die sich ihr nach Lage der Dinge aufdrängen mussten. Dabei kommt es in diesem Zusammenhang nicht darauf an, wann im Planaufstellungsverfahren eine bestimmte Anregung vorgebracht wurde. Im vorliegenden Fall kommt hinzu, dass nach der Stellungnahme der Stadt Werl vom 22.06.2011 noch eine weitere (zweite) Öffentlichkeitsbeteiligung zu wesentlichen Änderungen des Regionalplan-Entwurfs durchgeführt worden ist. Bei dieser Gelegenheit wurden auch (zur umfassenden Information der Öffentlichkeit) alle anderen Änderungen gegenüber dem im August/September 2011 ausgelegten Entwurf aufgeführt, einschließlich derer, zu denen im Rahmen der Erörterung kein Einvernehmen erzielt werden konnte und über die der Regionalrat noch eine abschließende Entscheidung treffen musste. Die Beschlussfassung (Aufstellungsbeschluss) für den Regionalplan 2012 erfolgte am 08.12.2011. Auch aufgrund des Ablaufs des Regionalplan-Änderungsverfahrens hätte die Stellungnahme der Stadt

Werl vom 22.06.2011 daher im Verfahren berücksichtigt werden können und müssen. Es liegt auch im Wesen eines lang andauernden Regionalplan-Aufstellungsverfahrens, dass möglicherweise bestimmte Belange von betroffenen Städten und Kommunen erst im Rahmen des Aufstellungsverfahrens entstehen oder erkannt werden und daher erst nach Ablauf der Auslegungs- bzw. Stellungnahmefrist vorgebracht werden.

In dem Schreiben der Bezirksregierung Arnsberg vom 06.07.2011 heißt es weiter, dass für die Beibehaltung einer ASB-Darstellung „kein Handlungsspielraum“ gegeben sei, da für die Beibehaltung einer ASB-Darstellung im Bereich südlich der B 1 zwischen Wickeder Straße und A 445 „kein Bedarf“ bestehe. Durch die Formulierung „kein Handlungsspielraum“ wird bereits deutlich, dass eine Abwägung der Einwendung der Stadt Werl seitens der Bezirksregierung nicht stattgefunden hat und somit ein Abwägungsfehler in Form des Abwägungsausfalls vorliegt. Eine Abwägung hätte aber zwingend erfolgen müssen, da die ASB-Darstellung ausweislich des Regionalplans ein Ziel der Raumordnung darstellen soll und daher von der planunterworfenen Gemeinde zwingend zu beachten ist und daher die verfassungsrechtlich gewährleistete Planungshoheit der Stadt Werl einschränkt. Darüber hinaus ist – wie die Stadt Werl in der Stellungnahme vom 26.03.2013 gerügt hat – der ASB-Bedarf nicht ordnungsgemäß ermittelt worden. Bei sämtlichen im Regionalplan dargestellten Zielen der Raumordnung ist nicht ersichtlich, ob und in welcher Form die kommunale Planungshoheit in der Abwägung berücksichtigt worden sei.

Die Stadt Werl geht daher davon aus, dass die Rücknahme der ASB-Darstellung südlich der B 1 zwischen Wickeder Straße und A 445 im Regionalplan 2012 gegenüber dem GEP 1996 rechtswidrig und daher unwirksam ist und aus diesem Grunde die Darstellung des ASB (Wohnsiedlungsbereich) aus dem GEP 1996 weiterhin gilt.

Nach den Darstellungen des GEP 1996 liegt das Plangebiet im Allgemeinen Siedlungsbereich, so dass die Voraussetzungen des Ziels 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel erfüllt sind. Im GEP 1996 heißt es, dass die im Gebietsentwicklungsplan dargestellten Bereiche lediglich deren allgemeinen Größenordnung und annähernde räumliche Lage bestimmen (Seite 186). Die Zeichenerklärung zum Regionalplan 2012 enthält den Hinweis, dass die zeichnerische Darstellung von regionalen Zielen nicht parzellenscharf sei, d. h. sie seien so generalisiert, dass die exakte Zuordnung an den Schnittstellen von Bereichsdarstellungen nachgeordneten Planungs-, Genehmigungs- und/oder Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleibe. Um zu ermöglichen, dass die erhaltenswerten Bäume an der Ostgrenze des Plangebiets nicht gefällt werden müssen und um das Plangebiet den örtlichen Gegebenheiten anzupassen, hat die Stadt Werl das Plangebiet wie aus den Vorentwürfen ersichtlich festgesetzt.

Ein Verstoß der Planung gegen Ziel 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist daher nicht festzustellen.

2. Gemäß des als „Ziel 2“ gekennzeichneten Plansatzes des sachlichen Teilplans dürfen Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in bestehenden sowie neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.

Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist von der Stadt Werl nicht zwingend zu beachten, da dieser Plansatz kein Ziel der Raumordnung darstellt. Da der Regelung nicht nur die Zielförmigkeit fehlt, sondern sie überdies verfassungswidrig ist, dürfte die Regelung im Ganzen unwirksam sein.

a) Der Plansatz „Ziel 1“ ist nicht abschließend abgewogen im Sinne von §§ 3 Abs. 1 Nr. 2 und 7 Abs. 2 Satz 1, 2. Halbsatz ROG. Das Erfordernis der abschließenden Abwägung ist insbesondere dann nicht erfüllt, wenn die planende Gemeinde im Anwendungsbereich des Plansatzes noch eine eigene Abwägungsentscheidung treffen kann. Ziel 2 des Sachlichen

Teilplans Großflächiger Einzelhandel eröffnet der planenden Kommune jedoch eine solche eigene Abwägungsentscheidung:

Nach dem Wortlaut von Ziel 2 dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für großflächige Einzelhandelsvorhaben und Einkaufszentren nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen und in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen festgesetzt und dargestellt werden. Das Oberverwaltungsgericht Münster hat bereits in einem Urteil vom 30.09.2009 (zu der Vorgängerregelung § 24 a LEPro NRW) festgestellt, dass eine Regelung, wonach Kerngebiete und Sondergebiete für großflächige Einzelhandelsvorhaben und Einkaufszentren nur in zentralen Versorgungsbereichen ausgewiesen werden dürfen, zwingend voraussetze, dass die Gemeinde zuvor zentrale Versorgungsbereiche festlege; ohne diese Festlegung könne der Plansatz seinen Verbindlichkeitsanspruch weder in räumlicher noch in sachlicher Hinsicht entfalten und gehe ins Leere. Da somit gemäß „Ziel 2“ die abschließende Entscheidung über Lage, Größe und Funktion von zentralen Versorgungsbereichen und damit auch die Entscheidung darüber, wo Kerngebiete und Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel festgesetzt werden dürfen, auf der kommunalen Planungsebene getroffen werden soll, sei die Gemeinde insoweit nicht an vorgelagerte raumordnerische Zielfestlegungen, sondern lediglich an ihre eigenen Zentrenkonzepte gebunden. Die Gemeinde könne ihr Zentrenkonzept jederzeit ändern und damit die Möglichkeiten für die kommunale Bauleitplanung ausgestalten. Dies wäre bei einer bindenden Zielfestlegung gerade nicht der Fall.

Ausweislich der Erläuterung zu „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel können sich zentrale Versorgungsbereiche sowohl aus den tatsächlichen Verhältnissen als auch aus planerischen Festsetzungen und Darstellungen ergeben. Dies entspricht der Begriffsdefinition durch die Rechtsprechung, die insbesondere auf die Gesetzesbegründung zum EAG Bau 2004 Bezug nimmt, wonach sich zentrale Versorgungsbereiche namentlich aus Darstellungen und Festsetzungen in den Bauleitplänen ergeben können. Weder der Gesetzesbegründung zum EAG Bau 2004 noch der Rechtsprechung lassen sich jedoch bestimmte Kriterien entnehmen, an die die Gemeinden bei der Festlegung zentraler Versorgungsbereiche in Bauleitplänen gebunden wären. In § 1 Abs. 2 BauGB heißt es, dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind. Wenn somit zentrale Versorgungsbereiche in Bauleitplänen festgelegt werden und Bauleitpläne einer gemeindlichen Abwägungsentscheidung bedürfen, verbleibt der Gemeinde folglich ein eigener Abwägungsspielraum, zu entscheiden, wo Kerngebiete und Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel und Einkaufszentren ausgewiesen werden sollen. „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel eröffnet daher den Gemeinden eine eigene Abwägungsentscheidung und stellt daher kein Ziel der Raumordnung dar.

b) Auch die Inbezugnahme kommunaler Sortimentslisten steht einer abschließenden Abwägung auf landesplanerischer Ebene entgegen. Zentrenrelevant sind gemäß „Ziel 2“ die Sortimente, welche in Anlage 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel genannt sind, sowie weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente. Dem Plangeber steht es zwar frei, im Rahmen der abschließenden Abwägung eines Planziels Zurückhaltung zu üben, von einer Zielfestlegung kann allerdings keine Rede mehr sein, wenn die Planaussage eine so geringe Dichte aufweist, dass sie die abschließende Abwägung noch nicht vorwegnimmt (OVG Münster, Urteil vom 30.09.2009). In Ziel 2 erfolgt keine abschließende Benennung und verbindlichen Vorgabe der als zentrenrelevant festgelegten Sortimente. Durch die der Gemeinde eingeräumte Möglichkeit, über die Anlage 1 hinaus weitere Sortimente als zentrenrelevant festzulegen und damit die Sortimente der Anlage 1 zum Sachlichen Teilplan großflächiger Einzelhandel erheblich zu ergänzen oder aber auch gerade nicht zu ergänzen, ist die Gemeinde letztlich nicht an vorgelagerte raumordnerische Zielfestlegungen gebunden. Die Gemeinde kann zudem ihr Zentrenkonzept jederzeit ändern und damit auch die Möglichkeiten für ihre kommunale Bauleitplanung unterschiedlich ausgestalten. Letztendlich entscheidet die Gemeinde daher aufgrund eigener Abwägung über den abschließenden Katalog zentrenrelevanter Sortimente.



Anlage 1 gibt auch keinen konkretisierungsbedürftigen Rahmen vor, sondern eine ergänzungsfähige Liste zentrenrelevanter Sortimente. Die Gemeinden können zusätzliche Sortimente als zentrenrelevant festlegen. Hierbei handelt es sich um eine über Anlage 1 hinausgehende Erweiterung, nicht aber um eine Ausgestaltung, also „Konkretisierung“ der Anlage 1.

c) Durch das Abstellen auf die ortstypische Sortimentsliste überschreitet der Plangeber zudem die Ermächtigungsgrundlage des § 17 Landesplanungsgesetz NW (LPIG). Nach § 17 Abs. 1 LPIG NW legt der Landesentwicklungsplan die Ziele und Grundsätze der Raumordnung für die Gesamtentwicklung des Landes fest. Durch die Einbeziehung der ortstypischen Sortimentsliste erhält der Sachliche Teilplan Großflächiger Einzelhandel über „Ziel 2“ einen ausschließlich örtlichen Bezug, denn in die ortstypische Sortimentsliste werden die jeweils von der Gemeinde für ihr Gemeindegebiet als zentrenrelevant festgelegten Sortimente aufgenommen. Für die über die Anlage 1 hinausgehenden Sortimente kann also ohne Weiteres die Situation eintreten (und tritt in der Praxis auch ständig auf), dass ein bestimmtes Sortiment in der planenden Kommune als nicht zentrenrelevant eingestuft ist, in einer benachbarten Kommune, in der das Einzelhandelsvorhaben ebenfalls Auswirkungen erwarten lässt, hingegen als zentrenrelevant. In diesen Fällen kann der Sachliche Teilplan Großflächiger Einzelhandel zum LEP die bezweckte Steuerungswirkung nicht entfalten. Dadurch wird deutlich, dass die Regelung zu den ortstypischen Sortimentslisten keinen überörtlichen, sondern einen rein örtlichen Bezug hat. Eine solche Regelung ist von der Ermächtigungsgrundlage des § 17 Abs. 1 LPIG NW nicht gedeckt.

d) Darüber hinaus genügt „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel auch nicht den Anforderungen an eine hinreichende Bestimmtheit oder Bestimmbarkeit eines Ziels der Raumordnung. Festlegungen in Raumordnungsplänen müssen, um Ziele der Raumordnung darstellen zu können, räumlich und sachlich bestimmt oder bestimmbar sein. Bestimmbar ist eine Festlegung dann, wenn sie allein oder im Zusammenhang mit anderen Festlegungen, naturräumlichen Gegebenheiten, anerkannten Regeln und Standards etc. so konkretisiert werden kann, dass sie einen bestimmten räumlichen und sachlichen Inhalt hat, den der Zieladressat beachten soll.

Die in „Ziel 2“ verwendeten Begriffe „Kernsortiment“ und „(neu geplanter) zentraler Versorgungsbereich“, sind weder bestimmt noch bestimmbar, so dass die Zielqualität des Plansatzes auch an diesem Aspekt scheitert.

Der Begriff des (bestehenden) „zentralen Versorgungsbereichs“ ist weder bestimmt noch bestimmbar. Die Erläuterung zu „Ziel 2“ verweist auf die Begriffsbestimmung durch die Rechtsprechung. Bei dem Begriff des „zentralen Versorgungsbereichs“ handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff. Die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe genügt für Ziele der Raumordnung nicht, da für Ziele der Raumordnung ein qualifiziertes Bestimmtheitserfordernis gilt, das über das allgemeine rechtsstaatliche Bestimmtheitserfordernis hinausgeht. Dies wird bereits dadurch deutlich, dass Regelungen in Raumordnungsplänen, die nicht die für ein Ziel der Raumordnung erforderliche Bestimmtheit aufweisen, immer noch einen Grundsatz der Raumordnung darstellen können. Auch aus dem Erfordernis der abschließenden Abgewogenheit für Ziele der Raumordnung erfolgt für sich genommen bereits ein qualifiziertes Bestimmtheitserfordernis.

Die fehlende Bestimmtheit des Begriffs des zentralen Versorgungsbereichs folgt auch daraus, dass es bei der Beurteilung, ob ein bestimmter Bereich einen zentralen Versorgungsbereich bildet, einer wertenden Gesamtbetrachtung der städtebaulich relevanten Gegebenheiten bedarf (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 17.12.2009). Schon die Tatsache, dass die Beurteilung, ob ein zentraler Versorgungsbereich vorliegt, eine „wertende Gesamtbetrachtung der städtebaulichen Gegebenheiten“ erfordert, nimmt dem Begriff des zentralen Versorgungsbereichs die Bestimmtheit bzw. Bestimmbarkeit.

Die in „Ziel 2“ enthaltene Regelung zu neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen ist darüber hinaus aus weiteren Gründen unbestimmt. Unklar ist bereits, wann zentrale Versorgungsbereiche „neu geplant“ sind. Auch die Begriffe „städtebaulich integrierte Lage“, „kurz-



mittel- oder langfristiger Bedarf“, „für die Versorgung der Bevölkerung zentrale Funktionen“ sind – neben weiteren Begriffen der Regelung – unbestimmt. Vollständig nebulös wird der Regelungsgehalt der Vorgaben zu neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen, wenn es in der Erläuterung zu Ziel 2 heißt, bei den Vorgaben für neu geplante zentrale Versorgungsbereiche gehe es „um eine Vorgabe für die Verortung von Bauleitplanung für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentralen Kernsortimenten, nicht jedoch um die Vorgabe allgemeiner Kriterien für neue zentrale Versorgungsbereiche“.

Auch der in Ziel 2 verwendete Begriff des „Kernsortiments“ ist weder bestimmt noch bestimmbar. Nach der Erläuterung zu „Ziel 2“ bezeichnet das Kernsortiment eines Einzelhandelsbetriebes – in Abgrenzung zum Randsortiment – „den Hauptteil des Warenangebotes, der nach herrschender fachlicher Meinung einem bestimmten Sortimentsbereich zuzuordnen bzw. entsprechend zu klassifizieren ist und zudem hinreichend scharf konturiert werden kann“. Abgesehen davon, dass es völlig unklar ist, was unter dieser Voraussetzung zu verstehen ist, existiert ein Kernsortiment schon in dem Moment nicht mehr, in dem ein bestimmtes Warensortiment nicht mehr hinreichend scharf konturiert werden kann. Die Bestimmung des Kernsortiments läuft in diesem Moment ins Leere, der Anwendungsbereich von Ziel 2 lässt sich dann nicht mehr bestimmen. Die mangelnde Bestimmtheit scheidet auch daran, dass für die Bestimmung des Kernsortiments bzw. dessen Abgrenzung auf die „herrschende fachliche Meinung“ abgestellt wird. Welche Meinung gerade fachlich herrschend ist, kann durchaus umstritten sein und ist nicht ohne Weiteres festzustellen. Indem der Gesetzgeber für den für Ziel 5 weichenstellenden Begriff des Kernsortiments auf die herrschende fachliche Meinung abstellt und diesen Begriff nicht selbst definiert, wird zudem deutlich, dass der Plangeber Ziel 5 nicht selbst abschließend abgewogen hat.

e) Dem Plansatz „Ziel 2“ fehlt nicht nur die Zielqualität. „Ziel 2“ verletzt die Stadt Werl auch in ihrer verfassungsmäßig durch Art. 78 Abs. 1 und 2 LVerf NW und Art. 28 Abs. 2 GG gewährleisteten Planungshoheit und ist daher verfassungswidrig und nichtig. Die Bauleitplanung gehört als Teil der kommunalen Planungshoheit zum Schutzbereich der kommunalen Selbstverwaltung und umfasst auch das Recht der Gemeinde, im Rahmen ihrer Bauleitplanung die künftige Entwicklung des Gemeindegebietes grundsätzlich nach eigenen Vorstellungen zu steuern und zu gestalten (Verfassungsgerichtshof NRW, Urteil vom 26.08.2009). Gesetzliche Eingriffe in das Selbstverwaltungsrecht unterliegen Grenzen. Sie dürfen den Kernbereich der Selbstverwaltungsgarantie nicht antasten. Außerhalb des Kernbereichs hat der Gesetzgeber das verfassungsrechtliche Aufgabenverteilungsprinzip hinsichtlich der Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft sowie das Verhältnismäßigkeitsprinzip und das Willkürverbot zu beachten (Verfassungsgerichtshof NRW, a.a.O.).

Die Unverhältnismäßigkeit des Plansatzes „Ziel 2“ zeigt sich bereits darin, dass keine „Abweichungsmöglichkeit“ vorgesehen ist. Der Gemeinde darf nicht grundsätzlich und ohne nähere Begründung die Möglichkeit genommen werden, im konkreten Fall von Zielen der Raumordnung abweichend zu entscheiden und ein Vorhaben zuzulassen, das zwar einem Ziel der Raumordnung widerspricht, wenn das Vorhaben im Gegenzug die gemeindlichen Interessen fördert und keine Gefährdung für die zentralen Versorgungsbereiche darstellt. Eine solche Abweichungsmöglichkeit berücksichtigt Ziel 2 nicht.

f) Schließlich ist „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel auch deswegen unverhältnismäßig, weil die Regelung landesweit gilt, ohne die jeweiligen regionalen Gegebenheiten in den Blick zu nehmen. Der Verfassungsgerichtshof NRW hat in seinem Urteil vom 26.08.2009 darauf hingewiesen, dass eine landesweit wirkende Untersagung einem besonderen Rechtfertigungserfordernis unterliegt. Die unterschiedlichen im Landesgebiet anzutreffenden Raumstrukturen lassen es nicht ohne Weiteres erwarten, dass die Festsetzung von Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen an allen Stellen des Landes mit denselben Auswirkungen einhergeht. Diese Erwägung gilt für ein Herstellerdirektverkaufszentrum mit weitem Einzugsbereich im besonderen Maße, weil ein solches Vorhaben in einem Ballungsraum sehr viel stärkere Auswirkungen hätte als in einer ländlichen Region wie den Landkreis Soest. Die Auswirkungen eines neu angesiedelten FOC wären in Oberzentren deutlich stärker als in einem Mittelzent-

rum mit der Größe von Werl. In Oberzentren können die FOC von starken vorhandenen Einkaufsströmen profitieren. Bei einer Ansiedlung in Werl müssen völlig neue Einkaufsströme geschaffen werden, die Kunden müssen sich die Fahrt ins FOC als Ziel („Ausflug“) setzen. Dieser Umstand bietet insbesondere für Kommunen im ländlichen Raum erhebliche Chancen, die die Stadt Werl mit der Ansiedlung des FOC nutzen möchte.

g) Der Plansatz Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist auch deshalb verfassungswidrig und daher nichtig, weil dem Land Nordrhein-Westfalen die erforderliche Gesetzgebungskompetenz zum Erlass dieser Regelung fehlt.

Das Oberverwaltungsgericht Münster hat in dem Urteil vom 30.09.2009 bereits erhebliche Zweifel an der Gesetzgebungszuständigkeit des Landes für die Neuregelung des § 24a LEP-RO geäußert. Ausgehend von der Abgrenzung in dem Rechtsgutachten des Bundesverfassungsgerichts vom 16.06.1954 handele es sich bei § 24a LEP-RO im Kern um eine bodenrechtliche Regelung, da § 24a Abs. 1 Satz 1 LEP-RO bestimme, dass Kerngebiete sowie Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in zentralen Versorgungsbereichen ausgewiesen werden dürfen. Bei dieser Regelung und insbesondere auch bei § 24a Abs. 1 Satz 3 LEP-RO, der ein Beeinträchtungsverbot enthält, handele es sich um eine städtebauliche Regelung, entsprechendes gelte auch für die weiteren Absätze. Schon durch die mehrfache Anknüpfung an die Regelung des § 11 Abs. 3 BauNVO werde deutlich, dass der Gesetzgeber mit § 24a LEP-RO städtebauliche Planung betreibe.

Die vom Oberverwaltungsgericht Münster geäußerten „erheblichen Zweifel“ gelten für den Sachlichen Teilplan Großflächiger Einzelhandel entsprechend:

Nach dem Plansatz „Ziel 2“ dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in (bestehenden und neu geplanten) zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Diese Regelung entspricht im Regelungsgehalt § 24 a Abs. 1 Satz 1 LEP-RO. Auch auf § 11 Abs. 3 BauNVO wird hier wie dort Bezug genommen. Ziel 3 des Sachlichen Teilplans enthält ein Beeinträchtungsverbot, das im Wesentlichen § 24a Abs. 1 Satz 3 LEP-RO entspricht und nach der Einschätzung des 10. Senats eine städtebauliche Regelung darstellt.

Der städtebauliche Charakter der Plansätze des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ergibt sich auch aus der Anknüpfung zahlreicher Regelungen an die städtebaulichen Begriffe des (zentrenrelevanten, nahversorgungsrelevanten oder nicht-zentrenrelevanten) Kernsortiments bzw. – in Abgrenzung dazu – des Randsortiments. Auch hierbei handelt es sich um typisch städtebauliche Begriffe, die im Zusammenhang mit städtebaulichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepten sowie im Rahmen von Bebauungsplan-Festsetzungen verwendet werden und die verdeutlichen, dass der Plangeber des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel Städtebaurecht im Gewand eines Raumordnungsplans betreibt.

Ist der Plansatz „Ziel 2“ aber nicht der Materie der Raumordnung im Sinne des Art. 74 Nr. 31 GG, sondern dem Bereich des Bodenrechts nach Art. 74 Nr. 18 GG zuzuordnen, fehlt dem Land die entsprechende Gesetzgebungskompetenz. Für den Bereich des Bodenrechts nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 18 GG besitzt der Bund unter den Voraussetzungen des Art. 72 Abs. 2 GG die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz, von welcher der Bundesgesetzgeber im Bereich des Bodenrechts weitestgehend Gebrauch gemacht hat, indem er das Baugesetzbuch (BauGB) und zugehörige Rechtsvorschriften – insbesondere etwa die Planzeichenverordnung und die Baunutzungsverordnung – erlassen hat. Insbesondere die – im BauGB enthaltenen – Regelungen des Bauplanungsrechts sind abschließend, wie schon die Bezeichnung als Bau-„Gesetzbuch“ zeigt. Ein Spielraum für ergänzende landesgesetzliche Regelungen besteht insoweit nicht.

*h) Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel stellt zudem keine nach unionsrechtlichen Anforderungen gerechtfertigte Beschränkung der Niederlassungsfreiheit (Art. 49 ff. des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)) dar und ist auch aus diesem Grunde unwirksam.*

i) „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel stellt nach alledem kein von der Stadt Werl bei der Bauleitplanung zu berücksichtigendes Ziel der Raumordnung dar. Möglicherweise ist „Ziel 2“ als Grundsatz der Raumordnung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Vorsorglich für den Fall, dass die Regelung geltungserhaltend bzw. verfassungskonform als Grundsatz der Raumordnung auszulegen wäre, muss dieser Grundsatz aus folgenden Gründen hinter den Planungsabsichten der Stadt Werl zurücktreten:

- Die Stadt Werl will den ständigen Bedeutungsverlust ihres Mittelzentrums im ländlichen Raum zugunsten der Metropolregion stoppen (die Dortmunder Fußgängerzone ist zur meistbesuchten Einkaufszone Deutschlands aufgestiegen, Jones Lang LaSalle, Pressemitteilung vom 29. Juli 2013).
- Nach dem britisch-belgischen Truppenabzug wirkt auch ein Rückgang der Pilgerströme auf die rückläufigen Einzelhandelsumsätze in Werl ein.
- Zur Förderung der mittelzentralen Funktionen Werls soll das nahe dem Autobahnkreuz Werl gelegene FOC ein attraktives touristisches Ziel bei den An- und Abreisen insbesondere mit dem Pkw in Tourismusregionen (Sauerland, Münsterland) bilden.
- Das FOC bildet den westlichen Abschluss des südlichen Stadterweiterungsringes der Stadt Werl, dessen Stadtgebiet mit dem großflächigen Vogelschutzgebiet Hellwegbörde, dem bisherigen flächenintensiven Großvorhaben des LEP und dem neuen Standort für Sicherungsverwahrte bereits bedeutende Flächen seines Stadtgebiets für Landes Zwecke reserviert hat.

3. Gemäß des als „Ziel 3“ gekennzeichneten Plansatzes des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel dürfen durch Darstellungen und Festsetzungen von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Sortimenten zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Dieser Aspekt wurde im Rahmen eines Verträglichkeitsgutachtens eingehend untersucht. Die „Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines Factory Outlet Centers in der Stadt Werl“ (ecostra 31.01.2014) kommt zu dem Ergebnis, dass eine wesentliche Beeinträchtigung der Versorgungsfunktion von zentralen Versorgungsbereichen durch die Ansiedlung des FOC nicht zu erwarten sei (vgl. dazu im Einzelnen unten Kap. VII.1).

Das in „Ziel 3“ geregelte Beeinträchtigungsverbot stellt zudem kein Ziel der Raumordnung dar und ist von der Stadt Werl daher bei der Planung nicht zu beachten, sondern allenfalls im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Bei einer Regelung mit dem Inhalt, dass die in Kerngebieten sowie Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO zulässigen Nutzungen die Funktionsfähigkeit zentraler Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in benachbarten Gemeinden nicht beeinträchtigen dürfen, handelt es sich um städtebauliche Regelungen, für die dem Landesgesetzgeber die Gesetzgebungskompetenz fehlt (OVG Münster, Urteil vom 30.09.2009; OVG Schleswig, Urteil vom 22.04.2010). Die Vorgabe, eine wesentliche Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche von Gemeinden zu vermeiden, ist keine überörtliche Vorgabe, sondern Bestandteil der interkommunalen Abstimmung und Rücksichtnahme, wie sie von § 2 Abs. 2 Satz 1 BauGB erfasst wird.

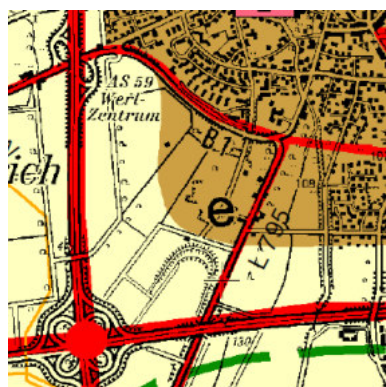
Das in „Ziel 3“ des Sachlichen Teilplans geregelte Beeinträchtigungsverbot ist zudem weder hinreichend bestimmt bzw. bestimmbar noch abschließend abgewogen. Das Beeinträchtigungsverbot knüpft an wertungsabhängige Voraussetzungen an (keine wesentliche Beeinträchtigung), die erst nach einer örtlichen Konkretisierung in Bezug auf zentrale Versorgungsbereiche greifen können. Eine abschließende Abwägung dieser Vorgabe auf raumordnerischer Ebene ist angesichts dieser Unklarheiten und Konkretisierungsbedürfnisse ausgeschlossen, so dass das Beeinträchtigungsverbot kein Ziel der Raumordnung darstellen kann (OVG Schleswig, Urteil vom 22.04.2010).

4. Nach dem Plansatz „Ziel B III.1.23“ des Landesentwicklungsplanes (LEP) NRW darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn die Inanspruchnahme erforderlich ist.

Die Planung verstößt nicht gegen „Ziel B III. 1.23“ des Landesentwicklungsplans NRW (LEP). Das Plangebiet liegt nicht im Freiraum. Im Zusammenhang mit „Ziel 1“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist bereits dargelegt worden, dass die Darstellung eines Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereichs im Regionalplan 2012 unwirksam ist und daher die Darstellung eines „Wohnsiedlungsbereichs“ gemäß GEP 1996 fortgilt. Die konkrete Abgrenzung in der Bauleitplanung widerspricht den Darstellungen des GEP 1996 nicht, da die im GEP dargestellten Bereiche lediglich die allgemeine Größenordnung und annähernde räumliche Lage bestimmen (keine parzellenscharfe Darstellung).

Im Übrigen liegen die im Plansatz B. III. 1.23 genannten Voraussetzungen für die Inanspruchnahme des Freiraums vor. In der „Begründung der Standortwahl für ein FOC in Werl“ (Büro für Kommunal- und Regionalplanung, Essen 2012) ist dargelegt worden, dass die Stadt Werl als solche für die Ansiedlung eines FOC im besonderen Maße geeignet ist. In der Untersuchung wurden sodann die Flächen, die aufgrund ihrer Standortkriterien (Lage und Größe, verkehrliche Erschließung, planungsrechtliche Rahmenbedingungen, städtebauliche Rahmenbedingungen, Naturschutz und Umweltverträglichkeit) für eine FOC-Ansiedlung grundsätzlich geeignet erschienen, im Einzelnen untersucht. Weitere Flächen in Allgemeinen Siedlungsbereichen in Werl sind für die Ansiedlung des FOC's in der projektierten Größenordnung nicht geeignet. Dabei ist insbesondere auf die Anforderungen für eine FOC-Ansiedlung hinsichtlich der Flächengröße und „Nähe zu einer BAB-Anschlussstelle und Stadtnähe“ verweisen. Der Nachweis der Erforderlichkeit der Freirauminanspruchnahme ist damit – unabhängig von der Frage, ob die überplante Fläche überhaupt Freiraum darstellt – geführt. Ein Verstoß der Planung gegen den als Ziel gekennzeichneten Plansatz B. III. 1.23 des LEP NRW liegt damit nicht vor.

### *Regionalplanung*



Auch in der Regionalplanung wird der Stadt Werl eine mittelzentrale Funktion zugewiesen. In der vor dem 30.03.2012 geltenden Fassung des Regionalplans war der westliche Teil des Südrings der Stadt Werl als Allgemeiner Siedlungsbereich ausgewiesen. Dieser Allgemeine Siedlungsbereich war im Regionalplan in Verlängerung östlich der Wickeder Straße gelegenen Siedlungsbereichs, parallel zur B 1 dargestellt und verzweigte sich in eine S-Kurve zur Autobahn hin (vgl. oben Abb. 1 „südlicher Stadterweiterungsring/Werl“).

1. Die seit dem 30. März 2012 rechtswirksame Fassung des Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis, stellt in der zeichnerischen Darstellung auf der Fläche einen Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich dar, wobei die frühere Darstellung eines Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB) im Plangebiet entgegen dem Votum der Stadt Werl 2012 zurückgenommen wurde.



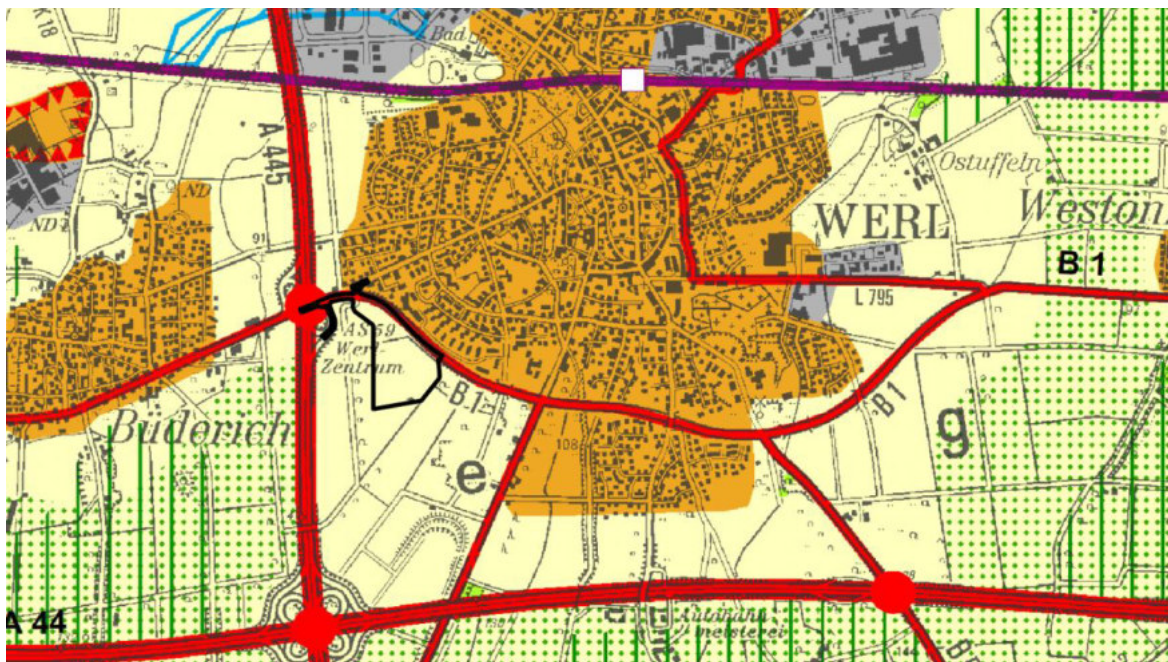


Abb. 2: Ausschnitt aktueller Regionalplan Bezirksregierung Arnsberg 2012 und Lage des Plangebiets

Aufgrund der oben zu „Ziel 1“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ausgeführten Erwägungen geht die Stadt Werl davon aus, dass die Rückstufung des Allgemeinen Siedlungsbereichs im Planbereich unwirksam ist und nach wie vor die ASB-Festlegung gilt, wie sie aus der bis zum 29.03.2012 geltenden Fassung des Regionalplans ersichtlich ist.

Das Plangebiet ist der S-Kurvenförmigen Verjüngung des Allgemeinen Siedlungsbereichs zur Autobahn hin nachempfunden, um die Gestalt des ASB den Möglichkeiten der örtlichen Gegebenheiten entsprechend nachzubilden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Regionalplan nicht parzellenscharf ist. Um zu ermöglichen, dass die Bäume an der Ostgrenze außerhalb des Plangebiets nicht gefällt werden müssen und um das Plangebiet den örtlichen Gegebenheiten anzupassen, macht die Stadt Werl von ihrem Interpretationsspielraum hinsichtlich der ASB-Grenze Gebrauch.

2. Gemäß des als „Ziel 12 (1)“ gekennzeichneten Plansatzes des Regionalplans in der Fassung vom 30.03.2012 ist die Entwicklung von Kerngebieten sowie Sondergebieten für den großflächigen Einzelhandel im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO nur in den zentralen Versorgungsbereichen zulässig. Dieses Ziel entspricht im Wesentlichen Ziel 1 des sachlichen Teilplans großflächiger Einzelhandel zum Landesentwicklungsplan. Auch bei dieser Regelung handelt es sich nicht um ein bindendes Ziel der Raumordnung. Der Regelung fehlt die Zielqualität, da sie nicht abschließend abgewogen und zudem unbestimmt ist. Es handelt sich zudem um eine städtebauliche Regelung, für die dem Plangesetzgeber die Regelungskompetenz fehlt. Für den Fall, dass der Plansatz „Ziel 12 (1)“ des Regionalplans 2012 als Grundsatz der Raumordnung Bestand hätte, gelten die oben zu „Ziel 1“ des Sachlichen Teilplans großflächiger Einzelhandel ausgeführten Erwägungen entsprechend.

Der Plansatz „Ziel 12 (1)“ des Regionalplans 2008 steht der Planung der Stadt Werl nicht entgegen.

3. Gemäß des als „Ziel 13“ gekennzeichneten Plansatzes des Regionalplans in der Fassung vom 30.03.2012 haben Standorte für Vorgaben des großflächigen Einzelhandels in Art und Umfang der Funktion des zentralörtlichen Versorgungsbereichs, in dem sie geplant werden, zu entsprechen (Kongruenzgebot). Unbesehen der erheblichen Zweifel hinsichtlich der Ziel förmlichkeit und Wirksamkeit dieser Regelung ist die Planung jedenfalls im Sinne von § 1 Abs. 4 BauGB an das Ziel 13 angepasst. Mit der Beschränkung auf 13.800 m<sup>2</sup> Verkaufsflä-

che ist sichergestellt, dass die Größe des Factory Outlet Centers nach Art und Umfang dem Mittelzentrum Werl entspricht. Insbesondere bleibt diese Verkaufsfläche bei Weitem hinter denjenigen großflächiger Einzelhandelsvorhaben mit zentrenrelevantem Hauptsortiment zurück, wie sie innerorts in den Mittelzentren des Ruhrgebiets und anderorts zu finden sind.

4. In „Ziel 17“ des Regionalplanes wird das Ziel B.III.1.23 des Landesentwicklungsplanes NRW weiter konkretisiert. Danach sind Freiräume wegen ihrer Nutz- und Schutzfunktion, ihrer Landschaftsbildqualität und ihrer Erholungs- und Ausgleichsfunktion als Lebensraum für Pflanzen und Tiere zu erhalten. Sie dürfen nur in Anspruch genommen werden, wenn diese zur Deckung des Flächenbedarfs erforderlich sind. Die Inanspruchnahme muss flächensparend und umweltschonend erfolgen.

„Ziel 17“ des Regionalplans 2008 steht zunächst einmal im Widerspruch zu dem ebenfalls als Ziel gekennzeichneten Plansatz B. III. 1.23 des LEP NW, in dem die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme des Freiraums geregelt werden. Der Wortlaut von „Ziel 17“ des Regionalplans 2012 sieht grundsätzlich keine Inanspruchnahme des Freiraums vor. Damit widerspricht „Ziel 17“ den Regelungen des LEP. Der Regionalplan 2012 ist zudem hinsichtlich der Darstellungen und Regelungen zum Freiraum innerhalb seines Regelungsgefüges nicht kohärent. Gemäß den Ausführungen unter B. 2.2.2 des Regionalplans 2012 handelt es sich bei den zeichnerischen Darstellungen der Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereiche lediglich um Vorbehaltsgebiete und somit Grundsätze der Raumordnung. Es ist widersprüchlich und planerisch nicht zu handhaben, wenn die räumliche Abgrenzung des Freiraums lediglich als Grundsatz definiert wird, also im Wege der gemeindlichen Abwägungsentscheidung im Rahmen der Bauleitplanung überwunden werden kann, hingegen gemäß „Ziel 17 (1)“ die bestehenden Freiräume zu erhalten und zu entwickeln sind.

Gemäß der Erläuterung zu Ziel 17 dient dieser Plansatz auch nicht der quantitativen Komponente des Freiraumschutzes, sondern der Erhaltung und Entwicklung der Freiraumqualität. Das Plangebiet liegt in einem Kreuzungsbereich einer Bundesautobahn/BAB-Ausfahrt mit einer Bundesstraße, mithin in unmittelbarer Nähe zu Nutzungen, die die Freiraumqualität bereits einschränken. Die durch die Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft werden nach den gesetzlichen Vorgaben möglichst vermieden und im Übrigen kompensiert. Dadurch erfolgt eine Steigerung der Freiraumqualität an anderer, geeigneter Stelle. Die vorgelegte Planung verstößt somit auch nicht gegen die in „Ziel 17“ des Regionalplans 2012 formulierte planerische Vorgabe.

5. Die zeichnerische Festlegung als „Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich“ stellt gemäß den Ausführungen unter B. 2.2.2 des Regionalplans 2012 lediglich ein Vorbehaltsgebiet und damit einen Grundsatz der Raumordnung dar. Unbeschadet des Umstandes, dass – wie dargelegt – nach wie vor die Darstellung als „Wohnsiedlungsbereich“ gemäß GEP 1996 gilt, steht die Darstellung als Freiraum- und Agrarbereich der Überplanung der Fläche nicht von vornherein entgegen, sondern kann durch überwiegende Gründe im Wege der Abwägung überwunden werden. Derartige Gründe stehen der Stadt Werl zur Seite, da die Stadt Werl für die Ansiedlung eines FOC im besonderen Maße geeignet ist, die Stadt Werl eine solche Ansiedlung ermöglichen möchte und besser geeignete Flächen im Bereich der Stadt Werl nicht zur Verfügung stehen. Im Übrigen gelten die oben zu „Ziel 1“ des Sachlichen Teilplans großflächiger Einzelhandel ausgeführten Erwägungen entsprechend.

### *Regionales Einzelhandelskonzept*

Als Grundlage für die interkommunale Zusammenarbeit im Bereich Einzelhandel diente seit 2001 das „Regionale Einzelhandelskonzept für das Östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche“, das 2007 fortgeschrieben wurde (BBE 2007). Das REHK ist ein Beitrag zur Sicherung und Verbesserung der Versorgungsstrukturen in der Region. Einzelhandelsfunktionen sollen auch in Zukunft bevorzugt an integrierten Standorten wahrgenommen werden. Zentrales Anliegen ist auch die Sicherung einer möglichst flächendeckenden wohnortnahen Ver-

sorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Das REHK dient auch der Einstufung regional bedeutsamer Einzelhandelsbetriebe oder Einkaufszentren an städtebaulich nicht integrierten Standorten und deren Entwicklungsperspektiven. Das REHK soll erreichen, dass die Ansiedlung, Erweiterung oder Verlagerung großflächiger Einzelhandelsbetriebe nach einheitlichen Kriterien bewertet werden.

Für die Bewertung von Planvorhaben des großflächigen Einzelhandels wurde im REHK ein Prüfschema zur interkommunalen Abstimmung erarbeitet, das Kriterien (wie Standort und Dimension) zur Vermeidung negativer Auswirkungen nach § 11 Abs. 3 BauNVO vorschlug. Gerade an den Prüfkriterien des REHK wird jedoch deutlich, dass es für die atypische, überörtliche Handelsform FOC weder Ziele noch Kriterien definiert und somit für die Beurteilung von FOC kein geeignetes Instrument darstellt. Bei der Formulierung mit den Ansiedlungskriterien im REHK ist offenbar nicht an den Ansiedlungsfall eines FOC gedacht worden.

Zu diesem Aspekt hat die Stadt Werl eine Wirkungsanalyse in Auftrag gegeben, die sehr viel genauer auf die Situation in der Region und die Vermeidung erheblicher negativer Auswirkungen und insbesondere von möglichen Funktionsverlusten in Nachbarstädten eingeht, als es die REHK-Kriterien vermögen; auf die ausführliche Darstellung in Kapitel VII. 1. wird verwiesen.

Die Planungen der Stadt Werl zur Ansiedlung eines FOC sind in der Sitzung des Arbeitskreises „REHK“ am 21.11.2014 in Fröndenberg durch Vertreter der Stadt Werl sowie des Vorhabenträgers und des Einzelhandelsgutachters vorgestellt worden. Am 21.1.2015 hat die Stadt Werl einen Antrag auf Herstellung des regionalen Konsenses für die Sitzung des Arbeitskreises „REHK“ am 20.02.2014 gestellt. *Der Arbeitskreis „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet“ hat in seiner Sitzung vom 20.02.2015 den regionalen Konsens nicht festgestellt. Diese Entscheidung des regionalen Arbeitskreises östliches Ruhrgebiet wird in der Abwägung zur 85. Flächennutzungsplanänderung der Wallfahrtsstadt Werl berücksichtigt.* Vor dem Hintergrund der frühen, ablehnenden Positionierung der überwiegend im REHK östliches Ruhrgebiet zusammengeschlossenen Städte in der „Hammer Erklärung“ vom 28.11.2011 hat es die Stadt Werl nicht als zielführend angesehen, einen Antrag auf Herbeiführung des regionalen Konsenses im Rahmen des REHK-Arbeitskreises zu einem früheren Zeitpunkt anzustreben, solange nicht alle planungsrechtlich relevanten Aspekte des Projekts in der Darstellungstiefe eines Vorentwurfs für die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vorliegen.

### *Landschaftsplan*

Die Flächennutzungsplanänderung liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplans VI „Werl“ des Kreises Soest. Die Festsetzungskarte weist hier jedoch keine Festsetzungen wie z. B. Schutzgebiete aus.

Die Entwicklungskarte legt für diese Fläche das Entwicklungsziel 2 „Anreicherung“ fest. Dieses Ziel sieht generell die Anreicherung einer Landschaft mit naturnahen Lebensräumen sowie gliedernden und belebenden Elementen vor. Konkret gelten in diesem Entwicklungsraum ER 2.06 (Agrarraum südlich von Werl) die besonderen Zielsetzungen „Pflege und Ergänzung der vorhandenen Strukturen wie Einzelbäume, Baumreihen, Hecken, Gebüsche und Obstwiesen in den siedlungsnahen Bereichen“ sowie „Anlage von Ackerbrachestreifen und Saumstrukturen entlang der Wege und Schlaggrenzen in der freien Landschaft“.<sup>4</sup> Das Entwicklungsziel „Anreicherung einer Landschaft mit naturnahen Lebensräumen sowie gliedernden und belebenden Elementen“ gilt für die heute vorhandenen Ackerflächen. Tatsächlich gibt es im Plangebiet nur eine Gehölzstruktur am ost-westlich verlaufenden Graben, die als wertvoll zu bewerten ist, aber ersetzt werden kann. Im Rahmen der vorliegenden Planung können gliedernden und belebenden Elemente in Pflanzstreifen angelegt werden, die > 20 %

---

<sup>4</sup> Kreis Soest (2012): Landschaftsplan VI „Werl“. Soest.

der Planungsfläche umfassen, und damit das Entwicklungsziel besser erfüllen als heute gegeben.

#### *UVP-Pflicht*

Gemäß Nr. 18.6 der Anlage 1 zum UVPG ist für den Bau eines Einkaufszentrums, eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes oder eines sonstigen großflächigen Handelsbetriebes im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 der Baunutzungsverordnung mit einer zulässigen Geschossfläche von 5.000 m<sup>2</sup> oder mehr, für den im bisherigen Außenbereich im Sinne des § 35 des Baugesetzbuchs ein Bebauungsplan aufgestellt wird, eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gegeben.

Werden Bebauungspläne zu großflächigen Einzelhandelsbetrieben aufgestellt, wird die Umweltverträglichkeitsprüfung im Aufstellungsverfahren als Umweltprüfung nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs durchgeführt. Für Bauleitpläne sind nach § 2 Abs. 4 BauGB Umweltprüfungen mit den in der Anlage zum BauGB beschriebenen Inhalten durchzuführen. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist im Umweltbericht (Teil B) dargelegt.

### **3.3 Planungsziele**

Im Plangebiet soll auf ca. 12 ha Gesamtfläche ein Sonstiges Sondergebiet (SO) nach § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum – mit einer maximalen Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup>“ dargestellt werden. Die Größe des Herstellerdirektverkaufszentrums wird auf max. 13.800 qm Verkaufsfläche begrenzt. Es sollen Shops von Markenherstellern, eine Anbindung an die BAB-Anschlussstelle sowie ein zugehöriger Parkplatz mit ca. 1.650 Stellplätzen geschaffen werden.

In einem Herstellerdirektverkaufszentrum verkaufen Hersteller oder vertikal integrierte Einzelhändler Markenartikel mit in der Regel zentrenrelevantem Sortiment wie z. B. Bekleidung, Sportartikel und Schuhe. Das Sortiment unterscheidet sich von dem des klassischen Einzelhandels. Es zeichnet sich dadurch aus, dass insbesondere Auslaufmodelle, Vorsaisonware, zweite Wahl Produkte oder Überschussproduktionen etc. angeboten werden; es ist weder eine große Sortimentstiefe noch eine Sortimentsbreite gegeben. Dementsprechend werden die Waren mit erheblichen Preisnachlässen angeboten.

Der im Einzelnen im Bebauungsplan festzusetzende Sortimentsschwerpunkt soll Bekleidung/Sportbekleidung, Schuh- und Lederwaren sowie Sportschuhe umfassen, daneben sollen in begrenztem Ausmaß Spielwaren, Haushaltswaren inkl. Elektrokleingeräte, Glas/Porzellan/Keramik (GPK), Haus- und Tischwäsche/Bettwaren/Gardinen, Sportgeräte/Sportartikel, Möbel, Süßwaren/Schokolade/Feinkost, Körperpflegemittel/Kosmetik, Uhren/Schmuck und Sonnenbrillen angeboten werden.

Die ein- bis zweigeschossigen Baukörper des FOC sollen etwa 50 m südlich der Bundesstraße im südöstlichen Teil des Plangebietes liegen. Die Stellplatzanlagen werden nordwestlich des FOC, zwischen der Zufahrt der B 1 und dem Baukörper angeordnet. Im Norden wird parallel zur B 1 ein ca. 40 m breiter Grünstreifen zur Abschirmung und Eingrünung vorgesehen, innerhalb des Grünstreifens ist ein Fuß- und Radweg parallel zur B 1 und eine naturnahe Wasserfläche geplant.

### **3.4 Standortanforderungen an Factory Outlet Center**

Factory Outlet Center unterscheiden sich durch wesentliche Merkmale von sonstigen Einzelhandelsbetrieben. In Factory Outlet Centern werden Waren angeboten, die nicht (mehr) für den gewöhnlichen Einzelhandel geeignet sind. Aus diesem Grunde ist es geboten, den ge-



wöhnlichen Einzelhandel und die Angebote eines Factory Outlet Centers auch räumlich zu trennen.

Allgemein können die Standortanforderungen von FOC wie folgt beschrieben werden<sup>5</sup>:

- Die direkte Auseinandersetzung mit dem Facheinzelhandel in größeren Städten bzw. Agglomerationen wird vermieden, da sie auch nicht im Interesse der Hersteller (als potentielle Mieter in einem FOC) liegt. Deshalb kommen vorzugsweise kleinere und mittlere Städte im weiteren Umfeld von Ballungsräumen in Betracht, wobei von diesen Standorten aus die Potentiale aus größeren Distanzen erschlossen werden sollen.
- Sehr gute verkehrliche Erreichbarkeit, da sich das Einzugsgebiet gegenüber anderen Einzelhandelsbetrieben auf deutlich größere Distanzen erstreckt und das Besucherverhalten in hohem Maße autoorientiert ist.
- Weitgehend ebenerdiges Stellplatzangebot (aufgrund eines sehr hohen PKW-Kundenanteils).
- Innerhalb einer PKW-Fahrdistanz von mindestens ca. 30 Minuten sollte noch kein regional dominierendes bzw. bereits gut im Markt positioniertes Outlet Center in Betrieb sein.
- Als Standortlage werden Gewerbegebiete bevorzugt; häufig werden auch teilintegrierte und in Einzelfällen sogar städtebaulich integrierte Standortlagen realisiert, sofern dort die verkehrlichen und flächenmäßigen Ansprüche befriedigt werden können; zentrale Innenstadtlagen kommen dagegen kaum in Betracht. Die Grundstücksfläche sollte mindestens 60.000 m<sup>2</sup> betragen und – nach Möglichkeit – Erweiterungsoptionen bis auf 100.000 m<sup>2</sup> oder auch mehr beinhalten.
- In zumutbarer Entfernung muss ein ausreichendes Bevölkerungspotential erschließbar sein. Lange Zeit galt diesbezüglich die Faustregel, dass innerhalb einer PKW-Fahrdistanz von ca. 1 Stunde ein Potential von ca. 3 Millionen Einwohnern mit einem zumindest durchschnittlichen Kaufkraftniveau vorhanden sein sollte; ein Wert, welcher vor dem Hintergrund neuer Erkenntnisse deutlich nach unten zu korrigieren ist.
- Nutzung des touristischen Potentials bestehender Freizeiteinrichtungen am Standort oder im näheren Umfeld bzw. Abschöpfung der Touristenströme auf den Verkehrsachsen in die Feriengebiete. Aus diesem Grund suchen Factory Outlet Center die Nähe stark frequentierter touristischer Einrichtungen (z. B. Freizeitparks) bzw. Räume mit ausgeprägter touristischer Positionierung.
- Nach Möglichkeit direkte Einsehbarkeit des Standortbereiches von einer Hauptverkehrsachse; insbesondere auch wenn diese mit Strömen des touristischen Fernverkehrs belegt ist.

Diese Standortanforderungen erfüllt das Plangebiet in besonderer Weise.

#### **4. Erschließung**

##### **4.1 Verkehr**

Das Plangebiet kann aus dem überregionalen Autobahnnetz über die BAB 44 aus Richtung Westen und die BAB 445 aus den Richtungen Süden und Norden erreicht werden, wobei die BAB 445-Ausfahrt 59 Werl-Zentrum die standortnahe Zufahrt über die Bundesstraße 1 bildet. In Fahrtrichtung Norden endet die Autobahn 445 nördlich der Anschlussstelle Werl-Zentrum

---

<sup>5</sup> ecostra 2014

auf Werler Stadtgebiet im Bereich der Anschlussstelle Werl-Nord und geht dort in die Bundesstraße 63 über. Die verkehrliche Untersuchung zur Ansiedlung des FOC (IGS, April 2014) geht davon aus, dass der gesamte aus/in Fahrtrichtung Norden über die A 445 abgewinkelte Verkehr ab der Anschlussstelle Werl-Nord aus/in Richtung Norden / BAB 2 über die B 63 fließt. Die verkehrliche Untersuchung geht von einer Verkehrszunahme von 2.000 Kfz/Tag in diesem Bereich aus. Der Verkehr quert dabei den Ortsteil Werl-Hilbeck auf der B 63. Der damit verbundene Verkehrslärm wird unter Ziffer 7.3 dieser Begründung behandelt. Aus Osten ist das Plangebiet auch über die BAB 44-Ausfahrt 55 Werl-Süd, die B 516 und B 1 erreichbar. Der Verkehr soll grundsätzlich auf beide Richtungen der B 1 verteilt werden, je nach großräumigen Quellen und Zielen. Die Zufahrt (Ein- und Ausfahrt) zu dem FOC-Standort erfolgt von der Bundesstraße 1 in der Kreuzung mit der Unnaer Straße.

Durch das Herstellerdirektverkaufszentrum wird ein erhöhtes Verkehrsaufkommen entstehen. Um dieses zusätzliche Aufkommen auf der B 1 abwickeln zu können, ist eine Verbreiterung der B 1 um zwei Fahrspuren (je Richtung eine zusätzliche Fahrspur) westlich der Hauptzufahrt erforderlich. Von Westen von der BAB 445 kommend beginnt die eine zusätzliche Fahrspur bereits im Abfahrtsort der Autobahnausfahrt Werl-Zentrum. Die zweite zusätzliche Fahrspur an der B 1 westlich der Hauptzufahrt wird eingerichtet, um einen reibungslosen Abfluss des Verkehrs vom FOC zur BAB 445 sicherzustellen. Östlich der Hauptzufahrt ist eine Verbreiterung der B 1 um einen Fahrstreifen für Linksabbieger aus Richtung Osten erforderlich. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens nachgewiesen.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens (IGS Stolz, April 2014) wurden im Untersuchungsraum zu den Straßenzügen von der BAB 445 AS Werl-Nord – BAB 445 AS Werl-Zentrum – B 1 – BAB 44 AS Werl-Süd Verkehrszählungen an einem Freitagnachmittag von 15-19 Uhr und samstags von 11-15 Uhr vorgenommen. Als wesentliche Ergebnisse wurde festgestellt, dass die Verkehrsbelastung freitags heute höher liegt als samstags, und dass die höchste Belastung an der B 1 östlich der BAB 445 AS Werl-Zentrum registriert wurde. Die Belastungssituationen an den Knoten wurden freitags den Qualitätsstufen A (sehr gut) bis D (ausreichend) bzw. samstags den Qualitätsstufen A-C zugeordnet.

In nordöstlicher Richtung liegt in etwa 1 km Entfernung das Stadtzentrum Werl, das über die B 1 wie auch über die Unnaer Straße mit dem Standort verknüpft ist. Der Bahnhof Werl liegt in ca. 2.000 m Entfernung. Hier halten Züge des Regionalverkehrs (RB). Im Busverkehr verkehren zurzeit zwei Linien in ca. 500 m Entfernung zum Standort. Aufgrund der Stadtrandlage des Plangebietes und zur Sicherstellung einer Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr soll sowohl der Bahnhof Werl als auch das Stadtzentrum von Werl mit einem Shuttle-Bus an das FOC angebunden werden.

### **4.2 Entwässerung**

Im Planbereich liegen keine Abwasserleitungen. Die nächstgelegene Hauptabwasserleitung verläuft östlich des Hauses Unnaer Straße 98 im Norden des Plangebietes. Eine geordnete Entwässerung ist grundsätzlich möglich.

Im späteren Bebauungsplanverfahren werden Details geregelt.

### **5. Natur und Landschaft**

Der Planbereich liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplans VI „Werl“ des Kreises Soest. Die Festsetzungskarte weist hier jedoch keine Festsetzungen wie z. B. Schutzgebiete aus. Gemäß § 16 Abs. 1 Landschaftsgesetz NW muss der Landschaftsplan mit Inkrafttreten des Bebauungsplans in diesem Bereich angepasst werden.

Das Plangebiet wird überwiegend von landwirtschaftlichen Flächen geprägt. Gehölze und einzelne Bäume sind im Osten sowie vereinzelt am Rand der Felder vorhanden, eine Baumreihe flankiert den asphaltierten Weg, der von der Kreuzung mit der Unnaer Straße nach

Süden führt. Die BAB 445 und B 1 werden flankiert von teilweise Gehölzbestandenen Böschungen bzw. Randbereichen.

Die westlich gelegene BAB 445 und deren Anschlussstelle zerschneiden die Freiflächen. Die B 1 stellt östlich der BAB 445 bisher die Grenze zwischen Siedlungs- und Landschaftsraum dar. Nordöstlich grenzt an das Plangebiet die Wohnbebauung des Stadtzentrums an. Diese ist zur B 1 mit einem ca. 25 m breiten Gehölzstreifen abgeschirmt. Im Bereich der Schule bis zum Knotenpunkt Unnaer Straße befindet sich im Siedlungsbereich ein begrünter Erdwall, der zum Schallschutz vor Verkehrslärm der B 1 dient.

## **6. Plandarstellungen**

Im Plangebiet wird ein sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung: „Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum – mit einer maximalen Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup>“ sowie eine Fläche für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt. Die Gesamtverkaufsfläche wird zur Sicherstellung der regionalen Verträglichkeit auf max. 13.800 m<sup>2</sup> begrenzt.

Zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf Zentren der Region werden die sortimentsbezogenen Verkaufsflächen in dem weiteren Bebauungsplanverfahren begrenzt. Um den besonderen Charakter des Herstellerdirektverkaufszentrums sicherzustellen und eine Konkurrenz zu regulären Warenangeboten in benachbarten Zentren auszuschließen, wird im Bebauungsplan ferner festgesetzt, dass die angebotenen Waren des Kernsortiments Markenartikel sein und bestimmte Merkmale aufweisen müssen.

## **7. Auswirkungen der Planung**

Die umweltbezogenen Auswirkungen sind in Teil B (Umweltbericht) dargestellt.

### **7.1 Raumordnerische und städtebauliche Folgen für den Einzelhandel**

Für die Ausweisung eines Großflächigen Einzelhandelsbetriebs ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Ziel der Raumordnung und Landesplanung gemäß § 1 Abs. 4 BauGB zu prüfen. Dazu liegt eine Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg vom 07.11.2014 vor.

Die raumordnerische und städtebauliche Verträglichkeit der Planung wurde 2013/2014 im Auftrag der Stadt Werl untersucht, dazu wurde die Fa. Ecostra<sup>6</sup> mit der Erstellung einer raumordnerisch und städtebaulich orientierten Wirkungsanalyse für das geplante Factory Outlet Center beauftragt. Zu diesem Zweck wurde eine aktuelle Bestandsaufnahme des gesamten Einzelhandels insbesondere in sämtlichen Ober- und Mittelzentren innerhalb eines Einzugsbereiches von ca. 30 PKW-Fahrminuten um den Standort in Werl durchgeführt. In der Analyse wurde mit einem Marktanteilkonzept die voraussichtliche Kaufkraftabschöpfung des Vorhabens aus dem Einzugsgebiet quantifiziert, und mit der Kaufkraftbewegungsanalyse wurden die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf bestehende Angebote ermittelt. Dabei wurde ein „worst-case“-Ansatz verfolgt, um mögliche Auswirkungen nicht zu unterschätzen. Im Folgenden werden wesentliche Ergebnisse dieser Wirkungsanalyse wiedergegeben.

Bei einer Verkaufsflächendimensionierung von 13.800 qm erreicht das Planobjekt eine durchschnittliche Flächenleistung von ca. 5.850 € / qm. Vom zu erwartenden Umsatz von ca. 80,7 Mio. € werden bei der für den Bebauungsplan vorgesehenen Flächenaufteilung ca. 71 % aus der Sortimentsgruppe Bekleidung & Sportartikel erwartet, sowie ca. 13 % aus Schuhe & Lederwaren. Etwa 40 % der Umsätze werden aus dem Umkreis von 30 Fahrminuten erwartet, aber fast die Hälfte von Kunden aus einer größeren Entfernung.

---

<sup>6</sup> Ecostra (2014): Wirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines Factory Outlet Centers in der Stadt Werl (LK Soest). Areal im Kreuzungsbereich A445 / Bundesstraße B 1. Wiesbaden.

Für das Untersuchungsobjekt wurde auf Grundlage empirischer Erfahrungen sowie in Anlehnung an Raumverträglichkeitsuntersuchungen für FOC ein Einzugsgebiet abgegrenzt, das in etwa einer Distanz von ca. 90 PKW-Fahrminuten umfasst. Insgesamt weist dieses abgegrenzte Einzugsgebiet derzeit ein Einwohnerpotential von knapp 9,2 Mio. Personen auf, das bis zum Jahr 2020 um 2,7 % zurückgehen wird. Vor dem Hintergrund der ermittelten Umsatzleistungen sowie der räumlichen Umsatzherkunft wird die Realisierung des geplanten Outlet Center dazu führen, dass Umsätze von anderen Standorten zum Planobjekt verlagert werden.

Im Segment Bekleidung & Sportartikel wird es insbesondere im Oberzentrum Dortmund (ca. 1,1 %), im Mittelzentrum Hamm (ca. 2,2 %), in der Nachbarstadt Unna (ca. 3,4 %) sowie in der Stadt Werl selbst (ca. 9 %) zu den höchsten quotalen Umsatzrückgängen in diesem Angebotssegment kommen. Bei den Einzelhandelsstandorten in den weiteren untersuchten Städten der Region liegen die Umsatzumverteilungsquoten niedriger. Sie bewegen sich überwiegend im Rahmen üblicher konjunktureller Schwankungen und liegen zum Teil auch unterhalb einer rechnerischen Nachweisgrenze.

Bei Schuhen & Lederwaren werden ebenfalls in den Städten Dortmund (2,1 %), Hamm (2,3 %) und Werl (ca. 11,0 % in der Innenstadt) die höchsten quotalen Umsatzrückgänge erwartet. Eine vergleichsweise hohe Umsatzumverteilungsquote von ca. 6,0 % errechnet sich für die Innenstadt von Unna. Diese Umsatzumverteilungsquote ist nach der Bewertung von Ecostra zwar deutlich spürbar, angesichts der absoluten Höhe des Umsatzabzugs durch das Planobjekt von ca. 0,3 bis 0,4 Mio. € sowie der Anzahl von ca. 10 betroffenen Betrieben in der Innenstadt von Unna ist ein flächendeckendes Wegbrechen von Ladengeschäften im Sortimentsbereich Schuh- und Lederwaren sowie die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf den Branchenmix nicht zu erwarten. Bei sonstigen FOC-Sortimenten liegen die Umsatzumverteilungsquoten bei ca. 0,8 % in Dortmund und ca. 1,2 % in Hamm.

Die errechneten Umsatzumverteilungsquoten für die Stadt Werl in den Segmenten Bekleidung (inkl. Sportbekleidung) sowie Schuh- und Lederwaren sind nach der Einschätzung von Ecostra deutlich spürbar. In Anbetracht der zum Teil wenig stabilen Situation verschiedener Geschäftslagen der Innenstadt von Werl sind in diesen Sortimentsbereichen Betriebsaufgaben von ökonomischen Grenzbetrieben (also von Unternehmen, welche bereits heute eine mangelnde ökonomische Tragfähigkeit aufweisen und bei denen zumindest mittelfristig ein Ausscheiden aus dem Markt nicht ausgeschlossen ist) nicht auszuschließen. Ein flächendeckendes Wegbrechen der innerstädtischen Einzelhandelsbetriebe in den Segmenten Bekleidung sowie Schuh- und Lederwaren mit entsprechenden Auswirkungen auf den innerstädtischen Branchenmix ist jedoch nicht zu erwarten. So sind insbesondere innerstädtische Magnetbetriebe nicht in ihrer Existenz gefährdet. Insbesondere die Walburgisstraße präsentiert sich derzeit als stabile Einzelhandelslage mit einem dichten Einzelhandelsbesatz ohne erkennbare Leerstandsproblematik. Dies gilt auch für den Bereich des Alten Marktes sowie des Marktplatzes, wo neben Einzelhandel ergänzende Angebote wie Banken und insbesondere Gastronomie eine wesentliche Magnetfunktion übernehmen. Auch nach einer möglichen Realisierung eines FOC bleiben unter anderem die Magnetwirkung und die Funktion dieser beiden Lagen als Frequenzbringer auch für die übrigen Lagen der Innenstadt von Werl erhalten.

Insgesamt kann somit auf Basis der ermittelten Auswirkungen für alle untersuchten zentralen Orte bzw. zentralen Einkaufslagen eine nachhaltige Schwächung der Angebotsattraktivität, des Branchenmixes und der Versorgungsleistung des Einzelhandels ebenso wie wesentliche Einschränkungen von stadtplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten (z. B. im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen) ausgeschlossen werden. Diese Feststellung trifft auch auf Zentren außerhalb des detailliert untersuchten Naheinzugsgebietes zu. Negative Auswirkungen auf die Nahversorgung im Sinne eines Ausdünnens von Nahversorgungsstandorten der kurzfristigen Bedarfsdeckung sind nicht zu erwarten, da die Sortimentsstruktur eines Factory Outlet Centers nur in sehr geringem Umfang Waren beinhaltet, die dem kurzfristigen Bedarf zuzurechnen sind.

In seinem Fazit stellt der Gutachter fest, dass die vorgesehene Realisierung eines Outlet Centers am Planstandort in Werl wirtschaftsstrukturell, städtebaulich und raumordnerisch als

verträglich einzustufen ist. Die ermittelten Umsatzumverteilungseffekte gegenüber den Städten und Innenstädten im Naheinzugsgebiet liegen – mit Ausnahme der Stadt Werl selbst und hier in den beiden Segmenten Bekleidung (inkl. Sportartikel) sowie Schuhe & Lederwaren – deutlich unter einem städtebaulich oder raumordnerisch relevanten Schwellenwert der Umsatzumverteilung, ab dem erhebliche Auswirkungen auf die städtebauliche Ordnung und Entwicklung sowie die raumordnerische Konzeption zu vermuten wären. In verschiedenen zentralen Orten sind sogar überhaupt keine spürbaren Auswirkungen feststellbar (Quelle: Ecostra 2014)

## **7.2 Verkehrliche Auswirkungen**

Die Erschließung und Verkehrsentwicklung durch das Vorhaben wurden im Rahmen eines Verkehrsgutachtens (IGS Stolz, April 2014) untersucht. Dabei wurde ein tägliches Kunden- und Besucheraufkommen des Factory Outlet Centers von rd. 6.210 Kunden ermittelt, woraus sich ein durchschnittliches tägliches Kfz-Aufkommen der Kunden und Besucher je Richtung von rd. 2.070 Kfz/24h ergab.

Das Gesamtverkehrsaufkommen je Richtung einschließlich Liefer- und Beschäftigtenverkehr wird durchschnittlich bei rd. 2.350 Kfz/24h, an einem Freitag bei rd. 2.750 Kfz/24h und an einem Samstag bei rd. 4.000 Kfz/24h liegen. Das stündliche Spitzenverkehrsaufkommen ist samstags je Richtung im Quellverkehr bei 598 Kfz/h und im Zielverkehr bei 558 Kfz/h zu erwarten.

Die Quell- und Zielverkehre verteilen sich von der Zufahrt an der B 1 voraussichtlich zu 80 % nach / von Westen und zu 20% nach / von Osten. Der größte Besucherstrom kommt mit 60 % vom AK Werl. Im höchstbelasteten Abschnitt der B 1 zwischen AK Werl und der Unnaer Straße nimmt die mittlere Tagesbelastung voraussichtlich von 13.100 Kfz auf 16.300 Kfz/d zu.

Daraus ergibt sich eine höchste Stellplatznachfrage am Samstag mit insgesamt knapp 1.300 Stellplätzen, unter Einbezug von Stellplatzreserven sind rd. 1.400 Stellplätze auf dem Gelände erforderlich.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung zeigt, dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht ohne weitere Maßnahmen über das vorhandene Straßennetz abgewickelt werden kann. Um eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität am Knotenpunkt B 1 / Unnaer Straße / Zufahrt FOC erreichen zu können, ist neben einer Signalisierung des Knotenpunktes auch ein Umbau mit der Anordnung weiterer Fahrstreifen notwendig. Außerdem wird in der westlichen Anschlussstelle Werl-Zentrum ein zweiter Rechtsabbiegefahrstreifen angeordnet, welcher am Knotenpunkt B 1 / Zufahrt FOC in einen freilaufend neben einer Dreiecksinsel geführten Rechtsabbiegefahrstreifen übergeht.

## **7.3 Verkehrslärm im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck**

Der Verkehrsgutachter (IGS, April 2014) geht für die A 445 zwischen den Anschlussstellen Werl-Zentrum und Werl-Nord als Folge der FOC-Ansiedlung von einem Anstieg der mittleren Wochentagbelastung von 16.200 auf 18.200 Kfz/Tag (+ 2.000 Kfz/Tag) aus. Diese Zunahme um 12 % wird selbst für den Fall, dass der gesamte zusätzliche Verkehr A 445 nördlich der Anschlussstelle Werl-Zentrum durch Hilbeck fließt, zu einer Pegelerhöhung um max. 0,4 dB(A) führen (Accon Köln GmbH 2015<sup>7</sup>), wobei es sich um eine aus lärmtechnischer Sicht für das menschliche Ohr nicht bzw. kaum wahrnehmbare Erhöhung handelt.

---

<sup>7</sup> Accon Köln GmbH 2015, Ermittlung der Häuser im Ortsteil Hilbeck der Stadt Werl, an denen die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten werden. Köln

Aus den Umgebungslärmkarten<sup>8</sup> ergeben sich allerdings für die Ortsdurchfahrt von Hilbeck bereits hohe Lärmwerte. Zur Reduzierung der Lärmbelastung hat die Stadt Werl im Jahr 2010 den Lärmaktionsplan „Teilaktionsplan Werl – 2008 – 1“ aufgestellt. Die Verkehrslärmsituation zeichnet sich gemäß Lärmaktionsplan dadurch aus, dass die B 63 als Straßenverbindung für den großräumigen Verkehr (Verbindung der A 44 bzw. der A 445 und der A 2) vorrangig den Durchgangsverkehr abwickelt und in der Ortslage Hilbeck eine tägliche Verkehrsbelastung von ca. 22.000 Kfz mit einem überdurchschnittlich hohen Schwerlastanteil (ca. 3.200 Fahrzeuge/Tag) aufweist. In dem Teilaktionsplan Werl – 2008 – 1 sind Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms benannt, die aber entweder nicht durchführbar (z.B. Sperrung für den Schwerlastverkehr, aktive Schallschutzmaßnahmen) oder nicht erfolgversprechend (offenporige oder innovative Asphaltbeläge) sind oder, sofern sie durchgeführt worden sind, nicht den gewünschten Erfolg gehabt haben (bauliche Maßnahmen zur Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs, vgl. dazu den Bericht über die Lärmaktionsplanung der Stadt Werl vom 13.11.2014). Im Übrigen hat die Stadt Werl kaum Möglichkeiten zur Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen, da sie nicht Straßenbaulastträger der Bundesstraße 63 ist.

Allerdings steht eine effektive Maßnahme zur nachhaltigen Reduzierung des Lärms im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck in Aussicht. Es ist geplant, die Autobahn A 445 zwischen der Anschlussstelle Werl-Nord und der Anschlussstelle Hamm-Rhynern der A 2 weiterzubauen. Durch die Verlagerung des Verkehrs auf einen neu errichteten Autobahnabschnitt wird eine effektive Verminderung der Lärmbelastung der Anlieger der Ortsdurchfahrt Hilbeck erreicht. Der Ausbau der A 445 ist im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf vorgesehen. Das Planfeststellungsverfahren zum Weiterbau der A 445 zwischen Werl und der A 2 wurde bereits im Februar 2011 eingeleitet. Die Planunterlagen haben im Februar/März 2011 offenlegen. Im November 2012 hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein Erörterungstermin stattgefunden, in dem der Landesbetrieb Straßen.NRW ergänzende Untersuchungen/Prüfungen zugesagt hat.

Zu den bei der Ausweisung von größeren Baugebieten zu bewältigenden planerischen Konflikten gehört auch die außerhalb des Plangebiets zu erwartende Zunahme des Verkehrs, soweit sie in einem ursächlichen Zusammenhang mit der Planung steht und mehr als geringfügig ist. Aufgrund der bei der Stadt Werl vorhandenen Erkenntnisse aus der Umgebungslärm-Kartierung sowie des Lärmaktionsplanes ist davon auszugehen, dass im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck aufgrund der hohen Vorbelastung bereits leichte Zunahmen des Verkehrslärms nicht mehr als geringfügig bewertet werden können.

Aus diesem Grunde wurde die Verkehrslärm-Vorbelastung im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck sowie die aufgrund der FOC-Ansiedlung zu erwartende Lärmzunahme gutachterlich untersucht (Accon Köln GmbH 2015). Da die planungsbedingten Mehrverkehre nur zur Tageszeit zu erwarten sind, hat sich die Untersuchung auf den Beurteilungszeitraum „tags“ beschränkt (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr). Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck schon im Bestand an insgesamt 27 Häusern die Sanierungsauslöswerte tags (67 dB(A) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen sowie in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Siedlungsgebieten sowie 69 dB(A) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten) überschritten werden. An zwanzig Häusern liegen die Immissionspegel tags über 70 dB(A) und damit im gesundheitsgefährdenden Bereich.

Bei einer konservativen Abschätzung durch die Überlagerung der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der A 445 Richtung Norden ist für die Tageszeit im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck von einer FOC-bedingten Pegelzunahme von zwischen 0,2 und 0,4 dB(A) auszugehen. Wie die genannte Untersuchung zeigt, ergeben sich durch das erwartete pla-

---

<sup>8</sup> „Lärmkartierung 2013“ des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, [www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de](http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de).

nungsbedingte Mehrverkehrsaufkommen keine zusätzlichen Häuser mit Überschreitungen der Lärmsanierungswerte tags.

Eine Erhöhung des Lärmpegels um maximal 0,4 dB(A) ist aus lärmtechnischer Sicht für das menschliche Ohr nicht bzw. kaum wahrnehmbar. Jedoch ist angesichts der erheblichen Lärmvorbelastung davon auszugehen, dass auch eine quantitativ nur geringe, nicht bzw. kaum wahrnehmbare Pegelerhöhung im Rahmen der Bewertung und Abwägung nicht mehr als unwesentlich oder geringfügig angesehen werden kann.

Die Stadt Werl geht daher davon aus, dass die prognostizierte FOC-bedingte Pegelzunahme wesentlich und mit einem hohen Gewicht in der Abwägung zu berücksichtigen ist. Angesichts der bereits bestehenden Vorbelastungen sind *voraussichtlich* kompensatorische Maßnahmen notwendig. Wie bereits dargelegt wurde, kommen aktive Schallschutzmaßnahmen oder kurzfristig umsetzbare verkehrsreduzierende Maßnahmen nicht in Betracht. Allerdings wird durch den Weiterbau der A 445 zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern die Verkehrsbelastung und damit die Lärmpegel im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck deutlich reduziert, so dass schon durch den Wegfall der Belastung mit Schwerverkehr davon auszugehen ist, dass keine kritischen Lärmbelastungen mehr vorliegen werden.

Aufgrund der Berücksichtigung im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf sowie des bereits laufenden Planfeststellungsverfahrens geht die Stadt davon aus, dass der Weiterbau der A 445 zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern grundsätzlich gesichert ist. Allerdings ist derzeit noch nicht absehbar, wann diese Baumaßnahme durchgeführt wird und ob die Verkehrslärmreduzierung daher innerhalb eines den Betroffenen in Werl-Hilbeck zumutbaren Zeitraums eintreten wird.

In dieser Situation ist es angesichts der herausragenden Bedeutung der Ansiedlung des FOC für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Werl vertretbar, nicht auf die Planung zu verzichten, sondern für den Übergangszeitraum bis zur Fertigstellung der A 445 zwischen Werl Nord und Hamm-Rhynern der bebauungsplanbedingten Zunahme des Verkehrslärms im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck durch die Gewährung eines Zuschusses zu passiven Schallschutzmaßnahmen Rechnung zu tragen. Die konkreten Regelungen sollen sich nach heutiger Einschätzung an den Vorgaben des § 42 Abs. 1 BImSchG sowie der 24. BImSchV orientieren. Eine konkrete Aussage oder Regelung zu der Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen müsste, sofern erforderlich, im zeitlichen Zusammenhang mit der Schaffung von Planungsrecht im Bebauungsplan getroffen werden.

### **7.4 Sonstige Auswirkungen**

Mit der Festsetzung des Sonstigen Sondergebietes werden die vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen im Plangebiet überplant. Diese Flächen befinden sich bereits im Eigentum des Vorhabenträgers. Den Landwirten wurde im Zuge des Flächenankaufs bereits Ersatzland zur Verfügung gestellt.

Die verkehrlich verursachten Immissionen wurden im Rahmen eines Schallgutachtens (AC-CON Köln GmbH, April 2014) untersucht. Nach den Berechnungen des schalltechnischen Fachgutachtens sind die Auswirkungen der zu erwartenden Mehrverkehre auf die Geräuschesituation auf öffentlichen Straßen so gering, dass keine organisatorischen Maßnahmen zur Verminderung der Geräuschemissionen ergriffen werden müssen. Die Situation wird weitgehend durch den bestehenden Verkehr geprägt und sich zukünftig nur marginal ändern. Die Beurteilungspegel liegen unter den als bedenklich einzustufenden Auslösewerten für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen. Gemäß Nummer 7.4 der TA Lärm sind die Geräuschemissionen des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück zu bestimmen und zu beurteilen.

Im Hinblick auf den Anlagenlärm werden an den benachbarten Wohnhäusern die Richtwerte für Allgemeine Wohngebiete nach der TA Lärm um mindestens sechs dB(A) zur Tageszeit

## 85. Änderung des Flächennutzungsplans

unterschriften werden. Insofern sind noch erhebliche Reserven vorhanden. Ein Nachtbetrieb ist nicht vorgesehen, Konflikte sind daher nicht zu erwarten.

Die nächstgelegene Hauptabwasserleitung verläuft in der Unnaer Straße im Norden; das Schmutzwasser aus dem Standortbereich soll hier in die Kanalisation eingeleitet werden. Das Niederschlagswasser aus dem Plangebiet wird voraussichtlich einem Regenrückhaltebecken zugeleitet. Eine Entwässerungskonzeption wird im weiteren Verfahren erstellt.

Das geplante Sondergebiet umfasst einen nicht unerheblichen Bereich der „Kaiserzeitlichen Wüstung östlich der Abfahrt BAB 445 (Wüstung Slanmode)“. Die Stadt Werl hat die angesprochene Wüstung nicht in die Denkmalliste eingetragen. Mögliche Bodenfunde mit Denkmaleigenschaft werden der Errichtung des geplanten FOC nicht grundsätzlich entgegenstehen. Gegebenenfalls sind Erkundungen (z.B. Sondagen) in Zusammenarbeit mit dem LWL Archäologie für Westfalen einzuholen.



## Teil B: Umweltbericht

### 1. Inhalte und Ziele der FNP-Änderung

Im Plangebiet soll auf ca. 12 ha Gesamtfläche ein Sonstiges Sondergebiet (SO) nach § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel - Herstellerdirektverkaufszentrum“ festgesetzt werden. Die Größe des Herstellerdirektverkaufszentrums (FOC) wird auf max. 13.800 qm Verkaufsfläche begrenzt. Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen im Sonstigen Sondergebiet sind ein zugehöriger Parkplatz inklusive Erschließung und Grün-/Pflanzflächen geplant.

### 2. Ziele des Umweltschutzes

Bauleitpläne sollen nach § 1 Abs. 5 BauGB eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln (auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz) sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

Im Einzelnen ergeben sich die wesentlichen Ziele des Umweltschutzes aus den jeweiligen Fachgesetzen. Darunter fallen insbesondere das BauGB, das BNatSchG, das BBodSchG, das WasserhaushaltsG sowie die TA Lärm und die TA Luft.

### 3. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

#### Schutzgut Mensch

##### *Verkehr, Lärm*

Das Plangebiet ist durch die im Westen liegende BAB 445 sowie die im Norden und Nordosten verlaufende B 1 verkehrlich vorbelastet. Im Abschnitt der B 1 östlich der AS Werl-Zentrum wurde Freitag nachmittags von 15-19 Uhr eine Belastung von 4.581 Kfz gezählt, samstags von 11-15 Uhr was die Belastung von 3.932 Kfz etwas geringer (IGS Stolz 2013). Die Belastung auf der B 1 nimmt nach Osten, wo zunehmend Wohngebiete angrenzen, kontinuierlich ab. In vielen Abschnitten sind diese Wohngebiete durch Lärmschutzeinrichtungen abgeschirmt.

Das Plangebiet des FOC ist durch die im Süden verlaufende BAB 44, die im Westen liegende BAB 445 sowie die im Norden verlaufende B 1 bezüglich der Lärmbelastung flächig tagsüber mit > 55 dB(A) vorbelastet. Nachts liegt hier die Belastung flächig > 45 dB(A) und in Nähe der B 1 > 50 dB(A).<sup>9</sup>

Die verkehrlich verursachten Immissionen des Vorhabens wurden im Rahmen eines Schallgutachtens untersucht.<sup>10</sup> Es kam zu dem Ergebnis, dass diese Immissionen die Richtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete an den nächstgelegenen Häusern nördlich der B 1 um mind. 6 dB (A) tagsüber unterschreiten werden; nachts sind keine Konflikte zu erwarten. Die Auswirkungen der zu erwartenden Mehrverkehre auf den öffentlichen Straßen sind so gering, dass keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

---

<sup>9</sup> LANUV NRW: Geräuschbelastungskarten. <http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/screening2.htm>. Zugriff 04.09.2013. Dusseldorf.

<sup>10</sup> Accon Köln GmbH (2014): Schalltechnisches Fachgutachten zum Bebauungsplan 1.17 „Am Hellweg“ in Werl. Köln

Im Hinblick auf den Verkehrslärm im Ortsteil Hilbeck geht der Verkehrsgutachter (IGS, April 2014) für die A 445 nördlich der Anschlussstelle Werl-Zentrum als Folge der FOC-Ansiedlung von einem Anstieg der mittleren Wochentagbelastung von 16.200 auf 18.200 Kfz/Tag (+ 2.000 Kfz/Tag) aus. Diese Zunahme um 12 % wird selbst für den Fall, dass der gesamte zusätzliche Verkehr A 445 nördlich der Anschlussstelle Werl-Zentrum durch Hilbeck fließt, zu einer Pegelerhöhung um max. 0,4 dB(A) führen (Accon Köln GmbH 2015<sup>11</sup>), wobei es sich um eine aus lärmtechnischer Sicht für das menschliche Ohr nicht bzw. kaum wahrnehmbare Erhöhung handelt (vgl. Kap. 7.3.). Künftig wird durch den Weiterbau der A 445 zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern die Verkehrsbelastung und damit die Lärmpegel im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck deutlich reduziert, so dass schon durch den Wegfall der Belastung mit Schwerverkehr davon auszugehen ist, dass keine kritischen Lärmbelastungen mehr vorliegen werden. Für den Übergangszeitraum bis zur Fertigstellung der A 445 soll der planbedingten Zunahme des Verkehrslärms im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck durch die Gewährung eines Zuschusses zu passiven Schallschutzmaßnahmen Rechnung getragen werden. Die Maßnahmen sollen sich an den Vorgaben des § 42 Abs. 1 BImSchG sowie der 24. BImSchV orientieren.

### *Erholung*

Das Plangebiet besitzt keinen eigenständigen Wert für die Freizeitgestaltung und es bestehen keine speziell der Freizeitfunktion dienenden Wege. Zur Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer im Umfeld des FOC wird im weiteren Verfahren ein Konzept erarbeitet.

### **Schutzgut Flora/Fauna/Biotope**

Es sind keine FFH-Gebiete und auch keine Vogelschutzgebiete vorhanden. Auf der Untersuchungsfläche befinden sich keine Naturschutzgebiete, keine Naturdenkmale, keine schutzwürdigen Biotope (Biotopkataster) und auch keine gesetzlich geschützten Biotope nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz bzw. § 62 Landschaftsgesetz NRW.

### *Biotoptypen*

Im Untersuchungsraum wurde im Juli 2013 eine Biotoptypenkartierung durchgeführt. Der Untersuchungsraum zeichnet sich durch einen hohen Anteil an landwirtschaftlichen Flächen aus. Die Ackerflächen werden in Nord-Süd-Richtung von einem asphaltierten Weg geteilt und von der Bundesautobahn A 445 und der Bundesstraße B 1 flankiert. Südlich schließen sich weitere Ackerflächen an. Entlang des östlichen Wegrandes befindet sich ein Gehölzbestand mit Bäumen und einzelnen Sträuchern. Entlang der Feldränder sind weitere Bäume und teilweise trockene Gräben erkennbar. Im Südosten bilden u. a. Spitz-Ahorn und Vogel-Kirsche einen älteren Gehölzbestand. Ein weiterer, jüngerer Gehölzbestand befindet sich im Nordosten parallel zur B 1.

Für das Vorhaben muss überwiegend Ackerfläche in Anspruch genommen werden, teilweise im Südwesten eine Intensivwiese. Vereinzelt sind auch Einzelbäume, Kleingehölze und Säume von der Planung betroffen, für die ein Ausgleich geschaffen werden muss. Insgesamt werden 9,0 ha für die Bauvorhaben versiegelt. Ein Teil des Eingriffs wird durch die Anlage von 90 Bäumen auf dem Parkplatz, die Anlage von Pflanzflächen an den Rändern und insbesondere durch die 40 m breiten Gehölzflächen an der B 1 kompensiert. Der LFB (Ökoplan 2014) bilanziert ein Defizit von 90.557 Wertpunkten, das entweder durch eine ökologische Aufwertung einer ca. 2,3 ha großen Ackerfläche westlich der Sonderbaufläche oder durch eine Ersatzgeldzahlung zugunsten des Ökokontos der Stadt Werl ausgeglichen werden kann. Die Stadt Werl präferiert eine Ersatzgeldzahlung, um damit Entsiegelungs- und Begrü-

---

<sup>11</sup> Accon Köln GmbH 2015, Ermittlung der Häuser im Ortsteil Hilbeck der Stadt Werl, an denen die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten werden. Köln

nungsmaßnahmen im ehemaligen Kasernengelände im Stadtwald durchzuführen. Die Ausgleichsmaßnahmen werden im späteren Bebauungsplanverfahren geregelt.

### *Artenschutzprüfung*

Zum Zweck der Artenschutzprüfung wurde das Plangebiet von Juni 2012 bis Juli 2013 in 25 Erhebungsgängen von einem Biologen eingehend untersucht, um sicherzustellen, dass jahreszeitlich früh auftretende Arten ebenso erfasst wurden wie jahreszeitlich späte Arten.

Diese faunistischen Befunde führen den Gutachter zu der artenschutzrechtlichen Bewertung, dass die als Brutvogel festgestellte Feldlerche als planungsrelevante Art einer eingehenden Berücksichtigung bedarf. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass zukünftig in unmittelbarer Nachbarschaft des Planungsareales große Flächen mit Eignung für die Feldlerche kalkulierbar angeboten werden, z. B. große, zusammenhängende Maisschläge. Ferner wird angeregt, eine planmäßige Optimierung von Brutmöglichkeiten in den unmittelbar angrenzenden Flächen entsprechend der Empfehlungen des LANUV-Merkblattes "Feldlerche" als Ausgleichsmaßnahme in Angriff zu nehmen. Weiterhin habe die ausgeprägte hochstaudenreiche Gehölzreihe entlang des östlichen Randes des Planungsareales mit ihrer Saumstruktur für die Fledermausfauna eine hohe nahrungstechnische Bedeutung. Außerdem bietet sie eine wichtige Leitlinie für durchziehende Kleinvögel, weshalb ein Erhalten dieser Struktur aus Sicht des Artenschutzes unerlässlich sei. Aus diesem Grund wird zu der am südöstlichen Rand des Plangebiets, aber außerhalb liegenden Gehölzreihe in Abstimmung mit dem Gutachter ein 10 m breiter Pflanzstreifen als Pufferzone angelegt. Erforderliche CEF-Maßnahmen werden mit der Unteren Landschaftsbehörde abgestimmt und im späteren Bebauungsplanverfahren geregelt.

Wenn diese Punkte beachtet werden, sind Verstöße gegen die in § 44 Abs. 1 BNatSchG genannten Verbote für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten nicht zu erwarten.

### **Schutzgut Klima und Luft**

Das Plangebiet gehört zur klimatischen Großlandschaft "Münsterland" und ist somit dem nordwestdeutschen, warm-gemäßigten, atlantisch geprägten Klimabereich zuzuordnen, der sich durch mäßig warme Sommer und milde Winter auszeichnet. Der Planbereich ist heute klimatisch insbesondere von Ackerflächen und teilweise auch von (Intensiv-)Wiesen geprägt. Infolgedessen herrscht hier ein Freilandklima. Der Temperatur- und Feuchteverlauf korreliert dabei weitgehend mit dem Tages- und Jahreszyklus der solaren Einstrahlung, und aufgrund der nahezu unveränderten Windströmungsbedingungen weisen diese Bereiche eine gute Durchlüftung auf.

Die großen, intensiv ackerbaulich genutzten Flächen können im abgeernteten und vegetationsfreien Zustand klimabelastende Wirkungen aufweisen. Dazu gehören insbesondere eine starke Aufheizung, ausgeprägte Temperaturamplituden mit deutlicher nächtlicher Abkühlung, Windfeldveränderungen sowie erhöhter Staubabrieb. Während der Aufwuchsphase bis zur Ernte können sich diese Flächen - je nach Anbauart – jedoch als Kaltluftentstehungsgebiete temperaturnausgleichend auf das nördlich angrenzende Stadtgebiet auswirken; ihre Vegetationsdecke trägt dann zur Erhöhung der Luftfeuchtigkeit bei, der – wenn auch geringe - Gehölzflächenanteil führt zu einer gewissen Luftfilterung, u. a. gegenüber den vorhandenen, als Emittenten wirksamen Verkehrsstrassen.

Zukünftig werden sich die Klimaparameter vom Freilandklima teilweise in Richtung Stadt-/Gewerbeklima verschieben, da Versiegelung und Überwärmung zunehmen.

Die Fläche ist bereits heute durch den Verkehr der BAB 445 und der B 1 lufthygienisch vorbelastet. Allerdings gibt es nach Aussage des LANUV<sup>12</sup> in der Stadt Werl keine Messungen zu Schadstoffen, da keine lufthygienischen Auffälligkeiten oder Hot-Spots bekannt sind. Aus diesem Grund wurden auch keine Messstationen eingerichtet.

### **Schutzgut Landschaft**

Der nördliche Teil der Untersuchungsfläche befindet sich gemäß Regionalplan im Landschaftsraum LR-IIIa-106 „Soester Börde“, der südliche Teil im Landschaftsraum LR-IIIa-112 „Haarstrang mit Haar-Nordabdachung“. Es sind bei der Auswahl der Ausgleichsmaßnahmen die Zielvorstellungen für die Landschaftsräume zu beachten.

Das Orts- und Landschaftsbild wird sich verändern, jedoch kann durch das Anpflanzen neuer Gehölze im Bereich der Stellplatzanlagen, die Eingrünung des Gebäudekomplexes und die Bepflanzung zur B 1 eine gestalterische Einbindung der baulichen Anlagen in die umgebenden Freiflächen erreicht werden.

Das Plangebiet selbst liegt innerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans VI „Werl“<sup>13</sup>, der Siedlungsbereich der Stadt Werl liegt außerhalb. Die landwirtschaftlichen Flächen befinden sich im Festsetzungsraum D.2.0.8 „Landwirtschaftlich genutzte Flächen südlich von Werl zwischen der A 445 und der B 516“. Der südöstliche Bereich des Untersuchungsraumes (außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes) ist Teil des „Besonders geschützten Teils von Natur und Landschaft“ C.4.14 LB „Hecken südlich Werl“ (s. Abb. 3). Die Heckenstruktur stellt innerhalb der strukturarmen und intensiv ackerbaulich genutzten Hellwegbörde ein belebendes Landschaftselement dar. Es dient zugleich als „Windschutz, Vernetzungsbiotop und Lebensraum für verschiedene Hecken- und Gehölzbewohner.“

### **Schutzgut Boden**

Im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen liegen teilweise im Norden und Osten besonders schutzwürdige Böden (Stufe 3). Ansonsten sind überwiegend sehr schutzwürdige Böden (Stufe 2) und zu einem geringen Anteil im Norden schutzwürdige Böden (Stufe 1) verzeichnet.<sup>14</sup> Bei den besonders schutzwürdigen und den schutzwürdigen Böden handelt es sich um Böden mit hoher oder sehr hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit, überwiegend Braunerden, Parabraunerden, Kolluvisole und Auenböden mit ausgezeichneter Lebensraumfunktion aufgrund hoher Puffer- und Speicherkapazität für Wasser und Nährstoffe aufgrund der Regulations- und Pufferfunktion/ natürlicher Bodenfruchtbarkeit (überwiegend typische Parabraunerde sowie teilweise typisches Kolluvium und Gley-Parabraunerde, meist pseudovergleyt). Die schutzwürdigen Böden sind Tschernoseme und Tschernosemrelikte aufgrund der Archivfunktion (typische Parabraunerde, vereinzelt pseudovergleyt, sowie Tschernosem-Parabraunerde, vereinzelt pseudovergleyt).<sup>15</sup>

Den Oberen Grundwasserleiter bilden Kalk- und Mergelkalksteine der Kreide, welche von lössbürtigen Substraten und Tschernosem-Parabraunerde–Relikten überdeckt sind. Diese Bodensubstrate sind voraussichtlich auf längere Sicht ohne technische Maßnahmen zur Regenwasserversickerung nicht geeignet.

Hinweise zu möglichen Bodenfunden vgl. Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter. In der Aufstellung „Erfassung von Altlasten im Kreis Soest“ ist der Planbereich nicht aufgeführt; es bestehen keine Hinweise auf einen Altlastenverdacht.

---

<sup>12</sup> Vierth-Böke, LANUV NRW (mdl. 04.09.2013)

<sup>13</sup> Kreis Soest (2012): Landschaftsplan VI „Werl“. Abt. Umwelt, Sachgebiet Natur und Landschaftsschutz. Soest.

<sup>14</sup> Kreis Soest Januar 2011

<sup>15</sup> Geologischer Dienst NRW 2004

Es sind erhebliche Versiegelungen von max. 9,0 ha im Sonstigen Sondergebiet zu erwarten. Im Bereich der 2,3 ha großen Straßenverkehrsflächen ist eine Zunahme der Versiegelung von 0,1 ha zu erwarten.

Der Bodenschutz ist besonders bei der Oberflächengestaltung des Parkplatzes und bei der Auswahl der Ausgleichsmaßnahmen z. B. durch Entsiegelungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Im späteren Bebauungsplanverfahren wird voraussichtlich eine bodenkundliche Baubegleitung erforderlich. Im Baugenehmigungsverfahren werden konkrete Maßnahmen zum Bodenschutz (Ausgleichsmaßnahmen) festgelegt.

### **Schutzgut Wasser**

Es sind keine Wasserschutzgebiete betroffen. Es werden keine Feuchtgebiete, Grundwasservorkommen, Uferzonen und Talauen oder Einzugsgebiete von Talsperren für die Trinkwassergewinnung in Anspruch genommen. Die Entfernung zum nächstgelegenen Trinkwasserschutzgebiet „Echthausen“ (Zone III) beträgt etwa 3,5 km in südlicher Richtung. Im Norden des Plangebiets verläuft ein Graben, der temporär Wasser führt.

In weiten Teilen des Plangebiets werden in den Bodenkarten niedrige Grundwasserflurabstände angegeben. Der südliche Teil der Untersuchungsfläche liegt gemäß Erläuterungskarte 13 zum Regionalplan aufgrund der geologischen Struktur in einem Grundwassergefährdungsgebiet.

Es sind keine erheblichen Grundwasserabsenkungen zu erwarten.

Bei der Baugrunduntersuchung und bei Gründungsarbeiten ist zu beachten, dass unterirdische Hohlräume nicht auszuschließen sind, weshalb bei den Bohr- und Bauarbeiten Verunreinigungen des Karstkluftgrundwasserleiters zu vermeiden sind (Grundwasserschutz).

Die Anforderungen der Löschwasserversorgung werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens als Hinweise festgelegt.

### **Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Der Planbereich liegt gemäß Erläuterungskarte 3 zum Regionalplan in der Kulturlandschaft „Hellwegbörden“, größtenteils in einem aus der Fachsicht der LWL-Denkmalpflege in Westfalen bedeutsamen Kulturlandschaftsbereich (Vorbehaltsgebiet). Die Kulturlandschaft „Hellwegbörden“ umfasst weite Teile des Kreises Soest. Der Name der Kulturlandschaft hat seinen Ursprung im historischen Altstraßenbündel des „Hellwegs“. Die Hellwegbörden sind ein flachwelliges und sehr fruchtbares Gebiet. Charakteristisch ist eine gehölzarme, offene und wenig strukturierte Landschaft. Der Kulturlandschaftsraum ist überwiegend von geschlossenen Dorfsiedlungen geprägt, wobei sich entlang dem historischen Hellweg bereits im Mittelalter wichtige Städte und Märkte aufreichten.<sup>16</sup> Es sind kleinräumlich erhebliche Veränderungen der offenen, agrarisch geprägten Kulturlandschaft zu erwarten.

