

Niederschrift Nr. 2/2016

über die Sitzung des Rates der Wallfahrtsstadt Werl am 16.03.2016
18:00 Uhr, im Sitzungssaal des Rathauses

Unter der Sitzungsleitung von Bürgermeister Grossmann sind anwesend:

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

Entschuldigt: Ratsherr Nordmann und Lippold

Verwaltung: Herren Canisius, Fromme (bis TOP I/10), Gantenbrinker, Rosenkranz, Stümpel und von der Heide sowie Frauen Koch und Falkenau

Tagesordnung:

I. Öffentliche Sitzung

TOP Nr.	Vorlage Nr.	Tagesordnungspunkt
1		Feststellung der fristgerechten und ordnungsgemäßen Einladung sowie der Beschlussfähigkeit; Hinweis auf das Mitwirkungsverbot gem. § 31 GO
2		Einwohnerfragestunde
3		Verleihung der Ehrennadel für 15-jähriges kommunalpolitisches Engagement
4	447	Einspruch des Bürgermeisters gegen die Entscheidung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses im Zusammenhang mit der Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes („Stabilo“)
5	422a	Prüfung des Jahresabschlusses 2014 und Entlastung des Bürgermeisters
6	430a	Überörtliche Prüfung der Wallfahrtsstadt Werl im Jahr 2014
7	434	Erlass der Satzung der Wallfahrtsstadt Werl über die Erhebung von Kostenersatz und Entgelten bei Einsätzen der Freiwilligen Feuerwehr Werl
8	435	Erlass der Satzung der Wallfahrtsstadt Werl über die Erhebung von Gebühren für die Durchführung der Brandverhütungsschau und sonstige brandschutztechnische Leistungen in der Wallfahrtsstadt Werl

9	436	Erlass der Satzung über die Festsetzung des Verdienstausfalls der beruflich selbstständigen ehrenamtlichen Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehr Werl
10	423	Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ der Wallfahrtsstadt Werl hier: Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB
11	424	1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ hier: Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB
12	419	89. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl „Postgebäude“ hier: Feststellungsbeschluss gem. § 2 BauGB
13	420	2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ hier: Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB
14	421	4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 11 „Anger Unnaer Straße“ hier: Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB
15	441	2. Änderung der Satzung über die Nutzung und die Erhebung von Benutzungsgebühren für stadteigene und gemietete Unterkünfte
16		Mitteilungen
17		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.

TOP I/2: **Einwohnerfragestunde**

Bürgermeister Grossmann eröffnet die Einwohnerfragestunde.

Die Fragen eines Werler Bürgers zum Thema Erinnerungskultur werden von Bürgermeister Grossmann beantwortet.

Bürgermeister Grossmann und Herr Canisius beantworten die Fragen eines Werler Bürgers zur Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes an der Hammer Straße.

TOP I/3: **Verleihung der Ehrennadel für 15-jähriges kommunalpolitisches Engagement**

Mit der Verleihung der Ehrennadel der Wallfahrtsstadt Werl dankt Bürgermeister Grossmann Ratsherrn Ehlert für sein 15-jähriges kommunalpolitisches Engagement als Mitglied des Rates der Wallfahrtsstadt Werl.

TOP I/4-447 **Einspruch des Bürgermeisters gegen die Entscheidung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses im Zusammenhang mit der Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes („Stabilo“)**

B Es wird beschlossen,

1. den Einsprüchen des Bürgermeisters vom 28.02.2016 gegen die Beschlüsse des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses zu TOP I/10 und TOP I/11 stattzugeben,
2. die dem Planungs- Bau- und Umweltausschuss nach § 11 Abs. 1 Buchst. c) und e) der Zuständigkeitsordnung der Wallfahrtsstadt Werl vom 23.04.2015 übertragene Entscheidung über die frühzeitige Bürgerbeteiligung und über Aufstellungs- und Offenlegungsbeschlüsse in Bauleitverfahren für die in den Sitzungsvorlagen Nr. 240 a und Nr. 371 a behandelten Fälle aufzuheben und insofern die Entscheidung in diesen Angelegenheiten an sich zu ziehen,
3. a) die Einleitung des Verfahrens zur 88. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl (Werkzeugfachmarkt Hammer Straße) gem. § 2 Abs. 1 i.V.m. § 1 Abs. 8 BauGB, wie im als Anlage beigefügten Entwurf (M. 1:5.000) gekennzeichnet,
b) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB,
c) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB und
d) die Freigabe zur Beteiligung der benachbarten Gemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB,

Anlagen:

- 1 Auszug aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan (M 1:5.000)
- 2 Entwurf (M 1:5.000)
- 3 Entwurf der Begründung

4. a) die Einleitung des Planverfahrens zur 9. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 34 der Wallfahrtsstadt Werl „Hammer Straße / Erweiterung Gewerbegebiet“ gem. § 2 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 8 BauGB – der Geltungsbereich ist in dem als Anlage beigefügten Übersichtsplan (M. 1:5.000) gekennzeichnet –

b) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und

c) die Freigabe zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB sowie der benachbarten Gemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB

Anlagen:

- 4 Übersichtsplan (M 1:5.000)
- 5 Vorentwurf (M 1:1.000)
- 6 Sortimentsliste
- 7 Entwurf der Begründung
- 8 Grundrissplan Umnutzung

Abstimmungsergebnis: 22 Ja-Stimmen
 16 Nein-Stimmen
 1 Enthaltung

TOP I/5-422a: Prüfung des Jahresabschlusses 2014 und Entlastung des Bürgermeisters

Bürgermeister Grossmann übergibt die Sitzungsleitung an die stellvertretende Bürgermeisterin Kohlmann, die sodann die Prüfung des Jahresabschlusses 2014 und die Entlastung des Bürgermeisters zur Abstimmung bringt.

B Es wird beschlossen,

1. Der Jahresabschluss 2014, der mit einer Bilanzsumme von 231.920.657,91 € und in der Ergebnisrechnung mit einem Jahresüberschuss in Höhe von 1.690.584,30 € abschließt, wird festgestellt.
2. Der Jahresüberschuss 2014 in Höhe von 1.690.584,30 € wird der Ausgleichsrücklage zugeführt.
3. Dem Bürgermeister wird für die Haushaltsausführung des Jahres 2014 Entlastung erteilt.

Abstimmungsergebnis: 37 Ja-Stimmen
 1 Nein-Stimme

Bürgermeister Grossmann hat an der Beschlussfassung nicht teilgenommen.

Die stellvertretende Bürgermeisterin Kohlmann übergibt sodann die Sitzungsleitung wieder an Bürgermeister Grossmann.

TOP I/6-430a: Überörtliche Prüfung der Wallfahrtsstadt Werl im Jahr 2014

- B** Es wird beschlossen, den Prüfbericht der Gemeindeprüfungsanstalt über die überörtliche Prüfung der Stadt Werl in 2014 sowie das vom Rechnungsprüfungsausschuss festgestellte Ergebnis gem. § 105 Abs. 5 GO zur Kenntnis zu nehmen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

TOP I/7-434: Erlass der Satzung der Wallfahrtsstadt Werl über die Erhebung von Kostenersatz und Entgelten bei Einsätzen der Freiwilligen Feuerwehr Werl

Herr Rosenkranz teilt mit, dass in der Anlage 1 unter § 2 I Nr. 3 nach „§§ 29 Abs. 1, 30 Abs. 1 S. 1 oder 31“ „BHKG“ redaktionell ergänzt werden müsse.

- B** Die als **Anlage 9** beiliegende Satzung der Wallfahrtsstadt Werl über die Erhebung von Kostenersatz und Entgelten bei Einsätzen der Freiwilligen Feuerwehr der Wallfahrtsstadt Werl wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

TOP I/8-435: Erlass der Satzung der Wallfahrtsstadt Werl über die Erhebung von Gebühren für die Durchführung der Brandverhütungsschau und sonstige brandschutztechnische Leistungen in der Wallfahrtsstadt Werl

- B** Die als **Anlage 10** beiliegende Satzung der Wallfahrtsstadt Werl über die Erhebung von Gebühren für die Durchführung der Brandverhütungsschau und sonstige brandschutztechnische Leistungen in der Wallfahrtsstadt Werl vom 16.03.2016 wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

TOP I/9-436: Erlass der Satzung über die Festsetzung des Verdienstausfalls der beruflich selbstständigen ehrenamtlichen Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehr Werl

- B** Die als **Anlage 11** beiliegende Satzung der Wallfahrtsstadt Werl über die Festsetzung des Verdienstausfalls der beruflich selbstständigen ehrenamtlichen Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehr Werl vom 16.03.2016 wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**TOP I/10-423: Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ der Wallfahrtsstadt Werl
hier: Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB**

B Es werden

- a) die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl aller im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ eingegangenen Stellungnahmen
- b) der Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ als Satzung gem. § 10 BauGB und
- c) die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ beschlossen.

(vgl. Anlagen 12 – 16)

Abstimmungsergebnis:
31 Ja-Stimmen
3 Nein-Stimmen
5 Enthaltungen

**TOP I/11-424: 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“
hier: Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB**

B Es werden

- a) die Abwägung der Wallfahrtsstadt Werl aller im Verfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ eingegangenen Stellungnahmen
- b) die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ als Satzung gem. § 10 BauGB und
- c) die Begründung zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ beschlossen.

(vgl. Anlagen 21 - 25)

Abstimmungsergebnis:
28 Ja-Stimmen
6 Nein-Stimmen
5 Enthaltungen

**TOP I/12- 419: 89. Änderung des Flächennutzungsplans der Wallfahrtsstadt Werl „Postgebäude“
hier: Feststellungsbeschluss gem. § 2 BauGB**

B Es wird

- a) die Abwägung über alle im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen zur 89. Änderung des Flächennutzungsplanes,
- b) die 89. Änderung des Flächennutzungsplanes als Feststellungsbeschluss gem. § 2 BauGB und
- c) die Begründung mit Umweltbericht zur 89. Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen.

(vgl. Vorl. 420 Anlage 26 - 32)

Abstimmungsergebnis: 37 Ja-Stimmen
2 Nein-Stimmen

**TOP I/13-420: 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“
hier: Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB**

B Es wird

- a) die Abwägung über alle im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“,
- b) die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ als Satzung gem. § 10 BauGB und
- c) die Begründung mit Umweltbericht zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

beschlossen.

(vgl. Anlagen 26 - 32)

Abstimmungsergebnis: 30 Ja-Stimmen
6 Nein-Stimmen
3 Enthaltungen

**TOP I/14-421: 4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 11 „Anger Unnaer Straße“
hier: Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB**

B Es wird

- a) die Abwägung über alle im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen zur 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 „Anger Unnaer Straße“,
- b) die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 „Anger Unnaer Straße“ als Satzung gem. § 10 BauGB und
- c) die Begründung zur 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 „Anger Unnaer Straße“

beschlossen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig
(vgl. Anlagen 33 - 35)

TOP I/15-441: 2. Änderung der Satzung über Nutzung und die Erhebung von Benutzungsgebühren für stadteigene und gemietete Unterkünfte

B Die 2. Änderung der Satzung der Wallfahrtsstadt Werl über die Nutzung und die Erhebung von Benutzungsgebühren für stadteigene und angemietete Unterkünfte wird beschlossen. **(vgl. Anlage 36)**

Abstimmungsergebnis: 37 Ja-Stimmen
2 Nein-Stimmen

TOP I/16: Mitteilungen

Bürgermeister Grossmann informiert über die Auszeichnung der KonWerl Zentrum GmbH als „Motor für den Fortschritt“ im Rahmen der KlimaExpo.NRW, die am **Diens- tag, 10. Mai 2016, ab 11.00 Uhr**, in einer Feierstunde vorgenommen wird. Persönliche Einladungen werden in Kürze noch versendet.

TOP I/17: Anfragen

Bürgermeister Grossmann beantwortet die Anfragen des Rats Herrn Fischer zur Entwicklung der Osterfeier in Werl und zu einer möglichen Installation des Grabsteins „Kopfermann“ auf dem Werler Parkfriedhof.

Weiterhin wird die Frage des Rats Herrn Fischer zur materiellen Ausstattung der Fahrradwerkstatt für Flüchtlinge beantwortet.

Ratsherr Frieg stellt eine Anfrage zum Zeitpunkt der Haushaltsgenehmigung 2016, die von Herrn Canisius beantwortet wird.

Herr Canisius beantwortet die Anfrage der Ratsfrau Schritt zum Druck der Ratseinladung.



Legende

-  Abgrenzung des Änderungsbereiches
-  gesetzliches Überschwemmungsgebiet
-  natürliches Überschwemmungsgebiet
-  Sondergebiete
zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandelsbetrieb
- Möbelmarkt; max. 6660 qm Gesamtverkaufsfläche-

Anlage 1

Wallfahrtsstadt Werl
88. Änderung des Flächennutzungsplanes

Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan
Werl, im Oktober 2015 - FB III - Abt. 61 - Schu/Ha



Wallfahrtsstadt
Werl



Anlage 1
Vorl. 240

1:5.000



Legende

-  Abgrenzung des Änderungsbereiches
-  gesetzliches Überschwemmungsgebiet
-  natürliches Überschwemmungsgebiet
-  Sondergebiet SO
mit der Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandel –
Werkzeugfachmarkt – max. 4.700 m² Gesamtverkaufsfläche -

Anlage 2

Wallfahrtsstadt Werl
88. Änderung des Flächennutzungsplanes

Entwurf
Werl, im Oktober 2015 - FB III - Abt. 61 - Schu/Ha

Anlage 2
Vorl. 240

N

1:5.000

ENTWURF DER BEGRÜNDUNG

zur 88. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl



Plangebiet der 88. Änderung des Flächennutzungsplanes der Wallfahrtsstadt Werl

Inhalt

Teil I Begründung

1. Lage des Plangebietes	3
2. Rechtswirksamer Flächennutzungsplan; Planungsziel / Planungsinhalt	3
3. Entwicklung aus übergeordneten Plänen	4
3.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, Sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel	4
3.2 Regionalplan Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis	4
3.2 Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung	5
4. Erschließung	6
4.1 Verkehr	6
4.2 Entwässerung	6
4.2.1 Überschwemmungsgebiet	6
5. Natur und Landschaft	9
5.1 Artenschutz	9
5.2 Eingriffsregelung	9
5.3 Umweltprüfung	9
6. Sonstige Belange	9
6.1 Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz	9
6.2 Immissionsschutz	10
6.3 Klimaschutz	10
6.4 Denkmalschutz	10

Teil II Umweltbericht

wird im weiteren Verfahren erstellt

Teil I

1. Lage des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Nordwesten Werls an der Hammer Straße in verkehrsgünstiger Lage zu den Autobahnen A 2, A 44 und A 445. Der Änderungsbereich wird von vorhandenen Gewerbe- und Industriegebieten, die durch rechtskräftige Bebauungspläne abgesichert sind, umgeben. Der Geltungsbereich der 88. Änderung des Flächennutzungsplanes nordöstlich der Hammer Straße und nordwestlich des Sönnerbachs erfasst die Parzelle 173, Flur 4, Gemarkung Budberg; er besitzt eine Flächengröße von ca. 2 ha.

2. Rechtswirksamer Flächennutzungsplan; Planungsziel / Planungsinhalt

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan stellt den Änderungsbereich als „Sondergebiet, Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandelbetrieb - Möbelmarkt; max. 6.660 m² Gesamtverkaufsfläche“ dar. Diese Darstellung wurde mit der 29. Änderung des Flächennutzungsplanes im Jahr 1993 erzielt (Umwandlung gewerblicher Baufläche in ein Sondergebiet), nachdem die Vereinbarkeit der damals geplanten Erweiterung eines Möbelmarktes mit den Primärzielen der Stadt Werl und der benachbarten Gemeinden festgestellt wurde und eine Zentrenschwächung aufgrund von Kaufkraftabflüssen als städtebauliche Negativfolge ausgeschlossen werden konnte.

Des Weiteren stellt der rechtswirksame Flächennutzungsplan in der östlichen Hälfte des Änderungsbereiches ein „gesetzliches Überschwemmungsgebiet“ sowie im nahezu gesamten Planbereich ein „natürliches Überschwemmungsgebiet“ dar (s.u., 4.2.1).

Ziel der Planänderung ist die planungsrechtliche Vorbereitung der Revitalisierung der leerstehenden, ehemals von der Firma Roller Möbel genutzten Immobilie an der Hammer Straße. Die Firma Stabilo beabsichtigt hier, neben einem Großhandel die Eröffnung eines neuen großflächigen Fachmarktes hauptsächlich im Bereich von Baumarktsortimenten mit dem Schwerpunkt Maschinen, Geräte, Werkzeuge. Außerdem ist beabsichtigt, den Internetvertrieb zu erweitern. Zur Umsetzung des Vorhabens ist die Änderung des Flächennutzungsplanes in Form der Anpassung der Zweckbestimmung von

„Sondergebiet, Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandelbetrieb - Möbelmarkt; max. 6.660 m² Gesamtverkaufsfläche“ in

„Sonstiges Sondergebiet, Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandel und sonstiger großflächiger Handel - Werkzeugfachmarkt (§ 11 Abs. 3 Nr. 2 und 3 BauNVO) maximale Verkaufsfläche 4.700 m²“.

Somit ergibt sich eine Reduzierung der derzeit maximal zulässigen Verkaufsfläche um 1.960 m².

Näheres wird im Bebauungsplan geregelt, der im Parallelverfahren aufgestellt wird, dabei auch die Aufteilung der Verkaufsfläche auf das Kernsortiment Ma-

schinen und Werkzeuge, auf die nicht zentrenrelevanten sowie auf die zentrenrelevanten Sortimente.

Die Darstellung der Überschwemmungsgebiete im rechtswirksamen Flächennutzungsplan hat weiterhin Bestand.

3. Entwicklung aus übergeordneten Plänen

3.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW), hier auch: Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel

Im LEP NRW ist die Stadt Werl als Mittelzentrum festgelegt. Der von der Planung betroffene Bereich wird als Siedlungsraum dargestellt. Insbesondere maßgeblich für das geplante Vorhaben ist das Ziel 1 des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen, Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel. Hier heißt es:

*„1 Ziel Standorte nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen
Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 Baunutzungsverordnung dürfen nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.“*

Der Planbereich ist im Regionalplan als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB)“, nicht als „Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)“ dargestellt – somit steht grundsätzlich das Ziel 1 des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen, Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel, einer Bauleitplanung im Sinne des Vorhabens entgegen. Der vorliegende Fall ist jedoch derart gestaltet, dass bereits heute großflächiger Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zulässig ist und mit der geplanten Änderung des Flächennutzungsplanes die maximal zulässige Verkaufsfläche reduziert wird. Damit wird mit der Planänderung ein Schritt in Richtung der grundsätzlichen landesplanerischen Zielsetzung bezüglich des Schutzes der zentralen Versorgungsbereiche vollzogen.

3.2 Regionalplan Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis

Der Regionalplan Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis, stellt den Änderungsbereich als Siedlungsraum, hier: Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) dar. Zusätzlich erfolgt eine überlagernde Darstellung als Überschwemmungsbereich.

Zum Großflächigen Einzelhandel trifft der Regionalplan insbesondere mit Ziel 12 eine Textliche Festlegung, die bei kommunaler Bauleitplanung zwingend zu beachten ist (Auszug aus dem Regionalplan):

„ ...
Ziel 12

(1) Im Rahmen der Bauleitplanung ist die Entwicklung von Kerngebieten sowie Sondergebieten für den großflächigen Einzelhandel i. S. v. § 11 Abs. 3 BauNVO nur in den zentralen Versorgungsbereichen zulässig. Die Absätze 2 und 3 bleiben unberührt.

(2) Abweichend von der Vorgabe des Abs. 1 können Sondergebiete für den großflächigen Einzelhandel i. S. v. § 11 Abs.3 BauNVO für Vorhaben mit nicht zen-

trenrelevanten Kernsortimenten auch außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche ausgewiesen werden, wenn

- der Standort innerhalb eines im Regionalplan dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereiches liegt und*
- der Umfang der zentren- und nahversorgungsrelevanten Randsortimente nicht mehr als maximal 10% der Verkaufsfläche, jedoch nicht mehr als 2.500 m² beträgt.*

(3) Vorhandene Standorte können als Sondergebiet für Vorhaben i. S. von § 11 Abs. 3 BauNVO auch außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche ausgewiesen werden, sofern es sich um eine Festschreibung des Bestandes handelt. Im Rahmen dieser Bestandsfestschreibung sind ausnahmsweise noch begrenzte Erweiterungen im Bereich der nicht zentrenrelevanten Sortimente zulässig.

... "

Der Planbereich befindet sich außerhalb des Zentralen Versorgungsbereichs der Stadt Werl. In seiner zeichnerischen Darstellung weist der Regionalplan das betroffene Grundstück als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)“ aus. Da das geplante Vorhaben mit nicht zentrenrelevantem Kernsortiment konzipiert ist, ist es nicht zwingend in einem Zentralen Versorgungsbereich anzusiedeln; allerdings befindet sich das betroffenen Grundstück nicht in einem regionalplanerischen „Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)“, so dass der Regionalplan unter diesem Aspekt der notwendigen Sondergebietsausweisung im Flächennutzungsplan und einem Bebauungsplan entgegensteht.

Auch handelt es sich bei dem Plangebiet zwar um einen vorhandenen Standort für Großflächigen Einzelhandel (Vorhaben i.S. von § 11 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO), allerdings geht es bei der beabsichtigten Nutzung nicht um eine Bestandsfestschreibung, da hier keine Möbel, sondern Baumarktsortimente verkauft werden sollen. Somit steht auch unter diesem Aspekt die regionalplanerische Festlegung momentan einer Bauleitplanung gemäß Vorhaben entgegen.

3.3 Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung

Aufgrund der der Flächennutzungsplanänderung zunächst scheinbar entgegenstehenden landesplanerischen Vorgaben wurde bereits vor Einleitung des Änderungsverfahrens mit Schreiben vom 13.08.2015 an die Bezirksregierung Arnsberg die Planung im Detail vorgetragen und zur Anpassung der Bauleitplanung die Ziele der Raumordnung erfragt. Die Bezirksregierung stellt hierzu mit Schreiben vom 07.10.2015 fest, dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist. Diese Einschätzung wird insbesondere damit begründet, dass gegenüber den bestehenden Baurechten bei der Überplanung des vorhandenen Standortes ein Austausch nicht-zentrenrelevanter Sortimente vorgenommen und die Verkaufsfläche reduziert wird, hierbei insbesondere die der zentrenrelevanten Sortimente. Hinsichtlich des zentrenrelevanten Randsortimentes „Spielwaren“ empfiehlt die Bezirksregierung Arnsberg zur Vermeidung negativer Einflüsse auf das Spielwarenangebot in der Werler Innenstadt eine deutliche Reduzierung von 100 m² auf ca. 30 m². Dieser Empfehlung wird gefolgt.

4. Erschließung

4.1 Verkehr

Die verkehrliche Erschließung des geplanten Fachmarktes erfolgt wie bisher über eine vorhandene Grundstückszufahrt von der Hammer Straße aus. Eine weitere Zu- und Abfahrt, diese insbesondere auch für Lieferverkehr, ist über die Straße „Am Maifeld“ gegeben.

4.2 Entwässerung

Durch die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes kommt es zu keiner Veränderung des Grades der Bodenversiegelung. Das Plangebiet wird weiterhin im Trennsystem mit anschließender Abwasserbehandlung in der Kläranlage Werl entwässert.

4.2.1 Überschwemmungsgebiet

Die im wirksamen Flächennutzungsplan dargestellten Bereiche „natürliches Überschwemmungsgebiet“ und „gesetzliches Überschwemmungsgebiet“ erfolgte auf Grundlage des preussischen Wassergesetzes der Überschwemmungsgebiete. Dabei sind zwischenzeitlich erfolgte Kenntnisse eines digitalen Geländemodells und Veränderungen im Rahmen von Hochwasserschutzmaßnahmen nicht berücksichtigt. Aussagekräftiger im Hinblick auf den Aspekt Hochwasser und zu beachten sind vielmehr die vom Land NRW festgesetzten und im Umweltportal NRW bereitgestellten Karten der Überschwemmungsgebiete. Das Plangebiet liegt gemäß der Karte der „vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete“ außerhalb des Überschwemmungsbereichs (s.u. Abb.1 bzw. www.umweltportal.nrw.de/Wasser). Auch liegt das Plangebiet außerhalb eines Bereichs, der bei einem seltenen Hochwasserereignis überflutet würde (HQ500, d.h. 500-jährliches Ereignis). Selbst bei einem Niederschlagsereignis mit hoher Wahrscheinlichkeit einer Überflutung (HQ10-HQ50, d.h. 10-jährliches bis 50-jährliches Ereignis) befindet sich das Plangebiet außerhalb des berechneten überfluteten Bereichs (s.u. Abb. 2). Wenngleich eine absolute Hochwasserfreiheit nicht versichert werden kann, ist davon auszugehen, dass im Plangebiet keine großen Hochwasser auftreten.

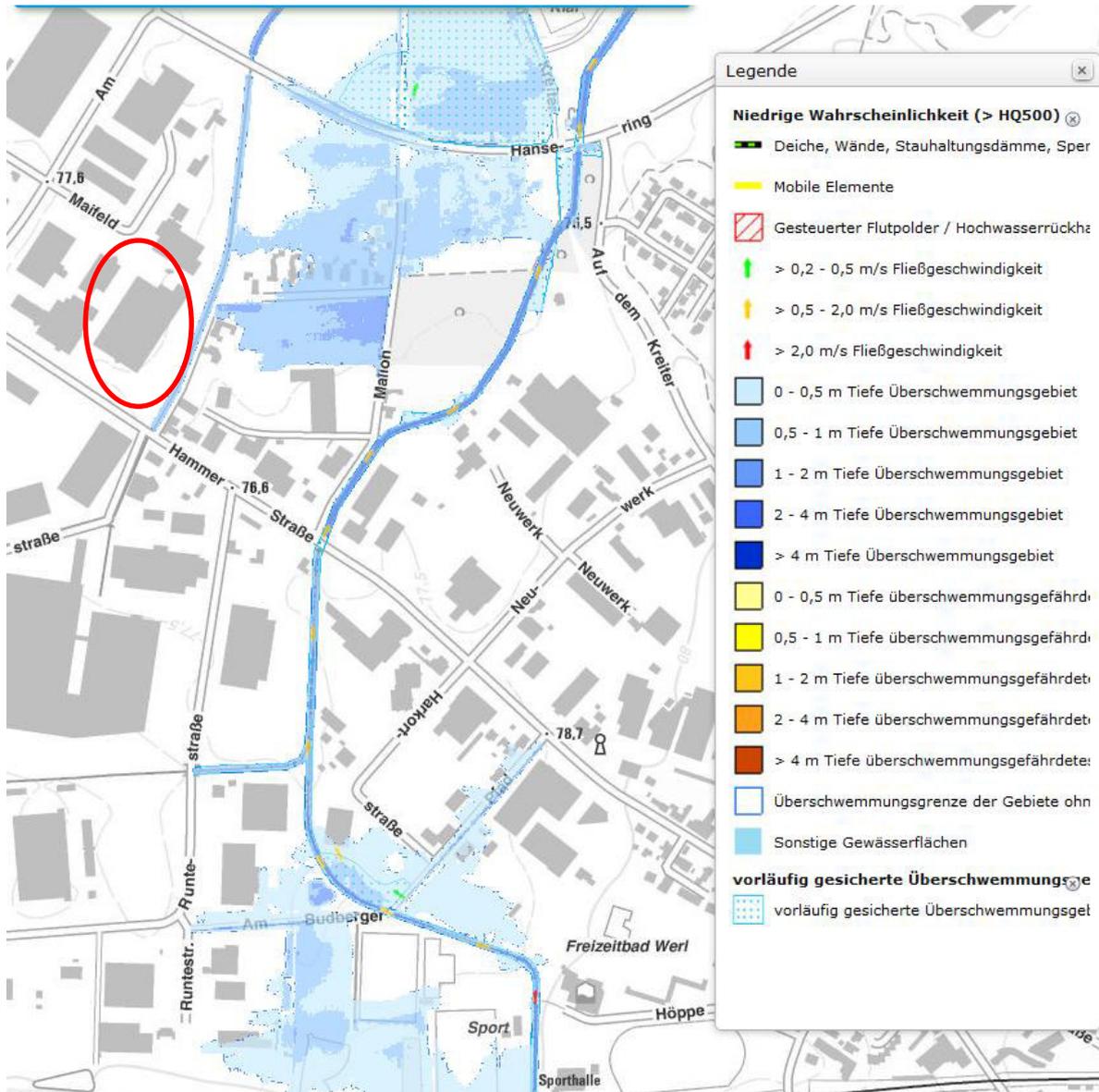


Abb. 1: Auszug aus Karte der vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete und aus der Hochwassergefahrenkarte Nordrhein-Westfalen - hier: niedrige Wahrscheinlichkeit einer Überflutung (> HQ500) (www.umweltportal.nrw.de) (ohne Maßstab)

○ Lage des Plangebietes

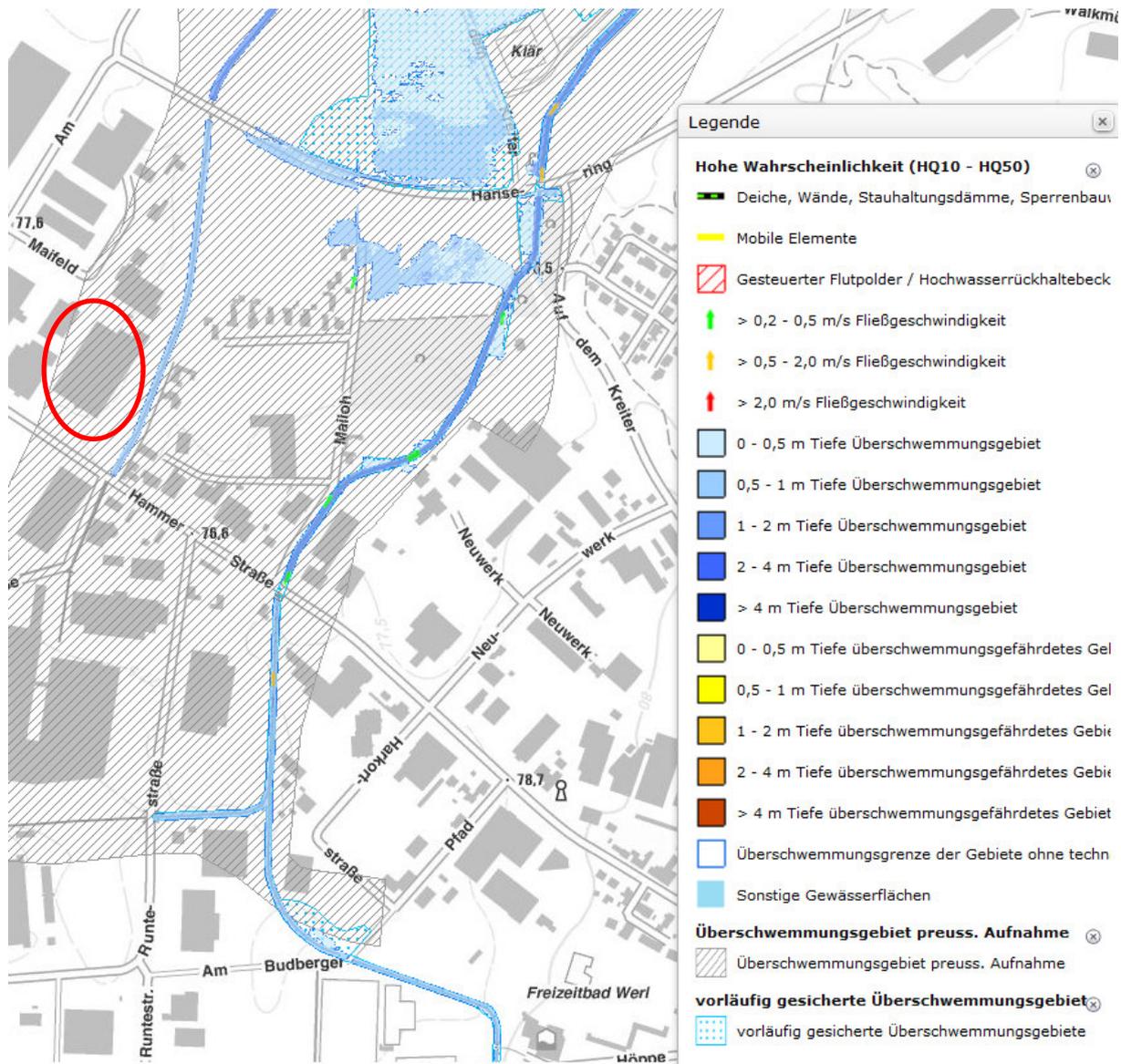


Abb. 2: Auszug aus Karte der vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete, der Überschwemmungsgebiete preußischer Aufnahme und aus der Hochwassergefahrenkarte Nordrhein-Westfalen - hier: hohe Wahrscheinlichkeit einer Überflutung (> HQ10-HQ50) (ohne Maßstab)
 Quelle: (www.umweltportal.nrw.de)

 Lage des Plangebietes

5. Natur und Landschaft

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines rechtskräftigen Landschaftsplanes. Der Landschaftsplan VI „Werl“ stellt für den Geltungsbereich eine Siedlungsfläche dar, die sich außerhalb der Festsetzungsräume befindet. Landschaftsrechtliche Schutzausweisungen bestehen nicht.

5.1 Artenschutz

Aufgrund europäischer Vorgaben erfolgte durch die Aktualisierung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) im März 2010 eine Anpassung der nationalen Gesetzgebung zum Artenschutz. Im Rahmen einer nunmehr erforderlichen gesonderten artenschutzrechtlichen Betrachtung ist zu prüfen, ob im Plangebiet besonders oder streng geschützte Arten vorkommen oder vorkommen können und ob durch die Umsetzung der Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG im Zusammenhang mit den diesbezüglich planungsrelevanten Arten in NRW ausgelöst werden.

Eine artenschutzrechtliche Prüfung (ASP) (Stufe I) wurde im Rahmen der parallel geführten Aufstellung der 9. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 34 „Hammer Straße / Erweiterung Gewerbegebiet“ erstellt. Eine mögliche Auslösung der Verbote des § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz bei FFH-Anhang IV-Arten oder europäischen Vogelarten bei Umsetzung des Plans bzw. Realisierung des Vorhabens wird im Ergebnis ausgeschlossen.

5.2 Eingriffsregelung

Bei der geplanten 88. Änderung des Flächennutzungsplanes findet die Eingriffsregelung gem. §§ 14 bis 17 BNatSchG keine Anwendung, da es sich um einen bereits überplanten Bereich handelt.

5.3 Umweltprüfung

Für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 (6) Nr. 7 und § 1 a BauGB ist eine Umweltprüfung gem. § 2 (4) BauGB durchzuführen. Die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen werden ermittelt und in einem Umweltbericht (Teil II) beschrieben und bewertet sowie ggf. Maßnahmen zur Kompensation benannt. Die Umweltprüfung/der Umweltbericht sind im weiteren Verfahren zu erarbeiten.

In dem Umweltbericht sind der derzeitige Umweltzustand aufzuführen und die durch die Planung betroffenen Funktionen der Schutzgüter zu beurteilen sowie die voraussichtlichen Umweltauswirkungen zu bewerten.

6 Sonstige Belange

6.1 Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz

Im Altlastenkataster des Kreises Soest ist der Planbereich unauffällig. Für einen Altlastenverdacht besteht keine Veranlassung. Bezüglich des Bodenschutzes ist festzustellen, dass aufgrund der Überplanung eines bereits versiegelten Bereichs und dem Ausbleiben weiterer Versiegelungen im Plangebiet keine Beeinträchtigung des Bodens stattfindet und insoweit die Bodenschutzklausel des § 1a Abs. 2 BauGB erfüllt wird.

6.2 Immissionsschutz

Bezüglich des Immissionsschutzes ergeben durch sich die Planänderung voraussichtlich keine negativen Auswirkungen. Das Plangebiet, umgeben von Gewerbe- und Industriegebieten sowie von einzelnen Wohngebäuden in östlicher Richtung wird wie bisher mit großflächigem Einzelhandel genutzt.

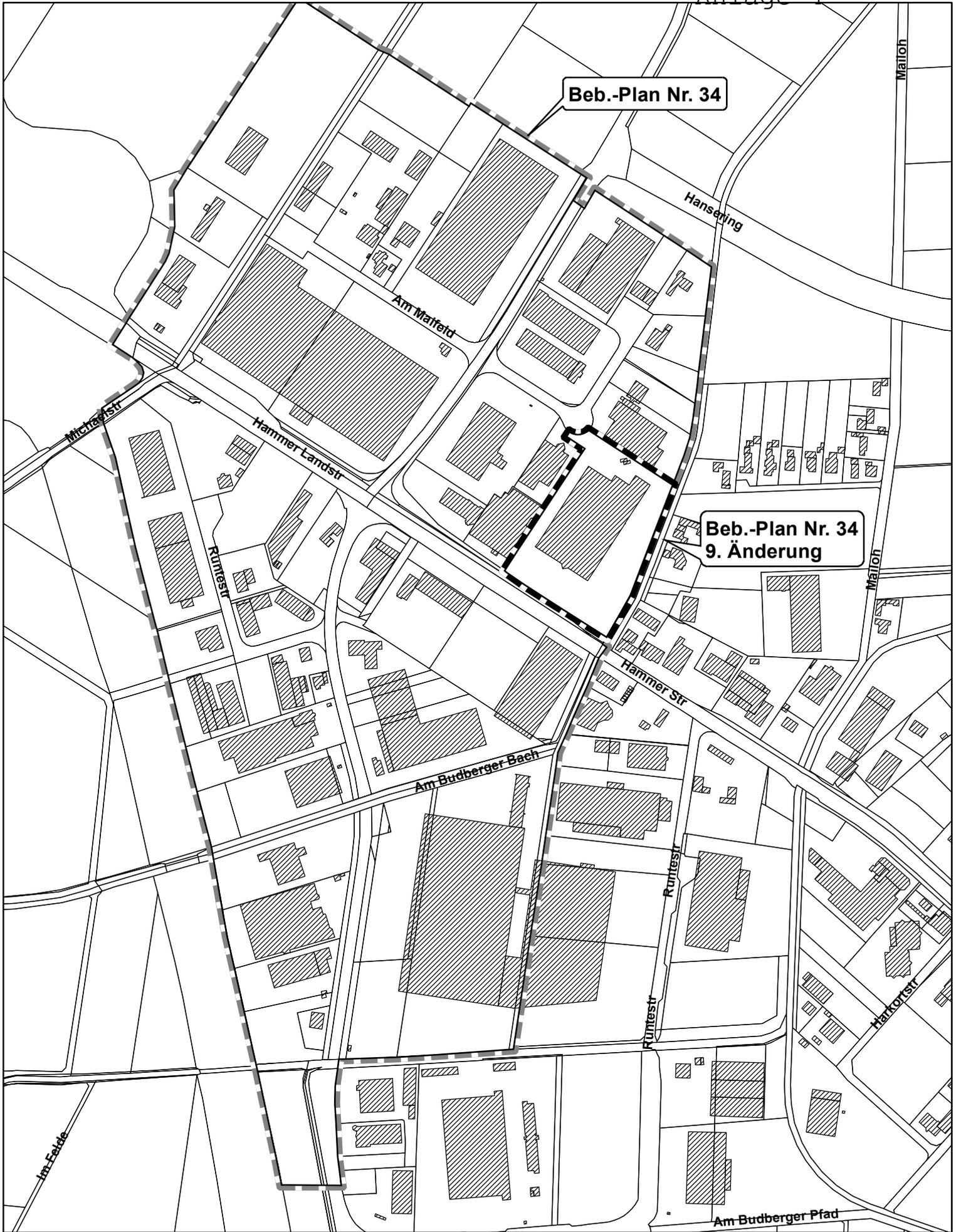
6.3 Klimaschutz

Durch die zum 30.07.2011erfolgte Änderung des Baugesetzbuches wurde der Handlungsspielraum der Gemeinden erweitert, bei der Aufstellung von Bauleitplänen den Klimaschutz verstärkt zu berücksichtigen (Klimaschutzklausel in § 1a Abs. 5 BauGB). Gem. § 5 Abs. 2 Nr. 2 BauGB besteht nun die Möglichkeit, die Ausstattung des Gemeindegebietes mit Anlagen, Einrichtungen und sonstigen dem Klimawandel entgegenwirkenden Maßnahmen im Flächennutzungsplan darzustellen.

Aufgrund der im Sinne des Klimaschutzes unerheblichen Änderung des Flächennutzungsplanes wird von konkreten Darstellungen zum Klimaschutz abgesehen. Mit der Änderung erfolgt lediglich innerhalb der besonderen Art der baulichen Nutzung „Sondergebiet - großflächiger Einzelhandel“ eine Änderung auf der Ebene des nicht zentrenrelevanten Kernsortiments.

6.4 Denkmalschutz

Denkmalpflegerische Belange werden nach derzeitigem Kenntnisstand durch die 88. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht berührt.



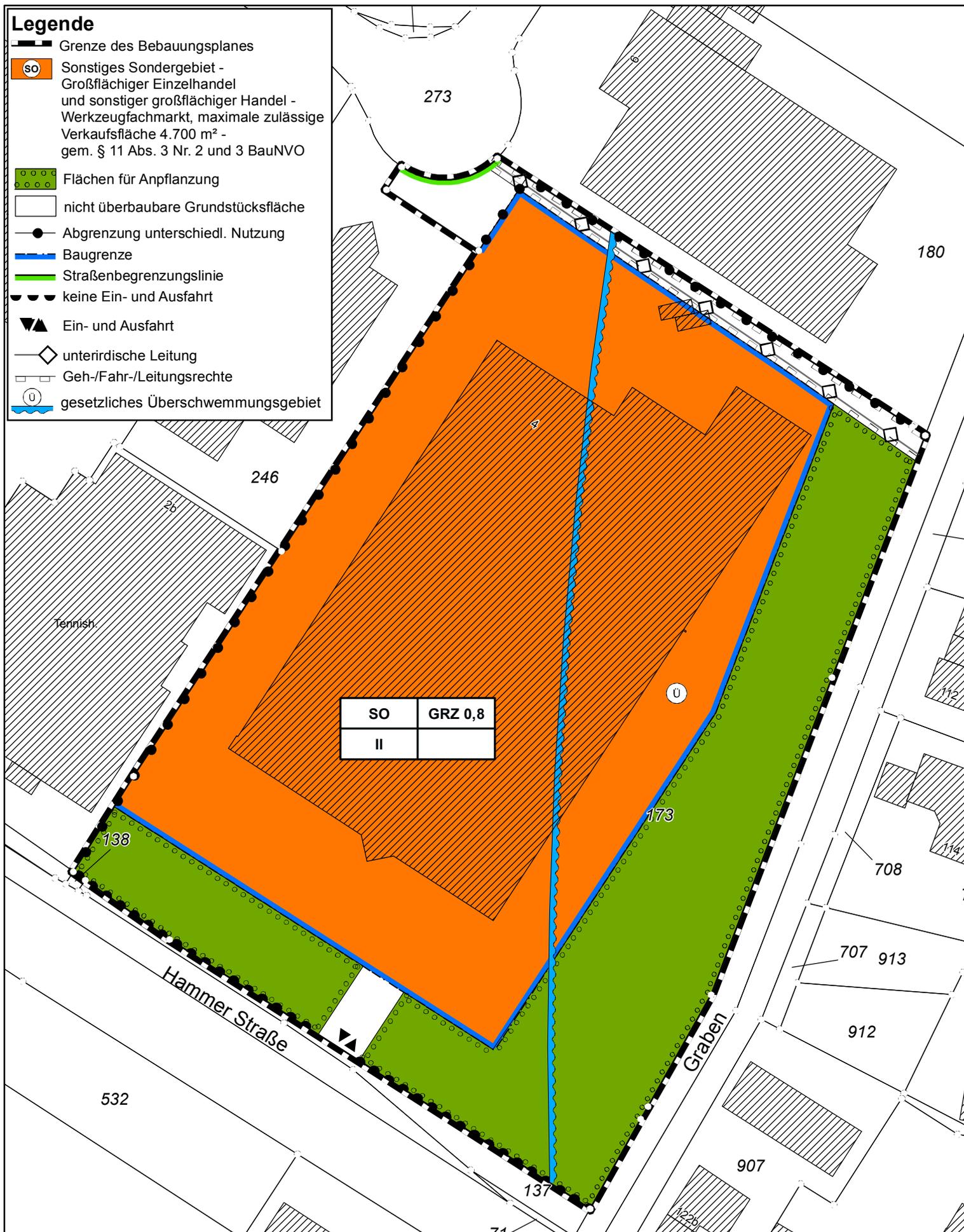
Beb.-Plan Nr. 34

Beb.-Plan Nr. 34
9. Änderung



Legende

-  Grenze des Bebauungsplanes
-  Sonstiges Sondergebiet -
Großflächiger Einzelhandel
und sonstiger großflächiger Handel -
Werkzeugfachmarkt, maximale zulässige
Verkaufsfläche 4.700 m² -
gem. § 11 Abs. 3 Nr. 2 und 3 BauNVO
-  Flächen für Anpflanzung
-  nicht überbaubare Grundstücksfläche
-  Abgrenzung unterschiedl. Nutzung
-  Baugrenze
-  Straßenbegrenzungslinie
-  keine Ein- und Ausfahrt
-  Ein- und Ausfahrt
-  unterirdische Leitung
-  Geh-/Fahr-/Leitungsrechte
-  gesetzliches Überschwemmungsgebiet