Östlich des Planbereichs gibt es im Regionalplan 2012 Hinweise auf potenziell bedeutsame Sichtbeziehungen auf raumwirksame Objekte. Es sind keine Baudenkmale nach dem Listenbereich A im Plangebiet verzeichnet. Städtebaulich bemerkenswerte Gebäude oder sonstige Kultur- und Sachgüter gibt es im Plangebiet nicht.

Auswirkungen auf Denkmäler oder bedeutsame Sichtbeziehungen sind nicht zu erwarten.

Es wird eine Wüstung in einem Teilbereich des Plangebiets vermutet. Die Stadt Werl hat die angesprochene Wüstung nicht in die Denkmalliste eingetragen. Gleichwohl hält die Stadt Werl es für erforderlich, Erkundungen (z.B. Sondagen) auf Kosten des Projektträgers in Zusammenarbeit mit dem LWL Archäologie für Westfalen einzuholen. Mögliche Bodenfunde mit

---

<sup>16</sup> Bezirksregierung Arnsberg März 2012, S. 187

Denkmaleigenschaften werden der Errichtung des geplanten FOC voraussichtlich nicht entgegenstehen. Das geplante Sondergebiet umfasst zwar nach dem vom LWL Archäologie übermittelten Lageplan einen nicht unerheblichen Bereich der „Kaiserzeitlichen Wüstung östlich der Abfahrt BAB 445 (Wüstung Slanmode)“, die vorgesehenen überbaubaren Grundstücksflächen liegen aber im Wesentlichen außerhalb des für die genannte Wüstung gekennzeichneten Bereichs. Es ist beabsichtigt, die o.g. Erkundungen im Bebauungsplanverfahren durchzuführen, um die Schutzwürdigkeit der Wüstung zu untersuchen und den Umgang mit den Befunden festzulegen.

#### **4. Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei einer Nichtdurchführung der Planung wird sich nutzungsbezogen am heutigen Zustand voraussichtlich nichts ändern; die Fläche würde weiterhin für die Landwirtschaft genutzt. Entsprechend der anthropogenen Vorprägung wären weder am landschaftlichen Charakter noch an den maßgebenden Umweltfaktoren wesentliche Änderungen zu erwarten.

Wenn das FOC nicht realisiert werden sollte und der Regionalrat sich eines Tages dem ASB-Votum der Stadt Werl anschließt, wäre bei anhaltender Bedarfsentwicklung an Wohnbauflächen in ferner Zukunft auch die Entwicklung eines Wohngebiets denkbar.

#### **5. Prüfung von Alternativen**

Im Rahmen einer Standortuntersuchung<sup>17</sup> wurden verschiedene alternative Flächen in Werl geprüft, die aufgrund ihrer Lage unmittelbar an Autobahnausfahrten und ihrer Nähe zum Siedlungsraum für die Ansiedlung eines FOC geeignet erschienen. Diese Standortalternativen wurden anhand von geeigneten Standortkriterien für FOC (u. a. Lage, Größe, verkehrliche Erschließung, planungsrechtliche Rahmenbedingungen, Städtebau, Natur- und Umweltschutz) näher untersucht mit dem Ergebnis, dass sich der Planbereich in Werl am besten für das geplante Vorhaben eines FOC eignet. Hier sind am wenigsten Restriktionen zu beachten, es ist die räumlich flexibelste Flächenentwicklung möglich, es handelt sich um die in den Siedlungsraum am stärksten integrierte Lage und es ist die günstigste und kürzeste Anbindung an das Zentrum gegeben.

Ferner wurden zwei weitere Werler Standortalternativen im ASB untersucht, die nicht unmittelbar an einer Autobahnausfahrt liegen. Eine ASB-Fläche im Westen von Westönnen erweist sich für das geplante Vorhaben aufgrund verschiedener Restriktionen als nicht geeignet, insbesondere aufgrund der zu geringen Flächengröße, der nicht leistungsfähigen Erschließungsmöglichkeit sowie der ungünstigen verkehrlichen Lage mit der fehlenden direkten Anbindung zur BAB 44. Auch eine ASB-Fläche östlich der Wickeder Straße und südlich der B 1 erweist sich als nicht geeignet. Hier sind als wesentliche Restriktionen Konflikte mit umliegenden Nutzungen (Erdbeerhof, Wohngebiet, Laubwald etc.), die vielfältige Eigentümerstruktur und damit verbunden eine schwierige Realisierbarkeit des Vorhabens, das Vorhalten der Fläche als Wohnbauflächenreserve im FNP sowie verschiedene naturschutzrechtliche Aspekte zu nennen. Der Standort wäre nur von Westen zu erschließen, es wären Rückstaus auf der B 1 zu erwarten. Zudem würde diese Standortalternative eine deutlich größere Verkehrsbelastung auf der B 1 nach sich ziehen als der gewählte Standort und es wäre voraussichtlich der Ausbau aller Knoten zwischen den B 1-Anschlussstellen Werl-Zentrum und Werl-Süd erforderlich. Schließlich würde ein FOC an diesem Standort eine Unterbrechung des Siedlungsbandes südlich der B 1 bewirken.

Die Nullvariante scheidet aus, da für den Bau eines FOCs ein Bedarf gesehen wird. Dies ist u. a. durch verschiedene Umfragen belegbar.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> BKR Essen 2012: Standortuntersuchung für ein FOC im Kreis Soest. Essen

<sup>18</sup> BKR Essen 2012: Standortuntersuchung für ein FOC im Kreis Soest. Essen.

## 6. Beschreibung der verbleibenden erheblichen Negativauswirkungen

Nach Durchführung der Planung verbleiben vereinzelte erhebliche negative Auswirkungen für die Schutzgüter. Es ist dabei sowohl mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu rechnen, als auch mit der Entfernung von Einzelbäumen, Kleingehölzen und Säumen. Letzteres wird, ebenso wie der Wegfall von Lebensräumen betroffener Tierarten, durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Die Ausgleichsmaßnahmen werden im weiteren Verfahren im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung mit der Unteren Landschaftsbehörde abgestimmt.

Zusätzlich ist von einer Veränderung des Landschaftsbildes auszugehen. Mit Hilfe der Anpflanzung von Gehölzen oder Bepflanzungen entlang der B 1, wird dieser Eingriff ebenfalls ausgeglichen. Mit der Inanspruchnahme von Acker- und (intensiv-) Wiesenflächen sowie der Versiegelung schutzwürdiger Böden, entstehen zusätzliche erhebliche Negativauswirkungen für das Schutzgut Boden. Ob und welche erheblichen negativen Auswirkungen zu möglichen Bodenfunden sich ergeben, ist erst nach späteren Bodenuntersuchungen zu beurteilen. Schließlich ist von einer Veränderung der Kulturlandschaft und Neugestaltung auszugehen.

## 7. Monitoringkonzept

Um vorsorglich unvorhergesehene Umweltauswirkungen zu vermeiden, sind unter den Hinweisen Maßnahmen aufgeführt für den Fall, dass bisher nicht absehbare Bodendenkmale oder Bodenverunreinigungen auftreten sollten. Die Durchführung der festgelegten Ausgleichsmaßnahmen ist spätestens ein Jahr nach Erteilung der Baugenehmigung zu überprüfen.

Die Umsetzung der Maßnahmen zum Natur- und Artenschutz sind im Jahr nach Erteilung von Baugenehmigungen zu überprüfen.

Innerhalb eines Jahres nach Inbetriebnahme des FOC sind Lärmmessungen an den Immissionspunkten IP 3, 4 und 5 des Schallgutachtens vorzunehmen.

Sofern sich nach Errichtung der Vorhaben Erkenntnisse über erhebliche Umweltauswirkungen ergeben, deren Überwachung externen Behörden obliegt, sind diese Behörden gemäß § 4 Abs. 3 BauGB verpflichtet, die Stadt entsprechend zu unterrichten.

## 8. Zusammenfassung der Ergebnisse der Umweltprüfung

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
Mensch	<b>Verkehr</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorbelastung durch BAB 445 und B 1</li> <li>Abschnitt der B 1 östl. der AS Werl-Zentrum: freitags (15-19 Uhr) 4.581 Kfz, samstags (11-15 Uhr) 3.932 Kfz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>höchstbelasteter Abschnitt der B 1 zw. AS Werl-Zentrum und Unnaer Str.: Zunahme der mittleren Tagesbelastung um 24,4 % → keine erheblichen Belastungen des Menschen</li> <li>Abschnitt zw. Schule und FOC: deutlich geringere Zunahme des täglichen Verkehrs (+7,0 %)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung eines Shuttle-Busses zwischen FOC und Bahnhof Werl/ Stadtzentrum</li> </ul>
	<b>Lärm</b>		

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>flächige Vorbelastung des Plangebiets durch BAB 445 und B 1: tagsüber &gt;55 dB(A), nachts &gt;45 dB(A) und in Nähe der B 1 &gt;50 dB(A)</li> <li>kontinuierliche Abnahme der Belastung auf der B 1 nach Osten, in vielen Abschnitten bereits Abschirmung der Wohngebiete durch Lärmschutz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Schallimmissionen durch den FOC-Verkehr unterbieten die Richtwerte für WA tagsüber um mind. 6 dB (A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>konfliktarme Erschließung</li> <li>Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich</li> <li>Überprüfung der Lärmbelastung nach Inbetriebnahme</li> </ul>
<b>Erholung</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Freizeitfunktionen</li> </ul>		
<b>Flora/ Fauna/ Biotope</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Naturdenkmale, schutzwürdige Biotope (Biotopkataster) oder gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatschG bzw. § 62 LG NRW</li> </ul>		
<b>Eingriffe / Ausgleich</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>hoher Anteil an landwirtschaftlichen Flächen</li> <li>Gehölzbestand mit Bäumen und einzelnen Sträuchern entlang des Wegrandes im O</li> <li>Bäume und tlw. trockene Gräben entlang der Feldränder</li> <li>Saumflur in W-O-Richtung</li> <li>versiegelter Feldweg im N</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inanspruchnahme von v. a. Ackerfläche, tlw. (Intensiv-)Wiese im SW</li> <li>vereinzelt Einzelbäume, Kleingehölze und Säume betroffen</li> <li>Eingriffe insbesondere durch Neuversiegelung von max. 9 ha für das FOC sowie für weitere Straßenverkehrsflächen 0,1 ha</li> <li>der LFB bilanziert ein Defizit von 90.557 Wertpunkten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kompensation durch Begrünungsmaßnahmen (Parkplatz, Eingrünung Gebäudekomplex und randliche Pflanzflächen besonders zur B 1) sowie weitere Ausgleichsmaßnahmen</li> <li>Kompensation der Eingriffe entweder durch eine ökologische Aufwertung einer ca. 2,3 ha großen Ackerfläche oder durch eine Ersatzgeldzahlung zugunsten des Ökokontos der Stadt Werl</li> </ul>
<b>Artenschutzprüfung</b>			



85. Änderung des Flächennutzungsplans

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vögel: einzige im Plangebiet planungsrelevante Vogelart ist die Feldlerche</li> <li>• Fledermäuse: saumartige Baumreihe am östlichen Rand des Gebietes ist Nahrungsraum für Zwerg- und Breitflügelfledermaus</li> <li>• Käfer: Eremit (Juchtenkäfer) in Birnbäumen im NO des Gebietes möglich, aber keine Gefährdung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine Auswirkungen auf Fledermäuse und Käfer infolge des Erhalts der Baumreihe im NO und O</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung von Ausweichflächen für die Feldlerche in unmittelbarer Nachbarschaft des Planungsareales, als Ausgleichs-/CEFMaßnahme</li> <li>• Erhalt der artenreichen Gehölzreihe am östlichen Rand und Anlage eines 10 m breiten Grünstreifens als Pufferzone</li> </ul>
Klima/ Luft	<b>Klima</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planbereich klimatisch geprägt v. a. von Ackerflächen und tlw. von (Intensiv-) Wiesen → Freilandklima</li> <li>• gute Durchlüftung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zunahme von Versiegelung und Überwärmung → Entwicklung tlw. in Richtung Stadt-/ Gewerbeklima</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verminderung der kleinklimatischen Auswirkungen durch Begrünungsmaßnahmen (Parkplatz, Eingrünung Gebäudekomplex und Pflanzflächen zur B 1 und nach Südosten)</li> </ul>
	<b>Luft</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• klimatische und lufthygienische Vorbelastung durch BAB 445 und B 1, aber keine lufthygienischen Auffälligkeiten oder Hot-Spots bekannt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtlich temporäre Lärm- und Staubentwicklung während der Bauabwicklung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• im Rahmen der Baugenehmigung Vorkehrungen zur temporären Lärm- und Staubentwicklung während der Bauabwicklung</li> </ul>	
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nördliche Teil liegt im Landschaftsraum „Soester Börde“, der südliche Teil im Landschaftsraum „Haarstrang mit Haar-Nordabdachung“</li> <li>• keine Landschaftsschutzgebiete oder geschützten Landschaftsbestandteile</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beachtung der Zielvorstellungen für die Landschaftsräume bei der Auswahl der Ausgleichsmaßnahmen</li> </ul>
<b>Orts- und Landschaftsbild</b>			

85. Änderung des Flächennutzungsplans

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• v. a. Ackerfläche und tlw. (Intensiv-)Wiese, zwei Geländeeinschnitte/-sprünge in W-O-Richtung mit einzelnen Bäumen, Kleingehölzen und Säumen, Einzelbäume im Osten und am Rand der Felder</li> <li>• Umgebung des Plangebietes geprägt durch die südlich und westlich überwiegenden landwirtschaftlichen Flächen</li> <li>• BAB 445 und AS westlich zerschneidet die Freiflächen und trennt Ortsteile Büberich und Zentrum</li> <li>• Landschaftsbild durch nordöstlich liegende BAB 445 und B 1 vorbelastet Plangebiet für im N und NO angrenzende Wohnbebauung nicht einsehbar (Gehölzstreifen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes</li> <li>• keine Störung von Sichtbeziehungen aus den im N und NO angrenzenden Wohngebieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Begrünung der Stellplatzanlagen, Eingrünung des Gebäudekomplexes und Bepflanzung zur B 1 und nach Osten zur gestalterischen Einbindung des Vorhabens in die umgebenden Freiflächen und zum Sichtschutz</li> </ul>
<b>Boden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tlw. im N und O besonders schutzwürdige Böden, sonst überwiegend sehr schutzwürdige Böden und zu einem geringen Anteil im N schutzwürdige Böden</li> <li>• keine Bodendenkmale</li> <li>• kein Verdacht auf Altlasten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• v. a. Inanspruchnahme von Ackerfläche und tlw. von (Intensiv-)Wiese</li> <li>• tlw. Versiegelung und Verlust der natürlichen Bodenfunktionen im Bereich der versiegelten Flächen</li> <li>• Neu- bzw. Teilversiegelung von Böden von max. 9,0 ha für das FOC, ferner 0,1 ha an der B 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung des Bodenschutzes bei der Oberflächengestaltung des Parkplatzes und bei der Auswahl der Ausgleichsmaßnahmen</li> </ul>
<b>Wasser</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nur temporäre Oberflächengewässer</li> <li>• Keine Wasserschutzgebiete, Feuchtgebiete, Grundwasservorkommen</li> <li>• zwei Regenrückhaltebecken im weiteren Umfeld</li> <li>• niedrige Grundwasserflurabstände in weiten Teilen des Plangebiets</li> <li>• südlicher Teil liegt in einem Grundwassergefährdungsgebiet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundwasserabsenkung nicht erheblich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzvorkehrungen gegen die Gefahr einer Grundwasserverschmutzung</li> </ul>

85. Änderung des Flächennutzungsplans

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
<b>Kultur-/Sachgüter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage in der Kulturlandschaft „Hellwegbörden“, größtenteils in einem bedeutsamen Kulturlandschaftsbereich (Vorbehaltsgebiet)</li> <li>• Hinweise auf potenziell bedeutsame Sichtbeziehungen auf raumwirksame Objekte im Osten</li> <li>• keine Baudenkmale, aber mittelalterliche aufgegebene Siedlung wird unter einer Teilfläche vermutet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kleinräumlich erhebliche Veränderungen der offenen, agrarisch geprägten Kulturlandschaft</li> <li>• keine Auswirkungen auf bedeutsame Sichtbeziehungen</li> <li>• mögliche Auswirkungen auf das vermutete Bodendenkmal werden im Bebauungsplanverfahren untersucht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maßnahmen zur Entwicklung einer strukturreichen Feldflur durch Schaffung von Ackerwildkrautstreifen und artenreichen Säumen an den Rändern und in der Umgebung des Plangebiets</li> <li>• Schaffung abwechslungsreicher eingegrünter Ränder mit Hecken und Alleen als Übergänge zum Offenland</li> </ul>

Tab. 1: Zusammenfassung des Umweltberichts

## Literatur- und Quellenverzeichnis

Accon Köln GmbH (2014):

Schalltechnisches Fachgutachten zum Bebauungsplan Nr. 117 „Am Hellweg“ der Stadt Werl. Köln.

Accon Köln GmbH (2015):

Ermittlung der Häuser im Ortsteil Hilbeck der Stadt Werl, an denen die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten werden. Köln

Bezirksregierung Arnsberg (2012):

Regionalplan Arnsberg. Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis. Arnsberg.

BKR Essen (2012):

Standortuntersuchung für ein FOC im Kreis Soest. Essen.

ecostra (2014):

Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines Factory Outlet Centers in der Stadt Werl (LK Soest). Areal im Kreuzungsbereich A445 / Bundesstraße B 1. Wiesbaden.

Geologischer Dienst NRW (2004):

Karte der schutzwürdigen Böden. Auskunftssystem BK50.

IGS Stolz (2014):

Verkehrliche Untersuchung zur Ansiedlung eines Factory Outlet Centers (FOC) in Werl. Neuss.

Kreis Soest (2012):

Landschaftsplan VI "Werl". Soest.

[LANUV NRW] Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen:

Geräuschbelastungskarten. <http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/screening2.htm>. Zugriff 04.09.2013. Düsseldorf.

Ludescher, F. (2013):

Fachbeitrag Artenschutz. Bochum.

[MKULNV NRW] Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen:

Umgebungslärm in NRW. <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>. Zugriff 04.09.2013. Düsseldorf.

Ökoplan (2014):

Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 117 „Am Hellweg“ in Werl. Essen.

Vierth-Böke, LANUV NRW (mdl. 04.09.2013)

**Abwägungen der Wallfahrtsstadt Werl  
über die Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB,  
der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange  
sowie der Nachbarkommunen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

*Änderungen und Ergänzungen des Dokuments nach der Offenlage sind kursiv dargestellt.*

**Übersicht**

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| <i>I. Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB</i>  | <i>Seiten 2-43</i>    |
| <i>II. Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gem. § 4 Abs. 1 BauGB</i> | <i>Seiten 44-122</i>  |
| <i>III. Landesplanerische Stellungnahme gem. § 34 Abs. 1 Landesplanungsgesetz NRW</i>   | <i>Seiten 123-158</i> |

**85. Änderung des Flächennutzungsplans**

**I. Anregungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB**

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
1	<p><b>Schreiben Einwander A vom 16.09.2014</b></p> <p>Um die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches der Innenstadt Werl nicht zu beeinträchtigen, spielt die Sortimentsausstattung von geplanten Einzelhandelsgroßprojekten bei der Bewertung negativer Auswirkungen auf die Innenstadt Werl eine maßgebliche Rolle. Wie der Quelle in der Anlage zu entnehmen ist, sind in der Vergangenheit Investoren Genehmigungen versagt worden innenstadtrelevante Sortimente auch im Außenbereich (z.B. Hammer Straße) zu verkaufen. Bekleidung gehört sicherlich ebenfalls zum innenstadtrelevanten Sortiment.</p> <p>Ich habe die Befürchtung, dass durch die Genehmigung des Verkaufs von innenstadtrelevanten Sortimenten, die bisherigen Entscheidungen für innenstadtrelevante Sortimente in Frage gestellt würden und somit auch für andere Standorte zukünftig Genehmigungen erteilt werden müssten.</p> <p>Dadurch würden weitere Umsatzeinbußen für den Einzelhandel in der Innenstadt Werl zu erwarten sein, die durch die gegenwärtigen Gutachten nicht erfasst sind.</p> <p>Anlage:  <b>Dänisches Bettenlager Filialist will nach Werl</b></p> <p>Auf seiner Suche nach einem geeigneten Standort in Werl hat das Dänische Bettenlager jetzt das bisherige Roller-Grundstück an der Hammer Straße ins Auge gefasst. Man stehe mit der Stadt in "vorsichtigen Verhandlungen", bestätigte Expansionsleiter Rene Schulz gegenüber dem "Soester Anzeiger". Allerdings sei das 20.000 qm große Areal kein "Traumstandort". Deshalb werde sich das Unternehmen dort nur zusammen mit weiteren Einzelhändlern ansiedeln, beispielsweise als Fachmarktzentrum. Schließlich habe Roller gezeigt, dass ein einzelnes Haus an dem Standort auf Dauer nicht bestehen könne. Das Dänische Bettenlager versucht seit Jahren vergeblich in Werl Fuß zu fassen. Mehreren Anfragen habe die Stadt in der Vergangenheit bereits eine Absage erteilt, schreibt das Blatt weiter. Der Grund: Das Sortiment sei zum Großteil innenstadtrelevant und in könne in Außenbereichen nach den geltenden Bebauungsplänen deshalb nicht genehmigt werden. Ein Standort im rund 10 Kilometer entfernten Wickede hatte das Unternehmen vor einigen Jahren wegen</p>	<p>Entscheidungen über Bauanträge zu Einzelhandelsnutzungen werden grundsätzlich auf Basis des städtischen Einzelhandelskonzepts und der gesetzlichen Bestimmungen gefasst, um weitere Umsatzeinbußen in der Innenstadt zu vermeiden. Bei der Ansiedlung des FOC handelt es sich um eine singuläre Ansiedlungsentscheidung für eine besondere Vertriebsform, die weder in Werl noch in der Region multiplizierbar ist. Es ist nicht zu befürchten, dass die Entscheidung für das FOC weitere Einzelhandelsansiedlungen an nicht integrierten Standorten nach sich zieht.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>eines schlechten Umsatzes wieder geschlossen.</p> <p>Quelle: www.moebelkultur.de 10.03.2014 10:02 Uhr</p>	
2	<p><b>Schreiben Einwander B vom 16.09.2014</b></p> <p>in der Begründung zum Bebauungsplan Nr.117 „Am Hellweg“ wird auch ein Werbe- pylon mit einer Höhe von 135m NHN für das FOC für zulässig gehalten.</p> <p>Weitere Baugenehmigungen für Werbepylonen halte ich für sehr bedenklich. Zukünftig werden möglicherweise an allen Einfallstraßen Werbepylonen aufgestellt sein, die sicher keine Werbung für eine historische Altstadt mit einer attraktiven Innenstadt sind. Ich bin der Auffassung, dass die Innenstadt durch einen Satzungsbeschluss vor dem weiteren Bau von Werbepylonen geschützt werden muss.</p> <p>Die Auswirkungen des Wettrüstens mit Werbepylonen in Werl wird auch an deren Größe erkennbar. An der B1 wird bereits mit einem Werbepylon für ein Spielcasino geworben. An der B 63 steht ein Werbepylon der Firma Turflon. Dieser Pylon hat eine Höhe von 40m. Der Werbepylon für das FOC mit seinen 135m überragt zukünftig alles.</p> <p>Selbst Kirchtürme die bislang Wahrzeichen von Dörfern und Städten sind, können hier nicht mithalten. Die Höhe des St. Kunibert-Kirchturmes beträgt z.B. 90m.</p> <p>Städtebaulich halte ich es für Werl und seine Dörfer für sehr bedenklich, wenn Werbepylonen die Höhen der Kirchtürme übersteigen.</p>	<p>Ein einzelner Pylon in Autobahnnähe wird nicht zum Präzedenzfall für andere Straßen, weil er Baurecht erfordert. Ferner ist die Entfernung zur Altstadt so groß, dass er nicht von der Innenstadt aus sichtbar sein wird, außer von Hochpunkten wie dem Kirchturm.</p> <p>Der Pylon auf dem Gelände des FOC darf eine absolute Höhe von 135 m über Normalnull nicht überschreiten; da das Gelände etwa bei 102 m über NN liegt, kann die Werbeanlage das Gelände maximal 33 m überragen. Diese Höhe ist nicht vergleichbar mit dem stadtbildprägenden Kirchturm.</p>
3	<p><b>Schreiben Einwander C vom 22.09.2014</b></p> <p>Zu dem geplanten FOC habe ich neben vielen Bedenken auch folgende Fragen:</p> <p>Es wird immer nur von einem großen Erfolg für das FOC in Werl gesprochen. Wenn man bedenkt, dass schon Verkaufszentren dieser Größenordnung geschlossen werden mussten, da der erhoffte Gewinn ausblieb, wohin dann mit der vor unserer liebenswerten Kleinstadt liegenden „Stadtruine“? Hat sich der Betreiber des FOC zu diesem Problem geäußert? Wenn die Vermarktung scheitert? Wenn der erhoffte Gewinn ausbleibt und Insolvenzen eintreten?</p> <p>Wenn der stetig wachsende Internethandel bis zur Fertigstellung der „Neustadt“ die</p>	<p>Die Markt für FOC in Deutschland ist begrenzt (z.B. Lademann/Treis, 1998). Bisher sind in Deutschland erst 10 FOC im Betrieb, es gibt Planungen für weitere 17 FOC. Mit rund 25 Centern dürfte der FOC-Markt in Deutschland voraussichtlich gesättigt sein.</p> <p>Schließungen von FOC, die von professionellen internationalen Betreibern geführt werden, sind nicht bekannt. Das Vorhaben wird nur realisiert werden, wenn der Betreiber genügend längerfristige Verträge mit Mietern ab-</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Verkaufsform eines FOC überflüssig gemacht hat? Eine vertragliche Absicherung ist in diesem Fall dringend nötig, damit die Kosten für den Rückbau dieser Geisterstadt komplett vom Betreiber des FOC getragen werden. Sind für einen Rückbau vertraglich gesicherte Rücklagen vereinbart? Persönliche Haftung? Das liebenswerte Werl muss lebensfähig erhalten bleiben.</p> <p>Ich bitte um Beantwortung meiner Fragen.</p>	<p>geschlossen hat. Angesichts dieser Umstände erscheint ein Scheitern des Projekts nach Realisierung derart unwahrscheinlich, dass für vertragliche Rückbauverpflichtungen keine Veranlassung gesehen wird.</p>
4	<p><b>Schreiben Einwander D vom 23.09.2014</b></p> <p>Bei der allgemeinen??? Begeisterung und der besonderen Begeisterung der Betreiber des geplanten FOC Werl wird von einem 70 - 80 Millionen Euro Umsatz ausgegangen. An die begeisterte Stadtverwaltung der Stadt Werl habe ich folgende Fragen, um deren möglichst genaue Angaben ich hiermit bitte:</p> <p>Welche nennbaren tatsächlichen Gewinne erwartet die Stadtverwaltung für die Stadt nach dem Bau eines FOC? Welche tatsächlichen!! Steuergewinne können erwarten werden? Ca. 80 % Betreiber der Geschäfte gehören einer Kette an.</p> <p>Kann Werl Gewerbesteuern erwarten? Wenn die Abschreibungen der Investoren hoch sind? Steuerfreigrenzen? Wenn Verluste gemacht werden?</p> <p>Wenn fällige Steuern in den Städten/Ländern gezahlt werden mit Sitz der Verkaufszentralen? Welche Verluste an Steuern ergeben sich aus dem fehlenden Umsatz / Verkauf der Innenstadt?</p>	<p>Auch wenn derzeit keine konkreten Aussagen über mögliche Steuereinnahmen getroffen werden können, ist davon auszugehen, dass durch die Ansiedlung eines FOC mehrere positive Effekte auftreten werden. Neben der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze, die grundsätzlich positive Auswirkungen beim sogenannten Gemeindeanteil der Einkommensteuer haben können, sind weitere Steuereinnahmen z.B. bei der Gewerbesteuer aber auch der Grundsteuer (Grundsteuer B statt Grundsteuer A) zu erwarten. Die tatsächlichen Mehreinnahmen sind jedoch in dieser frühzeitigen Phase nicht zu beziffern. Weitere positive Effekte können durch zusätzliche Umsätze in anderen Bereichen wie z.B. Tourismus und Handwerk eintreten.</p>
5	<p><b>Schreiben Einwander E vom 01.10.2014</b></p> <p>Der Betreiber des geplanten FOC in Werl geht von 400 bis 500 neuen Arbeitsplätzen aus. Hier ist jedoch davon auszugehen, dass die geschaffenen Stellen vorwiegend im Niedriglohnsektor liegen.</p> <p>Ein FOC vor den Toren der Stadt wird den Geschäften in der Innenstadt erheblich Umsatz entziehen und die bereits angeschlagene Fußgängerzone weiter schwä-</p>	<p>Der Betreiber geht von 400-500 Arbeitsplätzen aus, zwei Drittel davon sind sozialversicherungspflichtig. Der gesetzliche Mindestlohn gilt auch hier. Grundsätzlich ist die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze insbesondere in dieser Dimension wegen der positiven Auswirkungen auf den lokalen/regionalen Arbeitsmarkt zu begrüßen.</p> <p>Für die Innenstadt von Werl hat die Auswirkungsanalyse festgestellt, dass insbesondere in den Warensegmenten Bekleidung (inkl. Sportbekleidung)</p>



Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>chen. Einige Geschäfte werden nicht mehr rentabel sein und zur Schließung gezwungen werden.</p> <p>Gibt es eine Hochrechnung aufgrund der Umsatzeinbußen in Werl und Umgebung wieviele Arbeitsplätze verloren gehen werden?</p>	<p>sowie Schuh- und Lederwaren deutlich spürbare Wettbewerbswirkungen zu erwarten sind und in Anbetracht der zum Teil wenig stabilen Situation in verschiedenen Geschäftslagen in der Innenstadt von Werl in beiden Sortimentsbereichen von Betriebsaufgaben – vor allem von ökonomischen Grenzbetrieben – auszugehen sei. Ein flächendeckendes Wegbrechen der innerstädtischen Einzelhandelsbetriebe in den genannten Sortimenten mit entsprechenden Auswirkungen auf den innerstädtischen Branchenmix ist jedoch nicht zu erwarten. Stadt und Investor werden gemeinsam Konzepte entwickeln, um Synergieeffekte aus der Ansiedlung des FOC für den innerstädtischen Einzelhandel zu realisieren.</p> <p>Es gibt keine Erkenntnisse, dass aufgrund von Umsatzeinbußen in der Folge einer FOC-Ansiedlung regelmäßig Arbeitsplätze verlorengehen. Die Behauptung, dass FOC mehr Arbeitsplätze vernichten als sie schaffen, ist durch tatsächliche Beobachtungen zwischenzeitlich widerlegt und wird auch von den Einzelhandelsverbänden nicht mehr aufrechterhalten. Bislang sind nur Fälle bekannt, in denen die Arbeitsämter eine steigende Zahl von Arbeitsplätzen im Handel registriert haben.</p>
6	<p><b>Schreiben Einwender F vom 01.10.2014</b></p> <p>Bezüglich der Planungen zur Ansiedlung eines FOC im Bereich der Stadt Werl lege ich Ihnen folgende Eingabe/Anfrage vor und bitte um Kenntnisnahme und Beachtung!</p> <p>Eingabe: Angesichts der erkennbaren Instabilität im Gefüge des Einzelhandelsbesatzes incl. der Gastronomie in der Werler Fußgängerzone (Walburgis- und Steinerstraße) ist ein Kollaps der Geschäftswelt durch die erwartbare Magnetwirkung eines FOC nicht auszuschließen; was sieht der Maßnahmenkatalog der Stadtverwaltung für den beschriebenen Fall vor, bzw. wird überhaupt an einer Folgenabschätzung gearbeitet?</p>	<p>Für die Innenstadt von Werl hat die Auswirkungsanalyse festgestellt, dass insbesondere in den Warenssegmenten Bekleidung (inkl. Sportbekleidung) sowie Schuh- und Lederwaren deutlich spürbare Wettbewerbswirkungen zu erwarten sind und in Anbetracht der zum Teil wenig stabilen Situation in verschiedenen Geschäftslagen in der Innenstadt von Werl in beiden Sortimentsbereichen von Betriebsaufgaben – vor allem von ökonomischen Grenzbetrieben – auszugehen sei. Ein flächendeckendes Wegbrechen der innerstädtischen Einzelhandelsbetriebe in den Segmenten Bekleidung sowie Schuh- und Lederwaren und damit entsprechende Auswirkungen auf den innerstädtischen Branchenmix sind jedoch nicht zu erwarten. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass sich die in der Innenstadt angebotenen Sortimente insbesondere in qualitativer Hinsicht nur in geringem Maße</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>mit den avisierten mittel- bis hochwertigen Sortimenten eines FOC überschneiden und auch nur jeweils ein eingeschränkter Bereich der Angebotspalette betroffen sein wird, so dass Umsatzverluste in Bezug auf den Gesamtbetrieb relativiert werden können. Darüber hinaus besteht für den innerstädtischen Einzelhandel der Stadt Werl die Chance, in besonderem Maße von den Besuchern des FOC zu profitieren.</p> <p>Stadt und Investor werden gemeinsam Konzepte entwickeln, um Synergieeffekte aus der Ansiedlung des FOC für den innerstädtischen Einzelhandel zu realisieren.</p>
7	<p><b>Schreiben Einwander G vom 05.10.2014</b></p> <p><b>Die Lärmaktionsplanung sieht für die B63 schon heute Handlungsbedarf.</b></p> <p>Begründung: Die Verkehrssituation erscheint unbefriedigend. Insbesondere der Ortsteil Werl-Hilbeck ist schon heute stark durch Lärm belastet. Die Stadt Werl, der Gutachter Ecostra und der Investor Neinver spielen die Auswirkungen des geplanten Factory Outlet Centers (FOC) in Werl herunter. Insbesondere die Verkehrssituation in Hilbeck wird sich verschlechtern. Das Gutachten nimmt hierzu keinerlei Stellung. Eine weitere Belastung des Ortsteils Werl Hilbeck mit Lärm und Abgasen ist dem Ortsteil nicht zuzumuten.</p>	<p>Der Verkehrsgutachter (IGS, April 2014) geht für die A 445 nördlich der Anschlussstelle Werl-Zentrum als Folge der FOC-Ansiedlung von einem Anstieg von 16.200 auf 18.200 Kfz/Tag (+ 2.000 Kfz/Tag) aus. Diese Zunahme um 12 % wird selbst für den Fall, dass der gesamte zusätzliche Verkehr A 445 nördlich der Anschlussstelle Werl-Zentrum durch Hilbeck fließt, zu einer Pegelerhöhung um max. 0,4 dB(A) führen, wobei es sich um eine aus lärmtechnischer Sicht für das menschliche Ohr nicht bzw. kaum wahrnehmbare Erhöhung handelt (OVG Münster, Urteil vom 6.2.2014, 2 D 104/12.NE).</p> <p>Aus den Umgebungslärmkarten des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen („Lärmkartierung 2013“, abrufbar unter <a href="http://www.umgebungslaermkartierung.nrw.de">www.umgebungslaermkartierung.nrw.de</a>) ergeben sich allerdings für die Ortsdurchfahrt von Hilbeck bereits hohe Lärmwerte (Lärmindex L<sub>DEN</sub>, an straßennahen Fassaden teilweise sogar über 75 dB(A).</p> <p>Der Ortsteil Werl-Hilbeck entlang der Ortsdurchfahrt der B 63 stellt im Hinblick auf den (Straßenverkehrs-)Lärm einen Bereich mit prioritärem Handlungsbedarf dar. Zur Reduzierung der Lärmbelastung hat die Stadt Werl im Jahr 2010 den Lärmaktionsplan „Teilaktionsplan Werl – 2008 – 1“ aufgestellt. Die Verkehrslärmsituation zeichnet sich dadurch aus, dass die B 63 als Straßenverbindung für den großräumigen Verkehr (Verbindung der A 44 bzw. der A 445 und der A 2) vorrangig den Durchgangsverkehr</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>abwickelt und gemäß Lärmaktionsplan eine tägliche Verkehrsbelastung von ca. 22.000 Kfz mit einem überdurchschnittlich hohen Schwerlastanteil (ca. 3.200 Fahrzeuge/Tag) aufweist. In dem Teilaktionsplan Werl – 2008 – 1 sind Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms benannt. Auf einer Länge von ca. 800 m in einem Teilbereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck ist ein Umbau vorgesehen (und zwischenzeitlich durchgeführt), durch den eine Verringerung des Straßenverkehrslärms durch Reduzierung der Durchgangsgeschwindigkeit erzielt werden sollte. Die Geschwindigkeitsreduzierung sollte insbesondere durch die Verringerung des Straßenquerschnitts von 8,50 m auf 6,50 m und den Bau von Fahrbahnteilern erreicht werden. Darüber hinaus sollte eine Lärminderung durch die Verstetigung des Verkehrsflusses durch die Einrichtung gesonderter Abbiegespuren erreicht werden. In dem Bericht über die Lärmaktionsplanung Stufe 2 der Stadt Werl vom 13.11.2014 ist allerdings geäußert worden, dass trotz Abschlusses baulicher und verkehrsberuhigender Maßnahmen keine spürbare Lärminderung im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck der Bundesstraße 63 eingetreten ist.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung des Teilaktionsplans Werl – 2008 – 1 wurde die Anordnung eines Lkw-(Nacht-)Fahrverbots als lärmmindernde Maßnahme für die Anlieger an der Ortsdurchfahrt Hilbeck der B 63 untersucht. Ein derartiges Fahrverbot würde allerdings der Zweckbestimmung der B 63, den weiträumigen Verkehr und somit auch den Ausweichverkehr der Autobahn aufzunehmen, widersprechen. Die B 63 dient bei Baustellen auf der A 1, der A 2 und der A 44 als Umleitungsstrecke für Großraum- und Schwertransporte. Zudem weist die Ortsdurchfahrt Hilbeck der B 63 hohe Anteile von Ziel- und Quellverkehr zu den Gewerbegebieten in Hamm und Werl auf. Dieser Verkehr würde die Strecke weiterhin nutzen, so dass eine spürbare Entlastung durch das Lkw-Fahrverbot voraussichtlich nicht eingetreten wäre.</p> <p>Im Rahmen der Lärm-Aktionsplanung wurde auch der Einbau von offenporigem Asphalt (Flüsterasphalt) als Lärminderungsmaßnahme geprüft. Da die lärmmindernde Wirkung von offenporigem Asphalt erst ab Geschwindigkeiten oberhalb von 60 km/h eintritt und die höchstzulässige Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt Hilbeck 50 km/h beträgt, ist eine Lärminderung durch den Einbau einer offenporigen Asphaltdecke der herkömmlichen Art nicht zu erwarten. Der Einbau innovativer Fahrbahnbeläge kommt</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>für die Ortsdurchfahrt Hilbeck der B 63 nicht infrage, da diese innovativen Fahrbahnbeläge nicht für hohe Verkehrsbelastungen mit Schwerlastanteil konzipiert sind, sondern für den Pkw-dominierten innerstädtischen Verkehr.</p> <p>Auch baulicher Schallschutz wie die Errichtung von Schallschutzwällen und -wänden scheidet als lärmindernde Maßnahme in der Ortsdurchfahrt Hilbeck aus Gründen der Wahrung des dörflichen Ortsbildes und vor dem Hintergrund einer mittelfristig sehr wirksamen Alternative, nämlich des Weiterbaus der A 445 – dazu sogleich – aus.</p> <p>Ergänzend ist zur Lärmsituation in der Ortsdurchfahrt Hilbeck der B 63 festzuhalten, dass die Stadt Werl kaum Möglichkeiten zur Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen hat, da sie nicht Straßenbaulastträger der Bundesstraße 63 ist.</p> <p>Allerdings steht eine effektive Maßnahme zur nachhaltigen Reduzierung des Lärms im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck in Aussicht. Es ist geplant, die Autobahn A 445 zwischen der Anschlussstelle Werl-Nord und der Anschlussstelle Hamm-Rhynern der A 2 weiterzubauen. Durch die Verlagerung des Verkehrs auf einen neu errichteten Autobahnabschnitt wird eine effektive Verminderung der Lärmbelastung der Ortsdurchfahrt Hilbeck erreicht. Der Ausbau der A 445 ist im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf vorgesehen. Das Planfeststellungsverfahren zum Weiterbau der A 445 zwischen Werl und der A 2 wurde bereits im Februar 2011 eingeleitet. Die Planunterlagen haben im Februar/März 2011 offengelegt. Im November 2012 hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein Erörterungstermin stattgefunden. In dem Erörterungstermin hat der Landesbetrieb Straßen.NRW ergänzende Untersuchungen/Prüfungen zugesagt.</p> <p>Zu den bei der Ausweisung von größeren Baugebieten zu bewältigenden planerischen Konflikten gehört auch die außerhalb des Plangebiets zu erwartende Zunahme des Verkehrs, soweit sie in einem ursächlichen Zusammenhang mit der Planung steht und mehr als geringfügig ist. Aufgrund der bei der Stadt Werl vorhandenen Erkenntnisse aus der Umgebungslärm-Kartierung sowie des Teilaktionsplanes Werl – 2008 – 1 ist davon auszugehen, dass im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck aufgrund der hohen Vorbelastung bereits leichte Zunahmen des Verkehrslärms nicht</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>mehr als geringfügig bewertet werden können.</p> <p>Aus diesem Grunde hat der Vorhabenträger die Verkehrslärm-Vorbelastung im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck sowie die aufgrund der FOC-Ansiedlung zu erwartende Lärmzunahme gutachterlich untersuchen lassen (ACCON Köln GmbH, „Ermittlung der Häuser im Ortsteil Hilbeck der Stadt Werl, an denen die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten werden“ vom 23.06.2015). In einem ersten Schritt wurde durch überschlägige Berechnungen zur sicheren Seite ermittelt, an welchen Häusern potentiell Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz im Rahmen der Regelung zur Lärmsanierung an bestehenden Straßen erfüllt sein könnten. Da die planungsbedingten Mehrverkehre nur zur Tageszeit zu erwarten sind, hat sich die Untersuchung auf den Beurteilungszeitraum „tags“ beschränkt (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr). Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck schon im Bestand an insgesamt 27 Häusern die Sanierungsauslösewerte tags (67 dB(A) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen sowie in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Siedlungsgebieten sowie 69 dB(A) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten) überschritten werden. An zwanzig Häusern liegen die Immissionspegel tags über 70 dB(A) und damit im gesundheitsgefährdenden Bereich. An der Fassade des Hauses Werler Straße 44 wird mit einem Maximalpegel tags von 73 dB(A) der höchste Wert erreicht, ansonsten liegen die Höchstwerte an fünf Fassaden bei 72 dB(A).</p> <p>Bei einer konservativen Abschätzung durch die Überlagerung der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der A 445 Richtung Norden ist für die Tageszeit im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck von einer FOC-bedingten Pegelzunahme von zwischen 0,2 und 0,4 dB(A) auszugehen. Wie die genannte Untersuchung zeigt, ergeben sich durch das erwartete planungsbedingte Mehrverkehrsaufkommen keine zusätzlichen Häuser mit Überschreitungen der Lärmsanierungswerte tags.</p> <p>Eine Erhöhung des Lärmpegels um maximal 0,4 dB(A) ist aus lärmtechnischer Sicht für das menschliche Ohr nicht bzw. kaum wahrnehmbar. Jedoch ist angesichts der erheblichen Lärmvorbelastung, die bei siebenundzwanzig Häusern die jeweils relevanten Sanierungswerte übersteigt und bei zwanzig Häusern bereits die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>erreicht bzw. überschritten hat, davon auszugehen, dass auch eine quantitativ nur geringe, nicht bzw. kaum wahrnehmbare Pegelerhöhung im Rahmen der Bewertung und Abwägung nicht mehr als unwesentlich oder geringfügig angesehen werden kann.</p> <p>Die Stadt Werl geht daher davon aus, dass die prognostizierte FOC-bedingte Pegelzunahme wesentlich und mit einem hohen Gewicht in der Abwägung zu berücksichtigen ist. Angesichts der bereits bestehenden Vorbelastungen sind <del>in jedem Fall</del> voraussichtlich kompensatorische Maßnahmen notwendig. Wie im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung bereits dargelegt wurde, kommen aktive Schallschutzmaßnahmen oder kurzfristig umsetzbare verkehrsreduzierende Maßnahmen nicht in Betracht. Allerdings werden durch den Weiterbau der A 445 zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern die Verkehrsbelastung und damit die Lärmpegel im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck deutlich reduziert, so dass schon durch den Wegfall der Belastung mit Schwerverkehr davon auszugehen ist, dass keine kritischen Lärmbelastungen mehr vorliegen werden.</p> <p>Aufgrund der Berücksichtigung im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf sowie des bereits laufenden Planfeststellungsverfahrens geht die Stadt davon aus, dass der Weiterbau der A 445 zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern grundsätzlich gesichert ist. Allerdings ist derzeit noch nicht absehbar, wann diese Baumaßnahme durchgeführt wird und ob die Verkehrslärmreduzierung daher innerhalb eines den Betroffenen in Werl-Hilbeck zumutbaren Zeitraums eintreten wird.</p> <p>Die Stadt Werl hat angesichts dieser Situation abgewogen, ob die Planung für das FOC vertretbar ist oder von der Planung abgesehen werden muss. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Ansiedlung des FOC für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Werl von herausragender Bedeutung ist. Das FOC ist ein Projekt, das die Wirtschaftskraft der Stadt Werl stärken, die Beschäftigungsquote steigern und die Stadt Werl über die Stadtgrenzen hinaus überregional bekannt machen und auf diese Weise neue Kunden/Besucher nach Werl führen soll.</p> <p>Angesichts dieser Bedeutung der FOC-Planung für die Stadt Werl sowie der absehbaren Reduzierung der Verkehrslärmbelastung in der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck durch den Weiterbau der A 445 hält die Stadt Werl den</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p><b>4 Ampelkreuzungen in Höhe der B1/Autobahn sorgen für Verkehrsrückstau</b>                      Begründung: Schon jetzt sind 3 Ampelanlagen kurz hinter einander geschaltet. Eine 4. Ampel soll hinzu kommen. Laut Gutachter Ecostra soll der Verkehr ohne Probleme fließen.                      Schon heute staut sich der Verkehr mit 3 Ampelanlagen, vor allem wenn Radfahrer und Fußgänger den Verkehrsfluss auf der B 1 „unterbrechen“.                      Bedenke Schulweg!                      Das Aufstellen einer vierten Ampel kann die Situation nicht verbessern, sondern nur verschlechtern.                      Das Gutachten der Firma Ecostra gibt zum Thema keine befriedigende Auskunft.                      Frage: wie sollen die Verkehrsströme harmonisiert geleitet werden, das Gutachten widerspricht der tägl. Praxis des beobachtbaren Rückstaus!?</p>	<p>Verzicht auf die Planung nicht für das einzig denkbare Ergebnis einer gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander.</p> <p>In dieser Situation ist es als Ergebnis einer gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander vertretbar, auf die Planung nicht zu verzichten (oder die Planung zeitlich zu verschieben), sondern für den Übergangszeitraum bis zur Fertigstellung der A 445 zwischen Werl Nord und Hamm-Rhynern der planbedingten Zunahme des Verkehrslärms im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck durch die Gewährung eines Zuschusses zu passiven Schallschutzmaßnahmen zu begegnen. Die konkreten Regelungen sollen sich nach heutiger Einschätzung an den Vorgaben des § 42 Abs. 1 BImSchG sowie der 24. BImSchV orientieren. Eine konkrete Aussage oder Regelung zu der Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen erscheint parallel zu der Flächennutzungsplan-Änderung noch nicht erforderlich zu sein, eine solche Regelung müsste, sofern erforderlich, im zeitlichen Zusammenhang mit der Schaffung von Planungsrecht im Bebauungsplan getroffen werden.</p> <p>Die verkehrliche Untersuchung (IGS, April 2014) hat festgestellt, dass das durch das FOC zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht ohne weitere Maßnahmen über das vorhandene Straßennetz abgewickelt werden kann. Um auch in der Spitzenzeit eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität am Knotenpunkt B1/ Unnaer Straße / Zufahrt FOC zu erreichen, sind eine Signalisierung des Knotenpunktes und ein Umbau mit der Anordnung weiterer Fahrstreifen notwendig. Darüber hinaus wird in der westlichen Anschlussstelle Werl-Zentrum der BAB 445 ein zweiter Rechtsabbiegefahrstreifen angeordnet, welcher am Knotenpunkt B 1 / Zufahrt FOC in einen freilaufend neben einer Dreiecksinsel geführten Rechtsabbiegefahrstreifen übergeht. Die entsprechende Planung zum Knotenumbau und zur Signalisierung ist bereits erstellt und mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abgestimmt. Das Verkehrsgutachten von IGS <i>Stolz</i> erwartet bei Umsetzung dieser Maßnahmen in den Spitzenstunden an den Knoten eine sehr gute bis zufriedenstellende Verkehrsqualität. Lediglich die Ein- und Ausbieger in/aus der Unnaer Straße (nur an Wochentagen) sowie an Samstagen die Ausfahrer von FOC-Gelände in Richtung BAB 445 oder Unnaer Straße erwarten eine ausreichende Verkehrsqualität. Die restlichen untersuchten Knotenpunkte im Umfeld des Factory-Outlet-Center können</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p><b>Attraktivitätssteigerung der Stadt Werl durch Entwicklungskonzept?</b></p> <p>Begründung: Die Werler Innenstadt wird laut Ecostra Gutachten zum FOC einbüßen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. im Bekleidungsbereich 9% Umsatz</li> <li>2. Im Schuhverkauf 10%</li> <li>3. Der Internethandel wird bis 2030 um 10% zunehmen.</li> <li>4. Die Bevölkerungszahl wird bis 2030 um 3000 Einwohner abnehmen. Quelle: NRW Kommunalprofil</li> </ol> <p>Das bedeutet: Leerstände und Kaufkraftverluste. Welches Konzept zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt hat die Stadt Werl?</p> <p><b>Anpassung der Gutachten bei Erweiterung des FOC?</b></p> <p>Begründung: Die Betreiber gehen davon aus, dass für ein FOC eine Fläche von 60.000m<sup>2</sup> bis 100.000m<sup>2</sup> plus X nötig ist. Für Werl sind 120.000m<sup>2</sup> geplant. Ist eine Vergrößerung der Verkaufsflächen absehbar und die Gutachten zur Umweltverträglichkeitsprüfung darauf ausgelegt?</p>	<p>die zukünftigen Verkehre ohne weitere bauliche Maßnahmen aufnehmen. Teilweise sind geringfügige Anpassungen der Signalsteuerung notwendig, um die Wartezeiten zu verkürzen und so einen mindestens ausreichend Verkehrsablauf zu gewährleisten. Damit ist eine sichere und leichte Abwicklung der Verkehre im Umfeld des FOC gutachterlich nachgewiesen.</p> <p>Es ist das Verkehrsgutachten von IGS maßgebend.</p> <p>Für die Innenstadt von Werl hat die Auswirkungsanalyse festgestellt, dass insbesondere in den Warenssegmenten Bekleidung (inkl. Sportbekleidung) sowie Schuh- und Lederwaren deutlich spürbare Wettbewerbswirkungen zu erwarten sind und in Anbetracht der zum Teil wenig stabilen Situation in verschiedenen Geschäftslagen in der Innenstadt von Werl in beiden Sortimentsbereichen von Betriebsaufgaben – vor allem von ökonomischen Grenzbetrieben – auszugehen sei. Ein flächendeckendes Wegbrechen der innerstädtischen Einzelhandelsbetriebe in den genannten Sortimenten mit entsprechenden Auswirkungen auf den innerstädtischen Branchenmix ist jedoch nicht zu erwarten. Für den örtlichen Einzelhandel werden sich mit dem FOC auch Chancen für mehr Kunden und Synergieeffekte ergeben. Die Stadt wird mit den örtlichen Akteuren Maßnahmen zur Verbesserung und Attraktivierung der Innenstadt in Angriff nehmen und gemeinsam mit dem Betreiber Konzepte entwickeln, um Synergieeffekte aus der Ansiedlung des FOC für den innerstädtischen Einzelhandel zu realisieren.</p> <p>Das Plankonzept des Bebauungsplans sowie die Gutachten sind auf eine max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> ausgelegt. Bei der Grundstücksfläche ist zu beachten, dass ein 40 m- Streifen an der B 1 von jeder Bebauung freizuhalten ist, so dass bereits 3 von 12 ha des Sondergebiets Pflanzflächen sind. Es verbleibt real eine Fläche von etwa 9 ha für das FOC mit Zufahrt und Parkplätzen, was innerhalb des genannten Korridors von 6-10 ha liegt.</p> <p>Aufgrund des vorgesehenen Bebauungsplans ist eine Vergrößerung des FOC über 13.800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche hinaus nicht zulässig. Über etwaige Vergrößerungen der Verkaufsfläche kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage getroffen werden. In jedem Falle ist dafür eine Bebauungs-</p>



Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p><b>Die Lärmschutzwall B1n</b></p> <p>Begründung: Die Verkehrssituation in Bezug auf Lärm an der B1n ist unbefriedigend. Der Siedlungsbereich Werler Süden, insbesondere das neue Baugebiet zwischen Waltringer Weg und dem Auf dem Hönningen ist vor Lärm durch einen Erdwall geschützt.</p> <p>Ein Lärmschutzwall ist mit dem prognostizierten Verkehr abgelehnt worden. Mit Planung des FOC erscheint dies aber aktuell zwingend notwendig. Die planungsrechtlichen Grundlagen für das Baugebiet haben sich durch das geplante FOC als unzureichend erwiesen.</p> <p>Muss daher nicht ein Lärmschutzwall zum Schutz des Siedlungsgebietes gebaut werden?</p> <p>Verlieren die Grundstücke nicht an Wert durch Lärm?</p>	<p>planänderung erforderlich, so dass insofern die volle Entscheidungshoheit der Stadt Werl gegeben ist. Die Umweltprüfungen im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens beziehen sich demnach nur auf ein FOC mit der jetzt vorgesehenen Größenordnung von 13.800 m<sup>2</sup>.</p> <p>Das Schallgutachten von ACCON Köln GmbH hat nachgewiesen, dass die Richtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete an den nächstgelegenen Häusern um mindestens 6 dB (A) tagsüber unterschritten werden; nachts sind keine Konflikte zu erwarten. Die Auswirkungen der zu erwartenden Mehrverkehre auf den öffentlichen Straßen sind so gering, dass keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind (siehe oben).</p> <p>Südlich der B 1 ist die Anlage eines modellierten und bepflanzten 40 m breiten Schutzstreifens geplant, der auch dem nördlichen Siedlungsgebiet zu Gute kommt.</p> <p>Die geringen Lärmauswirkungen des FOC-Verkehrs lassen keine Wertverluste erwarten.</p>
8	<p><b>Schreiben Gewerbeverein Beckum vom 06.10.2014</b></p> <p>Als Gewerbeverein Beckum schließen wir uns der berechtigten Kritik unserer Nachbarstädte und des Einzelhandels in Sachen Erstellung eines Factory-Outlet-Centers in Werl an.</p> <p>Der Bau würde gemäß Gutachten zu massiven wirtschaftlichen Schäden und insgesamt zu nicht prognostizierbaren Risiken für unseren Einzelhandel führen.</p> <p>Es ist nicht vertretbar, dass ein Factory-Outlet-Center auf der grünen Wiese die Nachfrage nach wichtigen Sortimenten, wie Bekleidung und Schuhen, aus unserer Innenstadt abzieht. Durch Umsatzeinbußen verursachte Geschäftsaufgaben und Arbeitsplatzrückgänge wären die Folge. Die Investitionen und Initiativen der letzten Jahre zur Aufwertung der Innenstädte verlieren ihre Wirkung.</p> <p>Wir bitten Sie um die Berücksichtigung unserer Interessen.</p>	<p>In Beckum wird das FOC gemäß ECOSTRA-Gutachten einen Umsatzabzug von insgesamt ca. 0,5 – 0,6 Mio. € auslösen, was einer durchschnittlichen Umsatzumverteilungsquote von ca. 1,4 % entspricht. In der Stadt Beckum sind damit einzig im Sortimentsbereich Bekleidung (inkl. Sportbekleidung) noch leicht spürbare Wettbewerbswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten, wobei sich die Umsatzumverteilungsquote von ca. 1,7 % auf einem niedrigen Niveau bewegt und im Rahmen konjunktureller Schwankungen liegt.</p> <p>Bezogen auf die Einkaufslagen in der Innenstadt von Beckum sowie des Stadtteilzentrums Neu-Beckum sind die möglichen ökonomischen, städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen des FOC nach den Ergebnissen der Auswirkungsanalyse als verträglich zu bewerten.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
9	<p><b>Schreiben Einwender H vom 08.10.2014</b></p> <p>Ich bitte höflich um Beantwortung folgender Anfragen:</p> <p>Wurden die rasante Zunahme des Internethandels, der Demographieentwicklung beachtet!?</p> <p>Der Trend „Kaufen als Event“ (der sich natürlich auch wieder ändern kann!) als auch die wachsende Konkurrenz geplanter FOCs untereinander – wurde dieser Aspekt gewürdigt?</p> <p>Zu letzterem beschreibt die ecostra GmbH, dass EU-weit von 306 FOCs 157 geöffnet, 52 in der Planungsphase gestoppt, 24 geöffnet und bereits wieder geschlossen und weitere 74 FOCs in Planung sind (in Deutschland 11 von 40 Projekten). Hier ist eine Konkurrenz zu erwarten, wenn der Markt gesättigt ist. Gibt es eine „Havariequote“?</p> <p>Nicht nur - ich als Mitglied der Grünen Partei - befürchte eine riesige Bauruine zu Lasten aller SteuerzahlerInnen, die uns auf Jahre hinaus wieder einmal Altlasten in Werl bescheren wird (Beispiel: Unionsgelände, ATU) ‘Für das FOC gibt es keine Erfolgsgarantie!</p>	<p>Auswirkungen des Internethandels sind in der Auswirkungsanalyse nicht berücksichtigt. Allerdings wird durch Factory Outlet Center der Trend zum Internethandel tendenziell entgegengewirkt, da gerade die besonderen Sortimente des FOC stark im Internet angeboten werden. Die Funktion eines FOC geht aber über den reinen Einkauf hinaus und soll auch ein Einkaufsziel besonderer Art und ein soziales Erlebnis vermitteln. Dies kann der reine Internethandel nicht. FOC bieten daher die Chance, Umsätze, die ins Internet abgewandert sind, für den stationären Einzelhandel zurückzugewinnen. Derartige Rückgewinnungseffekte sind bei der Ermittlungen der Auswirkungen in den zentralen Versorgungsbereichen des Einzugsgebiets nicht berücksichtigt worden, es ist also keine Abmilderung der Auswirkungen vorgenommen worden.</p> <p>In der ECOSTRA-Auswirkungsanalyse wurde detailliert auf die Marktsituation und die demografische Entwicklung in den Städten und in der Region eingegangen.</p> <p>Bezüglich der Marktsättigung sind in den EU-Staaten unterschiedliche Situationen erreicht; in Deutschland ist die Branche noch in der Ausbauphase.</p> <p>Europaweit ist zwar eine „Havariequote“ ermittelbar, jedoch sind diese Fälle auf regionale, unerfahrene Projektentwickler und Betreiber in suboptimalen Lagen beschränkt. Die großen internationalen FOC-Entwickler (McArthurGlen; Value Retail; Neinver, die das FOC in Werl entwickeln und betreiben werden) haben noch kein Center geschlossen.</p> <p>Das Vorhaben wird nur realisiert werden, wenn der Betreiber genügend längerfristige Verträge mit Warenanbietern abgeschlossen hat, so dass ein Scheitern des Projekts und der Verbleib einer Bauruine sehr unwahrscheinlich ist.</p>
10	<p><b>Schreiben Einwender I vom 15.10.2014</b></p> <p>Ich begrüße die Planungen zur Errichtung eines FOC in Werl, da ich der Meinung bin, dass es für die Stadt Werl von großem Nutzen und gewinnbringend ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
11	<p><b>Schreiben Einwander J vom 15.10.2014</b></p> <p>Wir sind gegen die Errichtung eines FOC in Werl.</p> <p>Folgende Gründe führen wir an:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärm durch zunehmenden Verkehr</li>   <li>• Verlust von Erholungsfläche</li>   <li>• Befürchteter Rückstau auf der Unnaer Straße</li> <li>• Schon heute Rückstau auf der B1 vor Ampeln; Verkehrskollaps vor der Haustür vorprogrammiert</li> </ul>	<p>Nach den Berechnungen des schalltechnischen Fachgutachtens (ACCON Köln GmbH, April 2014) sind – mit Ausnahme der Ortdurchfahrt Werl-Hilbeck – die Auswirkungen der zu erwartenden Mehrverkehre auf die Geräuschsituation auf öffentlichen Straßen so gering, dass keine organisatorischen Maßnahmen zur Verminderung der Geräuschemissionen ergriffen werden müssen. Die Situation wird weitgehend durch den bestehenden Verkehr geprägt und sich zukünftig nur marginal ändern. Die Beurteilungspegel liegen unter den als bedenklich einzustufenden Auslösewerten für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen. Im Hinblick auf die Situation im Werl-Hilbeck wird auf die Abwägungsvorschläge zu Ziffer 7 und 18 verwiesen.</p> <p>Die landwirtschaftlichen Wege werden Spaziergängern und Radfahrern auch künftig offenstehen. Es ist in Werl und Umgebung ausreichend Erholungsfläche vorhanden, im Bereich der wirtschaftlichen Entwicklung müssen aber weitere Anstrengungen unternommen werden.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung (IGS, April 2014) hat festgestellt, dass das durch das FOC zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht ohne weitere Maßnahmen über das vorhandene Straßennetz abgewickelt werden kann. Um auch in der Spitzenzeit eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität am Knotenpunkt B 1/ Unnaer Straße / Zufahrt FOC zu erreichen, sind eine Signalisierung des Knotenpunktes und ein Umbau mit der Anordnung weiterer Fahrstreifen notwendig. Darüber hinaus wird in der westlichen Anschlussstelle Werl-Zentrum der BAB 445 ein zweiter Rechtsabbiegerfahrstreifen angeordnet, welcher am Knotenpunkt B1 / Zufahrt FOC in einen freilaufend neben einer Dreiecksinsel geführten Rechtsabbiegerfahrstreifen übergeht. Die entsprechende Planung zum Knotenumbau und zur Signalisierung ist bereits erstellt und mit den zuständigen Straßenver-</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach Möbel Turflon kommt die nächste Zumutung</li> <li>• Berichterstattung in der Presse zu positiv und einseitig</li> <li>• Zusätzlicher LKW-Verkehr durch Anlieferungsverkehr</li>   <li>• Sind als junge Familie nach Werl gezogen, um im Grünen zu wohnen - die Enttäuschung ist groß!</li> <li>• Was ist der Nutzen für die Stadt Werl?</li> </ul>	<p>kehrsbahnen abgestimmt. Die restlichen untersuchten Knotenpunkte im Umfeld des Factory-Outlet-Center können die zukünftigen Verkehre ohne weitere bauliche Maßnahmen aufnehmen. Teilweise sind geringfügige Anpassungen der Signalsteuerung notwendig, um die Wartezeiten zu verkürzen und so einen mindestens ausreichend Verkehrsablauf zu gewährleisten.</p> <p>Es entstehen keine unzumutbaren Auswirkungen.</p> <p>Das Vorhaben wird in der Presse kontrovers diskutiert, im Übrigen hat die Stadt Werl auf die Berichterstattung keinen Einfluss.</p> <p>Der Verkehrsgutachter (IGS, April 2014) geht von 70 Anlieferungs-/Entsorgungsfahrten pro Tag aus. Bei der Abschätzung der auf das Planungsgebiet bezogenen Wirtschaftsverkehre (Anlieferung, Entsorgung) gilt es, die besondere Struktur eines Factory Outlet Centers zu berücksichtigen. Es existiert in der Regel keine zentral organisierte Anlieferungslogistik, vielmehr werden die Geschäfte in Eigenregie einzeln beliefert. Dementsprechend sind viele Fahrten im Güterverkehr zu erwarten. Allerdings ist anzumerken, dass es sich hierbei im Regelfall um Transporter oder Klein-Lkw handelt. Daher wurde bei der Abschätzung des Güterverkehrsaufkommens von einem relativ hohen Ansatz an Fahrten ausgegangen, aber gleichzeitig unterstellt, dass es sich bei über 95% dieser Verkehre um Transporter mit einem maximal zulässigen Gesamtgewicht von 2,8t handelt und nur um wenige Einzelfahrzeuge, die ein zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 7,5t haben.</p> <p>Die Planungsfläche umfasst nur 0,16 % des Stadtgebiets. Durch die Ansiedlung des FOC wird die Lage der Stadt Werl „im Grünen“ nicht infrage gestellt.</p> <p>Die Stadt Werl möchte mit dem FOC-Projekt ihren ständigen Bedeutungsverlust als Mittelzentrums im ländlichen Raum zugunsten der Metropolregion stoppen. Nach dem britisch-belgischen Truppenabzug wirkt sich auch ein Rückgang der Pilgerströme auf die rückläufigen Einzelhandelsumsätze in Werl aus. Zur Förderung der mittelzentralen Funktionen Werls soll das nahe dem Autobahnkreuz Werl gelegene FOC ein attraktives touristisches Ziel bei den An- und Abreisen insbesondere mit dem Pkw in Tourismusre-</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>gionen (Sauerland, Münsterland) bilden. Das FOC bildet den westlichen Abschluss des südlichen Stadterweiterungsringes der Stadt Werl, dessen Stadtgebiet mit dem großflächigen Vogelschutzgebiet Hellwegbörde, dem bisherigen flächenintensiven Großvorhaben des LEP und dem neuen Standort für Sicherungsverwahrte bereits bedeutende Flächen seines Stadtgebiets für Landes Zwecke reserviert hat.</p> <p>Auch wenn derzeit keine konkreten Aussagen über mögliche Steuereinnahmen getroffen werden können ist davon auszugehen, dass durch die Ansiedlung eines FOC mehrere positive Effekte auftreten werden. Neben der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze, die grundsätzlich positive Auswirkungen beim sogenannten Gemeindeanteil der Einkommensteuer haben können, sind weitere Steuereinnahmen z.B. bei der Gewerbesteuer aber auch der Grundsteuer (Grundsteuer B statt Grundsteuer A) zu erwarten. Die tatsächlichen Mehreinnahmen sind jedoch in dieser frühzeitigen Phase nicht zu beziffern. Weitere positive Effekte können durch zusätzliche Umsätze in anderen Bereichen wie z.B. Tourismus und Handwerk eintreten.</p>
12	<p><b>Schreiben Einwander K vom 15.10.2014</b></p> <p>Wie aus den offengelegten Planungsunterlagen des FOCs zu entnehmen ist, wurde der Umweltfaktor CO<sub>2</sub> bei der Planung überhaupt nicht berücksichtigt. Immer wieder wird zwar ein möglicher Shuttle-Service zum Bahnhof und zur Innenstadt als wichtig hervorgehoben. Ist beabsichtigt, dass der Betreiber dazu verpflichtet wird, das Angebot langfristig vorzuhalten und auch zu finanzieren? Ist eine entsprechende Bahnverbindung geplant, wie z.B. eine Bahnverbindung zwischen Paderborn und Duisburg alle 15 Minuten und ohne Mehrfahrpreise aufgrund unterschiedlicher Tarifgebiete? Den Kunden des FOCs müssen diese Möglichkeiten angeboten werden, damit sie nicht nur mit dem PKW zum Zentrum fahren müssen oder aufgrund der beschwerlichen Anreisemöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine Eigenanreise erheblich bevorzugen, was eine enorme zusätzliche Belastung für die Umwelt nach sich zieht. Wird es diese Möglichkeiten geben?</p> <p>Durch die Industrialisierung ist die Klimaerwärmung in Gang gesetzt worden. Wir sollen endlich einen verantwortungsbewussten Beitrag dazu leisten, damit diese Klimaveränderung abgewendet werden kann. Ich bin nun einmal in Bangladesch geboren und meine Verwandten leben dort immer noch. Das Land Bangladesch ist</p>	<p>Es ist Ziel der Stadt Werl, sowohl den Bahnhof Werl als auch das Ortszentrum von Werl mit einem Shuttle-Bus an das FOC anzubinden. Verbindliche Regelungen werden im städtebaulichen Vertrag vereinbart.</p> <p>Für eine zusätzliche Bahnverbindung gibt es derzeit keine Planungen. Auf eine festgestellte erhöhte Nachfrage kann aber gegebenenfalls mit einer verstärkten Taktung reagiert werden.</p> <p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Das geplante Vorhaben hat keine signifikanten Auswirkungen auf den globalen Klimawandel. Unabhängig davon würde ein Verzicht auf den FOC-Standort keine nennenswerten Auswirkungen auf das Klima haben, denn heute fahren viele Kunden aus dem Ruhrgebiet mit den Pkw den weiteren Weg nach Roermond</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>das erste Land, das von der Klimaerwärmung betroffen sein wird. Das Land wird ins Meer versinken. 160 bis 180 Millionen Menschen müssen dann fortgehen. Aber wohin? Die Welt hat heute schon über 50 Millionen flüchtende Menschen. Die ersten Klimaflüchtlinge haben schon in Australien Asylanträge gestellt. Wenn wir nicht global denken und lokal handeln, wird es in naher Zukunft viele Millionen Klimaflüchtlinge geben.</p> <p>Meiner Meinung nach sind wir in Deutschland technisch dazu in der Lage, der Klimaveränderung entgegen zu wirken. Wenn wir dies nicht tun, handeln wir unverantwortlich.</p>	<p>und kaufen dort im DOC ein, insgesamt 55 % der Kunden des DOC Roermond fahren über eine Stunde dorthin.</p>
13	<p><b>Schreiben Einwander L vom 15.10.2014</b></p> <p>1. Beabsichtigen Werler Einzelhändler, Geschäftsinhaber von Geschäften der Fußgängerzone, eine Geschäftseröffnung im FOC?</p> <p>Meine Befürchtung bezüglich des geplanten FOC's gelten dem „Aussterben“ der Geschäfte innerhalb der Werler Fußgängerzone. Meines Erachtens nach zieht das FOC die Kaufkraft aus der Innenstadt heraus und eine Welle von Geschäftsaufösungen schließt sich an. Ortsfremde Geschäftsinhaber würden sich im FOC ansiedeln. Planen auch Werler Einzelhändler Geschäftseröffnung im FOC? Eine mögliche Folge wäre eine Beschleunigung des „Geschäftsterbens“ in der Werler Fußgängerzone.</p> <p>Gibt es Planungen, Anfragen an oder von Einzelhändlern der Fußgängerzone ein Geschäft oder eine Filiale im FOC zu eröffnen?</p>	<p>Für die Innenstadt von Werl hat die Auswirkungsanalyse festgestellt, dass insbesondere in den Warenssegmenten Bekleidung (inkl. Sportbekleidung) sowie Schuh- und Lederwaren deutlich spürbare Wettbewerbswirkungen zu erwarten sind und in Anbetracht der zum Teil wenig stabilen Situation in verschiedenen Geschäftslagen in der Innenstadt von Werl in beiden Sortimentsbereichen von Betriebsaufgaben – vor allem von ökonomischen Grenzbetrieben – auszugehen sei. Ein flächendeckendes Wegbrechen der innerstädtischen Einzelhandelsbetriebe in den genannten Sortimenten mit entsprechenden Auswirkungen auf den innerstädtischen Branchenmix sind jedoch nicht zu erwarten. Stadt und Investor werden gemeinsam Konzepte entwickeln, um Synergieeffekte aus der Ansiedlung des FOC für den innerstädtischen Einzelhandel zu realisieren.</p> <p>Der Stadt liegen bereits erste Anfragen von Einzelhändlern aus der Innenstadt vor, die Interesse an der Eröffnung eines Geschäfts im FOC haben. Da sich das FOC-Angebot aber von dem innerstädtischen Einzelhandelsangebot unterscheidet, kommt hier eigentlich nur ein weiteres, zweites Geschäft im FOC in Betracht, so dass eine Verlagerung von Einzelhandelsgeschäften aus der Innenstadt in das FOC und ein dadurch bedingtes Geschäftssterben nicht zu befürchten ist. Die Eröffnung eines zweiten Geschäfts im FOC ermöglicht den örtlichen oder regionalen Einzelhändlern vielmehr eine Diversifizierung des Angebots und die Realisierung von Sy-</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>2. Wer bezahlt und unterhält anschließend die zusätzlich für das FOC geschaffene Infrastruktur?</p> <p>Um das geplante FOC an das vorhandene Straßennetz anzuschließen wird eine Erweiterung der Infrastruktur benötigt. Laut dem vorliegenden Gutachten wird von einer Verbreiterung der B 1 um 2 Fahrspuren (je Richtung eine Fahrspur) westlich der Hauptzufahrt und östlich von einer Verbreiterung der B 1 um einen Fahrstreifen für die Linksabbieger aus Richtung Osten ausgegangen.</p> <p>Wer bezahlt diese neuen Fahrspuren? Und wer kommt für den Unterhalt der neuen Straßenflächen auf?</p>	<p>nergien zwischen den Geschäften im FOC und in der Innenstadt.</p> <p>Die Kosten der Erstellung der Infrastruktur und des Unterhalts werden in einem städtebaulichen Vertrag mit dem Vorhabenträger geregelt.</p>
14	<p><b>Schreiben Einwander M vom 28.10.2014</b></p> <p>Wir sind gegen die Errichtung eines FOC in Werl. Folgende Gründe führen wir an:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzliche Lärmbelastung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen; schon heute ist zeitweise ein zufriedenstellender Verkehrsfluss nicht gegeben</li> </ul>	<p>Die Berechnungen des schalltechnischen Fachgutachtens (ACCON Köln GmbH, April 2014) kommen zu dem Ergebnis, dass auch an den ungünstigsten benachbarten Wohnhäusern die Richtwerte für Allgemeine Wohngebiete nach der TA Lärm um mindestens sechs dB(A) zur Tageszeit unterschritten werden. Insofern sind noch erhebliche Reserven vorhanden. Ein Nachtbetrieb ist nicht vorgesehen, Konflikte sind daher nicht zu erwarten. Die Auswirkungen der zu erwartenden Mehrverkehre auf die Geräuschsituation auf öffentlichen Straßen sind – mit Ausnahme der Ort-durchfahrt Werl-Hilbeck – so gering, dass keine organisatorischen Maßnahmen zur Verminderung der Geräuschemissionen ergriffen werden müssen. Die Situation wird weitgehend durch den bestehenden Verkehr geprägt und sich zukünftig nur marginal ändern. Die Beurteilungspegel liegen unter den als bedenklich einzustufen den Auslösewerten für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen. Die deutlichste Erhöhung ergibt sich durch die zusätzlich geplante Lichtsignalanlage, da in ihrem Umkreis bis zu 100 m Zuschläge für die erhöhte Störwirkung zu berücksichtigen sind. Im Hinblick auf die Situation im Werl-Hilbeck wird auf die Abwägungsvorschläge zu Ziffer 7 und 18 verwiesen.</p> <p>Durch verkehrliche Maßnahmen werden die Kreuzungspunkte ausgebaut, so</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Versiegelung wertvollen Bodens</li>   <li>• Wertverlust der Immobilie</li>   <li>• Staub und Lärm während der Bauphase</li> </ul>	<p>dass die Verkehre auch in den Spitzenstunden in allen Richtungen mit mindestens ausreichender Verkehrsqualität abgewickelt werden können.</p> <p>Auf den landwirtschaftlichen Flächen liegen teilweise schutzwürdige Böden vor, die tlw. versiegelt werden. Allerdings sind nur 0,2 % der landwirtschaftlichen Flächen Werls betroffen, und der Mutterboden ist gesetzlich vor Vernichtung geschützt (§ 202 BauGB).</p> <p>Angesichts begrenzter Umweltauswirkungen sind Wertverluste nicht zu erwarten.</p> <p>Solche temporären Beeinträchtigungen sind zumutbar, solange gesetzliche Auflagen eingehalten werden.</p> <p>Im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag werden Maßnahmen zur Minderung bau-, anlage- und nutzungsbedingter Beeinträchtigungen empfohlen, die sich aus dem Vorhaben für den Naturhaushalt und das Ortsbild ergeben können:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verwendung schadstoffarmer Baumaschinen,</li> <li>- fachgerechte und regelmäßige Wartung der eingesetzten Baumaschinen zur Vermeidung von Schadstoffeintrag in Boden und Grundwasser,</li> <li>- Schutz und Sicherung von Gehölzen bei Durchführung der Baumaßnahmen gem. den einschlägigen Regelwerken (DIN 18920, RAS LP4, ZTV-Baumpflege),</li> <li>- Begrenzung von Erdmassenbewegungen auf das unbedingt notwendige Maß,</li> <li>- getrennte, sachgemäße Lagerung des Oberbodens zur weiteren Verwendung;</li> <li>- Beachtung der Bearbeitungsgrenzen nach DIN 18.915 beim Bodenabtrag,</li> <li>- bei einer Lagerung boden- und grundwassergefährdender Stoffe Abdeckung des Bodens mit wasserundurchlässiger und säurefester Plane zum Schutz vor Schadstoffeintrag,</li> <li>- unverzügliche Wiederherstellung temporär in Anspruch genommener Arbeits- und Lagerflächen (Lockerung verdichteter Bereiche u.</li> </ul>



Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		a.).
15	<p><b>Schreiben Gewerbeverein Neubeckum e.V. vom 20.10.2014</b></p> <p>Der Gewerbeverein Neubeckum e.V. lehnt grundsätzlich die Errichtung von Einkaufscentern mit innenstadtrelevanten Gütern zum Schutze von urbanen Innenstädten ab. Aufgrund der guten Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen befürchten wir für unsere betroffenen Einzelhandelsunternehmen einen spürbaren Kaufkraftabfluss, der auf Sicht unweigerlich zu Arbeitsplatzabbau, Unternehmensaufgaben und letztendlich zur Verödung unserer Innenstadt führen würde.</p> <p>Den Vorteil, den Hersteller genießen, indem sie den Einzelhandel aus der Wertschöpfungskette ausschließen und direkt an die Endverbraucher herantreten, wird ohne Zweifel in ganz Deutschland den Arbeitsplatzabbau im Handel weiter forcieren. Ohne einen über verschiedene Branchen sich erstreckenden Einzelhandel in Städten mittlerer und kleinerer Größe würden nicht nur Anbieter des täglichen Bedarfs, sondern auch Sponsoren für heimatverbundene Vereine sowie Anlaufpunkte des zwischenmenschlichen Miteinanders fehlen.</p> <p>Wollen wir derartige Verhältnisse in naher Zukunft in NRW? Der Gewerbeverein Neubeckum e.V. sagt eindeutig NEIN.</p> <p>Wir lehnen Ihr Projekt eines Factory Outlet-Centers auf der „grünen Wiese“, das sich für Bürger umliegender Kommunen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer im betroffenen Einzelhandel überaus negativ auswirken würde, strikt ab.</p>	<p>In Neubeckum wird das Planobjekt gemäß ECOSTRA-Gutachten einen Umsatzabzug von insgesamt weniger als 0,1 Mio. € auslösen, die durchschnittlichen Umsatzumverteilungsquoten liegen sämtlich unterhalb einer rechnerischen Nachweisgrenze. Das Projekt wird vom Gutachter als verträglich angesehen.</p> <p>Es gibt keine Erkenntnisse, dass aufgrund von Umsatzeinbußen in der Folge einer FOC-Ansiedlung regelmäßig Arbeitsplätze verlorengehen. Die Behauptung, dass FOC mehr Arbeitsplätze vernichten als sie schaffen, ist durch tatsächliche Beobachtungen zwischenzeitlich widerlegt und wird auch von den Einzelhandelsverbänden nicht mehr aufrechterhalten. Bislang sind nur Fälle bekannt, in denen die Arbeitsämter eine steigende Zahl von Arbeitsplätzen im Handel registriert haben.</p> <p>Bezogen auf die Einkaufslagen in der Innenstadt von Beckum sowie des Stadtteilzentrums Neu-Beckum sind die möglichen ökonomischen, städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen des FOC nach den Ergebnissen der Auswirkungsanalyse als verträglich zu bewerten.</p> <p>FOC sind eine besondere Form überörtlichen Handels mit großem Einzugsbereich und besonderen Standortanforderungen. Die Auswirkungen auf umliegende Kommunen sind unabhängig vom Standort in der Belegheitskommune. Unabhängig davon werden durch die Ansiedlung insgesamt positive Effekte für die Region erwartet.</p>
16	<p><b>Schreiben Einwander N vom 28.10.2014</b></p> <p><b>Einwand zum geplanten FOC</b></p> <p>Der Klimawandel wird auch in unserer Gegend durch zunehmende Unwetter, Regengüsse und damit verbundene Wasserüberflutungen deutlich. Das Gebiet für das FOC liegt am Fuße des Haarstrangs und ist bereits durch die spezielle Untergrundeigenheiten/der Boden nur bedingt zur Wasseraufnahme fähig. Das bedeutet, bereits jetzt ist die Versickerung bei starken Regenfällen nicht ausreichend möglich.</p>	<p>Das unbelastete Niederschlags- und Drainagewasser wird in einen nahegelegenen Vorfluter eingeleitet, das Niederschlagswasser der Verkehrs- und Stellplatzflächen wird der Kanalisation zugeführt.</p> <p>Wenn die Kanalisation nicht ausreichend dimensioniert ist, werden Rückhaltemaßnahmen erfolgen; dies wird in einem Entwässerungsgutachten</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Zusätzliche Regenrückhaltebecken wurden nötig. Wir befürchten aber, dass bei der großen versiegelten Fläche (15 ha in der ersten Phase!!) noch mehr Überflutungsgefahr droht. Wie kann sichergestellt werden, dass die Grundstücke in der Nähe (wie das Unnaer Straße 98) nicht betroffen sein wird!??</p> <p><b>Im Gutachten steht:</b> 6.2 Grenzwerte nach der 16. BImSchV Für die Bestandsbebauung im Bereich des existierenden Knotens gelten die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 26 der Stadt Werl (Abb. 2.3.1). Dort ist mit Ausnahme des Hauses Unnaer Str. Nr. 98 WA festgesetzt. Für das Haus Nr. 98 ist der Schutzbedarf eines Mischgebiets anzusetzen (vergl. Abschnitt 2.3). Nach § 2 der 16. BImSchV sind im Falle eines Neubaus oder einer wesentlichen Änderung folgende Grenzwerte einzuhalten: Für Mischgebiete gelten folgende Grenzwerte: tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) und für Allgemeine Wohngebiete: tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) Zu beachten ist, dass sich diese Grenzwerte auf den neuen (bzw. geänderten Verkehrsweg) beziehen, die bestehenden Verkehrswege (hier z.B. die A 445) sind von der Beurteilung ausdrücklich ausgeschlossen.</p> <p>Wenn man von den Belastungen durch Lärm ausgeht, sind diese (angezeigten) Werte durchaus schon sehr belastend für den menschlichen Organismus. Pro 3 dBA mehr verdoppelt sich der Lärm!! Wir befürchten starke körperliche Einschränkungen für uns und damit Verlust von Lebensqualität.</p>	<p>untersucht. Innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Pflanzfläche im Norden des Plangebiets, parallel zur B1, soll die Anlage einer naturnahen Wasserfläche mit einer Größe von 4.000 m<sup>2</sup> zulässig sein, die zugleich der Rückhaltung des unbelasteten Niederschlagswasser dient (Textliche Festsetzung 1.5 des Bebauungsplan-Vorentwurfs). Die versiegelte Fläche des FOC umfasst etwa 9 ha. Auswirkungen auf benachbarte Grundstücke werden in einem Entwässerungsgutachten untersucht; dabei ist sicherzustellen, dass erhebliche Auswirkungen auf benachbarte Grundstücke vermieden werden.</p> <p>Zunächst ist klarzustellen, dass sich die 16. BImSchV mit den dort genannten Grenzwerten allein auf den Neubau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen bezieht (im Unterschied zu den sog. Anlagengeräuschen, die nach der TA Lärm zu beurteilen sind). Im schalltechnischen Fachgutachten (ACCON Köln GmbH, April 2014) wurde geprüft, ob die Voraussetzungen einer „wesentlichen Änderung“ gemäß §1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV vorliegen. Dies ist nicht der Fall. Aus diesem Grund entsteht kein Anspruch auf Lärmschutz „dem Grunde nach“, die Mehrbelastung durch den Straßenverkehr hält der Gesetzgeber vielmehr für hinnehmbar. Die Berechnungen des schalltechnischen Fachgutachtens (ACCON Köln GmbH, April 2014) kommen zu dem Ergebnis, dass auch an den ungünstigsten benachbarten Wohnhäusern die Richtwerte für Allgemeine Wohngebiete nach der TA Lärm um mindestens 6 dB(A) zur Tageszeit unterschritten werden. Insofern sind noch erhebliche Reserven vorhanden. Ein Nachtbetrieb ist nicht vorgesehen, Konflikte sind daher nicht zu erwarten. Die Auswirkungen der zu erwartenden Mehrverkehre auf die Geräuschsituation auf öffentlichen Straßen sind so gering, dass keine organisatorischen Maßnahmen zur Verminderung der Geräuschemissionen ergriffen werden müssen. Die Situation wird weitgehend durch den bestehenden Verkehr geprägt und sich zukünftig nur marginal ändern. Die Beurteilungspegel liegen unter den als bedenklich einzustufen den Auslösewerten für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen. Die deutlichste Erhöhung ergibt sich durch die zusätzlich geplante Lichtsignalanlage, da in ihrem Umkreis bis zu 100 m Zuschläge für die erhöhte Störwirkung zu berücksichtigen sind.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Außerdem wird durch diese — jetzt schon — starke Umweltbelastung, die auch durch Feinstaub hervorgerufen wird, der Wert des Grundstücks Unnaer Str. 98 noch mehr in seinem Wert gemindert. Bereits heute ist durch das Autobahnkreuz, die B 1 und die zunehmenden Rückstaus durch die neuen Ampeln, der Grundstückswert gesunken.</p> <p>Wir befürchten: Bei prognostizierten bis zu 3000 Autos mehr am Tag, an Samstagen ist noch eine Steigerung (und an manchen an Sonntagen) zu erwarten, wird die Lebensqualität und damit der Grundstückswert weiter sinken.</p> <p>Im Gutachten steht: Das nähere Umfeld des Planstandortes lässt sich wie folgt beschreiben: Nördlich des Planareals, unmittelbar gegenüber des Einmündungsbereichs der Autobahnabfahrt auf die Bundesstrasse B 1, befindet sich die Zufahrt zu einem kleineren Park &amp; Ride Parkplatz. Nach Osten schließt sich zunächst ein einzeln stehendes Einfamilienhaus an, ehe der im Zusammenhang bebaute Siedlungskörper der Stadt Werl beginnt. Dieser ist jedoch durch einen dichten Grünstreifen aus Büschen und Bäumen gegenüber der Bundesstrasse B 1 abgeschirmt. Über die Unnaer Strasse besteht hier eine Zufahrtmöglichkeit in die Innenstadt von Werl. Außerdem verläuft hier ein kombinierter Fuß- und Radweg zwischen der B1 und dem Park &amp; Ride Parkplatz, der im weiteren Verlauf die Autobahn unterquert und weiter Richtung Buderich führt.</p> <p>Dieser „so genannte dichte Grünstreifen“ besteht aus einer kleinen Anzahl aus Gewächsen zwischen B 1 und dem Rad- und Fußweg und schirmt mitnichten den — jetzt schon bestehenden - Lärm und Feinstaub ab. (Da wäre jetzt ein Foto gut!) Bei der prognostizierten Zunahme durch PKW- und Zulieferverkehr befürchten wir eine starke Beeinträchtigung wegen der Emissionen. Und zwar wird ja nicht nur die Käuferschaft mehr Verkehr erzeugen, sondern auch die Stunden vor und nach Schließung des geplanten FOCs mehr Lärm durch die Anlieferer und die Angestellten der Läden.</p>	<p>Die Situation von Luftschadstoffen ist nach Auskunft des Landes nicht auffällig, so dass auf Messstationen an B1 und A 445 verzichtet wurde; <del>die verkehrsbedingten Luftschadstoffe werden in den nächsten Jahren durch verschärfte Abgasnormen sukzessive abnehmen.</del></p> <p>Lebensqualität und Grundstückswert werden mittelbar unter anderem über die gesetzlichen Vorschriften zur Begrenzung des Anlagen- und Verkehrslärms geschützt. Die einschlägigen Vorgaben werden, wie dargelegt, eingehalten, so dass von einer relevanten Beeinträchtigung der Lebensqualität oder der Grundstückswerts nicht auszugehen ist. Die Erwartung, dass sich die wertbeeinflussenden Faktoren der Umgebung eines Grundstücks nicht ändern, ist als solche allerdings nicht geschützt.</p> <p>Der dicht bewachsene Gehölzstreifen steht östlich der Einmündung Unnaer Straße und ist bspw. im ECOSTRA-Gutachten auf S. 27 fotografisch festgehalten; nördlich der B1 steht nur am Park &amp; Ride Parkplatz eine kleine Anzahl von Gewächsen. Es ist richtig, dass Lärm und Luftschadstoffe durch die Gehölze nicht vollständig abgeschirmt werden; der Schallgutachter hat keine Abschirmwirkung in seine Rechnung einbezogen.</p>
17	<b>Schreiben Einwender M vom 29.10.2014</b>	

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Seit über 18 Jahren betreiben wir das Schuhhaus M in Werl und haben erst 2010 mit dem Umzug in die neuen Räumlichkeiten nochmal kräftig investiert. Handel heißt immer auch Wandel. Ein „Stehen bleiben“ gibt es in unserer Branche nicht. Wir scheuen sicher auch keine Mitbewerber denen wir auf Augenhöhe begegnen können. Diese Augenhöhe ist bei einem Mitbewerber FOC nicht mehr gegeben. Aus diesem Grund möchten wir Sie bitten unsere Bedenken und Anregungen in Ihre Entscheidungsfindung mit einfließen zu lassen.</p> <p>Der Einfachhalt halber haben wir unsere Argumente/Anmerkungen stichpunktartig aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei den jetzigen Planungen gibt es keinen Anschluss an die Innenstadt (siehe auch IHK), daher wird es auch keine Belebung der Innenstadt geben.</li> <li>• jeglicher Pendelverkehr wird keine Belebung bringen, weil die Besucher eines FOC es schätzen, mit dem Auto auf den großen Parkplatz zu parken und danach weiter zu fahren. Alle Versprechungen seitens der Betreiber, dass Kunden auch die Stadt besuchen halten, wir für Augenwischerei!</li> <li>• Auch eine Fußläufige Anbindung ist nicht gegeben, da der Fußweg viel zu weit ist. In einer Stadt hat das Geschäft schon verloren, welches nicht auf der Hauptfußgängerzone liegt, sondern 10 Meter um die Ecke!</li> <li>• Das erstellte Gutachten berücksichtigt weder die Internetentwicklung, noch das geplante FOC in Remscheid, welches laut Gutachter sehr wahrscheinlich gebaut wird.</li> </ul>	<p>Bei der Ausfahrt vom Gelände wird die Beschilderung auf Innenstadt hinweisen, ebenso im östlichen Abschnitt der B1. Stadt und Investor werden gemeinsam Konzepte entwickeln, um Synergieeffekte aus der Ansiedlung des FOC für den innerstädtischen Einzelhandel zu realisieren.</p> <p>Der beabsichtigte Shuttle-Bus soll eine gute Verbindung zu Innenstadt und Bahnhof herstellen und ist vorrangig für Bahnnutzer interessant. Dieser Anteil beträgt gemäß Verkehrsgutachten etwa 10%, durchschnittlich also etwa 620 Besucher pro Tag.</p> <p>Die Entfernung bis zur Innenstadt beträgt über die Unnaer Straße rund einen Kilometer, so dass von einer fußläufigen Anbindung des FOC an die Innenstadt nicht mehr gesprochen werden kann.</p> <p>Auswirkungen des Internethandels sind in der Auswirkungsanalyse nicht berücksichtigt. Allerdings würden durch Factory Outlet Center der Trend zum Internethandel tendenziell entgegengewirkt, da gerade die besonderen Angebote des FOC stark im Internet angeboten werden. Die Funktion eines FOC geht aber über den reinen Einkauf hinaus und soll auch ein Einkaufsziel besonderer Art und ein soziales Erlebnis vermitteln. Dies kann der reine Internethandel nicht. FOC bieten daher die Chance, Umsätze, die ins Internet abgewandert sind, für den stationären Einzelhandel zurückzugewinnen. Derartige Rückgewinnungsfunktionen sind in der Auswirkungsanalyse bei der Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens in den zentra-</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die jetzige Fußgängerzone ist mit Steinerstraße und Walburgisstraße schon viel zu lang. Eine Konzentration würde der Innenstadt gut tun und Leerstand verhindern; beziehungsweise die Nutzung von Ladenlokalen in bester Lage durch die Türkische Europapartei vermeiden.</li> <li>• Nicht zu Letzt gehen wir mit der FOC Ansiedlung von erheblichen Umsatzeinbußen aus. Diese sind prozentual im übrigen viel höher anzusiedeln, als die im Gutachten angegebenen 11%. Wir glauben den Werler Schuhmarkt so gut zu kennen, dass niemals 5 Millionen Euro mit Schuhe in Werl umgesetzt werden! Das hat natürlich zur Folge, dass das gesamte Gutachten in Zweifel zu ziehen ist. Die jetzigen Umsatzzahlen sind auch in anderen Bereichen zu hoch angesetzt, um die prozentuale Umverteilung zu schönen.</li> <li>• Der Schuheinzelhandel operiert mit Gewinnmargen von ca. 3% vor Steuern! Umsatzeinbußen von 7-15% sind für uns nicht zu verkraften. Folge: mehr Leerstadt in der Innenstadt und eine Verödung derselben. Siehe Ochtrup!</li> <li>• Die Kontrollen, das im Center nur „Altware“ verkauft wird halten wir für sehr schwierig. Auch sollten gleich hohe Strafen festgelegt werden sollte gegen die Auflagen verstoßen werden.</li> </ul> <p><b>Ist ein Center nicht zu vermeiden, sollte in einem städtebaulicher Vertrag folgendes festgelegt werden:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• keine durchläufer Artikel, also ganzjährig verfügbare Standartware</li> </ul>	<p>len Versorgungsbereichen nicht berücksichtigt worden, es ist also keine Abmilderung der Auswirkungen vorgenommen worden. Eine Verstärkung der in der Auswirkungsanalyse prognostizierten Auswirkungen aufgrund einer eventuellen parallelen Realisierung des FOC in Remscheid-Lennep ist nicht zu erwarten. Vielmehr würden eher die beiden FOC in Remscheid und Werl im Wettbewerb stehen. Weitere Umsatzabflüsse zu Lasten der zentralen Versorgungsbereiche sind jedoch nicht zu erwarten.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach den Erhebungen der Auswirkungsanalyse bestehen im Bereich Schuh- und Lederwaren in Werl vier Betriebe mit einer Verkaufsfläche von ca. 1.235 m<sup>2</sup> und einem geschätzten Umsatz von 3,7 Mio. €. Daraus errechnet sich eine Flächenproduktivität (Umsatz pro m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) von 2.995,00 €. Dies ist für den Schuh-Einzelhandel ein unterdurchschnittlicher Wert. Ein Umsatz von 5 Mio. € ergibt sich aus der Auswirkungsanalyse nicht, es ist daher auch nicht davon auszugehen, dass die Umsatzzahlen im Bereich Schuh- und Lederwaren im Gutachten zu hoch angesetzt sind.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass der Schuh-Einzelhandel auf breiter Basis mehr als die genannte Gewinnmarge erzielt. Für den Schuheinzelhandel in Werl dürften diese Zahlen jedenfalls nicht zutreffen.</p> <p>Zur Einrichtung einer Clearingstelle bzw. zur unabhängigen Überwachung der Festsetzungen gibt es derzeit noch keine abschließenden Entscheidungen. Die noch zu treffenden Regelungen werden sich an bewährten Vorbildern von in Betrieb befindlichen Factory Outlet Centern in Deutschland orientieren.</p> <p>Die Umsetzung der Festsetzungen zu den Sortimenten und Waren wird mit dem städtebaulichen Vertrag unterstützt. Die folgenden Hinweise werden für die Erstellung des städtebaulichen Vertrags zur Kenntnis genommen. Ergänzend ist auf folgendes hinzuweisen:</p> <p>Die vorgesehenen Festsetzungen zu den Merkmalen der Ware, die im</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kein Angebot von Überproduktion der aktuellen Saison</li> <li>• Ware muß nachweislich mindestens 6 Monate alt sein!!, nicht 3 Monate!! Warum min. 6 Monate. Der Schuh, die Textilie wird beim Hersteller im November /Dezember für Frühjahr/Sommer produziert. Kommt beim normalen Händler vielleicht im Januar an und soll bis Juni verkauft sein. Nimmt der Hersteller das Produktionsdatum, so kann er bei einer 3 monatigen Frist noch ganz gelassen „Saisonware“ im Outlet verkaufen, wenn für den normalen Händler diese Saison gerade beginnt. Eine Frist von 3 Monate ist somit Augenwischerei des FOC Betreibers. Es sollten 6, besser noch 9 Monate sein!</li> <li>• Installation einer Clearingstelle, welche bei Meinungsverschiedenheiten schlichtend eingreift.</li> <li>• Eine unabhängige Überwachung der Saisonproblematik</li> <li>• Sie sollten infrastrukturelle Investitionen des Centers schon in den Vertrag integrieren, konkrete Baumaßnahmen zur Anbindung an die Innenstadt. Straßen, Fußwege, Begrünung, Kosten für den Pendelverkehr, Hinweisschilder, extra Parkplätze, Abgabe des FOC's das auch in der Innenstadt kostenloses Parken möglich ist, Beteiligung an gemeinsamen Veranstaltungen. Kosten dieser Maßnahmen sind vom Investor zu tragen.</li> <li>• Der städtebauliche Vertrag von Soltau war, seitens des Gutachters, als sehr streng angeführt worden. Vielleicht kann man dort noch extra Punkte lernen.</li> <li>• Es sollten mindestens 25% lokale Anbieter im Center vertreten sein! Für diese lokalen Anbieter (Geschäftssitz Werl plus 20 km/aktueller Betrieb in der Werler Innenstadt) sollten auch Mehrmarkenstores möglich sein.</li> </ul> <p>Ferner sind wir der Meinung, dass es noch nicht zu spät ist das Projekt abzusagen. Hier wird immer wieder das Argument angeführt, macht Ihr es nicht, dann kommt das FOC in die Nachbargemeinde. Die Nachbargemeinden haben sich nun eindeutig (wie Werl in der Vergangenheit ja auch) gegen eine Ansiedlung eines solchen Centers ausgesprochen. Warum lassen Sie es sich nicht schriftlich geben, dass keine der Gemeinden der Hammer Erklärung, unter Androhung einer Millionen hohen Konventionalstrafe, in den nächsten 20 Jahren ein solches Center zuläßt?</p>	<p>FOC verkauft werden dürfen, orientieren sich anderen, vergleichbaren Centern. Die Frage, wann eine Ware nicht mehr der aktuellen Kollektion eines Herstellers entspricht, lässt sich nicht für alle Hersteller einheitlich beantworten, so dass auf die Festsetzung eines festen Zeitraums verzichtet werden soll.</p> <p>Zur Installation einer Clearingstelle zur unabhängigen Überwachung der Saisonproblematik gibt es derzeit noch keine abschließenden Entscheidungen. Die im städtebaulichen Vertrag noch zu treffenden Regelungen werden sich an bewährten Vorbildern von in Betrieb befindlichen Factory Outlet Centern in Deutschland orientieren.</p> <p>Der Stadt liegen bereits erste Anfragen von Einzelhändlern aus der Innenstadt vor, die Interesse an der Eröffnung eines Geschäfts im FOC haben. Die Eröffnung eines zweiten Geschäfts im FOC ermöglicht den örtlichen oder regionalen Einzelhändlern eine Diversifizierung des Angebots und die Realisierung von Synergien zwischen den Geschäften im FOC und in der Innenstadt. Es ist seitens der Stadt Werl nicht vorgesehen, dem Betreiber insoweit bindende Vorgaben zu machen.</p> <p>Es geht der Stadt Werl nicht um die Abwehr von Konkurrenz, sondern um die städtebaulichen Ziele, das sortimentsbezogene Warenangebot in Werl qualitativ aufzuwerten und die mittelzentrale Funktion von Werl zu stärken. Die geplante Ansiedlung soll ferner die Entwicklung des südlichen Erweiterungsring voranbringen.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Lassen Sie uns stattdessen die Potentiale der Werler Innenstadt heben und die Fußgängerzone straffen, um einen durchgängig guten Besatz zu sichern, mit ausreichend kostenlosen Parkplätzen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Soest, Unna und Neheim einfahren und gleichzeitig Verwaltungsaufwand abbauen. Vielleicht ist es, unter den gegebenen Umständen, ja sogar möglich sich auf einheitliche Öffnungszeiten und eine gemeinschaftliche Werbung für die Einkaufsstadt Werl zu einigen.</p>	<p>Für den örtlichen Einzelhandel werden sich mit dem FOC auch Chancen für mehr Kunden und Synergieeffekte ergeben. Die Stadt wird mit den örtlichen Akteuren – auch unabhängig von den Plänen zur Realisierung des FOC – Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivierung der Innenstadt in Angriff nehmen und gemeinsam mit dem Betreiber Konzepte entwickeln, um Synergieeffekte aus der Ansiedlung des FOC für den innerstädtischen Einzelhandel zu realisieren.</p>
18	<p><b>Schreiben Einwander O vom 30.10.2014</b></p> <p>Mit der frühzeitigen Bürgerbeteiligung informieren Sie die Werler Bevölkerung über Ihre Planungen zum Bau eines Factory Outlet Centers (FOC) in Werl. Sie wollen die planungsrechtlichen Grundlagen schaffen. Zu den beiden Planvorhaben gebe ich folgende Stellungnahme ab:</p> <p>1. Standort            Nach den Unterlagen liegt die Planfläche im Bereich eines „südwestlichen Erweiterungsringes“. Für diesen „Erweiterungsring“ gibt es keine Rechtsgrundlage. Für diese Erweiterungsfläche sowie für weitere Erweiterungsflächen besteht in Werl auch kein Bedarf. Dies ergibt sich zum einen daraus, dass die westlich des BPL Nr. 48 im FNP vom 24.4.1978 (!) dargestellte Wohnbaufläche bisher nicht in Anspruch genommen worden ist und zum anderen aus der erwarteten negativen Bevölkerungsentwicklung.</p> <p>Auch für eine gewerbliche Baufläche (hier: Sonstiges Sondergebiet) besteht kein Bedarf. Gewerbliche Baufläche ist in Werl auf absehbare Zeit in ausreichendem Maße vorhanden. An dieser Stelle im Werler Westen Gewerbe (hier als Sondergebiet „Herstellerdirektverkaufszentrum“) anzusiedeln dient erst recht keiner geordneten städtebaulichen Entwicklung. Der Werler Westen, der Südwesten und der Süden dienen dem Wohnen! Hier liegt ein Bruch vor mit der Gefahr, dass weiteres Gewerbe zum Nachteil der Wohnbevölkerung folgt.</p> <p>2. Flächenverbrauch            Die Stadt Werl hat sich in den letzten Jahren immer mehr in die Landschaft ausge-</p>	<p>In den Begründungen wird auf die verschiedenen rechtskräftigen Bauleitpläne hingewiesen, die die Rechtsgrundlage des Erweiterungsringes darstellen. Die Daten und Geltungsbereiche sind in einer Abbildung dargestellt. Ferner hat der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss am 18.02.2014 die Stellungnahme zum neuen LEP beschlossen, in dem beiliegenden Rahmenplan Siedlungsflächenentwicklung ist der südliche Erweiterungsring dargestellt. Es handelt sich bei der Planung zum südlichen Erweiterungsring daher um eine nach wie vor aktuelle städtebauliche Planung der Stadt Werl.</p> <p>Bedarfsberechnungen zu Gewerblichen Bauflächen sind auf das geplante Sondergebiet wegen seiner besonderen Zweckbestimmung („Großflächiger Einzelhandel - Herstellerdirektverkaufszentrum“) nicht anwendbar. Es geht der Stadt Werl um die städtebaulichen Ziele, das sortimentsbezogene Warenangebot in Werl qualitativ aufzuwerten und die mittelzentrale Funktion von Werl zu stärken. Die Verträglichkeit der FOC-Ansiedlung mit der vorhandenen Wohnnutzung ist in den für die Bauleitplanverfahren erarbeiteten Gutachten nachgewiesen worden.</p> <p>Die Siedlungs- und Verkehrsfläche hat in Werl einen Anteil von 23,8 % und</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>breitet. Nun soll eine weitere Fläche von ca. 12 ha in Anspruch genommen werden. So stellt sich die Frage, wie viel Landschaft, wie viel Freiraum die Stadt Werl für Mensch und Natur zukünftig noch erhalten will. Dabei ist doch klar: Boden ist nicht vermehrbar! Gesamtkonzepte sind nicht erkennbar. Der Verpflichtung zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden wird nicht Rechnung getragen.</p> <p>3. Eingriff in Natur und Landschaft Das Vorhaben greift in die Landschaft ein und verändert sie nachhaltig. Der Eingriff widerspricht dem Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NRW), nach dem vermeidbare Beeinträchtigungen, wie im vorliegenden Fall, zu unterlassen sind. Das Vorhaben greift ein in die in diesem Bereich charakteristische und geschützte Kulturlandschaft „Hellwegbörde“. Der Schutz des Orts- und Landschaftsbildes wird nicht beachtet. Der Erholungswert dieses Bereichs für die Naherholung von Spaziergängern — einschließlich Walkerinnen und Walkern —, Fahrradfahrern, Langläufern und zahllosen Personen, die hier ihre Hunde ausführen, wird erheblich beeinträchtigt. Die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan hierzu sind unzutreffend!</p> <p>Der Landschaftsplan VI „Werl“ wird nicht beachtet: - Der Schutz von Hecken (siehe C.14 LB „Hecken südlich von Werl“) wird nicht verfolgt. Diese haben in der strukturarmen und ackerbaulich genutzten Hellwegbörde eine besondere Bedeutung für den Artenschutz. - Die Entwicklungsziele (siehe Festsetzungsraum D.2.08) zur Erweiterung, Pflege und Neuanlage von Gehölzstrukturen mit Saumbereich, zur Anlage von Ackerrandstreifen, Säumen, Feldrainen, Ackerbrachen und unbefestigten („grünen“) Wegen und zur Durchführung von Maßnahmen zum Erosionsschutz werden unterlaufen.</p> <p>Damit wird der Bedeutung für die Belebung des Landschaftsbildes, für die Steigerung der Biotopvielfalt, für den Schutz des Grund- und Oberflächenwassers, für den besonderen Schutz des hier vorhandenen Bodens und zur Steigerung des Erholungswertes der Landschaft nicht Rechnung getragen. Dies ist unverständlich, hat doch die Stadt Werl dem Landschaftsplan zugestimmt.</p> <p>Durch die Inanspruchnahme des Freiraumes wird Lebensraum für Fauna und Flora vernichtet. Die vorhandenen Arten werden weit über die Grenzen des Plangebietes hinaus verdrängt, soweit sie sich hier überhaupt (zusätzlich) ansiedeln können. Hier-</p>	<p>hat seit 2008 im Vergleich mit Land und Kreis nur unterdurchschnittlich zugenommen. Insofern wird der Verpflichtung zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden bereits Rechnung getragen. Es werden nur 0,2 % der landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen.</p> <p>Alle genannten Aspekte sind im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag und im Umweltbericht untersucht und bewertet worden. Landschaftsschutzgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile sind hier allerdings nicht vorhanden, ebenso wenig besondere Freiraumfunktionen. Vermeidbare Beeinträchtigungen werden auch im vorliegenden Fall unterlassen, allerdings wird von Gesetzes wegen als Vermeidungsmaßnahme nicht der Verzicht auf das Projekt als solches gefordert.</p> <p>Auf den Landschaftsplan nimmt der Landschaftspflegerische Fachbeitrag ausführlich Bezug. Der Landschaftspflegerische Fachbeitrag benennt eingehend Konflikte und Eingriffe und formuliert die Ausgleichsmaßnahmen. Um Auswirkungen auf die großräumliche Kulturlandschaft zu vermeiden, werden an den Rändern und in der Umgebung des Plangebiets insbesondere Maßnahmen zur Entwicklung einer strukturreichen Feldflur durch Schaffung von Ackerwildkrautstreifen und artenreichen Säumen sowie zur Optimierung der Kulturlandschaft durch Schaffung abwechslungsreicher eingegrünter Ortsränder mit Hecken und Alleen als Übergänge zum Offenland angestrebt.</p> <p>Auch nach der Beurteilung des Fachdezernats der Bezirksregierung Arnsberg steht der Landschaftsplan VI mit seinen Entwicklungszielen und Festsetzungen dem Vorhaben nicht entgegen. Schutzgebiete sind von der geplanten Maßnahme nicht betroffen.</p> <p>Im Fachbeitrag Artenschutz wurde festgestellt, dass beide Feldlerchen-Paare ihren Brutplatz im Maisfeld lediglich für eine Brut nutzen konnten und ihn dann wegen der inzwischen zu dichten und hohen Vegetation auf-</p>



Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>zu treffen die Unterlagen keine Aussagen.</p> <p>Der geplante, beleuchtete Werbepylon von ca. 40 m Höhe wird einen weiteren negativen Einfluss auf die Tierwelt, insbesondere die Vögel, haben.</p> <p>Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Wert, den Natur und Landschaft für Mensch, Tier und Fauna darstellt, außer acht bleibt. Die Planvorhaben zeugen von keinem sorgsamem Umgang mit diesen Schätzen.</p> <p>4. Flächenversiegelung Werl hat bereits heute eine recht starke Versiegelung ihrer besiedelten Flächen. So mussten umfangreiche Maßnahmen zum Hochwasserschutz getroffen werden. Die Pläne lassen auf weiteren 12 ha gewaltige Flächenversiegelungen zu. Die Auswirkungen werden nicht ausreichend betrachtet.</p> <p>Die Einleitung des unbelasteten Niederschlagswassers in Vorfluter erhöht die Gefahr von unmittelbaren Hochwässern. Eine gefahrlose Ableitung ist nicht nachgewiesen. Über die zusätzliche Belastung des westlichen Hauptsammlers gibt es keine Angaben. Es ist nicht dargelegt, wie sich weitere Anschlüsse, insbesondere einer so großen Fläche, auf die Hochwassersituation, auch als Rückstau für den angeschlossenen besiedelten Bereich, auswirken. Eine Betrachtung der Entwässerungssituation erst im Baugenehmigungsverfahren kommt zu spät! Sie lässt eine im Bebauungsplanverfahren zu treffende Abwägung und sachgerechte Entscheidung nicht zu.</p>	<p>geben mussten. Der Verlust eines Brutplatzes bedeutet aus Gutachtersicht zwar einen Eingriff in die lokale Population, der Eingriff ist aber als geringfügig einzustufen, sofern er außerhalb der Brutzeit erfolgt. Die durch die geplante Maßnahme bedingte Flächenumwidmung wurde deshalb nicht als ausgleichspflichtig eingestuft. Die artenschutzrechtliche Bewertung wird vom Gutachter im späteren Bebauungsplanverfahren mit der ULB abgestimmt.</p> <p>Der Pylon wird nach den beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplans keine Höhe von 40 m über Gelände erreichen, sondern von max. 33 m. <i>Die umweltbezogenen Auswirkungen des Projekts, namentlich auch auf die Tierwelt, sind im Umweltbericht und den Fachbeiträgen untersucht worden.</i></p> <p>Diese Beurteilung teilt die Stadt Werl aus den vorgenannten Gründen nicht.</p> <p>Im Umweltbericht wird auf eine Versiegelung von etwa 9,0 ha für die Bauvorhaben im Sondergebiet und zusätzlich von ca. 0,1 ha im Bereich der Straßenverkehrsflächen hingewiesen. <i>Die umweltbezogenen Auswirkungen des Projekts sind im Umweltbericht und den Fachbeiträgen untersucht worden.</i></p> <p>Ein Entwässerungsgutachten, das eine gefahrlose Ableitung nachweist, wird im weiteren Bebauungsplanverfahren erstellt. Das unbelastete Niederschlags- und Drainagewasser wird in einen nahegelegenen Vorfluter eingeleitet, das Niederschlagswasser der Verkehrs- und Stellplatzflächen wird der Kanalisation zugeführt. Wenn die Kanalisation nicht ausreichend dimensioniert ist, werden Rückhaltemaßnahmen erfolgen; dies wird in einem Entwässerungsgutachten untersucht. Innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Pflanzfläche im Norden des Plangebiets, parallel zur B1, soll die Anlage einer naturnahen Wasserfläche mit einer Größe von 4.000 m<sup>2</sup> zulässig sein, die zugleich der Rückhaltung des unbelasteten Niederschlagswasser dient (Textliche Festsetzung 1.5 des Bebauungsplan-Vorentwurfs).</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Ich erwarte, dass bei Errichtung des FOC an anderer Stelle im Stadtgebiet Fläche in vergleichbarer Größe entsiegelt wird.</p> <p>5. Verkehr Mit dem FOC wird zusätzlicher Kraftfahrzeugverkehr in unser Stadtgebiet geführt. Dies hat erhebliche negative Auswirkungen auf den Straßenverkehr für Autofahrer und Fahrradfahrer, für Fußgänger und — vor allem — auf Anwohner durch die Fahrzeuge selbst und den durch sie verursachten Lärm sowie Schadstoffemissionen wie Feinstaub und CO<sub>2</sub>. Die Gutachten betrachten die Situation nur unzureichend bis gar nicht.</p> <p>Außer Acht gelassen wird der Sonntagsverkauf. Hier treffen an der B1 Fahrzeugverkehre aus der Innenstadt, dem Gewerbegebiet Büderich und dem FOC aufeinander sowie der Rückreiseverkehr aus dem Sauerland ins Ruhrgebiet.</p> <p>Komplett außer Acht gelassen wird der Umleitungsverkehr auf der Bundesstraße 1 bei Unfällen und Sperrungen auf den beiden Autobahnen, der sich bereits jetzt sehr häufig zeigt und schon heute eine besonders starke Belastung darstellt.</p>	<p>Der Kompensationsumfang ist im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag ermittelt, die konkreten Kompensationsmaßnahmen werden mit der Unteren Landschaftsbehörde im Bebauungsplanverfahren abgestimmt.</p> <p>Die wesentlichen Auswirkungen wurden im Verkehrs- und im Lärmgutachten eingehend geprüft. Die verkehrliche Untersuchung (IGS, April 2014) zeigt Maßnahmen auf, um auch in der Spitzenzeit eine mindestens ausreichend Verkehrsqualität am Knotenpunkt B1/ Unnaer Straße / Zufahrt FOC zu erreichen. Nach den Berechnungen des schalltechnischen Fachgutachtens (ACCON Köln GmbH, April 2014) sind die Auswirkungen der zu erwartenden Mehrverkehre auf die Geräuschsituation auf öffentlichen Straßen – mit Ausnahme der Ortdurchfahrt Werl-Hilbeck – so gering, dass keine organisatorischen Maßnahmen zur Verminderung der Geräuschemissionen ergriffen werden müssen. Die Situation wird weitgehend durch den bestehenden Verkehr geprägt und sich zukünftig nur marginal ändern. Die Beurteilungspegel liegen unter den als bedenklich einzustufenden Auslösewerten für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen. Im Hinblick auf die Situation im Werl-Hilbeck wird auf den nachstehenden Abwägungsvorschlag verwiesen.</p> <p>Für Fußgänger und Radfahrer werden im weiteren Verfahren noch Verbesserungsmaßnahmen geprüft.</p> <p>Die Situation von Luftschadstoffen ist nach Auskunft des Landes nicht auffällig, so dass auf Messstationen an B1 und A 445 verzichtet wurde; <del>die verkehrsbedingten Luftschadstoffe werden in den nächsten Jahren durch verschärfte Abgasnormen sukzessive abnehmen.</del></p> <p>.</p> <p>Ein Sonntagsverkauf wird nur im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben im Ladenöffnungsgesetz NRW zulässig sein (4 Sonntage). Dies wurde in der Verkehrsanalyse entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Es können nicht alle denkbaren Stör- und Unfälle in Szenarien einbezogen und berechnet werden. Weder die Autobahnen noch die Bundesstraße</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Es fehlen Betrachtung und Bewertung der Verkehrssituationen mit den entsprechenden Lärm- und Schadstoffemissionen in Hilbeck und Büderich, hier auch der Rückstau.</p>	<p>sind auf solche seltenen Fälle ausgelegt; es ist nicht erkennbar, warum diese Ausnahmefälle bei diesem Projekt bemessungsrelevant sein sollten.</p> <p>Der Verkehrsgutachter (IGS, April 2014) geht für die A 445 nördlich der Anschlussstelle Werl-Zentrum als Folge der FOC-Ansiedlung von einen Anstieg von 16.200 auf 18.200 Kfz/Tag (+ 2.000 Kfz/Tag) aus. Diese Zunahme um 12 % wird selbst für den Fall, dass der gesamte zusätzliche Verkehr A 445 nördlich der Anschlussstelle Werl-Zentrum durch Hilbeck fließt, zu einer Pegelerhöhung um max. 0,4 dB(A) führen, wobei es sich um eine aus lärmtechnischer Sicht für das menschliche Ohr nicht bzw. kaum wahrnehmbare Erhöhung handelt (OVG Münster, Urteil vom 6.2.2014, 2 D 104/12.NE).</p> <p>Aus den Umgebungslärmkarten des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen („Lärmkartierung 2013“, abrufbar unter <a href="http://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de">www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de</a>) ergeben sich allerdings für die Ortsdurchfahrt von Hilbeck bereits hohe Lärmwerte (Lärm-index <math>L_{DEN}</math>, an straßennahen Fassaden teilweise sogar über 75 dB(A).</p> <p>Der Ortsteil Werl-Hilbeck entlang der Ortsdurchfahrt der B 63 stellt im Hinblick auf den (Straßenverkehrs-)Lärm einen Bereich mit prioritärem Handlungsbedarf dar. Zur Reduzierung der Lärmbelastung hat die Stadt Werl im Jahr 2010 den Lärmaktionsplan „Teilaktionsplan Werl – 2008 – 1“ aufgestellt. Die Verkehrslärmsituation zeichnet sich dadurch aus, dass die B 63 als Straßenverbindung für den großräumigen Verkehr (Verbindung der A 44 bzw. der A 445 und der A 2) vorrangig den Durchgangsverkehr abwickelt und laut Lärmaktionsplan eine tägliche Verkehrsbelastung von ca. 22.000 Kfz mit einem überdurchschnittlich hohen Schwerlastanteil (ca. 3.200 Fahrzeuge/Tag) aufweist. In dem Teilaktionsplan Werl – 2008 – 1 sind Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms benannt. Auf einer Länge von ca. 800 m in einem Teilbereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck ist ein Umbau vorgesehen (und zwischenzeitlich durchgeführt), durch den eine Verringerung des Straßenverkehrslärms durch Reduzierung der Durchgangsgeschwindigkeit erzielt werden sollte. Die Geschwindigkeitsreduzierung sollte insbesondere durch die Verringerung des Straßenquerschnitts von 8,50 m auf 6,50 m und den Bau von Fahrbahnteilern erreicht werden. Dar-</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>über hinaus sollte eine Lärminderung durch die Verstetigung des Verkehrsflusses durch die Einrichtung gesonderter Abbiegespuren erreicht werden. In dem Bericht über die Lärmaktionsplanung Stufe 2 der Stadt Werl vom 13.11.2014 ist allerdings geäußert worden, dass trotz Abschlusses baulicher und verkehrsberuhigender Maßnahmen keine spürbare Lärminderung im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck der Bundesstraße 63 eingetreten ist.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung des Teilaktionsplans Werl 2008 – 1 wurde die Anordnung eines Lkw-(Nacht-)Fahrverbots als lärmindernde Maßnahme für die Anlieger an der Ortsdurchfahrt Hilbeck der B 63 untersucht. Ein derartiges Fahrverbot würde allerdings der Zweckbestimmung der B 63, den weiträumigen Verkehr und somit auch den Ausweichverkehr der Autobahn aufzunehmen, widersprechen. Die B 63 dient bei Baustellen auf der A 1, der A 2 und der A 44 als Umleitungsstrecke für Großraum- und Schwertransporte. Zudem weist die Ortsdurchfahrt Hilbeck der B 63 hohe Anteile von Ziel- und Quellverkehr zu den Gewerbegebieten in Hamm und Werl auf. Dieser Verkehr würde die Strecke weiterhin nutzen, so dass eine spürbare Entlastung durch das Lkw-Fahrverbot voraussichtlich nicht eingetreten wäre.</p> <p>Im Rahmen der Lärm-Aktionsplanung wurde auch der Einbau von offenporigem Asphalt (Flüsterasphalt) als Lärminderungsmaßnahme geprüft. Da die lärmindernde Wirkung von offenporigem Asphalt erst ab Geschwindigkeiten oberhalb von 60 km/h eintritt und die höchstzulässige Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt Hilbeck 50 km/h beträgt, ist eine Lärminderung durch den Einbau einer offenporigen Asphaltdecke der herkömmlichen Art nicht zu erwarten. Der Einbau innovativer Fahrbahnbeläge kommt für die Ortsdurchfahrt Hilbeck der B 63 nicht infrage, da diese innovativen Fahrbahnbeläge nicht für hohe Verkehrsbelastungen mit Schwerlastanteil konzipiert sind, sondern für den Pkw-dominierten innerstädtischen Verkehr.</p> <p>Auch baulicher Schallschutz wie die Errichtung von Schallschutzwällen und -wänden scheidet als lärmindernde Maßnahme in der Ortsdurchfahrt Hilbeck aus Gründen der Wahrung des dörflichen Ortsbildes und vor dem Hintergrund einer mittelfristig sehr wirksamen Alternative, nämlich des Weiterbaus der A 445 – dazu sogleich – aus.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>Ergänzend ist zur Lärmsituation in der Ortsdurchfahrt Hilbeck der B 63 festzuhalten, dass die Stadt Werl kaum Möglichkeiten zur Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen hat, da sie nicht Straßenbaulastträger der Bundesstraße 63 ist.</p> <p>Allerdings steht eine effektive Maßnahme zur nachhaltigen Reduzierung des Lärms im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck in Aussicht. Es ist geplant, die Autobahn A 445 zwischen der Anschlussstelle Werl-Nord und der Anschlussstelle Hamm-Rhynern der A 2 weiterzubauen. Durch die Verlagerung des Verkehrs auf einen neu errichteten Autobahnabschnitt wird eine effektive Verminderung der Lärmbelastung der Anlieger der Ortsdurchfahrt Hilbeck erreicht. Der Ausbau der A 445 ist im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf vorgesehen. Das Planfeststellungsverfahren zum Weiterbau der A 445 zwischen Werl und der A 2 wurde bereits im Februar 2011 eingeleitet. Die Planunterlagen haben im Februar/März 2011 offenlegen. Im November 2012 hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein Erörterungstermin stattgefunden. In dem Erörterungstermin hat der Landesbetrieb Straßen.NRW ergänzende Untersuchungen/Prüfungen zugesagt.</p> <p>Zu den bei der Ausweisung von größeren Baugebieten zu bewältigenden planerischen Konflikten gehört auch die außerhalb des Plangebiets zu erwartende Zunahme des Verkehrs, soweit sie in einem ursächlichen Zusammenhang mit der Planung steht und mehr als geringfügig ist. Aufgrund der bei der Stadt Werl vorhandenen Erkenntnisse aufgrund der Umgebungslärm-Kartierung sowie des Teilaktionsplans Werl – 2008 – 1 war davon auszugehen, dass im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck aufgrund der hohen Vorbelastung bereits geringfügige Zunahmen des Verkehrslärms nicht mehr als geringfügig bewertet werden können.</p> <p>Aus diesem Grunde hat der Vorhabenträger die Verkehrslärm-Vorbelastung im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck sowie die aufgrund der FOC-Ansiedlung zu erwartende Lärmzunahme gutachterlich untersuchen lassen (ACCON Köln GmbH, „Ermittlung der Häuser im Ortsteil Hilbeck der Stadt Werl, an denen die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten werden“ vom 23.06.2015). In einem ersten Schritt wurde durch überschlägige Berechnungen zur sicheren Seite ermittelt, an welchen Häusern potentiell Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz erfüllt</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>sein könnten. Da die planungsbedingten Mehrverkehre nur zur Tageszeit zu erwarten sind, hat sich die Untersuchung auf den Beurteilungszeitraum „tags“ beschränkt (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr). Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck schon im Bestand an insgesamt 27 Häusern die Sanierungsauslöswerte tags (67 dB(A) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen sowie in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Siedlungsgebieten sowie 69 dB(A) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten) überschritten werden. An zwanzig Häusern liegen die Immissionspegel tags über 70 dB(A) und damit im gesundheitsgefährdenden Bereich. An der Fassade des Hauses Werler Straße 44 wird mit einem Maximalpegel tags von 73 dB(A) der höchste Wert erreicht, ansonsten liegen die Höchstwerte an fünf Fassaden bei 72 dB(A).</p> <p>Bei einer konservativen Abschätzung durch die Überlagerung der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der A 445 Richtung Norden ist für die Tageszeit im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck von einer FOC- bedingten Pegelzunahme von zwischen 0,2 und 0,4 dB(A) auszugehen. Wie die genannte Untersuchung zeigt, ergeben sich durch das erwartete planungsbedingte Mehrverkehrsaufkommen keine zusätzlichen Häuser mit Überschreitungen der Lärmsanierungswerte tags.</p> <p>Eine Erhöhung des Lärmpegels um maximal 0,4 dB(A) ist aus lärmtechnischer Sicht für das menschliche Ohr nicht bzw. kaum wahrnehmbar. Jedoch ist angesichts der erheblichen Lärmvorbelastung, die bei siebenundzwanzig Häusern die jeweils relevanten Sanierungswerte übersteigt und bei zwanzig Häusern bereits die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht bzw. überschritten hat, davon auszugehen, dass auch eine quantitativ nur geringe, nicht bzw. kaum wahrnehmbare Pegelerhöhung im Rahmen der Bewertung und Abwägung nicht mehr als unwesentlich oder geringfügig angesehen werden kann.</p> <p>Die Stadt Werl geht daher davon aus, dass die prognostizierte FOC- bedingte Pegelzunahme wesentlich und mit einem sehr hohen Gewicht in der Abwägung zu berücksichtigen ist. Angesichts der bereits bestehenden Vorbelastungen sind <i>voraussichtlich in jedem Fall</i> kompensatorische Maßnahmen notwendig. Wie im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung bereits dargelegt wurde, kommen aktive Schallschutzmaßnahmen oder</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>kurzfristig umsetzbare verkehrsreduzierende Maßnahmen nicht in Betracht. Allerdings wird durch den Weiterbau der A 445 zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern die Verkehrsbelastung und damit die Lärmpegel im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck deutlich reduziert, so dass schon durch den Wegfall der Belastung mit Schwerverkehr davon auszugehen ist, dass keine kritischen Lärmbelastungen mehr vorliegen werden.</p> <p>Aufgrund der Berücksichtigung im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf sowie des bereits laufenden Planfeststellungsverfahrens geht die Stadt davon aus, dass der Weiterbau der A 445 zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern grundsätzlich gesichert ist. Allerdings ist derzeit noch nicht absehbar, wann diese Baumaßnahme durchgeführt wird und ob die Verkehrslärmreduzierung daher innerhalb eines den Betroffenen in Werl-Hilbeck zumutbaren Zeitraums eintreten wird.</p> <p>Die Stadt Werl hat angesichts dieser Situation abgewogen, ob die Planung für das FOC vertretbar ist oder von der Planung abgesehen werden muss. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Ansiedlung des FOC für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Werl von herausragender Bedeutung ist. Das FOC ist ein Projekt, das die Wirtschaftskraft der Stadt Werl stärken, die Beschäftigungsquote steigern und die Stadt Werl über die Stadtgrenzen hinaus überregional bekannt machen und auf diese Weise neue Kunden/Besucher nach Werl führen soll.</p> <p>Angesichts dieser Bedeutung der FOC-Planung für die Stadt Werl sowie der absehbaren Reduzierung der Verkehrslärmbelastung in der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck durch den Weiterbau der A 445 hält die Stadt Werl den Verzicht auf die Planung nicht für das einzig denkbare Ergebnis einer gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander.</p> <p>In dieser Situation ist es als Ergebnis einer gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander vertretbar, auf die Planung nicht zu verzichten (oder die Planung zeitlich zu verschieben), sondern für den Übergangszeitraum bis zur Fertigstellung der A 445 zwischen Werl Nord und Hamm-Rhynern der planbedingten Zunahme des Verkehrslärms im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck durch die Gewährung eines Zuschusses passiven Schallschutzmaßnahmen zu begegnen.</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Im Bereich der Autobahnabfahrt A 445 „Werl Zentrum“ soll die B 1 an der neuen Kreuzung (Unnaer Straße) eine vierte Ampel erhalten. Bereits jetzt verursachen die drei in geringem Abstand vorhandenen Ampeln entgegen den Äußerungen des Landesbetriebs Straßen NRW im Erörterungstermin zur K 18n („es werden intelligente Ampeln aufgestellt“) regelmäßig Staus und lange Wartezeiten. Dies tritt neben den o. a. Verkehrssituationen auf den Autobahnen vor allem dann ein, wenn Fahrradfahrer oder Fußgänger ihre Ampeln nutzen. Durch eine weitere Ampel kann die Situation nicht besser werden, mag die Ampelsteuerung noch so „intelligent“ sein. Von dieser unzumutbaren Situation ist insbesondere Buderich betroffen. Dem Gutachten kann nach den Erfahrungen aus den letzten beiden Jahren nicht gefolgt werden. Die Rückstaus führen ebenfalls zu erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastungen (welche, wie bereits angeführt, nicht betrachtet werden).</p>	<p>nen. Die konkreten Regelungen sollen sich nach heutiger Einschätzung an den Vorgaben des § 42 Abs. 1 BImSchG sowie der 24. BImSchV orientieren. Eine konkrete Aussage oder Regelung zu der Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen erscheint parallel zu der Flächennutzungsplan-Änderung noch nicht erforderlich zu sein, eine solche Regelung müsste, sofern erforderlich, im zeitlichen Zusammenhang mit der Schaffung von Planungsrecht im Bebauungsplan getroffen werden.</p> <p>Aus Richtung Buderich fließen nach der verkehrlichen Untersuchung (IGS; April 2014) nur rund 5% des Verkehrs zum FOC, es wird eine Verkehrszunahme von 200 Fahrzeugen in 24 Stunden prognostiziert. Angesichts dieser geringen Verkehrszunahme sind Überlastungen an den Knotenpunkten in Buderich ausgeschlossen.</p> <p>Die verkehrliche Untersuchung (IGS, April 2014) hat festgestellt, dass das durch das FOC zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht ohne weitere Maßnahmen über das vorhandene Straßennetz abgewickelt werden kann. Um auch in der Spitzenzeit eine mindestens ausreichend Verkehrsqualität am Knotenpunkt B1/ Unnaer Straße / Zufahrt FOC zu erreichen, sind eine Signalisierung des Knotenpunktes und ein Umbau mit der Anordnung weiterer Fahrstreifen notwendig. Darüber hinaus wird in der westlichen Anschlussstelle Werl-Zentrum der BAB 445 ein zweiter Rechtsabbiegerfahrstreifen angeordnet, welcher am Knotenpunkt B1 / Zufahrt FOC in einen freilaufend neben einer Dreiecksinsel geführten Rechtsabbiegerfahrstreifen übergeht. Die entsprechende Planung zum Knotenumbau und zur Signalisierung ist bereits erstellt und mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abgestimmt. Das Verkehrsgutachten von IGS erwartet bei Umsetzung dieser Maßnahmen in den Spitzenstunden an den Knoten eine sehr gute bis zufriedenstellende Verkehrsqualität. Lediglich die Ein- und Ausbieger in/aus der Unnaer Straße (nur an Wochentagen) sowie an Samstagen die Ausfahrer von FOC-Gelände in Richtung BAB 445 oder Unnaer Straße erwartet eine in der Spitzenstunde ausreichende Verkehrsqualität. Die restlichen untersuchten Knotenpunkte im Umfeld des Factory-Outlet-Center können die zukünftigen Verkehre ohne weitere bauliche Maßnahmen aufnehmen. Teilweise sind geringfügige Anpassungen der Signalsteuerung notwendig, um die Wartezeiten zu verkürzen und so einen mindestens ausreichend Verkehrsablauf zu gewährleisten. Damit ist eine sichere und leichte Abwicklung der Verkehre im Umfeld des FOC gutachterlich nachgewiesen. <i>In Abstimmung mit dem Landesbetrieb Stra-</i></p>



Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Im Bereich der B 1 sind Straßen, Wege und Ampeln allein auf den Kraftfahrzeugverkehr ausgerichtet, und dies noch nicht einmal gut gelöst. Fußgänger und Fahrradfahrer ziehen sprichwörtlich den Kürzeren. Eine B 1-Überquerung ist gar nicht vorgesehen, siehe Anschlüsse K 18n und Unnaer Straße an die B 1. Der zunehmende Verkehr wird die Situation noch verschlechtern.</p> <p>Auch für die mit dem Fahrrad zur Schule fahrenden Kinder wird der zunehmende Verkehr die Situation noch gefährlicher machen.</p> <p>Die Verkehrsbetrachtungen beziehen sich ausschließlich auf den Kfz-Verkehr. Öffentliche Verkehrsmittel werden nicht betrachtet. Eine Verbindung Bahnhof / Busbahnhof zum FOC - und damit auch zur Innenstadt — kommt nicht vor. Emissions-einsparungen werden nicht ermittelt.</p> <p>6. Bodendenkmäler Laut Begründung zum Bebauungsplan sind Auswirkungen auf Denkmäler nicht zu erwarten. Dies trifft nicht zu! Nach Angaben von Herrn Dr. Michael Baales, Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe, am 23.10.2014 auf einer Veranstaltung des Neuen Heimat- und Geschichtsvereins Werl e.V. sind im Plangebiet sehr wohl Bodendenkmäler vorhanden. Dies hat er der Stadt Werl vor ca. 20 Jahren gemeldet mit der Bitte, sie in die Denkmalliste einzutragen. Dies ist bis heute nicht geschehen, was völlig unverständlich ist. So er-</p>	<p><i>Ben.NRW – Autobahnniederlassung Hamm – werden im Rahmen der weiteren Bauleitplanung aufgrund der zwischenzeitlichen Herstellung des Knotens B 1 / K 18 n noch einmal drei Knotenpunkte untersucht, um eine Aussage zum aktuellen Verkehrsgeschehen zu erhalten.</i></p> <p>Eine Querung der B1 für Fußgänger und Radfahrer ist an der Kreuzung mit der Unnaer Straße eingeplant und wird im weiteren Bebauungsplanverfahren präzisiert.</p> <p>Die Schulwegesicherheit ist von dem Vorhaben im bisherigen Außenbereich nicht wesentlich berührt. <del>Vor dem Hintergrund der FOC-Öffnungszeiten und den allgemeinen Unterrichtszeiten ist eine zusätzliche Gefährdung der Schulwege nicht zu erkennen.</del></p> <p>Es ist Ziel der Stadt Werl, sowohl den Bahnhof Werl als auch das Ortszentrum von Werl mit einem Shuttle-Bus an das FOC anzubinden. Verbindliche Regelungen werden im städtebaulichen Vertrag vereinbart. Der beabsichtigte Shuttle-Bus soll eine gute Verbindung zu Innenstadt und Bahnhof herstellen und ist vorrangig für Bahnnutzer interessant. Der Anteil an Kunden, die das FOC nicht mit dem Kfz aufsuchen, beträgt gemäß Verkehrsgutachten etwa 10%, durchschnittlich also etwa 620 Besucher pro Tag. <del>Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass viele der potentiellen Kunden bislang in das FOC nach Roermond fahren. Die einfache Formel ÖV = weniger Emissionen greift zudem zu kurz. Die ÖV-Quote kann bei FOC wegen des großen Einzugsbereichs nicht beliebig erhöht werden; außerdem müssten bei Vergleichen auch Einsparungen von Kunden bilanziert werden, die bisher nach Roermond und künftig nach Werl zum FOC fahren.</del></p> <p>Mögliche Bodenfunde mit Denkmaleigenschaften werden der Errichtung des geplanten FOC nicht grundsätzlich entgegenstehen. Das geplante Sondergebiet umfasst zwar einen nicht unerheblichen Bereich der „Kaiserzeitlichen Wüstung östlich der Abfahrt BAB 445 (Wüstung Slanmode)“, die vorgesehenen überbaubaren Grundstücksflächen liegen aber nach einem vom LWL Archäologie übermittelten Lageplan im Wesentlichen außerhalb des für die genannte Wüstung gekennzeichneten Bereichs. Voraussichtlich</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>scheint es unverantwortlich, Bodendenkmäler erst zum Zeitpunkt der Baumaßnahmen zu betrachten.</p> <p>7. Sicherstellung eines Rückbaus Beispiele zeigen, dass FOC nicht immer Gewinn bringend betrieben werden und geschlossen werden müssen. Diese Situation wird in den Unterlagen nicht betrachtet. Es gibt keine Aussagen dazu, inwieweit zum Beispiel in einen städtebaulichen Vertrag mit den Investoren von diesen Rücklagen gebildet oder Rückgriffe auf sie ermöglicht werden, die auch im Falle einer Insolvenz greifen. Somit besteht die große Gefahr, dass in einem solchen, nicht auszuschließenden Fall eine „Bauruine“ in der Landschaft verbleibt.</p> <p><b>Zusammenfassung</b> Die ausliegenden Planunterlagen lassen zahlreiche Fragen unbeantwortet, sie sind zum großen Teil nicht schlüssig und ziehen unlogische Folgerungen. Ein FOC ist — wie oben dargelegt — insbesondere aus Gründen des Umwelt- und Naturschutzes nicht verträglich. Im Ergebnis lehne ich das Vorhaben FOC ab. Die Bauleitplanverfahren sind einzustellen.</p>	<p>werden Erkundungen (z.B. Sondagen) in Zusammenarbeit mit dem LWL Archäologie erforderlich, die im Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden sollen, um die Schutzwürdigkeit der Wüstung zu untersuchen und den Umgang mit den Befunden festzulegen.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass das FOC nur realisiert wird, wenn zuvor ausreichende langfristige Mietverträge mit leistungsfähigen Mietern geschlossen worden sind. Die Gefahr eines Scheiterns des FOC nach Realisierung wird daher als gering eingeschätzt. Rückbauverpflichtungen sind daher für den Städtebaulichen Vertrag nicht vorgesehen. Die großen internationalen FOC-Entwickler (McArthurGlen; Value Retail; Neinver, die das FOC in Werl entwickeln und betreiben werden) haben noch kein Center geschlossen.</p> <p>Kenntnisnahme; zu den einzelnen Aspekten ist im Zusammenhang jeweils ausführlich Stellung genommen worden.</p>
19	<p><b>Schreiben Neuer Heimat- und Geschichtsverein Werl e.V. vom 26.11.2014</b></p> <p>unter Bezugnahme auf die mit Ihnen im städtischen Planungs- und Umweltausschuss geführten Gespräche nehme ich zu Ihrer Anfrage vom 18. September gern Stellung. Für die uns zur Verfügung gestellten Informationen danke ich Ihnen.</p> <p>Der Neue Heimat- und Geschichtsverein begrüßt mit deutlicher Mehrheit der Mitglieder des Vorstandes und des Beirates das Planungskonzept für das Factory Outlet Center (FOC) in Werl am Hellweg.</p> <p>Die Führungsgremien des Vereins verkennen nicht, dass die von der Naturschutzgruppe unseres Vereins vorgetragene Gesichtspunkte der Gefährdung der Umwelt an dem für das FOC geplanten Standort möglicherweise eintreten werden. Die bisher ausschließlich als Ackerflächen genutzten Grundstücke würden im Fall ihres Überbautwerdens Umweltbeeinträchtigen erleiden.</p> <p>Auch wird nicht verkannt, dass der Leiter der Bodendenkmalpflege des LWL in Olpe</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Herr Dr. Baales gute Gründe für den Erhalt der als Bauland für das FOC vorgesehenen Ackerflächen vorträgt, weil die wahrscheinlich aus Zeiten früherer Besiedlung im Boden liegenden historisch bedeutsamen Funde gefährdet werden könnten. Die Entscheidung über die genannten Risiken ist jedoch nicht die Aufgabe des Neuen Heimat- und Geschichtsvereins Werl e. V. sondern vielmehr Aufgabe der zuständigen Entscheidungsgremien der Stadt Werl und des Landes Nordrhein- Westfalen. Unsere Aufgabe ist es lediglich im Rahmen unseres Satzungsauftrages auf solche Risiken hinzuweisen.</p> <p>Der Vorstand des Neuen Heimat- und Geschichtsvereins möchte sich besonders zu der Frage äußern, ob das in der Planung vorgesehene FOC negative Auswirkungen auf die harmonische Gestaltung der historischen Altstadt haben wird. Auf die politische Diskussion zu diesem Thema in politischen Gremien sowie innerhalb des Wirtschaftsringes unserer Stadt darf ich Bezug nehmen.</p> <p>Der Neue Heimat- und Geschichtsverein ist an einer Verbesserung des Geschäftsangebots in allen Teilen der Stadt vor allem aber in der historischen Altstadt interessiert. Die publikumsfreundliche Förderung eines verbesserten Warenangebots im Altstadtbereich wirkt sich stark auf die Attraktivität Werls aus und ist uns deshalb ein Anliegen. Eine „Verödung“ der Altstadt würde Risiken für das historische Erbe der Stadt Werl mit sich bringen, die in keinem ausgewogenen Verhältnis zu den Vorteilen eines FOC 's stünden.</p> <p>Die Mehrheit der Mitglieder unseres Vorstands und Beirats halten unter Berücksichtigung von Erfahrungen mit FOCs in anderen Städten die Gefahr einer „Verödung“ der Altstadt für gering. Wichtig scheint uns, dass es gelingt, das FOC so an die Innenstadt anzubinden, dass die Besucher des FOC zwanglos ermuntert werden, unter Ausnutzung eines kostenlosen Shuttle-Service nicht nur die Geschäfte des FOC sondern auch Restaurants und Läden der Innenstadt aufzusuchen.</p> <p>Auch stadtplanerische Maßnahmen die zu einer besseren Anpassung des Angebots der Stadt an die Mentalität der auswärtigen FOC - Besucher führen, können die Attraktivität der Altstadt für auswärtige Besucher erhöhen und dadurch zu stärkerer Belebung der Werler Innenstadt führen. Die Chancen für eine derartige Entwicklung hält die Mehrheit der Mitglieder unserer Führungsgremien für groß.</p>	<p>Dieser Einschätzung wird zugestimmt.</p> <p>Die Herstellung einer solchen Anbindung ist auch Ziel der Stadt Werl. Die Einzelheiten werden in einem städtebaulichen Vertrag mit dem Investor geregelt. Insbesondere die Einrichtung eines Shuttles zu Altstadt und Bahnhof ist Ziel der Stadt Werl.</p> <p>Für den örtlichen Einzelhandel werden sich mit dem FOC auch Chancen für mehr Kunden und Synergieeffekte ergeben. Die Stadt wird mit den örtlichen Akteuren Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivierung der Innenstadt in Angriff nehmen und gemeinsam Konzepte entwickeln, um Synergieeffekte aus der Ansiedlung des FOC für den innerstädtischen Einzelhandel zu realisieren.</p>
20	<p><b>Schreiben Wirtschaftsring Werl e.V. vom 27.11.2014</b></p> <p>Der Wirtschafttring Werl e.V. wurde 1970 gegründet. Der Verein, der heute über 115</p>	

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – I. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Mitglieder verfügt, hat sich die Förderung und die Entwicklung der Stadt Werl sowie die Stärkung ihrer Wirtschaftskraft zum Ziele gesetzt. Unter dem Dach des Wirtschaftsrings sind in Werl viele Einzelhändler, aber auch Freiberufliche sowie Gewerbetreibende organisiert.</p> <p>Im Rahmen der städtischen Planung bzgl. der möglichen Ansiedlung eines Factory Outlet Centers in Werl wurde der Vorstand des Wirtschaftsrings erstmalig 2012 durch die Stadt über das Bauvorhaben informiert.</p> <p>Wir möchten Ihnen heute mitteilen, dass die Mehrheit der Mitglieder des Wirtschaftsrings Werl e.V. grundsätzlich das von der Stadt Werl geplante Bauvorhaben befürwortet.</p> <p>Die Zustimmung zu dem Bauvorhaben wurde aber von einer ganzen Reihe an Mitgliedern an besondere Voraussetzungen und Bedingungen geknüpft. Eine oftmals an uns herangetragene Bedingung ist die Sicherstellung und Stärkung des Einzelhandels in der Innenstadt. Nur mit einer funktionierenden Einzelhandelsstruktur ist es möglich eine attraktive Innenstadt zu gestalten.</p> <p>Darüber hinaus gibt es jedoch erhebliche Bedenken namhafter Geschäftsleute bzw. Einzelhändler, insbesondere auch aus der Innenstadt, die sich durch eine Realisierung eines Factory Outlet Centers in Werl in ihrer Existenz bedroht fühlen.</p> <p>Das Anliegen des Vorstandes des Wirtschaftsrings Werl e.V. ist es einerseits, die Chancen aufzuzeigen, die sich durch eine mögliche Realisierung des Bauvorhabens für die Stadt Werl ergeben. Andererseits möchten wir aber die nicht unerheblichen Bedenken gegen dieses Bauvorhaben aufzeigen.</p> <p>Seit vielen Jahren ist es zu einem kontinuierlichen Kaufkraftabzug aus Werl gekommen. Durch ein FOC können einerseits Chancen auf dem Arbeitsmarkt entstehen und zusätzliche Steuereinnahmen für die Stadt generiert werden. Andererseits ergibt sich eine Möglichkeit, dem Kaufkraftabzug durch benachbarte Gemeinden und Städte entgegen zu wirken. Bei allen diesen Überlegungen darf die Innenstadt von Werl jedoch nicht weiter in Mitleidenschaft gezogen werden.</p> <p>Der Auswirkungsanalyse zufolge ist mit Umsatzrückgängen insbesondere in der Bekleidungsbranche, sowie bei Schuh- und Lederwaren zu rechnen. Auch wir gehen davon aus, dass ein solcher Umsatzrückgang eintreten wird und einzelne Geschäfte in der Existenz bedroht sind, wenn nicht rechtzeitig mit geeigneten Maßnahmen entgegengesteuert wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die Innenstadt von Werl hat die Auswirkungsanalyse festgestellt, dass insbesondere in den Warenssegmenten Bekleidung (inkl. Sportbekleidung) sowie Schuh- und Lederwaren deutlich spürbare Wettbewerbswirkungen zu erwarten sind und in Anbetracht der zum Teil wenig stabilen Situation verschiedene Geschäftslagen in der Innenstadt von Werl in beiden Sorti-</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Daher fordern wir im Rahmen der weiteren Planung eine enge Einbeziehung des Wirtschaftsringes. Besonders bei der Planung eines städtebaulichen Vertrages mit dem Investor möchten wir die Interessen der Innenstadt und der Kaufleute berücksichtigen und an der Erarbeitung der Forderungen gegenüber dem Investor mitarbeiten.</p>	<p>mentsbereichen von Betriebsaufgaben – vor allem von ökonomischen Grenzbetrieben – auszugehen sei. Ein flächendeckendes Wegbrechen der innerstädtischen Einzelhandelsbetriebe in den genannten Sortimenten mit entsprechenden Auswirkungen auf den innerstädtischen Branchenmix ist jedoch nicht zu erwarten. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass sich die Sortimente insbesondere in qualitativer Hinsicht nur in geringem Maße mit den avisierten mittel- bis hochwertigen Sortimenten eines FOC überschneiden und auch nur jeweils ein eingeschränkter Bereich der Angebotspalette betroffen sein wird, so dass Umsatzverluste in Bezug auf den Gesamtbetrieb relativiert werden können. Darüber hinaus besteht für den innerstädtischen Einzelhandel der Stadt Werl die Chance, in besonderem Maße von den Besuchern des Outlets zu profitieren.</p> <p>Die Stadt wird mit den örtlichen Akteuren – insbesondere auch mit dem Wirtschaftsring – Maßnahmen zur Verbesserung und Attraktivierung der Innenstadt in Angriff nehmen und gemeinsam mit dem Betreiber Konzepte entwickeln, um Synergieeffekte aus der Ansiedlung des FOC für den innerstädtischen Einzelhandel zu realisieren.</p>
21	<p><b>Schreiben Haus &amp; Grund Neheim-Hüsten e.V. vom 11.12.2014, auch für die Haus &amp; Grund Vereine im Hamm, Lippstadt und Menden</b></p> <p>Der Handel, das Wohnen und Arbeiten prägen seit jeher neben Kultur, Bildung und Gastronomie unsere Innenstädte. Dabei sind es im hiesigen südwestfälischen Raum vor allem die privaten Immobilieneigentümer und / oder Geschäftsinhaber, in deren Besitz sich große Teile des innerstädtischen Immobilienbestandes befinden, die die Entwicklungen der Innenstädte maßgeblich tragen und vorantreiben. Mit großem finanziellem Einsatz konnte die Attraktivität und Vitalität der Innenstädte in den letzten Jahren deutlich gesteigert werden. Dabei stehen die Städte der Region durchaus miteinander in einem Wettbewerb um Konzepte und Kunden.</p> <p>Zum Schutz dieser Strukturen werden durch landesplanerische Vorgaben allgemeine, für alle Kommunen geltende 'Spielregeln' formuliert, mit denen wettbewerbsverzerrende großflächige Einzelhandelsentwicklung auf der 'Grünen Wiese' unterbunden werden.</p> <p>Mit dem geplanten FOC Werl werden nun einseitig diese 'Spielregeln' aufgekündigt, in dem es sich in einer unverhältnismäßigen Größe und an einem falschen, peripheren Standort einen großen Wettbewerbsvorteil zu Lasten der umgebenden Innen-</p>	<p>In dem ECOSTRA-Gutachten werden die Auswirkungen für die Nachbarstädte quantifiziert und als verträglich bewertet, städtebauliche Funktionsstörungen sind in keiner Stadt der Region zu erwarten. Eine vollständige Verdrängung von Leitsortimenten oder eine selektive Verdrängung der hochwertigen Anbieter ist nicht zu erwarten, denn in einem FOC wird regelmäßig nicht die ganze oder auch nur die überwiegende Sortimentspalette der Hersteller angeboten, sondern nur Waren mit bestimmten Merk-</p>

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>städte verschafft.</p> <p>Das Factory-Outlet-Center, kurz FOC mit einer max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> und rd. 50 60 Ladeneinheiten soll südlich der Bundesstraße 1, nahe der A 445, Anschlussstelle Werl-Zentrum, Büderich errichtet werden. Ein Bezug zur Werler Innenstadt oder einem anderen Zentrum besteht nicht. Die Betreiber gehen von einem Umsatz von 70 -80 Mio. Euro aus. Diese Umsätze werden in einem nicht unerheblichen Umfang zu Lasten insbesondere der benachbarten Innenstädte gehen, denn rd. die Hälfte dieses Gesamtumsatzes von 30 - 35 Mio Euro werden in einer 30-Minuten-Zone erzielt. Auch wenn die prognostizierten Umsatzverluste in den benachbarten Zentren insgesamt unterhalb eines höchsttrichterlich festgelegten Schwellenwertes von 10 % liegen, sind doch Auswirkungen zu befürchten, die gleichwohl zu ganz erheblichen Funktionsstörungen der Zentren führen werden. Die Umsatzverteilungen werden überwiegend in den hochwertigen Markensortimenten bei Bekleidung und Schuhen erzielt, wodurch es entweder zu einer vollständigen Verdrängung dieser innerstädtischen Leitsortimente kommen wird oder zu einer selektiven Verdrängung hochwertiger Anbieter, was wiederum zu einem deutlichen Niveauabfall in innerstädtischen Lagen führen wird.</p> <p>Auch birgt die gängige betriebsbezogene Einzelfallbetrachtung von Auswirkungen die Gefahr in sich, dass die Summenwirkung vieler verschiedener dezentraler Ansiedlungen als viele 'kleine Nadelstiche' Innenstädte aufgrund ausbleibender Umsätze massiv schädigen können.</p> <p>Für private Eigentümer innerstädtischer Einzelhandelsimmobilien besteht die Gefahr, dass sich das Mietpreisniveau aufgrund einer veränderten Mieterstruktur nach unten bewegen wird bzw. ganz ausbleiben wird, weil Ladenlokale in einzelnen Lagen möglicherweise gar nicht mehr vermietbar sind. Die finanziellen Spielräume für Investitionen in den Innenstädten werden deutlich eingeschränkt.</p> <p>Vor diesem Hintergrund, dass durch das geplante FOC eines externen Investors in Werl, die Investitionsmöglichkeiten der privaten Eigentümer eingeschränkt werden und damit die zentralen Handelsfunktionen der Innenstädte in Frage gestellt werden, appellieren wir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• an die Verantwortlichen der Stadt Werl, die Grenzen ihrer Planungshoheit anzuerkennen, die dort liegen, wo sie eindeutig zu Lasten der Nachbarn gehen und die raumordnerischen und bauleitplanerischen 'Spielregeln' zum Schutz der Innenstädte anzuerkennen</li> </ul>	<p>malen (vgl. dazu Textliche Festsetzung 1.1 des Bebauungsplan-Vorentwurfs).</p> <p>Die Summenwirkung vieler verschiedener dezentraler Ansiedlungen lässt sich in eine Auswirkungsanalyse nicht seriös einstellen. Nur sicher absehbare Projekte können im Rahmen einer Auswirkungsanalyse im Hinblick auf ihre kumulierten Auswirkungen berücksichtigt werden.</p> <p>Aufgrund der prognostizierten geringen Umsatzumverteilungen in den Nachbarstädten sind diese Befürchtungen aufgrund der FOC-Ansiedlung nicht begründet. Für den innerstädtischen Einzelhandel der Stadt Werl besteht die Chance, in besonderem Maße von den Besuchern des FOC zu profitieren. Die Stadt wird mit den örtlichen Akteuren Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivierung der Innenstadt in Angriff nehmen und gemeinsam Konzepte entwickeln, um Synergieeffekte aus der Ansiedlung des FOC für den innerstädtischen Einzelhandel zu realisieren.</p> <p>Die Planungen zur Ansiedlung des FOC Werl überschreiten die Grenzen der Planungshoheit der Stadt Werl nicht.</p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – I. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit

Nr.	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• an die Verantwortlichen des Landes Nordrhein-Westfalen und der Bezirksregierung Arnsberg, die Zielsetzungen des LEP - sachlichen Teilplan Einzelhandel und des Regionalplans Arnsberg – Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis zum Schutz der Funktionen der Innenstädte vor großflächigen Einzelvorhaben auf der 'Grünen Wiese' konsequent umzusetzen und langfristig abzusichern.</li> </ul> <p>Die untenstehenden Haus &amp; Grund Vereine (über 5.000 Mitglieder) fordern Sie auf, keine Genehmigung zum Bau des FOC in Werl zu erteilen.</p>	Kenntnisnahme

**II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gem. § 4 Abs. 1 BauGB**

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
1	<p><b>Schreiben Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vom 20.08.2014</b></p> <p>Seitens der Bundeswehr gibt es keine Einwände / Bedenken.</p> <p>Hierbei gehe ich davon aus, dass bauliche Anlagen -einschl. untergeordneter Gebäudeteile- eine Höhe von 30m nicht überschreiten.</p> <p>Sollte entgegen meiner Einschätzung diese Höhe überschritten werden, bitte ich in jedem Einzelfall mir die Planungsunterlagen -vor Erteilung einer Baugenehmigung- zur Prüfung zuzuleiten.</p>	<p>Der geplante Pylon kann das Gelände um etwa 33 m überragen.</p> <p>Der Hinweis wird im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.</p>
2	<p><b>Schreiben AIRDATA AG vom 19.09.2014</b></p> <p>Wir haben keine Einwände gegen die geplante Änderung des o.g. Flächennutzungsplanes.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
3	<p><b>Schreiben WiMee-Connect GmbH vom 19.09.2014</b></p> <p>Sie haben uns in Ihrem Schreiben vom 18.09.2014 über den Bebauungsplan Nr. 117 der Stadt Werl informiert und um Stellungnahme gebeten.</p> <p>Wir gehen nicht davon aus, dass das WiMAX-Funknetz der WiMee-Connect GmbH von ihren Vorhaben gestört werden wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
4	<p><b>Schreiben Amprion GmbH vom 23.09.2014</b></p> <p>im Planbereich der o. a. Maßnahme verlaufen keine Höchstspannungsleitungen unseres Unternehmens.</p> <p>Planungen von Höchstspannungsleitungen für diesen Bereich liegen aus heutiger Sicht nicht vor.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>




85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Diese Stellungnahme betrifft nur die von uns betreuten Anlagen des 220- und 380-kV-Netzes. Wir gehen davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitungen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben.</p>	
5	<p><b>Schreiben Thyssengas vom 18.09.2014</b></p> <p>Durch die o.g. Maßnahmen werden keine von Thyssengas GmbH betreuten Gasfernleitungen betroffen. Neuverlegungen in diesem Bereich sind von uns Z.Z. nicht vorgesehen.</p> <p>Gegen die o.g. Maßnahme bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken.</p>	Kenntnisnahme
6	<p><b>Schreiben Stadtwerke Werl GmbH vom 23.09.2014</b></p> <p>in Beantwortung Ihres Schreibens vom 18.09.2014 teilen wir Ihnen mit, dass wir zur Planung der Energie- und Trinkwasserversorgung des FOC Werl zeitnah technische Angaben zu den vorgesehenen Anschlusskapazitäten benötigen. Hinsichtlich der weiteren Terminplanung muss geprüft werden, ob die Versorgung des geplanten FOC Werl mit Elektrizität, Erdgas und Trinkwasser über das bestehende Leitungsnetz erfolgen kann oder umfangreiche Bauarbeiten im vorgelagerten Netz der Stadtwerke Werl GmbH erforderlich sind, Die Löschwasserversorgung für den vorbeugenden Brandschutz kann voraussichtlich nicht oder nicht in vollem Umfang über das Trinkwassernetz der Stadtwerke Werl GmbH zur Verfügung gestellt werden. Hierbei sind die aktuellen Regelungen der Trinkwasserverordnung zu beachten. Nach Klärung des technischen Konzeptes (z. B. Übergabepunkt, Abrechnung mit den einzelnen Nutzern etc.) mit dem Investor/Fachplaner kann durch die Stadtwerke Werl GmbH ein innovatives Versorgungskonzept unter dem Gebot der CO<sub>2</sub>-Einsparung (z. B. Photovoltaik, Nahwärme bzw. Kältenetz einschließlich BHKW) für den Bereich des FOC Werl geplant und angeboten werden. Entsprechende Flächen für die Stromversorgungseinrichtungen (Ortsnetzstation /Übergabestation (10/0,4 kV) sowie ein möglicher Standort für eine zentrale Wärme/Kälteversorgung sind nach Bedarf und technischer Dimensionierung zu berücksichtigen. Zur Förderung der Elektromobilität können nach Klärung der technisch/wirtschaftlichen Details an geeigneten Stellen (Parkplatz, Eingangsbereich etc.) Steckdosen bzw. Ladesäulen für Elektrofahräder und Elektroautos vorgesehen wer-</p>	<p>Die Angaben zur Energie- und Trinkwasserversorgung können erst geliefert werden, wenn die Planung der technischen Gebäudeanlagen vorliegt. Dieser und die weiteren Hinweise betreffen nicht die in den Bauleitplanverfahren zu berücksichtigenden Aspekte.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Technische Einrichtungen sind im Sondergebiet zulässig.</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	den.	
7	<p><b>Schreiben PLEdoc GmbH vom 23.09.2014</b></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 Vollständig- 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</li> <li>- Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen</li> <li>- Ferngas Netzgesellschaft mbH (ehem. Ferngas Nordbayern GmbH (FGN), Schwaig</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> <li>- GasLINE Telekommunikationsnetzges. deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH &amp; Co. KG, Straelen</li> <li>- Viatel GmbH, Frankfurt</li> </ul> <p>Diese Auskunft bezieht sich nur auf die Versorgungseinrichtungen der hier aufgelisteten Versorgungsunternehmen. Auskünfte zu Anlagen sonstiger Netzbetreiber (z. B. auch weiterer E.ON-Gesellschaften) sind bei den jeweiligen Versorgungsunternehmen bzw. Konzerngesellschaften oder Regionalcentern gesondert einzuholen.</p> <p>Sollte der Geltungsbereich bzw. das Projekt erweitert oder verlagert werden oder der Arbeitsraum die dargestellten Projektgrenzen überschreiten, so bitten wir um unverzügliche Benachrichtigung.</p> <p>Für den in Ihrer Anfrage genannten Projektbereich haben wir einen Übersichtsplan erstellt. Dieser Übersichtsplan ist ausschließlich für den hier angefragten räumlichen Bereich zu verwenden. Bitte überprüfen Sie diese Darstellung auf Vollständig- und Richtigkeit und nehmen Sie bei Unstimmigkeiten umgehend mit uns Kontakt auf. Eine</p>	Kenntnisnahme

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns. Eine Weitergabe an Dritte ist unzulässig.</p>  <p>ohne Maßstab      — Projektbereich      Stand: 23.09.2014  — Ferngas/Produktleitung  — LWL-Kabel  — Nachrichtenkabel</p>	
8	<p><b>Schreiben Bezirksregierung Münster vom 23.09.2014</b>  <b>Luftrecht</b></p> <p>Unter Bezugnahme auf Ihr o.a. Schreiben teile ich Ihnen mit, dass aus luftrechtlicher Sicht gegen die geplante Maßnahme keine Bedenken erhoben werden.</p>	Kenntnisnahme
9	<p><b>Schreiben GASCADE Gastransport GmbH vom 24.09.2014</b></p> <p>Wir antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH &amp; Co. KG.</p>	

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Anlagen teilen wir Ihnen mit, dass unsere Anlagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen sind. Dies schließt die Anlagen der v. g. Betreiber mit ein.</p> <p>Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich Kabel und Leitungen anderer Betreiber in diesem Gebiet befinden können. Diese Betreiber sind gesondert von Ihnen zur Ermittlung der genauen Lage der Anlagen und eventuellen Auflagen anzufragen. Die GASCADE kann <u>nur</u> für ihre eigenen Anlagen Auskunft geben und für die Anlagen der Anlagenbetreiber, welche GASCADE mit der Beauskunftung beauftragt haben (s. o.).</p>	Kenntnisnahme
10	<p><b>Schreiben Unitymedia vom 24.09.2014</b></p> <p>Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere oben stehende Vorgangsnummer an.</p>	Kenntnisnahme
11	<p><b>Schreiben Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstelle Soest vom 24.09.2014</b></p> <p>Zu Ihren Amtshilfeersuchen in den o. a. Angelegenheiten nehme ich aufgrund der mir übergebenen Unterlagen als Träger des öffentlichen Belangs Landwirtschaft gem. § 4 Abs. 1 BauGB wie folgt Stellung.</p> <p>Die vorliegenden Planungen sehen den Entzug landwirtschaftlicher Nutzflächen vor. Nach den hier vorhandenen Informationen sind sämtliche zur Versiegelung vorgesehenen Flächen zwischenzeitlich schon vom Investor aufgekauft worden. Es wird diesseits davon ausgegangen, dass der zukünftige Flächenverlust einvernehmlich mit den Bewirtschaftern geregelt wird.</p> <p>Aus landwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegenüber den o. a. Vorhaben.</p>	Kenntnisnahme
12	<p><b>Schreiben Gelsenwasser AG vom 24.09.2014</b></p> <p>Für die Benachrichtigung über die o.a. Vorhaben danken wir. Anregungen dazu haben wir nicht.</p>	Kenntnisnahme
13	<p><b>Schreiben Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Soest-Sauerland vom 25.09.2014</b></p> <p>Zu der geplanten 85. Änderung des Flächennutzungsplanes und der geplanten Auf-</p>	

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>stellung des Bebauungsplanes Nr. 117 „Am Hellweg“ der Stadt Werl nimmt der Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen, handelnd durch das Regionalforstamt Soest-Sauerland, nachfolgend Stellung. Die im LFB zum B-Plan Nr. 117 dargestellten waldfunktionalen Kompensationsmöglichkeiten werden aus forsthoheitlicher Sicht sehr begrüßt. Darüber hinaus werden keine weiteren Anregungen oder Bedenken vorgetragen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<b>14</b>	<p><b>Schreiben Stadt Münster vom 29.09.2014</b></p> <p>Die Stadt Münster nimmt die Planungen zur Ansiedlung eines FOC's in Werl zur Kenntnis. Es wird darauf hingewiesen, dass die Planungen zur 85. Änderung des Flächennutzungsplans sowie zum Bebauungsplan Nr. 117 „Am Hellweg“ der Stadt Werl gegen die rechtswirksamen Fassungen des Landesentwicklungsplans NRW — Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel — und des Regionalplans für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis verstoßen. Darüber hinaus wird angemerkt, dass sich 20 Städte aus der Region mit der „Hammer Erklärung“ vom 28. November 2011 begründet gegen die Ansiedlung eines FOC's in Werl wenden.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Planungen zur Ansiedlung des FOC Werl überschreiten die Grenzen der Planungshoheit der Stadt Werl nicht.</p>
<b>15</b>	<p><b>Schreiben Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 25 (Verkehr) vom 30.09.2014</b></p> <p>Zur Änderung des Flächennutzungsplans bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.  Im Hinblick auf die nahegelegene Anschlussstelle Werl-Zentrum der BAB A 445 bestehen zur Aufstellung des Bebauungsplans erhebliche Bedenken.  Auf der Grundlage einer Leistungsfähigkeitsberechnung ist der Umbau des Knotenpunkts B1/Zufahrt FOC mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen, um einen Rückstau auf die Autobahn auch bei starker Frequentierung des Outlet-Centers grundsätzlich zu verhindern.</p>	<p>Kenntnisnahme  Die Planung der A 445-Anschlussstelle Werl-Zentrum, der B 1 und des Knotenpunkts B1 / Zufahrt FOC / Unnaer Straße wurde im Detail mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmt. Der Landesbetrieb stellt mit Schreiben vom 30.10.2014 fest, dass das in der Verkehrsuntersuchung dargestellte Entwurfskonzept leistungsfähig ist, um das Gesamtverkehrsaufkommen zu bewältigen.</p>
<b>16</b>	<p><b>Schreiben Bundesnetzagentur vom 23.09.2014</b> ...ersetzt durch</p> <p><b>Schreiben Bundesnetzagentur vom 01.10.2014</b></p> <p>Ihr o.g. Schreiben bezieht sich auf das Verfahren der Bauleit- oder Flächennut-</p>	

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>zungsplanung bzw. auf das Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG. Die von Ihnen hiermit veranlasste Beteiligung der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) steht auch im Zusammenhang mit der Frage, ob durch die Planungen der Betrieb von Richtfunkstrecken beeinflusst wird. Dazu, wie auch zu dem vorgesehenen Baubereich, teile ich Ihnen Folgendes mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die BNetzA teilt u.a. gemäß § 55 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) vom 22.06.2004 die Frequenzen für das Betreiben von zivilen Richtfunkanlagen zu. Selbst betreibt sie keine Richtfunkstrecken. Die BNetzA kann aber in Planungs- und Genehmigungsverfahren im Rahmen des Baurechts bzw. zum Schutz vor Immissionen einen Beitrag zur Störungsvorsorge leisten, indem sie Namen und Anschriften der für das Baugebiet in Frage kommenden Richtfunkbetreiber identifiziert und diese den anfragenden Stellen mitteilt. Somit werden die regionalen Planungsträger in die Lage versetzt, die evtl. betroffenen Richtfunkbetreiber frühzeitig über die vorgesehenen Baumaßnahmen bzw. Flächennutzungen zu informieren.</li> <li>• Beeinflussungen von Richtfunkstrecken durch neue Bauwerke mit Bauhöhen unter 20 m sind nicht sehr wahrscheinlich. Auf das Einholen von Stellungnahmen der BNetzA zu Planverfahren mit geringer Bauhöhe kann daher allgemein verzichtet werden. Im vorliegenden Fall wird diese Höhe jedoch erreicht bzw. überschritten (Errichtung eines Werbe-Pylons).</li> <li>• Angaben zum geografischen Trassenverlauf der Richtfunkstrecken bzw. zu den ggf. eintretenden Störsituationen kann die BNetzA nicht liefern. Im Rahmen des Frequenzuteilungsverfahrens für Richtfunkstrecken prüft die BNetzA lediglich das Störverhältnis zu anderen Richtfunkstrecken unter Berücksichtigung topografischer Gegebenheiten, nicht aber die konkreten Trassenverhältnisse (keine Überprüfung der Bebauung und anderer Hindernisse, die den Richtfunkbetrieb beeinträchtigen können). Die im Zusammenhang mit der Bauplanung bzw. der geplanten Flächennutzung erforderlichen Informationen können deshalb nur die Richtfunkbetreiber liefern. Außerdem ist die BNetzA von den Richtfunkbetreibern nicht ermächtigt, Auskünfte zum Trassenverlauf sowie zu technischen Parametern der Richtfunkstrecken zu erteilen. Aus Gründen des Datenschutzes können diese Angaben nur direkt bei den Richtfunkbetreibern eingeholt werden.</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf der Grundlage der von Ihnen zur Verfügung gestellten Angaben habe ich eine Überprüfung des angefragten Gebiets durchgeführt. Der beigefügten Anlage 1 können Sie die dazu von mir ermittelten Koordinaten (WGS84) des Prüfgebiets (Fläche eines Planquadrats mit dem NW- und dem SO-Wert) sowie die Anzahl der in diesem Koordinatenbereich in Betrieb befindlichen Punkt-zu-Punkt-Richtfunkstrecken entnehmen.</li> <li>• In dem zu dem Baubereich gehörenden Landkreis sind außerdem Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunkanlagen geplant bzw. in Betrieb. Da beim Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunk die Anbindung der Terminals innerhalb zellularer Strukturen in der Fläche erfolgt, kann nur durch den jeweiligen Richtfunkbetreiber die Auskunft erteilt werden, ob auch das Baugebiet direkt betroffen ist (Anlage 2).</li> <li>• Bei den Untersuchungen wurden Richtfunkstrecken militärischer Anwender nicht berücksichtigt. Diesbezügliche Prüfungsanträge können beim Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra 1 3, Fontainengraben 200, 53123 Bonn, E-Mail: BAIUDBwToeB@ Bundeswehr.org gestellt werden.</li> <li>• Die anliegenden Übersichten geben Auskunft über die als Ansprechpartner in Frage kommenden Richtfunkbetreiber. Da das Vorhandensein von Richtfunkstrecken im Untersuchungsraum allein kein Ausschlusskriterium für das Errichten hoher Bauten ist, empfehle ich Ihnen, sich mit den Richtfunkbetreibern in Verbindung zu setzen und sie in die weiteren Planungen einzubeziehen. Je nach Planungsstand kann auf diesem Wege ermittelt werden, ob tatsächlich störende Beeinträchtigungen von Richtfunkstrecken zu erwarten sind.</li> <li>• Da der Richtfunk gegenwärtig eine technisch und wirtschaftlich sehr gefragte Kommunikationslösung darstellt, sind Informationen über den aktuellen Richtfunkbelegungsstatus für ein bestimmtes Gebiet ggf. in kürzester Zeit nicht mehr zutreffend. Ich möchte deshalb ausdrücklich darauf hinweisen, dass die Ihnen hiermit erteilte Auskunft nur für das Datum meiner Mitteilung gilt.</li> </ul>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p> <p><i>Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr ist beteiligt worden und hat unter dem 20.08.2014 eine Stellungnahme abgegeben.</i></p> <p>Sobald Standort und Höhe des Werbepylons feststehen, werden die genannten Richtfunkbetreiber, die Bundesnetzagentur und das genannte Bundesamt von der Planung informiert und im <i>Bebauungsplanverfahren</i> sowie ggf. im Baugenehmigungsverfahren beteiligt.</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Messeinrichtungen des Prüf- und Messdienstes der BNetzA werden durch die Planungen nicht beeinträchtigt.</li> </ul> <p>Weiterhin möchte ich noch auf folgenden Sachverhalt aufmerksam machen: Das Telekommunikationsgesetz (TKG) vom 22.06.2004 sieht für die Verlegung öffentlichen Zwecken dienender Telekommunikationslinien (unter- oder oberirdisch geführte Telekommunikationskabelanlagen) ein unentgeltliches Wegerecht (§ 68 ff. TKG) vor. Kenntnisse von Bebauungsplänen könnten daher für die Betreiber dieser Telekommunikationslinien von Interesse sein, um eigene Planungen durchzuführen. Aus der Sicht der Kommunen könnte diese frühzeitige Beteiligung hinsichtlich der Erstellung der Infrastruktur von Vorteil sein. Die Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien erfüllen im Sinne des Art. 87f GG einen Versorgungsauftrag des Bundes und nehmen somit „öffentliche Belange“ wahr. Meines Erachtens müssen jedoch nicht alle Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien beteiligt werden. Ich empfehle jedoch, die in dem entsprechenden Landkreis tätigen Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien sowie die Betreiber, die die Absicht zur Errichtung solcher Linien bekundet haben, zu beteiligen.</p> <p>Ich hoffe, dass ich Ihrem Anliegen entsprochen habe und meine Mitteilung für Sie von Nutzen ist. Sollten Ihrerseits noch Fragen offen sein, so steht Ihnen zu deren Klärung die BNetzA, Referat 226 (Richtfunk), unter der o.a. Telefonnummer gern zur Verfügung.</p> <p>Dieses Schreiben ersetzt meine Stellungnahme 226-10, 5593-5, Nr. 8676 vom 23.09.2014.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
17	<p><b>Schreiben Geologischer Dienst NRW vom 06.10.2014</b></p> <p>ich ergänze das <b>Kapitel Textliche Festsetzungen</b> um den <b>Hinweis</b> zum Thema</p> <p><b>Geologie und Baugrund:</b> Den Oberen Grundwasserleiter bilden Kalk- und Mergelkalksteine der Kreide (schloenbachi-Schichten und Turon), welche von lössbürtigen Substraten und Tschernosem-Parabraunerde-Relikten überdeckt sind. Diese Bodensubstrate sind auf längere Sicht ohne technische Maßnahmen zur Regenwasserversickerung nicht</p>	<p>Die Hinweise werden in den Bebauungsplan aufgenommen.</p>





	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
19	<p><b>Schreiben Wasser- und Bodenverband Büderich-Holtum vom 16.10.2014</b></p> <p>Die im Plangebiet kreuzenden Gewässer werden vom Wasser- und Bodenverband Büderich-Holtum unterhalten. Die Gewässer dienen der Ableitung der Oberflächenwasser sowie auch der Ableitung von Dränagewasser. Diese Einrichtungen sind weiterhin erforderlich um angrenzende Flächen landwirtschaftlich zu nutzen. Es wird gebeten, beim Baufortschritt unter Hinzuziehung vorhandener Dränagepläne auf eine sorgfältige Erfassung und Freilegung der Dränagestränge sowie eine ordnungsgemäße neue Vorflutbindung zu achten. Die an den Vorflutern des Wasser- und Bodenverbandes ausgewiesenen Ausgleichsflächen sind so zu gestalten, dass ein 5 m breiter Unterhaltungsstreifen entlang einer Uferseite durchgehend mit Fahrzeugen und Arbeitsgeräten befahren werden kann, um die notwendigen Gewässerunterhaltungsarbeiten durchführen zu können.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Information wird an den Vorhabenträger weitergegeben.</p> <p>Der Hinweis wird bei der Gestaltung der Ausgleichsflächen berücksichtigt.</p>
20	<p><b>Schreiben LWL Archäologie für Westfalen vom 16.10.2014</b></p> <p>Zum 18.9.2014 haben Sie mir obige Planung zur Kenntnis gebracht, wonach unweit des Autobahnabfahrt BAB 446 Werl ein Outletcenter errichtet werden soll. Über diese Fläche habe ich bereits vor Jahren mit Vertretern der Stadtplanung gesprochen, als hier eine Voranfrage bezüglich einer möglichen Bebauung gestellt wurde. Damals habe ich bereits die erheblichen Bedenken der Archäologischen Denkmalpflege zum Ausdruck gebracht, ist dieses Areal doch bereits seit Jahren als wichtige archäologische Fundfläche bekannt, weshalb für den westlichen Teil der aktuellen Planungsfläche bereits 1997 ein Antrag auf Eintragung in die Denkmalliste der Stadt Werl gestellt wurde, liegt hier doch die mittelalterliche Wüstung „Slanmode“, die aber auch über die Planungsfläche hinausreicht. Da eine Überbauung unweigerlich die Teilerstörung dieser Wüstung und damit des Bodendenkmals bedeuten würde, halte ich die Realisierung des Bauvorhabens für höchst bedenklich bzw. es ist von erheblichen Zusatzkosten für eine notwendige archäologische Ausgrabung für den Projektträger auszugehen. Zudem ist es nicht ausgeschlossen — bzw. höchst wahrscheinlich —, dass auch außerhalb der beantragten Denkmalfläche mit weiteren bedeutenden archäologischen Befunden im Boden zu rechnen ist, hier also weitere Bodendenkmäler zu vermuten sind, da sich die Ausdehnung der Denkmalfläche bisher nur auf aussagekräftige Oberflächenfunde stützt, die Reste der Siedlungsfläche im Boden aber tatsächlich darüber hinaus erhalten sein können, und zudem in direkter Nachbarschaft weitere Oberflächenfundstellen anderer Zeitstellung vorhanden sind.</p>	<p>Die Stadt Werl hat die angesprochene Wüstung nicht in die Denkmalliste eingetragen. Gleichwohl hält die Stadt Werl es für erforderlich, Erkundungen (z.B. Sondagen) auf Kosten des Projektträgers in Zusammenarbeit mit dem LWL Archäologie für Westfalen einzuholen.</p> <p>Mögliche Bodenfunde mit Denkmaleigenschaft werden der Errichtung des geplanten FOC nicht grundsätzlich entgegenstehen. Das geplante Sondergebiet umfasst zwar nach einem vom LWL Archäologie übermittelten Lageplan einen nicht unerheblichen Bereich der „Kaiserzeitlichen Wüstung östlich der Abfahrt BAB 445 (Wüstung Slanmode)“, die vorgesehenen überbaubaren Grundstücksflächen liegen aber im Wesentlichen außerhalb des für die genannte Wüstung gekennzeichneten Bereichs.</p> <p>Es ist beabsichtigt, die o.g. Erkundungen im Bebauungsplanverfahren durchzuführen, um die Schutzwürdigkeit der Wüstung zu untersuchen und den Umgang mit den Befunden festzulegen..</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Aus den genannten Gründen halte ich aus Sicht des Denkmalschutzes eine Realisierung dieses Projektes für äußerst problematisch, da dies zu einer erheblichen Beeinträchtigung bzw. Zerstörung von Bodendenkmalsubstanz führen würde.</p>	
21	<p><b>Schreiben Landesbetrieb Straßen NRW Autobahnniederlassung Hamm vom 23.10.2014</b></p> <p>Seitens der Autobahnniederlassung Hamm bestehen gegen den o. g. Flächennutzungs- und Bebauungsplan keine Bedenken, wenn folgendes berücksichtigt wird:                      -Das Verkehrsgutachten wird zur Zeit von der ANL Hamm geprüft.                      -Der Umbau der Anschlussstelle zur A 445 ist mit der Autobahnniederlassung Hamm abzusprechen.                      -Hierüber sind noch abschließende Abstimmungsgespräche zu führen.                      -Ansprechpartner hierfür ist Herr Kallerhoff (Tel.: 02381/912-496).                      Grundsätzlich gilt jedoch, dass der zusätzlich erzeugte Verkehr nicht zu einem Rückstau auf der Autobahn führen darf.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die angesprochenen Punkte werden berücksichtigt.</p>
22	<p><b>Schreiben IHK Arnsberg vom 24.10.2014</b></p> <p>Gegenstand der obigen Bauleitplanung der Stadt Werl ist die Planung eines Fabrikverkaufszentrums (Factory Outlet Center) mit einer Gesamtverkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup>. Der Standort befindet sich südwestlich angrenzend an den Siedlungsbereich der Stadt Werl, südlich der Bundesstraße 1 und östlich der A 445 gelegen. Die Planung umfasst die Darstellung einer Sonderbaufläche „Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel — Herstellerdirektverkaufszentrum“ im FNP sowie eine inhaltgleiche Darstellung im Bebauungsplanentwurf Nr. 117.                      Zu beiden Verfahren nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p><b>Grundsätzliches</b>                      Unabhängig von ihrer speziellen Ausprägung als Zentren für den Hersteller-Direktvertrieb von vorwiegend 2. Wahl, Restanten und Vorsaisonware sind FOC als Einkaufszentren zu klassifizieren. Sie bedürfen daher zur Zulässigkeit der Festsetzung eines Sondergebietes nach § 11 BauNVO, für das die landes- und regionalplanerischen Ziele und Grundsätze gelten. Der Sortimentsliste des SO-Gebietes ist zu entnehmen, dass abgesehen von einem untergeordneten Anteil an Möbeln ausschließlich zentrenrelevante Sortimente angeboten werden sollen. Der Schwerpunkt liegt dabei — wie generell in FOC bzw. DOC (Designer Outlet Centern) konzipiert — bei Bekleidung (inklusive Sportbekleidung), Schuhen und Lederwaren, die zusammen rund 82 % der Verkaufsfläche belegen sollen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Durch Festsetzungen im Bebauungsplan wird das im FOC zulässige Sortiment auf typische FOC-Waren begrenzt. Dadurch werden die Auswirkungen des Vorhabens auf den Einzelhandel in zentralen Versorgungsbereichen reduziert.</p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Hierbei handelt es sich um aus unserer Sicht in besonderer Weise zentrenrelevante Angebote. Bekleidung und Schuhe sind meist die Magnetsortimente im mittel- und oberzentralen Angebot der Citys. Sie ziehen Kunden der Standortgemeinde und des Umlandes in die Zentren und bilden mehr als andere Sortimente die Grundlage für Koppelungskäufe zugunsten anderer Anbieter. Bei der Zulassung neuer Einkaufszentren mit Schwerpunkten in diesen Warengruppen muss daher besonderer Wert auf eine stadträumliche aber auch gesamtträumliche Integration gelegt werden.</p> <p>Der vorgesehene Standort ist aus der Sicht eines Betreibers optimal. Die direkte Anbindung über die A 445 Anschlussstelle Werl-Zentrum und die dadurch gegebene Erreichbarkeit über A 44, A 2 und A 1 aus allen Himmelsrichtungen eröffnet die Möglichkeit, ein großes Einzugsgebiet zu erschließen.</p> <p>Zur Bewertung des Vorhabens sind allerdings nicht die Interessen des Investors/Betreibers, sondern allein städtebauliche und raumordnerische Maßstäbe anzulegen. Hier ist seitens der IHK Arnsberg festzuhalten, dass sich der Standort am äußersten südwestlichen Rand des Siedlungsbereiches der Stadt Werl befindet. Die Entfernung zum zentralen Versorgungsbereich beträgt etwa 1 km. Der Standort ist momentan als Außenbereich einzustufen. Es handelt sich daher um einen peripheren Standort ohne jegliche Integration oder Integrationsfähigkeit in die städtebaulichen Versorgungsstrukturen der Stadt Werl. <b>Die Industrie- und Handelskammer Arnsberg lehnt daher das Vorhaben in dieser städtebaulichen Lage unabhängig von seinen konkreten Auswirkungen ab.</b> Dies wird im Folgenden näher begründet.</p> <p>Das Vorhaben widerspricht in dieser räumlichen Lage aber auch mit seinen städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen den Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsplanes und des Regionalplanes Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest/HSK. Gemäß Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan bewertet die Stadt Werl dies völlig anders, indem sie zum Beispiel Ziele des sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel im Landesentwicklungsplan NRW als rechtsfehlerhaft und damit rechtswidrig und unwirksam ansieht. Davon kann jedoch in dem jetzt laufenden Planungsverfahren nicht zwangsläufig ausgegangen werden. Vielmehr müssen die Ziele als bindend beurteilt werden, solange sie weder gerichtlich beanstandet, noch höchstrichterlich für unwirksam oder für nur „berücksichtigungswert“ und damit der Abwägung zugänglich erklärt werden.</p> <p>Dies gilt auch im Hinblick auf die Darstellung des Standortes in der zeichnerischen Darstellung des Regionalplans Arnsberg. In der seit dem 30.03.2012 rechtswirksamen Fassung wird der Standort als Freiraum- und Agrarbereich dargestellt. Die Stadt Werl hält</p>	<p>Die Aussage ist korrekt.</p> <p>Die Stellungnahme der Stadt Werl zum beabsichtigten Entfall der ASB-Darstellung im Bereich zwischen B 1 und BAB 445 vom 22.06.2011 war nicht verspätet und hätte daher bei der Beschlussfassung über den Regionalplan</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>dies für rechtswidrig zustande gekommen, weil sie eine Beibehaltung einer früheren Darstellung als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) angeregt hatte. Die IHK Arnberg, die selbst am Neuaufstellungsverfahren des Regionalplanes beteiligt war, weist allerdings darauf hin, dass diese Anregung erst kurz vor Abschluss des sich über mehrere Jahre erstreckenden Erarbeitungsverfahrens vorgebracht wurde. Alle zuvor durchgeführten Erörterungen, die eine Umstufung von ASB zu Freiraum- und Agrarbereich zum Gegenstand hatten, sind nach unserer Erinnerung im Einvernehmen mit der Stadt Werl erfolgt. Grundlage hierfür war die von allen Seiten festgestellte Erkenntnis, dass der Bedarf eines ASB in diesem Bereich, der sich insbesondere durch die Nachfrage nach Wohnbauflächen ergibt, aufgrund der absehbaren demografischen Perspektiven nicht mehr gegeben ist. Insofern gehen wir davon aus, dass die ASB-Darstellung wie auch der gesamte Regionalplan rechtmäßig zustande gekommen und für die Bauleitplanung der Stadt Werl in diesem Punkt verbindlich ist. Die erforderliche landesplanerische Anpassung nach § 34 (1) Landesplanungsgesetz NRW kann daher u.E. nicht erteilt werden.</p>	<p>2012 berücksichtigt werden müssen. Für Raumordnungspläne existiert keine den §§ 3 Abs. 2 Satz 2 und 4 a Abs. 6 BauGB entsprechende Präklusionsvorschrift, wonach Stellungnahmen, die im Verfahren der Öffentlichkeits- oder Behördenbeteiligung nicht rechtzeitig abgegeben worden sind, bei der Beschlussfassung unberücksichtigt bleiben können. Die für den Beschluss des Regionalplans zuständige Stelle muss daher die Belange in die Abwägung einstellen, die im Planaufstellungsverfahren vorgebracht wurden, die ihr bekannt waren oder die sich ihr nach Lage der Dinge aufdrängen mussten. Dabei kommt es in diesem Zusammenhang nicht darauf an, wann im Planaufstellungsverfahren eine bestimmte Anregung vorgebracht wurde.</p> <p>Im vorliegenden Fall kommt hinzu, dass nach der Stellungnahme der Stadt Werl vom 22.06.2011 noch eine weitere (zweite) Öffentlichkeitsbeteiligung zu wesentlichen Änderungen des Regionalplan-Entwurfs durchgeführt worden ist. Bei dieser Gelegenheit wurden auch (zur umfassenden Information der Öffentlichkeit) alle anderen Änderungen gegenüber dem im August/ September 2011 ausgelegten Entwurf aufgeführt, einschließlich derer, zu denen im Rahmen der Erörterung kein Einvernehmen erzielt werden konnte und über die der Regionalrat noch eine abschließende Entscheidung treffen musste. Die Beschlussfassung (Aufstellungsbeschluss) für den Regionalplan 2012 erfolgte am 08.12.2011. Auch aufgrund des Ablaufs des Regionalplan-Änderungsverfahrens hätte die Stellungnahme der Stadt Werl vom 22.06.2011 daher im Verfahren berücksichtigt werden können und müssen.</p> <p>Es liegt zudem im Wesen eines lang andauernden Regionalplan-Aufstellungsverfahrens, dass möglicherweise bestimmte Belange von betroffenen Städten und Kommunen erst im Rahmen des Aufstellungsverfahrens entstehen oder erkannt werden und daher erst nach Ablauf der Auslegungs- bzw. Stellungnahmefrist vorgebracht werden.</p> <p><i>Die unterbliebene Erhebung und Einstellung der Belange der Stadt Werl in den Entscheidungsprozess zur Änderung des Regionalplans war somit abwägungsfehlerhaft. Erwägungen zu den insbesondere mit Schreiben vom 22.06.2011 geltend gemachten Belangen oder Hinweise, dass der Plangeber sich mit diesen Aspekten inhaltlich im Rahmen der Abwägung auseinandergesetzt hätte, finden sich weder in den Planunterlagen noch in der Begründung zur Änderung des Regionalplans. Eine Befassung mit der konkreten Situation in Werl, insbesondere mit der fraglichen ASB-Fläche im Süden der</i></p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Selbst wenn man die frühere aus Mitte der 1995er Jahre stammende Fassung des Regionalplanes zu Grunde legen würde, ließe sich hieraus keine Übereinstimmung mit den landesplanerischen Zielen ableiten. Die dort aufgeführte ASB-Darstellung erstreckte sich nur auf Teilflächen am östlichen Rand des Plangebietes Nr. 117. Die räumliche Abgrenzung des ASB müsste demnach so interpretiert werden, dass sie zur Einbeziehung auch der restlichen Flächen führten. Diese Interpretation kann jedoch nicht die Stadt Werl selbst, sondern nur die Bezirksplanungsbehörde oder ein Verwaltungsgericht vornehmen. Dabei wäre sicher zu berücksichtigen, dass die ursprüngliche ASB-Darstellung mit einem damals noch angenommenen Bedarf an Wohnbauflächen für eine wachsende Wohnbevölkerung in Werl begründet war und nicht mit der Realisierung eines Einkaufszentrums/FOC.</p>	<p><i>Stadt, bleibt die Begründung vollends schuldig. Die Stadt Werl hat Mängel des Abwägungsvorgangs mit Schreiben vom 26.03.2013 gerügt.</i></p> <p><i>Mit der Feststellung, dass die planerische Rücknahme der ASB-Ausweisung im Süden der Stadt Werl mit einem Abwägungsfehler belastet ist, entfällt die rechtliche Wirksamkeit dieser Darstellung. Sie ist – wie alle rechtswidrigen Rechtsnormen – nichtig. Daraus folgt, dass die ursprüngliche Rechtslage weiterhin gilt. Die ASB-Darstellung südlich der B 1 zwischen Wickeder Straße und BAB 445 im GEP 1996 hat somit weiterhin Bestand.</i></p> <p>Nach den Darstellungen des GEP 1996 liegt das Plangebiet im Allgemeinen Siedlungsbereich, so dass die Voraussetzungen des Ziel 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel erfüllt sind. Im GEP 1996 heißt es, dass die im Gebietsentwicklungsplan dargestellten Bereiche lediglich deren allgemeinen Größenordnung und annähernde räumliche Lage bestimmen (Seite 186). Die Zeichenerklärung zum Regionalplan 2012 enthält den Hinweis, dass die zeichnerische Darstellung von regionalen Zielen nicht parzellenscharf sei, d. h. sie seien so generalisiert, dass die exakte Zuordnung an den Schnittstellen von Bereichsdarstellungen nachgeordneten Planungs-, Genehmigungs- und/oder Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleibe. Um zu ermöglichen, dass die erhaltenswerten Bäume an der Ostgrenze des Plangebiets nicht gefällt werden müssen und um das Plangebiet den örtlichen Gegebenheiten anzupassen, hat die Stadt Werl das Plangebiet wie aus den Vorentwürfen ersichtlich festgesetzt.</p> <p>Ein Verstoß der Planung gegen Ziel 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist daher nicht festzustellen.</p> <p>Der Umstand, dass die ursprüngliche ASB-Darstellung im GEP 1996 nach Einschätzung der IHK Arnsberg mit einem damals noch angenommenen Bedarf an Wohnbauflächen begründet war und nicht mit der Realisierung eines Einkaufszentrums/FOC, ist – unabhängig davon, ob sie inhaltlich zutrifft – unerheblich, denn Ziel 1 des Sachlichen Teilplans großflächiger Einzelhandel verweist großflächige Einzelhandelsbetriebe und Einkaufszentren in die Allgemeinen Siedlungsbereiche, um sie aus Gewerblich-industriellen Bereichen (GIB) fernzuhalten. Aufgrund der Unterscheidung des LEP bei Siedlungsbereichen (lediglich) zwischen ASB und GIB kommt es auf die ursprüngliche Intention, die zur Ausweisung eines ASB geführt hat, nicht an.</p>

Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p><b><u>Plausibilität des Ecostra-Gutachtens und Schlussfolgerungen für das Bauleitplanverfahren</u></b></p> <p>Bestandteil der Bauleitplanung der Stadt Werl ist die Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines FOC in der Stadt Werl vom Januar 2014, nachfolgend vereinfachend als Gutachten bezeichnet. Wir haben im Jahr 2013 zu Beginn der Analyse dem Gutachterbüro als ortskundiger Gesprächspartner zur Verfügung gestanden und Hinweise zum Untersuchungsrahmen gegeben, auf die offensichtlich eingegangen worden ist. Das Gutachten fußt auf einer umfassenden Bestandsanalyse der Gesamtstädte, Stadtteilzentren und der zentralen Versorgungsbereiche aller Mittel- und Oberzentren in der prognostizierten 30-Minuten-Zone. Die unterstellte Flächenproduktivität und damit die Gesamtumsatzleistung, die Abgrenzung des Naheinzugsbereiches sowie der zugewiesene Umsatzanteil, der auf die Nahzone entfällt (in diesem Fall 40 %) sind nach unserer Auffassung im Großen und Ganzen nachvollziehbar. Die daraus resultierenden Ergebnisse decken sich im Kern mit eigenen Berechnungen, die wir selbst auf der Grundlage von Evaluationsberichten anderer deutscher FOCs in ähnlicher siedlungsräumlicher Lage angestellt haben.</p> <p>Folgt man insofern den Grundannahmen des Gutachters, werden etwa 30-35 Mio. Euro in der 30-Minuten-Zone zu Lasten der dortigen Handelsstandorte umverteilt. Der Gutachter geht im Sinne einer Worst Case-Betrachtung zutreffender Weise davon aus, dass hierdurch das Ausgabeverhalten für Bekleidung/Schuhe nicht gesteigert werden kann, es insofern zu einer vollständigen Verdrängung im Raum kommt.</p> <p>Nicht mehr konkret überprüfbar ist dann im Weiteren die Ecostra-Gravitationsrechnung. Dies ist systembedingt und die übliche Praxis auch bei vergleichbaren Gutachten. Im Ergebnis liegen uns jedenfalls keine Erkenntnisse vor, die dafür sprechen, dass die Zuweisung von Umsatzeffekten auf die verschiedenen Mittel- und Oberzentren im Naheinzugsgebiet unplausibel ist. Selbst wenn man zu dem Ergebnis käme, dass hier etwa eine stärkere Verdrängung bei den näher zum Projektstandort gelegenen Innenstädten von Unna, Hamm, Soest und Arnsberg(-Neheim) anzunehmen wäre, so könnte dies im Ergebnis nicht in einem Umfang geschehen, der an die Nähe der höchstrichterlich entwickelten Erheblichkeitsschwelle von 10 % heranreicht. Das Gutachten erscheint uns daher als eine ausreichende Grundlage zur Bewertung des Vorhabens.</p> <p><b>Wir teilen daher dessen Grundbewertung, ziehen allerdings völlig andere Schlussfolgerungen daraus.</b> Die wird wie folgt begründet.</p>	<p>Die Ausführungen zur Plausibilität des ecostra-Gutachtens werden zur Kenntnis genommen.</p>

<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
<p><b>Städtebauliche Beurteilung</b></p> <p>Werl steht als kleinerer mittelzentraler Handelsstandort nachgewiesenermaßen unter starkem Wettbewerbsdruck größerer Mittel- und Oberzentren in der Nachbarschaft. Die geplante Ansiedlung des FOC wird unzweifelhaft hier zu einer auf die Gesamtstadt Werl bezogenen Trendumkehr beitragen. Im Detail betrachtet, geht dies jedoch vor allem zu Lasten der Werler Innenstadt selbst. Das bestätigt auch die Auswirkungsanalyse des Büros Ecostra. Dieses Gutachten prognostiziert für die Innenstadt von Werl Umsatzverluste bei Bekleidung und Schuhen/Lederwaren von 9 bzw. 11 %. Es wird daher folgerichtig vom Gutachten ermittelt, dass „in Anbetracht der zum Teil wenig stabilen Situation verschiedener Geschäftslagen in beiden Sortimentsbereichen von Betriebsaufgaben auszugehen“ ist. Dies wird zwangsläufig dazu führen, dass die schon 2005 ermittelte niedrige Bindungsquote bei den zentrenrelevanten Sortimentsgruppen Bekleidung/Schuhe/Sportartikel von 46 % (Vgl. Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplanänderung, S. 6) die sich fast ausnahmslos auf heute in der Innenstadt gelegene Anbieter bezieht, in der Werler Innenstadt deutlich weiter sinken wird. Auch wenn es nachvollziehbar nicht zu flächendeckenden Leerständen kommt, so wird nach allen Erfahrungen, die mittlerweile an anderen FOC-Standorten in peripherer Lage gesammelt wurden, die Situation eintreten, dass solche Ladenlokale nicht mehr in gleicher Weise und ähnlich frequenzwirksam genutzt werden. Die Folge ist ein erheblicher Niveauabfall in den gesamten innerstädtischen Lagen der Stadt Werl. Es ist von ausbleibenden Koppelungskäufen als Folge einer deutlich geringeren Frequenz auszugehen. Erschwerend kommt hier die vergleichsweise lange Fußgängerzone aus Walburgisstraße und Steinerstraße zum Tragen, die schon heute in Teilen Strukturbrüche aufweist. Dieser Trend wird sich bei FOC- Ansiedlung deutlich verstärken. Damit werden in den zurückliegenden Jahren vorgenommene erhebliche Investitionen in den öffentlichen Raum konterkariert, die ganz überwiegend steuerfinanziert wurden. Wir erinnern daran, dass erst vor wenigen Wochen der Rückbau der früheren B 1- Ortsdurchfahrt zur Integration des Einkaufszentrums „Wulf-Hefe“ am Steinertor abgeschlossen wurde.</p>	<p>Die städtebauliche Beurteilung der IHK Arnsberg lässt sich aus der ecostra-Auswirkungsanalyse nicht ableiten und wird von der Stadt Werl nicht geteilt. Zunächst einmal trifft es nicht zu, dass schon im Jahre 2005 eine niedrige Bindungsquote bei der zentrenrelevanten Sortimentsgruppe Bekleidung/Schuhe/ Sportartikel von 46 % festgestellt wurde. Der Wert von 46 % bezieht sich lediglich auf die Eigenbindungsquote der Stadt Werl im Sortimentsbereich Bekleidung/Schuhe/Sport/Spiel, also ohne Berücksichtigung der Zuflüsse von außerhalb. Insgesamt weist die Stadt Werl ausweislich der Strukturuntersuchung Einzelhandel Werl (BBE 2005) im Bereich Schuhe, Lederwaren eine Umsatz-Kaufkraft-Relation von 1,01 aus, was bedeutet, dass in diesem Sortimentsbereich in Werl (nahezu ausnahmslos in der Innenstadt) so viel Umsatz erzielt wird, wie die Werler Einwohner an Kaufkraft verfügen (Seite 27 der Strukturuntersuchung Einzelhandel Werl 2005). Die Stadt Werl geht nicht davon aus, dass es zu dem von der IHK Arnsberg befürchteten erheblichen Niveauabfall in den gesamten innerstädtischen Lagen der Stadt Werl kommen wird. Insbesondere die Walburgisstraße als Hauptlage der Innenstadt verfügt über attraktive Anbieter (insbesondere C&amp;A und Woolworth), die ein attraktives, aber in inhaltlicher und qualitativer Hinsicht den FOC-Sortimenten nicht entsprechendes Angebot vorhalten. Zudem besteht die Möglichkeit, sich in der Angebotspalette auf den Wettbewerb des FOC einzustellen.</p> <p>Stadt und Investor werden gemeinsam Konzepte entwickeln, um Synergieeffekte aus der Ansiedlung des FOC für den innerstädtischen Einzelhandel zu realisieren. Es gibt Beispiele von FOC in peripheren Lagen, bei denen es gelungen ist, derartige Synergieeffekte für die innerstädtischen Einkaufsbereiche zu realisieren, z.B. das FOC in Neumünster und das FOC in Wertheim (Entfernung zur Innenstadt dort ca. 10 km).</p> <p>Insgesamt geht die Stadt Werl daher davon aus, dass sich Betriebsaufgaben – wie von ecostra prognostiziert – auf ökonomische Grenzbetriebe beschränken, die bereits heute an der Grenze der Wettbewerbsfähigkeit operieren und deren Ausscheiden aus dem Markt sowieso naheliegt. Auch die seitens der IHK Arnsberg geteilte Einschätzung, dass es nicht zur flächendeckenden Leerständen kommt, spricht dagegen, dass es durch die FOC-Ansiedlung zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der verbrauchernahen Versorgung, zu einer Verödung des Stadtzentrums von Werl und damit zu einem Verlust zentralörtlicher Funktionen kommt. Möglicherweise eintretende einzelne Betriebs-schließungen oder die Beeinträchtigung der Konkurrenzfähigkeit einzelner</p>



	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Diese negativen städtebaulichen Effekte können auch nicht mit möglichen positiven Frequenzwirkungen durch FOC-Kunden „verrechnet“ werden. Hier widersprechen wir dem auf Werl bezogenen Fazit des Gutachtens (Vgl. S. 233), wonach „für den innerstädtischen Einzelhandel in Werl auch im besonderen Maße die Chance besteht, von möglichen Kundenzuführeffekten durch das Projekt zu profitieren“. Generell sind zwar solche Koppelungseffekte zwischen FOC und City bzw. touristischen Nutzungen möglich. Dies setzt jedoch ein attraktives touristisches Ziel und einen unmittelbaren räumlichen Bezug zur City sowie gegebenenfalls eine Sicht- und Laufwegbeziehung voraus. Diese Effekte lassen sich daher beispielsweise beim DOC in Roermond/NL sehr gut beobachten. Der Standort des dortigen Centers befindet sich aber im Gegensatz zu Werl auf einer ehemaligen Konversionsfläche, die nur etwas vom Zentrum abgesetzt ist und von einer innerörtlichen Verkehrsachse von diesem getrennt wird. Dort ist es gelungen, die Barrierewirkungen durch eine großzügige, mit Rolltreppen und künstlicher Belichtung versehene Unterführung sowie durch vorgelagerte Bebauung aus Gastronomie und weiteren Dienstleistungsangeboten aufzuheben.</p> <p>In Werl liegen die genannten Voraussetzungen für eine spürbare Belebung der Innenstadt durch das FOC nicht vor. Sie sind angesichts der großen räumlichen Distanz auch nicht herstellbar. Es ist auch kaum zu erwarten, dass in nennenswertem Umfang FOC-Kunden mit dem PKW die Innenstadt von Werl aufsuchen, zumal im Verlauf der Unnaer Straße nur vereinzelte Kundenparkplätze angeboten werden. Auch Shuttle-Bus-Angebote in vergleichbaren Centern werden kaum genutzt. Deshalb sind Frequenzsteigerungen in der Werler Innenstadt nur in sehr geringem Umfang zu erwarten. Einzig gastronomische Anbieter könnten aus der Situation ihren Nutzen ziehen, wobei auch im Center selbst gastronomische Einrichtungen vorgesehen sind. Gastronomische Angebote sind in Werl aber nicht ausschließlich im Stadtzentrum vorhanden. Daher sind selbst diese Frequenzeffekte nicht zwangsläufig der Innenstadt zuzurechnen.</p>	<p>Betriebe spricht nicht zwingend gegen die FOC-Ansiedlung.</p> <p>Eine „Verrechnung negativer städtebaulicher Effekte mit positiven Frequenzwirkungen“ des FOC hat nicht stattgefunden. Auch in der ecostra-Auswirkungsanalyse sind keine Koppelungskäufe von FOC-Kunden in der Innenstadt angesetzt worden. Auch in dieser Hinsicht geht die ecostra-Auswirkungsanalyse von einem worst-case-Ansatz aus. Die Stadt Werl ist allerdings – ebenso wie ecostra – der Ansicht, dass die FOC-Ansiedlung auch Chancen für den innerstädtischen Einzelhandel bietet und ist zuversichtlich, diese Chancen realisieren zu können. Zwischen der Stadt und dem FOC-Betreiber werden flankierende Maßnahmen verabredet werden, um FOC-Kunden nach Möglichkeit auch der Innenstadt zuzuführen. Auch der innerstädtische Handel kann durch auf FOC-Kunden abgestellte komplementäre Angebote die Chancen nutzen, die sich durch die FOC-Ansiedlung bieten. Von daher sieht auch ecostra gute Chancen für den innerstädtischen Handel, von Synergien aufgrund des FOC zu profitieren, wodurch die von ecostra prognostizierten Auswirkungen auf die Innenstadt von Werl in gewissem Maße relativiert werden könnten.</p> <p>Auch die Werler Kaufmannschaft sieht ganz überwiegend die Chancen des FOC. An einer Mitgliederbefragung des Wirtschaftsringes Werl e. V., in dem 115 Mitglieder organisiert sind, haben sich mehr als 60 % der Mitglieder beteiligt und 78 % der Teilnehmer (dies sind rund 50 % der Mitglieder) ihre Zustimmung zur FOC-Ansiedlung erklärt. Die Einschätzung der IHK Arnsberg, dass Koppelungseffekte ein attraktives touristisches Ziel und einen unmittelbaren räumlichen Bezug zur City voraussetzen, wird durch Beispiele erfolgreicher FOC widerlegt. So zeichnet sich beispielsweise die Innenstadt von Neumünster nicht durch eine touristische Attraktivität aus. Dennoch sind in Neumünster spürbare positive Koppelungseffekte für die Innenstadt aufgrund der FOC-Ansiedlung feststellbar. Zudem baut die ECE in der Innenstadt von Neumünster derzeit – nach der FOC-Eröffnung – ein innerstädtisches Shopping-Center. Dies belegt, dass auch der innerstädtische Einzelhandel trotz eines FOC vor den Toren der Innenstadt noch funktioniert und sich – trotz oder wegen des FOC – in attraktiven Angebotsformen entwickelt.</p> <p>Die Entfernung des FOC Wertheim zur Innenstadt beträgt ca. 10 km. Trotz dieser Entfernung zeigen Erhebungen, dass ca. 14 % der Besucher des FOC im Anschluss die Innenstadt von Wertheim aufsuchen. In Roermond (dort</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p><b><u>Raumordnerische Auswirkungen</u></b></p> <p>Die zu prüfenden raumordnerischen Auswirkungen werden konkret im Ziel 3 des Landesentwicklungsplans (Teilplan Großflächiger Einzelhandel) in Form des Beeinträchtigungsverbots definiert. Danach dürfen durch die Festsetzung von Sondergebieten für Vorhaben mit zentrenrelevanten Sortimenten im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Eine solche wesentliche Beeinträchtigung ist anzunehmen, „wenn der zentrale Versorgungsbereich seinen Versorgungsauftrag generell oder hinsichtlich einzelner Branchen nicht mehr in substantieller Weise wahrnehmen kann“ (vgl. Erläuterungen zu Ziel 3 LEP NRW). Ein Anhaltspunkt, dass eine derartige Funktionsstörung vorliegt, ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ein prognostizierter Umsatzverlust in benachbarten zentralen Versorgungsbereichen von etwa 10 %. Dies darf allerdings nicht als starrer Grenzwert betrachtet werden, sondern muss im Rahmen einer Gesamtbetrachtung bewertet werden.</p> <p>Bei dieser Gesamtwertung kommt der Ecostra-Gutachter mit Bezug auf alle benachbarten Mittel- und Oberzentrum des Einzugsbereiches zu dem Schluss, dass die „möglichen ökonomischen, städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen des Untersuchungsobjektes aus gutachterlicher Sicht als verträglich zu bewerten“ sind. Der Gutachter begründet dies mit einer deutlichen Unterschreitung des Schwellenwertes. Dieser wird als Maximalwert in Soest bei max. 3,6 % (Schuhe) bzw. 2,9 % (Bekleidung) gegenüber dem dortigen zentralen Versorgungsbereich prognostiziert. Außerhalb unseres Zuständigkeitsbereiches werden lediglich noch in Unna (- 6% Schuhe/-3,4 % Bekleidung) höhere Werte erreicht. Mit Ausnahme dieses letztgenannten Falles wird der Schwellenwert an allen Standorten deutlich unterschritten. Folglich fällt es schwer, eine wesentliche Beeinträchtigung eines zentralen Versorgungsbereiches in Umlandgemeinden anzunehmen. Gleichwohl halten wir es für nicht endgültig belegt, dass nicht zumindest strukturprägende Betriebe mit für den Branchenmix wichtigen Sortimenten aus dem Bereich höherwertiger Markenbekleidung oder den Segmenten Sportbekleidung/Sportschuhe/ Sportartikel in substantieller Form betroffen sein könnten. Sportartikel werden in den benachbarten Mittelzentren meist nur durch wenige voll sortimentierte Betriebe angeboten. Da das Gutachten diese Artikelgruppen allerdings nicht separat untersucht hat, lässt es für diesen Fall auch keine ausreichenden Erkenntnisse zu.</p>	<p>liegt das FOC unmittelbar in der Nachbarschaft zur Innenstadt) beträgt dieser Wert 40 %.</p> <p>Die Stadt Werl teilt die Einschätzung der IHK Arnsberg, dass eine wesentliche Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche in den Umlandgemeinden aufgrund der von ecostra nachvollziehbar prognostizierten Umsatzumverteilungsquoten nicht anzunehmen ist.</p> <p>Auch eine substantielle Betroffenheit von strukturprägenden Betrieben mit für den Branchenmix wichtigen Sortimenten aus dem Bereich höherwertiger Markenbekleidung und in den Segmenten Sportbekleidung/Sportschuhe/ Sportartikel ist nach den eingehenden und nachvollziehbaren Untersuchungen von ecostra nicht zu erwarten. Eine Bestandsgefährdung von Betrieben mit bedeutender Marktrelevanz kann seitens des Einzelhandelsgutachters ecostra ausgeschlossen werden.</p> <p>Unzutreffend ist, dass die Artikelgruppe Sportartikel nicht separat untersucht worden sei. Die Erhebung der Angebots- und Wettbewerbssituation im Ein-</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Unabhängig von der tatsächlichen oder vermeintlichen Erheblichkeit ist aber davon auszugehen, dass das Vorhaben die Funktionsfähigkeit benachbarter zentraler Versorgungsbereiche schwächt. Das gilt für diesen Fall, aber auch zahlreiche andere Ansiedlungen mit zentrenrelevanten Sortimenten oder mit erheblichem Umfang zentrenrelevanter Randsortimente außerhalb der Innenstädte. Die bisweilen anzutreffenden städtebaulich-strukturellen Probleme unserer Innenstädte sind eben nicht allein oder nicht in erster Linie durch einzelne, besonders schädliche Ansiedlungen begründet. Vielfach ist es stattdessen eher die Summe ganz verschiedener dezentraler Ansiedlungen, die im Sinne vieler „kleiner Nadelstiche“ eine Innenstadt insgesamt substanziell schädigen können. Darauf nimmt auch § 11 Abs. 3 BauNVO Bezug, der nicht vom konkreten Nachweis, sondern von vermuteten negativen städtebaulichen Auswirkungen ausgeht.</p> <p>Um solchen Negativentwicklungen, die womöglich im Einzelfall alle städtebaulich und</p>	<p>zelhandel der relevanten Nachbarstädte und -kommunen hat in einer Tiefe von 41 Warengruppen stattgefunden. Dies wird insbesondere deutlich an der Erhebung der Angebots- und Wettbewerbssituation in der Stadt Dortmund, Tabelle 41, Seite 148 der Auswirkungsanalyse. Aus dieser Tabelle wird auch deutlich, dass Sportartikel (unter Ziffer 6. „Bekleidung, Schuhe, Sport insgesamt“) und Sportgeräte (unter Ziffer 10. „Sonstiger Einzelhandel insgesamt“) im Einzelnen und differenziert erhoben worden ist. Diese Erhebungstiefe ermöglicht es dem Einzelhandelsgutachter ecostra, die Auswirkungen des FOC-Angebots auf strukturprägende Betriebe im Bereich Sportartikel/Sportgeräte differenziert zu bewerten. Diese Bewertung ist in der zusammenfassenden, qualifizierten Bewertung der Auswirkungen der FOC-Ansiedlung auf die untersuchten zentralen Versorgungsbereiche berücksichtigt worden. Im Rahmen der Darstellung der möglichen Auswirkungen des FOC auf die zentralen Orte im Untersuchungsraum sind die (absoluten/relativen) Umsatzumverteilungen allerdings aggregiert für die Warengruppen Bekleidung inklusive Sportbekleidung, Schuh- und Lederwaren sowie Sonstiges dargestellt worden. Diese Darstellungsform ist auch methodisch und inhaltlich gerechtfertigt, um Auswirkungen in bestimmten Sortimentsbereichen nachvollziehbar darstellen zu können und die zu erwartenden Auswirkungen nicht durch eine Aufteilung auf eine Vielzahl von Sortimenten zu verwässern. Aus dieser Darstellungsform folgt aber nicht, dass die Auswirkungen auf strukturprägende Betriebe in den zentralen Versorgungsbereichen in bestimmten Sortimenten nicht betrachtet und in die qualitative Bewertung der Auswirkungen einbezogen worden sind.</p> <p>Eine „Schwächung“ benachbarter zentraler Versorgungsbereiche führt für sich allein nicht dazu, dass die Ansiedlungsentscheidung der Stadt Werl abwägungsfehlerhaft wäre. Maßgeblich ist nicht die Gefahr einzelner Betriebschließungen im Bereich benachbarter zentraler Orte, sondern die für diese Orte bestehende Gefahr der wesentlichen Beeinträchtigung der verbraucher-nahen Versorgung, der Verödung der Stadtzentren und damit des Verlustes zentralörtlicher Funktionen (OVG Münster, Urteil vom 10.06.2009). Derartige Auswirkungen in den zentralen Versorgungsbereichen der Nachbarkommunen sind nach den Ergebnissen der ecostra-Auswirkungsanalyse, die die IHK Arnsberg insoweit offenbar teilt, ausgeschlossen.</p> <p>Nur der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass eine Ansiedlung des FOC in der Werler Innenstadt für die Nachbarkommunen voraussichtlich</p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>raumordnerisch noch verträglich sein mögen, vorzubeugen, verfolgt die Mehrzahl der Städte und Gemeinden im IHK-Bezirk — darunter bisher auch die Stadt Werl — einen ganz konkreten Stadtentwicklungsstrategie für die Einzelhandelsstandorte. Sie stellt darauf ab, Ansiedlungen bei zentrenrelevanten Sortimenten in die Innenstadt zu lenken und Alternativstandorte an Ausfallstraßen und anderen Standorten der „Grünen Wiese“ durch kommunale Bauleitplanung auszuschließen. Selbst die allgemeine Praxis, den Anteil zentrenrelevanter Randsortimente bei ansonsten nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten (z. B. Baumärkte, Möbelhäuser) auf max. 10 % zu begrenzen, ist auf diesen Umstand zurückzuführen.</p> <p>Der Landesentwicklungsplan NRW normiert dies ganz konkret in seinem Ziel 5. Die mit der FOC-Planung verfolgte Praxis der Stadt Werl wäre nun eine Abkehr von dieser grundsätzlichen Planungspraxis. Sie steht auch im Widerspruch zu den vertraglichen Vereinbarungen der Kooperationskommunen des Regionalen Einzelhandelskonzeptes für das östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche, dem auch die Stadt Werl angehört. Die Stadt Werl verstößt hier gegen ihre vertraglichen Pflichten, was jedoch nicht sanktionsbewehrt ist.</p> <p>Insgesamt kann die Planung jedoch eine negative Vorbildwirkung haben. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass dies einerseits auch andere Kommunen zur Aufgabe einer steuernden Ansiedlungspolitik verleitet. Andererseits kann auch eine Entwertung der bisherigen städtebaulichen Konzeption der Stadt Werl für die Zukunft eintreten. So dürfte es städtebaulich, erst recht aber politisch schwer zu erklären sein, wenn die Stadt Werl künftig Investoren die Einrichtung oder Umnutzung großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten in peripherer Lage an der Hammer Straße oder der Soester Straße versagen wollte. Ein solche „Lex FOC“ eröffnete künftigen Vorhabenträgern gute Erfolgsaussichten bei einer Klage. Die Stadt Werl kann also nicht einfach ein FOC mit fast 14.000 qm Innenstadtsortimenten als Sonderfall zulassen und dann bei künftigen Ansiedlungsfällen zur früheren Politik der Ansiedlungssteuerung zurückkehren.</p>	<p>die gleichen Auswirkungen hätte wie eine Ansiedlung an dem vorgesehenen Standort.</p> <p>Bei der Ansiedlung des FOC handelt es sich um eine singuläre Ansiedlungsentscheidung für eine besondere Vertriebsform, die weder in Werl noch in der Region multiplizierbar ist. Es ist nicht zu befürchten, dass die Entscheidung für das FOC weitere Einzelhandelsansiedlungen an nicht integrierten Standorten nach sich zieht.</p> <p>Bereits am 26.4.2013 und am 21.11.2014 wurden Informationen an den Regionalen Arbeitskreis gegeben. Am 21.1.2015 wurde der regionale Konsens beantragt. <i>Der Arbeitskreis „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet“ hat in seiner Sitzung vom 20.02.2015 den regionalen Konsens nicht festgestellt. Diese Entscheidung des Regionalen Arbeitskreises östliches Ruhrgebiet wird in der Abwägung zur 85. Flächennutzungsplanänderung der Wallfahrtsstadt Werl berücksichtigt.</i></p> <p>Auch eine negative Vorbildwirkung durch die FOC-Ansiedlung wird nicht befürchtet. Bei dem FOC (Hersteller-Direktverkaufszentrum) handelt es sich nicht um einen gewöhnlichen Einzelhandelsbetrieb, sondern um eine besondere Absatzform für Waren, die für den gewöhnlichen Einzelhandel nicht (mehr) in Betracht kommen. Der Markt für FOC ist begrenzt, in Nordrhein-Westfalen besteht aber noch Bedarf, da es bislang lediglich ein einziges FOC in Ochtrup gibt und der nordrhein-westfälische Markt ansonsten von umliegenden Bundesländern und aus den Niederlanden bedient wird. Für Factory-Outlet-Center sind verkehrlich gut erreichbare Standorte außerhalb der Ballungsräume, häufig im Verbund mit touristischen Zielen, geeignet, weil die Hersteller und Händler, die FOC mit Waren bestücken, ihren üblichen Absatzkanälen für 1A-Ware durch die Nähe eines FOC keine Konkurrenz bereiten wollen. Die Ansiedlung eines FOC stellt aus diesen Gründen einen singulären, nicht multiplizierbaren Sonderfall dar, der sich auch nicht auf andere Einzelhandelsansiedlungen übertragen lässt. Die Beispiele anderer Städte, die ein FOC außerhalb der Innenstadt angesiedelt haben, belegen diese negative Präzedenzwirkung nicht. Auch in diesen Städten werden die städtischen Einzelhandelskonzepte eingehalten und Ansiedlungen des „gewöhnlichen“ Einzelhandels außerhalb zentraler Versorgungsbereiche abgelehnt. Auch die Stadt Werl hat insoweit in der Vergangenheit eine konsequente</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p><b><u>Planungsrechtliches Gesamtfazit</u></b></p> <p>Unter Berücksichtigung des Voranstehenden und der Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplanes und des Regionalplans Arnsberg kommt die IHK zu folgender Bewertung:</p> <p><b>1. Ziele des Landesentwicklungsplanes</b></p> <p>Ziel 1: Die Planung der Stadt Werl widerspricht Ziel 1, da der Standort nicht in einem regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereich liegt. Der seit März 2012 rechtskräftige Regionalplan stellt für den fraglichen Standort Freiraum- und Agrarbereich dar.</p>	<p>Position vertreten, die sie auch in Zukunft weiterverfolgen wird. Die Ansiedlungskriterien für FOC lassen sich daher auf andere Einzelhandelsbetriebe und deren Ansiedlungswünsche nicht übertragen.</p> <p>Da der Markt für FOC relativ eng ist, wird auch die Ansiedlung eines FOC in der näheren Umgebung von Werl (Fahrradius von ca. ½ Stunde) nach Realisierung des Vorhabens nicht in Betracht kommen. Eine negative Vorbildwirkung erscheint vor diesem Hintergrund ausgeschlossen.</p> <p>Bei der Beurteilung des FOC ist auch zu bedenken, dass das FOC nicht nur für die Stadt Werl, sondern für die gesamte Region erhebliche Vorteile bietet. Ein FOC dient nicht in erster Linie der Warenversorgung, sondern es stellt ein touristisches Ziel, eine „Destination“ dar. Die potentiellen Kunden müssen daher motiviert werden, aus einem relativ weiten Einzugsbereich das FOC aufzusuchen. FOC werden daher in überregionalen Medien in einem nationalen/internationalen Markt beworben. Der Bekanntheitsgrad der Stadt Werl und der Region wird dadurch in einem sehr weitläufigen Umfeld erheblich gesteigert. Hiervon profitiert nicht nur die Stadt Werl, sondern es profitieren gleichermaßen auch die Nachbarstädte. FOC sind auch intensiv in das Regionalmarketing der jeweiligen Region eingebunden.</p> <p>Die Planung verstößt nicht gegen <u>Ziel 1</u> des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel zum LEP NRW. Die Änderung im Regionalplan 2012, durch die die Darstellung eines Allgemeinen bzw. Wohn-Siedlungsbereichs im Südwesten von Werl zwischen B 1, BAB 445 und Wickeder Straße zurückgenommen und stattdessen ein allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich dargestellt wurde, ist unwirksam mit der Folge, dass die Darstellung aus dem Gebietsentwicklungsplan (GEP) 1996 weiter gilt.</p> <p>Die Stadt Werl hat mit Schreiben vom 22.06.2011 gegenüber der Bezirksregierung Arnsberg im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans gefordert, dass der Allgemeine Siedlungsbereich südlich der B 1 zwischen der Wickeder Straße und der A 455 erhalten bleiben müsse, weil dieser Bereich die potenzielle Fortsetzung einer langfristigen städtebaulichen Entwicklung</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>darstelle, die in der Vergangenheit bereits zur Ansiedlung erheblicher Siedlungsstrukturen südlich der B 1 geführt habe. Die Entwicklung der Stadt Werl vollziehe sich südlich der B 1 von Osten (Neheimer Straße) nach Westen über den Blumentalerweg bis zuletzt an die Straße Auf dem Hönningen. Ein Entfall des ASB im Bereich westlich der Wickeder Straße – wie für den Regionalplan 2012 vorgesehen – würde diese Entwicklung nach Westen aufhalten oder zumindest wesentlich erschweren. Die Beendigung der Westentwicklung des Siedlungsbereichs von Werl südlich der B 1 an der Wickeder Straße widerspreche der städtebaulichen Intention der Stadt Werl im Hinblick auf eine ringförmige Weiterentwicklung des Stadtgebiets südlich der B 1. Die Stadt Werl beabsichtige, mit der ringförmigen Entwicklung die integrative Funktion der B 1 als Verbindungsstraße von Osten nach Westen zu entwickeln und zu fördern.</p> <p>Mit einem Schreiben vom 06.07.2011 hat die Bezirksregierung Arnsberg der Stadt Werl mitgeteilt, dass die Anregung nicht mehr im Verfahren berücksichtigt werden könne, da die vom Regionalrat beschlossene Beteiligungsfrist bereits am 28.02.2010 abgelaufen sei.</p> <p>Die Stellungnahme der Stadt Werl zum beabsichtigten Entfall der ASB-Darstellung im Bereich zwischen B 1 und BAB 445 vom 22.06.2011 war nicht verspätet und hätte daher bei der Beschlussfassung über den Regionalplan 2012 berücksichtigt werden müssen. Für Raumordnungspläne existiert keine §§ 3 Abs. 2 Satz 2 und 4 a Abs. 6 BauGB entsprechende Präklusionsvorschrift, wonach Stellungnahmen, die im Verfahren der Öffentlichkeits- oder Behördenbeteiligung nicht rechtzeitig abgegeben worden sind, bei der Beschlussfassung unberücksichtigt bleiben können. Die für den Beschluss des Regionalplans zuständige Stelle muss daher die Belange in die Abwägung einstellen, die im Planaufstellungsverfahren vorgebracht wurden, die ihr bekannt waren oder die sich ihr nach Lage der Dinge aufdrängen mussten. Dabei kommt es in diesem Zusammenhang nicht darauf an, wann im Planaufstellungsverfahren eine bestimmte Anregung vorgebracht wurde. Im vorliegenden Fall kommt hinzu, dass nach der Stellungnahme der Stadt Werl vom 22.06.2011 noch eine weitere (zweite) Öffentlichkeitsbeteiligung zu wesentlichen Änderungen des Regionalplan-Entwurfs durchgeführt worden ist. Bei dieser Gelegenheit wurden auch (zur umfassenden Information der Öffentlichkeit) alle anderen Änderungen gegenüber dem im August/September 2011 ausgelegten Entwurf aufgeführt, einschließlich derer, zu denen im</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>Rahmen der Erörterung kein Einvernehmen erzielt werden konnte und über die der Regionalrat noch eine abschließende Entscheidung treffen musste. Die Beschlussfassung (Aufstellungsbeschluss) für den Regionalplan 2012 erfolgte am 08.12.2011. Auch aufgrund des Ablaufs des Regionalplan-Änderungsverfahrens hätte die Stellungnahme der Stadt Werl vom 22.06.2011 daher im Verfahren berücksichtigt werden können und müssen.</p> <p>Es liegt auch im Wesen eines lang andauernden Regionalplan-Aufstellungsverfahrens, dass möglicherweise bestimmte Belange von betroffenen Städten und Kommunen erst im Rahmen des Aufstellungsverfahrens entstehen oder erkannt werden und daher erst nach Ablauf der Auslegungs- bzw. Stellungnahmefrist vorgebracht werden.</p> <p><i>Die unterbliebene Erhebung und Einstellung der Belange der Stadt Werl in den Entscheidungsprozess zur Änderung des Regionalplans war somit abwägungsfehlerhaft. Erwägungen zu den insbesondere mit Schreiben vom 22.06.2011 geltend gemachten Belangen oder Hinweise, dass der Plangeber sich mit diesen Aspekten inhaltlich im Rahmen der Abwägung auseinandergesetzt hätte, finden sich weder in den Planunterlagen noch in der Begründung zur Änderung des Regionalplans. Eine Befassung mit der konkreten Situation in Werl, insbesondere mit der fraglichen ASB-Fläche im Süden der Stadt, bleibt die Begründung vollends schuldig. Die Stadt Werl hat Mängel des Abwägungsvorgangs mit Schreiben vom 26.03.2013 gerügt.</i></p> <p><i>Mit der Feststellung, dass die planerische Rücknahme der ASB-Ausweisung im Süden der Stadt Werl mit einem Abwägungsfehler belastet ist, entfällt die rechtliche Wirksamkeit dieser Darstellung. Sie ist – wie alle rechtswidrigen Rechtsnormen – nichtig. Daraus folgt, dass die ursprüngliche Rechtslage weiterhin gilt. Die ASB-Darstellung südlich der B 1 zwischen Wickeder Straße und BAB 445 im GEP 1996 hat somit weiterhin Bestand.</i></p> <p>In dem Schreiben der Bezirksregierung Arnsberg vom 06.07.2011 heißt es weiter, dass für die Beibehaltung einer ASB-Darstellung „kein Handlungsspielraum“ gegeben sei, da für die Beibehaltung einer ASB-Darstellung im Bereich südlich der B 1 zwischen Wickeder Straße und A 445 „kein Bedarf“ bestehe. Durch die Formulierung „kein Handlungsspielraum“ wird bereits deutlich, dass eine Abwägung der Einwendung der Stadt Werl seitens der Bezirksregierung nicht stattgefunden hat und somit ein Abwägungsfehler in</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Ziel 2: Die Planung widerspricht Ziel 2, nach dem Sondergebiete für Vorhaben mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in bestehenden oder neugeplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden dürfen. Die Voraussetzungen für die ausnahmsweise Zulässigkeit außerhalb zentraler Versorgungsbereiche liegen unseres Erachtens nicht vor.</p>	<p>Form des Abwägungsausfalls vorliegt. Eine Abwägung hätte aber zwingend erfolgen müssen, da die ASB-Darstellung ausweislich des Regionalplans ein Ziel der Raumordnung darstellen soll und daher von der planunterworfenen Gemeinde zwingend zu beachten ist und daher die verfassungsrechtlich gewährleistete Planungshoheit der Stadt Werl einschränkt.</p> <p>Darüber hinaus ist – wie die Stadt Werl in der Stellungnahme vom 26.03.2013 gerügt hat – der ASB-Bedarf nicht ordnungsgemäß ermittelt worden. Bei sämtlichen im Regionalplan dargestellten Zielen der Raumordnung ist nicht ersichtlich, ob und in welcher Form die kommunale Planungshoheit in der Abwägung berücksichtigt worden sei.</p> <p>Die Stadt Werl geht daher davon aus, dass die Rücknahme der ASB-Darstellung südlich der B 1 zwischen Wickeder Straße und A 445 im Regionalplan 2012 gegenüber dem GEP 1996 rechtswidrig und daher unwirksam ist und aus diesem Grunde die Darstellung des ASB (Wohnsiedlungsbereich) aus dem GEP 1996 weiterhin gilt.</p> <p><u>Ziel 2</u> des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist von der Stadt Werl nicht zwingend zu beachten, da dieser Plansatz kein Ziel der Raumordnung darstellt.</p> <p>a) Der Plansatz ist nicht abschließend abgewogen im Sinne von §§ 3 Abs. 1 Nr. 2 und 7 Abs. 2 Satz 1, 2. Halbsatz ROG. Das Erfordernis der abschließenden Abwägung ist insbesondere dann nicht erfüllt, wenn die planende Gemeinde im Anwendungsbereich des Plansatzes noch eine eigene Abwägungsentscheidung treffen kann. Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel eröffnet der planenden Kommune jedoch eine solche eigene Abwägungsentscheidung:</p> <p>Nach dem Wortlaut von Ziel 2 dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für großflächige Einzelhandelsvorhaben und Einkaufszentren nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen und in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen festgesetzt und dargestellt werden. Das Oberverwaltungsgericht Münster hat bereits in einem Urteil vom 30.09.2009 (zu der Vorgängerregelung § 24 a LEPro NRW) festgestellt, dass eine Regelung, wonach Kerngebiete und Sondergebiete für großflächige Einzelhandelsvorhaben und Einkaufszentren nur in zentralen Versorgungsbereichen ausgewiesen werden dürfen, zwingend voraussetze, dass die Gemeinde zuvor zentrale Versorgungsbereiche festlege; ohne diese Festlegung könne der Plansatz</p>



	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>seinen Verbindlichkeitsanspruch weder in räumlicher noch in sachlicher Hinsicht entfalten und gehe ins Leere. Da somit gemäß „Ziel 2“ die abschließende Entscheidung über Lage, Größe und Funktion von zentralen Versorgungsbereichen und damit auch die Entscheidung darüber, wo Kerngebiete und Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel festgesetzt werden dürfen, auf der kommunalen Planungsebene getroffen werden soll, sei die Gemeinde insoweit nicht an vorgelagerte raumordnerische Zielfestlegungen, sondern lediglich an ihre eigenen Zentrenkonzepte gebunden. Die Gemeinde könnte ihr Zentrenkonzept jederzeit ändern und damit die Möglichkeiten für die kommunale Bauleitplanung ausgestalten. Dies wäre bei einer bindenden Zielfestlegung gerade nicht der Fall.</p> <p>Ausweislich der Erläuterung zu „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel können sich zentrale Versorgungsbereiche sowohl aus den tatsächlichen Verhältnissen als auch aus planerischen Festsetzungen und Darstellungen ergeben. Dies entspricht der Begriffsdefinition durch die Rechtsprechung, die insbesondere auf die Gesetzesbegründung zum EAG Bau 2004 Bezug nimmt, wonach sich zentrale Versorgungsbereiche namentlich aus Darstellungen und Festsetzungen in den Bauleitplänen ergeben können. Weder der Gesetzesbegründung zum EAG Bau 2004 noch der Rechtsprechung lassen sich jedoch bestimmte Kriterien entnehmen, an die die Gemeinden bei der Festlegung zentraler Versorgungsbereiche in Bauleitplänen gebunden wäre. In § 1 Abs. 2 BauGB heißt es, dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind. Wenn somit zentrale Versorgungsbereiche in Bauleitplänen festgelegt werden und Bauleitpläne einer gemeindlichen Abwägungsentscheidung bedürfen, verbleibt der Gemeinde folglich ein eigener Abwägungsspielraum, zu entscheiden, wo Kerngebiete und Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel und Einkaufszentren ausgewiesen werden sollen. Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel eröffnet daher den Gemeinden eine eigene Abwägungsentscheidung und stellt daher kein Ziel der Raumordnung dar.</p> <p>b) Auch die Inbezugnahme kommunaler Sortimentslisten steht einer abschließenden Abwägung auf landesplanerischer Ebene entgegen. Zentrenrelevant sind gemäß „Ziel 2“ die Sortimente, welche in Anlage 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel genannt sind sowie weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente. Dem Plangeber steht es zwar frei, im Rahmen der abschließenden Abwä-</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>gung eines Planziels Zurückhaltung zu üben, von einer Zielfestlegung kann allerdings keine Rede mehr sein, wenn die Planaussage eine so geringe Dichte aufweist, dass sie die abschließende Abwägung noch nicht vorwegnimmt. (OVG Münster, Urteil vom 30.09.2009). In Ziel 2 erfolgt keine abschließende Benennung und verbindlichen Vorgabe der als zentrenrelevant festgelegten Sortimente. Durch die der Gemeinde eingeräumte Möglichkeit, über die Anlage 1 hinaus weitere Sortimente als zentrenrelevant festzulegen und damit die Sortimente der Anlage 1 zum Sachlichen Teilplan erheblich zu ergänzen oder aber auch gerade nicht zu ergänzen, ist die Gemeinde letztlich nicht an vorgelagerte raumordnerische Zielfestlegungen gebunden. Die Gemeinde kann zudem ihr Zentrenkonzept jederzeit ändern und damit auch die Möglichkeiten für ihre kommunale Bauleitplanung unterschiedlich ausgestalten. Letztendlich entscheidet die Gemeinde daher aufgrund eigener Abwägung über den abschließenden Katalog zentrenrelevanter Sortimente.</p> <p>Anlage 1 gibt auch keinen konkretisierungsbedürftigen Rahmen vor, sondern eine als solche abschließende, aber ergänzungsfähige Liste zentrenrelevanter Sortimente. Die Gemeinden können zusätzliche Sortimente als zentrenrelevant festlegen. Hierbei handelt es sich dann um eine über Anlage 1 hinausgehende Erweiterung, nicht aber um eine Ausgestaltung, also „Konkretisierung“ der Anlage 1.</p> <p>c) Durch das Abstellen auf die ortstypische Sortimentsliste überschreitet der Plangeber zudem die Ermächtigungsgrundlage gemäß § 17 Landesplanungsgesetz LPIG NW. Nach § 17 Abs. 1 LPIG NW legt der Landesentwicklungsplan die Ziele und Grundsätze der Raumordnung für die Gesamtentwicklung des Landes fest. Durch die Einbeziehung der ortstypischen Sortimentsliste erhält der Sachliche Teilplan Großflächiger Einzelhandel über „Ziel 2“ einen ausschließlich örtlichen Bezug, denn in die ortstypische Sortimentsliste werden die jeweils von der Gemeinde als für ihr Gemeindegebiet zentrenrelevant festgelegten Sortimente aufgenommen. Für die über die Anlage 1 hinausgehenden Sortimente kann also ohne Weiteres die Situation eintreten (und tritt in der Praxis auch ständig auf), dass ein bestimmtes Sortiment in der planenden Kommune als nicht zentrenrelevant eingestuft ist, in einer benachbarten Kommune, in der das Einzelhandelsvorhaben ebenfalls Auswirkungen erwarten lässt, hingegen als zentrenrelevant. In diesen Fällen kann der Sachliche Teilplan Großflächiger Einzelhandel zum LEP die bezweckte Steuerungswirkung nicht ent-</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>fallen. Dadurch wird deutlich, dass die Regelung zu den ortstypischen Sortimentslisten keinen überörtlichen, sondern einen rein örtlichen Bezug hat. Eine solche Regelung ist von der Ermächtigungsgrundlage des § 17 Abs. 1 LPIG NW nicht gedeckt.</p> <p>Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass auch die Bezugnahme auf die ortstypische Sortimentsliste in Ziel 2 im Sachlichen Teilplan Großflächiger Einzelhandel die Zielqualität nimmt.</p> <p>d) Darüber hinaus genügt „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel auch nicht den Anforderungen an eine hinreichende Bestimmtheit oder Bestimmbarkeit eines Ziels der Raumordnung. Festlegungen in Raumordnungsplänen müssen, um Ziele der Raumordnung darstellen zu können, räumlich und sachlich bestimmt oder bestimmbar sein. Bestimmbar ist eine Festlegung dann, wenn sie allein oder im Zusammenhang mit anderen Festlegungen, naturräumlichen Gegebenheiten, anerkannten Regeln und Standards etc. so konkretisiert werden kann, dass sie einen bestimmten räumlichen und sachlichen Inhalt hat, den der Zieladressat beachten soll.</p> <p>Die in „Ziel 2“ verwendeten Begriffe „Kernsortiment“ und „(neu geplanter) zentraler Versorgungsbereich“ sind weder bestimmt noch bestimmbar, so dass die Zielqualität der Regelung auch an diesem Aspekt scheitert. Der Begriff des (bestehenden) „zentralen Versorgungsbereichs“ ist weder bestimmt noch bestimmbar. Die Erläuterung zu „Ziel 2“ verweist auf die Begriffsbestimmung durch die Rechtsprechung. Bei dem Begriff des „zentralen Versorgungsbereichs“ handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff. Die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe genügt für Ziele der Raumordnung nicht, da für Ziele der Raumordnung ein qualifiziertes Bestimmtheitserfordernis gilt, das über das allgemeine rechtsstaatliche Bestimmtheitserfordernis hinausgeht. Dies wird bereits dadurch deutlich, dass Regelungen in Raumordnungsplänen, die nicht die für ein Ziel der Raumordnung erforderliche Bestimmtheit aufweisen, immer noch einen Grundsatz der Raumordnung darstellen können. Auch aus dem Erfordernis der abschließenden Abgewogenheit für Ziele der Raumordnung erfolgt für sich genommen bereits ein qualifiziertes Bestimmtheitserfordernis.</p> <p>Die fehlende Bestimmtheit des Begriffs des zentralen Versorgungsbereichs folgt auch daraus, dass es bei der Beurteilung, ob ein bestimmter Bereich einen zentralen Versorgungsbereich bildet, einer wertenden Gesamtbeurteilung der städtebaulich relevanten Gegebenheiten bedarf (Bundesver-</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>waltungsgericht, Urteil vom 17.12.2009). Schon die Tatsache, dass die Beurteilung, ob ein zentraler Versorgungsbereich vorliegt, eine „wertende Gesamtbetrachtung der städtebaulichen Gegebenheiten“ erfordert, nimmt dem Begriff des zentralen Versorgungsbereichs die Bestimmtheit bzw. Bestimmbarkeit.</p> <p>Die in „Ziel 2“ enthaltene Regelung zu neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen ist darüber hinaus aus weiteren Gründen unbestimmt. Unklar ist bereits, wann zentrale Versorgungsbereiche „neu geplant“ sind. Auch die Begriffe „städtebaulich integrierte Lage“, „kurz-, mittel- oder langfristiger Bedarf“, „für die Versorgung der Bevölkerung zentrale Funktionen“ sind – neben weiteren Begriffen der Regelung – unbestimmt. Vollständig nebulös wird der Regelungsgehalt der Vorgaben zu neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen, wenn es in der Erläuterung zu Ziel 2 heißt, bei den Vorgaben für neu geplante zentrale Versorgungsbereiche gehe es „um eine Vorgabe für die Verortung von Bauleitplanung für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentralen Kernsortimenten, nicht jedoch um die Vorgabe allgemeiner Kriterien für neue zentrale Versorgungsbereiche“. Auch der in Ziel 2 verwendete Begriff des „Kernsortiments“ ist weder bestimmt noch bestimmbar. Nach der Erläuterung zu „Ziel 2“ bezeichnet das Kernsortiment eines Einzelhandelsbetriebes – in Abgrenzung zum Randsortiment – „den Hauptteil des Warenangebotes, der nach herrschender fachlicher Meinung einem bestimmten Sortimentsbereich zuzuordnen bzw. entsprechend zu klassifizieren ist und zudem hinreichend scharf konturiert werden kann“. Abgesehen davon, dass es völlig unklar ist, was unter dieser Voraussetzung zu verstehen ist, existiert ein Kernsortiment schon in dem Moment nicht mehr, in dem ein bestimmtes Warensortiment nicht mehr hinreichend scharf konturiert werden kann. Die Bestimmung des Kernsortiments läuft in diesem Moment ins Leere, der Anwendungsbereich von Ziel 2 lässt sich dann nicht mehr bestimmen. Die mangelnde Bestimmtheit scheitert auch daran, dass für die Bestimmung des Kernsortiments bzw. dessen Abgrenzung auf die „herrschende fachliche Meinung“ abgestellt wird. Welche Meinung gerade fachlich herrschend ist, kann durchaus umstritten sein und ist nicht ohne Weiteres festzustellen. Indem der Gesetzgeber für den für Ziel 5 weichenstellenden Begriff des Kernsortiments auf die herrschende fachliche Meinung abstellt und diesen Begriff nicht selbst definiert, wird zudem deutlich, dass der Plangeber auch Ziel 5 nicht selbst abschließend abgewogen hat.</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>e) Dem Plansatz „Ziel 2“ fehlt nicht nur die Zielqualität. „Ziel 2“ verletzt die Stadt Werl auch in ihrer verfassungsmäßig durch Art. 78 Abs. 1 und 2 LVerf NW und Art. 28 Abs. 2 GG gewährleisteten Planungshoheit und ist daher verfassungswidrig und nichtig. Die Bauleitplanung gehört als Teil der kommunalen Planungshoheit zum Schutzbereich der kommunalen Selbstverwaltung und umfasst auch das Recht der Gemeinde, im Rahmen ihrer Bauleitplanung die künftige Entwicklung des Gemeindegebietes grundsätzlich nach eigenen Vorstellungen zu steuern und zu gestalten (VerfGH NRW, Urteil vom 26.08.2009) Gesetzliche Eingriffe in das Selbstverwaltungsrecht unterliegen Grenzen; sie dürfen den Kernbereich der Selbstverwaltungsgarantie nicht antasten. Außerhalb des Kernbereichs hat der Gesetzgeber das verfassungsrechtliche Aufgabenverteilungsprinzip hinsichtlich der Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft sowie das Verhältnismäßigkeitsprinzip und das Willkürverbot zu beachten (VerfGH NRW, a.a.O.).</p> <p>Die Unverhältnismäßigkeit des Plansatzes „Ziel 2“ zeigt sich bereits darin, dass keine „Abweichungsmöglichkeit“ vorgesehen ist. Der Gemeinde darf nicht grundsätzlich und ohne nähere Begründung die Möglichkeit genommen werden, im konkreten Fall von Zielen der Raumordnung abweichend zu entscheiden und ein Vorhaben zuzulassen, das zwar einem Ziel der Raumordnung widerspricht, wenn das Vorhaben im Gegenzug die gemeindlichen Interessen fördert und keine Gefährdung für die zentralen Versorgungsbereiche darstellt. Eine solche Abweichungsmöglichkeit berücksichtigt Ziel 2 nicht.</p> <p>Schließlich ist „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel auch deswegen unverhältnismäßig, weil die Regelung landesweit gilt, ohne die jeweiligen regionalen Gegebenheiten in den Blick zu nehmen. Der Verfassungsgerichtshof NRW hat in seinem Urteil vom 26.08.2009 darauf hingewiesen, dass eine solche landesweit wirkende Untersagung einem besonderen Rechtfertigungserfordernis unterliegt. Die unterschiedlichen im Landesgebiet anzutreffenden Raumstrukturen lassen es nicht ohne Weiteres erwarten, dass die Festsetzung von Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen an allen Stellen des Landes mit denselben Auswirkungen einhergeht. Diese Erwägung gilt für ein Herstellerdirektverkaufszentrum mit weitem Einzugsbereich im besonderen Maße, weil ein solches Vorhaben in einem Ballungsraum sehr viel stärkere Auswirkungen hätte als in einer ländlichen Region wie den Landkreis Soest. Die Auswirkungen eines neu angesiedelten FOC wären in</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>Oberzentren deutlich stärker als in einem Mittelzentrum der Größe von Werl. In Oberzentren können die FOC von starken vorhandenen Einkaufsströmen profitieren. Bei einer Ansiedlung in Werl müssen völlig neue Einkaufsströme geschaffen werden, die Kunden müssen sich die Fahrt ins FOC als Ziel („Ausflug“) setzen. Dies bietet insbesondere für Kommunen im ländlichen Raum erhebliche Chancen. So ist bereits im Jahre 2004 in der Veröffentlichung der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) „Raumplanerische Herausforderungen durch Veränderungen in Handel, Logistik und Tourismus“ (herausgegeben von Dietrich Fürst und Hans Joachim Kujath) Folgendes festgestellt worden (Seite 156):</p> <p><i>„Raum- oder Gebietskategorien spielen als Instrumente der Raumordnung bei fast allen raumordnerischen Beurteilungen eine Rolle. Aus der Zuordnung eines Teilraums zu einer der Kategorien „Verdichtungsräume“, ländliche Räume bzw. Ordnungsräume und Entwicklungsräume werden vielfältige Folgerungen zur Nutzung und zum Schutz von Flächen abgeleitet. Das Instrument der Raumkategorien kann für den vorliegenden Zusammenhang eine zweifache Bedeutung haben: Da der ländliche Raum (unbeschadet unterschiedlicher struktureller Ausprägungen dieser Kategorie) als ein Bereich angesehen wird, in dem die Entwicklungsaufgaben im Vordergrund stehen (Kistenmacher 1999 a: 224), ist zumindest zu hinterfragen, ob dem ländlichen Raum generell die Eignung abgesprochen werden sollte, Großprojekte aufzunehmen. Gründe für eine Ablehnung liegen bspw. im Fehlen einer projektnahen Kundendichte, der zusätzlichen Initiierung von Verkehr, der notwendigen Schaffung zusätzlicher Infrastruktur zulasten der Öffentlichen Hand etc. Aber hier klingt auch noch der Gedanke aus den 60er und 70er Jahren an, den ländlichen Raum insgesamt oder Teile davon als Restgröße oder gar als ökologischen Ausgleichsraum zu verstehen. Es gibt jedoch Projektarten oder Cluster solcher Einrichtungen, bei denen die Raumordnung aus Gründen des internationalen Wettbewerbs und der Anforderungen einer modernen Gesellschaft und Wirtschaft keine Verweigerungshaltung einnehmen kann. In solchen Fällen wird man nicht umhin kommen, auch ländliche Räume als Träger von Standorten zu akzeptieren. Mit großer Sorgfalt zwar, aber doch auch deutlich, sollte deshalb Entsprechendes in die gesetzlichen und planerischen Aussagen zur Gebietskategorie „ländlicher Raum“ aufgenommen werden. Gerade bei großräumigem Denken muss dies anerkannt werden, wenn enorme Entwicklungsimpulse für diese Raumkategorie, aber auch für den Gesamtraum erwartet werden können. Freilich muss auch im ländlichen Raum das Ordnungsprinzip gewahrt wer-</i></p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p><i>den. Es ist aber zu hinterfragen, ob dazu das zentralörtliche System allein maßgebend sein soll. Bekanntlich gibt es neben dem punktuellen Strukturprinzip der zentralen Orte das bandförmige Prinzip der Achsen. Nach gefestigter Auffassung haben Achsen im Verdichtungsraum vorrangig eine Ordnungsfunktion und im ländlichen Raum vorrangig eine Entwicklungsfunktion. Deshalb wird für Großprojekte moderner Prägung, soweit sie auf die überregionale Verkehrsanbindung angewiesen sind, nicht von vornherein ausgeschlossen werden können, dass sie auf einer Entwicklungsachse, auch außerhalb eines zentralen Orts, angesiedelt werden. Das müsste jedenfalls für die Arten ländlicher Räume gelten, welche auf Entwicklungsimpulse besonders angewiesen sind.“</i></p> <p>Auf solche regionalen Unterschiede nimmt die Regelung in Ziel 2 keine Rücksicht. Eine besondere Rechtfertigung, die für eine solche überregionale Regelung erforderlich ist, bleibt „Ziel 2“ ebenfalls schuldig.</p> <p><i>Die in Ziel 2 vorgesehenen Ausnahmen im Besonderen oder das Zielabweichungsverfahren im Allgemeinen knüpfen lediglich an enge Ausnahmesituationen im Einzelfall an, greifen jedoch nicht die in Nordrhein-Westfalen notwendige Differenzierung nach regionalen Besonderheiten auf. Die typisierbaren Unterschiede der Räume in Nordrhein-Westfalen hätten eine auf Regionen ausgelegte Gestaltung des Ziels 2 des Sachlichen Teilplans mit regional differenzierten Ausnahmeregelungen erfordert. Eine Einzelfallabweichung greift hier zu kurz. Das Zielabweichungsverfahren ist zudem auf Abweichungen im Einzelfall beschränkt und kann nicht herangezogen werden, um die in der Grundanlage des Ziel 2 des Sachlichen Teilplans anzutreffenden strukturellen Defizite – regionale Indifferenz – auszugleichen. Die notwendige Rücksichtnahme auf die regionalen Unterschiede muss das Ziel selbst, etwa durch differenzierte Ausnahmeregelungen leisten.</i></p> <p>f) Der Plansatz Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist auch deshalb verfassungswidrig und daher nichtig, weil dem Land Nordrhein-Westfalen die erforderliche Gesetzgebungskompetenz zum Erlass dieser Regelung fehlt.</p> <p>Das Oberverwaltungsgericht Münster hat in dem Urteil vom 30.09.2009 bereits erhebliche Zweifel an der Gesetzgebungszuständigkeit des Landes für die Neuregelung des § 24a LEPro geäußert. Ausgehend von der Abgrenzung in dem Rechtsgutachten des Bundesverfassungsgerichts vom</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>16.06.1954 handele es sich bei § 24a LEPro im Kern um eine bodenrechtliche Regelung, da § 24a Abs. 1 Satz 1 LEPro bestimme, dass Kerngebiete sowie Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in zentralen Versorgungsbereichen ausgewiesen werden dürfen. Bei dieser Regelung und insbesondere auch bei § 24a Abs. 1 Satz 3 LEPro, der ein Beeinträchtungsverbot enthält, handelt es sich um eine städtebauliche Regelung, entsprechendes gelte auch für die weiteren Absätze. Schon durch die mehrfache Anknüpfung an die Regelung des § 11 Abs. 3 BauNVO werde deutlich, dass der Gesetzgeber mit § 24a LEPro städtebauliche Planung betreibe.</p> <p>Die hier vom Oberverwaltungsgericht Münster geäußerten „erheblichen Zweifel“ gelten für den Sachlichen Teilplan Großflächiger Einzelhandel entsprechend:</p> <p>Nach dem Plansatz „Ziel 2“ dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in (bestehenden und neu geplanten) zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Diese Regelung entspricht im Regelungsgehalt § 24 a Abs. 1 Satz 1 LEPro. Auch auf § 11 Abs. 3 BauNVO wird hier wie dort Bezug genommen.</p> <p>Ziel 3 des Sachlichen Teilplans enthält ein Beeinträchtungsverbot, das im Wesentlichen § 24a Abs. 1 Satz 3 LEPro entspricht und nach der Einschätzung des 10. Senats eine städtebauliche Regelung darstellt.</p> <p>Der städtebauliche Charakter der Plansätze des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ergibt sich auch aus der Anknüpfung zahlreicher Regelungen an die städtebaulichen Begriffe des (zentrenrelevanten, nahversorgungsrelevanten oder nicht-zentrenrelevanten) Kernsortiments bzw. – in Abgrenzung dazu – des Randsortiments. Auch hierbei handelt es sich um typisch städtebauliche Begriffe, die im Zusammenhang mit städtebaulichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepten sowie im Rahmen von Bebauungsplan-Festsetzungen verwendet werden, und die verdeutlichen, dass der Plangeber des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel Städtebaurecht im Gewand eines Raumordnungsplans betreibt.</p> <p>Ist der Plansatz „Ziel 2“ aber nicht der Materie der Raumordnung im Sinne des Art. 74 Nr. 31 GG, sondern dem Bereich des Bodenrechts nach Art. 74 Nr. 18 GG zuzuordnen, fehlt dem Land die entsprechende Gesetzgebungskompetenz. Für den Bereich des Bodenrechts nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 18 GG besitzt der Bund unter den Voraussetzungen des Art. 72 Abs. 2 GG die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz, von welcher der Bun-</p>



	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Ziel 3: Es kann nicht nachgewiesen werden, dass durch das Vorhaben zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden wesentlich beeinträchtigt werden. Gleichwohl können negative städtebauliche Auswirkungen, die durch eine Beeinträchtigung strukturwirksamer Betriebe entstehen können, nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>Ziel 8: Die Stadt Werl entwickelt mit dem FOC-Standort eine neue Einzelhandelsagglomeration in dezentraler Lage, die als Nebenzentrum den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Werl beeinträchtigt. Dies widerspricht Ziel 8, das den Gemeinden auferlegt, dem Entstehen solcher Agglomerationen entgegenzuwirken.</p> <p><b>2. Regionalplan Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und HSK</b></p> <p>Grundsatz 10: Die Bauleitplanung der Stadt Werl berücksichtigt den Grundsatz, nach dem Haupt- und Nebenzentren der Städte in ihrer Funktion geschützt sowie in ihrer</p>	<p>desgesetzgeber im Bereich des Bodenrechts weitestgehend Gebrauch gemacht hat, indem er das Baugesetzbuch (BauGB) und zugehörige Rechtsvorschriften – insbesondere etwa die Planzeichenverordnung und die Baunutzungsverordnung – erlassen hat. Insbesondere die – im BauGB enthaltenen – Regelungen des Bauplanungsrechts sind abschließend, wie schon die Bezeichnung als Bau-“Gesetzbuch“ zeigt. Ein Spielraum für ergänzende landesgesetzliche Regelungen besteht insoweit nicht.</p> <p><i>g) Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel stellt zudem keine nach unionsrechtlichen Anforderungen gerechtfertigte Beschränkung der Niederlassungsfreiheit (Art. 49 ff. des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)) dar und ist auch aus diesem Grunde unwirksam.</i></p> <p>h) „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel stellt nach alledem kein von der Stadt Werl bei der Bauleitplanung zu berücksichtigendes Ziel der Raumordnung dar. Möglicherweise ist „Ziel 2“ als Grundsatz der Raumordnung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Hierzu enthält der Vorentwurf der Begründung unter Ziffer 3.1. entsprechende Erwägungen.</p> <p>Zu „Ziel 3“ teilt die Stadt Werl die Einschätzung der IHK Arnsberg, dass das Vorhaben dem Beeinträchtigungsverbot des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel nicht widerspricht. Auf die Zielqualität dieses Plansatzes kommt es daher in diesem Zusammenhang nicht weiter an.</p> <p>„Ziel 8“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist im vorliegenden Fall nicht einschlägig, da sich die Ansiedlung des FOC im Rahmen eines Bebauungsplanes unter Festsetzung eines entsprechenden Sondergebiets vollzieht. Einzelhandelsagglomerationen stellen demgegenüber nicht das „Produkt einer positiven Planung“ dar, sondern sind in der Regel eher unbeabsichtigt herangewachsen (vgl. Erläuterung zu Ziel 8 Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel).</p> <p>Die Stadt Werl hat den <u>Grundsatz 10</u> des Regionalplans 2010 in ihrer Planung berücksichtigt. Es besteht nach wie vor die Absicht, die Einzelhan-</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Unverwechselbarkeit erhalten und gestärkt werden, nicht in ausreichen- dem Maße.</p> <p>Ziel 12: Im Rahmen der Bauleitplanung ist die Entwicklung von Sondergebieten für großflächigen Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten nur in den festgelegten zentralen Versorgungsbereichen zulässig. Diese müssen sich durch eine städtebaulich integrierte Lage innerhalb eines im Regionalplan dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereiches auszeichnen. Der Standort „Am Hellweg“ ist räumlich weit entfernt von dem zentralen Versorgungsbereich und im Regionalplan als Freiraum- und Agrarbereich dargestellt. Dieses Ziel wird durch die Bauleitplanung der Stadt Werl nicht beachtet.</p> <p><b>3. Städtebauliche Beurteilung für die Stadt Werl</b></p> <p>Das Vorhaben schädigt den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Werl. Es hat negative Vorbildwirkung für die künftige Bauleitplanung der Stadt Werl und die bauordnungsrechtliche Genehmigungspraxis sowie ggf. auch die Ansiedlungspolitik in der Region.</p> <p><b>Abschließende Empfehlungen zum Bauleitplanverfahren</b></p> <p>Das Vorhaben widerspricht landesplanerischen und städtebaulichen Zielen. Daher lehnt die IHK Arnsberg die Darstellung eines SO-Gebietes für ein Herstellerdirektverkaufszentrum an diesem Standort ab. Ganz bewusst haben wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu Detailaussagen des B-Plan-Entwurfes Nr. 117 Stellung bezogen. Sollte sich im weiteren Verfahren herausstellen, dass unsere Einschätzung von der Bezirksplanungsbehörde oder den Gerichten nicht geteilt wird, so behalten wir uns eine ergänzende Stellungnahme vor.</p>	<p>dels- und Dienstleistungsangebote in der Innenstadt und den Zentralen Versorgungsbereichen von Werl zu stärken. Dieses Ziel wird durch die FOC-Ansiedlung nicht konterkariert.</p> <p>„Ziel 12 (1)“ des Regionalplans Arnsberg – Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis (2008) entspricht im Wesentlichen § 24 a LEPro NW, dem das OVG Münster im Urteil vom 30.09.2009 die Zielqualität abgesprochen hat, und „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel zum LEP NRW. Die oben zu „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans dargelegten Einwendungen gegen die Zielqualität und die Wirksamkeit gelten für Ziel 12 (1) des Regionalplans 2012 gleichermaßen. Der Regelung fehlt die Zielqualität, da sie nicht abschließend abgewogen und zudem unbestimmt ist. Es handelt sich zudem um eine städtebauliche Regelung, für die dem Plangesetzgeber die Regelungskompetenz fehlt, weshalb der Plansatz verfassungswidrig und daher unwirksam ist.</p> <p>Für den Fall, dass der Plansatz „Ziel 12 (1)“ des Regionalplans 2012 als Grundsatz der Raumordnung Bestand hätte, hat die Stadt Werl in der Begründung der Bauleitpläne die Erwägungen dargelegt, die für die vorgelegte Planung sprechen.</p> <p>Der Plansatz „Ziel 12 (1)“ des Regionalplans 2008 steht der Planung der Stadt Werl nicht entgegen.</p> <p>Auf die obenstehenden Ausführungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
23	<p><b>Schreiben Lippeverband vom 27.10.2014</b></p> <p>Gegen die o.g. Bauleitplanung bestehen unsererseits keine Bedenken oder Anregungen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
24	<p><b>Schreiben Kreis Soest vom 29.10.2014</b></p> <p>Mit der Einleitung der Bauleitplanverfahren sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung und Errichtung eines Herstellerdirektverkaufszentrums (Factory Outlet Center - kurz „FOC“) im Stadtgebiet der Stadt Werl, südwestlich des Werler Stadtzentrums im äußeren Stadterweiterungsring geschaffen werden.</p> <p>Grundsätzlich ist anzumerken, dass der vorgesehene Standort mit den Zielen und Grundsätzen des derzeit in der Aufstellung befindlichen Landesentwicklungsplanes (LEP-Entwurf 2013) nicht übereinstimmt und auch die Vorgaben des Regionalplanes für den Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis (rechtsverbindlich seit März 2012) der derzeitigen Standortplanung entgegenstehen.</p> <p>Parallel zur eingeleiteten Trägerbeteiligung hat die Stadt Werl daher bei der Bezirksregierung Arnsberg die landesplanerische Anfrage gem. § 34 Abs. 1 Landesplanungsgesetz NW gestellt, um die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den geltenden Zielen der Raumordnung abzuklären. Das Ergebnis sollte vorerst abgewartet werden.</p> <p>Die Stadt Werl hat darüber hinaus zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Einzelhandelsfunktionen der umliegenden Städte und Gemeinden und die Versorgungsstruktur der Region eine Wirkungsanalyse in Auftrag gegeben und mit den Verfahrensunterlagen vorgelegt.</p> <p>Auch wenn der Gutachter zu der grundsätzlichen Einschätzung kommt, dass das geplante FOC keine unzumutbaren negativen Auswirkungen auf den Einzelhandel in den umliegenden Kommunen hat, weil die prognostizierten Umsatzverluste die Erheblichkeitsschwelle von 10 Prozent deutlich unterschreiten, ist zu befürchten, dass das geplante Centrum am vorgesehenen Standort erhebliche negative Auswirkungen auf die Werler Innenstadt entfaltet und zu einem weiteren Attraktivitätsverlust des Zentrums führen wird. Es sollte daher kritisch hinterfragt werden, ob die Stadt Werl diesen hohen Preis in Kauf nehmen will.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Ansicht wird seitens der Stadt Werl nicht geteilt.</p> <p>Auf die Stellungnahme der Stadt Werl zur landesplanerischen Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg vom 07.11.2014 wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.</p> <p>Für die Innenstadt von Werl hat die Wirkungsanalyse festgestellt, dass insbesondere in den Warenssegmenten Bekleidung (inkl. Sportbekleidung) sowie Schuh- und Lederwaren deutlich spürbare Wettbewerbswirkungen zu erwarten sind und in Anbetracht der zum Teil wenig stabilen Situation verschiedene Geschäftslagen in der Innenstadt von Werl in beiden Sortimentsbereichen von Betriebsaufgaben – vor allem von ökonomischen Grenzbetrieben – auszugehen sei. Ein flächendeckendes Wegbrechen der innerstädtischen Einzelhandelsbetriebe in den genannten Sortimenten mit ent-</p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Darüber hinaus werden von den zuständigen Dienststellen und Fachabteilungen folgende Hinweise gegeben:</p> <p><b>Aus natur- und landschaftsfachlicher Sicht</b> bestehen gegenüber dem o. g. Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Das Vorhaben stellt durch die Versiegelung von ca. 11 Hektar Ackerland und der optischen Wirkung der geplanten Gebäude einen Eingriff in Natur und Landschaft dar (gemäß § 14 Bundesnaturschutzgesetz, BNatSchG). Die Bauherren sind danach verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen müssen kompensiert werden (gemäß § 15 BNatSchG). Der Biotopwertverlust nach LANUV-Leitfaden „Numerische Bewertung von Biotoptypen in der Bauleitplanung in NRW“ beträgt 93.077 Wertpunkte. Der Bilanzierung des Eingriffs kann gefolgt werden. Zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes ist die Bepflanzung des Plangebiets erforderlich und ist im B-Plan auch so vorgesehen. Wie der Funktionsverlust im Lebensraum „Ackerlandschaft“ ausgeglichen werden soll, geht aus den Unterlagen nicht hervor. Hier sind nur „Vorschläge“ genannt. Die Ausgleichsmaßnahmen und der funktionale Bezug zum Eingriff sind im weiteren Verfahren zu konkretisieren.</p> <p>Der Landschaftsplan VI steht mit seinen Entwicklungszielen und Festsetzungen dem Vorhaben nicht entgegen. Schutzgebiete sind von der geplanten Maßnahme nicht betroffen.</p> <p>Anhand der eingereichten Unterlagen kann nicht ausgeschlossen werden, dass bei der Realisierung des Vorhabens möglicherweise die artenschutzrechtlichen Verbotsstatbestände für geschützte Tier- und Pflanzenarten nach § 44 BNatSchG berührt werden.</p> <p>Der Einschätzung der artenschutzrechtlichen Bewertung, dass das Vorhaben nicht gegen § 44 BNatSchG verstößt, kann nicht gefolgt werden. Es werden der streng geschützten Vogelart „Feldlerche“ dauerhaft 11 ha Lebensraum bzw. Platz für 2 Brutpaare entzogen. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten der Feldlerche</p>	<p>sprechenden Auswirkungen auf den innerstädtischen Branchenmix sind jedoch nicht zu erwarten. Stadt und Investor werden gemeinsam Konzepte entwickeln, um Synergieeffekte aus der Ansiedlung des FOC für den innerstädtischen Einzelhandel zu realisieren.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Gutachter des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags werden die Ausgleichsmaßnahmen im späteren Bebauungsplanverfahren mit der Unteren Landschaftsbehörde abstimmen.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Fachbeitrag Artenschutz wurde festgestellt, dass beide Feldlerchen-Paare ihren Brutplatz im Maisfeld lediglich für eine Brut nutzen konnten und ihn dann wegen der inzwischen zu dichten und hohen Vegetation aufgeben mussten. Der Verlust eines Brutplatzes bedeutet aus Gutachtersicht zwar</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>im räumlichen Zusammenhang bleibt möglicherweise nicht erhalten und würde damit gegen das Verbot „Zerstörung einer Lebensstätte“ gemäß § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG verstoßen.</p> <p>Folgende Hinweise sind bei der weiteren Planung und Realisierung des Vorhabens zu beachten und umzusetzen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gemäß Umwelt- und Artenschutzbericht führt das Vorhaben zu einem Verlust von Lebensraum der streng geschützten Vogelart „Feldlerche“. Die Zerstörung von (auch ökologisch geringwertigen) Fortpflanzungsstätten geschützter Arten ist verboten. Es ist davon auszugehen, dass für die zwei betroffenen Brutpaare der Feldlerche keine in ausreichendem Umfang geeigneten und noch nicht besiedelten „Ausweich-Lebensstätten“ in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang zur Verfügung stehen. Da an der ökologischen Gesamtsituation der betroffenen Fortpflanzungsstätten der Feldlerche keine Verschlechterung eintreten darf, sind Maßnahmen zur Verbesserung des Lebensraums der Feldlerche im räumlichen Zusammenhang umzusetzen. Wenn die Maßnahmen vorgezogen durchgeführt und so umgesetzt werden, dass sie die Funktionen der beeinträchtigten Fortpflanzungsstätte zum Zeitpunkt der Beeinträchtigung durch das Vorhaben lückenlos übernehmen, wird kein Verbotstatbestand erfüllt. Bis zur Rechtskraft sind daher vorgezogene und wirksame Artenschutzmaßnahmen für die Feldlerche umzusetzen und rechtlich zu sichern. Die Kriterien zur Wirksamkeit einer Maßnahme sind dem MKULNV-Leitfaden „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen“ zu entnehmen.</li> <li>2. Sofern die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit der Feldlerche stattfindet (also nicht vom 01. März bis 30. Juli), wird der Verbotstatbestand „Tötung von streng geschützten Arten“ nicht ausgelöst.</li> <li>3. Das Vorhaben führt zu einem Eingriff in das Landschaftsbild, der durch die Festsetzung des Gehölzstreifens ausgeglichen werden kann. Wie genau der Eingriff in den Naturhaushalt in einem Umfang von 93.077 Biotopwertpunkten bzw. der Funktionsverlust im Lebensraum „Ackerlandschaft“ ausgeglichen werden soll, geht aus den Unterlagen nicht hervor. Hier sind nur „Vorschläge“ genannt. Die Ausgleichsmaßnahmen und der funktionale Bezug zum Eingriff sind im weiteren Verfahren mit der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Soest abzustimmen, zu</li> </ol>	<p>einen Eingriff in die lokale Population, der Eingriff ist aber als geringfügig einzustufen, sofern er außerhalb der Brutzeit erfolgt. Die durch die geplante Maßnahme bedingte Flächenumwidmung wurde deshalb nicht als ausgleichspflichtig eingestuft. Die artenschutzrechtliche Bewertung wird im Bebauungsplanverfahren vom Gutachter mit der ULB abgestimmt.</p> <p>Die geforderten CEF-Maßnahmen werden mit der ULB abgestimmt und bis zur Rechtskraft des Bebauungsplans umgesetzt.</p> <p>Die Information wird dem Vorhabenträger zur Kenntnis gebracht, der Zeitpunkt wird später im städtebaulichen Vertrag festgelegt.</p> <p>Die LFB-Gutachter werden die Ausgleichsmaßnahmen im weiteren Verfahren mit der Unteren Landschaftsbehörde abstimmen.</p>

Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p>konkretisieren und rechtlich zu sichern.</p> <p><b>Aus wasserrechtlicher Sicht</b> bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Über die Notwendigkeit eines Rückhaltebeckens für das unbelastete Niederschlagswasser der Dachflächen ist ein entsprechendes Entwässerungsgutachten aufzustellen. Das Ergebnis des Gutachtens ist in die Entwässerungsplanung einzuarbeiten.</p> <p>Für die Einleitung von Niederschlagswasser in ein Gewässer ist ein Antrag gem. § 8 WHG zu stellen.</p> <p>Für das geplante Kanalisationsnetz ist ein Antrag gem. § 58 WHG erforderlich.</p> <p>Da das Plangebiet relativ stark geneigt ist, sind bei der aufzustellenden Entwässerungsplanung außerdem die von außen auf das Plangebiet einwirkenden Flächen entsprechend zu berücksichtigen bzw. planerische Vorkehrungen hierzu vorzusehen.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der B-Plan eine Überbauung/Beseitigung von verschiedenen Gräben/Gewässern vorsieht. Für diese Überbauung ist ein wasserrechtliches Verfahren gem. § 68 WHG erforderlich. Im Ergebnis des v. g. Verfahrens kann es bei der Ableitung des von außerhalb zufließenden Wassers zu einer Gewässerverlegung kommen. Der hierzu erforderliche Flächen- als auch der evtl. Ausgleichsbedarf sollten in die B-Plan-Bearbeitung einfließen.</p> <p><b>Aus Sicht des Immissionsschutzes</b> bestehen aus nachfolgenden Gründen keine Bedenken.</p> <p>Lärmschutz oder organisatorische Maßnahmen zum Schutz der im Nordosten liegenden Wohnbebauung sind gemäß Schallgutachten nicht erforderlich.</p> <p>Auch bezüglich anderer Emissionen bzw. Immissionen müssen laut der vorliegenden Planunterlagen keine Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung ergriffen werden.</p> <p>Grundsätzlich werden die zukünftigen Betreiber von Anlagen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz keinesfalls von detaillierten Einzelfallprüfungen, in denen u. a. auch die immissionsschutzfachlichen und bauordnungsrechtlichen Konflikte zu begutachten sind, entbunden.</p>	<p>Es wird im weiteren Verfahren ein Entwässerungsgutachten erstellt.</p> <p>Die Information wird dem Vorhabenträger zur Kenntnis gebracht.</p> <p>Die Information wird dem Vorhabenträger zur Kenntnis gebracht.</p> <p>Die Information wird dem Vorhabenträger zur Kenntnis gebracht.</p> <p>Die Information wird dem Vorhabenträger zur Kenntnis gebracht.</p> <p>Bei vorliegendem Entwässerungsgutachten wird dieser Aspekt berücksichtigt.</p>

Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p>In den hier vorliegenden Planunterlagen werden zudem auch noch keine konkreten Angaben bzw. Festsetzungen zu den möglichen Standorten von „Anlagen“ formuliert.</p> <p>Insofern erweist sich hier eine abschließende immissionsschutzrechtliche Betrachtung/ Bewertung zum jetzigen Zeitpunkt schwierig.</p> <p>Die <b>Brandschutzdienststelle</b> gibt folgende Hinweise:</p> <p>Löschwasserversorgung:</p> <p>In Kapitel V der Begründung zum Bebauungsplan wird unter Punkt 4.3 nur allgemein auf die gängigen Regelwerke verwiesen. Es kann aber aufgrund der geplanten Bebauung jetzt schon festgestellt werden, dass für den Bereich des FOC eine Mindestlöschwasserversorgung von mindestens 1600 l/min über 2 h in max. 300 m Umkreis (Lauflänge) sicherzustellen ist, wobei der nächstgelegene Hydrant maximal 150 m von jedem Gebäudezugang entfernt liegen darf. Es sind aus Sicht der Brandschutzdienststelle für den Bereich der Bebauung Überflurhydranten so einzuplanen, dass die Löschwassarentnahme leicht möglich ist.</p> <p><u>Hinweis:</u> Aktuell gilt das DVGW-Merkblatt W405, Stand Februar 2008, nicht Juli 1978.</p> <p>Es sind mindestens 8 m breite Gassen zwischen den Gebäudezeilen einzuplanen, um die Feuerwehrezufahrten und Aufstellflächen zu gewährleisten, insbesondere auch während des Betriebes.</p> <p><b>Aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde</b> bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Folgendes ist zu beachten:</p> <p>Im Kataster über Altlastverdachtsflächen und Altlasten des Kreises Soest, das keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, ist im o. g. Bereich keine Eintragung vorhanden.</p> <p>In den Begründungen zur FNP-Änderung bzw. zum Bebauungsplan sind Aussagen zum Bodenschutz getroffen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Es sind erhebliche Versiegelungen von max. 9,0 ha im Sonstigen Sondergebiet</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Information wird dem Vorhabenträger zur Kenntnis gebracht.</p> <p>Die Information wird dem Vorhabenträger zur Kenntnis gebracht.</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>zu erwarten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Bereich der 2,3 ha großen Straßenverkehrsflächen ist eine Zunahme der Versiegelung von 0,1 ha zu erwarten“.</li> <li>• „Im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen liegen teilweise im Norden und Osten besonders schutzwürdige Böden (Stufe 3). Ansonsten sind überwiegend sehr schutzwürdige Böden (Stufe 2) und zu einem geringen Anteil im Norden schutzwürdige Böden (Stufe 1) verzeichnet.“</li> <li>• „Der Bodenschutz soll bei der Oberflächengestaltung des Parkplatzes und bei der Auswahl von Ausgleichsmaßnahmen z. B. durch Entsiegelungsmaßnahmen berücksichtigt werden.“</li> </ul> <p>Die konkreten Maßnahmen sind dort nicht weiter beschrieben.</p> <p>Auf Grund der großen Fläche ist eine bodenkundliche Baubegleitung erforderlich. Diese muss bereits vor der Antragstellung eingebunden werden. Im anschließenden Baugenehmigungsverfahren sind daher folgende konkrete Maßnahmen zum Bodenschutz (Ausgleichsmaßnahmen) festzulegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definition der bodenschützenden Randbedingungen und Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde</li> <li>• Erstellen und Prüfen der notwendigen Planungs- und Datengrundlagen</li> <li>• Festlegen der aus Bodenschutzsicht notwendigen Maßnahmen</li> <li>• Erstellen von bodenkundlichen Ausführungsplänen (z. B. Festlegungen von Flächen und Umsetzung für Bodenabtrag und Einbau, Rekultivierungsziele, etc.)</li> <li>• Teilnahme an Bausitzungen</li> <li>• Beraten bei der Bauausführung vor Ort (z. B. Beurteilen von Bodenfeuchte und Einsatzgrenzen für Baumaschinen)</li> <li>• Kontrolle der Bauausführung</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Information wird dem Vorhabenträger zur Kenntnis gebracht. Die wesentlichen Hinweise werden in den Bebauungsplan aufgenommen.</p>
25	<p><b>Schreiben Westnetz GmbH, Arnsberg vom 29.10.2014</b></p> <p>im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bestehen unsererseits keine Bedenken, Anregungen oder eigene Planungen.            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-Hochspannungsverteilnetzanlagen</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p>




85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>– Strom-Verteilnetzanlagen (hier zum Großteil nur Mittelspannungs- und Fernmeldekabel -&gt; Strom-Verteilnetzanlagen betreibt auch ein weiterer Netzeigentümer).</p> <p>Diese Stellungnahme ergeht für die betroffenen Anlagen der Verteilungsnetze Strom der Westnetz GmbH. Die Gas-Hochdrucknetze und Strom-Hochspannungsverteilsnetzanlagen der Westnetz GmbH verlaufen mit ausreichendem Abstand zum vorliegenden Plangebiet und sind somit nicht betroffen.</p> <p>Bitte beteiligen Sie zusätzlich die Thyssengas GmbH. Die Anschrift lautet: Thyssengas GmbH, 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>Thyssengas wurde beteiligt (vgl. Nr. 5)</p>
26	<p><b>Schreiben Kommunalbetrieb Werl vom 29.10.2014</b></p> <p>Die wasserwirtschaftlichen Belange der Stadtentwässerung sind im Wesentlichen in der Begründung zum o. a. Bebauungsplan berücksichtigt. Ergänzend ist auf Folgendes hinzuweisen:</p> <p>Anfallendes Niederschlagswasser von den westlich des Plangebietes gelegenen landwirtschaftlichen Flächen wird dem Gebiet wild oder über Gräben zugeführt. Im Rahmen einer Entwässerungskonzeption bzw. Baugenehmigung sind Lösungen zu erarbeiten, die bewirken, dass diese Wässer der natürlichen Vorflut zugeführt werden.</p>	<p>Dem Hinweis wird bei der Entwässerungsplanung nachgegangen.</p>
27	<p><b>Schreiben Landesbetrieb Straßenbau NRW, Meschede vom 30.10.2014</b></p> <p>der Geltungsbereich o. a. Bauleitplanung grenzt an die B1 im Bereich der freien Strecke. Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes ist über eine Neuanbindung vorgesehen die im Abschnitt 114, Station 0,245 der B1 in das übergeordnete Verkehrsnetz mündet.</p> <p>Grundsätzlich ist die Anbindung des Plangebietes im Hinblick auf die vorgesehene Nutzung und die damit verbundenen Auswirkungen verkehrstechnisch sicher und ausreichend leistungsfähig zu gewährleisten. Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit ist eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt worden.</p> <p>Unter Berücksichtigung der aus dem Vorhaben resultierenden und allgemeinen prognostizierten Verkehrsentwicklung ist der Neubau eines signalisierten Knotenpunktes</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>sowie die Aufweitung der B1 erforderlich. Das in der Verkehrsuntersuchung dargestellte Entwurfskonzept ist leistungsfähig um das Gesamtverkehrsaufkommen zu bewältigen.</p> <p>Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B1 durch die vorliegende Bauleitplanung nicht zu beeinträchtigen sind zusätzlich nachfolgend aufgeführte Voraussetzungen, für eine Zustimmung in diesem Verfahren zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In den textlichen Festsetzungen ist aufzuführen, dass Werbeanlagen innerhalb der Anbaubeschränkungszone und mit Wirkung zur Bundesstraße grundsätzlich der gesonderten Zustimmung der Straßenbauverwaltung bedürfen.</li> <li>- An klassifizierten Straßen angrenzende Bauvorhaben sind aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs so zu beleuchten und durch ausreichend hohe und dichte Einfriedigung, Bepflanzung zum Schutze der Verkehrsteilnehmer abzusichern, dass der übergeordnete Verkehr weder geblendet noch abgelenkt wird.</li> <li>- Im weiteren Planverfahren sind die Anforderungen der Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen. Das heißt, es sind nach Möglichkeit umwegfreie, begreifbare und übersichtliche Führungen anzustreben. Die Planungen sind unter dem Aspekt der Barrierefreiheit zu konzipieren.</li> <li>- Gegebenenfalls sind auch Flächen für den öffentlichen Personennahverkehr (z.B. Haltestellen) zu berücksichtigen.</li> </ul> <p>Des Weiteren sind bei baulichen Veränderungen durch Neuanbindungen an das klassifizierte Straßennetz vertragliche Regelungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift in Form von entsprechenden Verwaltungsvereinbarungen auf der Grundlage abgestimmter und audierter Planunterlagen abzuschließen.</p>	<p>Der Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen.</p> <p>Die genannten Punkte werden im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p> <p>Die Stadt Werl wird die genannte Verwaltungsvereinbarung schließen.</p>
28	<p><b>Schreiben Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Liegenschaftsbetrieb Münster vom 30.10.2014</b></p> <p>Der LWL ist mit seiner Liegenschaft Hedwig-Dransfeld-Schule, LWL-Förderschule Förderschwerpunkt körperliche und motorische Entwicklung Buchenweg 30, 59457 Werl als Eigentümer und Schulträger von der o. g. Planung betroffen.</p> <p>Aufgrund der zu erwartenden hohen Lärmimmissionen durch das Verkehrsaufkommen des geplanten FOC in Werl möchten wir Ihnen folgende Anregung vorbringen: Zur Abwehr von Beeinträchtigungen unseres schutzwürdigen Schülerklientels schla-</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>gen wir vor, nach Inbetriebnahme des FOC an den Immissionspunkten IP 3, 4 und 5 erneut die Tageswerte der Lärmbelastung zu messen und uns zur Kenntnis zu geben, um definitiv den Anspruch auf aktiven bzw. passiven Lärmschutz ausschließen zu können.</p> 	<p>Die Lärmmessung wird in das Monitoringkonzept des Umweltberichts und in den späteren städtebaulichen Vertrag aufgenommen.</p>
29	<p><b>Schreiben Bezirksregierung Arnsberg, Immissionsschutz vom 30.10.2014</b></p> <p>die Darstellungsänderungen im FNP sowie die Festsetzungen im Bebauungsplan wurden daraufhin überprüft, ob und inwieweit die Planungsabsichten mit den Erfordernissen des Immissionsschutzes aus der Sicht der oberen Umweltschutzbehörde vereinbar sind.</p> <p>Gegen die Festsetzungen im Planentwurf und Darstellungen im FNP bestehen keine Bedenken. Auch Anregungen werden nicht vorgebracht.</p> <p>Die immissionsschutzrechtliche Beurteilung hinsichtlich der Anlagen die nicht in die</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	Zuständigkeit der Bezirksregierung Arnsberg als obere Umweltschutzbehörde fallen, erfolgt durch den Kreis Soest als UUB. Diese Belange wurden nicht geprüft.	
30	<p><b>Schreiben Stadt Fröndenberg vom 31.10.2014</b></p> <p>Grundsätzlich bestehen aus Sicht der Stadt Fröndenberg/Ruhr keine Bedenken gegen die Errichtung eines Factory Outlet Centers in Werl. Die beschriebenen Auswirkungen auf die Städte und Gemeinden im Naheinzugsgebiet (Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines Factory Outlet Centers in der Stadt Werl vom 31.01.2014, Seite 234) können seitens der Stadt Fröndenberg/Ruhr so mitgetragen werden.</p> <p>Jedoch verstößt die Stadt Werl gegen den Landesentwicklungsplan – sachlicher Teilplan – „Großflächiger Einzelhandel“, wonach derartige Vorhaben nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt bzw. festgesetzt werden können. Darüber hinaus ist die Stadt Werl Mitgliedsgemeinde des Regionalen Einzelhandelskonzeptes (REHK) östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche. Ziel des Regionalen Einzelhandelskonzeptes ist ein abgestimmtes Vorgehen in der Region zur Vermeidung eines übergroßen Angebotes an großflächigen Einzelhandelsbetrieben. Alle Mitgliedsgemeinden streben die Stärkung der innerstädtischen Zentren sowie die Stärkung der Stadtteilzentren mit ihrer Grundversorgung an. Sie haben ein ergänzendes Versorgungsnetz von Sondergebieten lediglich mit nicht zentrenrelevanten Angeboten auch an ausgewählten Standorten außerhalb der Zentren anerkannt.</p> <p>Mit dieser Zielsetzung hat auch die Stadt Werl die interkommunale Vereinbarung zum Regionalen Einzelhandelskonzept unterzeichnet und sich hierin verpflichtet, großflächige Einzelhandelsvorhaben im Kreis betroffener Kommunen nachbarlich mit dem Ziel zu erörtern, einen regionalen Konsens herzustellen. Die Stadt Werl hat ihr Einverständnis erklärt, das REHK-Gutachten inhaltlich und verfahrensmäßig zur Gesprächsgrundlage zu machen. Letztlich hat die Stadt Werl die Verpflichtung übernommen, die im regionalen Konsens getroffenen Vereinbarungen durch entsprechende planungsrechtliche Maßnahmen einzuhalten und umzusetzen. Dieser regionale Konsens ist bis heute nicht eingeleitet worden. Einer Weiterführung des Verfahrens kann daher aus Sicht der Stadt Fröndenberg/Ruhr nur zugestimmt werden, wenn dieser regionale Konsens im Rahmen des REHK östliches Ruhrgebiet hergestellt wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Ansicht der Stadt Werl verstößt die Planung nicht gegen Zielvorgaben.</p> <p>Bereits am 26.4.2013 und am 21.11.2014 wurden Informationen an den Regionalen Arbeitskreis gegeben. Am 21.1.2015 wurde der regionale Konsens beantragt. <i>Der Arbeitskreis „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet“ hat in seiner Sitzung vom 20.02.2015 den regionalen Konsens nicht festgestellt. Diese Entscheidung des Regionalen Arbeitskreises östliches Ruhrgebiet wird in der Abwägung zur 85. Flächennutzungsplanänderung der Wallfahrtsstadt Werl berücksichtigt.</i></p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
31	<p><b>Schreiben Stadt Bergkamen vom 31.10.2014</b></p> <p>Zu den vorgelegten Planunterlagen möchte ich im Einzelnen keine Anmerkungen vorbringen.</p> <p><u>Die fehlende regionale Abstimmung dieses Projekts ist allerdings erheblich zu kritisieren!</u></p> <p>Die Stadt Bergkamen ist, wie die Stadt Werl, Mitglied im Arbeitskreis „Regionales Einzelhandelskonzept für das östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche“. In diesem Arbeitskreis ist vereinbart worden, regional bedeutsame Einzelhandelsprojekte abzustimmen und einen Konsens hierzu bei den Mitgliedsstädten einzuholen. Die entsprechende Vereinbarung hat auch die Stadt Werl unterzeichnet und sich dadurch diesen Regelungen unterworfen. Für die geplante FOC-Ansiedlung ist bisher kein Antrag auf Regionalen Konsens erfolgt. Die Vorlage eines Verträglichkeitsgutachtens ersetzt nicht diese selbstbindende Vorlagepflicht.</p> <p>Unbesehen vom fehlenden Konsensantrag sehe ich die Voraussetzungen für die Erteilung eines Konsenses derzeit allerdings auch nicht als gegeben an (keine Lage im ASB, Umsatz-Kaufkraft-Relation über 100 %).</p>	<p>Bereits am 26.4.2013 und am 21.11.2014 wurden Informationen an den Regionalen Arbeitskreis gegeben. Am 21.1.2015 wurde der regionale Konsens beantragt. <i>Der Arbeitskreis „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet“ hat in seiner Sitzung vom 20.02.2015 den regionalen Konsens nicht festgestellt. Diese Entscheidung des Regionalen Arbeitskreises östliches Ruhrgebiet wird in der Abwägung zur 85. Flächennutzungsplanänderung der Wallfahrtsstadt Werl berücksichtigt.</i></p> <p>Kenntnisnahme. Nach Ansicht der Stadt Werl verstößt die Planung nicht gegen Zielvorgaben. Die Ansiedlungskriterien der REHK berücksichtigen nicht den Ansiedlungsfall FOC.</p>
32	<p><b>Schreiben Handwerkskammer Dortmund vom 31.10.2014</b></p> <p>Die Stadt Werl beabsichtigt, südwestlich des Stadtzentrums ein Herstellerverkaufszentrum (Factory Outlet Center, kurz FOC) anzusiedeln. Es handelt sich hierbei um ein Vorhaben des großflächigen Einzelhandels mit Ansiedlung von zentrenrelevanten Sortimenten.</p> <p>Der Standort des geplanten Vorhabens befindet sich im planungsrechtlichen Außenbereich.</p> <p>Nach unserer Auffassung unterliegt diese Planung den Zielen der Raumordnung, die in Nordrhein-Westfalen durch den Landesentwicklungsplan LEP NRW — Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel konkretisiert werden. Insbesondere die Erhaltung</p>	



85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Bedarfs sowie Dienstleister wie Friseure, Augenoptiker oder Hörgeräteakustiker betroffen. Diese Handwerker sind auf die Standortgemeinschaft mit anderen Einzelhandelsbranchen angewiesen. Die durch die Ansiedlung eines FOC verursachten Umsatzrückgänge in bestehenden Einzelhandelsstrukturen wirken sich deshalb auch erheblich auf diese Handwerksbranchen aus. Geringere Kundenfrequenzen sowie zunehmende Leerstände ziehen nicht nur Existenzbedrohungen der genannten Handwerksbranchen nach sich, sondern führen letztlich auch zu nicht akzeptierbaren städtebaulichen Fehlentwicklungen.</p> <p>Im Übrigen verweisen wir auf die im regionalen Einzelhandelskonzept seit dem Jahr 2001 formulierte interkommunale Vereinbarung, die zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in der Region Östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche auch von der Stadt Werl unterzeichnet wurde.</p> <p>Diese Stellungnahme erfolgt in Absprache mit der Kreishandwerkerschaft Hellweg-Lippe.</p>	<p>ausgeschlossen werden. Dies gilt erst recht für Handwerksbetriebe, die von den Synergieeffekten des FOC profitieren können, jedoch keine Nachteile zu befürchten haben.</p> <p>Bereits am 26.4.2013 und am 21.11.2014 wurden Informationen an den Regionalen Arbeitskreis gegeben. Am 21.1.2015 wurde der regionale Konsens beantragt. <i>Der Arbeitskreis „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet“ hat in seiner Sitzung vom 20.02.2015 den regionalen Konsens nicht festgestellt. Diese Entscheidung des Regionalen Arbeitskreises östliches Ruhrgebiet wird in der Abwägung zur 85. Flächennutzungsplanänderung der Wallfahrtsstadt Werl berücksichtigt.</i></p>
33	<p><b>Schreiben Gemeinde Holzwickede vom 31.10.2014</b></p> <p>vielen Dank für die Zusendung der Planunterlagen. Diese wurden in der Gemeinde Holzwickede in der Sitzung des Planungs- und Bauausschusses am 28.10.2014 zur Planungsabsicht der Stadt Werl über die Errichtung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes mit rd. 13.800 qm Verkaufsfläche im Rahmen der nachbarlichen Abstimmung zur Behandlung vorgestellt.</p> <p>Nach eingehender Beratung im Fachausschuss wird entgegen der Auffassung von der Stadt Werl die Ansicht durch die Gemeinde Holzwickede vertreten, dass für Mitgliedskommunen die gemeinsam getroffenen Vereinbarungen durch das REHK mit den dort gemeinsam entwickelten und vereinbarten Prüfkriterien für Einzelhandelsgroßprojekte maßgeblich bei Großvorhaben zu berücksichtigen sind.</p> <p>Durch die zu erwartenden Auswirkungen in der Region hat sich der Fachausschuss deshalb dafür ausgesprochen, dem Vorhaben zum jetzigen Abstimmungsstand nicht zuzustimmen. Dem Vorhaben wird entgegengehalten, dass die Stadt Werl insbesondere die Vereinbarungen zur Herstellung des regionalen Konsenses mit dem REHK</p>	<p>Nach Ansicht der Stadt Werl verstößt die Planung nicht gegen Zielvorgaben. Die Ansiedlungskriterien der REHK berücksichtigen nicht den Ansiedlungsfall FOC.</p> <p>Bereits am 26.4.2013 und am 21.11.2014 wurden Informationen an den Regionalen Arbeitskreis gegeben. Am 21.1.2015 wurde der regionale Kon-</p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	nicht berücksichtigt hat.	sens beantragt. <i>Der Arbeitskreis „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet“ hat in seiner Sitzung vom 20.02.2015 den regionalen Konsens nicht festgestellt. Diese Entscheidung des Regionalen Arbeitskreises östliches Ruhrgebiet wird in der Abwägung zur 85. Flächennutzungsplanänderung der Wallfahrtsstadt Werl berücksichtigt.</i>
34	<p><b>Schreiben QSC AG, Kompetenzcenter WLL, Hamburg vom 12.11.2014</b></p> <p>nach Prüfung Ihres Bebauungsplan Nr.117 der Stadt Werl "Am Hellweg" sind unsere Richtfunkstrecken nicht betroffen.</p>	Kenntnisnahme
35	<p><b>Schreiben Bezirksregierung Arnsberg, Außenstelle Soest, vom 19.11.2014</b></p> <p>Aus Sicht der allgemeinen Landeskultur/Agrarstruktur und integrierter Landentwicklung bestehen gegen die 85. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Werl und den Bebauungsplan Nr. 117 der Stadt Werl „Am Hellweg“ Bedenken. Es gehen ca. 14 ha landwirtschaftliche Nutzfläche unwiederbringlich verloren. Es entsteht für die Landwirtschaft ein zusätzlicher Flächendruck. Die Agrarstruktur wird in diesem Planbereich erheblich gestört. Es entstehen zum Teil unwirtschaftliche Restflächen und die Wegeverbindungen zur B 1, und die damit verbundene Erschließungsfunktion, werden zerschnitten.</p> <p>Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht ausreichend beschrieben. Es ist neben der Inanspruchnahme einer Ackerfläche in Größe von 2.3 ha u.a. von Maßnahmen für den Artenschutz durch das Anbieten von großen Flächen für die Feldlerche im unmittelbaren Umfeld und Schaffung von randlichen Grünflächen zum Schutz von Arten die Rede. Zur Dimension- und Flächenverfügbarkeit sind keine Angaben gemacht. Diese Inanspruchnahme führt zu einer zusätzlichen Verschärfung des Flächendrucks.</p> <p>Anstatt der Benutzung von Flächen für den allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich</p>	<p>Es sind 12 ha landwirtschaftlicher Fläche betroffen, 2 ha sind Straßenflächen</p> <p>Von der Planung sind lediglich 0,2% der landwirtschaftlichen Flächen der Stadt Werl betroffen. Angesichts dieser Größenordnung und der besonderen Lagegunst der Fläche im Kreuzungsbereich der BAB 445 und der B1 bewertet die Stadt Werl das Interesse an der Nutzung der Fläche zur Ansiedlung des FOC und damit zur Erreichung der seitens der Stadt Werl mit der Ansiedlung verbundenen städtebaulichen und wirtschaftlichen Ziele für gewichtiger als den Nachteil, der durch den Verlust der Ackerflächen und die Störung der Agrarstruktur in diesem Bereich entsteht. Die Wegeverbindung zur B1 wird in geeigneter Form hergestellt.</p> <p>Die Ausgleichsmaßnahmen werden im weiteren Bebauungsplanverfahren mit der ULB präzisiert.</p> <p>Der Investor besitzt weitere randliche Flächen, auf denen CEF-Maßnahmen durchgeführt werden können.</p> <p>In Werl sind keine vergleichbaren Flächen im ASB für eine Ansiedlung ge-</p>