SO	GRZ 0,8
II	



Gesamtverkaufsfläche Stabilo-Werkzeugfachmarkt Werl: 4.700 m²(Ausstellungsfläche Großhandel/Internetversand 1.600 m² + Verkaufsfläche Einzelhandel 3.100 m²)

Sortimente	Verkaufsfläche Einzelhandel [m ²] 3.100
Kernsortiment:	2.505
Landmaschinen, sonstige Maschinen und Zubehör	960
Werkzeuge	460
Eisenwaren, Beschläge	250
Gartengeräte	200
Büromöbel	200
Bauelemente, Baustoffe (inkl. Kamine)	125
Elektroinstallation (Handwerker)	110
Gartenmöbel	100
Transportgeräte	100
Randsortiment, nicht zentrenrelevant:	400
Autozubehör/Anhänger	70
Holz/Regale/Leisten/Profilholz/Paneele	60
Sanitärinstallation, Wannen/Porzellan	50
Bauchemie	50
Fahrräder und Zubehör	40
Camping und Zubehör	30
Farben, Lacke, Tapeten, Kleber	30
Tierbedarf, Futtermittel	20
Dünger, Pflanzen, Samen	20
Leuchten	20
Küchenmöbel	10
Randsortiment, zentrenrelevant:	170
Spielwaren (inkl. Kinderfahrzeuge wie Tretraktor, Gocart, etc.)	30
Haushaltswaren	10
Porzellan, Keramik	3
Bilder(-rahmen)	2
Aktionsware	125
Eingangs- und Kassenzone	25

ENTWURF DER BEGRÜNDUNG
zur 9. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 34
der Wallfahrtsstadt Werl
„Hammer Straße / Erweiterung Gewerbegebiet“



Plangebiet der 9. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 34 „Hammer Straße / Erweiterung Gewerbegebiet“

Inhalt

Teil IBegründung

1. Lage des Plangebietes	3
2. Bestand / Planungsziel / Planungsinhalt	3
3. Entwicklung aus übergeordneten Plänen	5
3.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, Sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel	5
3.2 Regionalplan Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis	5
3.3 Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung	5
3.4 Flächennutzungsplan	7
4. Erschließung	7
4.1 Verkehr	7
4.2 Entwässerung	7
4.2.1 Überschwemmungsgebiet	7
5. Natur und Landschaft	10
5.1 Artenschutz	10
5.2 Eingriffsregelung	10
5.3 Umweltprüfung	10
6. Sonstige Belange	11
6.1 Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz	11
6.2 Immissionsschutz	11
6.3 Klimaschutz	11
6.4 Denkmalschutz	11

Teil II Umweltbericht

wird im weiteren Verfahren erstellt

Teil I

1. Lage des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Nordwesten Werls an der Hammer Straße in verkehrsgünstiger Lage zu den Autobahnen A 2, A 44 und A 445. Der Änderungsbereich wird von vorhandenen Gewerbe- und Industriegebieten, die durch rechtskräftige Bebauungspläne abgesichert sind, umgeben. Der Geltungsbereich der 88. Änderung des Flächennutzungsplanes nordöstlich der Hammer Straße und nordwestlich des Sönnerrbachs erfasst die Parzelle 173, Flur 4, Gemarkung Budberg; er besitzt eine Flächengröße von ca. 2 ha.

2. Bestand / Planungsziel / Planungsinhalt

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 34, 3. Änderung, trifft für den betroffenen Bereich die Festsetzung eines „Sondergebietes gem. § 11 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO“ mit folgenden Sortiments- und Verkaufsflächenanteilen:

Möbelmarkt, maximal zulässige Verkaufsfläche 6.660 m², Kernsortiment: Möbel

Randsortiment: maximal zulässige Verkaufsfläche 900 m²

- a) Boutique/Geschenkartikel, maximal 400 m², davon für
 - Korbwaren, Zier- und Einrichtungsgegenständen aus Leder: max. 100 m²
 - Bilder, Bilderrahmen, Poster, Spiegel: maximal 100 m²
 - Hausrat: maximal 100 m²
 - Geschenkartikel: maximal 100 m²
- b) Bettwaren/Heimtextilien: maximal 250 m²
 - Bettwaren, Deko-, Haus-, Tischwäsche, Rollos
- c) Lampen: maximal 200 m²
- d) Teppiche: maximal 50 m²

Ziel der Planänderung ist die planungsrechtliche Vorbereitung der Revitalisierung der leerstehenden, ehemals von der Firma Roller Möbel genutzten Immobilie an der Hammer Straße. Die Firma Stabilo beabsichtigt hier, neben einem Großhandel die Eröffnung eines neuen großflächigen Fachmarktes hauptsächlich im Bereich von Baumarktsortimenten mit dem Schwerpunkt Maschinen, Geräte, Werkzeuge. Außerdem ist beabsichtigt, den Internetvertrieb zu erweitern. Zur Umsetzung des Vorhabens ist die Änderung des Bebauungsplanes.

Unter Beibehaltung der Festsetzung eines „Sonstigen Sondergebietes“ betrifft die beabsichtigte 9. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 34 die Festsetzung des großflächigen Einzelhandelstyps, hier die Umwandlung von einem Möbelmarkt mit maximal zulässige Verkaufsfläche von 6.660 m² in einen Werkzeug-Fachmarkt mit einer maximale zulässige Verkaufsfläche von 4.700 m² mit der entsprechenden Sortimentsaufteilung (s.u. Abb. 1). Zusätzlich soll zur Berücksichtigung des geplanten Großhandels innerhalb der Verkaufsfläche ein „sonstiger großflächiger Handelsbetrieb gem. § 11 Abs. 3 Nr. 3 BauNVO zulässig sein. Die geplante Festsetzung lautet somit „Sonstiges Sondergebiet - Großflächiger Einzelhandel und sonstiger großflächiger Handel - Werkzeugfachmarkt, maximal zulässige Verkaufsfläche 4.700 m² - gem. § 11 Abs. 3 Nr. 2 und 3 BauNVO“ mit der in Abb. 1 dargelegten Sortimentsaufteilung.

Gesamtverkaufsfläche Stabilo-Werkzeugfachmarkt Werl: 4.700 m² (Ausstellungsfläche Großhandel/Internetversand 1.600 m ² + Verkaufsfläche Einzelhandel 3.100 m ²)	
Sortimente	Verkaufsfläche Einzelhandel [m ²] 3.100
Kernsortiment:	2.505
Landmaschinen, sonstige Maschinen und Zubehör	960
Werkzeuge	460
Eisenwaren, Beschläge	250
Gartengeräte	200
Büromöbel	200
Bauelemente, Baustoffe (inkl. Kamine)	125
Elektroinstallation (Handwerker)	110
Gartenmöbel	100
Transportgeräte	100
Randsortiment, nicht zentrenrelevant:	400
Autozubehör/Anhänger	70
Holz/Regale/Leisten/Profilholz/Paneele	60
Sanitärinstallation, Wannen/Porzellan	50
Bauchemie	50
Fahrräder und Zubehör	40
Camping und Zubehör	30
Farben, Lacke, Tapeten, Kleber	30
Tierbedarf, Futtermittel	20
Dünger, Pflanzen, Samen	20
Leuchten	20
Küchenmöbel	10
Randsortiment, zentrenrelevant:	170
Spielwaren (inkl. Kinderfahrzeuge wie Trettraktor, Gocart , etc.)	30
Haushaltswaren	10
Porzellan, Keramik	3
Bilder(-rahmen)	2
Aktionsware	125
Eingangs- und Kassenzone	25

Abb. 1: Sortimentsliste ~~Stabilo~~-Werkzeugfachmarkt Werl

Bei der beabsichtigten Planänderung ergibt sich eine Reduzierung der derzeit maximal zulässigen Verkaufsfläche um 1.960 m² sowie der derzeit zulässigen

Randsortimente von 900 m² auf 570 m², was den grundsätzlichen Bestrebungen zum Schutz der zentralen Versorgungsbereiche entgegenkommt.

3. Entwicklung aus übergeordneten Plänen

3.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW), hier auch: Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel

Im LEP NRW ist die Stadt Werl als Mittelzentrum festgelegt. Der von der Planung betroffene Bereich wird als Siedlungsraum dargestellt. Insbesondere maßgeblich für das geplante Vorhaben ist das Ziel 1 des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen, Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel. Hier heißt es:

„1 Ziel Standorte nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 Baunutzungsverordnung dürfen nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.“

Der Planbereich ist im Regionalplan als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB)“, nicht als „Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)“ dargestellt – somit steht grundsätzlich das Ziel 1 des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen, Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel, einer Bauleitplanung im Sinne des Vorhabens entgegen. Der vorliegende Fall ist jedoch derart gestaltet, dass bereits heute großflächiger Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zulässig ist und mit der geplanten Änderung des Flächennutzungsplanes die maximal zulässige Verkaufsfläche reduziert wird. Damit wird mit der Planänderung ein Schritt in Richtung der grundsätzlichen landesplanerischen Zielsetzung bezüglich des Schutzes der zentralen Versorgungsbereiche vollzogen.

3.2 Regionalplan Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis

Der Regionalplan Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis, stellt den Änderungsbereich als Siedlungsraum, hier: Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) dar. Zusätzlich erfolgt eine überlagernde Darstellung als Überschwemmungsbereich.

Zum Großflächigen Einzelhandel trifft der Regionalplan insbesondere mit Ziel 12 eine textliche Festlegung, die bei kommunaler Bauleitplanung zwingend zu beachten ist (Auszug aus dem Regionalplan):

„ ...
Ziel 12

(1) Im Rahmen der Bauleitplanung ist die Entwicklung von Kerngebieten sowie Sondergebieten für den großflächigen Einzelhandel i. S. v. § 11 Abs. 3 BauNVO nur in den zentralen Versorgungsbereichen zulässig. Die Absätze 2 und 3 bleiben unberührt.

(2) Abweichend von der Vorgabe des Abs. 1 können Sondergebiete für den großflächigen Einzelhandel i. S. v. § 11 Abs. 3 BauNVO für Vorhaben mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten auch außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche ausgewiesen werden, wenn

- *der Standort innerhalb eines im Regionalplan dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereiches liegt und*
- *der Umfang der zentren- und nahversorgungsrelevanten Randsortimente nicht mehr als maximal 10% der Verkaufsfläche, jedoch nicht mehr als 2.500 m² beträgt.*

(3) Vorhandene Standorte können als Sondergebiet für Vorhaben i. S. von § 11 Abs. 3 BauNVO auch außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche ausgewiesen werden, sofern es sich um eine Festschreibung des Bestandes handelt. Im Rahmen dieser Bestandsfestschreibung sind ausnahmsweise noch begrenzte Erweiterungen im Bereich der nicht zentrenrelevanten Sortimente zulässig.

..."

Der Planbereich befindet sich außerhalb des Zentralen Versorgungsbereichs der Stadt Werl. In seiner zeichnerischen Darstellung weist der Regionalplan das betroffene Grundstück als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)“ aus. Da das geplante Vorhaben mit nicht zentrenrelevantem Kernsortiment konzipiert ist, ist es nicht zwingend in einem Zentralen Versorgungsbereich anzusiedeln; allerdings befindet sich das betroffenen Grundstück nicht in einem regionalplanerischen „Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)“, so dass der Regionalplan unter diesem Aspekt der notwendigen Sondergebietsausweisung im Flächennutzungsplan und einem Bebauungsplan entgegensteht.

Auch handelt es sich bei dem Plangebiet zwar um einen vorhandenen Standort für Großflächigen Einzelhandel (Vorhaben i.S. von § 11 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO), allerdings geht es bei der beabsichtigten Nutzung nicht um eine Bestandsfestschreibung, da hier keine Möbel, sondern Werkzeuge-/Maschinen-/Baumarktsortimente verkauft werden sollen. Somit steht auch unter diesem Aspekt die regionalplanerische Festlegung momentan einer Bauleitplanung gemäß Vorhaben entgegen.

3.3 Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung

Aufgrund der der Flächennutzungsplanänderung zunächst scheinbar entgegenstehenden landesplanerischen Vorgaben wurde bereits vor Einleitung des Änderungsverfahrens mit Schreiben vom 13.08.2015 an die Bezirksregierung Arnsberg die Planung im Detail vorgetragen und zur Anpassung der Bauleitplanung die Ziele der Raumordnung erfragt. Die Bezirksregierung stellt hierzu mit Schreiben vom 07.10.2015 fest, dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist. Diese Einschätzung wird insbesondere damit begründet, dass gegenüber den bestehenden Baurechten bei der Überplanung des vorhandenen Standortes ein Austausch nicht-zentrenrelevanter Sortimente vorgenommen und die Verkaufsfläche reduziert wird, hierbei insbesondere die der zentrenrelevanten Sortimente. Hinsichtlich des zentrenrelevanten Randsortimentes „Spielwaren“ empfiehlt die Bezirksregierung Arnsberg zur Vermeidung negativer Einflüsse auf das Spielwarenangebot in der Werler Innenstadt eine deutliche Reduzierung von 100 m² auf ca. 30 m². Dieser Empfehlung wird gefolgt.

3.4. Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan stellt den Planbereich als „Sondergebiet, Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandelbetrieb - Möbelmarkt; max. 6.660 m² Gesamtverkaufsfläche“ dar und steht somit dem Vorhaben entgegen. Der Flächennutzungsplan wird im parallel geführten Verfahren in die Darstellung „Sonstiges Sondergebiet, Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandel und sonstiger großflächiger Handel- Werkzeugfachmarkt - (§ 11 Abs. 3 Nr. 2 und 3 BauNVO) maximale Verkaufsfläche 4.700 m²“ geändert.

Des Weiteren stellt der rechtswirksame Flächennutzungsplan in der östlichen Hälfte des Änderungsbereiches ein „gesetzliches Überschwemmungsgebiet“ sowie im nahezu gesamten Planbereich ein „natürliches Überschwemmungsgebiet“ dar (s.u., 4.2.1).

4. Erschließung

4.1 Verkehr

Die verkehrliche Erschließung des geplanten Fachmarktes erfolgt wie bisher über eine vorhandene Grundstückszufahrt von der Hammer Straße aus. Eine weitere Zu- und Abfahrt, diese insbesondere auch für Lieferverkehr, ist über die Straße „Am Maifeld“ gegeben.

4.2 Entwässerung

Durch die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes kommt es zu keiner Veränderung des Grades der Bodenversiegelung. Das Plangebiet wird weiterhin im Trennsystem mit anschließender Abwasserbehandlung in der Kläranlage Werl entwässert.

4.2.1 Überschwemmungsgebiet

Die im wirksamen Flächennutzungsplan dargestellten Bereiche „natürliches Überschwemmungsgebiet“ und „gesetzliches Überschwemmungsgebiet“ erfolgte auf Grundlage des preussischen Wassergesetzes der Überschwemmungsgebiete. Dabei sind zwischenzeitlich erfolgte Kenntnisse eines digitalen Geländemodells und Veränderungen im Rahmen von Hochwasserschutzmaßnahmen nicht berücksichtigt. Aussagekräftiger im Hinblick auf den Aspekt Hochwasser und zu beachten sind vielmehr die vom Land NRW festgesetzten und im Umweltportal NRW bereitgestellten Karten der Überschwemmungsgebiete. Das Plangebiet liegt gemäß der Karte der „vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete“ außerhalb des Überschwemmungsbereichs (s.u. Abb.2 bzw. www.umweltportal.nrw.de/Wasser). Auch liegt das Plangebiet außerhalb eines Bereichs, der bei einem seltenen Hochwasserereignis überflutet würde (HQ500, d.h. 500-jährliches Ereignis). Selbst bei einem Niederschlagsereignis mit hoher Wahrscheinlichkeit einer Überflutung (HQ10-HQ50, d.h. 10-jährliches bis 50-jährliches Ereignis) befindet sich das Plangebiet außerhalb des berechneten überfluteten Bereichs (s.u. Abb. 3). Wenngleich eine absolute Hochwasserfreiheit nicht versichert werden kann, ist davon auszugehen, dass im Plangebiet keine großen Hochwasser auftreten. Dennoch wird das im rechtskräftigen

Bebauungsplan festgesetzte gesetzliche Überschwemmungsgebiet in die Planänderung übernommen.

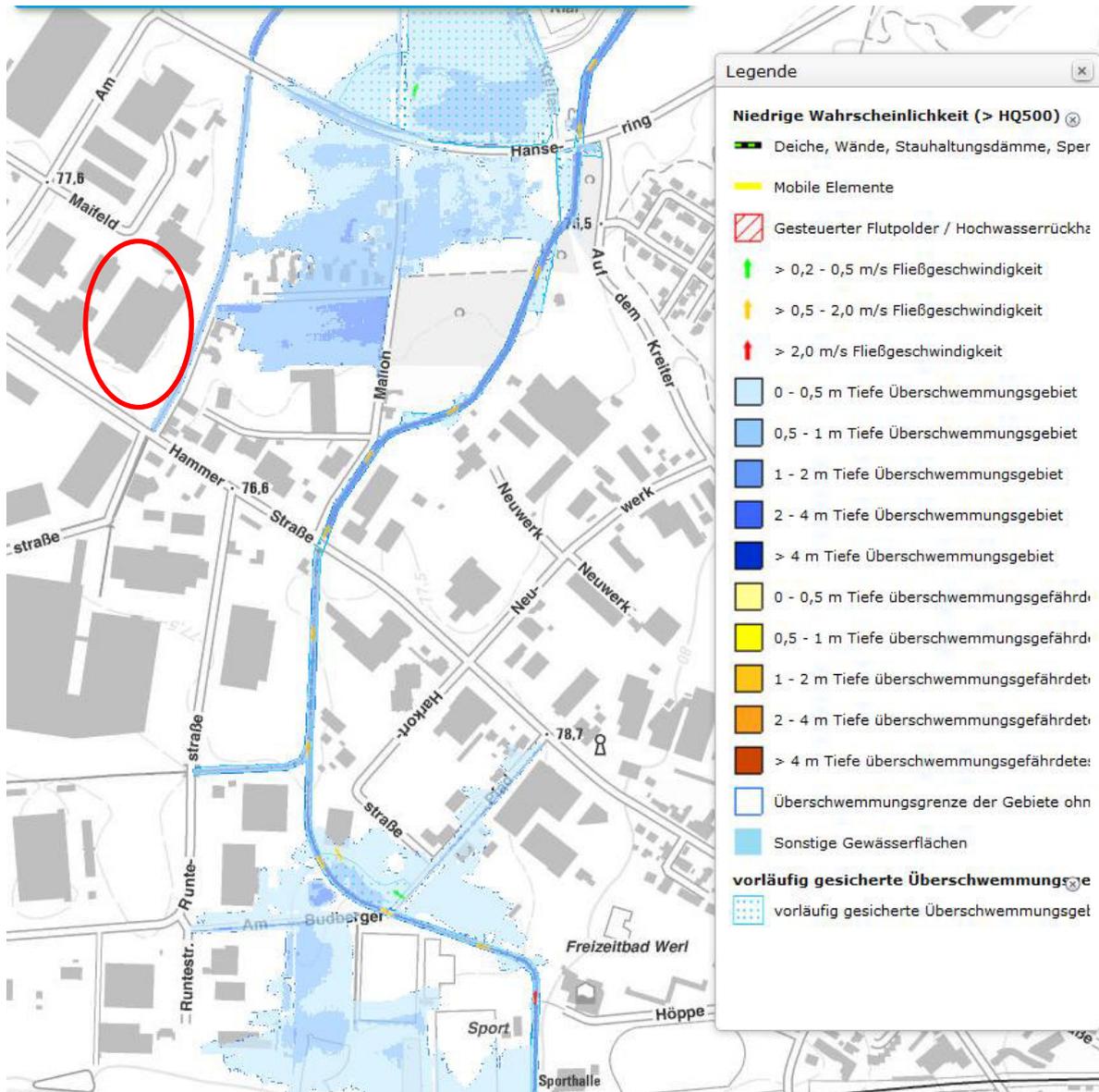


Abb. 2: Auszug aus Karte der vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete und aus der Hochwassergefahrenkarte Nordrhein-Westfalen - hier: niedrige Wahrscheinlichkeit einer Überflutung (> HQ500) (www.umweltportal.nrw.de) (ohne Maßstab)

Lage des Plangebietes

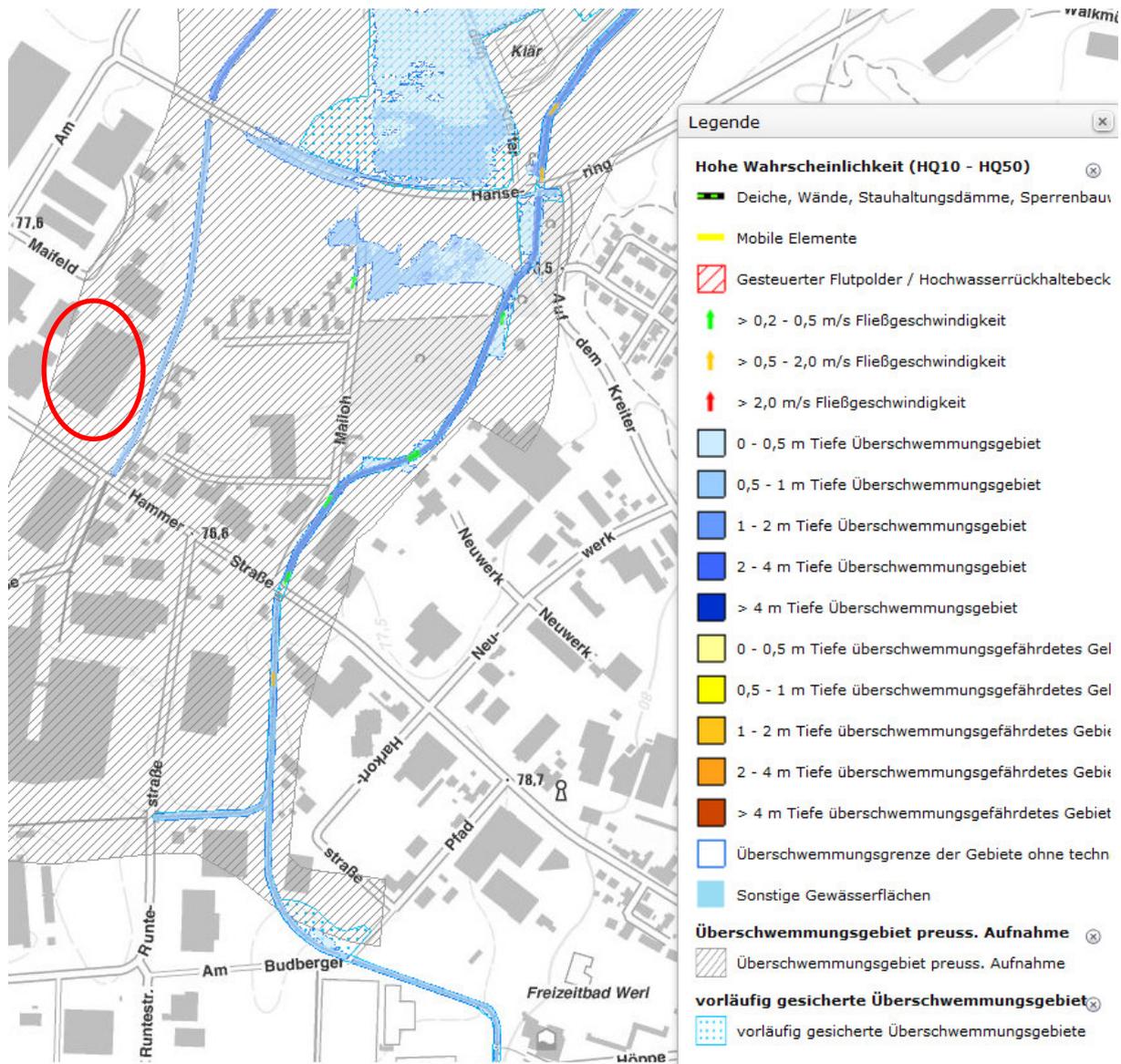


Abb. 3: Auszug aus Karte der vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete, der Überschwemmungsgebiete preußischer Aufnahme und aus der Hochwassergefahrenkarte Nordrhein-Westfalen - hier: hohe Wahrscheinlichkeit einer Überflutung (> HQ10-HQ50) (ohne Maßstab)
Quelle: (www.umweltportal.nrw.de)

 Lage des Plangebietes

5. Natur und Landschaft

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines rechtskräftigen Landschaftsplanes. Der Landschaftsplan VI „Werl“ stellt für den Geltungsbereich eine Siedlungsfläche dar, die sich außerhalb der Festsetzungsräume befindet. Landschaftsrechtliche Schutzausweisungen bestehen nicht.