85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	für die Planung sollte aus Umsetzung dieser Sicht der Agrarstruktur eine Nutzung von Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) innerhalb der bereits festgesetzten Bereiche vorgezogen werden, um insbesondere der Innenentwicklung den Vorrang vor weiterer Flächeninanspruchnahme zu geben.	eignet. Dies ist in der Begründung dargelegt worden.
36	<p><b>Schreiben Stadt Bochum vom 25.11.2014</b></p> <p>Die Stadt Werl beabsichtigt mit den Bauleitplanverfahren, ein sonstiges Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel — Herstellerdirektverkaufszentrum“ mit einer maximalen Verkaufsfläche von 11800 qm auszuweisen. Der Sortimentsschwerpunkt des geplanten Factory Outlet Centers umfasst die Sortimente Bekleidung/Sport-bekleidung, Schuh- und Lederwaren sowie Sportschuhe. Ergänzt wird dieser durch weitere Sortimente. Sowohl der Sortimentsschwerpunkt als auch der überwiegende Anteil der ergänzenden Sortimente sind nach Anlage 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel des Landesentwicklungsplans NRW als zentrenrelevant definiert. Im Flächennutzungsplan der Stadt Werl ist die vorgesehene Fläche bislang als landwirtschaftliche Fläche dargestellt. Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis, stellt auf der Fläche einen Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich dar.</p> <p>Gemäß Ziel 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel des Landesentwicklungsplans NRW dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des §11 Absatz 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Ziel 2 legt fest, dass Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Da es sich bei der in Rede stehenden Fläche weder um einen Allgemeinen Siedlungsbereich noch einen zentralen Versorgungsbereich handelt, steht das Vorhaben im Widerspruch zu den landesplanerischen Zielsetzungen.</p> <p>Zudem weise ich darauf hin, dass die Stadt Werl die interkommunale Vereinbarung „Regionales Einzelhandelskonzept Östliches Ruhrgebiet“ mit unterzeichnet hat. Darin wird sich auf gemeinsame Leitlinien für Ansiedlungen und Erweiterungen regionalbedeutsamer Vorhaben verständigt. Vorhaben werden aus gesamtregionaler Perspektive frühzeitig einer Prüfung nach einheitlichen Kriterien und Bewertungsmaßstäben mit dem Ziel unterzogen, einen regionalen Konsens zu erteilen. Zweck ist eine abgestimmte Vorgehensweise in der Region Östliches Ruhrgebiet zum Schutz der Zen-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Ansicht der Stadt Werl verstößt die Planung nicht gegen Zielvorgaben.</p> <p>Bereits am 26.4.2013 und am 21.11.2014 wurden Informationen an den Regionalen Arbeitskreis gegeben. Am 21.1.2015 wurde der regionale Konsens beantragt. <i>Der Arbeitskreis „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet“ hat in seiner Sitzung vom 20.02.2015 den regionalen Konsens nicht festgestellt. Diese Entscheidung des Regionalen Arbeitskreises östliches Ruhrgebiet wird in der Abwägung zur 85. Flächennutzungs-</i></p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>tren, Stärkung der Nahversorgung und Reduzierung der interkommunalen Konkurrenz um Ansiedlungen.</p> <p>In der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans wird genannt, dass die Stadt Werl durch die Auswirkungsanalyse eine genauere Bewertung der regionalen Auswirkungen erreiche. Dieses Vorgehen widerstrebt jedoch dem Sinn der interkommunalen Vereinbarung und setzt sich über die Vereinbarung hinweg, das Ergebnis der regionalen Prüfung in besonderem Maße im Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Zwar hat die interkommunale Vereinbarung einen informellen und freiwilligen Charakter, doch geht mit der Unterzeichnung eine Selbstbindung der Kommunen an dem Konsensverfahren einher. Eine Umgehung der Prüfung auf regionalen Konsens konterkariert somit die gemeinsam verabschiedeten Leitlinien und stellt einen Abwägungsfehler dar. Zugleich erfüllt das Vorhaben nicht die hier relevanten Kriterien für Planvorhaben mit zentrenrelevantem Sortimentsschwerpunkt, so dass das Vorhaben nicht konsensfähig wäre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Lage in einem zentralen Versorgungsbereich ist nicht gegeben</li> <li>– Lage im Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) ist nicht gegeben</li> <li>– Umsatz (sortimentspezifisch) des Vorhabens übersteigt die lokale Kaufkraft der planenden Gemeinde: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Umsatz Bekleidung/Sportbekleidung 57,3 Mio. EUR</li> <li>○ Kaufkraft gemäß BBE 2005 (Strukturuntersuchung Einzelhandel Werl): Bekleidung 14,7 Mio. EUR; Sport und Campingartikel 2,8 Mio. EUR)</li> <li>○ Umsatz Schuhe/Lederwaren 10,5 Mio. EUR</li> <li>○ Kaufkraft gemäß BBE 2005: 3,2 Mio. EUR</li> </ul> </li> </ul>	<p>planänderung der Wallfahrtsstadt Werl berücksichtigt.</p> <p>Gerade am REHK wird deutlich, dass es für die atypische, überörtliche Handelsform FOC weder Ziele noch Kriterien definiert und somit für die Beurteilung von FOC kein geeignetes Instrument darstellt. Bei der Formulierung mit den Ansiedlungskriterien im REHK ist offenbar nicht an den Ansiedlungsfall eines FOC gedacht worden.</p>
37	<p><b>Schreiben Stadt Dortmund vom 25.11.2014</b></p> <p>Mit den geplanten Änderungen verfolgt die Stadt Werl die Zielsetzung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung eines Herstellerdirektverkaufszentrums (FOC) südlich der Bundesstraße 1, nahe der A 445, Anschlussstelle Werl-Zentrum, Büderich, zu schaffen. Die Verkaufsfläche des FOC soll 13.800 m<sup>2</sup> für Shops insbesondere in den Sortimenten Bekleidung, Schuhe und Sportartikel, betragen. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sollen sortimentspezifische Verkaufsflächenobergrenzen festgesetzt werden.</p> <p>Des Weiteren sollen die Waren mindestens ein bestimmtes Merkmal, das typisch</p>	<p>Zur Einwendung der Stadt Dortmund vom 24.11. 2014 wird auf die Stellungnahme zum Musterschreiben der Städte unter Ziffer 39 b verwiesen, die Stellungnahme der Stadt Dortmund ist weitgehend inhaltsgleich.</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>für die verkauften Waren in FOC ist, aufweisen. Hierunter fallen beispielsweise Waren zweiter Wahl, Auslaufmodelle, Produkte aus Überschussproduktionen. Die Verkaufsfläche von „Never out of Stock“-Produkten (Waren, die saisonunabhängig zum ständigen Sortiment des Herstellers gehören und bereits seit mind. einem Jahr durch den Hersteller produziert bzw. im Fachhandel angeboten werden) darf max. 800 m<sup>2</sup> erreichen. Zusätzlich zu den genannten Kernsortimenten ist ein Randsortiment von max. 3% möglich.</p> <p>Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungsverfahren sehe ich zunächst davon ab, detailliert zu den Planinhalten und den insoweit aufgeworfenen Bedenken hinsichtlich der geplanten Festsetzungen für ein FOC und der zugrunde liegenden Verträglichkeitsuntersuchung Stellung zu nehmen.</p> <p>Dies ist m.E. deswegen nicht erforderlich, da das Vorhaben im Widerspruch zum sachlichen Teilplan „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW und zum aktuellen Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg steht. Des Weiteren entspricht das Vorhaben nicht den Ansiedlungskriterien des Regionalen Einzelhandelskonzeptes für das Östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche.</p> <p><b>1. Landesplanung</b>  Nach Ziel 1 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ dürfen Kenngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Nach Ziel 2 dürfen derartige Kern- und Sondergebiete mit zentrenrelevanten Sortimenten nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.  Mit diesen landesplanerischen Zielvorgaben ist die Planung der Stadt Werl nicht vereinbar.  Dies hat die Stadt Werl auch selbst erkannt. Sie meint jedoch ausweislich der Entwürfe der Planbegründungen, sich über die raumordnerische Zielbindung hinwegsetzen zu können, weil sie der Auffassung ist, die gegenwärtige regionalplanerische Festlegung des Planbereichs als Freiraum sei ebenso wie Ziel 2 des sachlichen Teilplans offensichtlich rechtswidrig. Hinsichtlich des Ziels 2 meint die Stadt Werl sogar, die Verfassungswidrigkeit der Zielvorgabe feststellen zu können.  Die Stadt Dortmund teilt diese Rechtsauffassung nicht und da ich davon ausgehe, dass die Landesplanungsbehörden diese ebenfalls nicht teilen und dementsprechend dazu Stellung nehmen, sehe ich von einer Kommentierung dieser Rechtsauffassung ab.</p>	

Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p>Da es sich beim dem Vorhaben um ein Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit vorwiegend zentrenrelevanten Sortimenten handelt und der Vorhabensstandort im Regionalplan als Freiraum dargestellt ist und es sich hierbei auch nicht um einen zentralen Versorgungsbereich handelt, ist im Ergebnis festzuhalten, dass die Planung der Stadt Werl im Widerspruch zu den landesplanerischen Zielvorgaben steht. Das Beeinträchtigungsverbot der Zielbestimmung 3 des sachlichen Teilplans sagt aus, dass durch die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Sortimenten zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden dürfen. Ob auch diese Zielbestimmung der Bauleitplanung der Stadt Werl entgegensteht, kann derzeit noch nicht eingeschätzt werden. Ich behalte mir jedoch vor zu einem späteren Zeitpunkt bzw. möglicherweise erreichten Verfahrensstand im Bauleitplanverfahren, das von der Stadt Werl eingeholte Gutachten des Sachverständigenbüros „ecostra“, Wiesbaden, einer kritischen Prüfung hinsichtlich der möglichen negativen städtebaulichen Auswirkungen auf die Stadt Dortmund zu unterziehen.</p> <p><b>2. Regionalplanung</b> Wie bereits dargestellt steht die Planung der derzeitigen Darstellung des Plangebiets als Freiraum entgegen.</p> <p><b>3. Regionales Einzelhandelskonzept für das östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche (REHK)</b> Die Stadt Werl ist ebenso wie die Stadt Dortmund Mitgliedskommune des regionalen Einzelhandelskonzeptes für das Östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche. Ziel des regionalen Einzelhandelskonzeptes ist ein abgestimmtes Vorgehen der Region im Bereich der Einzelhandelsentwicklung mit dem Ziel der Stärkung der innerstädtischen Zentren und der Stadtteilzentren. Darüber hinaus verfolgen die Mitgliedskommunen die Zielsetzung, großflächige Einzelhandelsbetriebe auf die städtebaulich geeigneten Standorte zu konzentrieren.</p> <p>Mit dieser Zielsetzung hat auch die Stadt Werl einen Ratsbeschluss gefasst und die interkommunale Vereinbarung zum REHK unterzeichnet. Hierin hat sie sich verpflichtet, großflächige Einzelhandelsvorhaben im Kreis betroffener Kommunen mit dem Ziel zu erörtern, einen regionalen Konsens herzustellen. Die Stadt Werl hat ihr Einverständnis erklärt, das REHK-Gutachten inhaltlich und verfahrensmäßig zur Gesprächsgrundlage zu machen. Letztlich hat sie damit die Verpflichtung übernommen, die im regionalen Konsens getroffenen Vereinbarungen durch entsprechende</p>	

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>planungsrechtliche Maßnahmen einzuhalten und umzusetzen.</p> <p>Dass gerade diese letzte Verpflichtung unter dem Vorbehalt der Unantastbarkeit der gemeindlichen Letztentscheidung über die kommunale Bauleitplanung im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB steht, ist unstrittig. Der interkommunalen Vereinbarung kommt eine besondere Bedeutung für die kommunale Abwägungsentscheidung zu. In formeller Hinsicht ist dies die Verpflichtung zur besonderen Ausgestaltung des interkommunalen Abstimmungsprozesses zwischen den Mitgliedskommunen des REHK. In materiell-rechtlicher Hinsicht ist die Stadt Werl verpflichtet, das Ergebnis der nachbarlichen Erörterung mit besonderem Gewicht in der eigenen Abwägung zu berücksichtigen.</p> <p>Im Arbeitskreis des REHK am 21. November 2014 hat die Stadt Werl angekündigt, einen Antrag auf Regionalen Konsens stellen zu wollen. Dieser Schritt wird von der Stadt Dortmund begrüßt. Zum jetzigen Planungsstand ist jedoch festzustellen, dass das Vorhaben der Steuerungsregel 1: „Vorhaben mit zentrenrelevanten Kernsortimenten“ widerspricht. Laut Steuerungsregel 1 sind großflächige Einzelhandelsvorhaben mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen zulässig. Des weiteren müssen sie in zentralen Versorgungsbereichen liegen.</p> <p>Hierzu verwies ich auf die Ausführungen zu Punkt 1 der Stellungnahme.</p> <p>Das Ergebnis des regionalen Konsensverfahren sollte bei der Entscheidung der Stadt Werl über das Fortführen bzw. Einstellen des Planverfahrens Berücksichtigung finden.</p> <p>Diese Stellungnahme wird den politischen Gremien der Stadt Dortmund vorgelegt. Sollten sich hieraus neue Sachverhalte ergeben, werden wir Ihnen diese mitteilen.</p>	
38	<p><b>Schreiben Gemeinde Welper vom 27.11.2014</b></p> <p>die Gemeinde Welper dankt dem Bürgermeister der Stadt Werl zur Gelegenheit der Stellungnahme im Hinblick auf Ihre dargelegten Planabsichten zur Ansiedlung eines Factory Outlet Centers innerhalb Ihres Stadtgebietes.</p> <p>Wir haben uns intensiv mit dem Vorhaben und den prognostizierten Auswirkungen befasst und stellen fest, dass Ihr Plankonzept für die Region die Qualität eines Leuchtturmprojektes präsentiert. Sie schaffen über Ihre Stadtgrenzen hinaus für die Bürgerinnen und Bürger hier im ländlichen Raum ein konzentriert attraktives Angebot</p>	Kenntnisnahme

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>im Einzelhandel. Damit gewinnt vor allem auch das nähere Umland, zu dem Welper gehört, an weiteren Möglichkeiten für ein zeitgemäßes und wettbewerbsfähiges Warenangebot im Bereich ihrer Mittelzentren.</p> <p>Die Marktentwicklung zeigt, dass das Konzept eines Factory Outlet Centers ein solches zeitgemäßes Warenangebot abbildet und im Wettbewerb mit dem Internethandel bestehen kann. Das führt auch zur Schaffung und zur Sicherung von Arbeitsplätzen, die hier im ländlichen Raum neben den ortsnahen Einkaufsmöglichkeiten ebenfalls einen wichtigen Standortfaktor generieren.</p> <p>Dieses Projekt übt somit nach unserer Auffassung eine positive Wirkung auf Welper und die weiteren benachbarten Grundzentren aus. Überdies halten wir Ihre Planabsichten für maßvoll und begrüßen ausdrücklich die hervorragende Verkehrsanbindung. Damit sollte sichergestellt sein, dass die umliegenden Kommunen bezüglich des zu erwartenden Verkehrsaufkommens nicht unangemessen belastet werden.</p> <p>Die Gemeinde Welper befürwortet Ihre Planabsichten zur Ansiedlung eines Factory Outlet Centers ohne Vorbehalt. Änderungswünsche bestehen aus unserer Sicht nicht. Wir wünschen für Sie, den Vorhabenträger und die gesamte Region, dass am Ende des anscheinend noch langwierigen Planungsprozesses eine Realisierung des Projektes möglich wird und begrüßen Ihr mutiges Engagement für diese Region.</p>	
39a	<p><i>Musterschreiben Städte – Einleitung:</i>  <b>Schreiben Stadt Soest vom 27.10.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Lippstadt vom 07.11.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Arnsberg vom 27.11.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Erwitte vom 01.12.2014</b>  <b>Schreiben Gemeinde Anröchte vom 04.12.2014</b>  <b>Schreiben Gemeinde Lippetal vom 09.12.2014</b></p> <p>die aktuellen Entwicklungen im Einzelhandel stellen im Zusammenwirken mit der Digitalisierung, dem demographischen Wandel und der Notwendigkeit nachhaltigen klimafreundlichen Handelns insbesondere den ländlichen Raum vor die großen Herausforderungen und Aufgabenstellungen, die Nutzungsvielfalt unserer Städte und Gemeinden zu sichern und weiter zu entwickeln. Die Konzentrationsprozesse im Einzelhandel sowie die Entwicklungen des Internethandels haben in weiten Teilen des ländlichen Raumes ungleich größere Auswirkungen als in den Ballungsräumen, da Versorgungsstrukturen sowohl im Bereich der Nahversorgung als auch für mittel- und</p>	Kenntnisnahme

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>langfristige Güter zusammen zu brechen drohen.                      Aus diesen Gründen gewinnen regionale Prozesse und Zusammenschlüsse mit dem Ziel der Abstimmung von Programmen, Plänen und Projekten im ländlichen Raum eine immer größere Bedeutung, um gemeinsam die Regionen und die Kommunen zu stärken. Dies wird auch durch unterschiedliche Programme und Fördermittel für lokale und regionale Projekte unterstützt. Zu verweisen sei an dieser Stelle auf das NRW-Strukturförderprogramm Regionale 2013, aktuell auf das europäische Förderprogramm LEADER, aber auch auf die 'reguläre Städtebauförderung' mit der besonderen Akzentsetzung auf die historischen Stadt- und Ortskerne. An den damit verbundenen Vorgaben und Zielsetzungen orientieren sich die Kommunen im Rahmen ihrer Entwicklungsplanungen. Der Bund und das Land unterstützen diese bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen mit erheblichen Förderbeträgen, was zu einer deutlichen Aufwertung und Funktionsstärkung der Innenstädte und Ortskerne beigetragen hat. An diesen Prozessen beteiligt sich auch die Stadt Werl und profitiert von diesen. Vor diesem Hintergrund nehme ich zu den beiden oben genannten Bauleitplanverfahren im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens wie folgt Stellung:</p>	
39b	<p><i>Musterschreiben Städte – Kernteil:</i>  <b>Schreiben Stadt Ennepetal vom 21.10.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Paderborn vom 22.10.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Ahlen vom 22.10.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Soest vom 27.10.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Oelde vom 29.10.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Schwerte vom 29.10.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Witten vom 30.10.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Menden vom 31.10.2014</b>  <b>Schreiben Gemeinde Bönen vom 31.10.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Meschede vom 05.11.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Hamm vom 06.11.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Lippstadt vom 07.11.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Iserlohn vom 10.11.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Unna vom 11.11.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Kamen vom 18.11.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Lüdenscheid vom 18.11.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Sundern vom 21.11.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Herdecke vom 24.11.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Arnsberg vom 27.11.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Erwitte vom 01.12.2014</b></p>	

Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p> <b>Schreiben Stadt Wetter vom 02.12.2014</b>  <b>Schreiben Gemeinde Anröchte vom 04.12.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Werne vom 05.12.2014</b>  <b>Schreiben Stadt Lünen vom 08.12.2014</b>  <b>Schreiben Gemeinde Lippetal vom 09.12.2014</b>  <b>Schreiben Einzelhandelsverband Südwestfalen, Arnsberg vom 30.10.2014</b>  <b>Schreiben des Ennepe-Ruhr-Kreises vom 29.10.2014</b> </p> <p> <b>Einleitung</b>                      Gegenstand der Bauleitplanverfahren ist die Absicht der Stadt Werl zur Ansiedlung eines Herstellerdirektverkaufszentrums (Factory-Outlet-Center, kurz FOC) mit einer max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> südlich der Bundesstraße 1, nahe der A 445, Anschlussstelle Werl-Zentrum, Büderich.                      Da der Vorhabenstandort zurzeit im planungsrechtlichen Außenbereich liegt, setzt die Realisierung des großflächigen Einzelhandelsvorhabens zuvor eine entsprechende bauleitplanerische Flächenausweisung voraus. Zu diesem Zweck beabsichtigt die Stadt Werl auf der Ebene des Flächennutzungsplans die bisherige Darstellung einer Fläche für die Landwirtschaft in die Darstellung eines sonstigen Sondergebietes „Großflächiger Einzelhandel - Herstellerdirektverkaufszentrum“ mit max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> zu ändern. Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung soll ein sonstiges Sondergebiet mit entsprechender Zweckbestimmung festgesetzt werden. Die vorgesehenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung sollen das FOC mit einem Sortimentsschwerpunkt im Bereich „Bekleidung, Sportbekleidung (9.600 m<sup>2</sup>) und im Bereich Schuh- und Lederwaren (1.800 m<sup>2</sup>) ermöglichen. Auf die sonstigen zulässigen Sortimente entfallen max. 2.400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.                      Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungsverfahren sehe ich zunächst davon ab, detailliert zu den Planinhalten und den insoweit aufgeworfenen Zweifeln an ihrer Geeignetheit zur ausreichend bestimmten Festschreibung der angeblichen Besonderheiten des Einkaufszentrentyps „Factory-OutletCenter“ sowie zu den Abwägungsgrundlagen aus dem Gutachten der Firma Ecostra Stellung zu nehmen. Dies erscheint mir deshalb nicht veranlasst zu sein, weil die Planung eindeutig raumordnungsrechtswidrig ist. Ich gehe davon aus, dass die Staatskanzlei NRW und die Bezirksregierung Arnsberg als zuständige Raumordnungsbehörden die rechtliche Einschätzung der Stadt Werl zur Rechtswidrigkeit der landesplanerischen Ziele des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW sowie der regionalplanerischen Flächenausweisung nicht teilen und daher die eingeleiteten Bauleitplanverfahren nicht zu einem rechtswirksamen Abschluss gebracht werden können. Ich beschränke mich                 </p>	<p>Kenntrnisnahme</p>



Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p>daher nachfolgend auf Ausführungen zu den raumordnungsrechtlichen Anforderungen und möchte im Übrigen nur noch kurz auf die Pflichtenstellung der Stadt Werl als Mitgliedsgemeinde des regionalen Einzelhandelskonzeptes 'Östliches Ruhrgebiet' eingehen. Im Einzelnen:</p> <p><b>Raumordnung</b> Gern. § 1 Abs. 4 BauGB ist die Bauleitplanung der Gemeinden den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Anpassungspflicht löst für die planenden Gemeinden eine strikte Bindungswirkung aus. Sie ist durch die Gemeinden auch nicht im Wege planerischer Abwägungsentscheidung überwindbar. Ziele der Raumordnung enthalten in NRW insbesondere der Landesentwicklungsplan und die Regionalpläne. Hier steht der Bauleitplanung der Stadt Werl der sachliche Teilplan „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW ebenso wie der aktuelle Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg (2012) entgegen. Im Einzelnen:</p> <p><b>1. Landesplanung</b> Nach Ziel 1 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Nach Ziel 2 dürfen derartige Kern- und Sondergebiete mit zentrenrelevanten Sortimenten nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Als zentrenrelevant gelten dabei die in der Anlage 1 zum sachlichen Teilplan aufgeführten Sortimente sowie weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegt Sortimente. Ausnahmen von diesem Ziel 2 sieht der sachliche Teilplan nur für Sondergebiete für Einzelhandels-großvorhaben mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten und in Ziel 5 für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten vor. Mit diesen landesplanerischen Zielvorgaben ist die Bauleitplanung der Stadt Werl offensichtlich unvereinbar. Der Vorhabenstandort ist im Regionalplan als Freiraum festgelegt. Es handelt sich auch offensichtlich nicht um einen Standort innerhalb eines zentralen Versorgungsbereichs. Dies hat die Stadt Werl auch selbst erkannt. Sie meint jedoch ausweislich der Entwürfe der Planbegründungen, sich über die raumordnerische Zielbindung hinwegsetzen zu können, weil sie der Auffassung ist, die regionalplanerische Festlegung des Freiraums sei ebenso wie Ziel 2 des sachlichen Teilplans offensichtlich rechtswidrig. Hinsichtlich des Ziels 2 meint die Stadt Werl</p>	<p>Die Planung verstößt nicht gegen Ziel 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel zum LEP NRW. Die Änderung im Regionalplan 2012, durch die die Darstellung eines Allgemeinen bzw. Wohn-Siedlungsbereichs im Südwesten von Werl zwischen B 1, BAB 445 und Wickeder Straße zurückgenommen und stattdessen ein allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich dargestellt wurde, ist unwirksam mit der Folge, dass die Darstellung aus dem Gebietsentwicklungsplan (GEP) 1996 weiter gilt. Die Stadt Werl hat mit Schreiben vom 22.06.2011 gegenüber der Bezirksregierung Arnsberg im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans gefordert, dass der Allgemeine Siedlungsbereich südlich der B 1 zwischen der Wickeder Straße und der A 455 erhalten bleiben müsse, weil dieser Bereich die potenzielle Fortsetzung einer langfristigen städtebaulichen Entwicklung darstelle, die in der Vergangenheit bereits zur Ansiedlung erheblicher Siedlungsstrukturen südlich der B 1 geführt habe. Die Entwicklung der Stadt Werl vollziehe sich südlich der B 1 von Osten (Neheimer Straße) nach Westen über den Blumentalerweg bis zuletzt an die Straße Auf dem Hönningen. Ein Entfall des ASB im Bereich westlich der Wickeder Straße – wie für den Regionalplan 2012 vorgesehen – würde diese Entwicklung nach Westen aufhalten oder zumindest wesentlich erschweren. Die Beendigung der Westentwicklung des Siedlungsbereichs von Werl südlich der B 1 an der Wi-</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>sogar, die Verfassungswidrigkeit der Zielvorgabe feststellen zu können. Die Ausführungen in den Planbegründungen zur angeblichen Rechts- bzw. Verfassungswidrigkeit der landesplanerischen Vorgaben vermögen nicht zu überzeugen. Die Gesetzgebungskompetenz des Landes NRW für die Plansätze des sachlichen Teilplans ist schon deshalb nicht zweifelhaft, weil nicht im Sinne bodenrechtlicher Regelungen die unmittelbaren Beziehungen des jeweiligen Grundstückseigentümers zum Grund und Boden und damit die Zulässigkeit von Vorhaben geregelt wird, sondern das Land den Gemeinden einen Handlungsrahmen für die Bauleitplanung setzt. Die Plansätze des sachlichen Teilplans bedürfen daher der planerischen Umsetzung durch die Gemeinden als nachgeordnete Planungsträger, um erst so ihren Ordnungs- und Entwicklungsauftrag auch gegenüber dem einzelnen Raumnutzer zu erfüllen. Es handelt sich daher um raumordnerische Vorgaben und nicht um dem Bodenrecht zuzuordnende Vorschriften mit unmittelbarem Bezug zur Nutzung von Grund und Boden.</p> <p>Auch die Heranziehung der Rechtsprechung des OVG NRW zu § 24 a LEPro NRW a.F. vermag nicht zu überzeugen. Dieser Vorschrift hatte das OVG NRW die Zielqualität in Ermangelung eines eigenständigen räumlichen oder sachlichen Regelungsgehaltes abgesprochen. Dies beruhte jedoch lediglich darauf, dass in der damaligen Vorschrift die geforderte Integration von Einzelhandelsgroßprojekten von der Ausweisung zentraler Versorgungsbereiche durch die Gemeinden abhängig gemacht worden war. Dies ist bei der heutigen Regelung gerade nicht der Fall.</p> <p>Festzuhalten bleibt damit, dass die raumordnerischen Zielbestimmungen 1 und 2 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW der Bauleitplanung der Stadt Werl entgegenstehen.</p> <p>Ob auch das Beeinträchtungsverbot der Zielbestimmung 3 des sachlichen Teilplans der Bauleitplanung der Stadt Werl entgegensteht, kann von mir derzeit noch nicht eingeschätzt werden. Ich behalte mir jedoch vor, das von der Stadt Werl eingeholte Gutachten des Sachverständigenbüros ecostra einer kritischen Prüfung zu unterziehen.</p>	<p>ckeder Straße widerspreche der städtebaulichen Intention der Stadt Werl im Hinblick auf eine ringförmige Weiterentwicklung des Stadtgebiets südlich der B 1. Die Stadt Werl beabsichtige, mit der ringförmigen Entwicklung die integrative Funktion der B 1 als Verbindungsstraße von Osten nach Westen zu entwickeln und zu fördern.</p> <p>Mit einem Schreiben vom 06.07.2011 hat die Bezirksregierung Arnsberg der Stadt Werl mitgeteilt, dass die Anregung nicht mehr im Verfahren berücksichtigt werden könne, da die vom Regionalrat beschlossene Beteiligungsfrist bereits am 28.02.2010 abgelaufen sei. Die Stellungnahme der Stadt Werl hätte aber entgegen der Aussage der Bezirksregierung Arnsberg im Schreiben vom 06.07.2011 berücksichtigt werden müssen, schon weil im August/September 2011 ein weiteres Beteiligungsverfahren durchgeführt worden ist. Auf die Ausführungen zu Ziffer 22 wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.</p> <p>In dem Schreiben der Bezirksregierung Arnsberg vom 06.07.2011 heißt es weiter, dass für die Beibehaltung einer ASB-Darstellung „kein Handlungsspielraum“ gegeben sei, da für die Beibehaltung einer ASB-Darstellung im Bereich südlich der B 1 zwischen Wickeder Straße und A 445 „kein Bedarf“ bestehe. Durch die Formulierung „kein Handlungsspielraum“ wird bereits deutlich, dass eine Abwägung der Einwendung der Stadt Werl seitens der Bezirksregierung nicht stattgefunden hat und somit ein Abwägungsfehler in Form des Abwägungsausfalls vorliegt. Eine Abwägung hätte aber zwingend erfolgen müssen, da die ASB-Darstellung ausweislich des Regionalplans ein Ziel der Raumordnung darstellen soll und daher von der planunterworfenen Gemeinde zwingend zu beachten ist und daher die verfassungsrechtlich gewährleistete Planungshoheit der Stadt Werl einschränkt.</p> <p>Darüber hinaus ist – wie die Stadt Werl in der Stellungnahme vom 26.03.2013 gerügt hat – der ASB-Bedarf nicht ordnungsgemäß ermittelt worden. Bei sämtlichen im Regionalplan dargestellten Zielen der Raumordnung ist nicht ersichtlich, ob und in welcher Form die kommunale Planungshoheit in der Abwägung berücksichtigt worden sei.</p> <p><i>Die unterbliebene Erhebung und Einstellung der Belange der Stadt Werl in den Entscheidungsprozess zur Änderung des Regionalplans war somit abwägungsfehlerhaft. Erwägungen zu den insbesondere mit Schreiben vom 22.06.2011 geltend gemachten Belangen oder Hinweise, dass der Plangeber sich mit diesen Aspekten inhaltlich im Rahmen der Abwägung auseinandersetzen sollte, sind im Rahmen der Abwägung nicht berücksichtigt worden.</i></p>

	Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>gesetzt hätte, finden sich weder in den Planunterlagen noch in der Begründung zur Änderung des Regionalplans. Eine Befassung mit der konkreten Situation in Werl, insbesondere mit der fraglichen ASB-Fläche im Süden der Stadt, bleibt die Begründung vollends schuldig. Die Stadt Werl hat Mängel des Abwägungsvorgangs mit Schreiben vom 26.03.2013 gerügt.</p> <p>Mit der Feststellung, dass die planerische Rücknahme der ASB-Ausweisung im Süden der Stadt Werl mit einem Abwägungsfehler belastet ist, entfällt die rechtliche Wirksamkeit dieser Darstellung. Sie ist – wie alle rechtswidrigen Rechtsnormen – nichtig. Daraus folgt, dass die ursprüngliche Rechtslage weiterhin gilt. Die ASB-Darstellung südlich der B 1 zwischen Wickeder Straße und BAB 445 im GEP 1996 ASB (Wohnsiedlungsbereich) hat somit weiterhin Bestand.</p> <p><del>Die Stadt Werl geht daher davon aus, dass die Rücknahme der ASB-Darstellung südlich der B 1 zwischen Wickeder Straße und A 445 im Regionalplan 2012 gegenüber dem GEP 1996 rechtswidrig und daher unwirksam ist und aus diesem Grunde die Darstellung des ASB (Wohnsiedlungsbereich) aus dem GEP 1996 weiterhin gilt.</del></p> <p>Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist von der Stadt Werl nicht zwingend zu beachten, da dieser Plansatz kein Ziel der Raumordnung darstellt.</p> <p>a) Der Plansatz ist nicht abschließend abgewogen im Sinne von §§ 3 Abs. 1 Nr. 2 und 7 Abs. 2 Satz 1, 2. Halbsatz ROG. Das Erfordernis der abschließenden Abwägung ist insbesondere dann nicht erfüllt, wenn die planende Gemeinde im Anwendungsbereich des Plansatzes noch eine eigene Abwägungsentscheidung treffen kann. Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel eröffnet der planenden Kommune jedoch eine solche eigene Abwägungsentscheidung:</p> <p>Nach dem Wortlaut von Ziel 2 dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für großflächige Einzelhandelsvorhaben und Einkaufszentren nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen und in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen festgesetzt und dargestellt werden. Das Oberverwaltungsgericht Münster hat bereits in einem Urteil vom 30.09.2009 (zu der Vorgängerregelung § 24 a LEPro NRW) festgestellt, dass eine Regelung, wonach Kerngebiete und Sondergebiete für großflächige Einzelhandelsvorhaben und Einkaufszentren nur in zentralen Versorgungsbereichen ausge-</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>wiesen werden dürfen, zwingend voraussetze, dass die Gemeinde zuvor zentrale Versorgungsbereiche festlege; ohne diese Festlegung könne der Plansatz seinen Verbindlichkeitsanspruch weder in räumlicher noch in sachlicher Hinsicht entfalten und gehe ins Leere. Da somit gemäß „Ziel 2“ die abschließende Entscheidung über Lage, Größe und Funktion von zentralen Versorgungsbereichen und damit auch die Entscheidung darüber, wo Kerngebiete und Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel festgesetzt werden dürfen, auf der kommunalen Planungsebene getroffen werden soll, sei die Gemeinde insoweit nicht an vorgelagerte raumordnerische Zielfestlegungen, sondern lediglich an ihre eigenen Zentrenkonzepte gebunden. Die Gemeinde könnte ihr Zentrenkonzept jederzeit ändern und damit die Möglichkeiten für die kommunale Bauleitplanung ausgestalten. Dies wäre bei einer bindenden Zielfestlegung gerade nicht der Fall.</p> <p>Ausweislich der Erläuterung zu „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel können sich zentrale Versorgungsbereiche sowohl aus den tatsächlichen Verhältnissen als auch aus planerischen Festsetzungen und Darstellungen ergeben. Dies entspricht der Begriffsdefinition durch die Rechtsprechung, die insbesondere auf die Gesetzesbegründung zum EAG Bau 2004 Bezug nimmt, wonach sich zentrale Versorgungsbereiche namentlich aus Darstellungen und Festsetzungen in den Bauleitplänen ergeben können. Weder der Gesetzesbegründung zum EAG Bau 2004 noch der Rechtsprechung lassen sich jedoch bestimmte Kriterien entnehmen, an die die Gemeinden bei der Festlegung zentraler Versorgungsbereiche in Bauleitplänen gebunden wäre. In § 1 Abs. 2 BauGB heißt es, dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind. Wenn somit zentrale Versorgungsbereiche in Bauleitplänen festgelegt werden und Bauleitpläne einer gemeindlichen Abwägungsentscheidung bedürfen, verbleibt der Gemeinde folglich ein eigener Abwägungsspielraum, zu entscheiden, wo Kerngebiete und Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel und Einkaufszentren ausgewiesen werden sollen. Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel eröffnet daher den Gemeinden eine eigene Abwägungsentscheidung und stellt daher kein Ziel der Raumordnung dar.</p> <p>b) Auch die Inbezugnahme kommunaler Sortimentslisten steht einer abschließenden Abwägung auf landesplanerischer Ebene entgegen. Zentrenrelevant sind gemäß „Ziel 2“ die Sortimente, welche in Anlage 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel genannt sind sowie weitere von</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente. Dem Plangeber steht es zwar frei, im Rahmen der abschließenden Abwägung eines Planziels Zurückhaltung zu üben, von einer Zielfestlegung kann allerdings keine Rede mehr sein, wenn die Planaussage eine so geringe Dichte aufweist, dass sie die abschließende Abwägung noch nicht vorwegnimmt. (OVG Münster, Urteil vom 30.09.2009). In Ziel 2 erfolgt keine abschließende Benennung und verbindlichen Vorgabe der als zentrenrelevant festgelegten Sortimente. Durch die der Gemeinde eingeräumte Möglichkeit, über die Anlage 1 hinaus weitere Sortimente als zentrenrelevant festzulegen und damit die Sortimente der Anlage 1 zum Sachlichen Teilplan erheblich zu ergänzen oder aber auch gerade nicht zu ergänzen, ist die Gemeinde letztlich nicht an vorgelagerte raumordnerische Zielfestlegungen gebunden. Die Gemeinde kann zudem ihr Zentrenkonzept jederzeit ändern und damit auch die Möglichkeiten für ihre kommunale Bauleitplanung unterschiedlich ausgestalten. Letztendlich entscheidet die Gemeinde daher aufgrund eigener Abwägung über den abschließenden Katalog zentrenrelevanter Sortimente. Anlage 1 gibt auch keinen konkretisierungsbedürftigen Rahmen vor, sondern eine als solche abschließende, aber ergänzungsfähige Liste zentrenrelevanter Sortimente. Die Gemeinden können zusätzliche Sortimente als zentrenrelevant festlegen. Hierbei handelt es sich dann um eine über Anlage 1 hinausgehende Erweiterung, nicht aber um eine Ausgestaltung, also „Konkretisierung“ der Anlage 1.</p> <p>c) Durch das Abstellen auf die ortstypische Sortimentsliste überschreitet der Plangeber zudem die Ermächtigungsgrundlage gemäß § 17 Landesplanungsgesetz NW (LPIG). Nach § 17 Abs. 1 LPIG NW legt der Landesentwicklungsplan die Ziele und Grundsätze der Raumordnung für die Gesamtentwicklung des Landes fest. Durch die Einbeziehung der ortstypischen Sortimentsliste erhält der Sachliche Teilplan Großflächiger Einzelhandel über „Ziel 2“ einen ausschließlich örtlichen Bezug, denn in die ortstypische Sortimentsliste werden die jeweils von der Gemeinde als für ihr Gemeindegebiet zentrenrelevant festgelegten Sortimente aufgenommen. Für die über die Anlage 1 hinausgehenden Sortimente kann also ohne Weiteres die Situation eintreten (und tritt in der Praxis auch ständig auf), dass ein bestimmtes Sortiment in der planenden Kommune als nicht zentrenrelevant eingestuft ist, in einer benachbarten Kommune, in der das Einzelhandelsvorhaben ebenfalls Auswirkungen erwarten lässt, hingegen als zentrenrelevant. In diesen Fällen kann der Sachliche Teilplan Großflächiger Einzelhandel</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>zum LEP die bezweckte Steuerungswirkung nicht entfalten. Dadurch wird deutlich, dass die Regelung zu den ortstypischen Sortimentslisten keinen überörtlichen, sondern einen rein örtlichen Bezug hat. Eine solche Regelung ist von der Ermächtigungsgrundlage des § 17 Abs. 1 LPIG NW nicht gedeckt.</p> <p>Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass auch die Bezugnahme auf die ortstypische Sortimentsliste in Ziel 2 im Sachlichen Teilplan Großflächiger Einzelhandel die Zielqualität nimmt.</p> <p>d) Darüber hinaus genügt „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel auch nicht den Anforderungen an eine hinreichende Bestimmtheit oder Bestimmbarkeit eines Ziels der Raumordnung. Festlegungen in Raumordnungsplänen müssen, um Ziele der Raumordnung darstellen zu können, räumlich und sachlich bestimmt oder bestimmbar sein. Bestimmbar ist eine Festlegung dann, wenn sie allein oder im Zusammenhang mit anderen Festlegungen, naturräumlichen Gegebenheiten, anerkannten Regeln und Standards etc. so konkretisiert werden kann, dass sie einen bestimmten räumlichen und sachlichen Inhalt hat, den der Zieladressat beachten soll.</p> <p>Die in „Ziel 2“ verwendeten Begriffe „Kernsortiment“ und „(neu geplanter) zentraler Versorgungsbereich“, sind weder bestimmt noch bestimmbar, so dass die Zielqualität der Regelung auch an diesem Aspekt scheitert. Der Begriff des (bestehenden) „zentralen Versorgungsbereichs“ ist weder bestimmt noch bestimmbar. Die Erläuterung zu „Ziel 2“ verweist auf die Begriffsbestimmung durch die Rechtsprechung. Bei dem Begriff des „zentralen Versorgungsbereichs“ handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff. Die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe genügt für Ziele der Raumordnung nicht, da für Ziele der Raumordnung ein qualifiziertes Bestimmtheitserfordernis gilt, das über das allgemeine rechtsstaatliche Bestimmtheitserfordernis hinausgeht. Dies wird bereits dadurch deutlich, dass Regelungen in Raumordnungsplänen, die nicht die für ein Ziel der Raumordnung erforderliche Bestimmtheit aufweisen, immer noch einen Grundsatz der Raumordnung darstellen können. Auch aus dem Erfordernis der abschließenden Abgewogenheit für Ziele der Raumordnung erfolgt für sich genommen bereits ein qualifiziertes Bestimmtheitserfordernis.</p> <p>Die fehlende Bestimmtheit des Begriffs des zentralen Versorgungsbereichs folgt auch daraus, dass es bei der Beurteilung, ob ein bestimmter Bereich einen zentralen Versorgungsbereich bildet, einer wertenden Gesamtbeurteilung der städtebaulich relevanten Gegebenheiten bedarf (Bundesver-</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>waltungsgericht, Urteil vom 17.12.2009). Schon die Tatsache, dass die Beurteilung, ob ein zentraler Versorgungsbereich vorliegt, eine „wertende Gesamtbetrachtung der städtebaulichen Gegebenheiten“ erfordert, nimmt dem Begriff des zentralen Versorgungsbereichs die Bestimmtheit bzw. Bestimmbarkeit.</p> <p>Die in „Ziel 2“ enthaltene Regelung zu neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen ist darüber hinaus aus weiteren Gründen unbestimmt. Unklar ist bereits, wann zentrale Versorgungsbereiche „neu geplant“ sind. Auch die Begriffe „städtebaulich integrierte Lage“, „kurz-, mittel- oder langfristiger Bedarf“, „für die Versorgung der Bevölkerung zentrale Funktionen“ sind – neben weiteren Begriffen der Regelung – unbestimmt. Vollständig nebulös wird der Regelungsgehalt der Vorgaben zu neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen, wenn es in der Erläuterung zu Ziel 2 heißt, bei den Vorgaben für neu geplante zentrale Versorgungsbereiche gehe es „um eine Vorgabe für die Verortung von Bauleitplanung für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentralen Kernsortimenten, nicht jedoch um die Vorgabe allgemeiner Kriterien für neue zentrale Versorgungsbereiche“. Auch der in Ziel 2 verwendete Begriff des „Kernsortiments“ ist weder bestimmt noch bestimmbar. Nach der Erläuterung zu „Ziel 2“ bezeichnet das Kernsortiment eines Einzelhandelsbetriebes – in Abgrenzung zum Randsortiment – „den Hauptteil des Warenangebotes, der nach herrschender fachlicher Meinung einem bestimmten Sortimentsbereich zuzuordnen bzw. entsprechend zu klassifizieren ist und zudem hinreichend scharf konturiert werden kann“. Abgesehen davon, dass es völlig unklar ist, was unter dieser Voraussetzung zu verstehen ist, existiert ein Kernsortiment schon in dem Moment nicht mehr, in dem ein bestimmtes Warensortiment nicht mehr hinreichend scharf konturiert werden kann. Die Bestimmung des Kernsortiments läuft in diesem Moment ins Leere, der Anwendungsbereich von Ziel 2 lässt sich dann nicht mehr bestimmen. Die mangelnde Bestimmtheit scheitert auch daran, dass für die Bestimmung des Kernsortiments bzw. dessen Abgrenzung auf die „herrschende fachliche Meinung“ abgestellt wird. Welche Meinung gerade fachlich herrschend ist, kann durchaus umstritten sein und ist nicht ohne Weiteres festzustellen. Indem der Gesetzgeber für den für Ziel 5 weichenstellenden Begriff des Kernsortiments auf die herrschende fachliche Meinung abstellt und diesen Begriff nicht selbst definiert, wird zudem deutlich, dass der Plangeber Ziel 5 nicht selbst abschließend abgewogen hat.</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>e) Dem Plansatz „Ziel 2“ fehlt nicht nur die Zielqualität. „Ziel 2“ verletzt die Stadt Werl auch in ihrer verfassungsmäßig durch Art. 78 Abs. 1 und 2 LVerf NW und Art. 28 Abs. 2 GG gewährleisteten Planungshoheit und ist daher verfassungswidrig und nichtig. Die Bauleitplanung gehört als Teil der kommunalen Planungshoheit zum Schutzbereich der kommunalen Selbstverwaltung umfasst auch das Recht der Gemeinde, im Rahmen ihrer Bauleitplanung die künftige Entwicklung des Gemeindegebietes grundsätzlich nach eigenen Vorstellungen zu steuern und zu gestalten (VerfGH NRW, Urteil vom 26.08.2009) Gesetzliche Eingriffe in das Selbstverwaltungsrecht unterliegen Grenzen; sie dürfen den Kernbereich der Selbstverwaltungsgarantie nicht antasten. Außerhalb des Kernbereichs hat der Gesetzgeber das verfassungsrechtliche Aufgabenverteilungsprinzip hinsichtlich der Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft sowie das Verhältnismäßigkeitsprinzip und das Willkürverbot zu beachten (VerfGH NRW, a.a.O.). Die Unverhältnismäßigkeit des Plansatzes „Ziel 2“ zeigt sich bereits darin, dass keine „Abweichungsmöglichkeit“ vorgesehen ist. Der Gemeinde darf nicht grundsätzlich und ohne nähere Begründung die Möglichkeit genommen werden, im konkreten Fall von Zielen der Raumordnung abweichend zu entscheiden und ein Vorhaben zuzulassen, das zwar einem Ziel der Raumordnung widerspricht, wenn das Vorhaben im Gegenzug die gemeindlichen Interessen fördert und keine Gefährdung für die zentralen Versorgungsbereiche darstellt. Eine solche Abweichungsmöglichkeit berücksichtigt Ziel 2 nicht.</p> <p>Schließlich ist „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel auch deswegen unverhältnismäßig, weil die Regelung landesweit gilt, ohne die jeweiligen regionalen Gegebenheiten in den Blick zu nehmen. Der Verfassungsgerichtshof NRW hat in seinem Urteil vom 26.08.2009 darauf hingewiesen, dass eine solche landesweit wirkende Untersagung einem besonderen Rechtfertigungserfordernis unterliegt. Die unterschiedlichen im Landesgebiet anzutreffenden Raumstrukturen lassen es nicht ohne Weiteres erwarten, dass die Festsetzung von Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen an allen Stellen des Landes mit denselben Auswirkungen einhergeht. Diese Erwägung gilt für ein Herstellerdirektverkaufszentrum mit weitem Einzugsbereich im besonderen Maße, weil ein solches Vorhaben in einem Ballungsraum sehr viel stärkere Auswirkungen hätte als in einer ländlichen Region wie den Landkreis Soest. Auf die Ausführungen zu Ziffer 22, dort zu Ziel 2 e) wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Auf solche regionalen Unter-</p>



	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>schiede nimmt die Regelung in Ziel 2 keine Rücksicht. Eine besondere Rechtfertigung, die für eine solche überregionale Regelung erforderlich ist, bleibt „Ziel 2“ ebenfalls schuldig.</p> <p><i>Die in Ziel 2 vorgesehenen Ausnahmen im Besonderen oder das Zielabweichungsverfahren im Allgemeinen knüpfen lediglich an enge Ausnahmesituationen im Einzelfall an, greifen jedoch nicht die in Nordrhein-Westfalen notwendige Differenzierung nach regionalen Besonderheiten auf. Die typisierbaren Unterschiede der Räume in Nordrhein-Westfalen hätten eine auf Regionen ausgelegte Gestaltung des Ziels 2 des Sachlichen Teilplans mit regional differenzierten Ausnahmeregelungen erfordert. Eine Einzelfallabweichung greift hier zu kurz. Das Zielabweichungsverfahren ist zudem auf Abweichungen im Einzelfall beschränkt und kann nicht herangezogen werden, um die in der Grundanlage des Ziel 2 des Sachlichen Teilplans anzutreffenden strukturellen Defizite – regionale Indifferenz – auszugleichen. Die notwendige Rücksichtnahme auf die regionalen Unterschiede muss das Ziel selbst, etwa durch differenzierte Ausnahmeregelungen leisten.</i></p> <p>f) Der Plansatz Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist auch deshalb verfassungswidrig und daher nichtig, weil dem Land Nordrhein-Westfalen die erforderliche Gesetzgebungskompetenz zum Erlass dieser Regelung fehlt.</p> <p>Das Oberverwaltungsgericht Münster hat in dem Urteil vom 30.09.2009 bereits erhebliche Zweifel an der Gesetzgebungszuständigkeit des Landes für die Neuregelung des § 24a LEPro geäußert. Ausgehend von der Abgrenzung in dem Rechtsgutachten des Bundesverfassungsgerichts vom 16.06.1954 handele es sich bei § 24a LEPro im Kern um eine bodenrechtliche Regelung, da § 24a Abs. 1 Satz 1 LEPro bestimme, dass Kerngebiete sowie Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in zentralen Versorgungsbereichen ausgewiesen werden dürfen. Bei dieser Regelung und insbesondere auch bei § 24a Abs. 1 Satz 3 LEPro, der ein Beeinträchtungsverbot enthält, handelt es sich um eine städtebauliche Regelung, entsprechendes gelte auch für die weiteren Absätze. Schon durch die mehrfache Anknüpfung an die Regelung des § 11 Abs. 3 BauNVO werde deutlich, dass der Gesetzgeber mit § 24a LEPro städtebauliche Planung betreibe.</p> <p>Die hier vom Oberverwaltungsgericht Münster geäußerten „erheblichen Zweifel“ gelten für den Sachlichen Teilplan Großflächiger Einzelhandel ent-</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>sprechend:  Nach dem Plansatz „Ziel 2“ dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in (bestehenden und neu geplanten) zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Diese Regelung entspricht im Regelungsgehalt § 24 a Abs. 1 Satz 1 LEPro. Auch auf § 11 Abs. 3 BauNVO wird hier wie dort Bezug genommen.  Ziel 3 des Sachlichen Teilplans enthält ein Beeinträchtigungsverbot, das im Wesentlichen § 24a Abs. 1 Satz 3 LEPro entspricht und nach der Einschätzung des 10. Senats eine städtebauliche Regelung darstellt.  Der städtebauliche Charakter der Plansätze des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ergibt sich auch aus der Anknüpfung zahlreicher Regelungen an die städtebaulichen Begriffe des (zentrenrelevanten, nahversorgungsrelevanten oder nicht-zentrenrelevanten) Kernsortiments bzw. – in Abgrenzung dazu – des Randsortiments. Auch hierbei handelt es sich um typisch städtebauliche Begriffe, die im Zusammenhang mit städtebaulichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepten sowie im Rahmen von Bebauungsplan-Festsetzungen verwendet werden, und die verdeutlichen, dass der Plangeber des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel Städtebau-recht im Gewand eines Raumordnungsplans betreibt.  Ist der Plansatz „Ziel 2“ aber nicht der Materie der Raumordnung im Sinne des Art. 74 Nr. 31 GG, sondern dem Bereich des Bodenrechts nach Art. 74 Nr. 18 GG zuzuordnen, fehlt dem Land die entsprechende Gesetzgebungskompetenz. Für den Bereich des Bodenrechts nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 18 GG besitzt der Bund unter den Voraussetzungen des Art. 72 Abs. 2 GG die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz, von welcher der Bundesgesetzgeber im Bereich des Bodenrechts weitestgehend Gebrauch gemacht hat, indem er das Baugesetzbuch (BauGB) und zugehörige Rechtsvorschriften – insbesondere etwa die Planzeichenverordnung und die Baunutzungsverordnung – erlassen hat. Insbesondere die – im BauGB enthaltenen – Regelungen des Bauplanungsrechts sind abschließend, wie schon die Bezeichnung als Bau-“Gesetzbuch“ zeigt. Ein Spielraum für ergänzende landesgesetzliche Regelungen besteht insoweit nicht.</p> <p><i>g) Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel stellt zudem keine nach unionsrechtlichen Anforderungen gerechtfertigte Beschränkung der Niederlassungsfreiheit (Art. 49 ff. des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) dar und ist auch aus diesem Grunde un-</i></p>

Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p><b>2. Regionalplanung</b> Zur Regionalplanung hatte ich bereits darauf hingewiesen, dass die regionalplanerische Festlegung des Plangebietes als Freiraum der Ausweisung eines Sondergebietes für großflächigen Einzelhandel offensichtlich entgegensteht.</p> <p><b>3. Rechtliche Konsequenzen</b> Wegen der entgegenstehenden landesplanerischen und regionalplanerischen Ziele wird die Bezirksregierung Arnsberg im Verfahren nach § 34 Landesplanungsgesetz die Vereinbarkeit der Bauleitplanung der Stadt Werl mit den geltenden Zielen der Raumordnung nicht feststellen können. Zudem wird die nach § 6 BauGB erforderliche Genehmigung der Flächennutzungsplanänderung von der Bezirksregierung nicht erteilt werden können. Letztlich liegen hier natürlich auch die Voraussetzungen für eine raumordnerische Untersagung der Bauleitplanung der Stadt Werl nach § 14 Abs. 1 ROG durch die zuständige Raumordnungsbehörde vor.</p> <p><b>Abwägungsgrundlagen</b> Die Stadt Werl ist Mitgliedsgemeinde des regionalen Einzelhandelskonzeptes 'Östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche'. Unter Hinweis auf diese Mitgliedschaft hat die Stadt Werl eine Mitarbeit im Regionalen Einzelhandelskonzept Hochsauerlandkreis / Kreis Soest abgelehnt. Ziel des REHK 'östliches Ruhrgebiet' ebenso wie des REHK HSK / SO ist ein abgestimmtes Vorgehen in der Region zur Vermeidung eines übergroßen Angebotes an großflächigen Einzelhandelsbetrieben. Alle Mitgliedsgemeinden gemeinsam streben die Stärkung der innerstädtischen Zentren sowie die Stärkung der Stadtteilzentren mit ihrer Grundversorgung an. Sie haben ein ergänzendes Versorgungsnetz von Sondergebieten lediglich mit nicht zentrenrelevanten Angeboten auch an ausgewählten Standorten außerhalb der Zentren anerkannt. Mit dieser Zielsetzung hat auch die Stadt Werl die interkommunale Vereinbarung zum regionalen Einzelhandelskonzept 'Östliches Ruhrgebiet' unterzeichnet und sich hierin verpflichtet, großflächige Einzelhandelsvorhaben im Kreis betroffener Kommunen nachbarlich mit dem Ziel zu erörtern, einen regionalen Konsens herzustellen. Die</p>	<p>wirksam.</p> <p>h) „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel stellt nach alledem kein von der Stadt Werl bei der Bauleitplanung zu berücksichtigendes Ziel der Raumordnung dar. Möglicherweise ist „Ziel 2“ als Grundsatz der Raumordnung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Hierzu enthält der Vorentwurf der Begründung unter Ziffer 3.1. entsprechende Erwägungen.</p> <p>Die Darstellung von Freiraum im Regionalplan hat keinen Zielcharakter; als Grundsatz unterliegt es der gemeindlichen Abwägung.</p> <p>Die Planungen der Stadt Werl zur Ansiedlung eines FOC sind in der Sitzung des Arbeitskreises „REHK“ am 21.11.2014 in Fröndenberg durch Vertreter der Stadt Werl sowie des Vorhabenträgers Neinver (vertreten durch Herrn Sebastian Sommer) und Herrn Dr. Joachim Will vom Institut ecostra, dass die Auswirkungsanalyse erstellt hat, vorgestellt worden. Im Anschluss gab es Gelegenheit zu Rückfragen und zur Diskussion.</p> <p>Am 21.01.2015 hat die Stadt Werl einen Antrag auf Herstellung des regionalen Konsenses für die Sitzung des Arbeitskreises „REHK“ am 20.02.2014 gestellt. Daraus wird ersichtlich, dass die Stadt Werl sehr wohl bemüht ist, einen regionalen Konsens herbeizuführen. <i>Der Arbeitskreis „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet“ hat in seiner Sitzung vom 20.02.2015 den regionalen Konsens nicht festgestellt. Diese Entscheidung</i></p>

Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p>Stadt Werl hat ihr Einverständnis erklärt, das REHK-Gutachten inhaltlich und verfahrensmäßig zur Gesprächsgrundlage zu machen. Letztlich hat die Stadt Werl die Verpflichtung übernommen, die im regionalen Konsens getroffenen Vereinbarungen durch entsprechende planungsrechtliche Maßnahmen einzuhalten und umzusetzen. Dass gerade diese letzte Verpflichtung unter dem Vorbehalt der Unantastbarkeit der gemeindlichen Letztentscheidung über die kommunale Bauleitplanung im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB steht, bedarf dabei keiner besonderen Betonung. Der interkommunalen Vereinbarung kommt insoweit primär eine Bedeutung für die Steuerung der kommunalen Abwägungsentscheidung zu. In formeller Hinsicht ist dies die Verpflichtung zu einer besonderen Ausgestaltung des interkommunalen Abstimmungsprozesses zwischen den Mitgliedsgemeinden des regionalen Einzelhandelskonzeptes. In materiell-rechtlicher Hinsicht ist die Stadt Werl verpflichtet, das Ergebnis der nachbarlichen Erörterung mit besonderem Gewicht in der eigenen Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen.</p> <p>Die Stadt Werl verstößt in beiderlei Hinsicht gegen ihre Verpflichtungen als Mitgliedsgemeinde des regionalen Einzelhandelskonzeptes, wenn sie sich schon in formeller Hinsicht dem Verfahren zur Herstellung eines regionalen Konsenses mit der Argumentation entziehen will, dass ein positives Ergebnis der nachbarlichen Erörterung nicht absehbar sei.</p> <p>Aus der Verweigerung der Einhaltung der Regeln des regionalen Einzelhandelskonzeptes folgt die Abwägungsfehlerhaftigkeit der Planung in formeller wie materiell-rechtlicher Hinsicht.</p> <p>Zusammenfassend hält die Stadt [...] das geplante FOC für nicht genehmigungsfähig, da die landesplanerischen Ziele des LEP, sachlicher Teilplan großflächiger Einzel-</p>	<p><i>des Regionalen Arbeitskreises östliches Ruhrgebiet wird in der Abwägung zur 85. Flächennutzungsplanänderung der Wallfahrtsstadt Werl berücksichtigt.</i></p> <p>Kontraproduktiv und wenig zielführend war in diesem Zusammenhang die „Hammer Erklärung“ vom 28.11.2011, in der die Pläne zur Ansiedlung eines FOC in Werl bereits in einem sehr frühen Planungsstadium von den Nachbarstädten pauschal abgelehnt worden sind. Vor dem Hintergrund dieser frühen, ablehnenden Positionierung der überwiegend im REHK östliches Ruhrgebiet zusammengeschlossenen Städte hat es die Stadt Werl nicht als zielführend angesehen, einen Antrag auf Herbeiführung des regionalen Konsenses im Rahmen des REHK-Arbeitskreises zu einem früheren Zeitpunkt anzustreben, solange nicht alle planungsrechtlich relevanten Aspekte des Projekts in der Darstellungstiefe eines Vorentwurfs für die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vorliegen. Die Stadt Werl ist überzeugt, der ablehnenden Haltung der anderen REHK-Partner nur durch Aufklärung und belastbare Fakten begegnen zu können, um auf diesem Weg noch einen regionalen Konsens für die FOC-Ansiedlung herzustellen.</p> <p>Die Ergebnisse der interkommunalen Abstimmung werden selbstverständlich mit dem ihr zukommenden Gewicht in der Abwägung berücksichtigt. Die Stadt Werl ist überzeugt, dass die Ansiedlung des FOC die Strahlkraft und Attraktivität der Region deutlich zu stärken vermag und dass die positiven Effekte der FOC-Ansiedlung die damit eventuell einhergehenden Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche (die sich insbesondere für die Nachbarkommunen ausweislich der ecostra-Auswirkungsanalyse als sehr überschaubar darstellen) bei Weitem überwiegen. Die Stadt Werl hat – schon aufgrund der sehr frühen, deutlich ablehnenden Reaktion der Nachbarkommune in der Hammer Erklärung – den Eindruck, dass eher ein interkommunales Wettbewerbsdenken den Widerstand gegen die FOC-Ansiedlung motiviert und weniger tatsächlich nachweisbare oder spürbare Beeinträchtigungen von Nachbarkommunen.</p> <p><del>Die Stadt Werl appelliert daher an alle im REHK östliches Ruhrgebiet zusammengeschlossenen Städte und Gemeinden, den regionalen Konsens zur Ansiedlung des FOC in Werl herbeizuführen.</del></p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>handel dem entgegenstehen, ebenso wie die Ziele des Regionalplans. Die Stadt Werl hat sich in ihrer Vorgehensweise und in ihrer Argumentation gegen die Region und interkommunal vereinbarte Regelungen gestellt.</p>	
<p><b>39c</b></p>	<p><i>Ergänzungen Musterschreiben:</i></p> <p><b>Schreiben Stadt Ahlen vom 22.10.2014</b></p> <p>Nicht zuletzt gewährleisten die aufgeführten raumordnungsrechtlichen Anforderungen und ihre Durchsetzung eine geordnete und zukunftsfähige Einzelhandelsentwicklung auch in Mittelzentren wie der Stadt Ahlen. Die Darstellung in den von der Stadt Werl übersandten Planungsunterlagen, dass sich in Mittelzentren „zunehmend und überwiegend preisgünstige Bekleidungsgeschäfte (Kik, Ernsting, Zeeman...)“ befänden und daher „ein FOC mit seinem spezialisierten und höherpreisigen Warenangebot nicht in Konkurrenz dazu“ stehe, widerspreche ich deutlich.</p> <p><b>Schreiben Stadt Schwerte vom 29.10.2014</b></p> <p>Das mit der o.g. Bauleitplanung intendierte FOC stellt insgesamt ein Vorhaben mit regionalübergreifenden Auswirkungen dar, das mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung m.E. nicht zu vereinbaren ist.</p> <p>Aus Sicht der Stadt Schwerte beeinträchtigen Vorhaben wie das der Stadt Werl grundsätzlich die bestehenden Versorgungsstrukturen in den betroffenen Innenstädten und Stadtbezirkszentren erheblich und sind daher in hohem Maße regional unverträglich. Gerade die umliegenden und im Einwirkungsbereich gelegenen kleineren Mittelzentren, zu denen auch Schwerte gehört, sind diesen Auswirkungen in besonderer Weise ausgesetzt, da das Sortimentsspektrum des FOC (Bekleidung, Schuh- und Lederwaren) auf die prägenden Sortimentsstrukturen der Mittelzentren abzielt; dies zudem vor dem Hintergrund, dass durch aktuelle Tendenzen im Einzelhandel (u.a. online-Handel) die Funktionsfähigkeit dieser Zentren ohnehin einem erheblichen Druck ausgesetzt ist.</p> <p>Damit konterkarieren solche Vorhaben gerade dort in besonderer Weise die häufig mit erheblichen öffentlichen und privaten Mitteln unterstützten Anstrengungen in den Zentren wie etwa Aktivitäten im Rahmen von Immobilien- und Standortgemeinschaften, Leerstandmanagement, investive Maßnahmen der Stadterneuerung im öffentlichen Raum, restriktive Steuerung des Einzelhandels außerhalb von zentralen Ver-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Gemäß der Auswirkungsanalyse wird das Planvorhaben in Werl gegenüber dem Mittelzentrum Schwerte einen Umsatzabzug von insgesamt ca. 0,8 – 0,9 Mio. € auslösen, was einer durchschnittlichen Umsatzumverteilungsquote von ca. 1,6 % entspricht. In der Stadt Schwerte sind damit in allen projektrelevanten Sortimentsbereich leicht spürbare Wettbewerbswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten, wobei sich die Umsatzumverteilungsquote mit maximal ca. 2,3 % im Sortimentsbereich Bekleidung (inkl. Sportbekleidung) im Rahmen konjunktureller Schwankungen bewegt. Die Gefahr der wesentlichen Beeinträchtigung der verbrauchernahen Versorgung, der Verödung der Stadtzentren und damit des Verlustes zentralörtlicher Funktionen ist in Schwerte wie auch in den anderen Städten und Kommunen des Einzugsgebiets nicht zu befürchten.</p>

Anregung	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p>sorgungsbereichen durch lokale und regionale Einzelhandelskonzepte usw..</p> <p>Angesichts der zu erwartenden Beeinträchtigung der durch die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zugewiesenen mittelzentralen Funktionen der Stadt Schwerte werden gegen die Bauleitplanung der Stadt Werl für das FOC von Seiten der Stadt Schwerte im Rahmen der Beteiligung gem. § 2 Abs. 2 BauGB erhebliche Bedenken geltend gemacht.</p> <p><b>Schreiben Stadt Unna vom 11.11.2014</b></p> <p>Zur Begutachtung der Einzelhandelsverträglichkeit durch die ecostra wird zusätzlich noch folgendes angemerkt:</p> <p>Durch das großflächige Verteilen der Kaufkraftpotentiale wird die Verträglichkeit testiert. Um diese rein quantifizierbare Größe geht es aber an dieser Stelle nicht.</p> <p>Ziele der Raumordnung oder auch allgemeine städtebauliche Ziele für die Einzelhandelsentwicklung, die sich in einer Vielzahl von Gesetzen wiederfinden, heißen ganz einfach:</p> <p>Die Zentren sollen gestärkt werden, deshalb „zentrenrelevante Sortimente in die Zentren“. Das ist, kurzgefasst, u. a. auch der Geist des REHK. Zu befürchten ist deshalb, dass bei einer einsetzenden Entwicklung, wie sie jetzt in der Stadt Werl ihren Anfang nehmen soll, auf Dauer das Zentrum der Kreisstadt Unna — wie auch die Zentren in den Nachbarstädten — erhebliche Einbußen des Einzelhandelsbesatzes und damit der Zentrumsfunktion erleiden werden. Deshalb gilt der etablierte Planungsgrundsatz „zentrenrelevante Sortimente in die Zentren“.</p> <p>Aus diesen Gründen ist der Vorstoß der Stadt Werl nicht nur formal rechtswidrig, sondern auch inhaltlich abzulehnen. Die Kreisstadt Unna fordert Sie daher mit Nachdruck auf, diese Planungen, die sich im Resultat nachteilig auf die Einzelhandelsstrukturen in Unna, aber auch in den Nachbargemeinden auswirken werden, einzustellen.</p> <p><b>Schreiben Stadt Kamen vom 18.11.2014</b></p> <p>Neben den planungsrechtlichen und städtebaulichen Aspekten hat das Projekt auch eine besondere Brisanz, da die Stadt Werl Mitunterzeichner der interkommunalen Vereinbarung ist, die die Grundlage des „Regionalen Einzelhandelskonzeptes östli-</p>	<p>Gerade am REHK wird deutlich, dass es für die atypische, überörtliche Handelsform FOC weder Ziele noch Kriterien definiert und somit für die Beurteilung von FOC kein geeignetes Instrument darstellt. Erfahrungen mit FOC zeigen, dass FOC in zentralen Lagen von Ober- und Mittelzentren (Beispiel Wolfsburg) erheblich größere Auswirkungen auf Städte im Nahbereich haben als FOC an Standorten im ländlichen Raum. In vielen Fällen ist nachweisbar, dass von FOC positive Impulse für die Stadt und die gesamte Region ausgingen (aktuell: Wertheim, Neumünster).</p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>ches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche" (REHK) mit den dort kooperativ entwickelten und vereinbarten Prüf- und Bewertungskriterien für Einzelhandelsgroßprojekte mit überlokaler Ausstrahlung bildet. Die Stadt Kamen ist ebenfalls Mitglied im Arbeitskreis des REHK. Der Haupt- und Finanzausschuss hat zuletzt in seiner Sitzung am 12.11.2013 einstimmig die 2. Fortschreibung des REHK beschlossen und die Verwaltung beauftragt, auf der Grundlage weiter im Arbeitskreis des REHK mitzuarbeiten (Vorberatung im Planungs- und Umweltausschuss am 07.10.2013 Beschluss einstimmig bei einer Enthaltung).</p> <p>Die Stadt Kamen hat sich zudem im November 2011 der von der Stadt Hamm initiierten „Gemeinsamen Erklärung zum FOC Werl der Städte und Gemeinden Arnsberg, Ahlen, Bergkamen, Bönen, Dortmund, Hagen, Hamm, Kamen, Iserlohn, Lippstadt, Lünen, Menden, Meschede, Paderborn, Schwerte, Soest, Sundern, Unna, Warstein, Werne" angeschlossen und diese mit unterzeichnet. Zentraler Inhalt der gemeinsamen Erklärung der genannten Städte und Gemeinden ist eine strikte Ablehnung, „die Innenstädte und das funktionierende Geflecht der Groß-, Mittel- und Kleinstädte in der Region durch unbedachte und räumlich fehlgerichtete Ansiedlungsvorhaben zu gefährden oder sogar scheitern zu lassen".</p> <p>...</p> <p>In einer Auswirkungsanalyse der Stadt Werl wird formuliert, dass die „Umsetzung der Vorgaben des REHK ... auf der Basis einer auf Freiwilligkeit basierenden interkommunalen Vereinbarung zwischen den beteiligten Städten" erfolge. Diese Freiwilligkeit bezieht sich nach Auffassung der Beteiligten lediglich auf die Unterzeichnung der Vereinbarung und damit die Mitgliedschaft im REHK. Mit der Unterzeichnung der interkommunalen Vereinbarung hat die Stadt Werl aber, wie alle anderen Kommunen auch, explizit die Verpflichtung übernommen, die im regionalen Konsens getroffenen Vereinbarungen durch entsprechende planungsrechtliche Maßnahmen einzuhalten und umzusetzen. Dass diese Verpflichtung unter dem Vorbehalt der Unantastbarkeit der gemeindlichen Letztentscheidung über die kommunale Bauleitplanung im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB steht, bedarf dabei keiner besonderen Betonung.</p> <p>Die Stadt Werl hat für das Vorhaben kein Regionales Konsensverfahren eingeleitet, wozu sie als Mitgliedskommune des REHK verpflichtet gewesen wäre. Eine Bewertung des Vorhabens auf der Basis der vereinbarten Prüfkriterien für regional bedeutende Planvorhaben kommt zu folgendem Ergebnis:</p>	<p>Diese Ansicht wird von der Stadt Werl nicht geteilt. Eine derartige Verpflichtung würde auch gegen § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB verstoßen und daher unwirksam sein.</p> <p>Bereits am 26.4.2013 und am 21.11.2014 wurden Informationen an den Regionalen Arbeitskreis gegeben und das Vorhaben vorgestellt. Am 21.1.2015 wurde der regionale Konsens beantragt, die Erörterung im Arbeitskreis REHK erfolgt am 22.2.2015. <i>Der Arbeitskreis „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet“ hat in seiner Sitzung vom 20.02.2015 den regionalen Konsens nicht festgestellt. Diese Entscheidung des Regionalen Arbeitskreises östliches Ruhrgebiet wird in der Abwägung zur 85. Flächennutzungsplanänderung der Wallfahrtsstadt Werl berücksichtigt.</i></p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Da das geplante FOC nahezu ausschließlich aus Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten besteht, ist es als Planvorhaben mit zentrenrelevantem Sortimentsschwerpunkt zu betrachten. Die sortiments- und betriebsformenspezifischen Prüfkriterien des REHK für derartige Planvorhaben lauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage in einem zentralen Versorgungsbereich</li> <li>• Lage in einem Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)</li> <li>• Umsatz (sortimentsspezifisch) des Vorhabens übersteigt nicht die lokale Kaufkraft der planenden Gemeinde (ggf. auch Teilbereich)</li> </ul> <p><b>Schreiben der Gemeinde Lippetal vom 09.12.2014</b></p> <p>Die Stadt Werl ist Mitgliedsgemeinde des regionalen Einzelhandelskonzeptes 'Östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche'. Unter Hinweis auf diese Mitgliedschaft hat die Stadt Werl eine Mitarbeit im Regionalen Einzelhandelskonzept Hochsauerlandkreis / Kreis Soest abgelehnt.</p>	<p>Nach Einschätzung der Stadt Werl stehen der Planung keine Ziele der Raumordnung entgegen.</p> <p>Gerade am REHK wird deutlich, dass es für die atypische, überörtliche Handelsform FOC weder Ziele noch Kriterien definiert und somit für die Beurteilung von FOC kein geeignetes Instrument darstellt.</p> <p>Die Stadt Werl hat seinerzeit die Mitgliedschaft im Regionalen Einzelhandelskonzept Hochsauerlandkreis / Kreis Soest wegen der unterschiedlichen Spielregeln für die drei Teilregionen abgelehnt, die sie nicht als sinnvoll erachtete.</p>
40	<p><b>Schreiben der Stadt Beckum vom 31.10.2014</b></p> <p><i>Die Stadt Werl beabsichtigt die Ansiedlung eines Herstellerdirektverkaufszentrums (Factory Outlet-Center, kurz FOC) mit einer max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> südlich der Bundesstraße 1, nahe der A 445, Anschlussstelle Werl-Zentrum, Büderich. Der Vorhabenstandort liegt zurzeit im planungsrechtlichen Außenbereich. Die Realisierung des großflächigen Einzelhandelsvorhabens setzt daher zunächst eine entsprechende bauleitplanerische Flächenausweisung voraus. Zu diesem Zweck beabsichtigt die Stadt Werl auf der Ebene des Flächennutzungsplans die bisherige Darstellung einer Fläche für die Landwirtschaft in die Darstellung eines sonstigen Sondergebietes „Großflächiger Einzelhandel - Herstellerdirektverkaufszentrum“ mit einer max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> zu ändern. Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung soll ein sonstiges Sondergebiet mit entsprechender Zweckbestimmung festgesetzt werden. Die vorgesehenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung sollen das FOC mit einem Sortimentsschwerpunkt im Bereich „Bekleidung, Sportbekleidung (9.600 m<sup>2</sup>) und im Bereich Schuh- und Lederwaren (1.800 m<sup>2</sup>) ermöglichen. Auf die sonstigen zulässigen Sortimente entfallen max. 2.400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.</i></p> <p><b>Die Stadt Beckum nimmt zu dem oben beschriebenen Vorhaben wie folgt Stel-</b></p>	



	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p><b>lung:</b>  <i>Gem. § 1 Abs. 4 BauGB ist die Bauleitplanung der Gemeinden den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Anpassungspflicht löst für die planenden Gemeinden eine strikte Bindungswirkung aus. Sie ist durch die Gemeinden auch nicht im Wege planerischer Abwägungsentscheidungen überwindbar. Ziele der Raumordnung enthalten in NRW insbesondere der Landesentwicklungsplan (LEP) und die Regionalpläne. Hier steht der Bauleitplanung der Stadt Werl der sachliche Teilplan „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW ebenso wie der aktuelle Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg (2012) entgegen.</i></p> <p><i>Nach Ziel 1 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Das hier zur Ausweisung vorgesehene Areal befindet sich hingegen im Außenbereich und ist regionalplanerisch als Bereich für die Landwirtschaft dargestellt. Die Planung widerspricht damit diesem Ziel der Raumordnung.</i></p> <p><i>Nach Ziel 2 dürfen derartige Kern- und Sondergebiete mit Zentren relevanten Sortimenten nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Als zentrenrelevant gelten dabei die in der Anlage I zum sachlichen Teilplan aufgeführten Sortimente sowie weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente. Ausnahmen von diesem Ziel 2 sieht der sachliche Teilplan nur für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten und in Ziel 5 für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten vor.</i></p> <p><i>Auch mit dieser landesplanerischen Zielvorgabe ist die Bauleitplanung der Stadt Werl offensichtlich unvereinbar. Der Vorhabenstandort liegt weder heute in einem zentralen Versorgungsbereich noch kann an diesem in der freien Landschaft gelegenen Standort ein zentraler Versorgungsbereich entstehen bzw. geschaffen werden. Auch ist die vorgesehene Sortimentsauswahl eindeutig zentrenrelevant.</i></p> <p><i>Dies hat die Stadt Werl auch selbst erkannt. Sie meint jedoch ausweislich der Entwürfe der Planbegründungen, sich über die raumordnerische Zielbindung hinwegsetzen zu können, weil sie der Auffassung ist, die regionalplanerische Festlegung des Freiraums sei ebenso wie Ziel 2 des sachlichen Teilplans offensichtlich rechtswidrig. Hinsichtlich des Ziels 2 meint die Stadt Werl sogar, die Verfassungswidrigkeit der Zielvorgabe feststellen zu können. Diese Einschätzung kann von Seiten der Stadt Beckum nicht nachvollzogen werden.</i></p>	<p><i>Hinsichtlich der Stellungnahme zu § 1 Abs. 4 BauGB sowie der Ziele 1 und 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel zum LEP wird auf die weitgehend gleichlautende Stellungnahme Nr. II. 39 b verwiesen.</i></p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p><i>Ob auch das Beeinträchtungsverbot der Zielbestimmung 3 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW der Bauleitplanung der Stadt Werl entgegensteht, kann derzeit noch nicht abschließend eingeschätzt werden. Das von der Stadt Werl eingeholte Gutachtens des Sachverständigenbüros ecostra zu den Auswirkungen auf umliegende zentrale Versorgungsbereiche, darunter auch Beckum und Neubeckum, ist hierzu noch einer kritischeren Prüfung zu unterziehen.</i></p> <p><i>Nach einer ersten Durchsicht des Gutachtens ergibt sich als Fazit des Gutachters für Beckum ein Umsatzabzug von 0,3 -0,4 Mio € und damit eine durchschnittliche Umsatzumverteilungsquote von ca. 1,6 %. Leichte Wettbewerbswirkungen würden sich einzig im Bereich Bekleidung inkl. Sportbekleidung ergeben. Für Neubeckum ergibt sich ein Umsatzabzug von weniger als 0,1 Mio € der somit unterhalb einer rechnerischen Nachweisgrenze liegt.</i></p> <p><i>Trotz dieser nominell relativ geringen Umsatzumverteilungen werden die Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche in Beckum und Neubeckum erheblich sein. Für eine belastbare Bewertung ist eine kumulative Betrachtungsweise erforderlich, die neben den unmittelbaren Kaufkraftabflüssen nach Werl auch alle anderen (erheblichen) Kaufkraftbewegungen betrachtet, insbesondere die demografische Entwicklung und den Internet-Handel. Insgesamt muss der Einzelhandel in den zentralen Versorgungsbereichen (nicht nur in Beckum) bereits heute einen erheblichen Kaufkraftabfluss verkraften. Die nun durch das geplante FOC Werl zusätzlich, völlig unnötig und mit den Zielen der Landesentwicklung unvereinbaren weiteren Kaufkraftabflüsse können hier zu Geschäftsaufgaben führen, die gravierende Auswirkungen auf alle Lagen der Innenstadt haben und Trading-down-Effekte erzeugen, die unumkehrbar wären. Alle Bestrebungen und Investitionen von öffentlicher wie privater Seite zur Attraktivierung der Innenstadt würden damit konterkariert. Die von Bund und Land über das Förderprogramm aktive Stadt- und Ortsteilzentren aufgewendeten Mittel und</i></p>	<p><i>Das Beeinträchtungsverbot (Ziel 3 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel zum LEP NW) steht der Planung für das FOC Werl nicht entgegen. Für die Innenstadt von Beckum wird in der Ecostra-Auswirkungsanalyse festgestellt, dass die Nordstraße als Hauptgeschäftsstraße einen nahezu durchgängigen Einzelhandelsbesatz mit einem attraktiven Mix aus Filialisten wie Gerry Weber, Cecil und engbers sowie insbesondere inhabergeführten Fachgeschäften aufweise, wobei zum Zeitpunkt der Erhebung vereinzelte Leerstände und Zwischennutzungen auffielen. Der Marktauftritt der Anbieter sei, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, gut. Trotz vereinzelter Leerstände sei die Situation in der Innenstadt von Beckum als weitgehend stabil zu bewerten. Die Stadt profitiere von einem attraktiven Angebotsmix, dominiert von Fachgeschäften lokale Einzelhändler. Der Marktauftritt der Anbieter sowie die Aufenthaltsqualität seien gut, was sich auch in einer entsprechenden Kundenfrequenz niederschläge.</i></p> <p><i>Angesichts dieser stabilen Situation ist nicht davon auszugehen, dass es infolge des FOC Werl zu den befürchteten Geschäftsaufgaben mit gravierenden Auswirkungen auf alle Lagen der Innenstadt oder zu Trading-Down-Effekten kommt. Aus diesem Grunde werden auch keine öffentlichen oder privaten Investitionen zur Attraktivierung der Innenstadt konterkariert. Die seitens der Stadt Beckum formulierten Befürchtungen sind im Übrigen derart pauschal, dass eine weitergehende inhaltliche Auseinandersetzung mit diesen Befürchtungen nicht möglich ist.</i></p> <p><i>Auswirkungen des Internethandels sind in der Auswirkungsanalyse nicht berücksichtigt worden. Allerdings wird durch Factory Outlet Center dem Trend zum Internethandel tendenziell entgegengewirkt, da gerade die besonderen Sortimente des FOC stark im Internet angeboten werden. Die Funktion eines FOC geht dabei über den reinen Einkauf hinaus und soll auch ein Einkaufsziel besonderer Art und ein soziales Erlebnis vermitteln. Dies kann der reine Internethandel nicht. FOC bieten daher die Chance, Umsätze, die ins Internet abgewandert sind, für den stationären Einzelhandel zurückzugewinnen. Derartige Rückgewinnungseffekte sind in der Auswirkungsanalyse bei der Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens in den zentralen Versorgungsbereichen ebenfalls nicht berücksichtigt worden, es ist also keine Abmilderung der Auswirkungen vorgenommen worden. Da keine gesicherten Erkenntnisse über die Auswirkungen des Internethandels auf den stationären Einzelhandel im Allgemein oder in bestimmten Regio-</i></p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p><i>die damit festgeschriebenen Entwicklungsziele für die Beckumer Innenstadt würden leer laufen. Die von der Stadt Beckum eingesetzten Ko-Finanzierungsmittel könnten nicht mehr greifen.</i></p> <p><i>Die Befürchtung gravierender Auswirkungen auf alle Lagen der Innenstadt mit der Folge unumkehrbarer Trading-down-Effekte wird auch von den ortsansässigen Gewerbevereinen vorgebracht. Die derzeit durch die vielen aktiven Einzelhändler am Ort getragene vielfältige Angebotsstruktur der zentralen Versorgungsbereiche in Beckum wie auch deren Engagement für den Einzelhandelsstandort Beckum generell würde durch eine weitere Kaufkraftverlagerung erheblich geschwächt.</i></p> <p><i>Bereits das jetzt vorliegende Gutachten kommt zu dem Schluss, dass zumindest für den Bereich „Bekleidung inkl. Sportbekleidung“ eine Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Beckum entsteht. Die geforderte kumulative Betrachtung würde die erheblich größeren Effekte auf die gesamte Versorgungsstruktur der zentralen Versorgungsbereiche in Beckum und Neubeckum verdeutlichen. Vor diesem Hintergrund ist die Ausweisung des geplanten FOC in Werl allein aus diesem Grunde nicht mit dem Beeinträchtigungsverbot der Zielbestimmung 3 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW in Einklang zu bringen.</i></p> <p><i>Zudem ist die Stadt Werl Mitgliedsgemeinde des „regionalen Einzelhandelskonzeptes östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche“ (REHK). Ziel des regionalen Einzelhandelskonzeptes ist ein abgestimmtes Vorgehen in der Region zur Vermeidung eines übergroßen Angebotes an großflächigen Einzelhandelsbetrieben. Alle Mit-</i></p>	<p><i>nen oder Branchen existieren, wären Aussagen zu Einflüssen des Internethandels daher hochgradig spekulativ.</i></p> <p><i>In der Ecostra-Auswirkungsanalyse wurde detailliert auf die Marktsituation und die demografische Entwicklung in den Städten und in der Region eingegangen.</i></p> <p><i>Insoweit wird auf die Stellungnahmen der Stadt Werl zu den Anregungen des Gewerbevereins Neu-Beckum e.V. vom 20.10.2014 im Rahmen der öffentlichen Auslegung und im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 20.10.2014 sowie des Gewerbevereins Beckum vom 6.10.2014 im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung verwiesen.</i></p> <p><i>Es ist unzutreffend, dass die Ecostra-Auswirkungsanalyse zu dem Schluss komme, dass zumindest für den Bereich „Bekleidung inklusive Sportbekleidung“ eine Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereichs der Stadt Beckum entstehe. In der Ecostra-Auswirkungsanalyse heißt es vielmehr, dass in der Stadt Beckum einzig im Sortimentsbereich Bekleidung (inklusive Sportbekleidung) noch leicht spürbare Wettbewerbswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten seien, wobei sich die Umsatzumverteilungsquote von ca. 1,7 % auf einem niedrigen Niveau bewege und im Rahmen konjunktureller Schwankungen liege. In der Detailanalyse der Auswirkungen auf die Innenstadt von Beckum zeigt sich, dass der höchste absolute Umsatzabzug von ca. 0,2 bis 0,3 Million € gegenüber dem bestehenden Einzelhandel im Sortimentsbereich Bekleidung (inklusive Sportbekleidung) zu erwarten ist. Die Umsatzumverteilungsquote von ca. 2,1 % in diesem Sortimentsbereich liege im Rahmen üblicher konjunktureller Schwankungen. Auch unter Berücksichtigung der weitgehend als stabil zu bewertenden Situation in der Innenstadt mit einem vergleichsweise attraktiven Angebotsmix, dominiert von inhabergeführten Fachgeschäften, können negative städtebauliche Auswirkungen auf die Innenstadt von Beckum nach Ansicht der Einzelhandelsgutachters ausgeschlossen werden.</i></p> <p><i>Zu der Stellungnahme, die Stadt Werl sei Mitgliedsgemeinde des „Regionalen Einzelhandelskonzeptes östliches Ruhrgebiet und angrenzender Bereiche“ wird auf die gleichlautende Stellungnahme zu Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung und die entsprechende Abwä-</i></p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p><i>gliedsgemeinden gemeinsam streben die Stärkung der innerstädtischen Zentren sowie die Stärkung der Stadtteilzentren mit ihrer Grundversorgung an. Sie haben ein ergänzendes Versorgungsnetz von Sondergebieten lediglich mit nicht zentrenrelevanten Angeboten auch an ausgewählten Standorten außerhalb der Zentren anerkannt. Mit dieser Zielsetzung hat auch die Stadt Werl die interkommunale Vereinbarung zum regionalen Einzelhandelskonzept unterzeichnet und sich hierin verpflichtet, großflächige Einzelhandelsvorhaben im Kreis betroffener Kommunen nachbarlich mit dem Ziel zu erörtern, einen regionalen Konsens herzustellen. Die Stadt Werl hat ihr Einverständnis erklärt, das REHK-Gutachten inhaltlich und verfahrensmäßig zur Gesprächsgrundlage zu machen. Letztlich hat die Stadt Werl die Verpflichtung übernommen, die im regionalen Konsens getroffenen Vereinbarungen durch entsprechende planungsrechtliche Maßnahmen einzuhalten und umzusetzen. Dass gerade diese letzte Verpflichtung unter dem Vorbehalt der Unantastbarkeit der gemeindlichen Letztentscheidung über die kommunale Bauleitplanung im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB steht, bedarf dabei keiner besonderen Betonung. Der interkommunalen Vereinbarung kommt insoweit primär eine Bedeutung für die Steuerung der kommunalen Abwägungsentscheidung zu. In formeller Hinsicht ist dies die Verpflichtung zu einer besonderen Ausgestaltung des interkommunalen Abstimmungsprozesses zwischen den Mitgliedsgemeinden des regionalen Einzelhandelskonzeptes. In materiell-rechtlicher Hinsicht ist die Stadt Werl verpflichtet, das Ergebnis der nachbarlichen Erörterung mit besonderem Gewicht in der eigenen Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Die Stadt Beckum ist keine Mitgliedsgemeinde des „regionalen Einzelhandelskonzeptes östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche“ (REHK), sie liegt jedoch im Einflussbereich dieses Raumes und ist entsprechend auch von Abweichungen vom REHK betroffen. Die Stadt Werl verstößt augenscheinlich gegen ihre Verpflichtungen als Mitgliedskommune des regionalen Einzelhandelskonzeptes, wenn sie sich schon in formeller Hinsicht dem Verfahren zur Herstellung eines regionalen Konsenses mit der Argumentation entziehen will, dass ein positives Ergebnis der nachbarlichen Erörterung nicht absehbar sei. Aus der Verweigerung der Einhaltung der Regeln des regionalen Einzelhandelskonzeptes folgt zumindest auch eine Abwägungsfehlerhaftigkeit der Planung in formeller wie materiell-rechtlicher Hinsicht.</i></p>	<p><i>gung der Stadt Werl verwiesen.</i></p>
41	<p><b>Schreiben der Gemeinde Wickede vom 26.11.2014 und 08.12.2014</b></p> <p><i>Seitens der Gemeinde Wickede (Ruhr) bestehen gegenüber der Planung Bedenken. Auch wenn das Ecostra-Gutachten zu dem Ergebnis kommt, dass negative Auswirkungen auf den Einzelhandel im Naheinzugsgebiet ausgeschlossen werden, ist hin-</i></p>	<p><i>Da es sich bei der Gemeinde Wickede um ein Grundzentrum handelt, wurde vom Einzelhandelsgutachter Ecostra keine Vollerhebung des Einzelhandels durchgeführt, sondern die Einzelhandelssituation wurde im Zuge</i></p>

	<b>Anregung</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>gegen aufgrund der zahlreichen Erfahrungen mit den Auswirkungen auf den Fachhandel im Umfeld anderer FOC's zu befürchten, dass durch das FOC Werl negative städtebauliche Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich von Wickede (Ruhr) ausgehen.</p> <p>Mit der Realisierung des FOC ist ein allgemeiner Kundenrückgang in Wickede (Ruhr) zu erwarten. Als Folge der sinkenden Kundenfrequenz werden auch Koppelungskäufe bei anderen Sortimenten ausbleiben. Damit hat das FOC nicht nur Auswirkung auf den Einzelhandel mit solchen Warengruppen, die auch im FOC vertreten sein werden, sondern auf den gesamten Wickeder Einzelhandel.</p> <p>Die Wickeder Einzelhandelsstruktur ist durch einen nur kleinen Besatz an Betrieben mit einer geringen Anbietersauswahl geprägt, die generell unter dem Wettbewerbsdruck mit den größeren benachbarten Zentren und dem Internethandel steht. Umso bedeutender wirken sich Kundenrückgänge und Umsatzverluste durch das FOC auf den Wickeder Einzelhandel aus. In der Folge sind Umsatzrückgänge bis hin zu Geschäftsaufgaben zu befürchten.</p> <p>Es ist allgemein zu beobachten, dass FOC-Ansiedlungen mit anderen Faktoren zu Attraktivitäts- und Frequenzverlusten in den Nachbarstädten führen. Die Schwächung der benachbarten zentralen Versorgungsbereiche kann also eine Folge aus der vorgelegten Planung sein. Dieser durch den Bebauungsplan hervorgerufene Konflikt wird innerhalb der Plankonzeption nicht gelöst.</p> <p>Da durch das geplante FOC in Werl die o.g. negativen städtebaulichen Effekte auftreten und somit eine Gefährdung des Zentrums von Wickede (Ruhr) zur Folge haben können, bestehen gegenüber der Planung erhebliche Bedenken.</p>	<p>einer Begehung qualitativ bewertet, wobei das Augenmerk auf die Einzelhandelsausstattung, Angebotsschwerpunkte, Versorgungsfunktion etc. insbesondere im Ortskern von Wickede gerichtet war.</p> <p>Das Einzelhandelsangebot in Wickede konzentriert sich v.a. auf das Hauptzentrum im Ortskern. Das Einzelhandelsangebot umfasst dabei überwiegend Betriebe zur Deckung des kurzfristigen Bedarfsbereiches. In den projektrelevanten Sortimentsbereichen war das Angebot zum Erhebungszeitpunkt nur sehr gering (z.B. NKD, Ernesting's Family, Sport 2000, Textilhaus Schulte, Juwelier Bas, ein Schuhgeschäft). Die vorhandenen Betriebe in den projektrelevanten Sortimenten zeigen bei einer sehr geringen Markenorientierung meist ein eher niedriges Preisniveau. Die Versorgungsfunktion des örtlichen Einzelhandels richtet sich überwiegend auf die Wohnbevölkerung in Wickede aus, überörtliche räumliche Ausstrahlungen in die umliegenden Gemeinden bestehen in den projektrelevanten Sortimentsbereichen nicht. Der mögliche Kaufkraftabzug durch das Planobjekt bewegt sich – in Anbetracht der häufig geringen Sortimentsüberschneidungen – unterhalb der Größenordnung, ab der städtebaulich und raumordnerisch relevante Funktionsverluste zu erwarten sind. Somit sind die seitens der Gemeinde Wickede geäußerten möglichen Beeinträchtigungen des örtlichen Einzelhandels aus fachgutachterlicher Sicht nicht zu erwarten.</p> <p>Die Gemeinde Wickede (Ruhr) leitet Befürchtungen über einen allgemeinen Kundenrückgang und sonstige negative städtebauliche Auswirkungen auf den gesamten Wickeder Einzelhandel aus den „zahlreichen Erfahrungen mit den Auswirkungen auf den Fachhandel im Umfeld anderer FOCs“ ab. Konkrete Beispiele für diese Befürchtungen liefert sie nicht, so dass insoweit keine eingehende Auseinandersetzung mit den von der Gemeinde Wickede (Ruhr) geäußerten Befürchtungen möglich ist. Auf Grundlage der Ergebnisse der Ecostra-Auswirkungsanalyse ist nicht von einer sinkenden Kundenfrequenz und dem Ausbleiben von Koppelungskäufen oder von Umsatzrückgängen bis hin zu Geschäftsaufgaben im Zentrum von Wickede (Ruhr) bedingt durch das FOC auszugehen.</p>

**III. Landesplanerische Stellungnahme gem. § 34 Abs. 1 Landesplanungsgesetz NRW**

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
1	<p><b>Schreiben Bezirksregierung Arnsberg vom 07.11.2014</b>                      Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung gem. § 34 Abs. 1 Landesplanungsgesetz NRW                      Anlagen: Stellungnahmen der REHK-Arbeitskreise                      - Östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche und                      - Hochsauerlandkreis / Kreis Soest</p> <p>mit Schreiben vom 08.09.2014 bitten Sie gem. § 34 Abs. 1 LPIG um Mitteilung, welche Ziele der Raumordnung für den Planbereich der v. g. Bauleitplanung bestehen.</p> <p><b>I Gegenstand der Anfrage</b>                      In seiner Sitzung am 20.06.2013 fasste der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss der Stadt Werl den Beschluss zur Einleitung des Verfahrens zur 85. Änderung des Flächennutzungsplanes. Parallel erfolgte der Einleitungsbeschluss für das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 117 ‚Am Hellweg‘. Die Planung sieht die Ansiedlung eines Direktverkaufszentrums (Factory Outlet Center, kurz FOC) mit einer maximalen Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> südlich der Bundesstraße 1 nahe der A 445, Anschlussstelle Werl-Büderich, vor. Verkauft werden sollen in dem Einkaufszentrum vorwiegend 2. Wahl, Restanten und Vorsaisonware. Sortimentschwerpunkte sind der Bereich ‚Bekleidung, Sportbekleidung‘ mit 9.600 m<sup>2</sup> sowie ‚Schuhe, Lederwaren‘ mit 1.800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Auf die als ‚sonstige Sortimente‘ zulässigen Sortimente entfallen max. 2.400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.                      Die Bauleitplanung beinhaltet für das Plangebiet eine FNP-Änderung mit der künftigen Darstellung als Sonstiges Sondergebiet „Großflächiger Einzelhandel-Hersteller-Direktverkaufszentrum“ (§ 11 Abs. 2 BauNVO) sowie im nordwestlichen Plangebiet die Darstellung einer örtlichen / überörtlichen Hauptverkehrsstraße. Der Planbereich ist im gültigen Flächennutzungsplan als Fläche für die Landwirtschaft und im Regionalplan als Freiraum- und Agrarbereich dargestellt.</p> <p><b>II Raumordnerische Beurteilung</b>                      Die Gemeinden haben gem. § 1 Abs. 4 BauGB ihre Bauleitplanung den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Anpassungspflicht löst eine strikte Bindungswirkung für die Gemeinden aus, die auch nicht im Wege einer planerischen Abwägung überwunden werden kann. Ziele der Raumordnung sind in NRW im Landesentwicklungsplan und in den Regionalplänen enthalten.</p>	

<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
<p>Der vorliegenden Bauleitplanung der Stadt Werl stehen sowohl der Sachliche Teilplan „Großflächiger Einzelhandel“ des Landesentwicklungsplanes (LEP) NRW als auch der rechtswirksame Regionalplan Arnsberg - Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis - entgegen.</p> <p>Als Ergebnis der raumordnerischen Beurteilung wird festgestellt, dass die vorliegende Bauleitplanung mit den Zielen der Raumordnung nicht vereinbar ist. Der Vorhabenstandort liegt im Übrigen im planungsrechtlichen Außenbereich (s.I).</p> <p>Die Planung verstößt gegen zentrale Vorgaben des Sachlichen Teilplanes „Großflächiger Einzelhandel“ des LEP NRW (insbesondere gegen die Ziele 1, 2, und 3) sowie dem Ziel B.III.1.23 des gültigen LEP NRW. Weiter berücksichtigt die Planung nicht das Integrationsgebot des Zieles 12(1) und das Ziel 17 (Freiraumschutz) des Regionalplanes Arnsberg - Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis i.V. mit dem Ziel B.III.1.23 des LEP NRW.</p> <p>Die Entscheidungsgründe sind nachfolgend unter Punkt III im Einzelnen näher dargestellt.</p> <p><b>Landesplanerisches Beteiligungsverfahren</b></p> <p>Anlässlich der o.g. Anfrage hat die Bezirksregierung wegen der grundsätzlichen Bedeutung und der überregionalen Reichweite des Vorhabens eine Beteiligung wichtiger Stellen und Institutionen durchgeführt. Neben den Industrie- und Handelskammern (Hellweg-Sauerland, Hagen und Dortmund), den Einzelhandelsverbänden (Südwestfalen und Westfalen Münsterland) den Regionalplanungs-behörden Detmold, Münster und Regionalverband Ruhr wurden die Geschäftsstellen der Regionalen Einzelhandelskonzepte (Östliches Ruhrgebiet u. angrenzende Bereiche sowie Kreis Soest / Hochsauerlandkreis) beteiligt. Außerdem hat der Ennepe-Ruhr-Kreis eine Stellungnahme abgegeben.</p> <p><b>III Ergebnis der raumordnerischen Prüfung</b></p> <p><b>Landesplanung</b></p> <p>1. Ziel 1 des Sachlichen Teilplanes ‚Großflächiger Einzelhandel‘ des LEP NRW betrifft die Planung von Vorhaben i.S. des § 11 Abs. 3 BauNVO. Danach dürfen solche Vorhaben nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.</p> <p>Bei der vorgelegten Planung handelt es sich um ein solches Vorhaben nach § 11 Abs.3 BauNVO mit zentrenrelevantem Kernsortiment. Der Planbereich liegt im wirksamen Regionalplan eindeutig in einem Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Planung verstößt nicht gegen Ziel 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel zum LEP NRW. Die Änderung im Regionalplan 2012, durch die die Darstellung eines Allgemeinen bzw. Wohn-Siedlungsbereichs im Südwesten von Werl zwischen B 1, BAB 445 und Wickeder Straße zurückgenommen und stattdessen ein allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich dargestellt wurde, ist unwirksam mit der Folge, dass die Darstellung aus dem Gebietsentwicklungsplan (GEP) 1996 wei-</p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	reich.	<p>ter gilt.</p> <p>Die Stadt Werl hat mit Schreiben vom 22.06.2011 gegenüber der Bezirksregierung Arnsberg im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans gefordert, dass der Allgemeine Siedlungsbereich südlich der B 1 zwischen der Wickeder Straße und der A 455 erhalten bleiben müsse, weil dieser Bereich die potenzielle Fortsetzung einer langfristigen städtebaulichen Entwicklung darstelle, die in der Vergangenheit bereits zur Ansiedlung erheblicher Siedlungsstrukturen südlich der B 1 geführt habe. Die Entwicklung der Stadt Werl vollziehe sich südlich der B 1 von Osten (Neheimer Straße) nach Westen über den Blumentalerweg bis zuletzt an die Straße Auf dem Hönningen. Ein Entfall des ASB im Bereich westlich der Wickeder Straße – wie für den Regionalplan 2012 vorgesehen – würde diese Entwicklung nach Westen aufhalten oder zumindest wesentlich erschweren. Die Beendigung der Westentwicklung des Siedlungsbereichs von Werl südlich der B 1 an der Wickeder Straße widerspreche der städtebaulichen Intention der Stadt Werl im Hinblick auf eine ringförmige Weiterentwicklung des Stadtgebiets südlich der B 1. Die Stadt Werl beabsichtige, mit der ringförmigen Entwicklung die integrative Funktion der B 1 als Verbindungsstraße von Osten nach Westen zu entwickeln und zu fördern.</p> <p>Mit einem Schreiben vom 06.07.2011 hat die Bezirksregierung Arnsberg der Stadt Werl mitgeteilt, dass die Anregung nicht mehr im Verfahren berücksichtigt werden könne, da die vom Regionalrat beschlossene Beteiligungsfrist bereits am 28.02.2010 abgelaufen sei. Die Stellungnahme der Stadt Werl zum beabsichtigten Entfall der ASB-Darstellung im Bereich zwischen B 1 und BAB 445 vom 22.06.2011 war nicht verspätet und hätte daher bei der Beschlussfassung über den Regionalplan 2012 berücksichtigt werden müssen. Für Raumordnungspläne existiert keine §§ 3 Abs. 2 Satz 2 und 4 a Abs. 6 BauGB entsprechende Präklusionsvorschrift, wonach Stellungnahmen, die im Verfahren der Öffentlichkeits- oder Behördenbeteiligung nicht rechtzeitig abgegeben worden sind, bei der Beschlussfassung unberücksichtigt bleiben können. Die für den Beschluss des Regionalplans zuständige Stelle muss daher die Belange in die Abwägung einstellen, die im Planaufstellungsverfahren vorgebracht wurden, die ihr bekannt waren oder die sich ihr nach Lage der Dinge aufdrängen mussten. Dabei kommt es in diesem Zusammenhang nicht darauf an, wann im Planaufstellungsverfahren eine bestimmte Anregung vorgebracht wurde. Im vorliegenden Fall kommt hinzu, dass nach der Stellungnahme der Stadt Werl vom 22.06.2011 noch eine weitere (zweite) Öffentlichkeitsbeteiligung zu wesentlichen Ände-</p>