5.1 Artenschutz

Aufgrund europäischer Vorgaben erfolgte durch die Aktualisierung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) im März 2010 eine Anpassung der nationalen Gesetzgebung zum Artenschutz. Im Rahmen einer nunmehr erforderlichen gesonderten artenschutzrechtlichen Betrachtung ist zu prüfen, ob im Plangebiet besonders oder streng geschützte Arten vorkommen oder vorkommen können und ob durch die Umsetzung der Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG im Zusammenhang mit den diesbezüglich planungsrelevanten Arten in NRW ausgelöst werden.

Eine artenschutzrechtliche Prüfung (ASP) (Stufe I) wurde erstellt (Protokoll s. Anlage). Eine mögliche Auslösung der Verbote des § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz bei FFH-Anhang IV-Arten oder europäischen Vogelarten bei Umsetzung des Plans bzw. Realisierung des Vorhabens wird darin ausgeschlossen.

5.2 Eingriffsregelung

Bei der geplanten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 34 findet die Eingriffsregelung gem. §§ 14 bis 17 BNatSchG keine Anwendung, da es sich um einem bereits überplanten Bereich handelt.

5.3 Umweltprüfung

Für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 (6) Nr. 7 und § 1 a BauGB ist eine Umweltprüfung gem. § 2 (4) BauGB durchzuführen. Die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen werden ermittelt und in einem Umweltbericht (Teil II der Begründung) beschrieben und bewertet sowie ggf. Maßnahmen zur Kompensation benannt. Die Umweltprüfung/der Umweltbericht sind im weiteren Verfahren zu erarbeiten.

In dem Umweltbericht sind der derzeitige Umweltzustand aufzuführen und die durch die Planung betroffenen Funktionen der Schutzgüter zu beurteilen sowie die voraussichtlichen Umweltauswirkungen zu bewerten.

6 Sonstige Belange

6.1 Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz

Im Altlastenkataster des Kreises Soest ist der Planbereich unauffällig. Für einen Altlastenverdacht besteht keine Veranlassung. Bezüglich des Bodenschutzes ist festzustellen, dass aufgrund der Überplanung eines bereits versiegelten Bereichs und dem Ausbleiben weiterer Versiegelungen im Plangebiet keine Beeinträchtigung des Bodens stattfindet und insoweit die Bodenschutzklausel des § 1a Abs. 2 BauGB erfüllt wird.

6.2 Immissionsschutz

Bezüglich des Immissionsschutzes ergeben durch sich die Planänderung voraussichtlich keine negativen Veränderungen. Das Plangebiet, umgeben von Gewerbe- und Industriegebieten sowie von einzelnen Wohngebäuden in östlicher Richtung wird wie bisher mit großflächigem Einzelhandel genutzt.

6.3 Klimaschutz

Durch die zum 30.07.2011erfolgte Änderung des Baugesetzbuches wurde der Handlungsspielraum der Gemeinden erweitert, bei der Aufstellung von Bauleitplänen den Klimaschutz verstärkt zu berücksichtigen (Klimaschutzklausel in § 1a Abs. 5 BauGB). In § 9 Abs. 1 BauGB wurde diesbezüglich der Festsetzungskatalog für Bebauungspläne konkretisiert.

Aufgrund der im Sinne des Klimaschutzes unerheblichen Änderung des Bebauungsplanes wird von konkreten Festsetzungen zum Klimaschutz abgesehen.

6.4 Denkmalschutz

Denkmalpflegerische Belange werden nach derzeitigem Kenntnisstand durch die 9. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 34 nicht berührt.

Anlage: Protokoll einer Artenschutzrechtlichen Prüfung (ASP) - Gesamtprotokoll

Protokoll einer Artenschutzprüfung (ASP) – Gesamtprotokoll –

A.) Antragsteller (Angaben zum Plan/Vorhaben)

Allgemeine Angaben

Plan/Vorhaben (Bezeichnung): Ansiedlung großflächiger Einzelhandel in vorhandener Immobilie ehem. Möbelmarkt

Plan-/Vorhabenträger (Name): Stabilo-Werkzeugfachmarkt Antragstellung (Datum): 19.02.2015

Zur Umsetzung des Vorhabens ist die Änderung des B. Plans Nr. 34 "Hammer Straße " erforderlich, da sich das Warensortiment und die Lager-/Verkaufsflächenaufteilung ändert. Die Immobilie ist vorhanden und wird lediglich vom Möbelmarkt zum Lager mit Einzelhandel Baumarktsortiment umfirmiert. Auch die Flächengestaltung, festgesetzte Grünfläche mit Bäumen und Sträuchern sowie der Parkplatz ändern sich nicht. Lage im vorhandenen Gewerbegebiet. Nach LINFOS (28.09.2015) keine schutzwürdigen Bereiche unmittelbar angrenzend oder Planungsrelevante Arten im Umfeld. Auf Grund der unveränderten Vorgaben für die Flächengestalt und Nutzung sowie die Kundenbewegung und der dadurch gewährten Außenwirkung wird der Status quo gewahrt, so dass auch zukünftig von keinen veränderten Vorgaben für Natur und Landschaft und das Artenleben ausgegangen wird.

Stufe I: Vorprüfung (Artenspektrum/Wirkfaktoren)

Ist es möglich, dass bei FFH-Anhang IV-Arten oder europäischen Vogelarten die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG bei Umsetzung des Plans bzw. Realisierung des Vorhabens ausgelöst werden? ja nein

Stufe II: Vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände

(unter Voraussetzung der unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“) beschriebenen Maßnahmen und Gründe)

Nur wenn Frage in Stufe I „ja“:

Wird der Plan bzw. das Vorhaben gegen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen (ggf. trotz Vermeidungsmaßnahmen inkl. vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen oder eines Risikomanagements)? ja nein

Arten, die nicht im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung einzeln geprüft wurden:

Begründung: Bei den folgenden Arten liegt kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor (d.h. keine erhebliche Störung der lokalen Population, keine Beeinträchtigung der ökologischen Funktion ihrer Lebensstätten sowie keine unvermeidbaren Verletzungen oder Tötungen und kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko). Es handelt sich um Irrgäste bzw. um Allerweltsarten mit einem landesweit günstigen Erhaltungszustand und einer großen Anpassungsfähigkeit. Außerdem liegen keine ernst zu nehmende Hinweise auf einen nennenswerten Bestand der Arten im Bereich des Plans/Vorhabens vor, die eine vertiefende Art-für-Art-Betrachtung rechtfertigen würden.

Stufe III: Ausnahmeverfahren

Nur wenn Frage in Stufe II „ja“:

1. Ist das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt? ja nein
2. Können zumutbare Alternativen ausgeschlossen werden? ja nein
3. Wird der Erhaltungszustand der Populationen sich bei europäischen Vogelarten nicht verschlechtern bzw. bei FFH-Anhang IV-Arten günstig bleiben? ja nein

Antrag auf Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Nur wenn alle Fragen in Stufe III „ja“:

- Die Realisierung des Plans/des Vorhabens ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt und es gibt keine zumutbare Alternative. Der Erhaltungszustand der Populationen wird sich bei europäischen Vogelarten nicht verschlechtern bzw. bei FFH-Anhang IV-Arten günstig bleiben. Deshalb wird eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt. Zur Begründung siehe ggf. unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“).

Nur wenn Frage 3. in Stufe III „nein“:

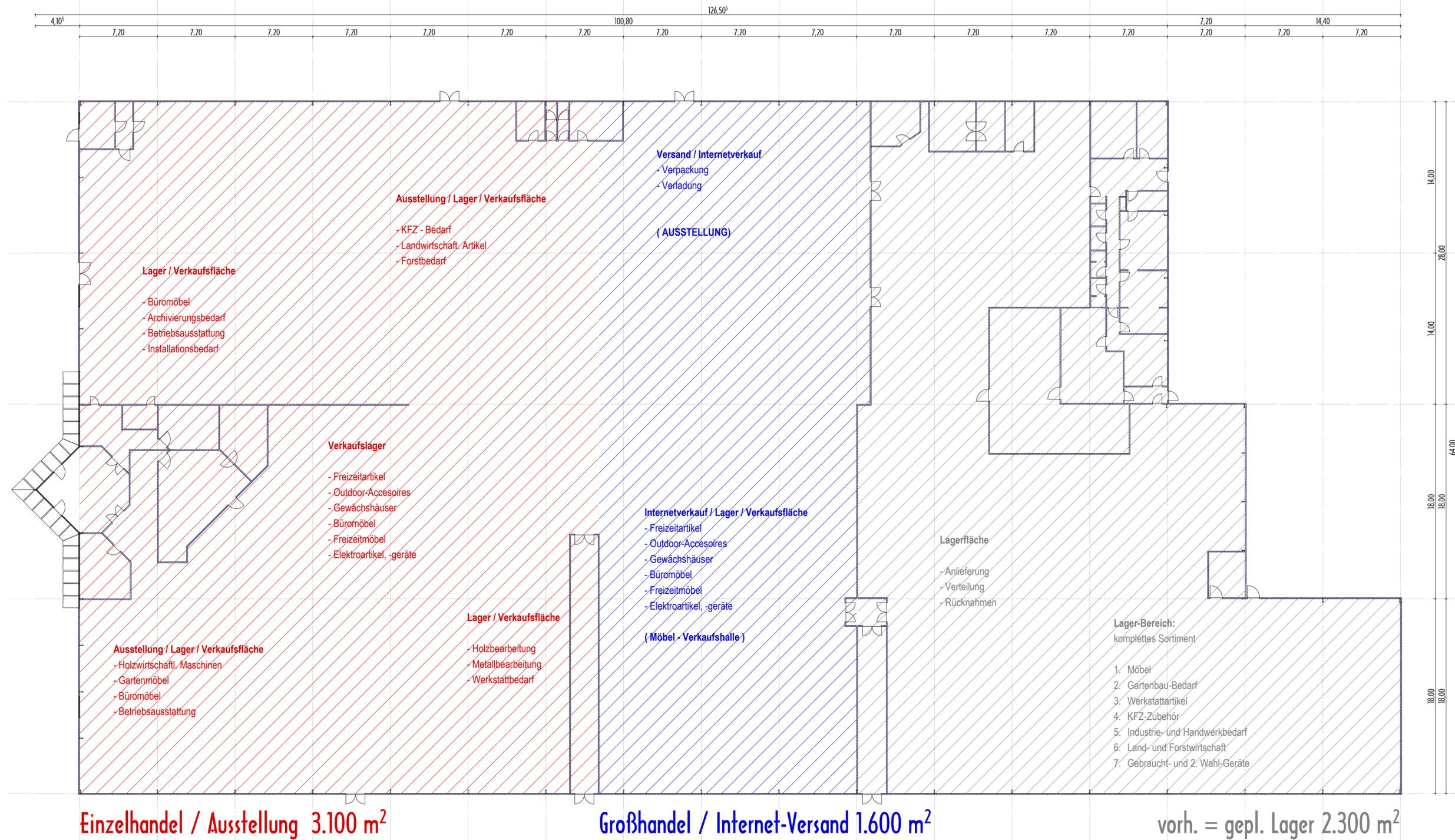
(weil bei einer FFH-Anhang IV-Art bereits ein ungünstiger Erhaltungszustand vorliegt)

- Durch die Erteilung der Ausnahme wird sich der ungünstige Erhaltungszustand der Populationen nicht weiter verschlechtern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes wird nicht behindert. Zur Begründung siehe ggf. unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“).

Antrag auf Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG

Nur wenn eine der Fragen in Stufe III „nein“:

- Im Zusammenhang mit privaten Gründen liegt eine unzumutbare Belastung vor. Deshalb wird eine Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten gem. § 67 Abs. 2 BNatSchG beantragt.



UMNUTZUNG
 - ehemalige Möbelhalle
 - zu Werkzeug-Fachmarkt

STABLO-Kaufhalle
 Werl

ERDGESCHOSS
 vor-1 M 1: 250

der Bauherr: 28-04-15 el Plan Nr.
 der Architekt: **1**

ArchitekturBÜRO FRITZ & friends
 Fritz KLENK Dipl.-Ing.-freier Architekt
 Kirchstrasse 9 Am Kriegerbergturn 59
 74549 Unterschelfach 70192 STUTTGART
 Telefon 07907 - 84 56 Telefon 0711-25 11 45

Satzung der Wallfahrtsstadt Werl über die Erhebung von Kostenersatz und Entgelten bei Einsätzen der Freiwilligen Feuerwehr Werl vom 17.03.2016

Der Rat der Wallfahrtsstadt Werl hat aufgrund der §§ 7, 8 und 41 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NRW S. 666, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. Juni 2015 (GV. NRW S. 496), und der § 21 Abs. 1 und 3 sowie 52 Abs. 2, 3, 4 und 5 des Gesetzes über den Brandschutz, die Hilfeleistung und den Katastrophenschutz (BHKG) vom 17. Dezember 2015 (GV. NRW S. 886) in seiner Sitzung am 16.03.2016 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Leistungen der Feuerwehr

(1) Die Wallfahrtsstadt Werl unterhält für den Brandschutz und die Hilfeleistung eine Freiwillige Feuerwehr nach Maßgabe des Gesetzes über den Brandschutz, die Hilfeleistung und den Katastrophenschutz (BHKG). Die Einsätze in diesem Rahmen sind unentgeltlich, soweit diese Satzung nichts anderes bestimmt.

(2) Darüber hinaus kann die Freiwillige Feuerwehr auch freiwillige Hilfeleistungen erbringen. Ein Rechtsanspruch zur Durchführung solcher Leistungen besteht nicht. Die Freiwillige Feuerwehr haftet bei diesen Leistungen nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Über die Durchführung entscheidet der Leiter der Freiwilligen Feuerwehr.

§ 2

Kostenersatz

(1) Für die nachfolgend aufgeführten Einsätze der Freiwilligen Feuerwehr kann der Ersatz von entstandenen Kosten verlangt werden

1. von der Verursacherin oder dem Verursacher, wenn sie oder er die Gefahr oder den Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt hat,
2. von der Eigentümerin oder dem Eigentümer eines Industrie- oder Gewerbetriebes für die bei einem Brand aufgewandten Sonderlösch- und Sondereinsatzmittel,
3. von der Betreiberin oder dem Betreiber von Anlagen oder Einrichtungen gemäß §§ 29 Abs. 1, 30 Abs. 1 S. 1 oder 31 BHKG im Rahmen ihrer Gefährdungshaftung nach sonstigen Vorschriften,
4. von der Fahrzeughalterin oder dem Fahrzeughalter, wenn die Gefahr oder der Schaden bei dem Betrieb von Kraft-, Schienen-, Luft- oder Wasserfahrzeugen oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist von einem Fahrzeug mitgeführt zu werden, entstanden ist, sowie von dem Ersatzpflichtigen in sonstigen Fällen der Gefährdungshaftung,
5. von der Transportunternehmerin oder dem Transportunternehmer, der Eigentümerin oder dem Eigentümer, der Besitzerin oder dem Besitzer oder sonstigen Nutzungsberechtigten, wenn die Gefahr oder der Schaden bei der Beförderung von Gefahrstoffen oder anderen Stoffen und Gegenständen, von denen aufgrund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder

ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Allgemeinheit, für wichtige Gemeinschaftsgüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und Sachen ausgehen können oder Wasser gefährdenden Stoffen entstanden ist,

6. von der Eigentümerin oder dem Eigentümer, der Besitzerin oder dem Besitzer oder sonstigen Nutzungsberechtigten, wenn die Gefahr oder der Schaden beim sonstigen Umgang mit Gefahrstoffen oder Wasser gefährdenden Stoffen gemäß Nummer 5 entstanden ist, soweit es sich nicht um Brände handelt,
7. von der Eigentümerin oder dem Eigentümer, der Besitzerin oder dem Besitzer oder sonstigen Nutzungsberechtigten einer Brandmeldeanlage außer in den Fällen nach Nummer 8, wenn der Einsatz Folge einer nicht bestimmungsgemäßen oder missbräuchlichen Auslösung ist,
8. von einem Sicherheitsdienst, wenn dessen Mitarbeiterin oder Mitarbeiter eine Brandmeldung ohne eine für den Einsatz der Feuerwehr erforderliche Prüfung weitergeleitet hat,
9. von derjenigen Person, die vorsätzlich grundlos oder in grob fahrlässiger Unkenntnis der Tatsachen die Feuerwehr alarmiert hat.

Zu den Einsatzkosten gehören auch die notwendigen Auslagen für die kostenpflichtige Hinzuziehung Dritter

(2) Besteht neben der Pflicht der Feuerwehr zur Hilfeleistung die Pflicht einer anderen Behörde oder Einrichtung zur Schadensverhütung und Schadensbekämpfung, so sind der Wallfahrtsstadt Werl die Kosten für den Feuerwehreinsatz vom Rechtsträger der anderen Behörde oder Einrichtung zu erstatten, sofern ein Kostenersatz nach Satz 1 nicht möglich ist.

(3) Von dem Ersatz der Kosten kann abgesehen werden, soweit dies nach Lage des Einzelfalls eine unbillige Härte wäre oder aufgrund gemeindlichen Interesses gerechtfertigt ist.

§ 3

Berechnungsgrundlage

(1) Die Kosten bestehen aus den Personal-, Fahrzeug-, Geräte- und Sachkosten sowie Zins- und Tilgungsleistungen.

(2) Die Kosten werden nach Maßgabe der §§ 4 bis 6 berechnet.

§ 4

Personalkosten, Verdienstaufschlag

(1) Die Personalkosten berechnen sich nach der Einsatzzeit. Sie beginnt mit dem Zeitpunkt der Alarmierung und endet mit der Rückkehr zum jeweiligen Feuerwehrgeräteaus. Maßgeblich ist insoweit der Einsatzbericht. Bei Einsätzen, die eine besondere Reinigung der Fahrzeuge und Gerätes erforderlich machen, wird die Zeit für die Reinigung der Einsatzzeit hinzugerechnet. Die Abrechnung erfolgt nach Einsatzstunden.

Als Mindestgebühr gilt der Satz für eine Viertelstunde. Danach wird jede weitere angefangene Viertelstunde mit 15 Minuten berechnet.

(2) Unbeschadet des Abs. 3 wird für die Dauer des Einsatzes je eingesetztem Feuerwehrmitglied aller Dienstgrade in der Zeit von 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr ein Stundensatz (pauschal) von 32,00 € berechnet.

Soweit der Dienst zu ungünstigen Zeiten geleistet wird, ist auf diesen Stundenlohn ein Zuschlag 50 % zu zahlen.

Dienst zu ungünstigen Zeiten sind Dienste an Sonntagen und gesetzlichen Wochenfeiertagen, an Samstagen nach 13.00 Uhr, an den Samstagen vor Ostern und Pfingsten nach 12.00 Uhr; dies gilt auch für den 24. und 31. Dezember jeden Jahres, wenn diese Tage nicht auf einen Sonntag fallen, und an den übrigen Tagen in der Zeit von 20.00 Uhr bis 06.00 Uhr.

(3) Als Personalkosten können auch (anstelle von Abs. 2 Ansprüche auf Verdienstausschüttung) in folgender Höhe geltend gemacht werden:

1. für im Arbeitnehmerverhältnis stehende Angehörige der Freiwilligen Feuerwehr in Höhe des Betrages, den die Stadt gem. § 21 Abs. 1 BHKG dem Arbeitgeber zu erstatten hat,
2. für beruflich selbständige ehrenamtliche Angehörige der Freiwilligen Feuerwehr in Höhe der ihnen auf Grundlage der Satzung über die Festsetzung von Verdienstausschüttung der beruflich selbständigen ehrenamtlichen Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehr Werl zustehenden Entschädigung von Verdienstausschüttung.