	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>rungen des Regionalplan-Entwurfs durchgeführt worden ist. Bei dieser Gelegenheit wurden auch (zur umfassenden Information der Öffentlichkeit) alle anderen Änderungen gegenüber dem im August/September 2011 ausgetragenen Entwurf aufgeführt, einschließlich derer, zu denen im Rahmen der Erörterung kein Einvernehmen erzielt werden konnte und über die der Regionalrat noch eine abschließende Entscheidung treffen musste. Die Beschlussfassung (Aufstellungsbeschluss) für den Regionalplan 2012 erfolgte am 08.12.2011. Auch aufgrund des Ablaufs des Regionalplan-Änderungsverfahrens hätte die Stellungnahme der Stadt Werl vom 22.06.2011 daher im Verfahren berücksichtigt werden können und müssen. Es liegt auch im Wesen eines lang andauernden Regionalplan-Aufstellungsverfahrens, dass möglicherweise bestimmte Belange von betroffenen Städten und Kommunen erst im Rahmen des Aufstellungsverfahrens entstehen oder erkannt werden und daher erst nach Ablauf der Auslegungs- bzw. Stellungnahmefrist vorgebracht werden.</p> <p>In dem Schreiben der Bezirksregierung Arnsberg vom 06.07.2011 heißt es weiter, dass für die Beibehaltung einer ASB-Darstellung „kein Handlungsspielraum“ gegeben sei, da für die Beibehaltung einer ASB-Darstellung im Bereich südlich der B 1 zwischen Wickeder Straße und A 445 „kein Bedarf“ bestehe. Durch die Formulierung „kein Handlungsspielraum“ wird bereits deutlich, dass eine Abwägung der Einwendung der Stadt Werl seitens der Bezirksregierung nicht stattgefunden hat und somit ein Abwägungsfehler in Form des Abwägungsausfalls vorliegt. Eine Abwägung hätte aber zwingend erfolgen müssen, da die ASB-Darstellung ausweislich des Regionalplans ein Ziel der Raumordnung darstellen soll und daher von der planunterworfenen Gemeinde zwingend zu beachten ist und daher die verfassungsrechtlich gewährleistete Planungshoheit der Stadt Werl einschränkt.</p> <p>Darüber hinaus ist – wie die Stadt Werl in der Stellungnahme vom 26.03.2013 gerügt hat – der ASB-Bedarf nicht ordnungsgemäß ermittelt worden. Bei sämtlichen im Regionalplan dargestellten Zielen der Raumordnung ist nicht ersichtlich, ob und in welcher Form die kommunale Planungshoheit in der Abwägung berücksichtigt worden sei.</p> <p><i>Die unterbliebene Erhebung und Einstellung der Belange der Stadt Werl in den Entscheidungsprozess zur Änderung des Regionalplans war somit abwägungsfehlerhaft. Erwägungen zu den insbesondere mit Schreiben vom 22.06.2011 geltend gemachten Belangen oder Hinweise, dass der Plangeber sich mit diesen Aspekten inhaltlich im Rahmen der Abwägung ausein-</i></p>

Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p>2. Ziel 2 des Sachlichen Teilplanes ‚Großflächiger Einzelhandel‘ des LEP NRW Danach dürfen Kern- und Sondergebiete für Vorhaben i.S. von § 11 Abs.3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in bestehenden sowie neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Das Vorhaben liegt unzweifelhaft in keinem zentralen Versorgungsbereich, es ist siedlungsstrukturell deutlich abgesetzt vom Zentrum (ca. 2 km) im Außenbereich gelegen und auch städtebaulich als nicht integriert zu bewerten. Das Land setzt den Kommunen mit den Zielen und Grundsätzen des Sachlichen Teilplanes einen Handlungsrahmen für die Bauleitplanung, der der planerischen Umsetzung durch die Kommunen als nachgeordnete Planungsträger bedarf.</p>	<p><i>dergesetzt hätte, finden sich weder in den Planunterlagen noch in der Begründung zur Änderung des Regionalplans. Eine Befassung mit der konkreten Situation in Werl, insbesondere mit der fraglichen ASB-Fläche im Süden der Stadt, bleibt die Begründung vollends schuldig. Die Stadt Werl hat Mängel des Abwägungsvorgangs mit Schreiben vom 26.03.2013 gerügt. Die Stadt Werl geht daher davon aus, dass die Rücknahme der ASB-Darstellung südlich der B 1 zwischen Wickeder Straße und A 445 im Regionalplan 2012 gegenüber dem GEP 1996 rechtswidrig und daher unwirksam ist und aus diesem Grunde die Darstellung des ASB (Wohnsiedlungsbereich) aus dem GEP 1996 weiterhin gilt.</i> Nach den Darstellungen des GEP 1996 liegt das Plangebiet im Allgemeinen Siedlungsbereich, so dass die Voraussetzungen des Ziels 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel erfüllt sind. Im GEP 1996 heißt es, dass die im Gebietsentwicklungsplan dargestellten Bereiche lediglich deren allgemeinen Größenordnung und annähernde räumliche Lage bestimmen (Seite 186). Die Zeichenerklärung zum Regionalplan 2012 enthält den Hinweis, dass die zeichnerische Darstellung von regionalen Zielen nicht parzellenscharf sei, d. h. sie seien so generalisiert, dass die exakte Zuordnung an den Schnittstellen von Bereichsdarstellungen nachgeordneten Planungs-, Genehmigungs- und/oder Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleibe. Um zu ermöglichen, dass die erhaltenswerten Bäume an der Ostgrenze des Plangebiets nicht gefällt werden müssen und um das Plangebiet den örtlichen Gegebenheiten anzupassen, hat die Stadt Werl das Plangebiet wie aus den Vorentwürfen ersichtlich festgesetzt. Ein Verstoß der Planung gegen Ziel 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist daher nicht festzustellen.</p> <p>Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist von der Stadt Werl nicht zwingend zu beachten, da dieser Plansatz kein Ziel der Raumordnung darstellt. a) Der Plansatz ist nicht abschließend abgewogen im Sinne von §§ 3 Abs. 1 Nr. 2 und 7 Abs. 2 Satz 1, 2. Halbsatz ROG. Das Erfordernis der abschließenden Abwägung ist insbesondere dann nicht erfüllt, wenn die planende Gemeinde im Anwendungsbereich des Plansatzes noch eine eigene Abwägungsentscheidung treffen kann. Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel eröffnet der planenden Kommune jedoch eine solche eigene Abwägungsentscheidung:</p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>Nach dem Wortlaut von Ziel 2 dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für großflächige Einzelhandelsvorhaben und Einkaufszentren nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen und in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen festgesetzt und dargestellt werden. Das Oberverwaltungsgericht Münster hat bereits in einem Urteil vom 30.09.2009 (zu der Vorgängerregelung § 24 a LEPro NRW) festgestellt, dass eine Regelung, wonach Kerngebiete und Sondergebiete für großflächige Einzelhandelsvorhaben und Einkaufszentren nur in zentralen Versorgungsbereichen ausgewiesen werden dürfen, zwingend voraussetze, dass die Gemeinde zuvor zentrale Versorgungsbereiche festlege; ohne diese Festlegung könne der Plansatz seinen Verbindlichkeitsanspruch weder in räumlicher noch in sachlicher Hinsicht entfalten und gehe ins Leere. Da somit gemäß „Ziel 2“ die abschließende Entscheidung über Lage, Größe und Funktion von zentralen Versorgungsbereichen und damit auch die Entscheidung darüber, wo Kerngebiete und Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel festgesetzt werden dürfen, auf der kommunalen Planungsebene getroffen werden soll, sei die Gemeinde insoweit nicht an vorgelagerte raumordnerische Zielfestlegungen, sondern lediglich an ihre eigenen Zentrenkonzepte gebunden. Die Gemeinde könnte ihr Zentrenkonzept jederzeit ändern und damit die Möglichkeiten für die kommunale Bauleitplanung ausgestalten. Dies wäre bei einer bindenden Zielfestlegung gerade nicht der Fall.</p> <p>Ausweislich der Erläuterung zu „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel können sich zentrale Versorgungsbereiche sowohl aus den tatsächlichen Verhältnissen als auch aus planerischen Festsetzungen und Darstellungen ergeben. Dies entspricht der Begriffsdefinition durch die Rechtsprechung, die insbesondere auf die Gesetzesbegründung zum EAG Bau 2004 Bezug nimmt, wonach sich zentrale Versorgungsbereiche namentlich aus Darstellungen und Festsetzungen in den Bauleitplänen ergeben können. Weder der Gesetzesbegründung zum EAG Bau 2004 noch der Rechtsprechung lassen sich jedoch bestimmte Kriterien entnehmen, an die die Gemeinden bei der Festlegung zentraler Versorgungsbereiche in Bauleitplänen gebunden wäre. In § 1 Abs. 2 BauGB heißt es, dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind. Wenn somit zentrale Versorgungsbereiche in Bauleitplänen festgelegt werden und Bauleitpläne einer gemeindlichen Abwägungsentscheidung bedürfen, verbleibt der Gemeinde folglich ein eigener Abwägungs-</p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>spielraum, zu entscheiden, wo Kerngebiete und Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel und Einkaufszentren ausgewiesen werden sollen. Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel eröffnet daher den Gemeinden eine eigene Abwägungsentscheidung und stellt daher kein Ziel der Raumordnung dar.</p> <p>b) Auch die Inbezugnahme kommunaler Sortimentslisten steht einer abschließenden Abwägung auf landesplanerischer Ebene entgegen. Zentrenrelevant sind gemäß „Ziel 2“ die Sortimente, welche in Anlage 1 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel genannt sind sowie weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente. Dem Plangeber steht es zwar frei, im Rahmen der abschließenden Abwägung eines Planziels Zurückhaltung zu üben, von einer Zielfestlegung kann allerdings keine Rede mehr sein, wenn die Planaussage eine so geringe Dichte aufweist, dass sie die abschließende Abwägung noch nicht vorwegnimmt (OVG Münster, Urteil vom 30.09.2009). In Ziel 2 erfolgt keine abschließende Benennung und verbindlichen Vorgabe der als zentrenrelevant festgelegten Sortimente. Durch die der Gemeinde eingeräumte Möglichkeit, über die Anlage 1 hinaus weitere Sortimente als zentrenrelevant festzulegen und damit die Sortimente der Anlage 1 zum Sachlichen Teilplan erheblich zu ergänzen oder aber auch gerade nicht zu ergänzen, ist die Gemeinde letztlich nicht an vorgelagerte raumordnerische Zielfestlegungen gebunden. Die Gemeinde kann zudem ihr Zentrenkonzept jederzeit ändern und damit auch die Möglichkeiten für ihre kommunale Bauleitplanung unterschiedlich ausgestalten. Letztendlich entscheidet die Gemeinde daher aufgrund eigener Abwägung über den abschließenden Katalog zentrenrelevanter Sortimente.</p> <p>Anlage 1 gibt auch keinen konkretisierungsbedürftigen Rahmen vor, sondern eine als solche abschließende, aber ergänzungsfähige Liste zentrenrelevanter Sortimente. Die Gemeinden können zusätzliche Sortimente als zentrenrelevant festlegen. Hierbei handelt es sich dann um eine über Anlage 1 hinausgehende Erweiterung, nicht aber um eine Ausgestaltung, also „Konkretisierung“ der Anlage 1.</p> <p>c) Durch das Abstellen auf die ortstypische Sortimentsliste überschreitet der Plangeber zudem die Ermächtigungsgrundlage gemäß § 17 Landesplanungsgesetz NW (LPIG). Nach § 17 Abs. 1 LPIG NW legt der Landesentwicklungsplan die Ziele und Grundsätze der Raumordnung für die Ge-</p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>samtentwicklung des Landes fest. Durch die Einbeziehung der ortstypischen Sortimentsliste erhält der Sachliche Teilplan Großflächiger Einzelhandel über „Ziel 2“ einen ausschließlich örtlichen Bezug, denn in die ortstypische Sortimentsliste werden die jeweils von der Gemeinde als für ihr Gemeindegebiet zentrenrelevant festgelegten Sortimente aufgenommen. Für die über die Anlage 1 hinausgehenden Sortimente kann also ohne Weiteres die Situation eintreten (und tritt in der Praxis auch ständig auf), dass ein bestimmtes Sortiment in der planenden Kommune als nicht zentrenrelevant eingestuft ist, in einer benachbarten Kommune, in der das Einzelhandelsvorhaben ebenfalls Auswirkungen erwarten lässt, hingegen als zentrenrelevant. In diesen Fällen kann der Sachliche Teilplan Großflächiger Einzelhandel zum LEP die bezweckte Steuerungswirkung nicht entfalten. Dadurch wird deutlich, dass die Regelung zu den ortstypischen Sortimentslisten keinen überörtlichen, sondern einen rein örtlichen Bezug hat. Eine solche Regelung ist von der Ermächtigungsgrundlage des § 17 Abs. 1 LPIG NW nicht gedeckt.</p> <p>Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass auch die Bezugnahme auf die ortstypische Sortimentsliste in Ziel 2 im Sachlichen Teilplan Großflächiger Einzelhandel die Zielqualität nimmt.</p> <p>d) Darüber hinaus genügt „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel auch nicht den Anforderungen an eine hinreichende Bestimmtheit oder Bestimmbarkeit eines Ziels der Raumordnung. Festlegungen in Raumordnungsplänen müssen, um Ziele der Raumordnung darstellen zu können, räumlich und sachlich bestimmt oder bestimmbar sein. Bestimmbar ist eine Festlegung dann, wenn sie allein oder im Zusammenhang mit anderen Festlegungen, naturräumlichen Gegebenheiten, anerkannten Regeln und Standards etc. so konkretisiert werden kann, dass sie einen bestimmten räumlichen und sachlichen Inhalt hat, den der Zieladressat beachten soll.</p> <p>Die in „Ziel 2“ verwendeten Begriffe „Kernsortiment“ und „(neu geplanter) zentraler Versorgungsbereich“, sind weder bestimmt noch bestimmbar, so dass die Zielqualität der Regelung auch an diesem Aspekt scheitert. Der Begriff des (bestehenden) „zentralen Versorgungsbereichs“ ist weder bestimmt noch bestimmbar. Die Erläuterung zu „Ziel 2“ verweist auf die Begriffsbestimmung durch die Rechtsprechung. Bei dem Begriff des „zentralen Versorgungsbereichs“ handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff. Die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe genügt für</p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>Ziele der Raumordnung nicht, da für Ziele der Raumordnung ein qualifiziertes Bestimmtheitserfordernis gilt, das über das allgemeine rechtsstaatliche Bestimmtheitserfordernis hinausgeht. Dies wird bereits dadurch deutlich, dass Regelungen in Raumordnungsplänen, die nicht die für ein Ziel der Raumordnung erforderliche Bestimmtheit aufweisen, immer noch einen Grundsatz der Raumordnung darstellen können. Auch aus dem Erfordernis der abschließenden Abgewogenheit für Ziele der Raumordnung erfolgt für sich genommen bereits ein qualifiziertes Bestimmtheitserfordernis.</p> <p>Die fehlende Bestimmtheit des Begriffs des zentralen Versorgungsbereichs folgt auch daraus, dass es bei der Beurteilung, ob ein bestimmter Bereich einen zentralen Versorgungsbereich bildet, einer wertenden Gesamtbetrachtung der städtebaulich relevanten Gegebenheiten bedarf (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 17.12.2009). Schon die Tatsache, dass die Beurteilung, ob ein zentraler Versorgungsbereich vorliegt, eine „wertende Gesamtbetrachtung der städtebaulichen Gegebenheiten“ erfordert, nimmt dem Begriff des zentralen Versorgungsbereichs die Bestimmtheit bzw. Bestimmbarkeit.</p> <p>Die in „Ziel 2“ enthaltene Regelung zu neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen ist darüber hinaus aus weiteren Gründen unbestimmt. Unklar ist bereits, wann zentrale Versorgungsbereiche „neu geplant“ sind. Auch die Begriffe „städtebaulich integrierte Lage“, „kurz-, mittel- oder langfristiger Bedarf“, „für die Versorgung der Bevölkerung zentrale Funktionen“ sind – neben weiteren Begriffen der Regelung – unbestimmt. Vollständig nebulös wird der Regelungsgehalt der Vorgaben zu neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen, wenn es in der Erläuterung zu Ziel 2 heißt, bei den Vorgaben für neu geplante zentrale Versorgungsbereiche gehe es „um eine Vorgabe für die Verortung von Bauleitplanung für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentralen Kernsortimenten, nicht jedoch um die Vorgabe allgemeiner Kriterien für neue zentrale Versorgungsbereiche“.</p> <p>Auch der in Ziel 2 verwendete Begriff des „Kernsortiments“ ist weder bestimmt noch bestimmbar. Nach der Erläuterung zu „Ziel 2“ bezeichnet das Kernsortiment eines Einzelhandelsbetriebes – in Abgrenzung zum Randsortiment – „den Hauptteil des Warenangebotes, der nach herrschender fachlicher Meinung einem bestimmten Sortimentsbereich zuzuordnen bzw. entsprechend zu klassifizieren ist und zudem hinreichend scharf konturiert werden kann“. Abgesehen davon, dass es völlig unklar ist, was</p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>unter dieser Voraussetzung zu verstehen ist, existiert ein Kernsortiment schon in dem Moment nicht mehr, in dem ein bestimmtes Warensortiment nicht mehr hinreichend scharf konturiert werden kann. Die Bestimmung des Kernsortiments läuft in diesem Moment ins Leere, der Anwendungsbereich von Ziel 2 lässt sich dann nicht mehr bestimmen. Die mangelnde Bestimmtheit scheitert auch daran, dass für die Bestimmung des Kernsortiments bzw. dessen Abgrenzung auf die „herrschende fachliche Meinung“ abgestellt wird. Welche Meinung gerade fachlich herrschend ist, kann durchaus umstritten sein und ist nicht ohne Weiteres festzustellen. Indem der Gesetzgeber für den für Ziel 5 weichenstellenden Begriff des Kernsortiments auf die herrschende fachliche Meinung abstellt und diesen Begriff nicht selbst definiert, wird zudem deutlich, dass der Plangeber Ziel 5 nicht selbst abschließend abgewogen hat.</p> <p>e) Dem Plansatz „Ziel 2“ fehlt nicht nur die Zielqualität. „Ziel 2“ verletzt die Stadt Werl auch in ihrer verfassungsmäßig durch Art. 78 Abs. 1 und 2 LVerf NW und Art. 28 Abs. 2 GG gewährleisteten Planungshoheit und ist daher verfassungswidrig und nichtig. Die Bauleitplanung gehört als Teil der kommunalen Planungshoheit zum Schutzbereich der kommunalen Selbstverwaltung umfasst auch das Recht der Gemeinde, im Rahmen ihrer Bauleitplanung die künftige Entwicklung des Gemeindegebietes grundsätzlich nach eigenen Vorstellungen zu steuern und zu gestalten (VerfGH NRW, Urteil vom 26.08.2009). Gesetzliche Eingriffe in das Selbstverwaltungsrecht unterliegen Grenzen; sie dürfen den Kernbereich der Selbstverwaltungsgarantie nicht antasten. Außerhalb des Kernbereichs hat der Gesetzgeber das verfassungsrechtliche Aufgabenverteilungsprinzip hinsichtlich der Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft sowie das Verhältnismäßigkeitsprinzip und das Willkürverbot zu beachten (VerfGH NRW, a.a.O.).</p> <p>Die Unverhältnismäßigkeit des Plansatzes „Ziel 2“ zeigt sich bereits darin, dass keine „Abweichungsmöglichkeit“ vorgesehen ist. Der Gemeinde darf nicht grundsätzlich und ohne nähere Begründung die Möglichkeit genommen werden, im konkreten Fall von Zielen der Raumordnung abweichend zu entscheiden und ein Vorhaben zuzulassen, das zwar einem Ziel der Raumordnung widerspricht, wenn das Vorhaben im Gegenzug die gemeindlichen Interessen fördert und keine Gefährdung für die zentralen Versorgungsbereiche darstellt. Eine solche Abweichungsmöglichkeit berücksichtigt Ziel 2 nicht.</p>

	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>Schließlich ist „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel auch deswegen unverhältnismäßig, weil die Regelung landesweit gilt, ohne die jeweiligen regionalen Gegebenheiten in den Blick zu nehmen. Der Verfassungsgerichtshof NRW hat in seinem Urteil vom 26.08.2009 darauf hingewiesen, dass eine solche landesweit wirkende Untersagung einem besonderen Rechtfertigungserfordernis unterliegt. Die unterschiedlichen im Landesgebiet anzutreffenden Raumstrukturen lassen es nicht ohne Weiteres erwarten, dass die Festsetzung von Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen an allen Stellen des Landes mit denselben Auswirkungen einhergeht. Diese Erwägung gilt für ein Herstellerdirektverkaufszentrum mit weitem Einzugsbereich im besonderen Maße, weil ein solches Vorhaben in einem Ballungsraum sehr viel stärkere Auswirkungen hätte als in einer ländlichen Region wie den Landkreis Soest. Die Auswirkungen eines neu angesiedelten FOC wären in Oberzentren deutlich stärker als in einem Mittelzentrum der Größe von Werl. In Oberzentren können die FOC von starken vorhandenen Einkaufsströmen profitieren. Bei einer Ansiedlung in Werl müssen völlig neue Einkaufsströme geschaffen werden, die Kunden müssen sich die Fahrt ins FOC als Ziel („Ausflug“) setzen. Dies bietet insbesondere für Kommunen im ländlichen Raum erhebliche Chancen. So ist bereits im Jahre 2004 in der Veröffentlichung der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) „Raumplanerische Herausforderungen durch Veränderungen in Handel, Logistik und Tourismus“ (herausgegeben von Dietrich Fürst und Hans Joachim Kujath) Folgendes festgestellt worden (Seite 156):</p> <p><i>„Raum- oder Gebietskategorien spielen als Instrumente der Raumordnung bei fast allen raumordnerischen Beurteilungen eine Rolle. Aus der Zuordnung eines Teilraums zu einer der Kategorien „Verdichtungsräume“, ländliche Räume bzw. Ordnungsräume und Entwicklungsräume werden vielfältige Folgerungen zur Nutzung und zum Schutz von Flächen abgeleitet. Das Instrument der Raumkategorien kann für den vorliegenden Zusammenhang eine zweifache Bedeutung haben: Da der ländliche Raum (unbeschadet unterschiedlicher struktureller Ausprägungen dieser Kategorie) als ein Bereich angesehen wird, in dem die Entwicklungsaufgaben im Vordergrund stehen (Kistenmacher 1999 a: 224), ist zumindest zu hinterfragen, ob dem ländlichen Raum generell die Eignung abgesprochen werden sollte, Großprojekte aufzunehmen. Gründe für eine Ablehnung liegen bspw. im Fehlen einer projektnahen Kundendichte, der zusätzlichen Initiie-</i></p>



	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p><i> rung von Verkehr, der notwendigen Schaffung zusätzlicher Infrastruktur zulasten der Öffentlichen Hand etc. Aber hier klingt auch noch der Gedanke aus den 60er und 70er Jahren an, den ländlichen Raum insgesamt oder Teile davon als Restgröße oder gar als ökologischen Ausgleichsraum zu verstehen. Es gibt jedoch Projektarten oder Cluster solcher Einrichtungen, bei denen die Raumordnung aus Gründen des internationalen Wettbewerbs und der Anforderungen einer modernen Gesellschaft und Wirtschaft keine Verweigerungshaltung einnehmen kann. In solchen Fällen wird man nicht umhin kommen, auch ländliche Räume als Träger von Standorten zu akzeptieren. Mit großer Sorgfalt zwar, aber doch auch deutlich, sollte deshalb Entsprechendes in die gesetzlichen und planerischen Aussagen zur Gebietskategorie „ländlicher Raum“ aufgenommen werden. Gerade bei großräumigem Denken muss dies anerkannt werden, wenn enorme Entwicklungsimpulse für diese Raumkategorie, aber auch für den Gesamttraum erwartet werden können. Freilich muss auch im ländlichen Raum das Ordnungsprinzip gewahrt werden. Es ist aber zu hinterfragen, ob dazu das zentralörtliche System allein maßgebend sein soll. Bekanntlich gibt es neben dem punktuellen Strukturprinzip der zentralen Orte das bandförmige Prinzip der Achsen. Nach gefestigter Auffassung haben Achsen im Verdichtungsraum vorrangig eine Ordnungsfunktion und im ländlichen Raum vorrangig eine Entwicklungsfunktion. Deshalb wird für Großprojekte moderner Prägung, soweit sie auf die überregionale Verkehrsanbindung angewiesen sind, nicht von vornherein ausgeschlossen werden können, dass sie auf einer Entwicklungsachse, auch außerhalb eines zentralen Orts, angesiedelt werden. Das müsste jedenfalls für die Arten ländlicher Räume gelten, welche auf Entwicklungsimpulse besonders angewiesen sind.“</i></p> <p>Auf solche regionalen Unterschiede nimmt die Regelung in Ziel 2 keine Rücksicht. Eine besondere Rechtfertigung, die für eine solche überregionale Regelung erforderlich ist, bleibt „Ziel 2“ ebenfalls schuldig.</p> <p><i>Die in Ziel 2 vorgesehenen Ausnahmen im Besonderen oder das Zielabweichungsverfahren im Allgemeinen knüpfen lediglich an enge Ausnahmesituationen im Einzelfall an, greifen jedoch nicht die in Nordrhein-Westfalen notwendige Differenzierung nach regionalen Besonderheiten auf. Die typisierbaren Unterschiede der Räume in Nordrhein-Westfalen hätten eine auf Regionen ausgelegte Gestaltung des Ziels 2 des Sachli-</i></p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>chen Teilplans mit regional differenzierten Ausnahmeregelungen erfordert. Eine Einzelfallabweichung greift hier zu kurz. Das Zielabweichungsverfahren ist zudem auf Abweichungen im Einzelfall beschränkt und kann nicht herangezogen werden, um die in der Grundanlage des Ziel 2 des Sachlichen Teilplans anzutreffenden strukturellen Defizite – regionale Indifferenz – auszugleichen. Die notwendige Rücksichtnahme auf die regionalen Unterschiede muss das Ziel selbst, etwa durch differenzierte Ausnahmeregelungen leisten.</p> <p>f) Der Plansatz Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist auch deshalb verfassungswidrig und daher nichtig, weil dem Land Nordrhein-Westfalen die erforderliche Gesetzgebungskompetenz zum Erlass dieser Regelung fehlt.</p> <p>Das Oberverwaltungsgericht Münster hat in dem Urteil vom 30.09.2009 bereits erhebliche Zweifel an der Gesetzgebungszuständigkeit des Landes für die Neuregelung des § 24a LEPro geäußert. Ausgehend von der Abgrenzung in dem Rechtsgutachten des Bundesverfassungsgerichts vom 16.06.1954 handele es sich bei § 24a LEPro im Kern um eine bodenrechtliche Regelung, da § 24a Abs. 1 Satz 1 LEPro bestimme, dass Kerngebiete sowie Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in zentralen Versorgungsbereichen ausgewiesen werden dürfen. Bei dieser Regelung und insbesondere auch bei § 24a Abs. 1 Satz 3 LEPro, der ein Beeinträchtungsverbot enthält, handelt es sich um eine städtebauliche Regelung, entsprechendes gelte auch für die weiteren Absätze. Schon durch die mehrfache Anknüpfung an die Regelung des § 11 Abs. 3 BauNVO werde deutlich, dass der Gesetzgeber mit § 24a LEPro städtebauliche Planung betreibe.</p> <p>Die hier vom Oberverwaltungsgericht Münster geäußerten „erheblichen Zweifel“ gelten für den Sachlichen Teilplan Großflächiger Einzelhandel entsprechend:</p> <p>Nach dem Plansatz „Ziel 2“ dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in (bestehenden und neu geplanten) zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Diese Regelung entspricht im Regelungsgehalt § 24 a Abs. 1 Satz 1 LEPro. Auch auf § 11 Abs. 3 BauNVO wird hier wie dort Bezug genommen. Ziel 3 des Sachlichen Teilplans enthält ein Beeinträchtungsverbot, das im Wesentlichen § 24a Abs. 1 Satz 3 LEPro entspricht und nach der Einschätzung des 10.</p>

	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>Senats eine städtebauliche Regelung darstellt.</p> <p>Der städtebauliche Charakter der Plansätze des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ergibt sich auch aus der Anknüpfung zahlreicher Regelungen an die städtebaulichen Begriffe des (zentrenrelevanten, nahversorgungsrelevanten oder nicht-zentrenrelevanten) Kernsortiments bzw. – in Abgrenzung dazu – des Randsortiments. Auch hierbei handelt es sich um typisch städtebauliche Begriffe, die im Zusammenhang mit städtebaulichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepten sowie im Rahmen von Bebauungsplan-Festsetzungen verwendet werden, und die verdeutlichen, dass der Plangeber des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel Städtebaurecht im Gewand eines Raumordnungsplans betreibt. Ist der Plansatz „Ziel 2“ aber nicht der Materie der Raumordnung im Sinne des Art. 74 Nr. 31 GG, sondern dem Bereich des Bodenrechts nach Art. 74 Nr. 18 GG zuzuordnen, fehlt dem Land die entsprechende Gesetzgebungskompetenz. Für den Bereich des Bodenrechts nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 18 GG besitzt der Bund unter den Voraussetzungen des Art. 72 Abs. 2 GG die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz, von welcher der Bundesgesetzgeber im Bereich des Bodenrechts weitestgehend Gebrauch gemacht hat, indem er das Baugesetzbuch (BauGB) und zugehörige Rechtsvorschriften – insbesondere etwa die Planzeichenverordnung und die Baunutzungsverordnung – erlassen hat. Insbesondere die – im BauGB enthaltenen – Regelungen des Bauplanungsrechts sind abschließend, wie schon die Bezeichnung als Bau-“Gesetzbuch“ zeigt. Ein Spielraum für ergänzende landesrechtliche Regelungen besteht insoweit nicht.</p> <p><i>g) Ziel 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel stellt zudem keine nach unionsrechtlichen Anforderungen gerechtfertigte Beschränkung der Niederlassungsfreiheit (Art. 49 ff. des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) dar und ist auch aus diesem Grunde unwirksam.</i></p> <p>h) „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel stellt nach alledem kein von der Stadt Werl bei der Bauleitplanung zu berücksichtigendes Ziel der Raumordnung dar. Möglicherweise ist „Ziel 2“ als Grundsatz der Raumordnung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Hierzu enthält der Vorentwurf der Begründung unter Ziffer 3.1. entsprechende Erwägungen.</p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>3. Ziel 3 des Sachlichen Teilplanes ‚Großflächiger Einzelhandel‘ des LEP NRW Danach dürfen Darstellungen und Festsetzungen von Kern- und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Sortimenten zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigen.</p> <p>Dieser Nachweis wird aus raumordnerischer und städtebaulicher Sicht nicht hinreichend erbracht. Das vorliegende Gutachten der Firma Ecostra (Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines Factory Outlet Centers in der Stadt Werl, Januar 2014) enthält deutliche Defizite. Bemängelt wird insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Verteilung der Umsatzherkunft, insbesondere eine zu geringe Berücksichtigung der umliegenden Mittelzentren,</li> <li>• teilweise fehlerhafte Ausgangsdaten und Berechnungen (Entfernungsangaben, deutlich abgerundete Umsatzumverteilungen),</li> <li>• die unrealistische Kaufkraftprognose (Nicht-Berücksichtigung der Inflation),</li> <li>• die unzureichende Würdigung der Betroffenheit strukturprägender Betriebe aus dem Bereich der höherwertigen Markenkleidung oder Sportkleidung,</li> <li>• die fehlende Einzelbetrachtung des Sortimentes Sportbekleidung,</li> </ul>	<p>Das in „Ziel 3“ geregelte Beeinträchtigungsverbot stellt kein Ziel der Raumordnung dar und ist von der Stadt Werl daher bei der Planung nicht zu beachten, sondern allenfalls im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Bei einer Regelung mit dem Inhalt, dass die in Kerngebieten sowie Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO zulässigen Nutzungen die Funktionsfähigkeit zentraler Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in benachbarten Gemeinden nicht beeinträchtigen dürfen, handelt es sich um städtebauliche Regelungen, für die dem Landesgesetzgeber die Gesetzgebungskompetenz fehlt (OVG Münster, Urteil vom 30.09.2009; OVG Schleswig, Urteil vom 22.04.2010). Die Vorgabe, eine wesentliche Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche von Gemeinden zu vermeiden, ist keine überörtliche Vorgabe, sondern Bestandteil der interkommunalen Abstimmung und Rücksichtnahme, wie sie von § 2 Abs. 2 Satz 1 BauGB erfasst wird.</p> <p>Das in „Ziel 3“ des Sachlichen Teilplans geregelte Beeinträchtigungsverbot ist zudem weder hinreichend bestimmt bzw. bestimmbar noch abschließend abgewogen. Das Beeinträchtigungsverbot knüpft an wertungsabhängige Voraussetzungen an (keine wesentliche Beeinträchtigung), die erst nach einer örtlichen Konkretisierung in Bezug auf zentrale Versorgungsbereiche greifen können. Eine abschließende Abwägung dieser Vorgabe auf raumordnerischer Ebene ist angesichts dieser Unklarheiten und Konkretisierungsbedürfnisse ausgeschlossen, so dass das Beeinträchtigungsverbot kein Ziel der Raumordnung darstellen kann (OVG Schleswig, Urteil vom 30.09.2009).</p> <p>Abgesehen davon verstößt die Planung nicht gegen die Vorgaben des Plansatzes „Ziel 3“. Die „Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines Factory Outlet Centers in der Stadt Werl“ (ecostra 31.01.2014) kommt zu dem Ergebnis, dass eine wesentliche Beeinträchtigung der Versorgungsfunktion städtebaulich integrierter Bereiche benachbarter zentraler Orte im Fall der Ansiedlung des FOC Werl nicht gegeben sei, so dass nachhaltig negative Auswirkungen durch das Planobjekt auf Versorgungsstrukturen im überörtlichen Umfeld ausgeschlossen werden können. Die Bezirksregierung bemängelt, der Nachweis, dass zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden sei, aus raumordnerischer und städtebaulicher Sicht nicht hinreichend erbracht worden sei; das vorliegende Gutachten von ecostra enthalte deutli-</p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• die fehlende Untersuchung eventueller Vorschädigungen, so auch des Werler Zentrums,</li> <li>• die weitestgehend fehlende städtebauliche Bewertung der Vorhabenauswirkungen sowie</li> <li>• das Fehlen einer vertiefenden Betrachtung der versorgungsstrukturellen Auswirkungen.</li> </ul> <p>Auch aus Sicht der Bezirksregierung wird es für notwendig erachtet, das Vorhaben im Kontext der problematischen Gesamtentwicklung des Einzelhandels in diesem Raum (einschl. Online - Handel) zu bewerten. Weitergehende Aussagen und Wertungen zum Gutachten werden ggf. bei der Vorlage von fortgeschriebenen Unterlagen nach § 34 (5) LPIG erfolgen.</p>	<p>che Defizite. Zu den vermeintlichen Defiziten ist zunächst einmal darauf hinzuweisen, dass die IHK Arnsberg im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (Schreiben vom 24.10.2014) die „Grundbewertung“ der ecostra-Auswirkungsanalyse ausdrücklich teilt. In dem genannten Schreiben der IHK Arnsberg heißt es: <i>„Das Gutachten fußt auf einer umfassenden Bestandsanalyse der Gesamtstädte, Stadtteilzentren und der zentralen Versorgungsbereiche aller Mittel- und Oberzentren in der prognostizierten 30-Minuten-Zone. Die unterstellte Flächenproduktivität und damit die Gesamtumsatzleistung, die Abgrenzung des Naheinzugsbereiches sowie der zugewiesene Umsatzanteil, der auf die Nahzone entfällt (in diesem Fall 40 %) sind nach unserer Auffassung im Großen und Ganzen nachvollziehbar. Die daraus resultierenden Ergebnisse decken sich im Kern mit eigenen Berechnungen, die wir selbst auf der Grundlage von Evaluationsberichten anderer deutscher FOCs in ähnlicher siedlungsräumlicher Lage angestellt haben. Folgt man insofern den Grundannahmen des Gutachters, werden etwa 30-35 Mio. Euro in der 30-Minuten-Zone zu Lasten der dortigen Handelsstandorte umverteilt. Der Gutachter geht im Sinne einer Worst Case-Betrachtung zutreffender Weise davon aus, dass hierdurch das Ausgabeverhalten für Bekleidung/Schuhe nicht gesteigert werden kann, es insofern zu einer vollständigen Verdrängung im Raum kommt. Nicht mehr konkret überprüfbar ist dann im Weiteren die Ecostra-Gravitationsrechnung. Dies ist systembedingt und die übliche Praxis auch bei vergleichbaren Gutachten. Im Ergebnis liegen uns jedenfalls keine Erkenntnisse vor, die dafür sprechen, dass die Zuweisung von Umsatzeffekten auf die verschiedenen Mittel- und Oberzentren im Naheinzugsgebiet unplausibel ist. Selbst wenn man zu dem Ergebnis käme, dass hier etwa eine stärkere Verdrängung bei den näher zum Projektstandort gelegenen Innenstädten von Unna, Hamm, Soest und Arnsberg(-Neheim) anzunehmen wäre, so könnte dies im Ergebnis nicht in einem Umfang geschehen, der an die Nähe der höchststrichterlich entwickelten Erheblichkeitsschwelle von 10 % heranreicht. Das Gutachten erscheint uns daher als eine ausreichende Grundlage zur Bewertung des Vorhabens.“</i></p> <p>Angesichts dieser Einschätzung der IHK Arnsberg geht die Stadt Werl davon aus, dass die von der Bezirksregierung Arnsberg behaupteten „deutlichen Defizite“ des ecostra-Gutachtens nicht vorliegen. Die von der Bezirksregierung Arnsberg gerügten vermeintlichen Defizite sind auch nur</p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>stichpunktartig und somit nicht substantiiert gerügt, auf dieser Basis ist eine inhaltliche Befassung und Bewertung der vermeintlichen Defizite nicht möglich. Mit diesem Vorbehalt ist zu den seitens der Bezirksregierung angeführten Punkten Folgendes anzumerken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zur Verteilung der Umsatzherkunft ist auf die oben zitierte Beurteilung der IHK Arnsberg zu verweisen, dass es keine Erkenntnisse gibt, dass die von ecostra gewählte Zuweisung unplausibel sei. Selbst eine stärkere Verdrängung zu Lasten der umliegenden Mittelzentren würde dort nicht zu unververtretbaren Beeinträchtigungen führen.</li> <li>- Zu den gerügten vermeintlich „teilweise fehlerhaften Ausgangsdaten und Berechnungen“ kann keine Aussage getätigt werden, da nicht ersichtlich ist, welche falschen Daten hier gerügt werden.</li> <li>- Aus welchen Gründen die Kaufkraftprognose unrealistisch ist, ist nicht ersichtlich. Die Kaufkraftprognose geht von aktuellen Zahlen aus, zukünftige Einflüsse wie Inflation, Deflation und Einkommenssteigerungen bleiben unberücksichtigt, da sie sämtlich auf prognostischen Elementen beruhen. Die Entwicklung dieser Faktoren ist seriös für einen längerfristigen Zeitraum nicht zu prognostizieren. In Einzelhandelsauswirkungsanalysen und Kaufkraftprognosen wird daher immer auf der Grundlage von realen Zahlen prognostiziert. Die Betroffenheit von strukturprägenden Betrieben aus dem Bereich der höherwertigen Markenkleidung oder Sportbekleidung ist in der Auswirkungsanalyse gewürdigt worden. Unzutreffend ist, dass die Artikelgruppe Sportartikel nicht separat untersucht worden sei. Die Erhebung der Angebots- und Wettbewerbssituation im Einzelhandel der relevanten Nachbarstädte und -kommunen hat in einer Tiefe von 41 Warengruppen stattgefunden. Dies wird insbesondere deutlich an der Erhebung der Angebots- und Wettbewerbssituation in der Stadt Dortmund, Tabelle 41, Seite 148 der Auswirkungsanalyse. Aus dieser Tabelle wird auch deutlich, dass Sportartikel (unter Ziffer 6. „Bekleidung, Schuhe, Sport insgesamt“) und Sportgeräte (unter Ziffer 10. „Sonstiger Einzelhandel insgesamt“) im Einzelnen und differenziert erhoben worden ist. Diese Erhebungstiefe ermöglicht es dem Einzelhandelsgutachter ecostra, die Auswirkungen des FOC-Angebots auf strukturprägende Betriebe im Bereich Sportartikel/ Sportgeräte differenziert zu bewerten. Diese Bewertung ist in die</li> </ul>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>zusammenfassende, qualifizierte Bewertung der Auswirkungen der FOC-Ansiedlung auf die untersuchten zentralen Versorgungsbereiche berücksichtigt worden. Im Rahmen der Darstellung der möglichen Auswirkungen des FOC auf die zentralen Orte im Untersuchungsraum sind die (absoluten/relativen) Umsatzumverteilungen allerdings aggregiert für die Warengruppen Bekleidung inklusive Sportbekleidung, Schuh- und Lederwaren sowie Sonstiges dargestellt worden. Diese Darstellungsform ist auch methodisch und inhaltlich gerechtfertigt, um Auswirkungen in bestimmten Sortimentsbereichen nachvollziehbar darstellen zu können und die zu erwartenden Auswirkungen nicht durch eine Aufteilung auf eine Vielzahl von Sortimenten zu verwässern. Diese Darstellungsform ändert aber nichts daran, dass die Auswirkungen auf strukturprägende Betriebe in den zentralen Versorgungsbereichen in bestimmten Sortimenten betrachtet und in die qualitative Bewertung der Auswirkungen einbezogen worden sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist an dieser Stelle aber darauf hinzuweisen, dass durch den gewählten Standort des FOC Werl außerhalb von (vor allem größeren) Einkaufs-Innenstädten die Beeinträchtigung von Betrieben mit höherwertiger Bekleidung gerade vermieden werden soll, um der 1 A-Ware dieser Betriebe keine Konkurrenz durch die deutlich günstigere Outlet-Ware zu machen.</li> <li>- Die relevanten Versorgungsbereiche im Einzugsbereich des Vorhabens sind in einer außerordentlich detaillierten Weise untersucht und im Gutachten dargestellt worden (Seiten 44 bis 184). Der Untersuchungsumfang und der Detaillierungsgrad der Darstellungen sind außergewöhnlich. Von einer fehlenden Untersuchung der Bestandsbetriebe, insbesondere auch eventueller Vorschädigungen oder namentlich des Werler Zentrums, kann keine Rede sein, zumal der Einwand seitens der Bezirksregierung Arnsberg auch nicht weiter konkretisiert wird.</li> <li>- Die städtebauliche Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die zentralen Versorgungsbereiche im Einzugsbereich ist ebenfalls in einer außergewöhnlichen Ausführlichkeit vorgenommen worden (Seiten 202 bis 234). Für jeden zentralen Versorgungsbereich ist auch eine qualitative städtebauliche Bewertung vorgenommen worden. Der Einwand der „weitestgehend fehlenden städtebaulichen Bewertung der Vorhabenauswirkungen“ ist</li> </ul>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>4. Ziel B III.1.23 des Landesentwicklungsplanes (LEP) NRW            Gemäß dieses Zieles B.III.1.23 darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn die Inanspruchnahme erforderlich ist. Der Nachweis, dass der Flächenbedarf für die vorgesehene siedlungsräumliche Nutzung nicht innerhalb des Siedlungsraumes gedeckt werden kann, ist nicht erbracht. Die vorliegende Untersuchung „Begründung der Standortwahl für ein FOC in Werl“ (Büro für Kommunal- und Regionalplanung, Essen 2012) ist ausschließlich auf zwei autobahnorientierte, im Freiraum gelegene Standortbereiche fixiert.            Weitere innerhalb der Stadt festgesetzte Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) werden nicht in die Untersuchung einbezogen, obwohl die Stadt Werl über erhebliche ASB-Reserven verfügt.</p>	<p>daher nicht nachvollziehbar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dass durch das Vorhaben versorgungsstrukturelle Auswirkungen eintreten können, durch die die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung nicht mehr gewährleistet ist, erscheint aufgrund der Ergebnisse der ecostra-Auswirkungsanalyse von vorneherein ausgeschlossen und mehr als fernliegend. In welcher Form vor diesem Hintergrund eine vertiefte Betrachtung der versorgungsstrukturellen Auswirkungen aber erforderlich gewesen wäre, erschließt sich nicht.</li> </ul> <p>Die Bezirksregierung hält es für notwendig, das Vorhaben im Kontext der problematischen Gesamtentwicklung des Einzelhandels in diesem Raum einschließlich Online-Handel zu bewerten. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass gerade die Waren, die das Angebot eines FOC ausmachen, typischerweise über Online-Kanäle abgesetzt werden. Die Ansiedlung eines FOC an einem geeigneten Standort stellt somit eine konsequente und effiziente Antwort des stationären Einzelhandels auf die Konkurrenz des Online-Handels dar. Nur der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass Umsatzumverteilungseffekte gegenüber dem Online-Handel in der Auswirkungsanalyse nicht eingestellt worden sind. Der zu erwartende Umsatz des FOC ist in der Prognose vollständig zu Lasten des stationären Einzelhandels umverteilt worden.</p> <p>Die Planung verstößt nicht gegen Ziel B III. 1.23 des Landesentwicklungsplans NRW (LEP).            Das Plangebiet liegt nicht im Freiraum. Im Zusammenhang mit „Ziel 1“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel ist bereits dargelegt worden, dass die Darstellung eines Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereichs im Regionalplan 2012 unwirksam ist und daher die Darstellung eines „Wohnsiedlungsbereichs“ gemäß GEP 1996 fort gilt. Die konkrete Abgrenzung der Bauleitplanung widerspricht den Darstellungen des GEP 1996 nicht, da die im GEP dargestellten Bereiche lediglich die allgemeine Größenordnung und annähernde räumliche Lage bestimmen (keine parzellenscharfe Darstellung).            Im Übrigen liegen die im Plansatz B. III. 1.23 genannten Voraussetzungen für die Inanspruchnahme des Freiraums vor. In der „Begründung der</p>



	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p><b>Regionalplanung</b></p> <p>1. Ziel 12 (1) des Regionalplans für den Regierungsbezirk Arnsberg - Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis</p> <p>Dieses Ziel besagt, dass die Entwicklung von Kern- und Sondergebieten für den großflächigen Einzelhandel i.S. von § 11 Abs. 3 BauNVO nur in den festgelegten zentralen Versorgungsbereichen zulässig ist. Diese Bereiche zeichnen sich zudem durch die städtebaulich integrierte Lage innerhalb eines im Regionalplan dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereiches aus.</p> <p>Gegen dieses sogenannte Integrationsgebot verstößt die vorliegende Planung, da das Vorhaben nicht in einem festgelegten oder faktischen zentralen Versorgungsbereich liegt, sondern deutlich abgerückt vom Zentrum in siedlungsräumlich und städtebaulich nicht integrierter Lage.</p>	<p>Standortwahl für ein FOC in Werl“ (Büro für Kommunal- und Regionalplanung, Essen, 2012) ist dargelegt worden, dass die Stadt Werl als solche für die Ansiedlung eines FOC im besonderen Maße geeignet ist. In der Untersuchung wurden sodann die Flächen, die aufgrund ihrer Standortkriterien (Lage und Größe, verkehrliche Erschließung, planungsrechtliche Rahmenbedingungen, städtebauliche Rahmenbedingungen, Naturschutz und Umweltverträglichkeit) für eine FOC-Ansiedlung grundsätzlich geeignet erschienen, im Einzelnen untersucht.</p> <p>Weitere Flächen in Allgemeinen Siedlungsbereichen in Werl sind für die Ansiedlung des FOC in der projektierten Größenordnung nicht geeignet. Dabei ist insbesondere auf die Anforderungen für eine FOC-Ansiedlung hinsichtlich der Flächengröße und „Nähe zu einer BAB-Anschlussstelle und Stadtnähe“ verweisen. Aufgrund des zu erwartenden hohen Anteils von Kunden im motorisierten Individualverkehr (MIV) ist es auch unverzichtbar, einen von den Bundesautobahnen 44 bzw. 445 in kurzer Distanz erreichbaren Standort zu wählen.</p> <p>Der Nachweis der Erforderlichkeit der Freirauminanspruchnahme ist damit – unabhängig von der Frage, ob die überplante Fläche überhaupt Freiraum darstellt – geführt. Ein Verstoß der Planung gegen den als Ziel gekennzeichneten Plansatz B. III. 1.23 des LEP NRW liegt damit nicht vor.</p> <p>„Ziel 12 (1)“ des Regionalplans Arnsberg – Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis (2008) entspricht im Wesentlichen „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel zum LEP NRW. Die oben zu „Ziel 2“ des Sachlichen Teilplans dargelegten Einwendungen gegen die Zielqualität und die Wirksamkeit gelten für Ziel 12 (1) des Regionalplans 2012 gleichermaßen. Der Regelung fehlt die Zielqualität, da sie nicht abschließend abgewogen und zudem unbestimmt ist. Es handelt sich zudem um eine städtebauliche Regelung, für die dem Plangesetzgeber die Regelungskompetenz fehlt, weshalb der Plansatz verfassungswidrig und daher unwirksam ist.</p> <p>Für den Fall, dass der Plansatz „Ziel 12 (1)“ des Regionalplans 2012 als Grundsatz der Raumordnung Bestand hätte, hat die Stadt Werl in der Begründung der Bauleitpläne die Erwägungen dargelegt, die für die vorgelegte Planung sprechen.</p> <p>Der Plansatz „Ziel 12 (1)“ des Regionalplans 2008 steht der Planung der Stadt Werl nicht entgegen.</p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>2. Ziel 17 des Regionalplanes                      Hier wird das Ziel B.III.1.23 des Landesentwicklungsplanes NRW weiter konkretisiert. Danach sind Freiräume wegen ihrer Nutz- und Schutzfunktion, ihrer Landschaftsbildqualität und ihrer Erholungs- und Ausgleichsfunktion als Lebensraum für Pflanzen und Tiere zu erhalten. Sie dürfen nur in Anspruch genommen werden, wenn diese zur Deckung des Flächenbedarfs erforderlich sind. Die Inanspruchnahme muss flächensparend und umweltschonend erfolgen.</p> <p>Die vorliegende „Begründung der Standortwahl für ein FOC in Werl“ (Büro für Kommunal- und Regionalplanung Essen 2012) enthält keine Aussagen zur Erforderlichkeit der Flächeninanspruchnahme von 12 ha im Freiraum. Aus Sicht von Natur und Landschaft sind die damit verbundenen negativen Veränderungen des Freiraumes nicht ausreichend berücksichtigt. Der Aspekt Bodenschutz (Vermeidung von Versiegelung und das Bestreben, sparsam mit dem Flächenverbrauch umzugehen) wird nicht ausreichend beachtet. Die Flächeninanspruchnahme steht konträr zu den im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) genannten Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.</p>	<p>„Ziel 17“ des Regionalplans 2008 steht zunächst einmal im Widerspruch zu dem als Ziel gekennzeichneten Plansatz B. III. 1.23 des LEP NW, in dem die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme des Freiraums geregelt werden. Der Wortlaut von „Ziel 17“ des Regionalplans 2012 sieht grundsätzlich keine Inanspruchnahme des Freiraums vor. Damit widerspricht „Ziel 17“ den Regelungen des LEP.</p> <p>Der Regionalplan 2012 ist zudem hinsichtlich der Darstellungen und Regelungen zum Freiraum innerhalb seines Regelungsgefüges nicht kohärent. Gemäß den Ausführungen unter B. 2.2.2 des Regionalplans 2012 handelt es sich bei den zeichnerischen Darstellungen der Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereiche lediglich um Vorbehaltsgebiete und somit Grundsätze der Raumordnung. Es ist widersprüchlich und planerisch nicht zu handhaben, wenn die räumliche Abgrenzung des Freiraums lediglich als Grundsatz definiert wird, also im Wege der gemeindlichen Abwägungsentscheidung im Rahmen der Bauleitplanung überwunden werden kann, hingegen gemäß „Ziel 17 (1)“ die bestehenden Freiräume zu erhalten und zu entwickeln sind.</p> <p>Gemäß der Erläuterung zu Ziel 17 dient dieser Plansatz auch nicht der quantitativen Komponente des Freiraumschutzes, sondern der Erhaltung und Entwicklung der Freiraumqualität. Das Plangebiet liegt in einem Kreuzungsbereich einer Bundesautobahn/BAB-Ausfahrt mit einer Bundesstraße, mithin in unmittelbarer Nähe zu Nutzungen, die die Freiraumqualität bereits einschränken. Die durch die Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft werden nach den gesetzlichen Vorgaben möglichst vermieden und im Übrigen kompensiert. Dadurch erfolgt eine Steigerung der Freiraumqualität an anderer, geeigneter Stelle.</p> <p>Unabhängig von den hier formulierten Bedenken gegen die Zielqualität des Plansatzes „Ziel 17“ verstößt die vorgelegte Planung somit auch nicht gegen die in „Ziel 17“ des Regionalplans 2012 formulierte planerische Vorgabe.</p> <p>Zu den Einwendungen gegen die Begründung der Standortwahl verweisen wir auf die Ausführungen oben unter Ziffer 4. zu „Ziel B. III. 1.23“ des LEP NRW.</p> <p>Die mit dem Eingriff in Natur und Landschaft verbundenen Aspekte sind im Umweltbericht und im landschaftspflegerischen Fachbeitrag fachlich einwandfrei ermittelt, bewertet und abgearbeitet worden. Die hiergegen seitens der Bezirksregierung Arnsberg vorgebrachten Einwände sind nicht</p>

Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p>3. Zeichnerische Festlegung „Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich“ (AFAB) Diese Festlegung des Regionalplanes ist von der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Aus den textlichen Zielen 2 Abs. 3 und 6 - die Siedlungsentwicklung hat sich bedarfsgerecht in den Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) zu vollziehen - ergibt sich eindeutig, dass der Freiraum für die Ansiedlung eines FOC nicht geeignet ist. Das Vorhaben widerspricht diesen Zielen der Raumordnung, weil es als großflächige, regional raumbedeutsame Maßnahme im Freiraum nicht zulässig ist.</p> <p><b>IV Sonstige wesentliche Vorgaben für die Einzelhandelsentwicklung</b></p> <p><b>Regionale Einzelhandelskonzepte (REHK)</b></p> <p>1. In einer gemeinsamen Stellungnahme des REHK Östliches Ruhrgebiete und angrenzende Bereiche wird die FOC-Planung einhellig abgelehnt. Die Stadt Werl als Mitglied dieses REHK hat auf ein nach den REHK-Regularien vorgesehenes Konsensverfahren verzichtet. Die Ergebnisse der Zusammenarbeit (regionaler Konsens) sind im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung mit besonderem Gewicht zu berücksichtigen. Aus der Verweigerung der Einhaltung der Regeln des Regionalen Einzelhandelskonzeptes folgt nach Auffassung des REHK die Abwägungsfehlerhaftigkeit der Planung in formeller wie in materiell-rechtlicher Hinsicht (Gemeinsame Stellungnahme des REHK Östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche. Dieser Stellungnahme haben alle 23 Mitgliedsgemeinden zugestimmt (ohne Stadt Werl), siehe Anlage 1).</p> <p>2. Auch die Mitgliedskommunen des Regionalen Einzelhandelskonzeptes Hochsauerlandkreis / Kreis Soest haben in einer gemeinsamen Stellungnahme deutlich zum Ausdruck gebracht, dass die vorliegende FOC-Planung der Stadt Werl abgelehnt wird und welche Gründe hierfür maßgebend sind (Gemeinsame Stellungnahme des REHK Hochsauerlandkreis / Kreis Soest. Dieser Stellungnahme haben alle 20 Mitgliedsgemeinden zugestimmt, siehe Anlage 2).</p> <p>Es ist hervorzuheben, dass die anliegenden Stellungnahmen der beiden REHK, die im Rahmen der landesplanerischen Beteiligung abgegeben wurden, bei allen mitwirkenden Gemeinden auf eine breite Zustimmung gestoßen sind. Als wesentliches Ergebnis ist festzuhalten, dass von allen Beteiligten Bedenken gegen das Vorhaben</p>	<p>derart konkretisiert, dass sie einer Abwägung zugänglich wären.</p> <p>Die zeichnerische Festlegung als „Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich“ stellt gemäß den Ausführungen unter B. 2.2.2 des Regionalplans 2012 lediglich ein Vorbehaltsgebiet und damit einen Grundsatz der Raumordnung dar. Unbeschadet des Umstandes, dass – wie dargelegt – nach wie vor die Darstellung als „Wohnsiedlungsbereich“ gemäß GEP 1996 gilt, steht die Darstellung als Freiraum- und Agrarbereich der Überplanung der Fläche nicht von vornherein entgegen, sondern kann durch überwiegende Gründe im Wege der Abwägung überwunden werden. Derartige Gründe stehen der Stadt Werl zur Seite, da die Stadt Werl für die Ansiedlung eines FOC im besonderen Maße geeignet ist, die Stadt Werl eine solche Ansiedlung ermöglichen möchte und besser geeignete Flächen im Bereich der Stadt Werl nicht zur Verfügung stehen.</p> <p>Die Planungen der Stadt Werl zur Ansiedlung eines FOC sind in der Sitzung des Arbeitskreises „REHK“ am 21.11.2014 in Fröndenberg durch Vertreter der Stadt Werl sowie des Vorhabenträgers Neinver (vertreten durch Herrn Sebastian Sommer) und Herrn Dr. Joachim Will vom Institut ecostra, das die Auswirkungsanalyse erstellt hat, vorgestellt worden. Im Anschluss gab es Gelegenheit zu Rückfragen und zur Diskussion.</p> <p>Am 21.1.2015 hat die Stadt Werl einen Antrag auf Herstellung des regionalen Konsenses für die Sitzung des Arbeitskreises „REHK“ am 20.02.2014 gestellt. Daraus wird ersichtlich, dass die Stadt Werl sehr wohl bemüht ist, einen regionalen Konsens herbeizuführen. <i>Der Arbeitskreis „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet“ hat in seiner Sitzung vom 20.02.2015 den regionalen Konsens nicht festgestellt. Diese Entscheidung des Regionalen Arbeitskreises östliches Ruhrgebiet wird in der Abwägung zur 85. Flächennutzungsplanänderung der Wallfahrtsstadt Werl berücksichtigt.</i></p> <p>Kontraproduktiv und wenig zielführend war in diesem Zusammenhang die „Hammer Erklärung“ vom 28.11.2011, in der die Pläne zur Ansiedlung eines FOC in Werl bereits in einem sehr frühen Planungsstadium von den Nachbarstädten pauschal abgelehnt worden sind. Vor dem Hintergrund dieser frühen, ablehnenden Positionierung der überwiegend im REHK östliches Ruhrgebiet zusammengeschlossenen Städte hat es die Stadt</p>

Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p>vorgebracht werden, die ich bei meiner Entscheidung berücksichtigt habe.</p> <p><b>Kommunale Entwicklungsplanung</b>                      Eine wesentliche Zielsetzung der Stadtentwicklung war für die Stadt Werl bislang, die Entwicklung der Innenstadt zu stärken. Erhebliche Investitionen sind entsprechend getätigt worden. Gleichwohl zeigt der örtliche Einzelhandel weiterhin deutliche Schwächen.                      Die FOC-Planung stellt einen deutlichen Bruch mit der bisherigen Praxis der Werler Stadtentwicklung dar. Es gibt kein aktuelles kommunales Entwicklungskonzept oder Einzelhandelskonzept für die Stadt Werl. Das vorliegende Einzelhandelsstrukturgutachten aus dem Jahre 2005 ist überholt.                      Die Zielsetzung der vorliegende 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl konterkariert die bisherigen Bemühungen um eine Aufwertung der Innenstadt, deutlich negative Strukturveränderungen in der Einzelhandelslandschaft sind zu befürchten. Neben dem Möbelhaus Turflon, das in seiner erweiterten Form</p>	<p>Werl nicht als zielführend angesehen, einen Antrag auf Herbeiführung des regionalen Konsenses im Rahmen des REHK-Arbeitskreises zu einem früheren Zeitpunkt anzustreben, solange nicht alle planungsrechtlich relevanten Aspekte des Projekts in der Darstellungstiefe eines Vorentwurfs für die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vorliegen. Die Stadt Werl ist überzeugt, der ablehnenden Haltung der anderen REHK-Partner nur durch Aufklärung und belastbare Fakten begegnen zu können, um auf diesem Weg noch einen regionalen Konsens für die FOC-Ansiedlung herzustellen.                      Die Ergebnisse der interkommunalen Abstimmung werden selbstverständlich mit dem ihr zukommenden Gewicht in der Abwägung berücksichtigt. Die Stadt Werl ist überzeugt, dass die Ansiedlung des FOC die Strahlkraft und Attraktivität der Region deutlich zu stärken vermag und dass die positiven Effekte der FOC-Ansiedlung die damit eventuell einhergehenden Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche (die sich insbesondere für die Nachbarkommunen ausweislich der ecostra-Auswirkungsanalyse als sehr überschaubar darstellen) bei Weitem überwiegen. Die Stadt Werl hat – schon aufgrund der sehr frühen, deutlich ablehnenden Reaktion der Nachbarkommune in der Hammer Erklärung – den Eindruck, dass eher ein interkommunales Wettbewerbsdenken den Widerstand gegen die FOC-Ansiedlung motiviert und weniger tatsächlich nachweisbare oder spürbare Beeinträchtigungen von Nachbarkommunen.                      Die Stadt Werl appelliert daher an alle im REHK östliches Ruhrgebiet zusammengeschlossenen Städte und Gemeinden, den regionalen Konsens zur Ansiedlung des FOC in Werl herbeizuführen.</p> <p>Die Stadt Werl verfolgt nach wie vor das Ziel, die Entwicklung der Innenstadt zu stärken. Dies bedeutet aber nicht, dass jedem anderen Projekt (wie der FOC-Ansiedlung), mit dem zwar spürbare Umsatzabflüsse aus der Innenstadt von Werl einhergehen, dass aber auch deutliche Vorteile für die Stadt Werl und die Region mit sich bringt, von vorneherein eine Absage erteilt werden müsste. Die Stadt Werl ist der Ansicht, dass sich die Ziele „Stärkung der Innenstadt“ und „Ansiedlung eines FOC“ nicht ausschließen. Aus diesem Grund stellt die FOC-Planung auch keinen „deutlichen Bruch mit der bisherigen Praxis der Werler Stadtentwicklung dar“. Da die Stadt Werl nach der vorliegenden Standortuntersuchung zur Ansiedlung eines FOC im besonderen Maße geeignet ist, möchte die Stadt Werl diese Lagegunst nutzen und die Voraussetzungen für die An-</p>

Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p>auf ca. 4.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche innenstadtrelevante Sortimente anbietet, würde mit dem FOC ein weiterer Magnet mit fast ausschließlich zentrenrelevanten Sortimenten an einem städtebaulich nicht integrierten Standort entstehen.</p> <p>Das Ecostra-Gutachten bestätigt, dass deutliche Umverteilungen insbesondere zu Lasten der Innenstadt erfolgen werden. Das bedeutet, dass für die ohnehin schwach aufgestellte Innenstadt mit deutlichen, längerfristig möglicherweise sogar flächenhaften Leerständen zu rechnen ist und kaum noch reale Entwicklungschancen für den Bestand und für die Ansiedlung von Betrieben mit höherwertigen Sortimenten bestehen.</p> <p>Die mittelzentrale Versorgungsfunktion der Stadt Werl dürfte ernsthaft gefährdet werden. Die negativen städtebaulichen Effekte können auch nicht mit positiven Frequenzwirkungen des FOC verrechnet werden. Bei einer weiteren Abnahme der Einzelhandelsattraktivität der Werler Innenstadt wird es nicht zu einer Belebung des Zentrums durch FOC-Kunden kommen, zumal auch räumlich eine deutlich Distanz zwischen Vorhabenstandort und Innenstadt besteht.</p>	<p>siedlung eines FOC schaffen.</p> <p>Die Einschätzung, dass der örtliche Einzelhandel „deutliche Schwächen“ zeige und die Innenstadt „ohnehin schwach aufgestellt“ sei, wird von der Stadt Werl nicht geteilt und findet auch in der ecostra-Auswirkungsanalyse keine Grundlage. Insbesondere der Bereich Walburgisstraße und Alter Markt als Hauptgeschäftslage innerhalb der Innenstadt weist einen dichten Einzelhandelsbesatz aus Facheinzelhandelsgeschäften und namhaften Filialunternehmen auf. Auch die Passantenfrequenz ist gut und Leerstände sind in diesem Bereich der Fußgängerzone nicht augenfällig (ecostra-Auswirkungsanalyse 31.01.2014, Seite 170). Im Bereich der Steinerstraße ist die Frequenz geringer und dort existiert eine höhere Anzahl von Leerständen. Allerdings weist die Achse Walburgisstraße/Alter Markt/Steinerstraße mit rund 800 m eine für eine Stadt wie Werl mit rund 32.000 Einwohnern erhebliche Länge auf, bei der kaum alle Bereiche die gleiche hohe Einzelhandelsqualität aufweisen können.</p> <p>Die vermeintlichen Schwächen des Werler Einzelhandels, namentlich der Innenstadt, werden auch nicht durch die „Strukturuntersuchung Einzelhandel Werl“ (BBE, September 2005) bestätigt. Dort heißt es in der zusammenfassenden Bewertung, dass die Verkaufsfläche pro Einwohner in Werl (auch ohne Möbel Turflon) mit 1,6 m<sup>2</sup> je Einwohner einen überdurchschnittlichen Wert aufweise. Im Bereich der nahversorgungsrelevanten Sortimente liege der Wert auf Bundesdurchschnitt, wobei eine hohe Konzentration der Verkaufsflächen auf die Kernstadt festzustellen sei. Werl erreiche eine ausgesprochen hohe Zentralität von 136 %, womit Werl die ihm als Mittelzentrum zugeordnete Einzelhandelsfunktion erfülle.</p> <p>Eine „ernsthafte Gefährdung“ der mittelzentralen Versorgungsfunktion der Stadt Werl ist durch die FOC-Ansiedlung nicht zu erwarten. Die ecostra-Auswirkungsanalyse liefert hierfür keinerlei Anhaltspunkte. Zwar sind in Werl als Belegenheitskommune aufgrund der räumlichen Nähe die stärksten Auswirkungen zu erwarten. Konkret prognostiziert ecostra für die Innenstadt von Werl einen Umsatzabzug durch das FOC von 3,4 bis 3,5 Mio. Euro entsprechend 8,5 %. Davon entfällt betragsmäßig der größte Betrag von 2,4 bis 2,5 Mio. Euro (9 %) auf für die Sortimente Bekleidung inklusive Sportbekleidung, die höchste Quote mit 11 % (0,4 bis 0,5 Mio. Euro) auf Schuhe und Lederwaren. Damit fallen die Umsatzumverteilungen bereits sehr deutlich aus. Allerdings ist ein flächendeckendes Wegbrechen der innerstädtischen Einzelhandelsbetriebe in den Segmenten Bekleidung sowie Schuhe und Lederwaren mit entsprechenden Auswir-</p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
		<p>kungen auf den innerstädtischen Branchenmix nicht zu erwarten. Insbesondere die innerstädtischen Magnetbetriebe wie C&amp;A und Woolworth im Bereich des Marktplatzes oder der dm Drogeriemarkt entlang der Walburgisstraße werden durch das geplante FOC nicht in ihrer Existenz gefährdet. Der Bereich Walburgisstraße als Hauptgeschäftslage innerhalb der Innenstadt (ecostra, Seite 170) präsentiert sich als stabile Einzelhandelslage in einem dichten Einzelhandelsbesatz ohne erkennbare Leerstandsproblematik. Auch der Bereich des alten Marktes sowie des Marktplatzes lässt keine Probleme erkennen (ecostra, Seite 233).</p> <p>Angesichts dieser Einzelhandelssituation kann von einer zu befürchtenden Funktionsstörung oder einer Gefährdung der mittelzentralen Versorgungsfunktion der Stadt Werl nicht gesprochen werden. Richtig ist, dass die prognostizierten Umsatzrückgänge und wirtschaftlichen Umsatzumverteilungen zu Betriebsaufgaben, insbesondere von ökonomischen Grenzbetrieben, führen können. Dies bedeutet, dass Betriebe, die sich bereits jetzt am Rande der Tragfähigkeitsgrenze befinden, den durch das FOC verursachten Umsatzrückgang möglicherweise nicht werden verkraften können. Bei derartigen Grenzbetrieben ist aber bei jeder Art von hinzutretendem Wettbewerb – sei es aus der Innenstadt von Werl, aus Nachbarkommunen oder von anderen Standorten – mit einem Ausscheiden aus dem Markt zu rechnen. Dies eröffnet auch Chancen für andere sowie für die verbliebenden tragfähigen Betriebe. Es erscheint der Stadt Werl hingegen kein tragfähiges Entwicklungskonzept zu sein, die Einzelhandelsentwicklung insgesamt oder die Frage, ob ein FOC verträglich angesiedelt werden kann, an diesen ökonomischen Grenzbetrieben auszurichten. Dieser Beurteilungsmaßstab ist auch nicht abwägungsfehlerhaft: Maßgeblich für die Beurteilung der Verträglichkeit einer Ansiedlung ist nicht die Gefahr einzelner Betriebsschließungen im Bereich anderer zentraler Orte oder der Standortkommune selbst, sondern die für diese Orte bestehende Gefahr der wesentlichen Beeinträchtigung der verbrauchernahen Versorgung, der Verödung der Stadtzentren und damit des Verlustes zentralörtlicher Funktionen. Daher kommt es in diesem Zusammenhang entscheidend darauf an, ob durch das zu beurteilende Einzelhandelsprojekt nicht nur die Konkurrenzfähigkeit einzelner Geschäfte, sondern die ganzer Branchen in Frage gestellt wird und dadurch das Konkurrenzproblem in ein Strukturproblem umschlägt (OVG Münster, Urteil vom 30.06.2009). Davon kann im Hinblick auf die Einzelhandelssituation und die mittelzentrale Versorgungsfunktion der Stadt Werl nach den insoweit nachvollzieh-</p>

Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p><b>V Zusammenfassende Gesamtbewertung</b></p> <p>1. Das Vorhaben verstößt gegen zentrale Vorgaben der Landes- und Regionalplanung. Es bestehen grundlegende landesplanerische Bedenken gegen die vorliegende Bauleitplanung. Die Stadt Werl setzt sich in ihrer Bauleitplanung nicht im erforderlichen Maße mit den Zielen des Landesentwicklungsplanes und des Regionalplanes auseinander.</p> <p>2. Die Stadt Werl hat darauf verzichtet, trotz der auch von ihr als verbindlich anerkannten Regelungen des REHK die Herstellung eines regionalen Konsenses für das Projekt zu erreichen. Die Stellungnahmen der regionalen Einzelhandelskonzepte Östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche sowie Kreis Soest / Hochsauerlandkreis bestätigen, dass das Vorhaben in der vorliegenden Form mit den Vorga-</p>	<p>baren Ausführungen in der ecostra-Auswirkungsanalyse nicht die Rede sein. Dieser Befund gilt erst recht für die Nachbarkommunen, in denen die Auswirkungen sehr viel geringer sind.</p> <p>Eine „Verrechnung negativer städtebaulicher Effekte mit positiven Frequenzwirkungen“ des FOC hat dabei nicht stattgefunden. Auch in der ecostra-Auswirkungsanalyse sind keine Koppelungskäufe von FOC-Kunden in der Innenstadt angesetzt worden. Auch in dieser Hinsicht geht die ecostra-Auswirkungsanalyse von einem worst-case-Ansatz aus. Die Stadt Werl ist allerdings – ebenso wie ecostra – der Ansicht, dass die FOC-Ansiedlung auch Chancen für den innerstädtischen Einzelhandel bietet und ist zuversichtlich, diese Chancen realisieren zu können. Zwischen der Stadt und dem FOC-Betreiber werden flankierende Maßnahmen verabredet werden, um FOC-Kunden nach Möglichkeit auch der Innenstadt zuzuführen. Auch der innerstädtische Handel kann durch auf FOC-Kunden abgestellte komplementäre Angebote die Chancen nutzen, die sich durch die FOC-Ansiedlung bieten. Von daher sieht auch ecostra gute Chancen für den innerstädtischen Handel, von Synergien aufgrund des FOC zu profitieren, wodurch die von ecostra prognostizierten Auswirkungen auf die Innenstadt von Werl in gewissem Maße relativiert werden könnten.</p> <p>Auch die Werler Kaufmannschaft sieht ganz überwiegend die Chancen des FOC. An einer Mitgliederbefragung des Wirtschaftsringes Werl e. V., in dem 115 Mitglieder organisiert sind, haben sich mehr als 60 % der Mitglieder beteiligt und 78 % der Teilnehmer (dies sind rund 50 % der Mitglieder) ihre Zustimmung zur FOC-Ansiedlung erklärt.</p> <p>Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.</p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>ben der regionalen Einzelhandelskonzepte nicht vereinbar ist. Es wird daher betont, dass entsprechend kein regionaler Konsens für diese FOC-Ansiedlung besteht. Im Gegenteil wird festgestellt, dass sich die Stadt Werl mit dieser Planung gegen die Region und gegen eine nachhaltige und regional abgestimmte Ansiedlungspolitik stellt.</p> <p>3. Die Planung steht inhaltlich in deutlichem Widerspruch zur bisherigen Entwicklungspolitik der Stadt, sie konterkariert insbesondere die bisherigen Investitionen und Bemühungen zur Aufwertung und Entwicklung der Innenstadt. Die direkten und indirekten Auswirkungen der FOC-Ansiedlung dürften zu erheblichen negativen Folgeproblemen für die Werler Innenstadt, aber auch für wichtige Segmente des Einzelhandels in zahlreichen Nachbarkommunen führen. Die Stadt Werl sollte deshalb im regionalen Konsens zu einer konstruktiven, nachhaltigen und zentrumsstärkenden Stadtentwicklungspolitik zurückkehren.</p> <p><b>VI Hinweise</b></p> <p>Die höhere Landschaftsbehörde weist darauf hin, dass gemäß den Aussagen zum Landschaftsschutz in der Begründung zum Bebauungsplan als planungsrelevante Art die Feldlerche betroffen ist, die mit zwei Paaren das überplante Gebiet als Brutplatz nutzt. Da somit für diese Art artenschutzrechtliche Konflikte zu erwarten sind, müssen CEF-Maßnahmen durchgeführt werden. Alle geplanten CEF-Maßnahmen müssen bereits vor Inanspruchnahme der überplanten Fläche angelegt werden und wirksam sein. Eine CEF-Maßnahme ist erst dann wirksam, wenn die neu geschaffene Lebensstätte mit allen notwendigen Habitatelementen und -strukturen in mindestens der gleichen Ausdehnung und Qualität eingerichtet worden ist und von den betroffenen Arten angenommen worden bzw. die Wirksamkeit der Maßnahme gemäß LANUV-Fachinformationssystem nachgewiesen ist.</p> <p>Die vorstehende Entscheidung bezieht sich nur auf das Verfahren nach § 34 Abs. 1 LPlG. Andere Entscheidungen meines Hauses nach anderen gesetzlichen Vorschriften bleiben unberührt.</p> <p>Ihre weitere Planung bitte ich mir spätestens gemäß § 34 Abs. 5 LPlG vorzulegen. Für eine Erörterung gemäß § 34 Abs. 3 LPlG stehe ich selbstverständlich zur Verfügung.</p>	<p>Der Hinweis der höheren Landschaftsbehörde wird im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.</p>
2	<p><b>Schreiben Regionales Einzelhandelskonzept Hochsauerlandkreis / Kreis Soest vom 15.10.2014 an die Bezirksregierung Arnsberg</b></p> <p>vielen Dank für die Gelegenheit, als Regionales Einzelhandelskonzept Hochsauer-</p>	<p>Es wird auf die Stellungnahme zu Nr. 1 Landesplanerische Stellungnah-</p>



	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
<p>landkreis / Kreis Soest (REHK HSK / SO) zu den beiden o. g. Bauleitplanverfahren der Stadt Werl Stellung nehmen zu dürfen.</p> <p>Die aktuellen Entwicklungen im Einzelhandel stellen im Zusammenwirken mit der Digitalisierung, dem demographischen Wandel und der Notwendigkeit nachhaltigen klimafreundlichen Handelns insbesondere den ländlichen Raum vor die großen Herausforderungen und Aufgabenstellungen, die Nutzungsvielfalt unserer Städte und Gemeinden zu sichern und weiter zu entwickeln. Die Konzentrationsprozesse im Einzelhandel sowie die Entwicklungen des Internethandels haben in weiten Teilen des ländlichen Raumes ungleich größere Auswirkungen als in den Ballungsräumen, da Versorgungsstrukturen sowohl im Bereich der Nahversorgung als auch für mittel- und langfristige Güter zusammenzubrechen drohen.</p> <p>Aus diesen Gründen gewinnen regionale Prozesse und Zusammenschlüsse mit dem Ziel der Abstimmung von Programmen, Plänen und Projekten im ländlichen Raum eine immer größere Bedeutung, um gemeinsam die Regionen und die Kommunen zu stärken. Dies wird auch durch unterschiedliche Programme und Fördermittel für lokale und regionale Projekte unterstützt. Zu verweisen sei an dieser Stelle auf das NRW-Strukturförderprogramm Regionale 2013, aktuell auf das europäische Förderprogramm LEADER, aber auch auf die 'reguläre Städtebauförderung' mit der besonderen Akzentsetzung auf die historischen Stadt- und Ortskerne. An den damit verbundenen Vorgaben und Zielsetzungen orientieren sich die Kommunen im Rahmen ihrer Entwicklungsplanungen. Der Bund und das Land unterstützen diese bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen mit erheblichen Förderbeträgen, was zu einer deutlichen Aufwertung und Funktionsstärkung der Innenstädte und Ortskerne beigetragen hat. An diesen Prozessen beteiligt sich auch die Stadt Werl und profitiert auch von diesen.</p> <p>Auch mit Blick auf die Entwicklungen der 'Möbelhausgiganten' am Rand des Ruhrgebietes, die im ländlichen Raum die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung mit Möbeln, aber auch die Attraktivität der Zentren (hoher Anteil zentrenrelevanter Randsortimente, lange Verweildauer der Kunden durch Aktionen und Aktivitäten rund um den Handel) akut gefährden, haben sich 20 Kommunen des Hochsauerlandkreises und des Kreises Soest zu einem REHK zusammengeschlossen. Die Stadt Werl hat bisher eine Mitarbeit im REHK HSK / SO mit dem Argument abgelehnt, dass sie Mitglied im REHK 'Östliches Ruhrgebiet' sei. Vor diesem Hintergrund bezieht das REHK Hochsauerlandkreis / Kreis Soest wie folgt Stellung:</p>	<p>me) sowie auf die Stellungnahme zu Nr. 39 (Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange) verwiesen</p>	

Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
<p><b>I. Sachverhalt</b>                      Gegenstand der Bauleitplanverfahren ist die Absicht der Stadt Werl zur Ansiedlung eines Herstellerdirektverkaufszentrums (Factory Outlet-Center, kurz FOC) mit einer max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> südlich der Bundesstraße 1, nahe der A 44 und der A 445, Anschlussstelle Werl-Zentrum, Buderich.</p> <p>Da der Vorhabenstandort zurzeit im planungsrechtlichen Außenbereich liegt, setzt die Realisierung des großflächigen Einzelhandelsvorhabens zuvor eine entsprechende bauleitplanerische Flächenausweisung voraus. Zu diesem Zweck beabsichtigt die Stadt Werl auf der Ebene des Flächennutzungsplans die bisherige Darstellung einer Fläche für die Landwirtschaft in die Darstellung eines sonstigen Sondergebietes „Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum“ mit max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> zu ändern. Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung soll ein sonstiges Sondergebiet mit entsprechender Zweckbestimmung festgesetzt werden. Die vorgesehenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung sollen das FOC mit einem Sortimentsschwerpunkt im Bereich 'Bekleidung, Sportbekleidung' (9.600 m<sup>2</sup>) und im Bereich 'Schuh- und Lederwaren' (1.800 m<sup>2</sup>) ermöglichen. Auf die sonstigen zulässigen Sortimente entfallen max. 2.400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.</p> <p><b>II. Raumordnung</b>                      Gem. § 1 Abs. 4 BauGB ist die Bauleitplanung der Gemeinden den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Anpassungspflicht löst für die planenden Gemeinden eine strikte Bindungswirkung aus. Sie ist durch die Gemeinden auch nicht im Wege planerischer Abwägungsentscheidung überwindbar. Ziele der Raumordnung enthalten in NRW insbesondere der Landesentwicklungsplan und die Regionalpläne. Hier steht der Bauleitplanung der Stadt Werl der sachliche Teilplan „Großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW ebenso wie der aktuelle Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg (2012) entgegen.</p> <p>Im Einzelnen:</p> <p><b>Landesplanung</b>                      Nach Ziel 1 des sachlichen Teilplans „Großflächiger Einzelhandel“ dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten 'Allgemeinen Siedlungsbereichen' dargestellt und festgesetzt werden. Nach Ziel 2 dürfen derartige Kern- und Sondergebiete mit zen-</p>	

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>trenrelevanten Sortimenten nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Als zentrenrelevant gelten dabei die in der Anlage 1 zum sachlichen Teilplan aufgeführten Sortimente sowie weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente. Ausnahmen von diesem Ziel 2 sieht der sachliche Teilplan nur für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten und in Ziel 5 für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten vor.</p> <p>Mit diesen landesplanerischen Zielvorgaben ist die Bauleitplanung der Stadt Werl offensichtlich unvereinbar. Der Vorhabenstandort ist im Regionalplan als Freiraum dargestellt. Es handelt sich auch offensichtlich nicht um einen Standort innerhalb eines zentralen Versorgungsbereichs.</p> <p>Dies hat die Stadt Werl auch selbst erkannt. Sie meint jedoch ausweislich der Entwürfe der Planbegründungen, sich über die raumordnerische Zielbindung hinwegsetzen zu können, weil sie der Auffassung ist, die regionalplanerische Festlegung des Freiraums sei ebenso wie Ziel 2 des sachlichen Teilplans <i>offensichtlich rechtswidrig</i>. Hinsichtlich des Ziels 2 meint die Stadt Werl sogar, die Verfassungswidrigkeit der Zielvorgabe feststellen zu können.</p> <p>Da wir davon ausgehen, dass die Bezirksregierung Arnsberg ebenso wie die Staatskanzlei NRW diese Einschätzung der Stadt Werl nicht teilt, sehen wir von einer inhaltlichen Stellungnahme zur Rechtsauffassung der Stadt Werl ab. Hinsichtlich der behaupteten Abwägungsfehlerhaftigkeit bezogen auf die Regionalplandarstellung fehlt es uns hierzu im Übrigen auch an der notwendigen Kenntnis zu den Grundlagen des Abwägungsvorgangs sowie des Abwägungsergebnisses.</p> <p>Festzuhalten bleibt damit, dass die raumordnerischen Zielbestimmungen 1 und 2 des sachlichen Teilplans „Großflächiger Einzelhandel“ zu LEP NRW der Bauleitplanung der Stadt Werl entgegenstehen.</p> <p>Ob auch das Beeinträchtigungsverbot der Zielbestimmung 3 des sachlichen Teilplans der Bauleitplanung der Stadt Werl entgegensteht, kann von uns derzeit noch nicht eingeschätzt werden. Wir behalten uns jedoch vor, das vorgelegte Gutachten des Sachverständigenbüros 'ecostra' einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Bereits nach einer ersten Einschätzung halten wir dieses Gutachten im Hinblick auf Methodik und Ergebnisse für unzureichend.</p> <p><b>Regionalplanung</b></p>	

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>Zur Regionalplanung hatten wir bereits darauf hingewiesen, dass die regionalplanerische Festlegung des Plangebietes als Freiraum der Ausweisung eines Sondergebietes für großflächigen Einzelhandel offensichtlich entgegensteht.</p> <p><b>Rechtliche Konsequenzen</b>                      Wegen der entgegenstehenden landesplanerischen und regionalplanerischen Ziele wird die Bezirksregierung Arnsberg im Verfahren nach § 34 Landesplanungsgesetz die Vereinbarkeit der Bauleitplanung der Stadt Werl mit den geltenden Zielen der Raumordnung nicht feststellen können. Zudem wird die nach § 6 BauGB erforderliche Genehmigung der Flächennutzungsplanänderung von der Bezirksregierung nicht erteilt werden können, da wir davon ausgehen, dass der Regionalplan in seinen jetzigen Darstellungen rechtswirksam ist. Wahrscheinlich liegen hier auch die Voraussetzungen für eine raumordnerische Untersagung der Bauleitplanung der Stadt Werl nach § 14 Abs. 1 ROG durch die zuständige Raumordnungsbehörde vor.</p> <p>Zusammenfassend hält das REHK HSK / SO das geplante FOC für nicht genehmigungsfähig, da die landesplanerischen Ziele des LEP, sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel dem entgegen stehen, ebenso wie die Ziele des Regionalplans. Die Stadt Werl hat sich in ihrer Vorgehensweise und in ihrer Argumentation gegen die Region und interkommunal vereinbarte Regelungen gestellt.</p>	
<p><b>3</b></p>	<p><b>Schreiben der Stadt Lünen für das REHK östliches Ruhrgebiet vom 27.10.2014</b></p> <p>vielen Dank für die Gelegenheit, als Regionales Einzelhandelskonzept für das östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche (REHK) im Rahmen der landesplanerischen Anfrage zu den beiden o. g. Bauleitplanverfahren der Stadt Werl Stellung nehmen zu können.</p> <p>Gegenstand der Bauleitplanverfahren ist die Absicht der Stadt Werl zur Ansiedlung eines Herstellerdirektverkaufszentrums (Factory Outlet-Center, kurz FOC) mit einer max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> südlich der Bundesstraße 1, nahe der A 445, Anschlussstelle Werl-Zentrum, Buderich.</p> <p>Da der Vorhabenstandort zurzeit im planungsrechtlichen Außenbereich liegt, setzt die Realisierung des großflächigen Einzelhandelsvorhabens zuvor eine entspre-</p>	<p>Es wird auf die Stellungnahme zu Nr. III. 1 (Bezirksregierung) sowie auf die Stellungnahme zu Nr. II. 39 b (Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange) verwiesen</p>

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>chende bauleitplanerische Flächenausweisung voraus. Zu diesem Zweck beabsichtigt die Stadt Werl auf der Ebene des Flächennutzungsplans die bisherige Darstellung einer Fläche für die Landwirtschaft in die Darstellung eines sonstigen Sondergebietes „Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum“ mit max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> zu ändern. Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung soll ein sonstiges Sondergebiet mit entsprechender Zweckbestimmung festgesetzt werden. Die vorgesehenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung sollen das FOC mit einem Sortimentsschwerpunkt im Bereich „Bekleidung, Sportbekleidung (9.600 m<sup>2</sup>) und im Bereich Schuh- und Lederwaren (1.800 m<sup>2</sup>) ermöglichen. Auf die sonstigen zulässigen Sortimente entfallen max. 2.400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.</p> <p>Neben den planungsrechtlichen und städtebaulichen Aspekten hat das Projekt aus Sicht des REHK auch eine besondere Brisanz, da die Stadt Werl Mitunterzeichner der interkommunalen Vereinbarung ist, die die Grundlage des REHK mit den dort kooperativ entwickelten und vereinbarten Prüf- und Bewertungskriterien für Einzelhandelsgroßprojekte mit überlokaler Ausstrahlung bildet. Zu diesen Aspekten nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p><b>Raumordnung</b></p> <p>Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB ist die Bauleitplanung der Gemeinden den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Anpassungspflicht löst für die planenden Gemeinden eine strikte Bindungswirkung aus. Sie ist durch die Gemeinden auch nicht im Wege planerischer Abwägungsentscheidung überwindbar. Ziele der Raumordnung enthalten in NRW insbesondere der Landesentwicklungsplan und die Regionalpläne. Hier steht der Bauleitplanung der Stadt Werl der sachliche Teilplan „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW ebenso wie der aktuelle Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg (2012) entgegen.</p> <p>Im Einzelnen:</p> <p><b>Landesplanung</b></p> <p>Nach Ziel 1 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Nach Ziel 2 dürfen derartige Kern- und Sondergebiete mit zentrenrelevanten Sortimenten nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Als zentrenrelevant gelten dabei die in der Anlage 1 zum sachlichen Teilplan aufgeführten Sortimente sowie weitere von der jeweiligen Gemeinde als</p>	

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>zentrenrelevant festgelegte Sortimente. Ausnahmen von diesem Ziel 2 sieht der sachliche Teilplan nur für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten und in Ziel 5 für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten vor.</p> <p>Mit diesen landesplanerischen Zielvorgaben ist die Bauleitplanung der Stadt Werl offensichtlich unvereinbar. Der Vorhabenstandort ist im Regionalplan als Freiraum dargestellt. Es handelt sich auch offensichtlich nicht um einen Standort innerhalb eines zentralen Versorgungsbereichs.</p> <p>Dies hat die Stadt Werl auch selbst erkannt. Sie meint jedoch ausweislich der Entwürfe der Planbegründungen, sich über die raumordnerische Zielbindung hinwegsetzen zu können, weil sie der Auffassung ist, die regionalplanerische Festlegung des Freiraums sei ebenso wie Ziel 2 des sachlichen Teilplans <i>offensichtlich rechtswidrig</i>. Hinsichtlich des Ziels 2 meint die Stadt Werl sogar, die Verfassungswidrigkeit der Zielvorgabe feststellen zu können.</p> <p>Da wir davon ausgehen, dass die Bezirksregierung Arnsberg ebenso wie die Staatskanzlei NRW diese Einschätzung der Stadt Werl selbstverständlich nicht teilt, sehen wir zum jetzigen Zeitpunkt von einer inhaltlichen Stellungnahme zur Rechtsauffassung der Stadt Werl ab. Hinsichtlich der behaupteten Abwägungsfehlerhaftigkeit bezogen auf die Regionalplandarstellung fehlt es uns hierzu im Übrigen auch an der notwendigen Kenntnis zu den Grundlagen des Abwägungsvorgangs sowie des Abwägungsergebnisses.</p> <p>Festzuhalten bleibt damit, dass die raumordnerischen Zielbestimmungen 1 und 2 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zu LEP NRW der Bauleitplanung der Stadt Werl entgegenstehen.</p> <p>Ob auch das Beeinträchtigungsverbot der Zielbestimmung 3 des sachlichen Teilplans der Bauleitplanung der Stadt Werl entgegensteht, kann von uns derzeit noch nicht eingeschätzt werden. Wir behalten uns jedoch vor, das von der Stadt Werl eingeholte Gutachten des Sachverständigenbüros ecostra einer kritischen Prüfung zu unterziehen.</p> <p><b>Regionalplanung</b> Zur Regionalplanung hatten wir bereits darauf hingewiesen, dass die regionalplanerische Festlegung des Plangebietes als Freiraum der Ausweisung eines Sondergebietes für großflächigen Einzelhandel offensichtlich entgegensteht.</p> <p><b>Rechtliche Konsequenzen</b> Wegen der entgegenstehenden landesplanerischen und regionalplanerischen Ziele</p>	

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>wird die Bezirksregierung Arnsberg im Verfahren nach § 34 Landesplanungsgesetz die Vereinbarkeit der Bauleitplanung der Stadt Werl mit den geltenden Zielen der Raumordnung nicht feststellen können. Zudem wird die nach § 6 BauGB erforderliche Genehmigung der Flächennutzungsplanänderung von der Bezirksregierung nicht erteilt werden können. Letztlich liegen hier natürlich auch die Voraussetzungen für eine raumordnerische Untersagung der Bauleitplanung der Stadt Werl nach § 14 Abs. 1 ROG durch die zuständige Raumordnungsbehörde vor.</p> <p><b>Abwägungsgrundlagen</b></p> <p>Die Stadt Werl ist seit seiner Entstehung Mitgliedsgemeinde des Regionalen Einzelhandelskonzeptes Östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche. Ziel des regionalen Einzelhandelskonzeptes ist ein abgestimmtes Vorgehen in der Region bei der Ansiedlung oder Erweiterung großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit regionaler Bedeutung. Alle Mitgliedsgemeinden gemeinsam streben die Stärkung der innerstädtischen Zentren sowie die Stärkung der Stadtteilzentren mit ihrer Grundversorgung an. Sie haben ein ergänzendes Versorgungsnetz von Sondergebieten lediglich mit nicht zentrenrelevanten Angeboten auch an ausgewählten Standorten außerhalb der Zentren anerkannt.</p> <p>Mit dieser Zielsetzung hat auch die Stadt Werl die interkommunale Vereinbarung zum regionalen Einzelhandelskonzept unterzeichnet. In der interkommunalen Vereinbarung haben sich die Städte auch zu gegenseitiger und frühzeitiger Information über Einzelhandelsvorhaben mit überörtlicher Bedeutung verpflichtet. Dieser Verpflichtung ist die Stadt Werl bezogen auf das FOC-Projekt nur sehr zögerlich, auf Aufforderung und auch nicht umfänglich nachgekommen. Die Stadt hat sich weiter verpflichtet, großflächige Einzelhandelsvorhaben im Kreis betroffener Kommunen nachbarlich mit dem Ziel zu erörtern, einen regionalen Konsens herzustellen. Die Stadt Werl hat ihr Einverständnis erklärt, das REHK-Gutachten inhaltlich und verfahrensmäßig zur Gesprächsgrundlage zu machen.</p> <p>In der Begründung zur FNP-Änderung nimmt die Stadt Werl im Kapitel 3.2 Planungsrecht (damit wird eine entsprechende Bindungswirkung anerkannt) Bezug auf das regionale Einzelhandelskonzept. Richtigerweise wird im ersten Absatz als ein Ziel des REHK formuliert, „dass die Ansiedlung, Erweiterung oder Verlagerung großflächiger Einzelhandelsbetriebe nach einheitlichen Kriterien bewertet werden.“ Im nächsten Absatz wird dann allerdings argumentiert, dass die von der Stadt in Auftrag gegebene Wirkungsanalyse „sehr viel genauer“ auf die Auswirkungen eingeht, „als es die REHK-Kriterien vermögen“. Damit wird ein zentraler Ansatz des</p>	

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>REHK, nämlich die gemeinsam verabredeten „Spielregeln“, unterlaufen. Diese Regeln zielen darauf ab, eine gemeinsame regionale Interessenlage zu definieren, diese sowohl nach innen als auch nach außen zu vertreten und diese Position ggf. auch gegenüber einzelgemeindlichen Planungen, die nachbargemeindliche Interessen beeinträchtigen, deutlich zu artikulieren.</p> <p>Der interkommunalen Vereinbarung kommt primär eine Bedeutung für die Steuerung der kommunalen Abwägungsentscheidung zu. In formeller Hinsicht ist dies die Verpflichtung zu einer besonderen Ausgestaltung des interkommunalen Abstimmungsprozesses zwischen den Mitgliedsgemeinden des regionalen Einzelhandelskonzeptes. In materiell-rechtlicher Hinsicht ist die Stadt Werl verpflichtet, das Ergebnis der nachbarlichen Erörterung mit besonderem Gewicht in der eigenen Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen.</p> <p>Die Stadt Werl verstößt in beiderlei Hinsicht gegen ihre Verpflichtungen als Mitgliedskommune des regionalen Einzelhandelskonzeptes, wenn sie sich schon in formeller Hinsicht dem Verfahren zur Herstellung eines regionalen Konsenses mit der Argumentation entziehen will, dass ein positives Ergebnis der nachbarlichen Erörterung nicht absehbar sei.</p> <p>In der Auswirkungsanalyse von ecostra wird im Exkurs zum REHK (Kap. 1.2, S. 7) formuliert, dass die „Umsetzung der Vorgaben des REHK ... auf der Basis einer auf Freiwilligkeit basierenden interkommunalen Vereinbarung zwischen den beteiligten Städten“ erfolge. Diese Freiwilligkeit bezieht sich nach unserer Auffassung lediglich auf die Unterzeichnung der Vereinbarung und damit die Mitgliedschaft im REHK. Mit der Unterzeichnung der interkommunalen Vereinbarung hat die Stadt Werl aber, wie alle anderen Kommunen auch, explizit die Verpflichtung übernommen, die im regionalen Konsens getroffenen Vereinbarungen durch entsprechende planungsrechtliche Maßnahmen einzuhalten und umzusetzen. Dass diese Verpflichtung unter dem Vorbehalt der Unantastbarkeit der gemeindlichen Letztentscheidung über die kommunale Bauleitplanung im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB steht, bedarf dabei keiner besonderen Betonung.</p> <p>Die Stadt Werl hat für das Vorhaben kein Regionales Konsensverfahren eingeleitet, wozu sie als Mitgliedskommune des REHK verpflichtet gewesen wäre. Eine Bewertung des Vorhabens auf der Basis der vereinbarten Prüfkriterien für regional bedeutsame Planvorhaben kommt zu folgendem Ergebnis: Da das geplante FOC nahezu ausschließlich aus Einzelhandelsbetrieben mit zen-</p>	



	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
	<p>trenrelevanten Sortimenten besteht, ist es als Planvorhaben mit zentrenrelevantem Sortimentsschwerpunkt zu betrachten. Die sortiments- und betriebsformenspezifischen Prüfkriterien des REHK für derartige Planvorhaben lauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Lage in einem zentralen Versorgungsbereich</li> <li><input type="checkbox"/> Lage in einem Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)</li> <li><input type="checkbox"/> Umsatz (sortimentsspezifisch) des Vorhabens übersteigt nicht die lokale Kaufkraft der planenden Gemeinde (ggf. auch Teilbereich)</li> </ul> <p>Da das Vorhaben an einem Standort realisiert werden soll, der weder in einem zentralen Versorgungsbereich noch in einem Allgemeinen Siedlungsbereich liegt, würde das Vorhaben nach den Prüfkriterien des REHK keinen „Regionalen Konsens“ erhalten können.</p> <p>Aus der Verweigerung der Einhaltung der Regeln des regionalen Einzelhandelskonzeptes folgt nach unserer Auffassung, die im Übrigen juristisch geprüft ist, die Abwägungsfehlerhaftigkeit der Planung in formeller wie materiell-rechtlicher Hinsicht.</p> <p>Zusammenfassend hält das REHK das Projekt FOC Werl für nicht genehmigungsfähig, da die landesplanerischen Ziele des LEP, sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel, dem entgegenstehen, ebenso wie die Ziele des Regionalplans. Das Projekt ist zudem nach den Kriterien des REHK nicht konsensfähig. Die Stadt Werl hat sich in ihrer Vorgehensweise und in ihrer Argumentation gegen die interkommunal vereinbarten Regelungen gestellt. Das REHK geht davon aus, dass die Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung nicht attestiert wird. Zudem erwarten wir, dass seitens der Landesplanungsbehörde die notwendigen Schritte eingeleitet werden, der Stadt Werl die weitere Bauleitplanung zu versagen.</p>	