§ 5

Fahrzeug- und Gerätekosten

(1) Die Kosten für die eingesetzten Fahrzeuge und Geräte werden aufgrund der Einsatzzeit im Verhältnis zu den Jahresstunden berechnet. Die Einsatzzeit beginnt mit dem Ausrücken und endet mit der Rückkehr zum jeweiligen Feuerwehrgerätehaus. Die Höhe dieses Kostensatzes bestimmt sich (pauschal) nach dem anliegenden und jeweils gültigen Kostentarif, der Bestandteil dieser Satzung ist. Bei der Berechnung der Einsatzzeit gilt § 4 Abs. 1 entsprechend.

(2) Die Kosten für Kraft- und Schmierstoffe für das jeweilige Fahrzeug bzw. Gerät sind im Verhältnis zu der Anzahl der konkreten jährlichen Einsätze zu berechnen.

Für die aufzuwendenden Geräte für Ölsperren wird pauschal je Tag ein Betrag von 26,00 € berechnet.

§ 6

Sachkosten

Sachkosten wie Schaummittel, Ölbindemittel, Reinigungsmittel, Desinfizierung oder Reparatur/Ersatz von Chemikalienschutzanzügen oder für Reparatur/ Ersatz anderweitiger Einsatzgerätschaften usw. werden in voller Höhe zum jeweiligen Tagespreis berechnet.

§ 7

Entgelte für sonstige Leistungen der Feuerwehr

(1) Für freiwillige Hilfeleistungen der Feuerwehr im Sinne des § 1 Abs. 2 werden Entgelte nach Maßgabe der §§ 4 bis 6 erhoben. Bei Brandsicherheitswachen wird abweichend von § 4 Abs. 2 Satz 1 für die Dauer der Einsatzzeit je eingesetztem Feuerwehrmitglied aller Dienstgrade ein Stundenlohn von (pauschal) 16,00 € zugrunde gelegt.

(2) Die entgeltspflichtige Leistung der Feuerwehr kann von der Vorausentrichtung des Entgeltes oder von der Hinterlegung einer Sicherheit abhängig gemacht werden.

(3) § 2 Abs. 3 gilt entsprechend.

§ 8

Kostenschuldner

Zur Zahlung des Kostenersatzes für Einsätze nach § 2 Abs. 1 sind die dort genannten Personen verpflichtet. Mehrere Kostenersatzpflichtige haften als Gesamtschuldner.

§ 9

Entgeltschuldner

Zur Zahlung des Entgeltes für die in § 1 Abs. 2 genannten sonstigen Hilfeleistungen ist derjenige verpflichtet, der die Leistung bestellt oder bestellen lässt. Mehrere Entgeltpflichtige haften als Gesamtschuldner.

§ 10

Entstehung und Fälligkeit

(1) Der Kostenersatzanspruch nach § 2 Abs. 1 entsteht mit Beendigung der kostenersatzpflichtigen Leistungen der Feuerwehr. Er wird mit der Bekanntgabe des Kostenbescheides fällig, wenn in dem Bescheid nicht ein späterer Zeitpunkt bestimmt ist.

(2) Das Entgelt nach § 7 entsteht mit Beendigung der entgeltpflichtigen Leistungen der Feuerwehr. Sie wird mit der Bekanntgabe des Entgeltbescheides fällig, wenn im Bescheid nicht ein späterer Zeitpunkt festgesetzt wird.

§ 11

Inkrafttreten

Diese Satzung und der als Anlage beigefügte Kostentarif treten am Tage nach ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt der Wallfahrtsstadt Werl in Kraft. Gleichzeitig tritt die bisherige Satzung nebst Kostentarif vom 15.12.2011 , außer Kraft.

Anlage

zu § 5 Abs. 1 der Satzung der Wallfahrtsstadt Werl über die Erhebung von Kostenersatz und Entgelte bei Einsätzen der Freiwilligen Feuerwehr Werl vom 17.03.2016

Kostentarif

<u>Fahrzeugart</u>	<u>je Stunde</u>
Einsatzleitwagen (ELW)	60,50 €
Mannschaftstransportwagen (MTW)	36,50 €
Tanklöschfahrzeug (TLF/LF 16)	103,00 €
Löschgruppenfahrzeug (LF 8 u. LF10/6)	90,00 €
Drehleiter (DLK 23/12)	150,00 €
Rüstwagen (RW)	70,00 €
Gerätewagen Logistik (GWL)	93,00 €
Gerätewagen Gefahrgut (GWG)	220,00 €
Hilfeleistungslöschfahrzeug (HLF)	35,00 €
Tragkraftspritzenfahrzeug (TSF)	81,00 €
Tragkraftspritzenfahrzeug wasserführend	89,00 €

Bekanntmachungsanordnung:

Die vorstehende Satzung über die Erhebung von Kosten und Entgelte bei Einsätzen der Freiwilligen Feuerwehr Werl vom 17.03.2016 wird hiermit öffentlich bekannt gemacht. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen 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 17.03.2016
Wallfahrtsstadt Werl
Der Bürgermeister

gez. Grossmann
(Grossmann)

Satzung

der Wallfahrtsstadt Werl über die Erhebung von Gebühren für die Durchführung der Brandverhütungsschau und sonstige brandschutztechnische Leistungen in der Wallfahrtsstadt Werl vom 16.03.2016

Der Rat der Wallfahrtsstadt Werl hat in seiner Sitzung am 16.03.2016 aufgrund des § 52 Abs. 5 in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und § 26 des Gesetzes über den Brandschutz, die Hilfeleistung und den Katastrophenschutz (BHKG) vom 12. Dezember 2015 (GV. NRW. S. 886), der §§ 7, 41 Abs. 1 und 77 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25.06.2015 (GV. NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. Juni 2015 (GV. NRW. S. 496) und der §§ 4 und 5 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW. S. 712), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 8 des Gesetzes vom 08. September 2015 (GV. NRW. S. 666), folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Zweck der Brandschau

(1) Die Brandschau wird durchgeführt, um präventiv zu prüfen, ob Gebäude und Einrichtungen, die in erhöhtem Maße brand- oder explosionsgefährdet sind oder in denen bei Ausbruch eines Brandes oder bei einer Explosion eine große Anzahl von Personen oder erhebliche Sachwerte gefährdet sind, den Erfordernissen des abwehrenden Brandschutzes entsprechen.

(2) Die Prüfung der Erfordernisse des abwehrenden Brandschutzes dient der Feststellung brandschutztechnischer Mängel an Gefahrenquellen sowie der Veranlassung von Maßnahmen, die der Entstehung eines Brandes oder der Ausbreitung von Feuer und Rauch vorbeugen und bei einem Brand oder Unglücksfall die Rettung von Menschen und Tieren, den Schutz von Sachwerten sowie wirksame Löscharbeiten ermöglichen.

§ 2

Gebührenpflichtige Amtshandlungen

(1) Gebührenpflichtig sind Leistungen

(a) zur Durchführung der Brandverhütungsschau im Sinne von § 1 einschließlich deren Vor- und Nachbereitung. Dies gilt auch in den Fällen, in denen die für die Brandverhütungsschau zuständige Dienststelle an Prüfungen der Bauaufsichtsbehörde beteiligt ist und dabei zugleich eine Brandverhütungsschau vornimmt,

(b) infolge erforderlicher Nachbesichtigungen (Nachschau),

(c) auf dem Gebiete des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes außerhalb des Baugenehmigungsverfahrens, die mündlich oder schriftlich beantragt

worden und mit der Anfertigung einer gutachterlichen Stellungnahme, eines Brandschutzgutachtens oder eines Brandschutzkonzeptes zu einem definierten Objekt verbunden sind.

(2) Unberührt bleibt das Recht anderer Behörden, insbesondere der Bauaufsichtsbehörde, zur Erhebung von Gebühren aufgrund besonderer Vorschriften, wenn sie in eigener Zuständigkeit an der Durchführung der Brandschau teilgenommen haben oder nach Durchführung der Brandschau tätig geworden sind.

§ 3

Gebührenmaßstab

(1) Die Gebühren werden nach der Dauer der Amtshandlung und nach der Zahl der notwendig eingesetzten Kräfte bemessen. Zur Gebühr gehören auch die Kosten für in Anspruch genommene Fremdleistungen. Bei der Bemessung der Gebühren werden zudem Umfang und Schwierigkeitsgrad der Amtshandlungen im Einzelfall berücksichtigt.

(2) Die Bemessung der Gebühren erfolgt im Einzelnen nach den in der Anlage 1 aufgeführten Bestimmungen und Sätzen und unter Berücksichtigung der in Anlage 2 aufgeführten Objekte. Die Anlagen sind Bestandteile der Satzung.

§ 4

Auslagenersatz

Besondere bare Auslagen, die im Zusammenhang mit der Amtshandlung entstehen, sind zu ersetzen, auch wenn eine Befreiung von der Gebühr für die Amtshandlung besteht.

§ 5

Zeitliche Folge der Brandschau

(1) Die zeitliche Folge der Brandschau richtet sich bei Objekten, die Gegenstand von Sonderbau-Verordnungen oder baurechtlichen Anordnungen sind, nach den entsprechenden baurechtlichen Vorschriften. Im Übrigen ist die Brandschau je nach Gefährdungsgrad der in der Anlage 2 aufgeführten Objekte in Zeitabständen von längstens sechs Jahren durchzuführen.

(2) Fehlen Vorschriften zu den Zeitabständen der Brandschau, werden diese von der Wallfahrtsstadt Werl unter Berücksichtigung des Gefährdungsgrades von Objekten nach pflichtgemäßem Ermessen festgelegt.

§ 6

Gebührensschuldner

(1) Gebührensschuldner ist der Eigentümer, Besitzer oder sonstige Nutzungsberechtigte des der Brandverhütungsschau unterworfenen Objektes sowie derjenige, der eine Leistung gem. § 2 Abs. 1 Buchst. c) beantragt. Mehrere Personen im Sinne des Satzes 1 haften als Gesamtschuldner.

(2) Gebührenfreiheit besteht unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen in der jeweils geltenden Fassung.

§ 7

Entstehung, Festsetzung, Fälligkeit, Stundung, Erlass der Gebühr

(1) Die Gebühr entsteht mit Abschluss der Amtshandlung. Die Gebühr wird durch Bescheid festgesetzt. Sie ist mit Zugang des Bescheides fällig und innerhalb eines Monats zu entrichten.

(2) Die Entrichtung der Gebühr kann ganz oder teilweise gestundet werden, wenn die Entrichtung innerhalb des angegebenen Zahlungszeitraumes eine erhebliche Härte für den Schuldner bedeuten würde und der Anspruch durch die Stundung nicht gefährdet erscheint. Die Stundung ist in der Regel nur auf Antrag und bei einer Gebühr über 500 Euro gegen Sicherheitsleistung zu gewähren.

(3) Von der Erhebung der Gebühr kann abgesehen werden, soweit dies nach Lage des Einzelfalles eine unbillige Härte wäre oder aufgrund gemeindlichen Interesses gerechtfertigt ist.

§ 8

Rechtsbehelfe

(1) Gegen die Heranziehung zur Zahlung der Gebühr stehen dem Gebührenschuldner die Rechtsbehelfe der Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 171 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474), in Verbindung mit dem Gesetz über die Justiz im Land Nordrhein-Westfalen (JustG NRW) vom 26. Januar 2010 (GV. NRW. S. 30), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 09. Dezember 2014 (GV. NRW. S. 874), zu.

(2) Durch Einlegung eines Rechtsbehelfs wird die Verpflichtung zur Entrichtung der Gebühr nicht aufgehoben.

§ 9

Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung der Wallfahrtsstadt Werl über die Erhebung von Gebühren für die Durchführung der Brandschau und sonstige brandschutztechnische Leistungen vom 17.10.2013 außer Kraft.

Bekanntmachungsanordnung

Die vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf eines Jahres seit ihrer Verkündung 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 17.03.2016
Wallfahrtsstadt Werl
Der Bürgermeister

gez. Grossmann

ANLAGE 1

zur Satzung über die Erhebung von Gebühren für die Durchführung der Brandverhütungsschau und sonstige brandschutztechnische Leistungen in der Stadt Werl vom 16.03. 2016

Gebührensätze

Für die Bemessung der Gebühren nach § 3 der Satzung über die Erhebung von Gebühren für die Durchführung der Brandverhütungsschau und sonstige brandschutztechnische Leistungen in der Stadt Werl vom gelten folgende Sätze:

1. Durchführung einer Brandverhütungsschau oder einer Nachschau am Objekt nach Dauer der Amtshandlung

1.1 Brandverhütungsschau je angefangene Viertelstunde pauschal 11,25 Euro

1.2 Nachschau je angefangene Viertelstunde pauschal 11,25 Euro

2. Vorbereitung und/oder Nachbereitung der Brandverhütungsschau oder Nachschau entsprechend dem Arbeitsaufwand je angefangene Viertelstunde 11,25 Euro

3. Durchführung einer Objektbesichtigung auf Antrag von Personen im Sinne des § 6 Abs. 1 Satz 1:

Die Bemessung der Gebühr erfolgt in entsprechender Anwendung der Regelungen zu Nr. 1.

4. Leistungen gem. § 2 Abs. 1 Buchst. c)

4.1 Schriftlich erteilte gutachterliche Stellungnahmen
je angefangene Viertelstunde 11,25 Euro

4.2 Erstellung eines Brandschutzgutachtens
je angefangene Viertelstunde 11,25 Euro

4.3 Erstellung eines Brandschutzkonzeptes
je angefangene Viertelstunde 11,25 Euro

5. Sonstige Leistungen, die unter Nr. 1 – 4 nicht erfasst sind (z. B. Feuerwehreinsatzpläne, Brandschutzordnungen, Übernahme von Brandmeldeanlagen usw.)
je angefangene Viertelstunde pauschal 11,25 Euro

6. Materialkosten werden nach Aufwand berechnet.

7. Fahrzeugkosten

7.1 Verwendung eines Mannschaftstransportwagens der Freiwilligen Feuerwehr Werl oder eines Dienst-PKWs je Fahrt zum brandverhütungsschaupflichtigen Objekt pauschal 36,50 Euro

7.2 Soweit eine Kraftfahrdrehleiter zur Stellprobe an brandverhütungsschaupflichtigen Objekten eingesetzt wird, werden die hierdurch entstehenden Kosten auf der Grundlage der jeweils gültigen Satzung der Stadt Werl über die Erhebung von Kostenersatz und Entgelte bei Einsätzen der Freiwilligen Feuerwehr berechnet.

ANLAGE 2

zur Satzung über die Erhebung von Gebühren für die Durchführung der Brandverhütungsschau und sonstige brandschutztechnische Leistungen in der Stadt Werl vom 16.03. 2016

Aufstellung der Objekte für die Gebührenbemessung nach Anlage 1 (Gebührensätze) zur Satzung über die Erhebung von Gebühren für die Durchführung der Brandverhütungsschau und sonstige brandschutztechnische Leistungen in der Stadt Werl vom 16.03.2016

Kennziffer Objekte

Pflege- und Betreuungsobjekte

001 Krankenhäuser, Einrichtungen mit Pflege- und Betreuungsleistungen über 200 m²

002 Seniorenwohnheim mit / ohne Pflegeplätze

003 Gebäude für hilfsbedürftige minderjährige, sowie körperlich und geistig behinderte Personen (ab 8 Personen)

004 Kindergärten, Kindertagesstätten, Kinderhorte, Einrichtungen der Kindertagespflege

Übernachtungsobjekte

005 Beherbergungsbetriebe nach Teil 2 Sonderbauverordnung (SBauVO) (ab 12 Betten)

006 Obdachlosenunterkünfte

007 Notunterkünfte (Aussiedler, Umsiedler, Asylbewerber)

008 Campingplätze (Camping- und Wochenendplatzverordnung - CW VO -)

Versammlungsobjekte nach Teil 1 Sonderverordnung (SBauVO)

009 Gebäude mit Bühnen-/ Szenenflächen (ab 100 Personen)

010 Gebäude mit Filmvorführungen (ab 100 Personen)

011 Gebäude mit Räumen ab 200 Personen (z. B. Sporthallen, Schützenhallen)

012 Sportstadien (ab 5.000 Plätze)

012a Versammlungsstätten im Freien mit Szenenflächen (ab 1.000 Besucher)

Versammlungsobjekte, die nicht der Sonderbauverordnung unterliegen

013 Schank-/ Speisewirtschaften (ab 400 Plätze)

014 Gebäude mit Bühnen-/ Szenenflächen/ Filmvorführungen (ab 50 Personen)

015 Schank-/ Speisewirtschaften in mehrfach genutzten Gebäuden ab 200 Personen (bei fehlender Personenangabe 2 Personen pro m²)

Freifläche)

016 Schank-/ Speisewirtschaften in mehrfach genutzten Gebäuden, jedoch nicht ebenerdig (ab 50 Personen)

017 Räume für Sportveranstaltungen in mehrfach genutzten Gebäuden ab 1000 m²

Unterrichtsobjekte

018 Schulen nach Schulbaurichtlinie (SchulBauR)

019 Eigenständige Unterrichtsgebäude/ -trakte in Ausbildungsstätten, für die die SchulBauR nicht gilt

020 Unterrichtsräume (ab 100 Personen) in Ausbildungsstätten, für die die SchulBauR nicht gilt, in sonst anders genutzten Gebäuden

021 Unterrichtsräume wie vor, jedoch nicht ebenerdig (ab 50 Personen)

Verkaufsobjekte

022 Geschäftshäuser nach Teil 3 Sonderbauverordnung (SBauVO)

023 Gemeinschaftsladenzentren mit mehr als 2.000 m² Verkaufsfläche

024 Verkaufsstätten, für die die SBauVO nicht gilt, mit mehr als 500 m² Verkaufsfläche

Verwaltungsobjekte

025 Mehrgeschossige Gebäude mittlerer Höhe mit mehr als 1.000 m² Nutzfläche

026 Verwaltungsräume in mehrfach genutzten Gebäuden mittlerer Höhe

Ausstellungsobjekte

027 Museen

028 Messegebäude

Garagen

029 Mittel- und Großgaragen nach Teil 5 Sonderbauverordnung (SBauVO)

030 Unterirdische, geschlossene Mittelgaragen in Verbindung zu anders genutzten Gebäuden mit mehr als 500 m²

Gewerbeobjekte

031 Betriebe zur Herstellung, Bearbeitung und Umgang von/ mit überwiegend brennbaren Stoffen

032 Betriebe zur Herstellung, Bearbeitung und Umgang von/ mit überwiegend nichtbrennbaren Stoffen mit einer Brandabschnittsgröße von mehr als 800 m²

033 Betriebe wie vor, jedoch in Einheit mit anderen Nutzungen

034 Betriebe zur Herstellung, Bearbeitung und Umgang von/ mit überwiegend brennbaren Flüssigkeiten, Gasen und Gefahrstoffen, die gemäß der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichVO) / Chemikaliengesetz (ChemG) / Sprengstoffgesetz (SprengG) / Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) mit besonderen Brandschutzmaßnahmen durch die Bezirksregierung Arnsberg, Abt. Arbeitsschutzverwaltung bzw. Abt. Umweltverwaltung oder durch die Abt. Immissionsschutz des Kreises Soest genehmigt wurden

035 Betriebe wie vor, jedoch in unmittelbarer Verbindung zu Wohngebäuden

036 Gebäude zur Lagerung brennbarer Flüssigkeiten, die gemäß BetrSichV / ChemG/ SprengG / GefStoffV mit besonderen Brandschutzmaßnahmen durch die Bezirksregierung Arnsberg oder den Kreis Soest genehmigt wurden

037 Gebäude zur Lagerung überwiegend nichtbrennbarer Stoffe mit mehr als 1.600 m² Lagerfläche

038 Gebäude wie vor, jedoch nicht ebenerdig mit mehr als 800 m² Lagerfläche

039 Gebäude zur Lagerung brennbarer Stoffe

040 Freilager für überwiegend brennbare Stoffe

041 Hochregallager

Sonderobjekte

042 Besonders brandgefährdete Baudenkmäler

043 Landwirtschaftliche Betriebsgebäude mit mehr als 2.000 m³ oder Viehhaltung

044 Kirchen und Gebetsstätten (nach örtlicher Festlegung)

045 Unterirdische Verkehrsanlagen

046 Objekte mit radioaktiven Stoffen nach Strahlenschutzverordnung (StrahlenschutzVO)

047 Anlagen und Einrichtungen mit biologischen Arbeitsstoffen nach dem Entwurf der Richtlinie für den Feuerwehreinsatz in Anlagen mit biologischen Arbeitsstoffen

048 Bahnhöfe mit und ohne Verkaufsstätten

049 Sonstige Objekte nach örtlichen Gegebenheiten

Ist ein in der Anlage 2 nicht ausdrücklich aufgeführtes Objekt Gegenstand von Leistungen gemäß Anlage 1, wird es einem vergleichbaren Objekt zugeordnet.

Satzung für die Festsetzung des Verdienstauffalls der beruflich selbständigen ehrenamtlichen Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehr Werl vom 16.03.2016

Der Rat der Wallfahrtsstadt Werl hat aufgrund der §§ 7, 8 und 41 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NRW S. 666, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. Juni 2015 (GV. NRW S. 496), und der § 21 Abs. 1 und 3 des Gesetzes über den Brandschutz, die Hilfeleistung und den Katastrophenschutz (BHKG) vom 17. Dezember 2015 (GV. NRW S. 886) in seiner Sitzung am 16.03.2016 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Umfang des Verdienstauffalls

(1) Die beruflich selbständigen ehrenamtlichen Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehr Werl (§ 21 Abs. 3 BHKG) haben Anspruch auf Ersatz ihres Verdienstauffalls, der ihnen durch die Teilnahme an Einsätzen, Übungen und Lehrgängen und die Teilnahme an sonstigen Veranstaltungen auf Anforderung der Gemeinde entsteht, soweit der Einsatz während der regelmäßigen Arbeitszeit erfolgt.

(2) Die regelmäßige Arbeitszeit ist individuell zu ermitteln. Entgangener Verdienst aus Nebentätigkeiten und Verdienst, der außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit hätte erzielt werden können, bleibt außer Betracht.

§ 2

Höhe der Entschädigung

(1) Als Entschädigung wird ein Regelstundensatz in Höhe von 15,34 € gewährt, es sei denn, dass keine finanziellen Nachteile entstanden sind.

(2) Anstelle des Regelstundensatzes ist auf Antrag eine Verdienstauffallpauschale je Stunde zu zahlen, die im Einzelfall auf der Grundlage des glaubhaft gemachten Einkommens festgesetzt wird. Grundlage der Berechnung bildet der Bruttoverdienst.

(3) Der Höchstbetrag der Verdienstauffallpauschale wird auf 35,79 € pro Stunde festgesetzt.

§ 3

Antragsverfahren

Der Ersatz von Verdienstauffall ist schriftlich beim Ordnungsamt der Wallfahrtsstadt Werl zu beantragen.

§ 4

Inkrafttreten

Die Satzung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die bisherige Satzung vom 02.04.2001 außer Kraft.

Bekanntmachungsanordnung

Die vorstehende Satzung über die Festsetzung des Verdienstausfalls der beruflich selbständigen ehrenamtlichen Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehr Werl wird hiermit öffentlich bekannt gemacht. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen 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 17.03.2016 Grossmann, Bürgermeister

Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB	Abwägungsvorschläge
<p>1) Bürger/in 1 Schreiben vom 01.07.2009 und ergänzende Schreiben vom 07.09.2009 und 11.07.2011</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 Unter-</p>	<p>In der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB geht es um die Unterrichtung über das generelle Plankonzept, damit die Gemeinde schon in einem frühen Planungsstadium auf private und sonstige Betroffenheiten aufmerksam gemacht werden kann, die Einfluss auf die konkrete Ausarbeitung des Planentwurfs haben können. Grundlage ist demnach ein planerisches Konzept, das diskussionsfähig ist, aber noch keine verfestigte Planung. Planalternativen sind erforderlich, sofern für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebietes sich wesentlich unterscheidende Lösungen in Betracht kommen.</p> <p><u>zu 3.</u> Die allgemeine Beschreibung wird zur Kenntnis genommen.</p>

suchungen: Die Festlegung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans ist deshalb erforderlich, um der Öffentlichkeit das Bebauungsplangebiet darzustellen und ob das abgegrenzte B-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 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 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.

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.

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).

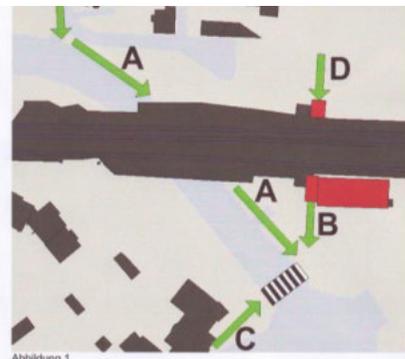


Abbildung 1

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

Zunächst war beabsichtigt, den vollständigen Rad- und Fußgängerverkehr, der heute die Überführung Langenwiedenweg auf zwei Seiten nutzt, konzentriert auf einer Straßenseite in der Unterführung auf einer eigenen Rampe zu führen (siehe Abbildung 1, Buchstabe „A“). Anschließend wird dann dieser Fußgänger-/ Radverkehr mithilfe eines Zebrastreifens mit dem motorisierten Verkehr gekreuzt. Zu Bedenken sind hier zunächst die hohen Verkehrsströme speziell in der Mittagszeit (es sind am Langenwiedenweg zwei Kindergärten, eine Haupt- und eine Grundschule gelegen) oder in der Spätnachmittagszeit der Berufsverkehr. Im nördlichen BHF-Bereich soll ein neues Handelszentrum mit > 3000 m² 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 Kreisel angeordnet werden kann, denn kurz da-

Der Verkehr (einschließlich Radfahrer und Fußgänger) wurde an dem beschriebenen Knotenpunkt (Grafenstraße/ Bahnhofstraße/Langenwiedenweg) am 26.03.2009 morgens

nach 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 Bahnhofsstraße, 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.

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 Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“:

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

4.1.3 Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“:

Der bisherige Bebauungsplan 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 Grundstückeigentümer 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

(06:00 - 09:00 Uhr) und nachmittags (15:00 - 19:00 Uhr) gezählt. Die Zahlen dienen als Grundlage für eine Leistungsfähigkeitsberechnung, die an diesem Knotenpunkt gute bis sehr gute Qualitätsstufen ergeben hat (s. verkehrstechnisches Gutachten, PVT, 2009, S. 4).

s. 4.1.10

zu 4.1.3 - Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“
Planungsziel des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ ist die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge im Verlauf des Langenwiedenweges und der Hammer Straße. Vor dem Hintergrund, dass in dem Bebauungsplan 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 Bebauungsplan eine Handelsansiedlung verhindert werden sollte.

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

Mit dem Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“, der den Bebauungsplan Nr. 33 teilweise überlagert, wird neben der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg eine ganz-

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 mehrfunktionalen Gebäude möglich. 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

heitliche 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.

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.

Die Planung sieht eine Verknüpfung der Hammer Straße mit der Grafenstraße durch zwei Kreisverkehre und eine Bahnunterführung mit beidseitigem Fuß- und Radweg am Langenwiedenweg vor. An der Hammer Straße ist ein höhengleicher Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer geplant. Der motorisierte Verkehr wird über die neue Führung der Hammer Straße und einen Kreisverkehr an die Bahnunterführung am Langenwiedenweg angebunden.

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

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.

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

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 m² 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 parallel zum Bebauungsplanverfahren eine förmliche Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erforderlich. Da noch bahntechnische Anlagen vorhanden sind, ist im Vorfeld ein planungsrechtliches Zulassungsverfahren gem. § 18 AEG durchzuführen, um die Freistellungsfähigkeit herzustellen. Außerdem sind die noch vorhandenen bahntechnischen Anlagen zurück zu bauen. Die Einbeziehung und Überplanung dieser relativ kleinen Arrondierungsfläche würde den Planungszeitraum deutlich verlängern. 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

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 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.

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. 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 Kleeegräfe - 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



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

Abbildung 2

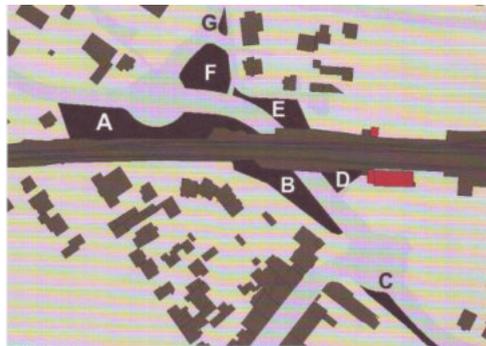


Abbildung 3:

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. 2500m²) 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?

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 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 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 Eisenbahnüberführungsbauwer-

Die Fläche B (mit ca. 200m²) 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 Frequentierung 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 lang gestreckte 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. 350m²) kann man nun als absoluten Zwickel bezeichnen, die wohl im städtischen Besitz verbleibt. Der Großteil von Fläche D (mit ca. 130m²) wird wohl im städtischen Besitz verbleiben. Fläche E (mit ca. 1000m²) 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 m² 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.

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

kes 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.“

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 detaillier-

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 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 Kreisver-

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 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 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.

kehres 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 ver-
geudet. 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 Bahn-
gleise 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- Ei-
senbahnen. Nach dem Krieg ist sie dann ergänzend als Erschließungsstraße zu den Groß-/ Gewerbe-
betrieben 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 unbe-
festigte 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 Bebau-
ungsplanes 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-
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 überneh-
men 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 Ansprü-
chen nach Sicherheit, Bequemlichkeit und Komfort - halt als Anliegerstraße für ein Handelszentrum mit >
3000 m² - gerecht werden.

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

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 Klein-
bahn eine Verkehrsfläche festgesetzt. Im Rahmen der Aus-
führungsplanung werden konkrete Aussagen zum Straßen-
ausbau (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 Indust-
riestraße erschlossen werden.

Über die Straße An der Bundesbahn soll der anfahrende
und abfließende PKW-Verkehr (Kundenverkehr) abgewickelt
werden. Die Straße An der Kleinbahn soll hingegen unter
Einhaltung möglicher schalltechnischer Auflagen zur Anliefe-
rung des Nahversorgungszentrums (Lieferverkehr) dienen.

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.



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 Discoun-ter, 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 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 m² 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.

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 aufgeben 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.

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 Ausschusmitgliedern 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 klargestellt, dass der Planaufsteller für das förmliche Verfahren unterscheidende Planalternativen darzustellen und zu erläutern hat. Denn das Verfahren nach § 3 soll gerade ein demokratisches Mittel sein, die Öffentlichkeit über die Planalternativen und deren Auswirkungen zu informieren.

Dies begründet sich u. a. damit, dass durch Umwege und Verkehrsverlagerungen erhebliche Probleme in der Abwicklung der Verkehre entstehen würden, was zu städtebaulichen Konflikten führen kann. So würde z.B. mit einem Ausbau der Bahnunterführung Salinenring und einem damit verbundenen höheren Verkehrsaufkommen die Wohnqualität im Umfeld erheblich abnehmen und der Bereich der Schulen gefährdet 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,

Vor diesem Hintergrund ist 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, 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

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.

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

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

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

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

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

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 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

eher abzuraten. Zudem könnte diese Situation evtl. zu kurzzeitigen langen Rückstaus führen, welcher 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, 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 berücksichtigten Planungstatsachen fest.

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.

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

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die Geräuschemissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr im Plangebiet für das heutige Verkehrsaufkommen

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:

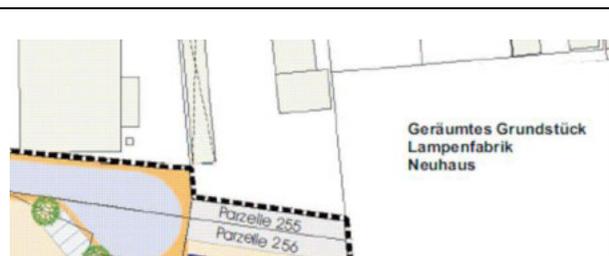
Am östlichen Ende der Straße ist eine Wendeanlage vorgesehen.

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 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.

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.

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



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

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

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

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

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

ist dies ggfls. über eine Änderung zu regeln.

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

ergänzendes Schreiben vom 11.07.2011:

3. Bebauungsplan 102 der Stadt Werl Bahnhofsumfeld

3.1 Planungen ab 2001

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.

3.1.1 Kosten der Fehlplanungen

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. €.

3.1.1.1 Inhalte der Planung 2001

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

zu 3.1 Planungen ab 2001 und 3.1.1 Kosten der Fehlplanungen

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 Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ erstellt.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 102 wurde die Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg durch das Büro Hoffmann & Stakemeier (Hoffmann & 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 Bebauungsplan 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

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. 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.

Planungsvereinbarung könnte u.a. die Kostentragung bzw. -teilung für die Planung festgelegt werden.

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.

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 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 entsprechende 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 berücksichtigten Planungstatsachen fest.

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 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.

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 Leistungsfähigkeits-

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 Lärm-belästigung nicht möglich erscheint.

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

ergebnisse 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.

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

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 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

zu 3.3.3 - 4.2.3

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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 unlustregend 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 Fachbereichsleiter 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 "Vertrauheitsplanung", 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 Vertrauheitsplanung 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.

2) Bürger/in 2
Schreiben vom 01.07.2009

Anregungen

1) Den Wunsch vieler Werler und Besucher unserer Stadt entgegenzukommen, möglichst unkompliziert den „Werler Norden“ zu erreichen, rege ich an, vom Salinenring v. Hammer Straße herkommend die lt. B. Plan Nr. 102 geplante neue Straße ab Haus Nr. Hammer Straße 32 vor der Besetzung Haus Nr. Hammer Straße 24 in Fahrtrichtung Langenwiedenweg Bahnübergang zunächst einbahnig mit Rad- und Fußweg zum früheren „Kartoffellager Preker“ bis zum „Langenwiedenweg“ zunächst in aller Kürze auszubauen. Meines Wissens benötigt der Bauherr (Stadt Werl) nur eine relativ kleine Fläche „Grunderwerb“ von max. 300 m² zu investieren.

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

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

Von weiteren kurz- bis mittelfristigen Planungen wie z.B. Bahnunterführung Straßenverlauf etc. rate ich schließlich auch anlässlich des als desolat zu bezeichnenden langjährigen städt. Haushalts ab. Sie berichten in Ihrer Umschreibung des B.-Planes Nr. 102 richtigweise, 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.

Die neue Führung der Hammer Straße steht im Zusammenhang mit der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg. Die vorgesehene Bündelung des motorisierten 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 motorisierten Verkehrs vor Herstellung der Bahnunterführung Langenwiedenweg nicht Ziel führend ist.

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

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 m², 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 Verbrauchermarktfäche wird den Wareneinkaufswert pro Einkaufswagen weiter ins „Minus“ reduzieren. Die Folge wird sein: wegen Überangebot im gesamten Stadtmittengebiet 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.
Offensichtlich haben Sie es übersehen, vorsätzlich oder unwissentlich, dass seit 2005 bis heute 1. Kaufland, 2. Netto-Stadtmitte, Randbereich, 3. Lidl-Edeka im Süd-Westen, 4. Aldi im Norden und einem gepl. Lebensmittler an der Wulfhefe Spange = insgesamt mehr als 3500 qm zu den bereits vor 2005 bestehenden Markt = VK- Flächen hinzugekommen sind.

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.

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.

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 Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m² das Ziel verfolgt, im nördlichen Stadtgebiet eine marktfähige Versorgungseinheit mit deutlichem Schwerpunkt auf nahversorgungsrelevante Sortimente (Lebensmittel und Getränke) zu schaffen.
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

<p>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>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 m² angenommen. In Bezug auf die Verkaufsflächen für Lebensmittel und Getränke wurde von einer Erhöhung um ca. 4.770 m² 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 & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) kann das Heiligenhäuschen an seinem Standort erhalten werden. Eine Umsetzung des Heiligenhäuschens ist demnach nicht erforderlich.</p>
<p>4) Eigentümer/in (vertreten durch Rechtsanwalt) Schreiben vom 26.06.2009</p> <p>In der Sache selbst lässt meine Mandantin, deren Interessen ich bekanntlich seit Oktober 2007 vertrete, folgendes mitteilen:</p> <p>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</p>	<p><u>zu 1.</u> Auf der Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) werden von dem Grundstück Langenwiedenweg 7 /</p>

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 Einzelhandelsstandort „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. Potenziellen 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.

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

Brandisstraße 2 (REWE-Grundstück) ca. 900 m² beansprucht. Demzufolge liegt der Flächenbedarf nunmehr deutlich unter 2.500 m².

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 m² 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 m²) 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, 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

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 Langenwiedeweg 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 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 Langenwiedeweg zwar eine sichere und leistungsfähige Verkehrsführung hergestellt werden. Be-

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 „Langenwiedeweg“ 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 m² an dem geplanten Standort verträglich ist. Des Weiteren wurde im Jahr 2008 der Planung eines Nahversorgungszentrums landesplanerisch zugestimmt, unter der Voraussetzung, dass die entsprechende Fläche im Bebauungsplan als Sondergebiet „Nahversorgungszentrum“ mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m² dargestellt wird.

Aus städtebaulichen Gründen und unter Berücksichtigung

dingt 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 mit den Bauleitplänen benachbarter Gemeinden.

der Auswirkungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe gem. § 11 Abs. 3 BauNVO wird die Gesamtverkaufsfläche auf max. 3.200 m² 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 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.

Wie aus dem verkehrstechnischen Gutachten (PVT Essen, 2009) hervorgeht, wird sich durch die zukünftige Anbindung des nördlichen Wohngebietes an den „Langenwiedenweg“ - 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 Langenwiedenweg) 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 beste-*

	<p><i>henden deutlichen Vorbelastungen und unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als 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"> • 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, • auf ihren Mehrwert (Nutzen/Kosten) im Vergleich zu der heutigen Situation und • 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. <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-</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 motorisierten Verkehrs im Bereich der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg und die vorgesehene Abbindung 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 vor-</p>

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 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.

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.

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.

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.).

handenen komfortablen Umgehungsstraßen und der Autobahnanbindungen im Süden und Westen keine gravierenden Änderungen ergeben werden (s. verkehrstechnisches Gutachten PVT, Essen, 2009).

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

Bedürfnisse der Fußgänger und Radfahrer wurden bei der Planung berücksichtigt.

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.

Lt. Aussage der Bahn muss von einer Zunahme des Güterverkehrs ausgegangen werden.

Wallfahrtsstadt Werl**Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“****Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB****Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (03.06.2009 - 10.07.2009)****Seite 1 von 34**

eingegangene Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB	Abwägungsvorschläge
<p>1) Einzelhandelsverband, Arnsberg Schreiben vom 31.08.2009</p> <p>Zu dem o.a. Bebauungsplan nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Auf dem Areal zwischen dem ehemaligen Güterbahnhof und der Straße „An der Kleinbahn“ ist die planerische Ausweisung eines Nahversorgungszentrums als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Nahversorgungsschwerpunkt mit Lebensmittelsupermarkt, Getränkemarkt und Lebensmitteldiscounter (max. Gesamtverkaufsfläche von 3.200 m²) vorgesehen. Die Verkaufsflächen sollen sich wie folgt aufteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vollsortimenter 1.500 m² - Discounter 850 m² - Getränkemarkt 850 m² <p>Im Jahre 2005 wurde durch die BBE Unternehmensberatung Köln eine Strukturuntersuchung für den Werler Einzelhandel durchgeführt. Seinerzeit verfügte die Stadt Werl laut Gutachten über eine Lebensmittelverkaufsfläche von insgesamt 13.145 m² (vgl. Gutachten Seite 14). Dies entsprach einem Wert von 0,41 m² Verkaufsfläche je Einwohner (ca. 32.000 Einwohner). Der Bundesdurchschnitt der Verkaufsfläche je Einwohner liegt im Lebensmittelbereich bei ca. 0,35 m². Somit verfügte die Stadt Werl bereits 2005 über eine mehr als ausreichende Verkaufsfläche im Lebensmittelbereich.</p> <p>Folgende Veränderungen haben sich nach den uns vorliegenden Informationen bis zum heutigen Tage ergeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schließung der Aldi Filiale in der Siederstraße, jedoch Weiternutzung der Verkaufsfläche durch Lebensmitteleinzelhandel - Erweiterung des Edeka-Marktes an der Unnaer Straße (+ 400 m² Verkaufsfläche) - Neueröffnung des Trinkgut-Getränkemarktes (+ ca. 1.000 m² Verkaufsfläche) <p>Somit dürfte die Lebensmittelverkaufsfläche innerhalb der Stadt Werl zurzeit bei ca. 14.545 m² liegen.</p> <p>Bei Realisierung des Planvorhabens an der Kleinbahn würde demnach die Gesamtverkaufsfläche für Lebensmittel auf ca. 17.745 m² anwachsen. Dies wäre ein Wert von 0,55 m² Verkaufsfläche je Einwohner.</p>	<p>Lt. Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl (BBE Unternehmensberatung GmbH, Köln, 2005) konzentrieren sich die Nahversorgungsflächen auf die Kernstadt. Die Kernstadt erreicht hinsichtlich der Ausstattungskennziffer (m² je Einwohner) einen Wert, der deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegt. Da sich in den peripheren Ortsteilen jedoch nur relativ geringe Flächen finden, ist insgesamt von einer rechnerisch durchschnittlichen Verkaufsflächenausstattung auszugehen (s. S. 27 des o.g. Gutachtens).</p> <p>Unter der Zielsetzung, dass die Nahversorgung mit Sortimenten des täglichen Bedarfs dezentral durch marktfähige Standorte (Nahversorgungsschwerpunkte) sichergestellt werden soll, wird angestrebt, eine wohnortnahe Versorgung im nördlichen Stadtgebiet zu sichern. Dadurch wird dem Leitgedanken der „Stadt der kurzen Wege“ vor dem Hintergrund des demografischen Wandels Rechnung getragen. Relevant sind nicht nur quantitative Vorgaben (errechnete Daten), sondern vielmehr qualitative Aspekte und städtebauliche Ansätze bzw. weiche Standortfaktoren (s. S. 51 des o.g. Gutachtens).</p> <p>Auf S. 51 der o.g. Untersuchung wird zudem folgendes ausgeführt: <i>„Maßstab für die Beschränkung von Verkaufsflächen für Nahrungs- und Genussmittel ist dabei nicht die „rechnerische“ Verkaufsflächenausstattung eines Stadtteils oder der Gesamtstadt Werl, sondern sind die erwarteten Auswirkungen auf andere Nahversorgungsstandorte, zu denen auch die Innenstadt zählt.“</i></p>

Es ist zu befürchten, dass ein reiner Verdrängungswettbewerb zu Lasten einer ausgewogenen Nahversorgung einsetzen wird.

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

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

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

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

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

Nach § 11 Abs. 3 BauNVO sind Auswirkungen bei Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe i.d.R. anzunehmen, wenn die Geschossfläche 1.200 m² überschreitet. Im Hinblick auf das geplante Nahversorgungszentrum können demnach negative Auswirkungen auf den vorhandenen NETTO-Standort am Marktplatz nicht ausgeschlossen werden, jedoch wäre durch das geplante Nahversorgungszentrum im Norden und die vorhandenen Nahversorger im Süden (KAUFLAND, ALDI, PENNY) sowie im Westen (EDEKA, LIDL) eine wohnortnahe Versorgung (500 m-Radius als fußläufiger Einzugsbereich) mit Sortimenten des täglichen Bedarfs für die Bevölkerung der Werler Innenstadt auch ohne den NETTO-Standort am Werler Markt gewährleistet.

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

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

Das Grundstück des jetzigen REWE-Marktes liegt in einem, im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzten Mischgebiet, in dem u.a. Einzelhandelsbetriebe zulässig sind. Die Einzelhandelsnutzungen sind nicht eingeschränkt. Sollte bei einer möglichen Umsiedlung des REWE-Marktes in das geplante Nahversorgungszentrum eine Folgenutzung auf dem jetzigen REWE-Grundstück angesiedelt werden, die nicht im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches ist, wird steuernd eingegriffen.