**Abwägungen der Wallfahrtsstadt Werl**  
**über die Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB sowie**  
**der Beteiligung der Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Nachbarkommunen nach § 4 Abs. 2 BauGB**

**Stand 29.10.2015**

**Übersicht**

- |      |  |                 |
|------|--|-----------------|
| I.   | Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB  | Seiten 2 bis 5  |
| II.  | Stellungnahmen der Behörden, sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gem. § 4 Abs. 2 BauGB | Seiten 6 bis 68 |
| III. | Landesplanerische Stellungnahme gem. § 34 Abs. 5 Landesplanungsgesetz NRW  | Seite 69        |

**85. Änderung des Flächennutzungsplans**

**I. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
1	<p><b>Schreiben Gewerbeverein Neubeckum e.V. vom 20.10.2014</b></p> <p>In Bezug auf die geplante Errichtung eines Factory Outlet-Centers auf der „Grünen Wiese“ in Ihrer Stadt nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Der Gewerbeverein Neubeckum e.V. lehnt grundsätzlich die Errichtung von Einkaufszentren mit innenstadtrelevanten Gütern zum Schutze von urbanen Innenstädten ab. Aufgrund der guten Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen befürchten wir für unsere betroffenen Einzelhandelsunternehmen einen spürbaren Kaufkraftabfluss, der auf Sicht unweigerlich zu Arbeitsplatz-abbau, Unternehmensaufgaben und letztendlich zur Verödung unserer Innenstadt führen würde.</p> <p>Den Vorteil, den Hersteller genießen, indem sie den Einzelhandel aus der Wertschöpfungskette ausschließen und direkt an die Endverbraucher herantreten, wird ohne Zweifel in ganz Deutschland den Arbeitsplatzabbau im Handel weiter forcieren. Ohne einen über verschiedene Branchen sich erstreckenden Einzelhandel in Städten mittlerer und kleinerer Größe würden nicht nur Anbieter des täglichen Bedarfs, sondern auch Sponsoren für heimatverbundene Vereine sowie Anlaufpunkte des zwischenmenschlichen Miteinanders fehlen.</p> <p>Wollen wir derartige Verhältnisse in naher Zukunft in NRW?</p> <p>Der Gewerbeverein Neubeckum e.V. sagt eindeutig NEIN.</p> <p>Wir lehnen Ihr Projekt eines Factory Outlet-Centers auf der „grünen Wiese“, das sich für Bürger umliegender Kommunen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer im betroffenen Einzelhandel überaus negativ auswirken würde, strikt ab.</p>	<p>In Neubeckum wird das Planobjekt gemäß ECOSTRA-Gutachten einen Umsatzabzug von insgesamt weniger als 0,1 Mio. € auslösen, die durchschnittlichen Umsatzumverteilungsquoten liegen sämtlich unterhalb einer rechnerischen Nachweisgrenze. Das Projekt wird vom Gutachter als verträglich angesehen.</p> <p>Es gibt keine Erkenntnisse, dass aufgrund von Umsatzeinbußen in der Folge einer FOC-Ansiedlung regelmäßig Arbeitsplätze verlorengehen. Die Behauptung, dass FOC mehr Arbeitsplätze vernichten als sie schaffen, ist durch tatsächliche Beobachtungen zwischenzeitlich widerlegt und wird auch von den Einzelhandelsverbänden nicht mehr aufrechterhalten. Bislang sind nur Fälle bekannt, in denen die Arbeitsämter infolge der FOC-Ansiedlung eine steigende Zahl von Arbeitsplätzen im Handel registriert haben. Bezogen auf die Einkaufslagen in der Innenstadt von Beckum sowie des Stadtteilzentrums Neu-Beckum sind die möglichen ökonomischen, städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen des FOC nach den Ergebnissen der Auswirkungsanalyse als verträglich zu bewerten.</p> <p>FOC sind eine besondere Form überörtlichen Handels mit großem Einzugsbereich und besonderen Standortanforderungen. Die Auswirkungen auf umliegende Kommunen sind unabhängig vom</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		Standort in der Belegenheitskommune. Unabhängig davon werden durch die Ansiedlung insgesamt positive Effekte für die Region erwartet.
2	<p><b>Schreiben NABU Kreis Soest vom 14.08.2015</b></p> <p>Von uns wird es keine gesonderte Stellungnahme geben. Wir schließen uns den möglicherweise vorgebrachten Anmerkungen der Arbeitsgemeinschaft Biologischer Umweltschutz (ABU) an.</p>	Kenntnisnahme:
3	<p><b>Schreiben Neuer Heimat- und Geschichtsverein Werl e.V. vom 20.08.2015</b></p> <p>Gern nehme ich zu Ihrer Anfrage vom 7. Juli Stellung. Für die uns zur Verfügung gestellten Informationen danke ich Ihnen, insbesondere für die ausführliche und aus unserer Sicht überzeugende Begründung Ihres Antrages auf Änderung des Flächennutzungsplans.</p> <p>1. Der Neue Heimat- und Geschichtsverein begrüßt nach wie vor mit deutlicher Mehrheit der Mitglieder des Vorstandes und des Beirates das Planungskonzept für das Factory Outlet Center (FOC) in Werl am Hellweg.</p> <p>Die Führungsgremien unseres Vereins halten die von der Stadt Werl vorgetragene Gesichtspunkte zu den Fragen der Gefährdung der Umwelt an dem für das FOC geplanten Standort für sachlich und fachlich angemessen. Die bisher ausschließlich als Ackerflächen genutzten Grundstücke würden im Falle ihres Überbaut-Werdens die in Ihrer Stellungnahme angesprochenen Umweltbeeinträchtigungen erleiden. Die von Ihnen vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen halten wir für sachgerecht.</p> <p>Lediglich zur Frage des Straßenverkehrs und der zu erwartenden stärkeren Lärmbelastigung möchten wir mit Nachdruck darauf hinweisen, dass der auch aus anderen Gründen dringend notwendige Weiterbau der A 445 bis zur A 2 die Beeinträchtigungen weitgehend vermeiden würde. Unsere in Hilbeck wohnenden Vereinsmitglieder machen - wie auch die Mehrheit der Hilbecker Bürger - mit Recht darauf aufmerksam, dass die Notwendigkeit der Schaffung einer Ortsumgehung, welche die A 445 schaffen würde, unabweisbar anerkannt werden muss.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Stadt Werl geht davon aus, dass die prognostizierte FOC-bedingte Pegelzunahme wesentlich und mit einem hohen Gewicht in der Abwägung zu berücksichtigen ist. Angesichts der bereits bestehenden Vorbelastungen sind voraussichtlich kompensatorische Maßnahmen notwendig. Wie im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung bereits dargelegt wurde, kommen aktive Schallschutzmaßnahmen oder kurzfristig umsetzbare verkehrsreduzierende Maßnahmen nicht in Betracht. Allerdings wird durch den Weiterbau der A 445 zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern die Verkehrsbelastung und damit die Lärmpegel im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck deutlich reduziert, so dass</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>2. Der Neue Heimat- und Geschichtsverein Werl e.V. unterstützt die Planung der Stadt Werl, sich gegenüber Einwänden und Begehrlichkeiten der Nachbargemeinden aber auch gegenüber planerischen Hemmnissen von Seiten der Aufsichtsbehörden konsequent zur Wehr zu setzen. Auch unser Vereinsinteresse besteht darin, die Zukunftsfähigkeit der Stadt Werl zu erhalten und wenn möglich zu steigern. Aus unserer Sicht tragen sowohl die Errichtung eines FOC in Werl als auch der Weiterbau der A 445 zur Verbesserung der Zukunftsfähigkeit Werls bei.</p> <p>3. Unter Bezugnahme auf unser Vorgespräch möchte ich im Namen des Neuen Heimat- und Geschichtsvereins Werl zur Frage eines auf den Seiten 18 und 19 der Änderungsbegründung angesprochenen <b>Shuttle-Service vom und zum FOC</b> zukunftssträchtige Vorschläge unterbreiten. Ein bereits für sich attraktives Verkehrsmittel entlang einer schönen Trasse könnte ein reizvolles zusätzliches Ausflugsziel darstellen. Wenn das FOC in einigen Jahren in Betrieb genommen werden kann, wird in Deutschland die Zahl der sich automatisch selbst steuernden Kraftfahrzeuge deutlich gestiegen sein. Für den Betreiber des FOC dürfte dann ein Anreiz bestehen, Kunden des FOC ein programmiertes sich selbst steuerndes Fahrzeug mit den Zielen Werler Innenstadt und/oder Werler Bahnhof kostenfrei anzubieten. Dies gilt sowohl für Ganztagsbesucher des FOC, die nach einer Pause verlangen, als auch bei Familienbesuchen für die Teile einer Familie, die keine Neigung verspüren, <b>jedes Angebot</b> im FOC gründlich zu betrachten. Notwendig wäre es, eine für automatisch selbst gesteuerte Kraftfahrzeuge gesondert nutzbare Trasse FOC — Marktplatz — Bahnhof zu schaffen. Eine solche Trasse könnte auch von Fahrradfahrern besonders von E-Bikern oder auch Segways genutzt werden. Beides erhöht den Ausflugswert der Werler Innenstadt auch für die Menschen, die neben einem Einkaufserlebnis körperliche Bewegung in einer schönen und historisch interessanten Umgebung schätzen. Eine Möglichkeit, FOC - Besucher zu einem Spaziergang in die historische Altstadt Werls zu ermuntern, könnte mit der Einrichtung von <b>Wohlfühlwegen</b>, die an sehenswerten Gebäuden entlang ohne nennenswerte Beeinträchtigung durch Straßenverkehr vom FOC in die Innenstadt Werls führen, geschaffen werden.</p> <p>4. Obwohl nicht verkannt wird, dass der Leiter der Bodendenkmalpflege des LWL in Olpe Herr Dr. Baales gute Gründe für archäologische Untersuchungen auf dem als Bauland für das FOC vorgesehenen Ackerflächen vorträgt, weil etliche wahrscheinlich aus Zeiten früherer Besiedlung im Boden liegenden historisch bedeutsamen Funde dort vermutet werden können, muss die Planung eines FOC nicht aufgegeben werden. Die historisch bedeutsamen Funde könnten fachgerecht für die Nachwelt gesichert werden.</p>	<p>schon durch den Wegfall der Belastung mit Schwerverkehr davon auszugehen ist, dass keine kritischen Lärmbelastungen mehr vorliegen werden.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen und bei der Umsetzung der Maßnahmen geprüft. Momentan ist noch nicht absehbar, ob und wann selbststeuernde Fahrzeuge eingeführt werden und ob eine gesonderte Trasse für selbststeuernde Fahrzeuge erforderlich und umsetzbar ist.</p> <p>Die Führung von Fuß- und Radwegen vom FOC zur Innenstadt wird im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme</p>



**II. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gem. § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
1	<p><b>Schreiben AIRDATA AG vom 13.07.2015</b></p> <p>Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 07.07.2015 und möchten Ihnen mitteilen, dass von unserer Seite keine Einwände gegen das geplante Vorhaben bestehen.</p> <p>In dem angegebenen Bereich werden keine Richtfunkstrecken von uns betrieben.</p>	Kenntnisnahme
2	<p><b>Schreiben Bezirksregierung Arnsberg Obere Umweltschutzbehörde vom 13.07.2015</b></p> <p>Die Darstellungsänderungen im FNP wurden daraufhin überprüft, ob und inwieweit die Planungsabsichten mit den Erfordernissen des Immissionsschutzes aus der Sicht der oberen Umweltschutzbehörde vereinbar sind.</p> <p>Gegen die Darstellungsänderungen im FNP bestehen keine Bedenken. Auch Anregungen werden nicht vorgebracht.</p> <p>Die immissionsschutzrechtliche Beurteilung hinsichtlich der Anlagen die nicht in die Zuständigkeit der Bezirksregierung Arnsberg als obere Umweltschutzbehörde fallen, erfolgt durch den Kreis Soest als UUB. Diese Belange wurden nicht geprüft.</p>	Kenntnisnahme
3	<p><b>Schreiben Bundesnetzagentur vom 14.07.2015</b></p> <p>Ihr o.g. Schreiben bezieht sich auf das Verfahren der regionalen Raumordnungs- bzw. Flächennutzungsplanung. Bei diesen Planungen spielt u.a. auch die Frage einer vorsorglichen Vermeidung ggf. eintretender Beeinträchtigungen von Richtfunkstrecken (Störung des Funkbetriebs) durch neu zu errichtende Bauwerke eine wesentliche Rolle. Daher möchte ich auf Folgendes hinweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) teilt u.a. gemäß § 55 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) vom 09.05.2012 die Frequenzen für das Betreiben von zivilen Richtfunkanlagen zu. Selbst betreibt sie keine Richtfunkstrecken. Die BNetzA kann aber in Planungs- und Genehmigungsverfahren (z.B. im Rahmen des Baurechts oder im Rahmen des Bundesimmissionsschutzgesetzes) einen Beitrag zur Störungsvorsorge leisten, indem sie Namen und Anschriften der für das Plangebiet in Frage kommenden Richtfunkbetreiber identifiziert und diese den anfragen-</li> </ul>	Kenntnisnahme


Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>den Stellen mitteilt. Somit werden die regionalen Planungsträger in die Lage versetzt, die evtl. betroffenen Richtfunkbetreiber frühzeitig über vorgesehene Baumaßnahmen bzw. Flächennutzungen zu informieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beeinflussungen von Richtfunkstrecken durch neue Bauwerke mit Bauhöhen unter 20 m sind jedoch nicht sehr wahrscheinlich. Auf das Einholen von Stellungnahmen der BNetzA zu Planverfahren mit geringer Bauhöhe kann daher verzichtet werden. Da im vorliegenden Fall die Planunterlagen keine Aussagen zu neuen Bauten mit Höhen über 20 m enthalten, habe ich keine weitere Prüfung der vorgesehenen Maßnahmen durchgeführt.</li> <li>• Angaben zum geografischen Trassenverlauf der Richtfunkstrecken bzw. zu den ggf. eintretenden Störsituationen kann die BNetzA nicht liefern. Im Rahmen des Frequenzzuteilungsverfahrens für Richtfunkstrecken prüft die BNetzA lediglich das Störverhältnis zu anderen Richtfunkstrecken unter Berücksichtigung topografischer Gegebenheiten, nicht aber die konkreten Trassenverhältnisse (keine Überprüfung der Bebauung und anderer Hindernisse, die den Richtfunkbetrieb beeinträchtigen können). Die im Zusammenhang mit der Bauplanung bzw. der geplanten Flächennutzung erforderlichen Informationen können deshalb nur die Richtfunkbetreiber liefern. Außerdem ist die BNetzA von den Richtfunkbetreibern nicht ermächtigt, Auskünfte zum Trassenverlauf sowie zu technischen Parametern der Richtfunkstrecken zu erteilen.</li> <li>• Hinsichtlich einer Bekanntgabe von in Betrieb befindlichen Richtfunktrassen in Flächennutzungsplänen, möchte ich darauf hinweisen, dass dieses Verfahren nicht zwingend vorgeschrieben ist (keine Dokumentationspflicht) und nur eine dem Ermessen überlassene Maßnahme zur vorsorglichen Störungsvermeidung darstellt, die auch durch die öffentlichen Planungsträger nicht einheitlich gehandhabt wird. Eine Darstellung der Trassenverläufe in den Planunterlagen ist nur möglich, wenn die Betreiber dies ausdrücklich wünschen und mit einer Veröffentlichung ihrer Richtfunk-Standortdaten einverstanden sind (Datenschutz). Zu den Betreibern von Richtfunkstrecken gehören z.B. die in Deutschland tätigen großen Mobilfunkunternehmen. Diese erfüllen zwar einen öffentlichen Auftrag, sind jedoch untereinander Wettbewerber. Übersichten zu den Netzstrukturen gehören daher zu den Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen; ihre Veröffentlichung unterliegt grundsätzlich den Wettbewerbsstrategien der Betreiber. Unter Berücksichtigung dieser Bedingung und der hohen Anzahl laufend neu hinzukommender Richtfunkstrecken ist es auf regionaler Ebene somit kaum möglich, ständig aktuelle Übersichten zu führen.</li> <li>• Bei Vorliegen konkreter Bauplanungen mit einer Höhe von über 20m (z.B. Windkraftanlagen, Hochspannungsfreileitungen, Masten, hohen Gebäuden, Industrie- und Gewerbe-</li> </ul>	<p>Die genannte Bauwerkshöhe von 20 m wird voraussichtlich nur von einem Werbeturm überschritten werden. Im Bebauungsplanverfahren sowie ggf. im Baugenehmigungsverfahren werden die vorhandenen Richtfunkstrecken berücksichtigt werden, um Beeinflussungen zu vermeiden.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die genannte Bauwerkshöhe von 20 m wird voraussichtlich nur von einem Werbeturm überschritten werden. Im Bebauungsplan-</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>anlagen, etc.), empfehle ich Ihnen, entsprechende Anfragen an mich (Anschrift lt. Kopfzeile dieses Briefes) zu richten. Bei Abforderung einer Stellungnahme sind bitte die geografischen Koordinaten (WGS 84) des Baugebiets anzugeben und ausreichend übersichtliches topografisches Kartenmaterial mit genauer Kennzeichnung des Baubereiches sowie das Maß der baulichen Nutzung zu übermitteln.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei den Untersuchungen werden Richtfunkstrecken militärischer Anwender nicht berücksichtigt. Diesbezügliche Prüfungsanträge können beim Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3, Fontainengraben 200, 53123 Bonn, E-Mail: BAIUDBwToeB@Bundeswehr.org gestellt werden.</li> <li>• Da der Richtfunk gegenwärtig eine technisch und wirtschaftlich sehr gefragte Kommunikationslösung darstellt, sind Informationen über den aktuellen Richtfunkbelegungsstatus für ein bestimmtes Gebiet ggf. in kürzester Zeit nicht mehr zutreffend. Ich möchte deshalb ausdrücklich darauf hinweisen, dass die Ihnen jeweils erteilte Auskunft nur für das Datum meiner Mitteilung gilt.</li> <li>• Bei Bauplanungen mit Höhen über 20 m sowie Photovoltaikanlagen wird auch geprüft, ob ggf. in der Nähe liegende Messeinrichtungen des Prüf- und Messdienstes der BNetzA oder zivile Radaranlagen beeinflusst werden. Sind Beeinträchtigungen zu erwarten, erhalten die Planungsträger dazu eine Mitteilung und entsprechende Hinweise zur Störungsvermeidung.</li> </ul> <p>Falls sich Ihre Bitte um Stellungnahme ggf. auch auf die im Plangebiet zu berücksichtigenden Leitungssysteme, wie z.B. unter- oder oberirdisch geführte Telekommunikationskabelanlagen oder Energieleitungen, bezieht, möchte ich darauf hinweisen, dass die BNetzA selbst über keine eigenen Leitungsnetze verfügt. Sie kann auch nicht über alle regional vorhandenen Kabeltrassen Auskunft erteilen, da das Führen entsprechender Datenbestände nicht zu ihren behördlichen Aufgaben gehört, Angaben über Kabel- bzw. Leitungssysteme im Planbereich können daher nur direkt bei den jeweiligen Betreibern oder den Planungs- bzw. Baubehörden vor Ort eingeholt werden.</p>	<p>verfahren sowie ggf. im Baugenehmigungsverfahren wird eine Stellungnahme der Bundesnetzagentur eingeholt werden.</p> <p>Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr ist beteiligt worden und hat mit Schreiben vom 16.07.2015 eine Stellungnahme abgegeben (vgl. nachfolgend Nr. II. 6.)</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
4	<p><b>Schreiben Bezirksregierung Münster vom 15.07.2015</b></p> <p>Unter Bezugnahme auf Ihr o. a. Schreiben teile ich Ihnen mit, dass aus luftrechtlicher Sicht gegen die geplante Maßnahme keine Bedenken erhoben werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

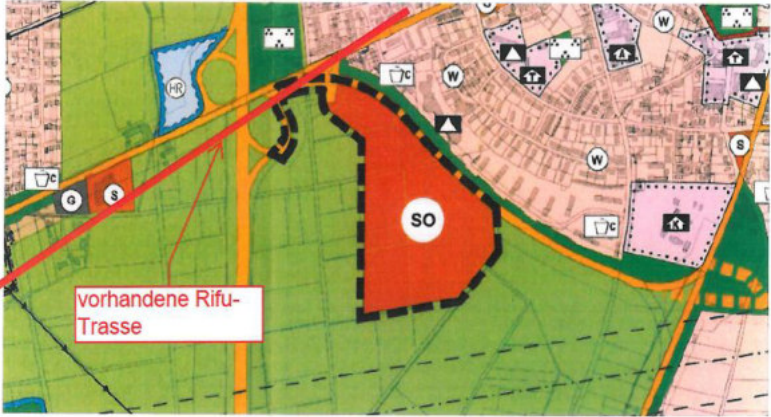
Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
5	<p><b>Schreiben Unitymedia vom 15.07.2015</b></p> <p>Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.</p>	Kenntnisnahme
6	<p><b>Schreiben Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vom 16.07.2015</b></p> <p>Die Bundeswehr ist nicht berührt und nicht betroffen.</p> <p>Hierbei gehe ich davon aus, dass bauliche Anlagen - einschl. untergeordneter Gebäudeteile - eine Höhe von 30m nicht überschreiten.</p> <p>Sollte entgegen meiner Einschätzung diese Höhe überschritten werden, bitte ich in jedem Einzelfall mir die Planungsunterlagen -vor Erteilung einer Baugenehmigung- zur Prüfung zuzuleiten.</p> <p><b>Hinweis:</b>  <b>Seit dem 01.04.2014 hat das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw), Fontainengraben 200, 53123 Bonn die Aufgaben des Kompetenzzentrums Baumanagement in Düsseldorf übernommen.</b></p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es ist nicht ausgeschlossen, dass ein Werbeturm die Höhe von 30 m überschreitet. Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sowie ggf. vor Erteilung einer Baugenehmigung beteiligt, so dass die relevanten Unterlagen zur Prüfung vorgelegt werden.</p>
7	<p><b>Schreiben Geologischer Dienst vom 17.07.2015</b></p> <p>Zum jetzigen Stand der Planungen bestehen seitens des Geologischen Dienstes keine Bedenken. Wir bitten um Beteiligung im weiteren Verfahren.</p>	Kenntnisnahme
8	<p><b>Schreiben PLEdoc GmbH vom 17.07.2015</b></p> <p>Mit Bezug auf Ihr o.g. Schreiben teilen wir Ihnen mit, dass in dem von Ihnen angefragten Bereich keine von uns verwalteten Versorgungsanlagen vorhanden sind. Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Bitte überprüfen Sie diese Darstellung auf Vollständig- und Richtigkeit und nehmen Sie bei Unstimmigkeiten umgehend mit uns Kontakt auf.</p> <p>Wir beauskunften die Versorgungseinrichtungen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber:</p>	Kenntnisnahme

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Open Grid Europe GmbH, Essen</li> <li>- Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen</li> <li>- Ferngas Netzgesellschaft mbH (ehem. Ferngas Nordbayern GmbH (FGN)), Nürnberg</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> <li>- GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH &amp; Co. KG, Straelen</li> <li>- Viatel GmbH, Frankfurt</li> </ul> <p>Diese Auskunft bezieht sich ausschließlich auf die Versorgungseinrichtungen der hier aufgelisteten Versorgungsunternehmen. Auskünfte zu Anlagen sonstiger Netzbetreiber sind bei den jeweiligen Versorgungsunternehmen bzw. Konzerngesellschaften oder Regionalcentern gesondert einzuholen.</p> <p>Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p> <p>Für den in Ihrer Anfrage genannten Projektbereich haben wir einen Übersichtsplan erstellt. Dieser Übersichtsplan ist ausschließlich für den hier angefragten räumlichen Bereich zu verwenden. Bitte überprüfen Sie diese Darstellung auf Vollständig- und Richtigkeit und nehmen Sie bei Unstimmigkeiten umgehend mit uns Kontakt auf.</p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		
9	<p><b>Schreiben Deutsche Funkturm GmbH vom 20.07.2015</b></p> <p>Wir bitten, bei der Planung die Belange des Post- und Telekommunikationswesens zu berücksichtigen und mit dem ihnen zukommenden hohen Gewicht in die Abwägung einzustellen, Die Belange des Post- und Telekommunikationswesens stellen einen gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 8 lit d) BauGB einen bei der Bauleitplanung zu berücksichtigenden Belang dar. Darüber hinaus garantiert Art. 87 f GG die flächendeckende ausreichende und angemessene Versorgung der Bevölkerung mit Telekommunikationsdienstleistungen. Daher ist die Funktionsfähigkeit der Telekommunikationsversorgung von dem genannten Fernmeldeturm aus mit dem ihr zukommenden hohen Schwellegewicht bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans in die Abwägung einzustellen.</p> <p>Wie das Bundesverwaltungsgericht zuletzt in seinem Urteil vom 30.08.2012, 4 C 1/11 betont, muss bei der Bauleitplanung das hohe öffentliche Interesse an einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Dienstleistungen des Mobilfunks berücksichtigt werden. Insoweit verweist das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich darauf, dass „die Nutzung von Dienstleistungen des Mobilfunks quantitativ und qualitativ erkennbar zugenommen“ hat; „insbesondere hat sich die Zahl der Dienste erhöht, die mit den Endgeräten des Mobilfunks in Anspruch ge-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Auf Nachfrage hat die Deutsche Funkturm GmbH mitgeteilt, dass es keinen „genannten Fernmeldeturm“ gibt, der konkret im Planungsverfahren zu berücksichtigen wäre.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p><i>nommen werden können, so dass das Gewicht des öffentlichen Interesses eher noch gestiegen ist. Dabei haben die Gemeinden bei der Planaufstellung auch die Wertentscheidung des Verordnungsgebers einzubeziehen, die der Ergänzung durch § 14 Abs. 2 Satz 2 BauNVO zugrunde liegt. Danach sind fernmeldetechnische Nebenanlagen denjenigen Nebenanlagen gleich gestellt worden, die ebenfalls besonders wichtige Grundbedürfnisse wie die Versorgung mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser betreffen. Auch Mobilfunkanlagen fallen hierunter (vgl. hierzu Beschluss vom 3. Januar 2012 - BVerwG 4 B 27.11 - BauR 2012, 754)."</i></p> <p>Insoweit ist einerseits sicherzustellen, dass einerseits die künftige Versorgung des Plangebietes mit Telekommunikationsdienstleistungen planungsrechtlich ermöglicht wird (1.) und andererseits die Funktionsfähigkeit der bestehenden Telekommunikationsversorgung erhalten bleibt (2.).</p> <p>1. In dem Plangebiet befinden sich derzeit keine Funkstandorte der DFMG Deutschen Funkturm GmbH. Die Realisierung eines Factory Outlet Centers mit zu erwartendem starken Publikumsverkehr wird jedoch die Notwendigkeit einer Versorgung des Plangebietes mit Dienstleistungen des Mobilfunks hervorrufen. Die Funkstandorte für diese Versorgung werden sich innerhalb des Plangebietes befinden müssen, um dort eine flächendeckende Mobilfunkversorgung erreichen zu können.</p> <p><i>Jedes Mobilfunknetz ist geografisch in viele aneinandergrenzende Gebiete unterteilt - die so genannten Funkzellen. Man spricht daher auch vom zellularen Aufbau der Netze. [...] Die einzelnen Funkzellen sind in der Regel wabenförmig und erstrecken sich über das gesamte Bundesgebiet. [...] Jede dieser Funkzellen wird von einer fest installierten Sende- und Empfangsanlage versorgt - der so genannten Mobilfunkbasisstation. Die Basisstationen bilden gewissermaßen die Knotenpunkte der Mobilfunknetze. [...] Typischerweise verfügt eine Basisstation über drei Antennen, die jeweils eine Funkzelle versorgen. Diese drei Sektorbereiche liegen direkt nebeneinander, sodass eine 360-Grad-Rundumabdeckung erzielt wird."</i> www.izmf.de</p> <p>Aus dieser Beschaffenheit der Mobilfunknetze folgt ein Zwangspunkt bei der Planung von Funkstandorten: Die Mobilfunkbasisstation muss sich zentral innerhalb des zu versorgenden Gebietes, der Funkzelle, befinden. Wird die Basisstation dezentral innerhalb der Funkzelle aufgebaut, wäre ein Teil der Funkzelle unversorgt. An dieser Stelle käme es zu einem Funkloch, An anderer Stelle würden sich die Funksignale der betreffenden Basisstation und der benachbarten Station überlagern. Wird die Basisstation sogar außerhalb des zu versorgenden Gebietes errichtet, bliebe dieses Gebiet</p>	<p>Kenntnisnahme: auf der Ebene des Flächennutzungsplans besteht insoweit kein Handlungsbedarf. Die Zulässigkeit von Mobilfunkanlagen beurteilt sich nach den Festsetzungen des Bebauungsplans. Eine funktionierende Mobilfunk-Versorgung liegt auch im Interesse des Betreibers.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>unversorgt.</p> <p>Es ist damit für die Sicherstellung einer ausreichenden und angemessenen Mobilfunkversorgung im Plangebiet notwendig, dass Mobilfunkanlagen innerhalb des Plangebietes bauplanungsrechtlich zulässig sind.</p> <p>2. Weiterhin ist es erforderlich, dass die bestehende Versorgung mit Telekommunikation erhalten bleibt. Insbesondere verläuft eine von unseren Funkstandorten Werl 0 (59457 Werl, Bahnhofstr. 7, Gem. Werl, Flur 35, Fl.-Nrn. 60,462 und Werl A44 (59457 Werl, Gem. Westbüderich, Flur 5, Fl.-Nr. 188) aus betriebene Richtfunkstrecke durch das Plangebiet. Diese Richtfunkstrecke darf nicht gestört werden. Die Richtfunktechnik hat vielfältige Anwendungsgebiete. So dient der Richtfunk beispielsweise der Verbindung weit voneinander entfernter Städte für die Versorgung mit leitungsgebundenen Diensten wie Festnetztelefonie, Internet via DSL / VDSL oder sonstiger Datenübertragung über das Festnetz. Ebenso wird der Richtfunk für die Anbindung von Funkstandorten an das Telekommunikationsnetz für die Versorgung mit GSM, UMTS oder der mobilen Breitbandversorgung LTE genutzt. Weiterhin wird die Richtfunktechnik auch von den Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben eingesetzt.</p> <p>Diese Richtfunktechnik funktioniert über eine Punkt- zu- Punkt- Verbindung zwei definierten Funkstandorten, die so genannte Richtfunkstrecke. Diese ist nur dann funktionsfähig, wenn eine direkte Sichtverbindung zwischen den mit einer Richtfunkverbindung angebotenen Funkstandorten besteht und zusätzlich die um diese direkte Sichtverbindung liegende dreidimensionale Fresnelzone von Hindernissen frei bleibt. In der Richtfunkstrecke oder der Fresnelzone liegende Hindernisse, wie etwa hohe Gebäude, Werbetafeln oder -pylone, stören die Verbindung so stark, dass diese zumeist ausfällt.</p> <p>Der Ausfall einer derart gestörten Richtfunkverbindung hat auch den Ausfall des damit betriebenen oder angebotenen Funkdienstes, also von Mobilfunk (GSM, UMTS oder LTE), Festnetz (Telefonie, Internet oder sonstige Datenübertragung) oder von Diensten der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben zur Folge. Folglich sind die direkten Sichtverbindungen und Fresnelzonen von Richtfunkstrecken von Hindernissen wie baulichen Anlagen freizuhalten.</p> <p>Wir müssen in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass die DFMG Deutsche Funkturm GmbH selbst ausschließlich Funkinfrastrukturen und keine eigenen Richtfunkanlagen betreibt. Daher können wir nur Auskunft zu unseren vorhandenen Funkstandorten und zu den dort betriebenen Richtfunktrassen geben. Wir können jedoch keine abschließende Auskunft über alle</p>	<p>Es sind in dem Bereich keine störenden Anlagen geplant.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>im Plangebiet vorhandenen Richtfunkfelder erteilen. Es ist daher nicht auszuschließen, dass durch das Plangebiet noch weitere uns nicht bekannte Richtfunkstrecken verlaufen. Um im Vorfeld Störungen oder Totalausfälle von Funkfeldern verhindern zu können, ist die Beteiligung der Richtfunkbetreiber erforderlich. Die Bundesnetzagentur ist die zuständige Behörde, die über eine vollständige Übersicht aller in Deutschland genehmigten Funkfelder verfügt und Auskunft über die betroffenen Richtfunkbetreiber liefern kann. Kontakt: Bundesnetzagentur; Referat 226/Richtfunk; Fehrbelliner Platz 3; 10707 Berlin.</p> <p>Wir bitten Sie, die von uns aufgezeigten Belange zu berücksichtigen und uns über den weiteren Fortgang des Planaufstellungsverfahrens zu informieren.</p> <p>85. Änderung des Flächennutzungsplanes M 1:5.000 (im Original)</p>  <p>The map shows a portion of the Werl area with various land use zones. A red area is labeled 'SO'. A red line is labeled 'vorhandene Rifu-Trasse'. The map includes symbols for buildings, trees, and other features.</p>	
10	<b>Stadt Düsseldorf – (Schreiben kommentarlos ohne Stellungnahme zurück an Stadt Werl)</b>	Kenntnisnahme
11	<p><b>Schreiben Amprion GmbH vom 21.07.2015</b></p> <p>Im Planbereich der o. a. Maßnahme verlaufen keine Höchstspannungsleitungen unseres Unternehmens.</p> <p>Planungen von Höchstspannungsleitungen für diesen Bereich liegen aus heutiger Sicht nicht vor.</p>	Kenntnisnahme

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Diese Stellungnahme betrifft nur die von uns betreuten Anlagen des 220- und 380-kV-Netzes.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitungen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben.</p>	
12	<p><b>Schreiben Evangelische Kirche von Westfalen vom 21.07.2015</b></p> <p>Gegen die obengenannte Planung bestehen keine Bedenken.</p>	Kenntnisnahme
13	<p><b>Schreiben Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen vom 21.07.2015</b></p> <p>Zur 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl nimmt der Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen, handelnd durch das Regionalforstamt Soest-Sauerland, nachfolgend Stellung.</p> <p>Von dem Vorhaben werden forstliche Belange nicht betroffen. Es werden keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen.</p>	Kenntnisnahme
14	<p><b>Schreiben Bezirksregierung Arnsberg Dez. 25 (Verkehr) vom 24.07.2015</b></p> <p>Meine Stellungnahme vom 30.9.2014 behält weiterhin Ihre Gültigkeit</p>	<p>Es wird auf die Abwägung zu Nr. II. 15 der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB verwiesen. Es wird darüber hinaus auch auf die Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Sauerland Hochstift vom 21.08.2015 (nachfolgend Nr. II. 54) und auf die Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW Autobahnniederlassung Hamm, vom 10.09.2015 (nachfolgend Nr. II. 63) verwiesen.</p>
15	<p><b>Schreiben GASCADE Gastransport GmbH vom 28.07.2015</b></p> <p>Wir antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH &amp; Co. KG.</p>	

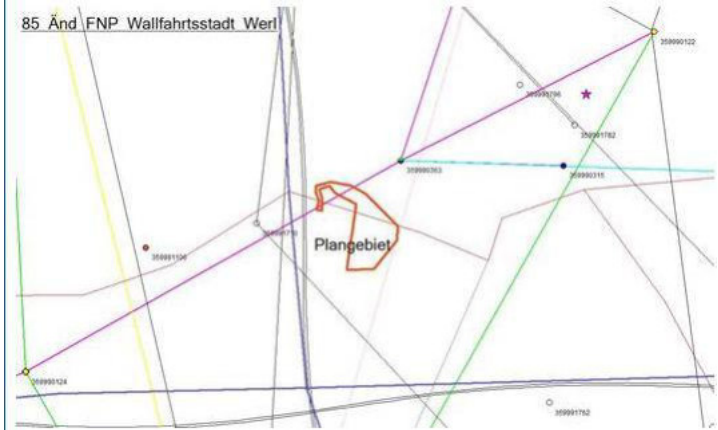


85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Anlagen teilen wir Ihnen mit, dass unsere Anlagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen sind. Dies schließt die Anlagen der v. g. Betreiber mit ein.</p> <p>Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich Kabel und Leitungen anderer Betreiber in diesem Gebiet befinden können. Diese Betreiber sind gesondert von Ihnen zur Ermittlung der genauen Lage der Anlagen und eventuellen Auflagen anzufragen. Die GASCADE kann <b>nur</b> für ihre eigenen Anlagen Auskunft geben und für die Anlagen der Anlagenbetreiber, welche GASCADE mit der Beauskunftung beauftragt haben (s. o.).</p>	Kenntnisnahme
16	<p><b>Schreiben Gelsenwasser vom 28.07.2015</b></p> <p>Für die Benachrichtigung über das o. g. Vorhaben danken wir. Anregungen dazu haben wir nicht.</p>	Kenntnisnahme
17	<p><b>Schreiben QSC AG vom 28.07.2015</b></p> <p>In Bezug auf Ihr Bauvorhaben zur 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl sind Richtfunkstrecken der QSC AG nicht betroffen.</p>	
18	<p><b>Schreiben Stadt Witten vom 06.08.2015</b> (Schreiben vom 30.10.2014 aus der frühzeitigen Beteiligung wurde beigefügt)</p> <p>Zu den hier eingereichten Unterlagen zu o.g. Planverfahren verweise ich auf die Stellungnahme der Stadt Witten v. 30.10.2014 (Anlage).</p> <p>Die dort dargelegten Bedenken wegen der o.g. Planung entgegenstehender landesplanerischer und regionalplanerischer Ziele werden in vollem Umfang aufrechterhalten.</p> <p>Gleichzeitig wird noch einmal darauf hingewiesen, dass aus einer Verweigerung der Einhaltung der - auch von der Stadt Werl durch Mitgliedschaft des regionalen Einzelhandelskonzeptes östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche akzeptierten Regeln des regionalen Einzelhandelskonzeptes - eine Abwägungsfehlerhaftigkeit der Planung in formeller wie materiell-rechtlicher Hinsicht folgt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es ist nicht zutreffend, dass die Stadt Werl die Einhaltung der Regeln des Regionalen Einzelhandelskonzepts östliches Ruhrgebiet verweigere. Die Stadt Werl hat im Rahmen des Verfahrens zur Herstellung des regionalen Konsenses ausführlich dargelegt, dass gerade am REHK deutlich werde, dass es für die atypische, überörtliche Handelsform FOC weder Ziele noch Kriterien definie-</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>re und somit für die Beurteilung von FOC kein geeignetes Instrument darstelle. Bei der Formulierung der Ansiedlungskriterien im REHK ist offenbar nicht an den Ansiedlungsfall eines FOC gedacht worden. Die Kriterien des Regionalen Einzelhandelskonzepts östliches Ruhrgebiet erfassen den Ansiedlungsfall eines Hersteller-Direktverkaufszentrums (Factory-Outlet-Center) daher nicht und stehen daher der FOC-Ansiedlung nicht entgegen. Im Übrigen kann nach der Geschäftsordnung des Arbeitskreises „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche“ (Stand Dezember 2011) der regionale Konsens auch erteilt werden, wenn ein Vorhaben die Kriterien des REHK nicht einhält, aber erkennbar ist, dass das Vorhaben dem Sinn und den festgelegten Zielen grundsätzlich entspricht.</p> <p>Darüber hinaus besteht keine Verpflichtung der Mitgliedskommunen, nur Planvorhaben durchzuführen, für die ein regionaler Konsens besteht. Im Regionalen Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet heißt es dazu ausdrücklich: „Kommt der Arbeitskreis zu einem negativen Votum, werden die Bedenken der Beteiligten von der Geschäftsstelle abschließend zusammengestellt. Dazu können auch konkrete Anregungen zu den Inhalten ggf. einzuholender zusätzlicher Fachgutachten gehören. <b>Die betroffene Kommune entscheidet dann, ob sie die Planung weiter verfolgt. In diesem Fall muss sie das negative Votum jedoch in das formelle Genehmigungsverfahren mitnehmen.</b> Die planende Kommune informiert die Geschäftsstelle über die weitere Vorgehensweise und ggf. über das Ergebnis des formellen Genehmigungsverfahrens. Die Ergebnisse werden an alle Beteiligten weitergeleitet“ (Fortschreibung 2007, Seite 81; an der zweiten Fortschreibung des REHK hat sich die Stadt Werl nicht beteiligt). Das Regionale Einzelhandelskonzept stellt es also in die Entscheidung der planenden Kommune, ob und in welcher Weise sie das Votum des Arbeitskreises umsetzt. Auch in der Geschäftsordnung des Arbeitskreises „Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche“ (Stand Dezember 2011) heißt es, dass Entscheidungen über den regionalen Konsens (wozu auch die Feststellung gehört, dass ein regionaler Konsens nicht besteht) in die förmlichen Planverfahren mitgenommen werden</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>und bei der Entscheidung der Standortkommune über das Projekt zu berücksichtigen sind.</p> <p>Auch nach dem Baugesetzbuch stellen städtebauliche Entwicklungskonzepte und sonstige städtebauliche Planungen, die die Gemeinde beschlossen hat, einen Abwägungsbelang dar, der mit den anderen einschlägigen öffentlichen und privaten Belangen gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen ist (§ 1 Abs. 6/Abs. 7 BauGB). Anders als von der Stadt Witten vertreten, wäre es abwägungsfehlerhaft, wenn sich die Stadt Werl an das Votum des Arbeitskreises gebunden sähe.</p>
19	<p><b>Schreiben Stadt Ennepetal vom 07.08.2015</b></p> <p>Zu dem oben genannten Bauleitplanverfahren ist die Stadt Ennepetal nicht beteiligt worden. Dies bedaure ich sehr, da die Belange der Stadt Ennepetal, wie schon in der Stellungnahme vom 21.10.2014 zur frühzeitigen Unterrichtung dargelegt, betroffen sind.</p> <p>Diese Stellungnahme halte ich in vollem Umfang aufrecht. Vorsorglich füge ich mein damaliges Schreiben diesem Schreiben als Anlage bei.</p> <p>Ich rege daher an, das Planverfahren einzustellen.</p>	<p>Die Stadt Ennepetal ist mit Schreiben vom 04.08.2015 beteiligt worden.</p> <p>Die Stadt Ennepetal hat in der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung mit Datum vom 21.10.2014 eine Stellungnahme abgegeben, die ordnungsgemäß berücksichtigt und abgewogen worden ist. Im Rahmen der Behörden- und Trägerbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB ist die Stadt Ennepetal mit E-Mail-Schreiben vom 04.08.2015 beteiligt worden und hat die vorliegende Stellungnahme abgegeben.</p> <p>Auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b im Rahmen der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>
20	<p><b>Schreiben E-Plus Mobilfunk GmbH vom 10.08.2015</b></p> <p>Die Überprüfung Ihres Anliegens ergab, dass aus Sicht der E-Plus Mobilfunk GmbH keine Be-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>lange zu erwarten sind. Der Abstand zur nächstgelegenen Richtfunkstrecke beträgt mehr als 200 m. Die schwarzen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen der E-Plus Mobilfunk GmbH (zusätzliche Info: farbige Verbindungen gehören zu Telefonica Germany).</p> 	
21	<p><b>Schreiben Kreis Soest vom 11.08.2015</b></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>Planungsrechtlich verweise ich auf meine Stellungnahme vom 29.10.2014.</p> <p>Aus landschaftsfachlicher Sicht ergeben sich zur o.g. Planung keine neuen Hinweise. Die landschaftsfachlichen Unterlagen datieren für den LBP vom März 2014 und von der ASP vom 13.09.2013!</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Schutzgebiete</u> Schutzgebiete sind durch die Planung nicht betroffen.</li> <li>• <u>Landschaftsplan</u></li> </ul>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 24 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p> <p>Kenntnisnahme Die Gutachten wurden bereits zu Beginn des Bauleitplanverfahrens erstellt und lagen den Behörden, den TöB und der Öffentlichkeit von Anfang an vor.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Der Landschaftsplan Werl trifft keine entgegenstehenden Festsetzungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Eingriffsregelung</u> Das Vorhaben stellt durch die Versiegelung von ca. 11 Hektar Ackerland und der optischen Wirkung der geplanten Gebäude einen Eingriff in Natur und Landschaft dar (gemäß § 14 Bundesnaturschutzgesetz, BNatSchG). Das Thema Eingrünung, Festsetzungen des erhaltenswerten Gehölzbestandes und Kompensation soll auf Ebene des Bebauungsplanes verschoben werden.</li> <li>• <u>Artenschutz</u> Auf Ebene der Flächennutzungsplanung sind die Artenschutzbelange im Sinne einer überschlüssigen Vorabschätzung zu berücksichtigen. Dies wurde mit den vorgelegten Unterlagen erfüllt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass bei der Realisierung des Vorhabens möglicherweise die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für geschützte Tier- und Pflanzenarten nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz berührt werden. Deshalb ist im Hinblick auf die Feldlerche, der 11 ha Lebensraum bzw. Platz für 2 Brutpaare entzogen werden, Stufe 2 der ASP zum Bebauungsplan durchzuführen.</li> </ul> <p>Das Vorhaben ist nur zulässig, wenn bei der Realisierung der beantragten Maßnahme die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für geschützte Tier- und Pflanzenarten nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz nicht berührt werden.</p> <p>Aus Sicht des Immissionsschutzes bestehen gegen das o. g. Vorhaben keine Bedenken. Besondere Nebenbestimmungen und Anregungen werden nicht vorgeschlagen.</p> <p>Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens für den B-Plan Nr. 117 „Am Hellweg“ der Stadt Werl wurden die zu erwartenden Immissionspegel in der Umgebung durch das Bauvorhaben (FOC) anhand eines Gestaltungskonzeptes, das parallel zum Bauleitplanverfahren entwickelt wurde, prognostiziert. Die Berechnungen kommen zum Ergebnis, dass auch an den ungünstigsten benachbarten Wohnhäusern die Richtwerte für Allgemeine Wohngebiete nach der TA Lärm um mindestens 6 dB(A) zur Tageszeit unterschritten werden. Insofern sind noch erhebliche Reserven vorhanden.</p> <p>Ein Nachtbetrieb des „FOC“ ist nicht vorgesehen.</p> <p>Bezüglich des Verkehrslärms wird auf die Stellungnahme der zuständigen TöB verwiesen. Weitere Hinweise aus anderen Abteilungen wurden nicht gegeben.</p>	<p></p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	Diese Stellungnahme wird zugleich abgegeben für die Landrätin als Untere Staatliche Verwaltungsbehörde - Planungsaufsicht.	
<b>22</b>	<p><b>Schreiben Stadt Paderborn vom 11.08.2015</b></p> <p>Im Rahmen der Offenlage verweise ich auf unsere Stellungnahme vom 22.10.2014, die wir im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens abgegeben haben. Den dortigen Einwand erhalten wir aufrecht.</p>	Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.
<b>23</b>	<p><b>Schreiben Westnetz GmbH vom 12.08.2015</b></p> <p>Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bestehen unsererseits keine Bedenken, Anregungen oder eigene Planungen.</p> <p>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 (hier zum Großteil nur Mittelspannungs- und Fernmeldekabel -&gt; Strom-Verteilnetzanlagen betreibt auch ein weiterer Netzeigentümer).</li> </ul> <p>Diese Stellungnahme ergeht für die betroffenen Anlagen der Verteilungsnetze Strom im Auftrag der RWE Deutschland AG. Die Strom-Verteilnetzanlagen verlaufen dort mit ausreichendem Abstand zum vorliegenden Plangebiet. Die Gas-Hochdrucknetze und Strom-Hochspannungsverteilstromanlagen verlaufen mit ausreichendem Abstand zum vorliegenden Plangebiet und sind somit nicht betroffen.</p> <p>Bitte beteiligen Sie zusätzlich die Thyssengas GmbH direkt. Die Anschrift lautet: Thyssengas GmbH, 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>Kenntnisnahme</p> <p>Thyssengas wurde beteiligt, vgl. Stellungnahme Nr. II. 5 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung</p>
<b>24</b>	<p><b>Schreiben Einzelhandelsverband Südwestfalen e.V. vom 13.08.2015</b></p> <p>Zu der o. a. Flächennutzungsplan-Änderung hatten wir bereits mit Schreiben vom 30.10.2014</p>	Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Stellung genommen.</p> <p>Nach wie vor sehen wir keine Möglichkeit, das Vorhaben in der geplanten Form zu realisieren.</p>	<p>aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
25	<p><b>Schreiben Stadt Iserlohn vom 13.08.2015</b></p> <p>Die Stadt Iserlohn hat im Zuge der frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 Abs.1 BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB zur 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl ausführlich Stellung genommen.</p> <p>Die hier vorgebrachten Bedenken hinsichtlich der Ansiedlung des Factory Outlet Centers werden in vollem Umfang aufrechterhalten. Mein Schreiben vom 10.11.2014 füge ich in der Anlage noch einmal bei.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>
26	<p><b>Schreiben Stadt Soest vom 13.08.2015</b></p> <p>Mit Ihrem Schreiben vom 07.07.2015 informieren Sie über die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB sowie der Nachbarkommunen gem. § 2 Abs. 2 BauGB und die öffentliche Auslegung des Planentwurfs im Zeitraum vom 20.07.2015 bis 28.08.2015. Zugleich bitten Sie um Stellungnahme zu dem Planentwurf und der Begründung bis zum 21.08.2015. Die Stadt Soest hat sich bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zu der in Rede stehenden Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Werl geäußert.</p> <p>Nach wie vor ist die Stadt Soest der Auffassung, dass die aktuellen Entwicklungen im Einzelhandel im Zusammenwirken mit der Digitalisierung, dem demographischen Wandel und der Notwendigkeit nachhaltigen klimafreundlichen Handelns stehen und insbesondere den ländlichen Raum vor die großen Herausforderungen und Aufgabenstellungen, die Nutzungsvielfalt unserer Städte und Gemeinden zu sichern und weiter zu entwickeln, stellen. Die Konzentrationsprozesse im Einzelhandel sowie die Entwicklungen des Internethandels haben in weiten Teilen des ländlichen Raumes ungleich größere Auswirkungen als in den Ballungsräumen, da Versorgungsstrukturen sowohl im Bereich der Nahversorgung als auch für mittel- und langfristige Güter zusammen zu brechen drohen.</p> <p>Aus diesen Gründen gewinnen regionale Prozesse und Zusammenschlüsse mit dem Ziel der</p>	<p>Kenntnisnahme:</p> <p>Die Stellungnahme vom 13.08.2015 ist identisch mit der Stellungnahme der Stadt Soest vom 27.10.2015 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung. Auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 a und b im Rahmen der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird daher verwiesen.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Abstimmung von Programmen, Plänen und Projekten im ländlichen Raum eine immer größere Bedeutung, um gemeinsam die Regionen und die Kommunen zu stärken. Dies wird auch durch unterschiedliche Programme und Fördermittel für lokale und regionale Projekte unterstützt. Zu verweisen sei an dieser Stelle auf das NRW-Strukturförderprogramm Regionale 2013, aktuell auf das europäische Förderprogramm LEADER, aber auch auf die 'reguläre Städtebauförderung' mit der besonderen Akzentsetzung auf die historischen Stadt- und Ortskerne. An den damit verbundenen Vorgaben und Zielsetzungen orientieren sich die Kommunen im Rahmen ihrer Entwicklungsplanungen. Der Bund und das Land unterstützen diese bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen mit erheblichen Förderbeträgen, was zu einer deutlichen Aufwertung und Funktionsstärkung der Innenstädte und Ortskerne beigetragen hat. An diesen Prozessen beteiligt sich auch die Stadt Werl und profitiert von diesen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund nehme ich folgend zu dem oben genannten Bauleitplanverfahren im Rahmen des Beteiligungsverfahrens Stellung:</p> <p><b>Einleitung</b></p> <p>Gegenstand des Bauleitplanverfahrens ist die Absicht der Stadt Werl ein Herstellerdirektverkaufszentrums (Factory-Outlet-Center, kurz FOC) mit einer max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> südlich der Bundesstraße 1, nahe der A 445, Anschlussstelle Werl-Zentrum, Büderich auf einer Fläche von ca. 12 ha anzusiedeln.</p> <p>Da der Vorhabenstandort zurzeit im planungsrechtlichen Außenbereich liegt, setzt die Realisierung des großflächigen Einzelhandelsvorhabens zuvor eine entsprechende bauleitplanerische Flächenausweisung voraus. Zu diesem Zweck beabsichtigt die Stadt Werl auf der Ebene des Flächennutzungsplans die bisherige Darstellung einer Fläche für die Landwirtschaft in die Darstellung eines sonstigen Sondergebietes „Großflächiger Einzelhandel - Herstellerdirektverkaufszentrum" mit max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> zu ändern, wobei der Sortimentsschwerpunkt auf Bekleidung/Sportbekleidung, Schuh- und Lederwaren sowie Sportschuhe liegen soll. Darüber hinaus sollen weitere Sortimente im begrenzten Rahmen angeboten werden: Spielwaren, Haushaltswaren inkl. Elektrokleingeräte, Glas/Porzellan/Keramik (GPK), Haus- und Tischwäsche/Bettwaren/Gardinen, Sportgeräte/Sportartikel, Möbel, Süßwaren/Schokolade/Feinkost, Körperpflegemittel/Kosmetik, Uhren/Schmuck und Sonnenbrillen.</p> <p>Auch im Rahmen des laufenden Beteiligungsverfahrens zur 85. Änderung des Flächennutzungsplans sehe ich davon ab, detailliert zu den Planinhalten und den insoweit aufgeworfenen Zweifeln an ihrer Geeignetheit zur ausreichend bestimmten Festschreibung der angebliehen Besonderheiten des Einkaufszentrentyps „Factory-Outlet-Center" sowie zu den Ab-</p>	



Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>wägungsgrundlagen aus dem Gutachten der Firma Ecostra Stellung zu nehmen. Dies erscheint mir deshalb nicht veranlasst zu sein, weil die Planung eindeutig raumordnungsrechtswidrig ist. Ich gehe davon aus, dass die Staatskanzlei NRW und die Bezirksregierung Arnsberg als zuständige Raumordnungsbehörden die rechtliche Einschätzung der Stadt Werl zur Rechtswidrigkeit der landesplanerischen Ziele des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW sowie der regionalplanerischen Flächenausweisung nicht teilen und daher das eingeleitete Bauleitplanverfahren nicht zu einem rechtswirksamen Abschluss gebracht werden kann, Ich beschränke mich daher nachfolgend auf Ausführungen zu den raumordnungsrechtlichen Anforderungen und möchte im Übrigen nur noch kurz auf die Pflichtenstellung der Stadt Werl als Mitgliedsgemeinde des regionalen Einzelhandelskonzeptes 'Östliches Ruhrgebiet' eingehen.</p> <p>Im Einzelnen:</p> <p><b>Raumordnung</b></p> <p>Gem. § 1 Abs. 4 BauGB ist die Bauleitplanung der Gemeinden den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Anpassungspflicht löst für die planenden Gemeinden eine strikte Bindungswirkung aus. Sie ist durch die Gemeinden auch nicht im Wege planerischer Abwägungsentscheidung überwindbar. Ziele der Raumordnung enthalten in NRW insbesondere der Landesentwicklungsplan und die Regionalpläne. Hier steht der Bauleitplanung der Stadt Werl der sachliche Teilplan „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW ebenso wie der aktuelle Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg (2012) entgegen.</p> <p><b>1. Landesplanung</b></p> <p>Nach Ziel 1 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Nach Ziel 2 dürfen derartige Kern- und Sondergebiete mit zentrenrelevanten Sortimenten nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Als zentrenrelevant gelten dabei die in der Anlage 1 zum sachlichen Teilplan aufgeführten Sortimente sowie weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente. Ausnahmen von diesem Ziel 2 sieht der sachliche Teilplan nur für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten und in Ziel 5 für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten vor.</p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Mit diesen landesplanerischen Zielvorgaben ist die Bauleitplanung der Stadt Werl offensichtlich unvereinbar. Der Vorhabenstandort ist im Regionalplan als Freiraum festgelegt. Es handelt sich auch offensichtlich nicht um einen Standort innerhalb eines zentralen Versorgungsbereiches.</p> <p>Dies hat die Stadt Werl auch selbst erkannt. Sie meint jedoch ausweislich der Entwürfe der Planbegründungen, sich über die raumordnerische Zielbindung hinwegsetzen zu können, weil sie der Auffassung ist, die regionalplanerische Festlegung des Freiraums sei ebenso wie Ziel 2 des sachlichen Teilplans <i>offensichtlich rechtswidrig</i>. Hinsichtlich des Ziels 2 meint die Stadt Werl sogar, die Verfassungswidrigkeit der Zielvorgabe feststellen zu können.</p> <p>Die Ausführungen in den Planbegründungen zur angeblichen Rechts- bzw. Verfassungswidrigkeit der landesplanerischen Vorgaben vermögen nicht zu überzeugen. Die Gesetzgebungskompetenz des Landes NRW für die Plansätze des sachlichen Teilplans ist schon deshalb nicht zweifelhaft, weil nicht im Sinne bodenrechtlicher Regelungen die unmittelbaren Beziehungen des jeweiligen Grundstückseigentümers zum Grund und Boden und damit die Zulässigkeit von Vorhaben geregelt wird, sondern das Land den Gemeinden einen Handlungsrahmen für die Bauleitplanung setzt. Die Plansätze des sachlichen Teilplans bedürfen daher der planerischen Umsetzung durch die Gemeinden als nachgeordnete Planungsträger, um erst so ihren Ordnungs- und Entwicklungsauftrag auch gegenüber dem einzelnen Raumnutzer zu erfüllen. Es handelt sich daher um raumordnerische Vorgaben und nicht um dem Bodenrecht zuzuordnende Vorschriften mit unmittelbarem Bezug zur Nutzung von Grund und Boden.</p> <p>Auch die Heranziehung der Rechtsprechung des OVG NRW zu § 24 a LEPro NRW a.F. vermag nicht zu überzeugen. Dieser Vorschrift hatte das OVG NRW die Zielqualität in Ermangelung eines eigenständigen räumlichen oder sachlichen Regelungsgehaltes abgesprochen. Dies beruhte jedoch lediglich darauf, dass in der damaligen Vorschrift die geforderte Integration von Einzelhandelsgroßprojekten von der Ausweisung zentraler Versorgungsbereiche durch die Gemeinden abhängig gemacht worden war. Dies ist bei der heutigen Regelung gerade nicht der Fall.</p> <p>Festzuhalten bleibt damit, dass die raumordnerischen Zielbestimmungen 1 und 2 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW der Bauleitplanung der Stadt Werl entgegenstehen.</p> <p>Ob auch das Beeinträchtigungsverbot der Zielbestimmung 3 des sachlichen Teilplans der Bauleitplanung der Stadt Werl entgegensteht, kann von mir derzeit noch nicht eingeschätzt werden. Ich behalte mir jedoch vor, das von der Stadt Werl eingeholte Gutachten des Sachverständigenbüros ecostra einer kritischen Prüfung zu unterziehen.</p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p><b>2. Regionalplanung</b></p> <p>Zur Regionalplanung hatte ich bereits darauf hingewiesen, dass die regionalplanerische Festlegung des Plangebietes als Freiraum der Ausweisung eines Sondergebietes für großflächigen Einzelhandel offensichtlich entgegensteht.</p> <p><b>3. Rechtliche Konsequenzen</b></p> <p>Wegen der entgegenstehenden landesplanerischen und regionalplanerischen Ziele wird die Bezirksregierung Arnsberg im Verfahren nach § 34 Landesplanungsgesetz die Vereinbarkeit der Bauleitplanung der Stadt Werl mit den geltenden Zielen der Raumordnung nicht feststellen können. Zudem wird die nach § 6 BauGB erforderliche Genehmigung der Flächennutzungsplanänderung von der Bezirksregierung nicht erteilt werden können. Letztlich liegen hier natürlich auch die Voraussetzungen für eine raumordnerische Untersagung der Bauleitplanung der Stadt Werl nach § 14 Abs. 1 ROG durch die zuständige Raumordnungsbehörde vor.</p> <p><b>Abwägungsgrundlagen</b></p> <p>Die Stadt Werl ist Mitgliedsgemeinde des regionalen Einzelhandelskonzeptes 'Östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche'. Unter Hinweis auf diese Mitgliedschaft hat die Stadt Werl eine Mitarbeit im Regionalen Einzelhandelskonzept Hochsauerlandkreis / Kreis Soest abgelehnt. Ziel des REHK 'östliches Ruhrgebiet' ebenso wie des REHK HSK / SO ist ein abgestimmtes Vorgehen in der Region zur Vermeidung eines übergroßen Angebotes an großflächigen Einzelhandelsbetrieben. Alle Mitgliedsgemeinden gemeinsam streben die Stärkung der innerstädtischen Zentren sowie die Stärkung der Stadtteilzentren mit ihrer Grundversorgung an. Sie haben ein ergänzendes Versorgungsnetz von Sondergebieten lediglich mit nicht zentrenrelevanten Angeboten auch an ausgewählten Standorten außerhalb der Zentren anerkannt.</p> <p>Mit dieser Zielsetzung hat auch die Stadt Werl die interkommunale Vereinbarung zum regionalen Einzelhandelskonzept 'Östliches Ruhrgebiet' unterzeichnet und sich hierin verpflichtet, großflächige Einzelhandelsvorhaben im Kreis betroffener Kommunen nachbarlich mit dem Ziel zu erörtern, einen regionalen Konsens herzustellen. Die Stadt Werl hat ihr Einverständnis erklärt, das REHK-Gutachten inhaltlich und verfahrensmäßig zur Gesprächsgrundlage zu machen. Letztlich hat die Stadt Werl die Verpflichtung übernommen, die im regionalen Konsens getroffenen Vereinbarungen durch entsprechende planungsrechtliche Maßnahmen einzuhalten und umzusetzen'. Dass gerade diese letzte Verpflichtung unter dem Vorbehalt der Unantast-</p>	

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>barkeit der gemeindlichen Letztentscheidung über die kommunale Bauleitplanung im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB steht, bedarf dabei keiner besonderen Betonung. Der interkommunalen Vereinbarung kommt insoweit primär eine Bedeutung für die Steuerung der kommunalen Abwägungsentscheidung zu. In formeller Hinsicht ist dies die Verpflichtung zu einer besonderen Ausgestaltung des interkommunalen Abstimmungsprozesses zwischen den Mitgliedsgemeinden des regionalen Einzelhandelskonzeptes. In materiell-rechtlicher Hinsicht ist die Stadt Werl verpflichtet, das Ergebnis der nachbarlichen Erörterung mit besonderem Gewicht in der eigenen Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen.</p> <p>Die Stadt Werl verstößt in beiderlei Hinsicht gegen ihre Verpflichtungen als Mitgliedskommune des regionalen Einzelhandelskonzeptes, wenn sie sich schon in formeller Hinsicht dem Verfahren zur Herstellung eines regionalen Konsenses mit der Argumentation entziehen will, dass ein positives Ergebnis der nachbarlichen Erörterung nicht absehbar sei.</p> <p>Aus der Verweigerung der Einhaltung der Regeln des regionalen Einzelhandelskonzeptes folgt die Abwägungsfehlerhaftigkeit der Planung in formeller wie materiell-rechtlicher Hinsicht.</p> <p>Zusammenfassend hält die Stadt Soest das geplante FOC für nicht genehmigungsfähig, da die landesplanerischen Ziele des LEP, sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel dem entgegen stehen, ebenso wie die Ziele des Regionalplans. Die Stadt Werl hat sich in ihrer Vorgehensweise und in ihrer Zielsetzung und Argumentation auch gegen die Region und interkommunal vereinbarte Regelungen gestellt.</p> <p>Aus den o.g. Gründen werden die vorgetragenen Einwendungen der Stadt Soest gegen die eingeleitete Planung explizit aufrechterhalten und die Errichtung eines FOC abgelehnt.</p>	
27	<p><b>Schreiben Stadt Werne vom 13.08.2015</b></p> <p>Bezüglich des o.g. Planverfahren beziehe ich mich auf die seitens der Stadt Werne abgegebene Stellungnahme vom 03.12.2014. Da sich kein neuer Sachverhalt ergeben hat, erhalte ich die damals beschriebenen Inhalte vollumfänglich aufrecht.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>
28	<p><b>Schreiben Stadt Sundern vom 13.08.2015</b></p> <p>Mit Schreiben vom 07.07.2015 beteiligen Sie die Stadt Sundern im Rahmen der öffentlichen Auslegung der 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl als Nachbarkom-</p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>mune gern § 2 Abs 2 BauGB Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme endet am 21.08.2015.</p> <p>Die Stadt Sundern hatte sich bereits zu den Planungen im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 21.11.2014 geäußert.</p> <p>Die dort vorgetragenen Bedenken gegen die Planungen der Stadt Werl werden weiterhin aufrechterhalten Insofern beziehe ich mich explizit auf die Inhalte des Schreibens der Stadt Sundern vom 21.11.2014</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>
29	<p><b>Schreiben Bezirksregierung Arnsberg Dez. 33 Landeskultur, Agrarstruktur, integr. Landentwicklung vom 14.08.2015</b></p> <p>Aus Sicht der allgemeinen Landeskultur / Agrarstruktur und integrierter Landentwicklung werden die in der Stellungnahme vom 19.11.2014 vorgebrachten Bedenken aufrechterhalten. In den Abwägungsvorschlägen der Verwaltung finden die gemachten Einwendungen keine ausreichende Berücksichtigung.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 35 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p> <p>Es wird darüber darüber hinaus auch auf die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer NRW vom 27.08.2015 verwiesen (nachfolgend Nr. 60).</p>
30	<p><b>Schreiben IHK Arnsberg vom 14.08.2015</b></p> <p>Mit Schreiben vom 24.10.2014 haben wir im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung bereits umfangreich zu der oben genannten Planung Stellung genommen. Im Ergebnis sind wir zu der Einschätzung gelangt, dass das Vorhaben den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Werl schädigt und negative Vorbildwirkung für die künftige Bauleitplanung der Stadt Werl und die bauordnungsrechtliche Genehmigungspraxis sowie ggf. auch die Ansiedlungspolitik in der Region hat.</p> <p>Insbesondere widerspricht die Planung - wie unsererseits bereits ausführlich dargelegt - nach wie vor geltenden, grundlegenden Zielen der Landes- und Regionalplanung zur Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel. Entsprechend verbleiben wir vollumfänglich bei unserer Stellungnahme vom 24.10.2014.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 22 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>
31	<p><b>Schreiben Gemeinde Bönen vom 17.08.2015</b></p> <p>Ich halte an der ausführlichen Stellungnahme der Gemeinde Bönen vom 31.10.2014 inhaltlich</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b</p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	fest und spreche mich gegen die Planung der Stadt Werl aus. Das geplante Factory-Outlet-Center ist nicht genehmigungsfähig, da die landesplanerischen Ziele des Landesentwicklungsplanes, sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel, und die Ziele des Regionalplanes dem - wie im o.g. Schreiben erläutert - entgegenstehen.	aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.
<b>32</b>	<b>Schreiben Kreispolizeibehörde Soest vom 17.08.2015</b>  Seitens der Kreispolizeibehörde Soest bestehen aus verkehrsrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Änderung des Flächennutzungsplanes.	Kenntnisnahme
<b>33</b>	<b>Schreiben Lippeverband vom 17.08.2015</b>  Gegen die o.g. Änderung des Flächennutzungsplanes bestehen unsererseits keine Anregungen oder Bedenken.	Kenntnisnahme
<b>34</b>	<b>Schreiben Stadt Arnsberg vom 17.08.2015</b>  Ich beziehe mich auf mein Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens an Sie gerichtetes Schreiben vom 27.11.2014 und halte die dortigen Einwände aufrecht.	Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 a und b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.
<b>35</b>	<b>Schreiben Stadt Lünen vom 17.08.2015</b>  Zu dem oben genannten Bauleitplanverfahren nehme ich im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gem. § 2 Abs. 2 BauGB wie folgt Stellung:  Zu dem geplanten Vorhaben eines Factory Outlet Center hat die Stadt Lünen bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung mit Schreiben vom 8.12.2014 ausführlich Stellung genommen. Diese Stellungnahme war mit den Nachbarkommunen bzw. Mitgliedskommunen des Regionalen Einzelhandelskonzeptes für das östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche (REHK) inhaltlich abgestimmt.  Ihre Abwägungsvorschläge zu den von mir vorgebrachten Bedenken und Anregungen habe ich zur Kenntnis genommen. Ich halte meine Bedenken allerdings gleichwohl vollumfänglich aufrecht und verweise daher diesbezüglich nochmals auf meine Stellungnahme	Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>vom 8.12.2014.</p> <p>An einem Punkt möchte ich jedoch ergänzend Stellung nehmen. Auf die Ausführungen der Stadt Bochum (Ifd. Nr. 36 der Tabelle), die ebenso wie die Stadt Lünen Mitglied des REHK ist, bezüglich der Mitgliedschaft im REHK und der Diskrepanz zu dem jetzt beabsichtigten Vorhaben formulieren Sie folgendes:</p> <p>„Bereits am 26.4.2013 und am 21.11.2014 wurden Informationen an den Regionalen Arbeitskreis gegeben. Am 21.1.2015 wurde der regionale Konsens beantragt. Gerade am REHK wird deutlich, dass es für die atypische, überörtliche Handelsform FOC weder Ziele noch Kriterien definiert und somit für die Beurteilung von FOC kein geeignetes Instrument darstellt. Bei der Formulierung mit den Ansiedlungskriterien im REHK ist offenbar nicht an den Ansiedlungsfall eines FOC gedacht worden.“</p> <p>Dazu ist folgendes zu sagen: Die Informationen Ihrerseits in den Arbeitskreis waren zunächst sehr dürftig und wurden im Weiteren von Ihnen nur auf Bitten des Arbeitskreises dort vorgebracht. Der Antrag auf Regionalen Konsens ist in der Sitzung im Februar 2015 behandelt worden. Der Konsens wurde nicht erteilt, da die Kriterien des REHK nicht erfüllt sind. Ihre Schlussfolgerung, dass der regionale Konsens keine geeignetes Instrument zur Beurteilung des FOC-Vorhabens sei, ist allerdings aus meiner Sicht nicht haltbar. Aus der Rechtssprechung und der Kommentierung zur BauNVO (z. B. Fickert/Fieseler, 11. Aufl. § 11, Rn. 18.10) ist eindeutig zu entnehmen, dass FOC als großflächige Einzelhandelsbetriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO zu beurteilen sind. Auch der Einzelhandelserlass NRW ist an dieser Stelle unmissverständlich (vgl. Nr. 2.2). Das REHK selbst stellt in der 2. Fortschreibung des Gutachtens in Kapitel 7 klar, dass FOC als Einkaufszentren im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO anzusehen sind. Insofern gibt es keinen Grund und auch keine Rechtfertigung dafür, für FOC andere Beurteilungskriterien heranzuziehen als für jede andere großflächige Betriebsform des Einzelhandels. Das von Ihnen beabsichtigte FOC widerspricht den Zielen des REHK, erfüllt nicht die Kriterien und ist daher nicht konsensfähig.</p>	<p>§ 11 Abs. 3 BauNVO regelt, dass Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe grundsätzlich nur in Kerngebieten und für sie festgesetzten Sondergebieten zulässig sind. Diese Vorgabe wird beachtet, denn im Rahmen der 85. Änderung des Flächennutzungsplanes wird ein Sonstiges Sondergebiet „Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum“ dargestellt.</p> <p>Anders als das Regionale Einzelhandelskonzept regelt § 11 Abs. 3 BauNVO nicht, an welcher Stelle derartige Baugebiete räumlich dargestellt oder festgesetzt werden und wo dementsprechend Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und auch FOC angesiedelt werden dürfen. Die Regelungsgegenstände von § 11 Abs. 3 BauNVO und des Regionalen Einzelhandelskonzepts sind also unterschiedlich. § 11 Abs. 3 BauNVO steht daher der Ansicht der Stadt Werl, dass bei den Ansiedlungskriterien des REHK der Ansiedlungsfall eines FOC nicht bedacht und geregelt worden ist, nicht entgegen.</p> <p>Der Umstand, dass FOC großflächige Einzelhandelsbetriebe oder Einkaufszentren im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO darstellen, lässt daher nicht den Rückschluss zu, dass im Rahmen des Regionalen Einzelhandelskonzepts auch der Ansiedlungsfall eines FOC bedacht und sachgerecht geregelt worden ist.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung sehe ich darüber hinaus davon ab, detailliert zu den Planinhalten und den insoweit aufgeworfenen Zweifeln an ihrer Geeignetheit zur ausreichend bestimmten Festschreibung der angeblichen Besonderheiten des Einkaufszentrentyps „Factory-Outlet-Center“ sowie zu den Abwägungsgrundlagen aus dem Gutachten der Firma Ecostra Stellung zu nehmen. Dies erscheint mir deshalb nicht veranlasst zu sein, weil die Planung eindeutig raumordnungsrechtswidrig ist.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen heraus kann ich das nachbargemeindliche Einvernehmen für die von Ihnen vorgelegten Planungen nicht erteilen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
36	<p><b>Schreiben Stadt Menden vom 17.08.2015</b></p> <p>Zu dem oben genannten Änderungsverfahren habe ich bereits in meinem Schreiben am 31. Oktober 2014 im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens Stellung genommen. An den dort geäußerten Positionen, die ich im Folgenden noch einmal aufführe, halte ich ausdrücklich fest.</p> <p><b>I. Einleitung</b></p> <p>Gegenstand der 85. Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Absicht der Stadt Werl zur Ansiedlung eines Herstellerdirektverkaufszentrums (Factory-Outlet-Center, kurz FOC) mit einer max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> südlich der Bundesstraße 1, nahe der A 445, Anschlussstelle Werl-Zentrum, Büberich.</p> <p>Da der Vorhabenstandort zurzeit im planungsrechtlichen Außenbereich liegt, setzt die Realisierung des großflächigen Einzelhandelsvorhabens zuvor eine entsprechende bauleitplanerische Flächenausweisung voraus. Zu diesem Zweck beabsichtigt die Stadt Werl auf der Ebene des Flächennutzungsplans die bisherige Darstellung einer Fläche für die Landwirtschaft in die Darstellung eines sonstigen Sondergebietes „Großflächiger Einzelhandel - Herstellerdirektverkaufszentrum“ mit max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> zu ändern. Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung soll ein sonstiges Sondergebiet mit entsprechender Zweckbestimmung festgesetzt werden. Die vorgesehenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung sollen das FOC mit einem Sortimentsschwerpunkt im Bereich „Bekleidung, Sportbekleidung (9.600 m<sup>2</sup>) und im Bereich Schuh- und Lederwaren (1.800 m<sup>2</sup>) ermöglichen. Auf die sonstigen zulässigen Sortimente entfallen max. 2.400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.</p>	<p>Kenntnisnahme: Die Stellungnahme vom 17.08.2015 entspricht der Stellungnahme der Stadt Menden im Rahmen der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung vom 31.10.2014. Auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird daher verwiesen.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Im Rahmen des Verfahrens zur 85. Änderung des Flächennutzungsplanes sehe ich zunächst davon ab, detailliert zu den Planinhalten und den insoweit aufgeworfenen Zweifeln an ihrer Geeignetheit zur ausreichend bestimmten Festschreibung der angeblichen Besonderheiten des Einkaufszentrentyps „Factory-Outlet-Center“ sowie zu den Abwägungsgrundlagen aus dem Gutachten der Firma Ecostra Stellung zu nehmen. Dies erscheint mir deshalb nicht veranlasst zu sein, weil die Planung eindeutig raumordnungsrechtswidrig ist. Selbstverständlich gehe ich davon aus, dass die Staatskanzlei NRW und die Bezirksregierung Münster als zuständige Raumordnungsbehörden die rechtliche Einschätzung der Stadt Werl zur Rechtswidrigkeit der landesplanerischen Ziele des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW sowie der regionalplanerischen Flächenausweisung nicht teilen und daher das Verfahren zur 85. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht zu einem rechtswirksamen Abschluss gebracht werden kann. Ich beschränke mich daher nachfolgend auf Ausführungen zu den raumordnungsrechtlichen Anforderungen. Im Einzelnen:</p> <p><b>II. Raumordnung</b></p> <p>Gem. § 1 Abs. 4 BauGB ist die Bauleitplanung der Gemeinden den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Anpassungspflicht löst für die planenden Gemeinden eine strikte Bindungswirkung aus. Sie ist durch die Gemeinden auch nicht im Wege planerischer Abwägungsentscheidung überwindbar. Ziele der Raumordnung enthalten in NRW insbesondere der Landesentwicklungsplan und die Regionalpläne. Hier steht der Bauleitplanung der Stadt Werl der sachliche Teilplan „Großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW ebenso wie der aktuelle Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg (2012) entgegen. Im Einzelnen:</p> <p><b>1. Landesplanung</b></p> <p>Nach Ziel 1 des sachlichen Teilplans „Großflächiger Einzelhandel“ dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Nach Ziel 2 dürfen derartige Kern- und Sondergebiete mit zentrenrelevanten Sortimenten nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Als zentrenrelevant gelten dabei die in der Anlage 1 zum sachlichen Teilplan aufgeführten Sortimente sowie weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente. Ausnahmen von diesem Ziel 2 sieht der sachliche Teilplan nur für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten und in Ziel 5 für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten vor.</p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Mit diesen landesplanerischen Zielvorgaben ist die Bauleitplanung der Stadt Werl offensichtlich unvereinbar. Der Vorhabenstandort ist im Regionalplan als Freiraum festgelegt. Es handelt sich auch offensichtlich nicht um einen Standort innerhalb eines zentralen Versorgungsbezirks.</p> <p>Dies hat die Stadt Werl auch selbst erkannt. Sie meint jedoch ausweislich der Entwürfe der Planbegründungen, sich über die raumordnerische Zielbindung hinwegsetzen zu können, weil sie der Auffassung ist, die regionalplanerische Festlegung des Freiraums sei ebenso wie Ziel 2 des sachlichen Teilplans <i>offensichtlich rechtswidrig</i>. Hinsichtlich des Ziels 2 meint die Stadt Werl sogar, die Verfassungswidrigkeit der Zielvorgabe feststellen zu können.</p> <p>Die Ausführungen in den Planbegründungen zur angeblichen Rechts- bzw. Verfassungswidrigkeit der landesplanerischen Vorgaben vermögen nicht zu überzeugen. Die Gesetzgebungskompetenz des Landes NRW für die Plansätze des sachlichen Teilplans ist schon deshalb nicht zweifelhaft, weil nicht im Sinne bodenrechtlicher Regelungen die unmittelbaren Beziehungen des jeweiligen Grundstückseigentümers zum Grund und Boden und damit die Zulässigkeit von Vorhaben geregelt wird, sondern das Land den Gemeinden einen Handlungsrahmen für die Bauleitplanung setzt. Die Plansätze des sachlichen Teilplans bedürfen daher der planerischen Umsetzung durch die Gemeinden als nachgeordnete Planungsträger, um erst so ihren Ordnungs- und Entwicklungsauftrag auch gegenüber dem einzelnen Raumnutzer zu erfüllen. Es handelt sich daher um raumordnerische Vorgaben und nicht um dem Bodenrecht zuzuordnende Vorschriften mit unmittelbarem Bezug zur Nutzung von Grund und Boden.</p> <p>Auch die Heranziehung der Rechtsprechung des OVG NRW zu § 24 a LEPro NRW a.F. vermag nicht zu überzeugen. Dieser Vorschrift hatte das OVG NRW die Zielqualität in Ermangelung eines eigenständigen räumlichen oder sachlichen Regelungsgehaltes abgesprochen. Dies beruhte jedoch lediglich darauf, dass in der damaligen Vorschrift die geforderte Integration von Einzelhandelsgroßprojekten von der Ausweisung zentraler Versorgungsbereiche durch die Gemeinden abhängig gemacht worden war. Dies ist bei der heutigen Regelung gerade nicht der Fall.</p> <p>Festzuhalten bleibt damit, dass die raumordnerischen Zielbestimmungen 1 und 2 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW der 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl entgegenstehen.</p> <p><b>2. Regionalplanung</b></p> <p>Zur Regionalplanung hatte ich bereits darauf hingewiesen, dass die regionalplanerische Fest-</p>	


Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>legung des Plangebietes als Freiraum der Ausweisung eines Sondergebietes für großflächigen Einzelhandel offensichtlich entgegensteht.</p> <p><b>3. Rechtliche Konsequenzen</b></p> <p>Wegen der entgegenstehenden landesplanerischen und regionalplanerischen Ziele wird die Bezirksregierung Arnsberg im Verfahren nach § 34 Landesplanungsgesetz die Vereinbarkeit der 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl mit den geltenden Zielen der Raumordnung nicht feststellen können. Zudem wird die nach § 6 BauGB erforderliche Genehmigung der Flächennutzungsplanänderung von der Bezirksregierung nicht erteilt werden können. Letztlich liegen hier natürlich auch die Voraussetzungen für eine raumordnerische Untersagung der Bauleitplanung der Stadt Werl nach § 14 Abs. 1 ROG durch die zuständige Raumordnungsbehörde vor.</p> <p>Die Planung der Stadt Werl verletzt die Planungshoheit der Stadt Menden (Sauerland), indem sie die raumordnungsrechtlichen Zentralitätsfunktionen missachtet und über das - vornehmlich aufgrund des drohenden Kaufkraftabflusses - unzumutbare Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche Mendens verheißt.</p>	
37	<p><b>Schreiben Gemeinde Welper vom 18.08.2015</b></p> <p>Ich verweise auf meine Stellungnahme vom 27.11.2014, die im weiteren Verfahren bekräftigt und vollumfänglich aufrechterhalten wird. Weitere Anregungen bestehen seitens der Gemeinde Welper nicht.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 38 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>
38	<p><b>Schreiben Stadt Hagen vom 18.08.2015</b></p> <p>Mit Schreiben vom 07.07.2015 forderten Sie uns zur Stellungnahme zum o.g. Planentwurf auf.</p> <p>Auch wenn aufgrund der räumlichen Distanz zu dem Planvorhaben eines FOC in der Stadt Werl nur geringe Auswirkungen auf die Stadt Hagen zu erwarten sind, ist das Änderungsverfahren des Flächennutzungsplanes negativ zu beurteilen. Das Vorhaben verstößt gegen die Ziele der Raumordnung, der Landesplanung und die Kriterien des Regionalen Einzelhandelskonzeptes Östliches Ruhrgebiet.</p>	<p>Die Stadt Werl teilt die Einschätzung der Stadt Hagen, dass aufgrund der FOC-Ansiedlung Werl in der Stadt Hagen nur geringe Auswirkungen zu erwarten sind. Nach den Feststellungen der Ecostra-Auswirkungsanalyse (Januar 2014) ist die Situation des Einzelhandels in der Stadt Hagen als stabil zu bewerten. Die vereinzelt Leerstände in der Haupteinkaufslage zeigen keinen</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		<p>räumlichen Schwerpunkt und fallen nicht negativ auf. Zwischenzeitlich (Oktober/November 2014) ist auch die „Rathaus Galerie“ in der Innenstadt von Hagen eröffnet worden, von der Ecostra in der Auswirkungsanalyse angenommen hat, dass sie zu einer Attraktivitätssteigerung der Hagener Innenstadt als (überörtliche) Einkaufsdestination führe. Gegenüber der Innenstadt von Hagen prognostiziert Ecostra im Falle der FOC-Ansiedlung eine Umsatzumverteilung von 1,2 bis 1,3 Mio. €, was einer – bezogen auf die Innenstadt von Hagen – durchschnittlichen Umsatzumverteilungsquote von ca. 0,5 % entspricht. Dabei ist lediglich im Sortimentsbereich Schuh- und Lederwaren eine Umsatzumverteilungsquote von mehr als einem Prozent (1,1 %) zu erwarten, die sich allerdings aus einem nur recht geringen absoluten Umsatzumverteilungsvolumen von 0,1 bis 0,2 Mio. Euro errechnet. In dem Sortimentsbereich Bekleidung inklusive Sportbekleidung liegt die prognostizierte Umsatzumverteilungsquote bei 0,5 % (0,9 bis 1,0 Mio. €) und bei den sonstigen Sortimenten bei 0,3 % (0,1 bis 0,2 Mio. €). Die Umsatzumverteilungsquoten in den projektrelevanten Sortimentsbereichen in der Innenstadt von Hagen bewegen sich auf einem sehr niedrigen Niveau, so dass eine nachhaltige Schwächung der Angebotsattraktivität und Versorgungsleistung des Einzelhandels in der Innenstadt von Hagen ebenso wie eine Einschränkung von stadtplanerischen Ansiedlungsmöglichkeiten durch das Planvorhaben FOC Werl nach Einschätzung von Ecostra ausgeschlossen werden könne.</p> <p>Die Stadt Werl hat dargelegt, dass das Vorhaben nicht gegen die Ziele der Raumordnung, der Landesplanung und die Kriterien des regionalen Einzelhandelskonzeptes östliches Ruhrgebiet verstößt. Insoweit wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Abwägung zur landesplanerischen Stellungnahme gemäß § 34 Abs. 1 LPIG der Bezirksregierung Arnsberg vom 7.11.2014 verwiesen (Nr. III. 1. der Abwägungen der Wallfahrtsstadt Werl im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB, der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB und der Landesplanerischen Stellungnahme gem. § 34 Abs. 1 LPIG NW).</p>

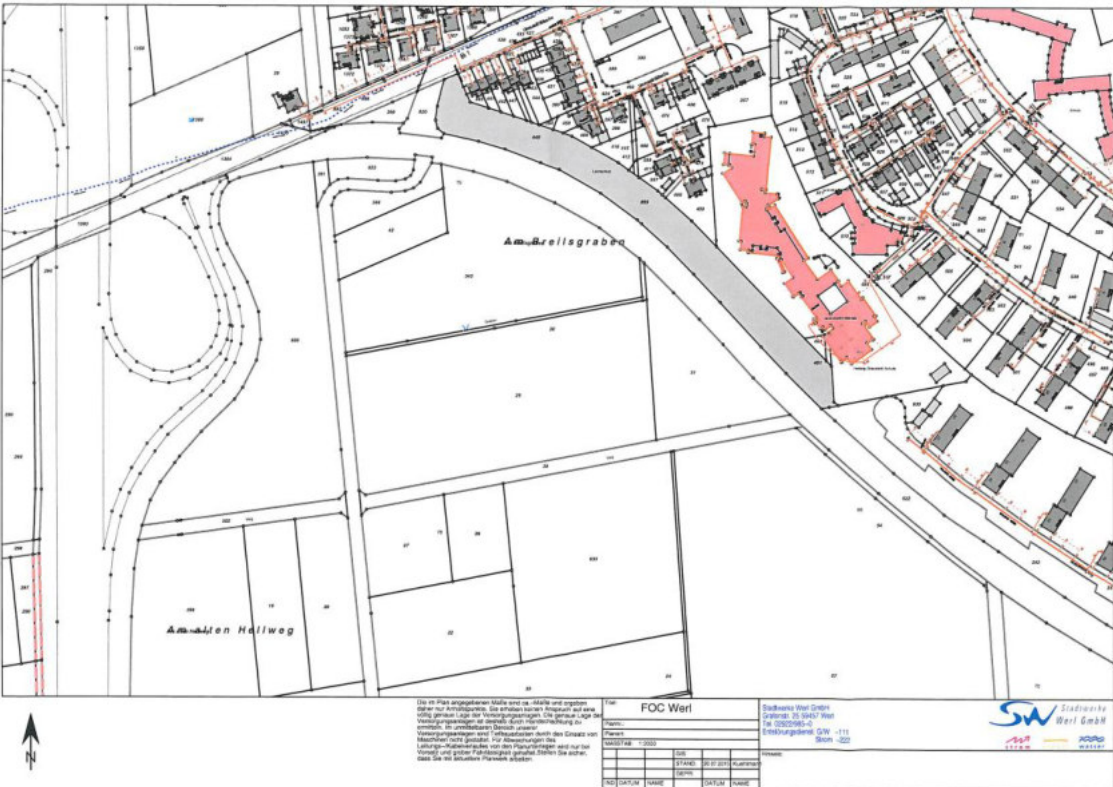
Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens verweisen wir somit erneut auf die bereits vorliegende „Erklärung der Städte und Gemeinden zum FOC Werl“, die auch von der Stadt Hagen unterzeichnet wurde. Zum Schutz zukunftsfähiger Versorgungsstrukturen in den Kommunen und der Region sollten Ansiedlungsvorhaben mit zentrenrelevanten Sortimenten außerhalb Zentraler Versorgungsbereiche konsequent ausgeschlossen werden.</p> <p>Die Stadt Hagen verweist hiermit nochmals ausdrücklich auf die o.g. Erklärung und wird die dortigen Einwände weiterhin aufrechterhalten.</p>	<p>In der „Hammer Erklärung“ vom 28.11.2011 sind die Pläne der Stadt Werl zur Ansiedlung eines FOC bereits in einem sehr frühen Planungsstadium von den Nachbarstädten pauschal abgelehnt worden. Durch die zwischenzeitlich vorliegende Planungskonkretisierung und die erstellten Fachgutachten wird nachgewiesen, dass die in der Hammer Erklärung befürchtete Bedrohung der Urbanität der Innenstädte und Stadtteilzentren sowie die ebenfalls befürchtete Reduzierung oder z.T. Vernichtung der vielfältigen Einzelhandelsangebote nicht zu erwarten ist. Der Standort in Werl ist für ein FOC städtebaulich und betrieblich geeignet und angemessen dimensioniert. Die FOC-Ansiedlung wird voraussichtlich zu positiven Effekten für die gesamte Region führen und nicht „zu Lasten der Nachbarn gehen“. Die Stadt Werl ist überzeugt, dass die Ansiedlung des FOC die Strahlkraft und Attraktivität der Region insgesamt deutlich zu stärken vermag und dass die positiven Effekte der FOC-Ansiedlung die damit einhergehenden Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche (die sich insbesondere für die Nachbarkommunen ausweislich der Ecostra-Auswirkungsanalyse als verträglich darstellen) bei Weitem überwiegen.</p>
39	<p><b>Schreiben Stadt Oelde vom 18.08.2015</b> (Stellungnahme vom 29.10.2014 beigefügt)</p> <p>Zu dem oben genannten Bauleitplanverfahren der Stadt Werl nimmt die Stadt Oelde im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB sowie der Nachbarkommunen gem. § 2 Abs. 2 BauGB wie folgt Stellung:</p> <p>Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens gem. § 4 Abs. 1 BauGB hat die Stadt Oelde mit Schreiben vom 29.10.2014 ihre Bedenken zu der geplanten Änderung des Flächennutzungsplans geäußert. Da sich keine grundsätzlichen Änderungen gegenüber den im frühzeitigen Beteiligungsverfahren vorgelegten Unterlagen ergeben haben, werden die im Schreiben vom 29.10.2014 vorgebrachten Bedenken zu der geplanten 85. Änderung des Flächennutzungsplans weiterhin aufrecht erhalten.</p> <p>Zur Vermeidung von Wiederholungen wird daher ausdrücklich darauf verwiesen, dass die Stellungnahme vom 29.10.2014 (siehe Anlage) vollinhaltlich auch Gegenstand dieser Stellungnahme ist.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
40	<p><b>Schreiben Stadtwerke Werl vom 18.08.2015</b></p> <p>In dem oben genannten Flächennutzungsplan befinden sich derzeit keine Versorgungsleitungen der Stadtwerke Werl GmbH die für die Planung berücksichtigt werden müssen. Anbei sende ich Ihnen Planauskünfte der einzelnen Gewerke die wie folgt unterschieden werden können; Mittelspannungskabeln (rot), Niederspannungskabel (lila). Beleuchtungskabel (grün), Gasleitungen (gelb) und Wasserleitungen (blau).</p> <p>Hinsichtlich der weiteren Terminplanung muss geprüft werden, ob die Versorgung des geplanten FOC Werl mit Elektrizität, Erdgas und Trinkwasser über das bestehende Leitungsnetz erfolgen kann oder umfangreiche Bauarbeiten im vorgelagerten Netz der Stadtwerke Werl GmbH erforderlich sind. Wir bitten um frühzeitige Informationen über die notwendige Versorgung damit wir diese für unsere Jahresbudgetplanungen vorsehen können.</p> <p>Die Löschwasserversorgung für den vorbeugenden Brandschutz kann voraussichtlich nicht oder nicht in vollem Umfang über das Trinkwassernetz der Stadtwerke Werl GmbH zur Verfügung gestellt werden, hierbei sind die aktuellen Regelungen der Trinkwasserverordnung zu beachten.</p> <p>Nach Klärung des technischen Konzeptes (z. B. Übergabepunkt, Abrechnung mit den einzelnen Nutzern etc.) mit dem Investor-Fachplaner kann durch die Stadtwerke Werl GmbH ein innovatives Versorgungskonzept unter dem Gebot der CO2-Einsparung (z. B. Photovoltaik, Nahwärme bzw. Kältenetz einschließlich BHKW) für den Bereich des FOC Werl geplant und angeboten werden.</p> <p>Entsprechende Flächen für die Stromversorgungseinrichtungen (Ortsnetzstation/Übergabestation (10/0,4 kV) sowie ein möglicher Standort für eine zentrale Wärme/Kälteversorgung sind nach Bedarf und technischer Dimensionierung zu berücksichtigen.</p> <p>Zur Förderung der Elektromobilität können nach Klärung der technisch/wirtschaftlichen Details an geeigneten Stellen (Parkplatz, Eingangsbereich etc.) Steckdosen bzw. Ladesäulen für Elektrofahrräder und Elektroautos vorgesehen werden.</p> <p>Aufgrund der hohen Anzahl der betroffenen Gewerke benötigen wir aus planungstechnischen Gründen eine Vorlaufzeit von einem mindestens einem Jahr, somit bitten wir um eine frühzeitige Mitteilung von konkretisierten Bauvorhaben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme; die Stadtwerke Werl werden rechtzeitig in den weiteren Planungsprozess eingebunden.</p> <p>Kenntnisnahme und Weiterleitung der Informationen an den Vorhabenträger</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme; die Stadtwerke Werl werden rechtzeitig in den weiteren Planungsprozess eingebunden.</p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

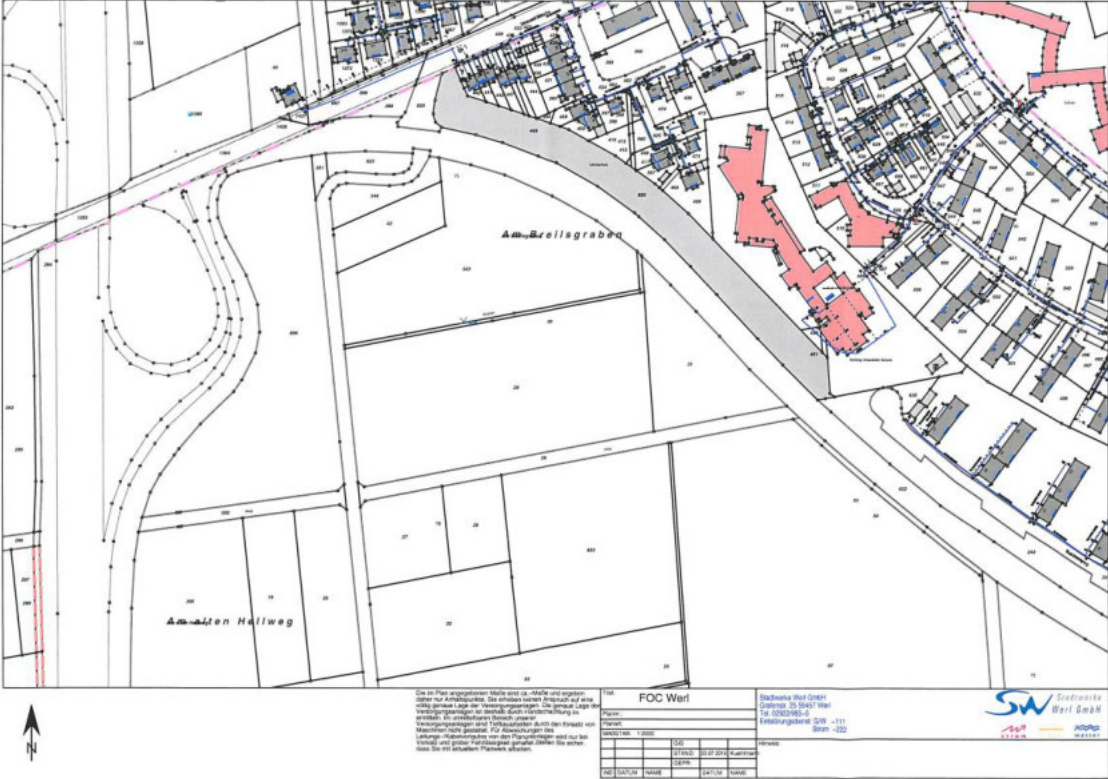
Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	 <p>Die in Plan angegebenen Maße sind in „Maße und spalten“ oder in „Abstände“ für die Abstände zwischen den Mauern der Gebäude gemeint. Die genaue Lage der Mauern ist im Grundrissplan zu entnehmen. Die Abstände sind in der Planzeichnung durch rote Linien angedeutet. Die Abstände sind in der Planzeichnung durch rote Linien angedeutet. Die Abstände sind in der Planzeichnung durch rote Linien angedeutet.</p> <p>Titel: FOC Werl          Projekt: Stadtische Werl GmbH          Datum: 25.06.2017          Zeichner: [Name]          Bearbeiter: [Name]</p> <p>Logo: SW Stadtische Werl GmbH</p>	

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl								
	 <p>Die im Plan angegebenen Maße sind in Meter und beziehen sich auf die Mitte der Straßen. Die Angaben beziehen sich auf die Mitte der Straßen. Die Angaben beziehen sich auf die Mitte der Straßen. Die Angaben beziehen sich auf die Mitte der Straßen.</p> <p><b>FOC Werl</b></p> <p>Städtische Werl GmbH          Graben 55 50457 Werl          Tel. 0520298-0          E-Mail: werl@gw-111.de          Web: gw-111.de</p> <p>SW Städtische Werl GmbH          JSGP JSGP JSGP          JSGP JSGP JSGP</p> <table border="1"> <tr> <td>PROJEKT</td> <td>NAME</td> <td>ART</td> <td>STATUS</td> </tr> <tr> <td>FOC</td> <td>Werl</td> <td>Flächennutzungsplan</td> <td>in Bearbeitung</td> </tr> </table>	PROJEKT	NAME	ART	STATUS	FOC	Werl	Flächennutzungsplan	in Bearbeitung	
PROJEKT	NAME	ART	STATUS							
FOC	Werl	Flächennutzungsplan	in Bearbeitung							