	<p>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.</p> <p><u>24 a Landesentwicklungsprogramm (LEPro) NRW</u> Im Urteil vom 30.09.2009 (Az.: 10 A 1676/08) hat sich das Oberverwaltungsgericht NRW mit der Frage befasst, ob § 24 a LEPro NRW eine Bindungswirkung als Ziel der Raumordnung für die nachfolgende Bauleitplanung entfalten kann. Im Ergebnis hat das Oberverwaltungsgericht dies trotz der eindeutig dahingehenden Intention des nordrhein-westfälischen Landesgesetzgebers verneint. Insofern ist der Beschluss eines zentralen Versorgungsbereiches nicht zwingend erforderlich.</p>
<p>2) Einzelhandelsverband Südwestfalen e.V., Arnsberg Schreiben vom 24.07.2009</p> <p>Bevor wir zu dem o. a. Bebauungsplan Stellung nehmen, bitten wir um folgende Angaben:</p> <ol style="list-style-type: none">1.) Was passiert mit der zurzeit durch den Rewe-Markt genutzten Immobilie? Ist die Nachnutzung geregelt?2.) Ist für das geplante Nahversorgungszentrum ein zentraler Versorgungsbereich gem. § 24 a LEP-ro ausgewiesen?	<p>Mit einem Antwortschreiben vom 10.08.2009 wurde dem Einzelhandelsverband mitgeteilt, dass ursprünglich vorgesehen war, dass der potenzielle Investor eine Folgenutzung für das jetzige REWE-Grundstück herbeiführt, sich jedoch in verschiedenen Gesprächen mit potenziellen Investoren/ möglichen Betreibern und dem Eigentümer des jetzigen REWE-Grundstückes herausgestellt hat, dass dies aufgrund hoher Kaufpreiserwartungen des Eigentümers des jetzigen REWE-Grundstückes nicht möglich ist. In Bezug auf die zweite Frage wurde der Hinweis gegeben, dass im Jahr 2008 die landesplanerische Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 34 Abs. 1 LPIG NRW erfolgt und der Beschluss eines zentralen Versorgungsbereiches nicht zwingend erforderlich ist (s. oben).</p>
<p>3) IHK Arnsberg Schreiben vom 10.07.2009</p> <p>Die mit der Bahnunterführung Langenwiedenweg verbundene völlige verkehrliche Neuordnung führt in großen Teilen zu einer erheblichen Veränderung der Standortqualitäten für die hier ansässigen Betriebe.</p>	<p>Da Standortverlagerungen aufgrund der verkehrlichen Neuordnung, insbesondere der neuen Führung der Hammer</p>

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 Krafffahrzeug- und Kfz-Zubehörbereichs sowie gastronomische Betriebe ansässig, die auf eine direkte Anfahrtsmöglichkeit angewiesen sind und von der Wahrnehmung durch vorbeifahrende Kunden profitieren. Künftig befinden sich diese Standorte in einer Sackgasse. Dies muss auf lange Sicht zu Standortverlagerungen führen. Deshalb 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 Firma Holz Rubarth und den Mineralölhandel Rubarth mit Tankstellenbetrieb. Da beide Unternehmen ihre jeweiligen Standorte nicht aufgeben wollen, ist ihnen allein mit einer finanziellen Entschädigung nicht gedient.

Bei der Firma Holz Rubarth GmbH geht ein Großteil der heutigen Gartenelemente-Ausstellung mit einer Fläche von ca. 150 m² 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.

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.

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 m² großen städtischen Grundstück reduziert werden, so dass grundsätzlich von ausreichenden Alternativflächen auf dem städtischen Grundstück für die Firma Holz Rubarth und den Mineralölhandel Rubarth ausgegangen werden kann. Aus städtebaulicher Sicht ist die Verlagerung des Mineralölhandels Rubart an einen durch Gewerbe geprägten Standort sinnvoll. Die Tankstelle kann an dem Standort verbleiben.

Das geplante Sondergebiet „Nahversorgungsscherpunkt“ im Werler Norden verfolgt das Ziel, die bisher räumlich getrennten Angebote des Lebensmitteleinzelhandels zu konzentrieren. Bereits in einer früheren Stellungnahme vom 11.06.2008 an die Bezirksregierung (Gegenstand war die 1. Änderung des BBP Nr. 33) haben wir darauf hingewiesen, dass eine Kombination aus Supermarkt, Discounter und Getränkemarkt mit insgesamt 3.200 m² 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 würden die Attraktivität und der Grad der Nahversorgung insgesamt durch die Konzentration neuer Anbieter an einem gemeinsamen Standort gestärkt. Voraussetzung für diese Einschätzung ist allerdings, dass im Wege verbindlicher Bauleitplanung eine Nachfolgenutzung an den bisherigen Standorten ausgeschlossen wird, die sich negativ auf die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches in Werl auswirken kann.

Brandisstraße (Aufhebung Einbahnregelung)

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

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

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

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

Das Grundstück des jetzigen REWE-Marktes liegt in einem, im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 festgesetztem Mischgebiet, in dem u.a. Einzelhandelsbetriebe zulässig sind. Die Einzelhandelsnutzungen sind nicht eingeschränkt.

	<p>Sollte bei einer möglichen Umsiedlung des REWE-Marktes in das geplante Nahversorgungszentrum eine Folgenutzung auf dem jetzigen REWE-Grundstück angesiedelt werden, die nicht im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches ist, wird steuernd eingegriffen. Ein Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich des heutigen REWE-Standortes und darüber hinaus, der die Erhaltung und Entwicklung bzw. Sicherung des zentralen Versorgungsbereiches zum Ziel hat, bildet die Grundlage dafür.</p>
<p>4) Unity Media Group, Kassel Schreiben vom 09.07.2009</p> <p>Gegen Ihre o.a. Planung haben wir keine Einwände. Wir weisen weiterhin auf folgendes hin:</p> <p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Unitymedia NRW GmbH, die ggf. von Ihrer Baumaßnahme berührt werden und infolgedessen kostenpflichtig gesichert, verändert oder verlegt werden müssen. Wir bitten den Bauträger, sich mind. 1 Monat vor Baubeginn mit der Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG Regionalbüro Kassel in Verbindung zu setzen, damit ggf. alle erforderlichen Maßnahmen (Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung u.s.w.) eingeleitet werden können.</p> <p>Bei einem Ortstermin mit den Versorgern bitten wir um entsprechende Information.</p>	<p>Im Zuge der Ausführungsplanung werden die Versorgungsträger, auch die Unitymedia NRW GmbH, beteiligt.</p>
<p>5) Lippeverband, Essen Schreiben vom 07.07.2009</p> <p>Gegen den o.g. Bebauungsplan bestehen unsererseits keine Bedenken oder Anregungen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>6) Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Regionalniederlassung Sauerland - Hochstift, Meschede Schreiben vom 07.07.2009</p> <p>Die Belange des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland - Hochstift werden durch die Aufstellung des o.a. Bebauungsplanes nicht berührt.</p> <p>Anregungen und Bedenken sind nicht vorzubringen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Wallfahrtsstadt Werl

Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“

Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (03.06.2009 - 10.07.2009)

Seite 7 von 34

<p>7) Gemeinde Wickede (Ruhr) Schreiben vom 07.07.2009</p> <p>Zum Entwurf des o.g. Bebauungsplanes werden weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht. Belange der Gemeinde Wickede (Ruhr) werden durch die Planung offensichtlich nicht berührt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>8) Landeseisenbahnverwaltung NRW, Essen Schreiben vom 07.07.2009</p> <p>Gegen den o.g. Bebauungsplan bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht keine Bedenken. Da sich jedoch im Änderungsbereich Anschlussgleisanlagen, angeschlossen an den Bahnhof Werl, befinden, weise ich vorsorglich auf folgendes hin: <i>Schienenwege von Eisenbahnen, einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn zuvor ein Verfahren nach §§ 18 ff des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) durchgeführt worden ist.</i></p> <p><i>Sollten demnach zur Realisierung der Ziele des o.g. Vorhabens Maßnahmen im Bereich von Bahnanlagen von nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und / oder Anschlussbahnen notwendig werden, wären entsprechende Planfeststellungsunterlagen durch das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. den betroffenen Privatgleisanschlussinhaber bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorzulegen.</i></p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>9) DB Services Immobilien GmbH, Köln Schreiben vom 06.07.2009</p> <p>Derzeit befindet sich der Vorentwurf des Bebauungsplanes 102 "Bahnhofsumfeld" bei uns noch in der Prüfung. Aufgrund enger Kapazitäten während der Ferienzeit erbitten wir eine Verlängerung der Prüffrist bis zum 31. Juli.</p> <p>Um sonstige von der Stadt Werl erbetene Angaben liefern zu können, benötigen wir genauere Planunterlagen und Informationen, insbesondere der Planungen zum BÜ für Fußgänger und Radfahrer in der Hammer Straße. Dazu gehören: verworfene Alternativplanungen zu einer Unterführung und der Nachweis, dass diese Lösungen nicht realisierbar sind; Fußgängerzählungen; städtebauliches Konzept etc.</p>	<p>Einer Firstverlängerung bis zum 31.07.2009 wurde zugestimmt.</p> <p>Nach telefonischer Rücksprache wurden der DB Services Immobilien GmbH mit Schreiben vom 13.07.2009 genauere Planunterlagen und Informationen, insbesondere zur Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Hammer Straße, zugestellt.</p>
<p>10) DB Services Immobilien GmbH, Köln Schreiben vom 03.08.2009</p> <p>Seitens der Deutschen Bahn AG bestehen gegen die uns vorliegende Aufstellung des Bebauungsplanes der Stadt Werl keine grundsätzlichen Bedenken.</p>	

<p>Belange der DB AG werden im Bereich von Bahn-km 204,400 durch den geplanten Bau einer Straßenunterführung am „Langenwiedenweg“ an der o.g. Bahnstrecke berührt. Bei diesem Bauvorhaben handelt es sich um eine Maßnahme nach §§ 3, 13 des Eisenbahn-Kreuzungsgesetzes (EKrG). Um die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes beim Bau der Eisenbahnüberführung zu gewährleisten, sind eine frühzeitige Abstimmung und der Abschluss einer Kreuzungs- und einer Baudurchführungsvereinbarung erforderlich. Diese sind zu gegebener Zeit mit der DB Netz AG, Abteilung Produktionsplanung und Steuerung (I.NP-W-D-HM), Unionstraße 5 in 59067 Hamm abzuschließen.</p> <p>Auf die ursprünglich geplante Fuß- und Radfahrerunterführung im Bereich der „Hammer Straße“ wurde aufgrund der nicht gegebenen Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer Ihrerseits verzichtet. Der bestehende Bahnübergang wird also nicht komplett zurückgebaut, sondern nur der Kfz-Verkehr verhindert. In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass wir davon ausgehen, dass nach dem Umbau sich die Widmung lediglich auf den Rad- und Fußgängerverkehr beschränkt und somit eine spätere Wiedernutzung für den Fahrzeugverkehr dann nicht mehr möglich ist.</p> <p>Neben den angesprochenen beabsichtigten Maßnahmen an den Bahnübergängen gibt es derzeit keine weiteren Planungen, die für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes von Belang sein könnten.</p> <p>Der von Ihnen angesprochenen Verkürzung des Überholungsgleises können wir aus Sicherheitsgründen nicht zustimmen, da es als „Durchrutschweg“ eisenbahntechnisch weiterhin in voller Länge notwendig ist.</p> <p>Ihre Frage im Hinblick auf vorhandene Leitungen und nach Sicherheitsabständen kann pauschal nicht beantwortet werden. Dieses ist erst bei rechtzeitiger Vorlage durch detaillierte und aussagekräftige Planunterlagen möglich. Angaben über Bodenbelastungen auf Bahngelände sind beim Umweltkataster FRS in Essen zugänglich. Die Adresse lautet: Deutsche Bahn AG, Sanierungsmanagement FRS, Freiheit 3, 45127 Essen.</p>	<p>In Bezug auf die Planung der Unterführung Langenwiedenweg sind Abstimmungen mit der DB erfolgt. Weitere Abstimmungen und der Abschluss einer erforderlichen Kreuzungs- und Baudurchführungsvereinbarung werden erfolgen.</p> <p><u>Bahnübergang Hammer Straße</u> Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hat die Stadt Werl parallel zur frühzeitigen Beteiligung im Juni 2009 eine plangleiche und barrierefreie Überquerung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Hammer Straße bei der DB Netz AG beantragt. Der motorisierte Verkehr soll über die neue Trassierung der Hammer Straße und einen Kreisverkehr zum Langenwiedenweg geführt werden. An der Hammer Straße ist ein höhengleicher Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer geplant.</p> <p><u>Verkürzung des Überholungsgleises (3. Gleis)</u> Bei der Planung wurde bereits davon ausgegangen, dass auf das Überholungsgleis (3. Gleis) nicht verzichtet werden kann.</p> <p>Im Zuge detaillierter Planungen bzw. der Ausführungsplanung wird die Thematik Leitungen und Sicherheitsabstände erneut aufgegriffen und erörtert.</p>
<p>11) DB Netz AG, Duisburg Schreiben vom 13.04.2010</p> <p><u>Aufhebung der Bahnübergänge Hammer Str. in Bahn-km 204,360 und Langenwiedenweg in Bahn-km 204,510 in Werl:</u> <u>Stellungnahme zum Planungskonzept der Stadt Werl, hier zur geplanten Beibehaltung des Bahnübergangs Hammer Str.</u></p> <p>Wir nehmen Bezug auf die mit ihrem Hause geführten Gespräche zu im Betreff genannten Bahnübergangsbeseitigungen und die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ durch die Stadt Werl.</p>	

Wie in Gesprächen zwischen Vertretern der DB Netz AG und der Stadt Werl am 06.02.2009 und am 08.03.2010 deutlich wurde, werden seitens der DB Netz AG massive Probleme bei der von der Stadt Werl entgegen früheren Konzepten favorisierten Lösung gesehen, die eine Beibehaltung des BÜ Hammer Str. für Fußgänger- und Radverkehr vorsieht. Rein formalrechtlich ist eine solche Lösung zwar bauplanungsrechtlich möglich und nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht kategorisch ausgeschlossen. In diesem Sinne ist auch unsere Stellungnahme vom 03.08.2009, Az FRI-KöI-I Sh TöB-KÖI-09-4586 (7191) zum vorgelegten Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 102 zu verstehen.

Trotz der formalrechtlichen Möglichkeit sprechen bei vorliegender örtlicher Situation aus Sicht der DB Netz AG nach wie vor gewichtige Gründe gegen die Beibehaltung des Bahnübergangs Hammer Str.: Die Beibehaltung des Bahnübergangs Hammer Str. für Fußgänger und Radfahrer stellt eine aus Sicherheitsaspekten suboptimale Lösung dar, da ein unbefugtes Überschreiten der Gleise durch umgehen der geschlossenen Schranke möglich sein wird. Der Bahnübergang würde dem Stadt der Technik entsprechend zu einem Fuß- und Radweg-BÜ umgebaut und mit umgehbaren Schranken ausgerüstet werden. Wenn im Zuge der Gesamtmaßnahme, die ja der Erhöhung der Sicherheit dient, die Chance besteht, die Sicherheit durch Aufhebung des Bahnübergangs bestmöglich zu erhöhen, ist fraglich, ob die Gründe für eine Beibehaltung des Bahnübergangs hier überwiegen können, da der Gesetzeszweck (§ 3 EKrG) hier umfangreicher erfüllt werden kann.

Darüber hinaus machen wir darauf aufmerksam, dass für die Umrüstung des Bahnübergangs mit grob geschätzt mit ca. 400 TEUR zusätzlichen Kosten gerechnet werden kann. Ob diese Kosten aufgrund der vorliegenden Rahmenbedingungen als kreuzungsbedingt akzeptiert werden, erscheint zumindest fraglich. An dieser Stelle weisen wir darauf hin, dass die DB Netz AG sich nur an kreuzungsbedingten Kosten beteiligen kann.

Die Verlängerung der Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer liegt bei Aufgabe des Kreuzungspunktes Hammer Str, und Führung über die zukünftige Eisenbahnüberführung Langenwiedenweg für alle denkbaren Quell-Zielbeziehungen im zumutbaren Rahmen. Eine verkehrlich zwingende Begründung für die Beibehaltung des Bahnübergangs Hammer Str, ist nicht nachvollziehbar. Der Bezug auf einen historisch gewachsenen Verkehrsweg allein reicht nach unserer Auffassung hier jedenfalls nicht aus.

Aus den vorgenannten Gründen ergibt sich, dass eine Beibehaltung des BÜ Hammer Str. der gemeinsamen gesetzlichen Verpflichtung, zur Realisierung der wirtschaftlichsten Lösung, d.h. begrenzt auf den kreuzungsbedingt notwendigen Umfang der Maßnahmen, nicht entspricht.

Des Weiteren machen wir darauf aufmerksam, dass wir die seitens der Stadt Werl vorgesehene Ausrüstung der Eisenbahnüberführung Langenwiedenweg mit beidseitigem Fuß- und Radweg bei Beibehaltung des BÜ Hammer Str. für nicht genehmigungsfähig als kreuzungsbedingt notwendige Maßnahme halten, da hier eine Doppelversorgung vorliegt. Die Mehrkosten für den südlichen Fuß- und Radweg einschließ-

Wallfahrtsstadt Werl

Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“

Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (03.06.2009 - 10.07.2009)

<p>lich der erforderlichen größeren lichten Weite der Eisenbahnüberführung wären dann allein von der Stadt Werl zu tragen. Kreuzungsbedingt begründbar ist die beidseitige Anordnung von Fuß- und Radwegen nur bei vollständiger Aufhebung des BÜ Hammer Str. und Führung des gesamten Fuß- und Radverkehrs über den zukünftigen Langenwiedenweg.</p> <p>Wir möchten Sie bitten, die vorgenannten Aspekte im Sinne der Klarstellung und der Weiterführung der Maßnahme auch in die gemeindliche Diskussion einzubringen.</p>	<p>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.</p> <p>Als Gründe sind zu nennen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Erhalt der historischen Wege- und Sichtbeziehung, insbesondere zum Stadtzentrum- 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>12) DB Station&Service AG, Dortmund Schreiben vom 03.07.2009</p> <p>Grundsätzlich erklären wir hiermit unser Einverständnis zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 der Stadt Werl zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes.</p> <p>Wir bitten um weitere Einbeziehung und Beteiligung bei weitergehenden Planungen, insbesondere im Zusammenhang der Bahnhofsvorplatzgestaltung und dem Bau der neuen Bike+Ride-Anlage.</p>	<p>Bei weitergehenden Planungen wird die DB Station&Service AG beteiligt.</p>
<p>13) Gemeindeverwaltung Bönen Schreiben vom 30.06.2009</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Bönen bestehen gegen die o.g. Planung keine Bedenken. Belange der Gemeinde Bönen werden nicht berührt. Weitere Anregungen werden nicht gegeben.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>14) Stadtwerke Werl GmbH Schreiben vom 30.06.2009</p> <p>Für die geplante neue Bahnunterführung sind erhebliche Baumaßnahmen seitens der Stadtwerke Werl GmbH für die Versorgungsleitungen Gas, Wasser, Strom und Beleuchtung mit zugehörigen Elementen (Steuerkabel, Verteilerschränke, Leuchten, usw.) erforderlich. Die zurzeit vorhandenen Versorgungsleitungen sind in den beigefügten Plänen farblich gekennzeichnet. Der gesamte Kostenumfang der erforderlichen Arbeiten lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzen. Wir gehen jedoch davon aus, dass Gesamtkosten in einer Größenordnung von mindest. ca. 1,7 Mio. € (netto) für die Umlegung der Versorgungsleitungen entstehen werden. Diese grobe Kostenschätzung kann bei Bedarf nach Vorlage Ihrer detaillierten Pläne nochmals präzisiert werden.</p> <p>Die Kostenerstattung ergibt sich aufgrund der vereinbarten Konzessionsverträge mit der Stadt Werl.</p> <p>Zu beachten ist jedoch, dass auch während der Bauphase die Versorgung mit den vorhandenen Leitungen aufrechterhalten werden muss. Eventuell müssen die Versorgungsleitungen vor Beginn der Arbeiten des Trogbauwerkes zur Unterführung Langenwiedenweg in eine provisorische Trasse umverlegt werden. Wir bitten dies in den Planungen zu berücksichtigen.</p> <p>Weiter sollte unsere Betriebsstelle Strom „Industriestraße 36“ vom „Langenwiedenweg“ über die Zufahrt „An der Bundesbahn“ auch zukünftig uneingeschränkt erreichbar sein, um die kurzen Wege bei Versorgungsstörungen nutzen zu können.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und bei den weiteren Planungen berücksichtigt.</p> <p>Im Zuge der Ausführungsplanung werden den Versorgungsträgern zur Abstimmung, Präzisierung der Kosten etc. detaillierte Pläne vorgelegt.</p> <p>In diesem Zusammenhang erfolgen auch Abstimmungen, die die Baumaßnahme betreffen, wie die Aufrechterhaltung der Versorgung während der Bauphase.</p> <p>Die Planung sieht eine Verbindung des Langenwiedenweges mit der Industriestraße über die Straße An der Bundesbahn vor. Die Erreichbarkeit der Betriebsstelle Strom „Industriestraße 36“ vom Langenwiedenweg über die Zufahrt An der Bundesbahn wird durch entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan gewährleistet.</p>
<p>15) LWL-Archäologie für Westfalen, Olpe Schreiben vom 29.06.2009</p> <p>Nach meinem bisherigen Kenntnisstand werden bodendenkmalpflegerische Belange im Geltungsbereich der o.g. Planung nicht berührt.</p> <p>Ich mache jedoch darauf aufmerksam, dass wegen der hier gegebenen Situation bei Erdarbeiten jeglicher Art bisher nicht bekannte Bodendenkmäler neu entdeckt werden können. Deshalb wird aus bodendenkmalpflegerischer Sicht folgender Hinweis gegeben, der zur Unterrichtung möglicherweise Betroffener in den Bescheid bzw. in den Bebauungsplan aufgenommen werden sollte:</p> <p>Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus Erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt/Gemeinde</p>	<p>Der Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen.</p>

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

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 werden folgende Hinweise gegeben:

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

1. Planungen im Bereich des Bahngeländes

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

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

Nicht als Eingriffe gelten nach der Novellierung des Landschaftsgesetzes 2007 u.a. „die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen oder Veränderungen des Landschaftsbildes auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, bei Wiederaufnahme einer neuen Nutzung (Natur auf Zeit)“. Damit ist die Eingriffsregelung für diese Bereiche der Gleisanlagen nicht mehr heranzuziehen.