85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	 <p>The plan shows a residential area with a central road labeled 'Am Zellgraben' and another road 'Am alten Hallweg'. A grey shaded area indicates a specific planning zone. A north arrow is located in the bottom left corner. At the bottom right, there is a technical drawing header with the following text:</p> <p>Die im Plan angegebenen Maße sind ca.-Maße und gelten über nur angedeutet. Die Flächen sind nicht auf eine völlig genaue Lage der Flächengrenzen. Die genaue Lage der Flächengrenzen ist im Originalplan festzulegen. Die Flächengrenzen sind im Originalplan durch den Einsatz von Linien und Punkten angedeutet. Für Abweichungen sind Vorab- und später festzulegen. Die Flächen sind nicht auf eine völlig genaue Lage der Flächengrenzen. Die Flächen sind nicht auf eine völlig genaue Lage der Flächengrenzen.</p> <p>FOC Werl          Stadtwerke Werl GmbH          Grotte 25 59457 Werl          Tel. 0202296-0          E-Mail: werl@sw-werl.de          SW Werl GmbH</p>	
41	<p><b>Schreiben Stadt Essen vom 19.08.2015</b></p> <p>Mit Schreiben vom 07.07.2015 haben Sie die Städte Bochum und Essen um Stellungnahme zur 85. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Werl gebeten.</p> <p>Die Städte Bochum und Essen haben sich mit den Städten Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen zur Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr zusammengeschlossen, welche die Belange der betroffenen Städte gemeinsam vertritt und zu der Planung wie folgt Stellung bezieht:</p>	Kenntnisnahme

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Die Planungsgemeinschaft verweist auf die Stellungnahme der Stadt Bochum im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB vom 25.11.2014 und erhält die darin formulierten Bedenken weiterhin aufrecht.</p> <p>Die Position der Städte und Gemeinden, die am 28.11.2011 gemeinsam die „Hammer Erklärung“ abgegeben haben, wird ausdrücklich unterstützt.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 36 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p> <p>In der „Hammer Erklärung“ vom 28.11.2011 sind die Pläne der Stadt Werl zur Ansiedlung eines FOC bereits in einem sehr frühen Planungsstadium von den Nachbarstädten pauschal abgelehnt worden. Durch die zwischenzeitlich vorliegende Planungskonkretisierung und die erstellten Fachgutachten wird nachgewiesen, dass die in der Hammer Erklärung befürchtete Bedrohung der Urbanität der Innenstädte und Stadtteilzentren sowie die ebenfalls befürchtete Reduzierung oder z.T. Vernichtung der vielfältigen Einzelhandelsangebote nicht zu erwarten ist. Der Standort in Werl ist für ein FOC städtebaulich und betrieblich geeignet und angemessen dimensioniert. Die FOC-Ansiedlung wird voraussichtlich zu positiven Effekten für die gesamte Region führen und nicht „zu Lasten der Nachbarn gehen“. Die Stadt Werl ist überzeugt, dass die Ansiedlung des FOC die Strahlkraft und Attraktivität der Region insgesamt deutlich zu stärken vermag und dass die positiven Effekte der FOC-Ansiedlung die damit einhergehenden Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche (die sich insbesondere für die Nachbarkommunen ausweislich der Ecostra-Auswirkungsanalyse als verträglich darstellen) bei Weitem überwiegen.</p>
42	<p><b>Schreiben Stadt Hamm vom 19.08.2015</b> (Eingangsdatum Stadt Werl/ Schreiben nicht datiert)</p> <p>Ich beziehe mich auf das Beteiligungsverfahren vom 18.09.2014 der benachbarten Gemeinden gem. § 2 (2) BauGB in Bezug auf die 85. Änderung des Flächennutzungsplanes und des Bauungsplanes Nr. 117 der Stadt Werl „Am Hellweg“. Die Stellungnahme der Stadt Hamm hierzu vom 06.11.2014 wird explizit aufrechterhalten.</p> <p>Im Zusammenhang mit den in diesem Schreiben vom 06.11.2014 aufgezeigten Aspekten weise ich darauf hin, dass die Stadt Hamm im Rahmen Ihrer raumordnerischen, zentralörtlichen Bedeutung mit der Funktion eines Mittelzentrums Versorgungsaufgaben für die etwa 178.000 Einwohner der Stadt und die Einwohner der benachbarten Gemeinden wahrzunehmen hat.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p> <p>Die mittelzentrale Versorgungsfunktion der Stadt Hamm wurde im Rahmen der Planung, namentlich in der Auswirkungsanalyse des Instituts Ecostra, zutreffend erkannt und bei der Planung entsprechend berücksichtigt. Die zentralen Versorgungsbereiche der</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Entsprechend werden im geltenden Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept zentrale Versorgungsbereiche ausgewiesen, die planungsrechtlich in den Flächennutzungsplan der Stadt übernommen worden sind und in denen die Versorgung der Bürger sicherzustellen ist.</p> <p>Im Sinne von städtebaulichen, negativen Auswirkungen wird die Versorgungsfunktion der Stadt Hamm vor allem in den ausgewiesenen, zentralen Versorgungsbereichen durch die geplanten Bedarfsgüter im Factory Outlet Center als gefährdet angesehen. Die Stadt Hamm behält sich für das künftige von Ihnen durchgeführte Beteiligungsverfahren im Rahmen der Bauleitplanung Stellungnahmen mit Hinweisen auf weitere städtebauliche Aspekte vor.</p>	<p>Stadt Hamm, nämlich die Innenstadt sowie die Stadtteilzentren Werries, Pelkum, Herringen, Heessen, Rhynern und Bockum-Hövel sind gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Hamm, Fortschreibung 2010, abgegrenzt und der Planung zu Grunde gelegt worden.</p> <p>In der Ecostra-Auswirkungsanalyse (Januar 2014) ist für die Innenstadt von Hamm festgestellt worden, dass die Situation in der Fußgängerzone (Weststraße) als innerstädtischer Hauptgeschäftslage sowie im Einkaufszentrum "Allee-Center" als weitgehend stabil zu bewerten ist. In den Nebenlagen (z.B. in der Ritterstraße und in der „City Galerie“) fallen Leerstände negativ auf, in Teilen seien hier, auch aufgrund des wenig einladenden Umfelds, Trading-Down-Tendenzen feststellbar.</p> <p>Zulasten der Innenstadt von Hamm werden von Ecostra Umsatzumverteilungswerte von 3,3 bis 3,4 Mio. € prognostiziert, was einer durchschnittlichen Umsatzumverteilungsquote von ca. 2,2 % entspricht. Sortimentsbezogen entfallen die höchsten Umsatzumverteilungen auf das Sortiment Schuh- und Lederwaren mit 0,3 bis 0,4 Mio. € entsprechend 2,7 %. Die höchsten absoluten Umsatzumverteilungen werden im Bereich Bekleidung inklusive Sportbekleidung mit 2,4 bis 2,5 Mio. € entsprechend 2,2 % erwartet. Nach der Einschätzung von Ecostra wird der Umsatzrückgang dabei zu einem guten Teil die Mieter des innerstädtischen Shoppingcenters "Allee-Center" betreffen, das über einen guten Kundenzuspruch verfüge und dem seitens der Mieter eine ausgesprochen gute wirtschaftliche Performance attestiert werde. Vor diesem Hintergrund wird eine nachhaltige negative Beeinträchtigung der Versorgungssituation in der Innenstadt von Hamm von ecostra ausgeschlossen. In den Stadtteilzentren liege die prognostizierte Umsatzumverteilung bezogen auf die einzelnen projektrelevanten Sortimentsbereiche jeweils unter 0,1 Mio. € und damit bezogen auf die verschiedenen Sortimente unterhalb einer rechnerischen Nachweisgrenze. Entsprechend sind negative Auswirkungen durch eine Realisierung des FOC Werl auch für die Stadtteilzentren der Stadt Hamm auszuschließen.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
43	<p><b>Schreiben Stadt Münster vom 19.08.2015</b></p> <p>Im Zuge der erneuten Beteiligung gem. § 4 (2) i. V. mit § 2 (2) BauGB verweise ich hinsichtlich der vorgelegten Planung zur Ansiedlung eines FOC's in Werl auf die Ihnen vorliegende Stellungnahme der Stadt Münster vom 29.09.2014 im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 (1) i. V. mit § 2 (2) BauGB.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 14 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>
44	<p><b>Schreiben Gemeinde Lippetal vom 20.08.2015</b> (Stellungnahme vom 09.12.2014 beigefügt)</p> <p>Mit Schreiben vom 09.12.2014 hat die Gemeinde Lippetal zu der Thematik „85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl (FOC) und Bebauungsplan Nr. 117 „Am Hellweg“ der Stadt Werl“ eine negative Stellungnahme abgegeben. Diese Vorgehensweise hat der Rat der Gemeinde Lippetal durch Beschluss in seiner Sitzung am 25.11.2014 festgelegt. Zur Verdeutlichung liegt das Schreiben vom 09.12.2014 anliegend bei.</p> <p>Die mit vorgenanntem Schreiben dargestellte Meinung der Gemeinde Lippetal zur 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl wird mit dieser Stellungnahme bestätigt.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 a und b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>
45	<p><b>Schreiben Gemeinde Wickede (Ruhr) vom 20.08.2015</b></p> <p>Hiermit halte ich die Stellungnahme der Gemeinde Wickede (Ruhr) vom 26.11.2014 und 08.12.2014 aufrecht und teile Ihnen mit, dass gegenüber der Planung Bedenken bestehen.</p> <p>Auch wenn das Ecostra-Gutachten zu dem Ergebnis kommt, dass negative Auswirkungen auf den Einzelhandel im Naheinzugsgebiet ausgeschlossen werden, ist hingegen aufgrund der zahlreichen Erfahrungen mit den Auswirkungen auf den Fachhandel im Umfeld anderer FOC's zu befürchten, dass durch das FOC Werl negative städtebauliche Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich von Wickede (Ruhr) ausgehen.</p> <p>Mit der Realisierung des FOC ist ein allgemeiner Kundenrückgang in Wickede (Ruhr) zu erwarten. Als Folge der sinkenden Kundenfrequenz werden auch Koppelungskäufe bei anderen Sortimenten ausbleiben. Damit hat das FOC nicht nur Auswirkung auf den Einzelhandel mit solchen Warengruppen, die auch im FOC vertreten sein werden, sondern auf den gesamten</p>	<p>Die Stellungnahme vom 20.08.2015 ist identisch mit den Stellungnahmen der Gemeinde Wickede (Ruhr) vom 26.11.2014 und 08.12.2014 in der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung; diese Stellungnahmen sind in den Abwägungen der Stadt Werl über die Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen nach § 4 Abs. 1 BauGB ergänzt worden. Auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 41 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird daher verwiesen.</p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Wickeder Einzelhandel.</p> <p>Die Wickeder Einzelhandelsstruktur ist durch einen nur kleinen Besatz an Betrieben mit einer geringen Anbieterauswahl geprägt, die generell unter dem Wettbewerbsdruck mit den größeren benachbarten Zentren und dem Internethandel steht. Umso bedeutender wirken sich Kundenrückgänge und Umsatzverluste durch das FOC auf den Wickeder Einzelhandel aus. In der Folge sind Umsatzrückgänge bis hin zu Geschäftsaufgaben zu befürchten.</p> <p>Es ist allgemein zu beobachten, dass FOC-Ansiedlungen mit anderen Faktoren zu Attraktivitäts- und Frequenzverlusten in den Nachbarstädten führen. Die Schwächung der benachbarten zentralen Versorgungsbereiche kann also eine Folge aus der vorgelegten Planung sein. Dieser durch die Bauleitplanung hervorgerufene Konflikt wird innerhalb der Plankonzeption nicht gelöst.</p> <p>Da durch das geplante FOC in Werl die o.g. negativen städtebaulichen Effekte auftreten und somit eine Gefährdung des Zentrums von Wickede (Ruhr) zur Folge haben können, bestehen gegenüber der Planung erhebliche Bedenken.</p>	
46	<p><b>Schreiben LWL Münster – Bau und Liegenschaftsbetrieb vom 20.08.2015</b> (Stellungnahme von 30.10.2014 beigefügt)</p> <p>Der LWL ist mit seiner Liegenschaft Hedwig-Dransfeld-Schule LWL-Förderschule Förderschwerpunkt körperliche und motorische Entwicklung Buchenweg 30 59457 Werl</p> <p>als Eigentümer und Schulträger von der o. g. Planung betroffen.</p> <p>Hiermit halten wir unsere Stellungnahme vom 30.10.2014 aufrecht.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 28 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>
47	<p><b>Schreiben LWL Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe vom 20.08.2015</b></p> <p>Wir verweisen auf die Stellungnahme von Herrn Prof. Dr. Rind, Direktor der LWL-Archäologie für Westfalen, vom 20.08.2015.</p>	<p>Die Stellungnahme des Landschaftsverband Westfalen-Lippe – Archäologie für Westfalen, 25.08.2015 ist nachstehend unter Nummer II. 48 wiedergegeben. Auf diese Stellungnahme und die</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
		Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl wird verwiesen.
48	<p><b>Schreiben LWL Archäologie für Westfalen, Direktion vom 20.08.2015</b></p> <p>am 18.09.2014 wurde die Außensteile Olpe der LWL-Archäologie für Westfalen zur Stellungnahme zu o.g. FNP-Änderung aufgefordert (OutletcenterWerl).</p> <p>Über die für das FOC in Frage kommenden Flächen hat sich die LWL-AfW durch Prof. Dr. M. Baales seit mehreren Jahren mit Vertretern der Stadtplanung Werl abgesprochen und die erheblichen Bedenken hinsichtlich des Vorhandensein von Bodendenkmälern geäußert. Für den westlichen Teil der Planungsfläche wurde bereits 1997 ein Antrag auf Eintragung in die Denkmalliste der Stadt Werl gestellt, in diesem Areal befindet sich die mittelalterliche Wüstung „Slanmode“, die aber wohl auch über die Planungsfläche hinausreicht.</p> <p>Da eine Überbauung unweigerlich die Teilzerstörung dieser Wüstung und damit des Bodendenkmals bedeuten würde, halten wir die Realisierung des Bebauungsprojektes für höchst bedenklich, selbst wenn die erheblichen Kosten für die notwendige archäologische Ausgrabung bzw. Dokumentation und Sicherung des „Sekundärdenkmals“ durch den Projektträger gewährleistet werden, wovon wir nach derzeitige Rechtslage ausgehen (Kostentragung nach § 29 DSchG NRW).</p> <p>Ein weiteres Problem liegt darin, dass wir nach unserer Kenntnislage davon ausgehen müssen, dass sich im geplanten Areal weitere bisher noch nicht bekannte Bodendenkmäler anderer Zeitstellung befinden, deren Ausmaß sich erst nach Prospektions-Sondagen ergeben wird, auch hier ist mit erhöhtem Kostenaufwand zu rechnen, den die LWL-Archäologie nicht tragen kann.</p> <p>Aus den vorgetragenen Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen der Planung auf Kultur- und Sachgüter, insbesondere Bodendenkmäler, ergibt sich seitens der LWL-Archäologie für Westfalen die dringende Notwendigkeit, über Alternativen der Planung bzw. eine andere Standortwahl nachzudenken. Dies ist auch deshalb angeraten, da die Auswirkungen der jetzigen Planung auf den Zeit- und Kostenrahmen durch nötige Rettungsgrabungen und Dokumentationen</p>	<p>(Vgl. auch die Stellungnahme zu Nr. II. 20 der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung)</p> <p>Die Stadt Werl hat die angesprochene Wüstung nicht in die Denkmalliste eingetragen. Gleichwohl hält die Stadt Werl es für erforderlich, Erkundungen (z.B. Sondagen) auf Kosten des Projektträgers in Zusammenarbeit mit dem LWL Archäologie für Westfalen durchzuführen.</p> <p>Mögliche Bodenfunde mit Denkmaleigenschaft werden der Errichtung des geplanten FOC nicht grundsätzlich entgegenstehen. Das geplante Sondergebiet umfasst zwar nach einem vom LWL Archäologie übermittelten Lageplan einen nicht unerheblichen Bereich der „Kaiserzeitlichen Wüstung östlich der Abfahrt BAB 445 (Wüstung Slanmode)“, die vorgesehenen überbaubaren Grundstücksflächen liegen aber im Wesentlichen außerhalb des für die genannte Wüstung gekennzeichneten Bereichs.</p> <p>Es ist beabsichtigt, die o.g. Erkundungen im Bebauungsplanverfahren durchzuführen, um die Schutzwürdigkeit der Wüstung und das Vorhandensein weiterer bislang nicht bekannter Baudenkmäler zu untersuchen und den Umgang mit den Befunden festzulegen.</p> <p>Zu gesetzlichen Kostentragungspflichten des Projektträgers ist im Rahmen der Abwägung keine Stellungnahme der Stadt Werl veranlasst.</p> <p>Aufgrund der derzeitigen Erkenntnislage geht die Stadt Werl davon aus, dass mögliche Bodenfunde mit Denkmaleigenschaft der Errichtung des geplanten FOC nicht grundsätzlich entgegenstehen werden. Aus diesem Grund besteht auch keine Notwendigkeit, über Planungsalternativen oder eine andere Standortwahl nach-</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	vermutlich erheblich sein werden.	zudenken.
49	<p><b>Schreiben Stadt Beckum vom 20.08.2015 und (gleichlautend) vom 31.10.2014</b></p> <p>Mit Schreiben vom 7. Juli 2015 hatten Sie um Stellungnahme zu o.a. Vorhaben gebeten und entsprechende Unterlagen beigefügt.</p> <p>Zu dem Vorhaben gibt die Stadt Beckum - vorbehaltlich der Zustimmung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Demografie am 25. August 2015 - folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Die Stadt Werl beabsichtigt die Ansiedlung eines Herstellerdirektverkaufszentrums (Factory Outlet-Center, kurz FOC) mit einer max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> südlich der Bundesstraße 1, nahe der A 445, Anschlussstelle Werl-Zentrum, Büberich.</p> <p>Der Vorhabenstandort liegt zurzeit im planungsrechtlichen Außenbereich. Die Realisierung des großflächigen Einzelhandelsvorhabens setzt daher zunächst eine entsprechende bauleitplanerische Flächenausweisung voraus. Zu diesem Zweck beabsichtigt die Stadt Werl auf der Ebene des Flächennutzungsplans die bisherige Darstellung einer Fläche für die Landwirtschaft in die Darstellung eines sonstigen Sondergebietes „Großflächiger Einzelhandel - Herstellerdirektverkaufszentrum“ mit einer max. Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> zu ändern. Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung soll ein sonstiges Sondergebiet mit entsprechender Zweckbestimmung festgesetzt werden. Die vorgesehenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung sollen das FOC mit einem Sortimentsschwerpunkt im Bereich „Bekleidung, Sportbekleidung (9.600 m<sup>2</sup>) und im Bereich Schuh- und Lederwaren (1.800 m<sup>2</sup>) ermöglichen. Auf die sonstigen zulässigen Sortimente entfallen max. 2.400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.</p> <p><b>Die Stadt Beckum nimmt zu dem oben beschriebenen Vorhaben wie folgt Stellung:</b></p> <p>Zunächst wird darauf hingewiesen, dass die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 (I) BauGB von der Stadt Beckum abgegebene Stellungnahme in der der erneuten Beschlusslage zugrunde liegenden Abwägungsübersicht nicht explizit aufgeführt ist. Da die von der Stadt Beckum vorgebrachten Aspekte jedoch in der sonstigen Abwägung behandelt wurden, ist nicht hierdurch von einem Abwägungsfehler auszugehen. Gleichwohl bittet die Stadt Beckum im weiteren Verfahren nachdrücklich darum, dass auch auf die von ihr vorgebrachten Bedenken und Anregungen explizit eingegangen wird.</p>	<p>Die Stellungnahme der Stadt Beckum vom 31.10.2014 im Rahmen der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung ist unter Nr. II. 40 in den Abwägungen der Wallfahrtsstadt Werl zu den Anregungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und den Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie der landesplanerischen Stellungnahme ergänzt worden. Die Belange der Stadt Beckum werden im Rahmen der Abwägung zur 85. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Werl erfasst, gewichtet und abge-</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Inhaltlich ist leider zu konstatieren, dass die vorgebrachten Bedenken zwar allgemein aufgenommen wurden, sich dieses jedoch in keiner Form durch eine geänderte Planung ausdrückt. Die Bedenken der Stadt Beckum bestehen daher in unveränderter Form fort und werden zum jetzigen Beteiligungsverfahren zur 85. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Werl gem. § 4 (2) BauGB erneut wie folgt vorgebracht:</p> <p>Gem. § 1 Abs. 4 BauGB ist die Bauleitplanung der Gemeinden den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Anpassungspflicht löst für die planenden Gemeinden eine strikte Bindungswirkung aus. Sie ist durch die Gemeinden auch nicht im Wege planerischer Abwägungsentscheidungen überwindbar. Ziele der Raumordnung enthalten in NRW insbesondere der Landesentwicklungsplan (LEP) und die Regionalpläne. Hier steht der Bauleitplanung der Stadt Werl der sachliche Teilplan „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW ebenso wie der aktuelle Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg (2012) entgegen.</p> <p>Nach Ziel 1 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Das hier zur Ausweisung vorgesehene Areal befindet sich hingegen im Außenbereich und ist regionalplanerisch als Bereich für die Landwirtschaft dargestellt. Die Planung widerspricht damit diesem Ziel der Raumordnung.</p> <p>Nach Ziel 2 dürfen derartige Kern- und Sondergebiete mit Zentren relevanten Sortimenten nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Als zentrenrelevant gelten dabei die in der Anlage I zum sachlichen Teilplan aufgeführten Sortimente sowie weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente. Ausnahmen von diesem Ziel 2 sieht der sachliche Teilplan nur für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten und in Ziel 5 für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten vor.</p> <p>Auch mit dieser landesplanerischen Zielvorgabe ist die Bauleitplanung der Stadt Werl offensichtlich unvereinbar. Der Vorhabenstandort liegt weder heute in einem zentralen Versorgungsbereich noch kann an diesem in der freien Landschaft gelegenen Standort ein zentraler Versorgungsbereich entstehen bzw. geschaffen werden. Auch ist die vorgesehene Sortimentsauswahl eindeutig zentrenrelevant.</p> <p>Dies hat die Stadt Werl auch selbst erkannt. Sie meint jedoch ausweislich der Entwürfe der Planbegründungen, sich über die raumordnerische Zielbindung hinwegsetzen zu können, weil</p>	<p>wogen.</p> <p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 40 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p> <p>Hinsichtlich der Stellungnahme zu § 1 Abs. 4 BauGB sowie der Ziele 1 und 2 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel zum LEP wird auf die Stellungnahme Nr. II. 39 b zu den gleichlautenden Anregungen aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung verwiesen.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>sie der Auffassung ist, die regionalplanerische Festlegung des Freiraums sei ebenso wie Ziel 2 des sachlichen Teilplans <i>offensichtlich rechtswidrig</i>. Hinsichtlich des Ziels 2 meint die Stadt Werl sogar, die Verfassungswidrigkeit der Zielvorgabe feststellen zu können. Diese Einschätzung kann von Seiten der Stadt Beckum nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Auch das Beeinträchtigungsverbot der Zielbestimmung 3 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW steht der Bauleitplanung der Stadt Werl entgegen. Das Fazit des von der Stadt Werl eingeholten Gutachtens des Sachverständigenbüros ecostra zu den Auswirkungen auf umliegende zentrale Versorgungsbereiche, darunter auch Beckum und Neubeckum, ergibt für Beckum einen Umsatzabzug von 0,3 - 0,4 Mio € und damit eine durchschnittliche Umsatzumverteilungsquote von ca. 1,6 %. Leichte Wettbewerbswirkungen würden sich einzig im Bereich Bekleidung inkl. Sportbekleidung ergeben. Für Neubeckum ergibt sich ein Umsatzabzug von weniger als 0,1 Mio € der somit unterhalb einer rechnerischen Nachweisgrenze liegt.</p> <p>Trotz dieser nominell relativ geringen Umsatzumverteilungen werden die Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche in Beckum und Neubeckum erheblich sein. Für eine belastbare Bewertung ist eine kumulative Betrachtungsweise erforderlich, die neben den unmittelbaren Kaufkraftabflüssen nach Werl auch alle anderen (erheblichen) Kaufkraftbewegungen betrachtet, insbesondere die demografische Entwicklung und den Internet-Handel. Insgesamt muss der Einzelhandel in den zentralen Versorgungsbereichen (nicht nur in Beckum) bereits heute einen erheblichen Kaufkraftabfluss verkraften. Die nun durch das geplante FOC Werl zusätzlich, völlig unnötig und mit den Zielen der Landesentwicklung unvereinbaren weiteren Kaufkraftabflüsse können hier zu Geschäftsaufgaben führen, die gravierende Auswirkungen auf alle Lagen der Innenstadt haben und Trading-down-Effekte erzeugen, die unumkehrbar wären. Alle Bestrebungen und Investitionen von öffentlicher wie privater Seite zur Attraktivierung der Innenstadt würden damit konterkariert. Die von Bund und Land über das Förderprogramm aktive Stadt- und Ortsteilzentren aufgewendeten Mittel und die damit festgeschriebenen Entwicklungsziele für die Beckumer Innenstadt würden leer laufen. Die von der Stadt Beckum eingesetzten Ko-Finanzierungsmittel könnten nicht mehr greifen.</p>	<p>Aufgrund der nur geringen absoluten/relativen Umsatzumverteilung zulasten der Stadt Beckum, namentlich der Innenstadt Beckums und des Stadtteilzentrums Neu-Beckum, ist auch unter Berücksichtigung von Einflüssen aufgrund des Internethandels oder der Demographie nicht mit städtebaulich relevanten Auswirkungen zu rechnen, die der Planung für das FOC Werl entgegenstehen könnten. Das Beeinträchtigungsverbot (Ziel 3 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel zum LEP NW) steht der Planung für das FOC Werl daher nicht entgegen.</p> <p>Auswirkungen des Internethandels sind in der Wirkungsanalyse nicht berücksichtigt worden, da Prognosen zur zukünftigen Entwicklung der Marktanteile des Internetshoppings mit einem hohen spekulativen Grad behaftet sind. Insofern gilt es als fachlicher Standard bei allen Wirkungsanalysen – d.h. nicht nur für FOC, sondern auch bei Wirkungsanalysen für andere Einzelhandelsbetriebstypen der verschiedenen Branchen – dass mögliche Auswirkungen des Internethandels nicht gesondert berücksichtigt werden. Allerdings wird durch Factory Outlet Center dem Trend zum Internethandel tendenziell entgegengewirkt, da gerade im Internet Markenware stark rabattiert angeboten wird. Die Funktion eines FOC geht dabei über den reinen Einkauf hinaus und soll auch ein Einkaufsziel besonderer Art und ein soziales Erlebnis vermitteln. Dies kann der reine Internethandel nicht. FOC bieten daher die Chance, Umsätze, die ins Internet abgewandert sind, für den stationären Einzelhandel zurückzugewinnen. Derartige Rückgewinnungseffekte sind in der Wirkungsanalyse bei der Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens in den zentralen Versorgungsbereichen ebenfalls nicht berücksichtigt worden, es ist also keine Abmilderung der Auswirkungen vorgenommen worden. Da keine gesicherten Erkenntnisse über die Auswirkungen des Internethandels auf den stationären Einzelhandel im Allgemein oder in bestimmten Regionen oder Branchen existieren, wären Aussagen</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Die Befürchtung gravierender Auswirkungen auf alle Lagen der Innenstadt mit der Folge unumkehrbarer Trading-down-Effekte wird auch von den ortsansässigen Gewerbevereinen vorgebracht. Die derzeit durch die vielen aktiven Einzelhändler am Ort getragene vielfältige Angebotsstruktur der zentralen Versorgungsbereiche in Beckum wie auch deren Engagement für den Einzelhandelsstandort Beckum generell würde durch eine weitere Kaufkraftverlagerung erheblich geschwächt.</p>	<p>zu Einflüssen des Internethandels daher hochgradig spekulativ.</p> <p>In der Ecostra-Auswirkungsanalyse wurde detailliert auf die Marktsituation und die demografische Entwicklung in den Städten und in der Region eingegangen.</p> <p>Für die Innenstadt von Beckum wird in der Ecostra-Auswirkungsanalyse festgestellt, dass die Nordstraße als Hauptgeschäftsstraße einen nahezu durchgängigen Einzelhandelsbesatz mit einem attraktiven Mix aus Filialisten wie Gerry Weber, Cecil und engbers sowie insbesondere inhabergeführten Fachgeschäften aufweise, wobei zum Zeitpunkt der Erhebung vereinzelte Leerstände und Zwischennutzungen auffielen. Der Marktauftritt der Anbieter sei, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, gut. Trotz vereinzelter Leerstände sei die Situation in der Innenstadt von Beckum als weitgehend stabil zu bewerten. Die Stadt profitiere von einem attraktiven Angebotsmix, dominiert von Fachgeschäften lokale Einzelhändler. Der Marktauftritt der Anbieter sowie die Aufenthaltsqualität seien gut, was sich auch in einer entsprechenden Kundenfrequenz niederschläge.</p> <p>Angesichts dieser stabilen Situation ist nicht davon auszugehen, dass es infolge des FOC Werl zu den befürchteten Geschäftsaufgaben mit gravierenden Auswirkungen auf alle Lagen der Innenstadt oder zu Trading-Down-Effekten kommt. Aus diesem Grunde werden auch keine öffentlichen oder privaten Investitionen zur Attraktivierung der Innenstadt konterkariert. Die seitens der Stadt Beckum formulierten Befürchtungen sind im Übrigen derart pauschal, dass eine weitergehende inhaltliche Auseinandersetzung mit diesen Befürchtungen nicht möglich ist.</p> <p>Insoweit wird auf die Stellungnahmen der Stadt Werl zu den Anregungen des Gewerbevereins Neu-Beckum e.V. vom 20.10.2014 im Rahmen der öffentlichen Auslegung. (laufende Nr. I. 1 dieser Tabelle) und im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 20.10.2014 (laufende Nr. I. 15 der entsprechenden Tabelle) sowie des Gewerbevereins Beckum vom 6.10.2014 im Rahmen</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Bereits das jetzt vorliegende Gutachten kommt zu dem Schluss, dass zumindest für den Bereich „Bekleidung inkl. Sportbekleidung“ eine Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Beckum entsteht. Die geforderte kumulative Betrachtung würde die erheblich größeren Effekte auf die gesamte Versorgungsstruktur der zentralen Versorgungsbereiche in Beckum und Neubeckum verdeutlichen. Vor diesem Hintergrund ist die Ausweisung des geplanten FOC in Werl allein aus diesem Grunde nicht mit dem Beeinträchtigungsverbot der Zielbestimmung 3 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW in Einklang zu bringen.</p> <p>Zudem ist die Stadt Werl Mitgliedsgemeinde des „regionalen Einzelhandelskonzeptes östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche“ (REHK). Ziel des regionalen Einzelhandelskonzeptes ist ein abgestimmtes Vorgehen in der Region zur Vermeidung eines übergroßen Angebotes an großflächigen Einzelhandelsbetrieben. Alle Mitgliedsgemeinden gemeinsam streben die Stärkung der innerstädtischen Zentren sowie die Stärkung der Stadtteilzentren mit ihrer Grundversorgung an. Sie haben ein ergänzendes Versorgungsnetz von Sondergebieten lediglich mit nicht zentrenrelevanten Angeboten auch an ausgewählten Standorten außerhalb der Zentren anerkannt.</p> <p>Mit dieser Zielsetzung hat auch die Stadt Werl die interkommunale Vereinbarung zum regionalen Einzelhandelskonzept unterzeichnet und sich hierin verpflichtet, großflächige Einzelhan-</p>	<p>der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (laufende Nr. I. 8 der entsprechenden Tabelle) verwiesen.</p> <p>Es ist unzutreffend, dass die Ecostra-Auswirkungsanalyse zu dem Schluss komme, dass zumindest für den Bereich „Bekleidung inklusive Sportbekleidung“ eine Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Beckum entstehe. In der Ecostra-Auswirkungsanalyse heißt es vielmehr, dass in der Stadt Beckum einzig im Sortimentsbereich Bekleidung (inklusive Sportbekleidung) noch leicht spürbare Wettbewerbswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten seien, wobei sich die Umsatzumverteilungsquote von ca. 1,7 % auf einem niedrigen Niveau bewege und im Rahmen konjunktureller Schwankungen liege. In der Detailanalyse der Auswirkungen auf die Innenstadt von Beckum zeigt sich, dass der höchste absolute Umsatzabzug von ca. 0,2 bis 0,3 Million € gegenüber dem bestehenden Einzelhandel im Sortimentsbereich Bekleidung (inklusive Sportbekleidung) zu erwarten ist. Die Umsatzumverteilungsquote von ca. 2,1 % in diesem Sortimentsbereich liege im Rahmen üblicher konjunktureller Schwankungen. Auch unter Berücksichtigung der weitgehend als stabil zu bewertenden Situation in der Innenstadt mit einem vergleichsweise attraktiven Angebotsmix, dominiert von inhabergeführten Fachgeschäften, können negative städtebauliche Auswirkungen auf die Innenstadt von Beckum nach Ansicht der Einzelhandelsgutachters ausgeschlossen werden.</p> <p>Zu der Stellungnahme, die Stadt Werl sei Mitgliedsgemeinde des „Regionalen Einzelhandelskonzeptes östliches Ruhrgebiet und angrenzender Bereiche“ wird auf die gleichlautende Stellungnahme zu Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung und die entsprechende Abwägung der Stadt Werl verwiesen.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>delsvorhaben im Kreis betroffener Kommunen nachbarlich mit dem Ziel zu erörtern, einen regionalen Konsens herzustellen. Die Stadt Werl hat ihr Einverständnis erklärt, das REHK-Gutachten inhaltlich und verfahrensmäßig zur Gesprächsgrundlage zu machen. Letztlich hat die Stadt Werl die Verpflichtung übernommen, die im regionalen Konsens getroffenen Vereinbarungen durch entsprechende planungsrechtliche Maßnahmen einzuhalten und umzusetzen. Dass gerade diese letzte Verpflichtung unter dem Vorbehalt der Unantastbarkeit der gemeindlichen Letztentscheidung über die kommunale Bauleitplanung im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB steht, bedarf dabei keiner besonderen Betonung. Der interkommunalen Vereinbarung kommt insoweit primär eine Bedeutung für die Steuerung der kommunalen Abwägungsentscheidung zu. In formeller Hinsicht ist dies die Verpflichtung zu einer besonderen Ausgestaltung des interkommunalen Abstimmungsprozesses zwischen den Mitgliedsgemeinden des regionalen Einzelhandelskonzeptes. In materiell-rechtlicher Hinsicht ist die Stadt Werl verpflichtet, das Ergebnis der nachbarlichen Erörterung mit besonderem Gewicht in der eigenen Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Die Stadt Beckum ist keine Mitgliedsgemeinde des „regionalen Einzelhandelskonzeptes östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche“ (REHK), sie liegt jedoch im Einflussbereich dieses Raumes und ist entsprechend auch von Abweichungen vom REHK betroffen.</p> <p>Die Stadt Werl verstößt augenscheinlich gegen ihre Verpflichtungen als Mitgliedskommune des regionalen Einzelhandelskonzeptes, wenn sie sich schon in formeller Hinsicht dem Verfahren zur Herstellung eines regionalen Konsenses mit der Argumentation entziehen will, dass ein positives Ergebnis der nachbarlichen Erörterung nicht absehbar sei.</p> <p>Aus der Verweigerung der Einhaltung der Regeln des regionalen Einzelhandelskonzeptes folgt zumindest auch eine Abwägungsfehlerhaftigkeit der Planung in formeller wie materiell-rechtlicher Hinsicht.</p>	
50	<p><b>Schreiben Stadt Lippstadt vom 20.08.2015</b></p> <p>Die aktuellen Entwicklungen im Einzelhandel stellen im Zusammenwirken mit der Digitalisierung, dem demographischen Wandel und der Notwendigkeit nachhaltigen klimafreundlichen Handelns insbesondere den ländlichen Raum vor die großen Herausforderungen und Aufgabenstellungen, die Nutzungsvielfalt unserer Städte und Gemeinden zu sichern und weiter zu entwickeln. Die Konzentrationsprozesse im Einzelhandel sowie die Entwicklungen des Internethandels haben in weiten Teilen des ländlichen Raumes ungleich größere Auswirkungen als in den Ballungsräumen, da Versorgungsstrukturen sowohl im Bereich der Nahversorgung als auch für mittel- und langfristige Güter zusammen zu brechen drohen.</p>	<p>Kenntnisnahme: auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 a und b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Aus diesen Gründen gewinnen regionale Prozesse und Zusammenschlüsse mit dem Ziel der Abstimmung von Programmen, Plänen und Projekten im ländlichen Raum eine immer größere Bedeutung, um gemeinsam die Regionen und die Kommunen zu stärken. Dies wird auch durch unterschiedliche Programme und Fördermittel für lokale und regionale Projekte unterstützt, Zu verweisen sei an dieser Stelle auf das NRW Strukturförderprogramm Regionale 2013, aktuell auf das europäische Förderprogramm LEADER, aber auch auf die 'reguläre Städtebauförderung' mit der besonderen Akzentsetzung auf die historischen Stadt- und Ortskerne. An den damit verbundenen Vorgaben und Zielsetzungen orientieren sich die Kommunen im Rahmen ihrer Entwicklungsplanungen, so auch die Stadt Lippstadt. Der Bund und das Land unterstützen diese bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen mit erheblichen Förderbeträgen, was zu einer deutlichen Aufwertung und Funktionsstärkung der Innenstädte und Ortskerne beigetragen hat. An diesen Prozessen beteiligt sich auch die Stadt Werl und profitiert von diesen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund nimmt die Stadt Lippstadt zu dem oben genannten Bauleitplanverfahren im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens wie folgt Stellung:</p> <p><b>Einleitung</b></p> <p>Gegenstand der Bauleitplanverfahren ist die Absicht der Stadt Werl zur Ansiedlung eines Herstellerdirektverkaufs-zentrums (Factory-Outlet-Center, kurz FOC) mit einer max. Verkaufsfläche von 13.800 m2 südlich der Bundesstraße 1, nahe der A 445, Anschlussstelle Werl-Zentrum, Büderich, Da der Vorhabenstandort zurzeit im planungsrechtlichen Außenbereich liegt, setzt die Realisierung des großflächigen Einzelhandelsvorhabens zuvor eine entsprechende bauleitplanerische Flächenausweisung voraus. Zu diesem Zweck beabsichtigt die Stadt Wert auf der Ebene des Flächennutzungsplans die bisherige Darstellung einer Fläche für die Landwirtschaft in die Darstellung eines sonstigen Sondergebietes „Großflächiger Einzelhandel - Herstellerdirektverkaufszentrum" mit max, Verkaufsfläche von 13.800 m2 zu ändern, Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung soll ein sonstiges Sondergebiet mit entsprechender Zweckbestimmung festgesetzt werden.</p> <p>Von hier wird bezweifelt, dass die Planinhalte geeignet sind zur ausreichend bestimmten Festbeschreibung der angeblichen Besonderheiten des Einkaufszentrentyps „Factory-Outlet-Center", Auch die Abwägungsgrundlagen aus dem Gutachten der Firma Ecostra Stellung weisen gravierende Schwächen auf.</p> <p>Eine detaillierte Stellungnahme zu diesen Punkten erübrigt sich, da die Planung eindeutig raumordnungsrechtswidrig ist. Ich gehe davon aus, dass die Staatskanzlei NRW und die Be-</p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>zirksregierung Arnsberg als zuständige Raumordnungsbehörden die rechtliche Einschätzung der Stadt Werl zur Rechtswidrigkeit der landesplanerischen Ziele des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW sowie der regionalplanerischen Flächenausweisung nicht teilen und daher die eingeleiteten Bauleitplanverfahren nicht zu einem rechtswirksamen Abschluss gebracht werden können. Ich beschränke mich daher nachfolgend auf Ausführungen zu den raumordnungsrechtlichen Anforderungen und möchte im Übrigen nur noch kurz auf die Pflichtenstellung der Stadt Werl als Mitgliedsgemeinde des regionalen Einzelhandelskonzeptes 'Östliches Ruhrgebiet' eingehen, Im Einzelnen:</p> <p><b>Raumordnung</b></p> <p>Gem. § 1 Abs. 4 BauGB ist die Bauleitplanung der Gemeinden den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Anpassungspflicht löst für die planenden Gemeinden eine strikte Bindungswirkung aus. Sie ist durch die Gemeinden auch nicht im Wege planerischer Abwägungsentscheidung überwindbar. Ziele der Raumordnung enthalten in NRW insbesondere der Landesentwicklungsplan und die Regionalpläne. Hier steht der Bauleitplanung der Stadt Werl der sachliche Teilplan „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW ebenso wie der aktuelle Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg (2012) entgegen.</p> <p><b>Landesplanung</b></p> <p>Nach Ziel 1 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Nach Ziel 2 dürfen derartige Kern- und Sondergebiete mit Zentren relevanten Sortimenten nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden, Als zentrenrelevant gelten dabei die in der Anlage 1 zum sachlichen Teilplan aufgeführten Sortimente sowie weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente. Ausnahmen von diesem Ziel 2 sieht der sachliche Teilplan nur für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten und in Ziel 5 für Sondergebiete für Einzelhandelsgroßvorhaben mit nicht Zentren relevanten Sortimenten vor. Mit diesen landesplanerischen Zielvorgaben ist die Bauleitplanung der Stadt Werl offensichtlich unvereinbar. Der Vorhabenstandort ist im Regionalplan als Freiraum festgelegt.</p> <p>Es handelt sich auch offensichtlich nicht um einen Standort innerhalb eines zentralen Versorgungsbereichs. Dies hat die Stadt Werl auch selbst erkannt, Sie meint jedoch ausweislich der Entwürfe der Planbegründungen, sich über die raumordnerische Zielbindung hinwegsetzen zu</p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>können, weil sie der Auffassung ist, die regionalplanerische Festlegung des Freiraums sei ebenso wie Ziel 2 des sachlichen Teilplans <i>offensichtlich rechtswidrig</i>. Hinsichtlich des Ziels 2 meint die Stadt Werl sogar, die Verfassungswidrigkeit der Zielvorgabe feststellen zu können. Die Ausführungen in den Planbegründungen zur angeblichen Rechts- bzw. Verfassungswidrigkeit der landesplanerischen Vorgaben vermögen nicht zu überzeugen. Die Gesetzgebungskompetenz des Landes NRW für die Plansätze des sachlichen Teilplans ist schon deshalb nicht zweifelhaft, weil nicht im Sinne bodenrechtlicher Regelungen die unmittelbaren Beziehungen des jeweiligen Grundstückseigentümers zum Grund und Boden und damit die Zulässigkeit von Vorhaben geregelt wird, sondern das Land den Gemeinden einen Handlungsrahmen für die Bauleitplanung setzt. Die Plansätze des sachlichen Teilplans bedürfen daher der planerischen Umsetzung durch die Gemeinden als nachgeordnete Planungsträger, um erst so ihren Ordnungs- und Entwicklungsauftrag auch gegenüber dem einzelnen Raumnutzer zu erfüllen. Es handelt sich daher um raumordnerische Vorgaben und nicht um dem Bodenrecht zuzuordnende Vorschriften mit unmittelbarem Bezug zur Nutzung von Grund und Boden, Auch die Heranziehung der Rechtsprechung des OVG NRW zu § 24 a LEPro NRW a.F. vermag nicht zu überzeugen. Dieser Vorschrift hatte das OVG NRW die Zielqualität in Ermangelung eines eigenständigen räumlichen oder sachlichen Regelungsgehaltes abgesprochen. Dies beruhte jedoch lediglich darauf, dass in der damaligen Vorschrift die geforderte Integration von Einzelhandelsgroßprojekten von der Ausweisung zentraler Versorgungsbereiche durch die Gemeinden abhängig gemacht worden war. Dies ist bei der heutigen Regelung gerade nicht der Fall. Festzuhalten bleibt damit, dass die raumordnerischen Zielbestimmungen 1 und 2 des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW der Bauleitplanung der Stadt Werl entgegenstehen.</p> <p>Ob auch das Beeinträchtigungsverbot der Zielbestimmung 3 des sachlichen Teilplans der Bauleitplanung der Stadt Werl entgegensteht, kann von mir derzeit noch nicht eingeschätzt werden, Ich behalte mir jedoch vor, das von der Stadt Werl eingeholte Gutachten des Sachverständigenbüros ecostra einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Grundsätzlich besteht die Gefahr, dass die Stadt Lippstadt in ihrer Funktion als Mittelzentrum durch ein Factory-Outlet-Center in Werl in der hier geplanten Größe erheblich beeinträchtigt wird. Das Verträglichkeitsgutachten trifft eine Reihe von Annahmen, die voraussichtlich nicht belastbar sind, so dass die Aussagen zu den Auswirkungen auf Lippstadt in der Folge unzureichend sind. Aufgrund der offenkundig fehlenden Genehmigungsfähigkeit der Planung wird auch hier auf eine detaillierte Ausführung der Mängel verzichtet.</p> <p><b>Regionalplanung</b></p> <p>Zur Regionalplanung hatte ich bereits darauf hingewiesen, dass die regionalplanerische Fest-</p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>legung des Plangebietes als Freiraum der Ausweisung eines Sondergebietes für großflächigen Einzelhandel offensichtlich entgegensteht.</p> <p><b>Rechtliche Konsequenzen</b></p> <p>Wegen der entgegenstehenden landesplanerischen und regionalplanerischen Ziele wird die Bezirksregierung Arnsberg im Verfahren nach § 34 Landesplanungsgesetz die Vereinbarkeit der Bauleitplanung der Stadt Werl mit den geltenden Zielen der Raumordnung nicht feststellen können. Zudem wird die nach § 6 BauGB erforderliche Genehmigung der Flächennutzungsplanänderung von der Bezirksregierung nicht erteilt werden können. Letztlich liegen hier natürlich auch die Voraussetzungen für eine raumordnerische Untersagung der Bauleitplanung der Stadt Werl nach § 14 Abs. 1 ROG durch die zuständige Raumordnungsbehörde vor.</p> <p><b>Abwägungsgrundlagen</b></p> <p>Die Stadt Werl ist Mitgliedsgemeinde des regionalen Einzelhandelskonzeptes 'Östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche'. Unter Hinweis auf diese Mitgliedschaft hat die Stadt Werl eine Mitarbeit im Regionalen Einzelhandelskonzept Hochsauerlandkreis / Kreis Soest abgelehnt, Ziel des REHK 'östliches Ruhrgebiet' ebenso wie des REHK HSK / SO ist ein abgestimmtes Vorgehen in der Region zur Vermeidung eines übergroßen Angebotes an großflächigen Einzelhandelsbetrieben, Alle Mitgliedsgemeinden gemeinsam streben die Stärkung der innerstädtischen Zentren sowie die Stärkung der Stadtteilzentren mit ihrer Grundversorgung an, Sie haben ein ergänzendes Versorgungsnetz von Sondergebieten lediglich mit nicht zentrenrelevanten Angeboten auch an ausgewählten Standorten außerhalb der Zentren anerkannt. Mit dieser Zielsetzung hat auch die Stadt Werl die interkommunale Vereinbarung zum regionalen Einzelhandelskonzept 'Östliches Ruhrgebiet' unterzeichnet und sich hierin verpflichtet, großflächige Einzelhandelsvorhaben im Kreis betroffener Kommunen nachbarlich mit dem Ziel zu erörtern, einen regionalen Konsens herzustellen. Die Stadt Werl hat ihr Einverständnis erklärt, das REHK-Gutachten inhaltlich und verfahrensmäßig zur Gesprächsgrundlage zu machen, Letztlich hat die Stadt Werl die Verpflichtung übernommen, die im regionalen Konsens getroffenen Vereinbarungen durch entsprechende planungsrechtliche Maßnahmen einzuhalten und umzusetzen. Dass gerade diese letzte Verpflichtung unter dem Vorbehalt der Unantastbarkeit der gemeindlichen Letztentscheidung über die kommunale Bauleitplanung im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB steht, bedarf dabei keiner besonderen Betonung. Der interkommunalen Vereinbarung kommt insoweit primär eine Bedeutung für die Steuerung der kommunalen Abwägungsentscheidung zu. In formeller Hinsicht ist dies die Verpflichtung zu einer besonderen Ausgestaltung des interkommunalen Abstimmungsprozesses zwischen den Mitgliedsgemeinden des regionalen Einzelhandelskonzeptes. In materiell-rechtlicher Hinsicht ist die Stadt</p>	



Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Wen verpflichtet, das Ergebnis der nachbarlichen Erörterung mit besonderem Gewicht in der eigenen Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Die Stadt Werl verstößt in beiderlei Hinsicht gegen ihre Verpflichtungen als Mitgliedskommune des regionalen Einzelhandelskonzeptes, wenn sie sich schon in formeller Hinsicht dem Verfahren zur Herstellung eines regionalen Konsenses mit der Argumentation entziehen will, dass ein positives Ergebnis der nachbarlichen Erörterung nicht absehbar sei. Aus der Verweigerung der Einhaltung der Regeln des regionalen Einzelhandelskonzeptes folgt die Abwägungsfehlerhaftigkeit der Planung in formeller wie materiell-rechtlicher Hinsicht. Zusammenfassend hält die Stadt Lippstadt das geplante FOC für nicht genehmigungsfähig, da die landesplanerischen Ziele des LEP, sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel dem entgegenstehen, ebenso wie die Ziele des Regionalplans. Die Stadt Werl hat sich in ihrer Vorgehensweise und in ihrer Argumentation gegen die Region und interkommunal vereinbarte Regelungen gestellt.</p>	
51	<p><b>Schreiben Handwerkskammer Dortmund vom 20.08.2015</b></p> <p>Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung hatten wir mit Schreiben vom 31.10.2014 bereits ausführlich Stellung zu der beabsichtigten Planung genommen.</p> <p>Die in der Abwägungsmatrix durch die Stadt Werl formulierten Abwägungsvorschläge vermögen nicht zu überzeugen.</p> <p>Nach wie vor sind wir der Auffassung, dass die beabsichtigte Ansiedlung eines FOC nicht mit den Zielen des Landesentwicklungsplan LEP NRW - Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel - vereinbar ist und auch den Festsetzungen des rechtskräftigen Regionalplans widerspricht.</p> <p>Die Feststellung der Stadt Werl, dass die in unserer Stellungnahme beschriebenen Handwerksbranchen durch die Ansiedlung eines FOC nur in Rahmen üblicher konjunktureller Schwankungen betroffen seien und im Gegenteil sogar von „Synergieeffekten“ profitieren würden, lässt sich aus dem ECOSTRA-Gutachten in keiner Weise herleiten. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Auswirkungen auf das Handwerk ist nicht zu erkennen.</p> <p>Darüber hinaus sind wir der Auffassung, dass es sowohl aus städtebaulicher als auch aus wirtschaftsfördernder Sicht vordringlichste Aufgabe einer Kommune ist, bestehende Strukturen und Betriebe zu sichern und zukunftsfähig weiter zu entwickeln. Der in mehreren Abwägungsvorschlägen formulierte Begriff des „ökonomischen Grenzbetriebes“ deutet jedoch darauf hin,</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 32 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p> <p>Die Ecostra-Auswirkungsanalyse und die Aussage der Stadt Werl zu den Auswirkungen im Rahmen üblicher konjunktureller Schwankungen beziehen sich auf den Einzelhandel. Auch die Handwerkskammer Dortmund hat in ihrem Schreiben vom 20.08.2015 Auswirkungen auf das Handwerk nur unmittelbar über Auswirkungen auf den Einzelhandel hergeleitet. Da aufgrund der FOC-Ansiedlung städtebaulich relevante Auswirkungen auf den Einzelhandel in zentralen Versorgungsbereichen nicht zu erwarten sind, gilt diese Einschätzung auch für die nur mittelbar betroffenen Handwerksbetriebe und Dienstleister.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>dass hier eine Abkehr von der Förderung inhabergeführter Handelsstrukturen in der Innenstadt stattfindet. Dies wäre aus Sicht des Handwerks eine überaus kritische Fehlentwicklung.</p> <p>Wir halten deshalb unsere Stellungnahme vom 31.10.2014 voll umfänglich aufrecht.</p>	<p>Erfahrungen an bereits langjährig in Betrieb befindlichen FOC-Standorten in Deutschland belegen, dass das regionale Handwerk in keinem Fall von negativen Auswirkungen betroffen war, welche auf das FOC zurückzuführen wären. Im Gegenteil: durch direkte und indirekte Aufträge (z.B. Gartenbau, Elektroinstallationen, EDV-Technik, Malerarbeiten, Dachdeckerarbeiten) profitiert v.a. das regionale Handwerk.</p> <p>Durch die Planung zur Ansiedlung des FOC Werl kehrt die Stadt Werl nicht von der Förderung inhabergeführter Handelsstrukturen in der Innenstadt ab. Aufgrund der Einzelhandels-Auswirkungsanalyse ist nicht davon auszugehen, dass inhabergeführte Handelsstrukturen in der Innenstadt von Werl (oder benachbarter zentralen Versorgungsbereiche) in nennenswerter Größe oder mit nennenswerter Auswirkung verloren gehen. Auch aus der Verwendung des Begriffs des „ökonomischen Grenzbetriebs“ kann nicht geschlossen werden, dass eine Abkehr der Stadt Werl von der Förderung inhabergeführte Handelsstrukturen in der Innenstadt stattfindet. Der Begriff des „ökonomischen Grenzbetriebs“ wird von dem Einzelhandelsgutachter Ecostra verwendet und erfasst Einzelhandelsbetriebe, deren Fortbestand aufgrund der Ertragsituation – und unabhängig von einem konkreten Ansiedlungsvorhaben (hier: FOC Werl) – auch bei unveränderten Randbedingungen fraglich ist. Derartige Betriebe sind für jegliche Veränderungen der Wettbewerbssituation sowie für konjunkturelle Schwankungen anfällig. Aus diesem Grund kann sich die städtische Ansiedlungspolitik nicht in erster Linie am Erhalt dieser Betriebe orientieren.</p>
52	<p><b>Schreiben Ennepe-Ruhr-Kreis vom 21.08.2015</b></p> <p>Zu dem oben genannten Bauleitplanverfahren habe ich bereits im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens mit Datum vom 29.10.2014 Stellung genommen. Die Einwände, die in dieser Stellungnahme enthalten sind, werden vollinhaltlich aufrecht erhalten. Zur besseren Lesbarkeit ist die Stellungnahme als Anlage beigefügt.</p> <p>Ein Unterschied, dass sich das damalige Verfahren sowohl auf die 85. Änderung des Flächen-</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>nutzungsplans und zeitgleich auf die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 117 der Stadt Werl bezog, wird nicht gesehen, da die Tenorierung sich auch ausdrücklich auch auf beide Verfahren bezog.</p> <p>Zudem weise ich darauf hin-, dass innerhalb des Kreisgebietes des Ennepe-Ruhr-Kreises nicht alle Kommunen am Verfahren zur Offenlage der 85. FNP-Änderung der Stadt Werl beteiligt worden sind, und dass diese Vorgehensweise ein gewisses Befremden ausgelöst hat. Insofern beziehe ich mich hier wiederum auf meine Stellungnahme im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens, in dem ich angemahnt hatte, dass sich fast alle Kommunen des Ennepe-Ruhr-Kreises innerhalb des Nahradius von 30 Minuten KFZ-Fahrzeit befinden.</p>	<p>Aufgrund des Hinweises des Ennepe-Ruhr-Kreises sind mit Schreiben vom 31.08.2015 auch die Städte Breckerfeld, Gevelsberg, Hattingen, Schwelm und Sprockhövel beteiligt worden, so dass im Ergebnis alle kreisangehörigen Kommunen im Rahmen der öffentlichen Auslegung der 85. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Werl beteiligt worden sind.</p>
53	<p><b>Schreiben Ericsson vom 21.08.2015</b></p> <p>Bei den von Ihnen ausgewiesenen Bedarfsflächen hat die Firma Ericsson bezüglich ihres Richtfunks keine Einwände oder spezielle Planungsvorgaben.</p> <p>Bitte berücksichtigen sie, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Ericsson – Netzes gilt.</p> <p>Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Deutsche Telekom, in Ihre Anfrage ein. Richten Sie diese Anfrage bitte an: Deutsche Telekom Technik GmbH Ziegelleite 2-4 95448 Bayreuth richtfunk-trassenauskunft-dttgmbh@telekom.de Von weiteren Anfragen bitten wir abzusehen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
54	<p><b>Schreiben Straßen.NRW. - Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Regionalniederlassung Sauerland Hochstift) vom 21.08.2015</b></p> <p>Im Rahmen der o. a. Beteiligung verweise ich auf unsere Stellungnahme vom 30.10.2014.</p> <p>Weitere Anregungen und Bedenken sind nicht vorzubringen.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 27 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>
55	<p><b>Schreiben Stadt Ahlen vom 21.08.2015</b></p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Mit Datum vom 22.10.2014 hat die Stadt Ahlen bereits zum o.g Vorhaben Stellung bezogen. An dieser Stellungnahme hält die Stadt Ahlen weiter fest.</p> <p>Darüber hinaus bringt die Stadt Ahlen Ihre Bedenken zur Beeinträchtigung ihrer zentralen Versorgungsfunktion als Mittelzentrum in der Region zum Ausdruck. Die Stadt Ahlen befürchtet abweichend von den Ausführungen der Verträglichkeitsstudie negative städtebauliche Auswirkungen durch die im FOC angebotenen Bedarfsgüter. Sie sieht eine geordnete und zukunftsfähige Einzelhandelsentwicklung im Mittelzentrum Ahlen gefährdet.</p> <p>Der Darstellung in den von der Stadt Werl zugesandten Planungsunterlagen<sup>1</sup>, dass sich in Mittelzentren „zunehmend und überwiegend preisgünstige Bekleidungsgeschäfte (Kik, Ernsting, Zeeman...)“ befänden und daher „ein FOC mit seinem spezialisierten und höherpreisigen Warenangebot nicht in Konkurrenz dazu“ stehe, kann nicht nachvollzogen werden. Im Gegenteil treten Betriebstypen wie das angestrebte FOC in städtebaulich negative Konkurrenz zu den gewachsenen Innenstadtlagen mit hochwertigen familiengeführten Ladeneinheiten der Mittelstädte wie Ahlen.</p> <p><sup>1</sup> BKR Essen 2012 „Begründung der Standortwahl für ein FOC in Werl“, Kapitel FOC und regionale Verträglichkeit“, S. 3ff</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p> <p>In der Ecostra-Auswirkungsanalyse wurde der Einzelhandelsbestand in den zentralen Orten im Naheinzugsgebiet des Planobjekts (Zone I) detailliert erfasst und bewertet. Die Stadt Ahlen liegt bereits in dem mittleren Einzugsgebiet (Zone II). Ecostra kommt auf der Basis der ermittelten Auswirkungen für alle untersuchten zentralen Orte bzw. zentralen Einkaufslagen zu dem Ergebnis, dass eine nachhaltige Schwächung der Angebotsattraktivität, des Branchenmixes und der Versorgungsleistung des Einzelhandels ebenso wie eine wesentliche Einschränkung von stadtplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten ausgeschlossen werden kann. Da die Marktwirkungen eines Einzelhandelsobjekts mit zunehmender Distanz in ihrer Intensität üblicherweise nachlassen, trifft diese Feststellung auf die Zentren außerhalb des detailliert untersuchten Naheinzugsgebiets (Zone I) aufgrund der bereits größeren Entfernung umso mehr zu, somit auch für die Stadt Ahlen. Die von der Stadt Ahlen geäußerten Bedenken sind daher nach den Ergebnissen der Ecostra-Auswirkungsanalyse nicht begründet.</p> <p>Die zitierten Aussagen aus der Begründung zur Standortwahl (2012) dienen nur sehr allgemein der Begründung für einen Standort im ländlichen Raum, und zwar auch zur Abgrenzung gegenüber einer Lage in Oberzentren mit ihrem regelmäßig spezialisierterem und höherwertigerem Bedarf. Die konkreten Auswirkungen des Vorhabens sind sodann in der Ecostra-Auswirkungsanalyse aus dem Jahr 2014 untersucht und bewertet worden.</p>
56	<p><b>Schreiben Stadt Dortmund vom 21.08.2015</b></p> <p>Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 07.07.2015 halten wir nach Durchsicht der übersandten Planunterlagen unsere Stellungnahme vom 25.11.2014 in vollem Umfange aufrecht.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 37 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Danach sind wir weiterhin der Auffassung, dass Ihr Vorhaben im Widerspruch zum sachlichen Teilplan „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW und zum aktuellen Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg steht.</p> <p>Seitens der Stadt Dortmund bestehen weiterhin Bedenken gegen dieses Vorhaben.</p>	<p>sen.</p>
<p><b>57</b></p>	<p><b>Schreiben Stadt Herdecke vom 21.08.2015</b></p> <p>Mit Schreiben vom 07.07.2015 haben Sie mich über die Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB sowie über die Abstimmung mit den Nachbarkommunen gem. § 2 Abs. 2 BauGB informiert.</p> <p>Die Stadt Herdecke nimmt zur geplanten 85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl, vorbehaltlich der Entscheidung des Ausschusses Bauen, Planen und Verkehr (Ausschusssitzung am 22.09.2015), wie folgt Stellung:</p> <p>Gegenstand des Bauleitplanverfahrens ist die Absicht der Stadt Werl zur Ansiedlung eines Herstellerdirektverkaufszentrums (Factory-Outlet-Center, kurz FOC) mit einer max. Verkaufsfläche von 13.800 qm südlich der Bundesstraße 1, nahe der A 445, Anschlussstelle Werl-Zentrum, Buderich.</p> <p>Meine bereits in der Stellungnahme vom 05.11.2014 während der frühzeitigen Behördenbeteiligung gem. § 4 (1) BauGB aufgezeigten Bedenken erhalte ich aufrecht. Die von Ihnen durchgeführte Planung ist eindeutig raumordnungswidrig, Deshalb gehe ich auch weiterhin davon aus, dass die Staatskanzlei NRW und die Bezirksregierung Arnsberg als zuständige Raumordnungsbehörde die rechtliche Einschätzung der Stadt Werl zur Rechtswidrigkeit der landesplanerischen Ziele des sachlichen Teilplans „großflächiger Einzelhandel“ zum LEP NRW sowie der regionalplanerischen Flächenausweisung nicht teilen und daher das eingeleitete Bauleitplanverfahren nicht zu einem rechtswirksamen Abschluss gebracht werden kann.</p> <p>Über meine während der frühzeitigen Behördenbeteiligung bereits abgegebene Stellungnahme hinaus möchte ich auch noch betonen, dass durch die Ansiedlung des FOCs in Werl Kaufkraft aus dem zentralen Versorgungsbereich Herdecke Mitte abgezogen wird. Der Kaufkraftabfluss bewegt sich bezogen auf Ihr geplantes Vorhaben in einer Größenordnung, die für die Stadt Herdecke durchaus verkraftbar wäre. Allerdings ist zu beobachten, dass mehrere Städte Interesse an der Errichtung von FOCs oder ähnlicher Formen von Großflächigem Einzelhandel zeigen, bzw. diese bereits gebaut haben. Somit summiert sich der Kaufkraftabfluss für die</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p> <p>Derzeit ist nicht festzustellen, welche der laufenden FOC-Wettbewerbsplanungen letztlich realisiert werden. Es ist fachlicher Standard bei allen Auswirkungsanalysen im Einzelhandel (nicht</p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Stadt Herdecke auf ein nicht hinzunehmendes Maß und gefährdet den zentralen Versorgungsbereich. Dies ist insbesondere nicht hinzunehmen, da in Herdecke in den letzten Jahren, auch unterstützt durch Städtebau Fördermittel, enorme Anstrengungen unternommen wurden, um den Einzelhandel in der Innenstadt zu stärken und einem Kaufkraftabfluss entgegen zu wirken.</p> <p>Aus Sicht der Stadt Herdecke bestehen aus den genannten Gründen erhebliche Bedenken gegen die 85. Änderung des Flächennutzungsplans.</p>	<p>nur für FOC), dass Wettbewerbsplanungen erst dann bei der Ermittlung der Auswirkungen berücksichtigt werden, wenn sich diese im Bau befinden. Aber selbst für den Fall, dass sich eine oder mehrere der weiter geplanten Vorhaben realisieren würden, ist nicht davon auszugehen, dass sich die FOC-bedingten Kaufkraftabflüsse in der Stadt Herdecke (oder in anderen Städten und Gemeinden, die im Einzugsgebiet mehrerer FOC liegen) summieren. Die Kunden werden voraussichtlich das eine oder das andere FOC aufsuchen oder die FOC alternierend besuchen. Die Wirkungen überschneidender Einzugsgebiete mehrerer FOC werden daher im Wesentlichen zu Lasten der Anbieter in den FOC gehen (Konkurrenz zwischen identischen bzw. vergleichbaren Vertriebsformen) und weniger zu Lasten des stationären Einzelhandels im Einzugsgebiet. Dies wird auch dadurch belegt, dass die FOC-Betreiber großen Wert auf sog. Radiusklauseln in ihren Mietverträgen legen, wonach Mieter in FOC kein weiteres Geschäft in einem weiteren FOC in einem bestimmten Umkreis (in der Regel 150 km) betreiben dürften. Die kartellrechtliche Zulässigkeit von Radiusklauseln dieses Umfangs wird vom Bundeskartellamt allerdings verneint.</p>
58	<p><b>Schreiben Stadt Lüdenscheid vom 24.08.2015</b></p> <p>Hiermit halten wir unsere Stellungnahme vom 18.11.2014 die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung abgegeben wurde weiterhin aufrecht.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>
59	<p><b>Schreiben Kreis Soest vom 25.08.2015</b>  <b>– Nachtrag zur Stellungnahme vom 11.08.2015 –</b></p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>Ich bitte den folgenden Hinweis des Sachgebietes Bodenschutz noch mit aufzunehmen:</p> <p>Gegen das geplante Vorhaben bestehen aus bodenschutzrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Folgendes ist zu beachten:</p> <p>Im Kataster über Altlastverdachtsflächen und Altlasten des Kreises Soest, das keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, ist im o. g. Bereich keine Eintragung vorhanden.</p> <p>In den Begründungen zur FNP-Änderung bzw. zum Bebauungsplan sind Aussagen zum Bodenschutz getroffen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Es sind erhebliche Versiegelungen von max. 9,0 ha im Sonstigen Sondergebiet zu erwarten. Im Bereich der 2,3 ha großen Straßenverkehrsflächen ist eine Zunahme der Versiegelung von 0,1 ha zu erwarten.“</li> <li>• „Im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen liegen teilweise im Norden und Osten besonders schutzwürdige Böden (Stufe 3). Ansonsten sind überwiegend sehr schutzwürdige Böden (Stufe 2) und zu einem geringen Anteil im Norden schutzwürdige Böden (Stufe 1) verzeichnet.“</li> <li>• „Der Bodenschutz soll bei der Oberflächengestaltung des Parkplatzes und bei der Auswahl von Ausgleichsmaßnahmen z. B. durch Entsiegelungsmaßnahmen berücksichtigt werden.“ Die konkreten Maßnahmen sind dort nicht weiter beschrieben.</li> </ul> <p>Im Baugenehmigungsverfahren sind konkrete Maßnahmen zum Bodenschutz (Ausgleichsmaßnahmen) festzulegen.</p> <p>Auf Grund der großen Fläche ist eine bodenkundliche Baubegleitung erforderlich. Diese muss bereits vor der Antragstellung eingebunden werden. Folgende Aufgaben sind dabei zu übernehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definition der bodenschützenden Randbedingungen und Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde</li> <li>• Erstellen und Prüfen der notwendigen Planungs- und Datengrundlagen</li> <li>• Festlegen der aus Bodenschutzsicht notwendigen Maßnahmen</li> <li>• Erstellen von bodenkundlichen Ausführungsplänen (z. B. Festlegungen von Flächen und Umsetzung für Bodenabtrag und Einbau, Rekultivierungsziele, etc.)</li> <li>• Teilnahme an Bausitzungen</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ausgleichsmaßnahmen werden im Bebauungsplan festgelegt.</p> <p>Die Aspekte werden im Bebauungsplan berücksichtigt.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beraten bei der Bauausführung vor Ort (z. B. Beurteilen von Bodenfeuchte und ein-satzgrenzen für Baumaschinen)</li> <li>• Kontrolle der Bauausführung</li> </ul>	
60	<p><b>Schreiben Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen vom 27.08.2015</b></p> <p>Zu Ihrem Amtshilfeersuchen in der o. a. Angelegenheit nehme ich aufgrund der mir übergebenen Unterlagen als Träger des öffentlichen Belangs Landwirtschaft gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wie folgt Stellung.</p> <p>Die vorliegenden Planungen sehen den Entzug landwirtschaftlicher Nutzflächen vor. Nach den hier vorhandenen Informationen sind sämtliche zur Versiegelung vorgesehene Flächen zwischenzeitlich schon vom Investor aufgekauft worden. Es wird diesseits davon ausgegangen, dass der zukünftige Flächenverlust einvernehmlich mit den Bewirtschaftern geregelt wird. Unter Berücksichtigung dieser Bestimmungen stehen aus landwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 11 aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
61	<p><b>Schreiben Stadt Kamen vom 28.08.2015</b></p> <p>Die Stadt Kamen verweist auf die im Rahmen der Beteiligung benachbarter/betroffener Gemeinden gem. § 2 (2) BauGB abgegebene Stellungnahme. Diese wird seitens der Stadt Kamen weiterhin vollinhaltlich aufrecht erhalten. Des Weiteren wird auf die gemeinsame ablehnende Stellungnahme des Arbeitskreis "REHK" verwiesen.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.</p>
62	<p><b>Schreiben Stadt Schwerte vom 28.08.2015</b></p> <p>Zum oben genannten Bauleitplanverfahren der Stadt Werl habe ich bereits im Rahmen der Beteiligung der Nachbargemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 29.10.2014 Stellung genommen.</p> <p>Aus Sicht der Stadt Schwerte beeinträchtigen Vorhaben wie das der Stadt Werl grundsätzlich die bestehenden Versorgungsstrukturen in den betroffenen Innenstädten und Stadtbezirken erheblich und sind daher in hohem Maße regional unverträglich. Gerade die umliegenden und im Einwirkungsbereich gelegenen kleineren Mittelzentren, zu denen auch Schwerte gehört, sind diesen Auswirkungen in besonderer Weise ausgesetzt, da das Sortimentsspekt-</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen</p> <p>Nach den Feststellungen des Einzelhandelsgutachters Ecostra bildet der als Fußgängerzone gestaltete Abschnitt der Hüsingstraße die Haupteinkaufslage. Die Fußgängerzone zeigt eine einheitliche, ansprechende Gestaltung des Straßenraums mit Bäumen, Sitzgelegenheiten sowie einer einheitlichen Pflasterung. Hier fin-</p>

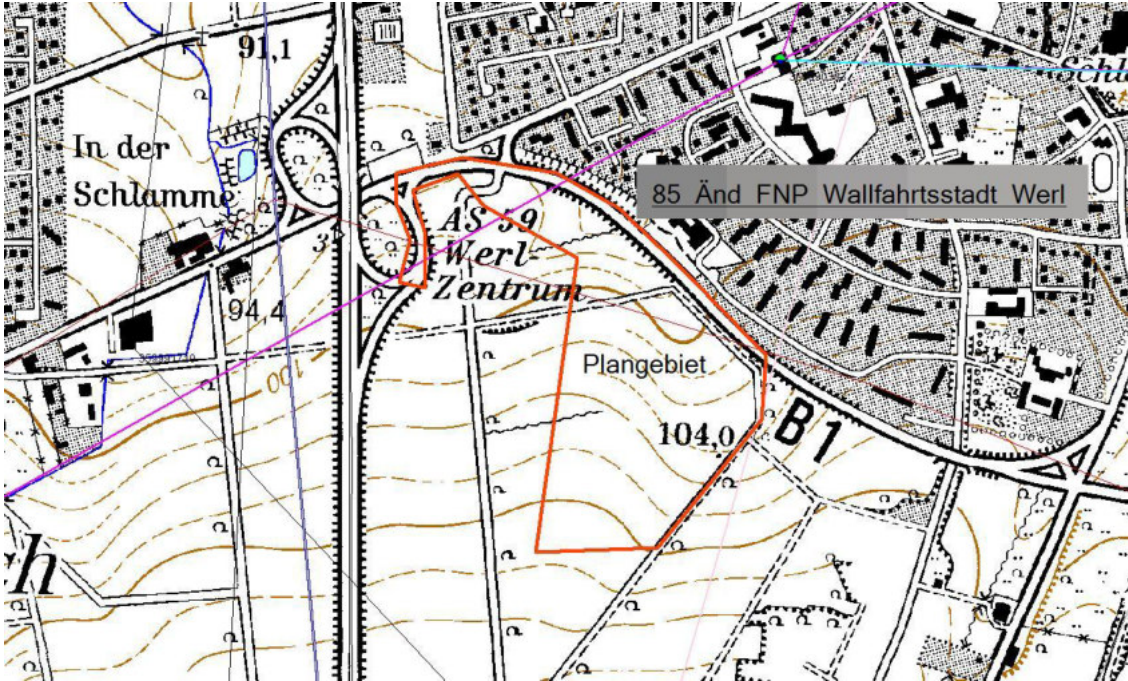


Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>rum des FOC (Bekleidung, Schuh- und Lederwaren) auf die prägenden Sortimentsstrukturen der Mittelzentren abzielt; dies zudem vor dem Hintergrund, dass durch aktuelle Tendenzen im Einzelhandel (u.a. online-Handel) die Funktionsfähigkeit dieser Zentren ohnehin einem erheblichen Druck ausgesetzt ist. Damit konterkarieren solche Vorhaben gerade dort in besonderer Weise die häufig mit erheblichen öffentlichen und privaten Mitteln unterstützten Anstrengungen in den Zentren wie etwa Aktivitäten im Rahmen von Immobilien- und Standortgemeinschaften, Leerstandmanagement, investive Maßnahmen der Stadterneuerung im öffentlichen Raum, restriktive Steuerung des Einzelhandels außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen durch lokale und regionale Einzelhandelskonzepte usw..</p> <p>Angesichts der zu erwartenden Beeinträchtigung der durch die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zugewiesenen mittelzentralen Funktionen der Stadt Schwerte werden gegen die Bauleitplanung der Stadt Werl für das FOC von Seiten der Stadt Schwerte erhebliche Bedenken geltend gemacht.</p> <p>Die im Rahmen der Stellungnahme vom 29.10.2014 vorgetragenen Aspekte werden daher vollumfänglich aufrechterhalten.</p>	<p>det sich ein dichter Einzelhandelsbesatz mit einer Mischung aus Filialen nationaler beziehungsweise internationaler Ketten wie Gina Laura, Street One und Gerry Weber sowie Fachgeschäfte lokaler Einzelhändler wie die Bekleidungsanbieter Contrast, Ferrum oder H&amp;M Mode. Als Magnetbetriebe sind unter anderem die Drogeriemärkte Rossmann und dm sowie das Modehaus Cruse zu nennen. Die Passantenfrequenz ist hoch, außer einem Leerstand in prominenter Lage in der Fußgängerzone im Übergangsbereich zum Postplatz fiel hier nur ein weiterer Leerstand auf. Insgesamt zeigt sich die Situation des innerstädtischen Einzelhandels in Schwerte (trotz vereinzelter Leerstände in den Nebenlagen der Innenstadt) insgesamt stabil.</p> <p>Ecostra prognostiziert gegenüber dem Mittelzentrum Schwerte insgesamt eine Umsatzumverteilung von 0,8 - 0,9 Million €, was einer durchschnittlichen Umsatzumverteilungsquote über die gesamte Stadt von circa 1,6 % entspricht. Gegenüber der Innenstadt von Schwerte wird das Vorhaben voraussichtlich eine Umsatzumverteilung von insgesamt circa 0,6 - 0,7 Million € auslösen, was einer durchschnittlichen Umsatzumverteilungsquote von circa 1,8 % entspricht. Die höchsten Umsatzumverteilungen sind dabei im Sortimentsbereich Bekleidung inklusive Sportbekleidung mit 0,4 - 0,5 Million € entsprechend circa 2,4 % Umsatzumverteilungsquote festzustellen. Die Umsatzumverteilungen liegen damit weit unterhalb einer städtebaulich oder raumordnerisch relevanten Größenordnung. Auch in Anbetracht der insgesamt stabilen Situation in Schwerte ist eine nachhaltige Beeinträchtigung des innerstädtischen Einzelhandels durch das FOC Werl ausgeschlossen.</p>
63	<p><b>Schreiben Straßen.NRW Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Autobahn niederlassung Hamm) vom 10.09.2015</b></p> <p>Seitens der Autobahn niederlassung Hamm bestehen gegen die o. g. Änderung des Flächennutzungsplanes keine Bedenken, wenn folgende Forderungen erfüllt werden und die dann nachfolgenden Bestimmungen berücksichtigt und im noch zu erstellenden Bebauungsplan als „Hinweise“ aufgenommen werden.</p>	

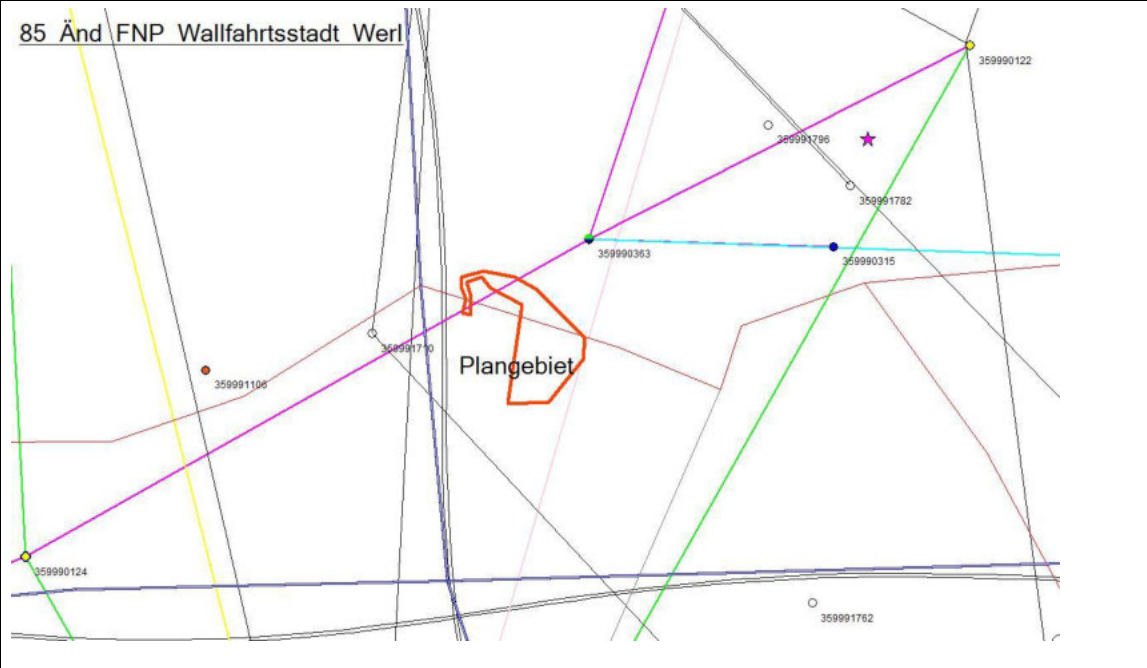
Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>„<b>Forderungen</b>“ zum Flächennutzungsplan:</p> <p>Der bereits bestehende Knoten <b>B 1 / K 18n</b> ist im Verkehrsgutachten zu berücksichtigen.</p> <p>Weitere Einzelheiten zu den verschiedenen Knotenpunkten sind in einem Gespräch mit der Autobahnniederlassung Hamm zu besprechen.</p> <p>„<b>Hinweise</b>“ zum noch folgenden Bebauungsplan:</p> <p>Hochbauten jeglicher Art (folglich auch Werbeanlagen) in der Anbauverbotszone (40 Meter vom befestigten Fahrbahnrand) sind gemäß § 9 Abs. 1 i. V. m. Abs. 6 FStrG und den Richtlinien zur Werbung an Bundesautobahnen vom 17.09.2001 aus straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Sicht unzulässig.</p> <p>Werbeanlagen in der Anbaubeschränkungszone (40 bis 100 Meter vom befestigten Fahrbahnrand) bedürfen gemäß § 9 Abs. 2 FStrG der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde. Jede einzelne Werbeanlage ist daher gesondert zu beantragen.</p> <p>Über die Anbaubeschränkungszone des FStrG hinaus, d. h. auch in einem Abstand von mehr als 100 Meter vom befestigten Fahrbahnrand, kann eine Werbeanlage nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften des § 33 StVO unzulässig sein. Daher ist die Beteiligung der zuständigen Bezirksregierung zwingend erforderlich.</p> <p>Ich bitte darum den <b>befestigten Fahrbahnrand</b>, die <b>Anbauverbotszone</b> und die <b>Anbaubeschränkungszone</b> im Lageplan deutlich darzustellen.</p> <p>Schon zu Beginn der Planungsarbeiten für Baugebiete und andere immissionsempfindliche Gebiete oder Anlagen sind durch den Planungsträger im Bereich vorhandener oder geplanter Straßen wirksame Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrsimmissionen, vor allem durch ausreichende Abstände von den Hauptverkehrsstraßen, vorzusehen. Unter Hin-</p>	<p>Der Landesbetrieb Straßen NRW – Autobahnniederlassung Hamm fordert, dass im Rahmen der Bauleitplanung für das FOC Werl drei Knotenpunkte, nämlich BAB 445 Fahrtrichtung Norden/L969, BAB 445 Fahrtrichtung Süden/B1 sowie B1/K18n im Bereich um die Spitzenstunde nacherhoben werden, um eine Aussage zum heutigen Verkehrsgeschehen zu erhalten. Nach schriftlicher Abstimmung mit dem Landesbetrieb muss diese Nacherhebung aber nicht zum Beschluss über die 85. Änderung des FNP vorliegen, sondern kann noch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die Stadt Werl bzw. der Vorhabenträger wird die Nacherhebung der drei Knotenpunkte veranlassen.</p> <p>Die Hinweise werden im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl																																																																																																																																																							
	<p>weis auf die Grundsätze des § 50 BImSchG und des § 1 (3 und 4) BauGB bitte ich eigenverantwortlich geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen. Eine Prüfung, insbesondere in schalltechnischer Hinsicht, über straßenplanerische und anbaurechtliche Belange hinaus, erfolgt von hier nicht.</p> <p>Wir bitten um weitere Beteiligung im Planverfahren und nach Abschluss des Verfahrens um Übersendung des rechtskräftigen Bebauungsplanes.</p>																																																																																																																																																								
64	<p><b>Schreiben Telefónica Germany GmbH &amp; Co. OHG vom 15.09.2015</b></p> <p>aus Sicht der Telefónica Germany GmbH &amp; Co. OHG sind nach den einschlägigen raumordnerischen Grundsätzen die folgenden Belange bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ganz in der Nähe Ihrer geplanten Gebiete verlaufen fünf unserer Richtfunkverbindungen.</li> <li>- zur besseren Visualisierung erhalten Sie beigefügt zur E-Mail zwei digitale Bilder, welche den Verlauf unserer Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen verdeutlichen sollen. Die farbigen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen von Telefónica Germany GmbH &amp; Co. OHG (zusätzliche Info: schwarze Verbindungen gehören zu E-Plus, werden aber in der Belange-Liste nicht aufgeführt). Das Plangebiet ist in den Bildern mit einer dicken orangen Linie eingezeichnet.</li> </ul> <p>Es gelten folgende Eckdaten für die Funkfelder dieser Telekommunikationslinien:</p> <table border="1" data-bbox="183 1034 1308 1268"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Richtfunkverbindung</th> <th colspan="6">A-Standort in WGS84</th> <th colspan="3">Höhen</th> <th colspan="6">B-Standort in WGS84</th> <th colspan="3">Höhen</th> </tr> <tr> <th colspan="3">Fußpunkt</th> <th colspan="3">Antenne</th> <th rowspan="2">Fußpunkt</th> <th rowspan="2">Antenne</th> <th rowspan="2">ii.</th> <th colspan="3">Fußpunkt</th> <th colspan="3">Antenne</th> <th rowspan="2">Fußpunkt</th> <th rowspan="2">Antenne</th> <th rowspan="2">ii.</th> <th rowspan="2">Gesamt</th> </tr> <tr> <th>Grad</th> <th>Min</th> <th>Sek</th> <th>Grad</th> <th>Min</th> <th>Sek</th> <th>ü. Meer</th> <th>Grund</th> <th>Gesamt</th> <th>Grad</th> <th>Min</th> <th>Sek</th> <th>Grad</th> <th>Min</th> <th>Sek</th> <th>ü. Meer</th> <th>Grund</th> <th>Gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30555141</td> <td>51</td> <td>32</td> <td>10,36</td> <td>7</td> <td>51</td> <td>47,81</td> <td>127</td> <td>34,7</td> <td>161,7</td> <td>51</td> <td>33</td> <td>0,18</td> <td>7</td> <td>54</td> <td>4,86</td> <td>92</td> <td>26,72</td> <td>118,72</td> </tr> <tr> <td>305530071</td> <td>51</td> <td>49</td> <td>27,48</td> <td>8</td> <td>1</td> <td>33,45</td> <td>104</td> <td>57,3</td> <td>161,3</td> <td>51</td> <td>30</td> <td>42,3</td> <td>7</td> <td>53</td> <td>11,22</td> <td>226</td> <td>41,3</td> <td>267,3</td> </tr> <tr> <td>305530072</td> <td colspan="6">siehe Link 305530071</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="6">siehe Link 305530071</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>305530073</td> <td colspan="6">siehe Link 305530071</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="6">siehe Link 305530071</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>305530074</td> <td colspan="6">siehe Link 305530071</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="6">siehe Link 305530071</td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Man kann sich diese Telekommunikationslinie als einen horizontal über der Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 20-60m (einschließlich der Schutzbereiche) vorstellen (abhängig von verschiedenen Parametern). Bitte beachten Sie zur Veranschauli-</p>	Richtfunkverbindung	A-Standort in WGS84						Höhen			B-Standort in WGS84						Höhen			Fußpunkt			Antenne			Fußpunkt	Antenne	ii.	Fußpunkt			Antenne			Fußpunkt	Antenne	ii.	Gesamt	Grad	Min	Sek	Grad	Min	Sek	ü. Meer	Grund	Gesamt	Grad	Min	Sek	Grad	Min	Sek	ü. Meer	Grund	Gesamt	30555141	51	32	10,36	7	51	47,81	127	34,7	161,7	51	33	0,18	7	54	4,86	92	26,72	118,72	305530071	51	49	27,48	8	1	33,45	104	57,3	161,3	51	30	42,3	7	53	11,22	226	41,3	267,3	305530072	siehe Link 305530071									siehe Link 305530071									305530073	siehe Link 305530071									siehe Link 305530071									305530074	siehe Link 305530071									siehe Link 305530071									<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Bereich der Richtfunkstrecken sind keine höheren Bauten geplant.</p>
Richtfunkverbindung	A-Standort in WGS84						Höhen			B-Standort in WGS84						Höhen																																																																																																																																									
	Fußpunkt			Antenne			Fußpunkt	Antenne	ii.	Fußpunkt			Antenne			Fußpunkt	Antenne	ii.	Gesamt																																																																																																																																						
	Grad	Min	Sek	Grad	Min	Sek				ü. Meer	Grund	Gesamt	Grad	Min	Sek					Grad	Min	Sek	ü. Meer	Grund	Gesamt																																																																																																																																
30555141	51	32	10,36	7	51	47,81	127	34,7	161,7	51	33	0,18	7	54	4,86	92	26,72	118,72																																																																																																																																							
305530071	51	49	27,48	8	1	33,45	104	57,3	161,3	51	30	42,3	7	53	11,22	226	41,3	267,3																																																																																																																																							
305530072	siehe Link 305530071									siehe Link 305530071																																																																																																																																															
305530073	siehe Link 305530071									siehe Link 305530071																																																																																																																																															
305530074	siehe Link 305530071									siehe Link 305530071																																																																																																																																															

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>chung die beiliegenden Skizzen mit Einzeichnung des Trassenverlaufes. <u>Geplante Konstruktionen oder notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrassen ragen</u> und müssen daher einen horizontalen Schutzkorridor zur Mittellinie der Richtfunkstrahlen von mindestens +/- 20 m und einen vertikalen Schutzabstand zur Mittellinie von mindestens +/-10m einhalten. Bei Windenergieanlagen (WEA) beträgt der horizontale Schutzkorridor mindestens +/- 30 m und der vertikale Schutzkorridor +/- 20 m.</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrasse einschließlich der geschilderten Schutzbereiche in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen festzusetzen, damit die raumbedeutsamen Richtfunkstrecken nicht beeinträchtigt werden.</p> 	<p>Eine Berücksichtigung erfolgt im Bebauungsplanverfahren, falls erforderlich.</p>

85. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl – II. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbarkommunen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl
	<p>85 Änd FNP Wallfahrtsstadt Werl</p> 	
65	<p><b>Schreiben Vodafone GmbH Niederlassung Nord-West vom 17.09.2015</b></p> <p>Nach Prüfung durch unsere Technik entstehen durch Ihre Vorhaben keine Beeinflussungen.</p>	Kenntnisnahme
66	<p><b>Schreiben Stadt Unna vom 06.10.2015</b></p> <p>zum oben genannten Bauleitplanverfahren nehme ich im Rahmen der Öffentlichen Auslegung wie folgt Stellung:          Die mit Schreiben vom 1.11.2014 in der Beteiligung gem. SS 3 (1) und 4 (1) ausführlich vorgebrachten Anregungen werden in der öffentlichen Auslegung voll umfänglich aufrechterhalten.          Die Kreisstadt Unna fordert Sie von daher noch einmal mit Nachdruck dazu auf, diese Planungen, die sich im Resultat nachteilig auf die Einzelhandelsstrukturen in Unna aber auch in den Nachbargemeinden auswirken werden, einzustellen.</p>	Kenntnisnahme; auf die Abwägung zur Stellungnahme Nr. II. 39 b aus der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wird verwiesen.

**III. Landesplanerische Stellungnahme gem. § 34 Abs. 5 Landesplanungsgesetz NRW**

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
1	<p><b>Schreiben der Bezirksregierung Arnsberg Dez.32 – Landesplanerische Beurteilung vom 07.08.2015</b></p> <p>Ich nehme zur Kenntnis, dass die Abwägungsvorschläge der Verwaltung zu den Stellungnahmen, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungen gem. § 3 (1), § 4 (1) und § 2 (2) BauGB eingegangen sind sowie zur landesplanerischen Stellungnahme gem. § 34 Abs. 1 LPlG durch den Planungs- Bau- und Umweltausschuss der Stadt Werl in seiner Sitzung am 24.02.2015 gebilligt wurden.</p> <p>Da sich an dem Gegenstand der Anfrage (Ansiedlung eines Direktverkaufszentrums mit einer maximalen Verkaufsfläche von 13.800 m<sup>2</sup> am Standort südlich der Bundesstraße 1 nahe der A 445, Anschlussstelle Werl-Zentrum / Buderich) nichts geändert hat, ergibt sich auch gegenüber der Anfrage nach § 34 (1) LPlG keine Änderung der raumordnerischen Beurteilung:</p> <p><b>Die vorliegende Bauleitplanung ist mit den Zielen der Raumordnung nicht vereinbar.</b></p> <p>Auf die Ergebnisse der in meiner Verfügung vom 7. November 2014 dargelegten Begründung zur raumordnerischen Beurteilung wird diesbezüglich verwiesen. Sie hat uneingeschränkt weiterhin Gültigkeit.</p> <p>Ich habe zur Kenntnis genommen, dass die Stadt Werl bei dem Regionalen Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche (REHK) am 21.01.2015 einen Antrag auf Herstellung eines regionalen Konsenses gestellt hat. Dieser regionale Konsens wurde in der Sitzung des REKK-Arbeitskreises am 20.02.2015 jedoch nicht erteilt. Damit hat auch die Stellungnahme dieses REHK, die ich bei meiner Entscheidung berücksichtigt habe, weiterhin Gültigkeit.</p> <p>Ich bitte bei Planänderungen um erneute Vorlage der Unterlagen nach § 34 (5) LPlG.</p>	<p>Kenntnisnahme; auf die Ausführungen zur landesplanerischen Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg vom 07.11.2014 gemäß § 34 Abs. 1 LPlG wird verwiesen.</p>

***Stand 29.10.2015 (2)***

**Abwägungen der Wallfahrtsstadt Werl über die Entscheidung des Arbeitskreises „Regionalen Einzelhandelskonzepts östliches Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche“ über den regionalen Konsens**

**Stellungnahme des Arbeitskreises Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet zum regionalen Konsens**

	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl</b>
1	<p><b>Protokoll des Arbeitskreises Regionales Einzelhandelskonzept östliches Ruhrgebiet vom 20.02.2015</b></p> <p><b>TOP 6: Regionaler Konsens FOC in Werl, BE: Stadt Werl</b></p> <p>Einleitend begründet Herr Ludger Pöpsel, Stadt Werl, kurz den Antrag auf Regionalen Konsens und verweist auf die öffentliche Diskussion zum FOC. Mit Blick auf das Antragsformular für den regionalen Konsens, weist er darauf hin, dass dieses nicht auf das Thema „FOC“ passe, insofern habe Werl es entsprechend angepasst. Ergänzend zu den Informationen aus der letzten REHK Sitzung hebt er zusätzlich das enorme touristische Potenzial des FOC hervor. Herr Bertelt betont, dass der Konsens nicht feststellbar ist, da u. a. der Standort bei den zurzeit gültigen regionalen Planungsbedingungen nicht in einem ASB liegt und daher nicht genehmigungsfähig ist. Eine zusätzliche Begründung „touristische Ausweitung“ reicht nicht für die Akzeptanz des FOC. Die Regeln und die Ziel des REHK werden weiterhin ignoriert. Daher wird der Regional Konsens nicht festgestellt.</p>	<p>Die Ansiedlung des FOC bedeutet einen wichtigen Entwicklungs- und Wachstumsimpuls für die gesamte Region. FOC stellen keine gewöhnlichen Einzelhandelsbetriebe dar, die in erster Linie der Bedarfsdeckung für einen bestimmten Einzugsbereich dienen, es handelt sich vielmehr um „Destinationen“, also touristische Ziele, bei denen die potentiellen Kunden motiviert werden müssen, aus einem recht weiten Einzugsgebiet das FOC aufzusuchen. FOC werden daher in überregionalen Medien in einem nationalen und internationalen Rahmen beworben. Durch das FOC würde daher der Bekanntheitsgrad der Region erheblich gesteigert. Das FOC in Werl würde intensiv in das Regionalmarketing eingebunden. Hier-von könnten nicht nur die Stadt Werl, sondern gleichermaßen auch die Nachbarstädte und -gemeinden, profitieren, wenn auf das FOC abgestimmte Konzepte entwickelt werden. Dass solche positiven Effekte durch FOC tatsächlich eintreten wurde in einer gemeinsamen Publikation der Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg mit dem Titel „Mehr Umsatz und Gäste. Chancen durch Kooperationen für Handel und Tourismus in Baden-Württemberg“ bestätigt.</p> <p>Die positiven regionalen Wirkungen eines FOC zeigen sich auch darin, dass die Arbeitsämter von FOC-Standorten in der Folge einer FOC-Ansiedlung regelmäßig eine steigende Zahl von Arbeitsplätzen, namentlich im Handel, registrieren. Die Behauptung, dass FOC mehr Arbeitsplätze vernichten als sie schaffen, ist daher durch die tatsächlichen Beobachtungen widerlegt und wird auch von den Einzelhandelsverbänden nicht mehr aufrecht erhalten.</p> <p>Auch die Befürchtung, die FOC-Ansiedlung bedeute eine Abkehr von dem Grundsatz, dass Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten in den zentralen Versorgungsbereichen angesiedelt wer-</p>



		<p>den soll, ist nicht begründet. Bei der FOC-Ansiedlung handelt es sich um einen singulären, nicht multiplizierbaren Ausnahmefall. Die im FOC angebotenen Waren sind für den normalen Innenstadt-Einzelhandel nicht geeignet. Für FOC sind daher gerade Standorte außerhalb der Zentren und Ballungsräume geeignet, in denen die preisgünstigen FOC-Angebote nicht in Konkurrenz zu den regulären Angeboten der Markenhersteller treten.</p> <p>Eine Vielzahl von aktuell laufenden Ansiedlungsplanungen für FOC zeigt, dass Nordrhein-Westfalen innerhalb von Deutschland einer der interessantesten Zielmärkte für diese Vertriebsform ist. Dies gilt insbesondere auch für die Region östliches Ruhrgebiet, wie diverse – im Ergebnis nicht realisierte – Ansiedlungsvorhaben an unterschiedlichen Standorten aus den vergangenen Jahren belegen. Die Frage ist also nicht, ob hier ein FOC angesiedelt wird, sondern vielmehr wann und wo. Dabei zeigt das bisher nur sehr geringe Interesse nach einer FOC-Ansiedlung in einem Oberzentrum in Nordrhein-Westfalen, dass diese Standorte – trotz vorhandener Potentiale – offensichtlich für die Vertriebsform FOC nicht geeignet sind. Zudem wären nach allen Erfahrungen die Auswirkungen eines FOC in einem Oberzentrum deutlich stärker als in einem Mittelzentrum mit der Größe von Werl.</p> <p>Der Markt für FOC ist begrenzt. In Deutschland wird noch Bedarf für ungefähr 15 FOC gesehen (bei 10 existierenden Standorten). Für die Region östliches Ruhrgebiet sehen Experten ein Potenzial für einen einzigen FOC-Standort. Für das FOC Werl existiert nicht nur einen Standort, der die erforderlichen Standortkriterien für einen erfolgreichen und nachhaltigen Betrieb erfüllt, zudem steht hinter dem Projekt auch einer der leistungsstärksten und erfahrensten FOC-Betreiber Europas, der dieses Vorhaben in kooperativer Weise mit der Stadt Werl umsetzen möchte.</p> <p>Die Stadt Werl möchte die sich jetzt bietende Chance für die Stadt und die Region nutzen, mit der FOC-Ansiedlung einen überregional wirksamen Anziehungspunkt zu schaffen und den Bekanntheitsgrad in einem weiten Einzugsbereich zu steigern. Die Stadt Werl ist überzeugt, dass hiervon sämtliche Bürger, Städte und Kommunen in der Region profitieren werden.</p>
--	--	---

	<p>Herr Berger ergänzt, dass ein FOC nichts anderes als ein großflächiger Einzelhandel i.S. des § 11(3) BauNVO und daher am geplanten Standort städtebaulich unverträglich ist.</p>	<p>(Diese Abwägung entspricht im Wesentlichen dem Schreiben der Stadt Werl vom 16.02.2015, mit dem der Antrag auf Herstellung des regionalen Konsenses begründet worden ist.)</p> <p>§ 11 Abs. 3 BauNVO regelt, dass Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe grundsätzlich nur in Kerngebieten und für sie festgesetzten Sondergebieten zulässig sind. Diese Vorgabe wird beachtet, denn im Rahmen der 85. Änderung des Flächennutzungsplanes wird ein Sonstiges Sondergebiet „Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum“ dargestellt.</p> <p>Anders als das Regionale Einzelhandelskonzept regelt § 11 Abs. 3 BauNVO nicht, an welcher Stelle derartige Baugebiete räumlich dargestellt oder festgesetzt werden und wo dementsprechend Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und auch FOC angesiedelt werden dürfen. Die Regelungsgegenstände von § 11 Abs. 3 BauNVO und des Regionalen Einzelhandelskonzepts sind also unterschiedlich. § 11 Abs. 3 BauNVO steht daher der Ansicht der Stadt Werl, dass bei den Ansiedlungskriterien des REHK der Ansiedlungsfall eines FOC nicht bedacht und geregelt worden ist, nicht entgegen.</p> <p>Der Umstand, dass FOC großflächige Einzelhandelsbetriebe oder Einkaufszentren im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO darstellen, lässt daher nicht den Rückschluss zu, dass im Rahmen des Regionalen Einzelhandelskonzepts auch der Ansiedlungsfall eines FOC bedacht und sachgerecht geregelt worden ist.</p>
--	---	--