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

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

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

Dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zu Folge gibt es keine konkreten Hinweise auf potenziell durch das Vorhaben beeinträchtigte Tierarten im Plangebiet. Es wurde am 04.08.2009 ein Gespräch mit dem Kreis Soest (Abt. Natur- und Landschaftsschutz) zum Umfang der erforderlichen

<p><u>2. Planungen im Umfeld</u></p> <p>Hier sind sowohl die Eingriffsregelung, wie auch der Artenschutz zu berücksichtigen. Daher ist im Vorfeld der Gehölzbestand aufzunehmen und zu bewerten. Erhaltenswerte Gehölze sind entsprechend festzusetzen.</p> <p>Die neuanzulegenden ebenerdigen Stellplätze sind mit Einzelbäumen zu überstellen. Um eine befriedigende landschaftliche Einbindung des Parkplatzes sicherzustellen, sind folgende Regelungen vorzusehen: Für jeweils 4 Stellplätze ist dabei 1 Hochstamm, 2 x v, ca. 190 - 12 cm Stammumfang, folgender Arten: Spitzahorn, Hainbuche, Esche, Stieleiche, anzustreben. Ziel dieser Maßnahme ist eine Beschattung der abgestellten Fahrzeuge und eine städtebaulich befriedigende Einbindung.</p> <p>Der gesetzliche Artenschutz hat durch die Kleine Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes im Dezember 2007 ein stärkeres Gewicht erlangt. So müssen die Artenschutzbelange nunmehr bei allen Planungs- und Zulassungsverfahren berücksichtigt werden. Es ist im Hinblick auf Artenschutzbelange sicherzustellen, dass keine Lebensstätten planungsrelevanter Arten zerstört werden.</p> <p>Diese Stellungnahme wird zugleich abgegeben für die Landrätin als Untere Staatliche Verwaltungsbehörde - Planungsaufsicht.</p>	<p>derlichen artenschutzrechtlichen Prüfung und zu den Bewertungsansätzen für die Eingriffsregelung geführt. Im Hinblick auf die artenschutzrechtliche Prüfung sind bestimmte Arten aufgrund fehlender Biotope als nicht planungsrelevant anzunehmen. Da jedoch Ausnahmetatbestände berücksichtigt werden sollten, wurde die Arbeitsgemeinschaft Biologischer Umweltschutz (ABU) im Kreis Soest mit eingebunden. Weitere naturschutzfachliche Regelungen sind oftmals erst bei konkreten Vorhaben bzw. im Baugenehmigungsverfahren sinnvoll. Es wird ein Hinweis dazu gegeben.</p> <p>Die Eingriffsregelung erfolgt auf der Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ und des Innenbereiches (§ 34 Bau GB). Demnach ist gem. § 1 a Abs. 3 Satz 5 BauGB ein Ausgleich nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren. Darüber hinaus gelten gem. § 4 (3) Landschaftsgesetz Vorhaben auf Flächen, die in der Vergangenheit für verkehrliche Zwecke genutzt waren, nicht als Eingriff.</p> <p>Im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages wurde festgestellt, dass bemerkenswerte oder schutzwürdige Biotoptypen von der Planung nicht betroffen sind. Jedoch kann u.a. die Beseitigung von Gehölzen zu einem Verlust von potenziellen Lebensräumen planungsrelevanter Arten führen. Daher werden die in dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag aufgezeigten Maßnahmen in die Begründung aufgenommen. Des Weiteren wird in der Begründung darauf hingewiesen, dass neuanzulegende ebenerdige Stellplätze mit Einzelbäumen zu versehen sind. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens sind hierzu detaillierte Regelungen zu treffen.</p>
<p>17) BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede Schreiben vom 24.06.2009</p> <p>Aus Sicht der BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH sollten bei der geplanten Umgestaltung des Bahnhofs-</p>	<p>Im Rahmen der, an die überarbeitete Trassierung des Büros</p>

<p>umfeldes in Werl die folgenden Punkte beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dimensionierung der geplanten Kreisverkehre, so dass ein Befahren mit Solo- und Gelenkbussen ohne Probleme möglich ist • Erhalt der Abstell- und Pausenplätze auf dem Gelände des Busbahnhofs Werl in der bisherigen Form und Anzahl • Erhalt der Anzahl der Bussteige und deren Belegung 	<p>Hoffmann & Stakemeier (Büren, Oktober 2009) angepassten Straßenplanung der Ingenieurgesellschaft für Planen und Bauen (IPB, Wuppertal, 2010) wurde ein Schleppkurvennachweis erbracht. Demnach ist ein Befahren der geplanten Kreisverkehre mit Solo- und Gelenkbussen ist möglich.</p> <p>Eine Überplanung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) ist derzeit nicht vorgesehen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird lediglich im Bereich des ZOB eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung: ZOB ausgewiesen.</p>																																																
<p>18) Geologischer Dienst NRW, Krefeld Schreiben vom 24.06.2009</p> <p>Es ist mit Wassereinfluss zu rechnen. <u>Bohrungsdatenbank Geologischer Dienst NRW</u> (Ansprechpartner Hr. Bach, Tel.: 02151 - 897 285, bach@gd.nrw.de)</p> <p>Nördlich des Plangebietes liegen dem GD NRW 4 Bohrungen vor:</p> <table border="1" data-bbox="103 810 1339 1002"> <thead> <tr> <th>Bohrungs-nr.</th> <th>RECHTS</th> <th>HOCH</th> <th>Name</th> <th>Endteufe (m)</th> <th>Schichten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>97924</td> <td>3424760</td> <td>5714641</td> <td><u>Erweiterung Petrischule</u></td> <td>10,6</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>97925</td> <td>3424768</td> <td>5714678</td> <td><u>Erweiterung Petrischule</u></td> <td>10,7</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>97926</td> <td>3424776</td> <td>5714716</td> <td><u>Erweiterung Petrischule</u></td> <td>11,3</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>97927</td> <td>3424755</td> <td>5714738</td> <td><u>Erweiterung Petrischule</u></td> <td>14</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table> <p>Südlich des Plangebietes liegen dem GD NRW 2 Bohrungen vor:</p> <table border="1" data-bbox="103 1034 1339 1161"> <thead> <tr> <th>Bohrungs-nr.</th> <th>RECHTS</th> <th>HOCH</th> <th>Name</th> <th>Endteufe (m)</th> <th>Schichten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>97918</td> <td>3424714</td> <td>5714103</td> <td><u>B.1 NEUBAU FDG IN WERL</u></td> <td>12</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>97919</td> <td>3424737</td> <td>5714125</td> <td><u>B.2 NEUBAU FDG IN WERL</u></td> <td>12</td> <td>15</td> </tr> </tbody> </table> <p>Aus geowissenschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegenüber o. g. Planungen. Als Anlage sind allgemeine Informationen / Checklisten zum Scoping Wasser / Deckschichten / Boden / Erfassen des Untersuchungsraumes / deren Bewertungen angehängt.</p>	Bohrungs-nr.	RECHTS	HOCH	Name	Endteufe (m)	Schichten	97924	3424760	5714641	<u>Erweiterung Petrischule</u>	10,6	5	97925	3424768	5714678	<u>Erweiterung Petrischule</u>	10,7	7	97926	3424776	5714716	<u>Erweiterung Petrischule</u>	11,3	6	97927	3424755	5714738	<u>Erweiterung Petrischule</u>	14	8	Bohrungs-nr.	RECHTS	HOCH	Name	Endteufe (m)	Schichten	97918	3424714	5714103	<u>B.1 NEUBAU FDG IN WERL</u>	12	12	97919	3424737	5714125	<u>B.2 NEUBAU FDG IN WERL</u>	12	15	<p>Die Informationen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme einschließlich der beigefügten Anlagen wird zur Kenntnis genommen.</p>
Bohrungs-nr.	RECHTS	HOCH	Name	Endteufe (m)	Schichten																																												
97924	3424760	5714641	<u>Erweiterung Petrischule</u>	10,6	5																																												
97925	3424768	5714678	<u>Erweiterung Petrischule</u>	10,7	7																																												
97926	3424776	5714716	<u>Erweiterung Petrischule</u>	11,3	6																																												
97927	3424755	5714738	<u>Erweiterung Petrischule</u>	14	8																																												
Bohrungs-nr.	RECHTS	HOCH	Name	Endteufe (m)	Schichten																																												
97918	3424714	5714103	<u>B.1 NEUBAU FDG IN WERL</u>	12	12																																												
97919	3424737	5714125	<u>B.2 NEUBAU FDG IN WERL</u>	12	15																																												
<p>19) Kreispolizeibehörde Soest, Werl Schreiben vom 22.06.2009</p> <p>Gegen die verkehrsmäßige Umstrukturierung des Bahnhofsumfeldes werden polizeilicherseits keine Bedenken erhoben.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>																																																

<p>20) RLG, Brilon Schreiben vom 19.06.2009</p> <p>Die Überplanung des Bahnhofsumfeldes Werl umfasst aus unserer Sicht zwei Aspekte. Erstens ist die Gestaltung des Busbahnhofes hinsichtlich Dimensionierung und Lage zu den Bahnsteigen relevant, zweitens betrifft die neue Verbindung zwischen Bahnhof und Hammer Straße den Verlauf verschiedener Buslinien, die wir in Werl betreiben.</p> <p>Zum ersten Punkt möchten wir ausführen, dass wir mit den derzeitigen Verhältnissen am Bahnhof Werl grundsätzlich zufrieden sind und ein künftiger Busbahnhof den heutigen Standards entsprechen sollte. Wir bieten Ihnen gerne an, diesen Aspekt gemeinsam mit Ihnen und den weiteren Busunternehmen im Detail zu untersuchen. Nachteilige Entwicklungen erkennen wir in den vorliegenden Planunterlagen nicht, vielmehr erhoffen wir uns eine Attraktivitätssteigerung dieses Bereiches durch moderne Architekturelemente.</p> <p>Der zweite Punkt ist ebenfalls von erheblichem Interesse für uns. Die vorgelegte Planung sieht eine schrankenlose und zudem direktere Streckenführung des Langenwiedenweges in Richtung Hammer Straße vor. Dies begrüßen wir außerordentlich, da der Verlauf unserer Buslinien, namentlich der RegioBus-Linie R41 Werl - Hamm, beschleunigt und vor allem verstetigt wird. Die derzeitige Behinderung des Fahrtverlaufes durch den Bahnübergang an der Hammer Straße würde im Sinne unserer Fahrgäste entfallen. Damit wäre eine Erhöhung des Fahrkomforts verbunden, die sich tendenziell positiv auf die Nachfrage auswirken könnte.</p> <p>Insgesamt würden wir uns sehr freuen, wenn die Planungen wie vorgelegt schnell vorangetrieben würden, damit die Bürgerinnen und Bürger möglichst schnell von den beschriebenen Vorteilen profitieren können.</p>	<p>Eine Überplanung des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) ist derzeit nicht vorgesehen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird lediglich im Bereich des ZOB eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung: ZOB ausgewiesen.</p> <p>Die Ausführungen zum zweiten Punkt werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>21) DB Systel GmbH, Essen Schreiben vom 18.06.2009</p> <p>Der angefragte Bereich enthält folgende Kabel oder TK-Anlagen der DBAG:</p> <p>F 3108 46" F- Kabel Dortmund - Soest, 20" Beilaufkabel, 10" BÜ Kabel, Koaxkabel zum TV Mast BÜ 13 und BÜ 14 und diverse Fb- Kabel (siehe Bahnhofskabelübersichtsplan) Die Lagen der Fb- Kabel sind nicht dokumentiert.</p> <p>Die Lage der Systeme kann den beigefügten Planausschnitten entnommen werden.</p> <p>Die DB Systel GmbH stimmt den von Ihnen geplanten Bauarbeiten unter folgenden Bedingungen zu:</p>	<p>Im Zuge der Ausführungsplanung werden die Versorgungsträger beteiligt. In diesem Zusammenhang wird mit der DB</p>

Wallfahrtsstadt Werl

Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“

Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (03.06.2009 - 10.07.2009)

Seite 17 von 34

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

DB System GmbH
Netzadministration
Fax: 069/265-57811
E-mail: Netzadministration-w@bahn.de
Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

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

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

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

Auskunft im Auftrag der Arcor AG

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

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

Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist umgehend die folgende Stelle zu informieren:

Firma: DB System GmbH

System GmbH ein Termin zur Kabeleinweisung vereinbart.

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

Treten während der Baumaßnahme Probleme auf, wird die DB System GmbH umgehend informiert.

Wallfahrtsstadt Werl

Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“

Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (03.06.2009 - 10.07.2009)

<p>Abt.: Disponent SB11 Hagen Nord Anschrift: Stresemannstr. 1, 58095 Hagen Telefon: 02331/205-4182, Telefax: 069/265-21796</p>	
<p>22) Baureferat der EKvW, Bielefeld Schreiben vom 16.06.2009</p> <p>Gegen die o.g. Planung bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>23) Gemeinde Ense Schreiben vom 16.06.2009</p> <p>Durch die Gemeinde Ense werden keine Anregungen zu den o.g. Planungen der Stadt Werl vorgebracht. Gemeindliche Belange werden durch diese Planung nicht berührt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>24) Bezirksregierung Arnsberg, Hagen Schreiben vom 15.06.2009</p> <p>Nach der Richtlinie für die Zusammenarbeit zwischen den Bauaufsichtsbehörden und dem staatlichen Kampfmittelbeseitigungsdienst (gem. RdErl. d. Innenministeriums -75-54.06.06- u.d. Ministeriums für Bauen und Verkehr -V A 3-16.21 v. 8.5.2006) ist ein Hinzuziehen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes bei der Aufstellung von Bebauungsplänen nur dann erforderlich, wenn durch die örtliche Ordnungsbehörde festgestellt wurde, dass es sich um Flächen mit einer möglichen Kriegsbeeinflussung handelt und auf diesen Flächen nicht unerhebliche Baugrundeingriffe anstehen. In vielen Fällen kann daher die Hinzuziehung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes unterbleiben.</p> <p>Die Funktion des Kampfmittelbeseitigungsdienstes NRW definiert sich in der „Verordnung über die von Kampfmitteln ausgehenden Gefahren“ als Angebot des Landes an die örtlichen Ordnungsbehörden, zur Unterstützung der Kommunen in der Einschätzung von Kampfmittelgefährdungen zur Erfüllung ihrer eigenen Aufgaben.</p> <p>Der Kampfmittelbeseitigungsdienst leistet gerne frühzeitig bei Maßnahmen, die Bodeneingriffe bewirken, Hilfe in Bezug auf die Abschätzung der von Kampfmitteln ausgehenden Gefahren und der Räumung von Kampfmitteln, jedoch nicht als Träger öffentlicher Belange in Bauleitplanverfahren, sondern im Rahmen einer notwendigen, im Einzelfall angefragten technischen Unterstützung der örtlichen Ordnungsbehörde.</p> <p>Ich bitte Sie daher, zukünftig von Anschreiben an den Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe als Träger öffentlicher Belange abzusehen. Stattdessen empfehle ich - im Falle eines Verdachts auf eine mögliche Kampfmittelbelastung durch Kampfmittel des 2. Weltkriegs - mich gezielt anzuschreiben und mir in dem Schreiben einen Ansprechpartner in Ihrer Behörde zu nennen, an den ich die Ergebnisse meiner Recherche schicken kann und der als Ansprechpartner für Dinge der Kampfmittelbeseitigung in Ihrem</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Durch das Ordnungsamt wurde mitgeteilt, dass das vom Plangebiet erfasste Areal ausweislich der Eintragungen in der vorliegenden Topografischen Karte (TK 1: 25.000) als nicht kampfmittelverdächtig gekennzeichnet ist. Darüber hinaus kann auf eine detaillierte Datenauswertung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung verzichtet werden, da dies im Zusammenhang mit der Erstellung des barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig in unmittelbarer Nachbarschaft erfolgt ist und dort ebenfalls keine</p>

Wallfahrtsstadt Werl

Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“

Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (03.06.2009 - 10.07.2009)

<p>Hause fungiert. Zur Beantragung von Kampfmittelrecherchen sind die folgenden Unterlagen erforderlich:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ein Kartenausschnitt aus der Deutschen Grundkarte im Maßstab 1:5000 mit den markierten beantragten Grundstücken2. Eine Referenzkoordinate für die beantragte Fläche3. Ortsbezeichnung der Grundstücke (Ortsname des Bebauungsplans)4. Art der zu erwartenden Bodeneingriffe <p>Die Unterlagen können uns per Fax oder Post zugestellt werden. Aus arbeitsökonomischer Sicht ist es günstig, bei Änderungen eines vorhandenen Bebauungsplans, z. B. nur in einem Teilbereich des Bebauungsplans, eine Recherche für den gesamten Bebauungsplan zu beantragen.</p> <p>Weitere Informationen habe ich unter der Internetadresse http://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/ - Sicherheit und Verkehr Kampfmittelbeseitigung - zusammengestellt.</p>	<p>Anhaltspunkte für eine Kontaminierung gesehen wurden. Im weiteren Verfahren wird von einer Beteiligung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes abgesehen.</p>
<p>25) RWE Westfalen-Weser-Ems Verteilnetz GmbH, Arnsberg Schreiben vom 15.06.2009</p> <p>Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bestehen unsererseits keine Bedenken oder Anregungen. Diese Stellungnahme betrifft nur die im Eigentum der RWE Westfalen-Weser-Ems AG befindlichen Anlagen der Verteilungsnetze Strom.</p> <p>Innerhalb des vorliegenden Plangebietes betreiben wir keine Gas-Verteilnetzanlagen.</p> <p>Die Gas- und Strom-Transportnetzanlagen der RWE verlaufen mit ausreichendem Abstand zum vorliegenden Plangebiet und sind somit nicht betroffen. Ob unsere Anlagen von einer externen Kompensation betroffen sind, ist aus der derzeitigen Datenlage nicht ersichtlich. Bezüglich der Ausgleichsflächen bitten wir Sie, uns weiter zu beteiligen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die RWE Westfalen-Weser-Ems wird im weiteren Verfahren beteiligt, jedoch ist ein Ausgleich nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren.</p>
<p>26) Stadt Hamm -61- Schreiben vom 12.06.2009</p> <p>Gegen die im Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 102 dargelegten Planungsabsichten der Stadt Werl bestehen aus Sicht der Stadt Hamm keine Bedenken. Ich begrüße es, dass über die als Sondergebiet hinausgehende Fläche, eine spätere Ausdehnung des Einzelhandelsangebots ausgeschlossen werden soll. Weitere Anregungen sind zurzeit zu dem Vorentwurf nicht vorzubringen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Wallfahrtsstadt Werl

Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“

Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (03.06.2009 - 10.07.2009)

Seite 20 von 34

<p>27) Kreisstadt Unna Bauleitplanung Schreiben vom 09.06.2009</p> <p>Die Stadt Unna bringt keine Anregungen zu dem o.g. Bauleitplan vor.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>28) DB Projektbau GmbH, Duisburg Schreiben vom 09.06.2009</p> <p>Die DB ProjektBau GmbH wickelt für die verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen Baumaßnahmen ab. So werden im Zuge von Projekten, Planungen entwickelt, Projektmanagement durchgeführt und die Baudurchführung realisiert. Wir sind im Rahmen des DB Konzerns Dienstleister und kein Netzeigentümer, d.h., dass wir nur im Auftrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens tätig werden können.</p> <p>Für die o.a. Maßnahme liegt der DB ProjektBau GmbH kein Planungsauftrag vor. Stellungnahmen zum Bebauungsplan Nr. 102 "Bahnhofsumfeld" oder zur plangleichen Beibehaltung des BÜ Hammer Straße können sie daher nur vom Produktionsstandort in Hamm (Frau Halilovic, Herr Schmautz) bzw. beim Anlagenmanagement in Duisburg (Herr Jäger) erhalten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die DB Netz AG Hamm (Frau Halivlovic, Herr Schmautz, Herr Sander) bzw. Duisburg (Herr Jäger) wurde gesondert um Stellungnahme gebeten.</p>
<p>29) Eisenbahn-Bundesamt, Essen Schreiben vom 09.06.2009</p> <p>Grundsätzlich habe ich gegen die Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes keine Bedenken weise jedoch darauf hin, dass für den Eisenbahnverkehr gewidmete Flächen zuvor gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) freigestellt werden müssen. Entsprechende Anträge sind an mich zu richten. Ferner dürfen Eisenbahnbetriebsanlagen nur geändert werden, wenn der Plan gemäß § 18 AEG zuvor festgestellt worden ist. Dieses betrifft vorliegend sowohl die beabsichtigten Schließungen von höhengleichen Bahnübergängen wie auch die Errichtung der Eisenbahnüberführungen. Entsprechende Anträge sind durch die DB Netz AG bei mir einzureichen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Parallel zum Bauleitplanverfahren wird ein Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) durchgeführt.</p>
<p>30) Gelsenwasser AG, Unna Schreiben vom 09.06.2009</p> <p>Für die Benachrichtigung über die Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes danken wir.</p> <p>Anregungen dazu haben wir nicht.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

sonstige eingegangene Stellungnahmen	
<p>31) Behinderten Arbeitsgemeinschaft Kreis Soest (BAKS) Schreiben vom 30.07.2009</p> <p>Zu der o. g. Maßnahme beziehen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Bezüglich der Realisierung o.g. Maßnahme steht die BAKS seit mehreren Jahren mit der Stadt im engen Kontakt. Zu Teilbereichen des Gesamtprojektes haben wir bereits Stellungnahmen abgegeben. Die Anregungen sollten u. E. in die weiteren Planungen mit einfließen.</p> <p>Für die gesamte Maßnahme gilt das barrierefreie Planen und Bauen. Der Begriff der Barrierefreiheit ist erstmals in einem deutschen Gesetz definiert, nämlich im Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BGG § 4):</p> <p><i>Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände..., wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.</i></p> <p>Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Definition ist die Anwendung der DIN als Mindeststandard heranzuziehen.</p> <p>Bei der Planung der Bahnunterführung ist zu berücksichtigen, dass ein Längsgefälle von 6 % nicht überschritten werden darf, bei einer ausreichenden Gesamtlänge sind Podeste einzubauen. Bei der vorliegenden Planung haben wir uns in Abwägung für den Umweg ausgesprochen, da eine Rampe mit einem Gefälle von ab 6 % für den Rollstuhlfahrer nicht nutzbar ist.</p> <p>Zur Ansiedlung eines Nahversorgungszentrums: Wegen der Anziehungspunkte ist die Erreichbarkeit auf kurzem, gefahrlosem Wege zu berücksichtigen. Neben den Belangen der Rollstuhlfahrer sind auch die Belange sinnesbehinderter Menschen zu berücksichtigen (visuell und akustisch). Zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (südlicher Bereich): Die barrierefreie Nutzung gem. BGG und dem Stand der Technik (DIN) sollte Grundlage weiterer Planungen und der Bauausführung sein. Für den jetzt östlich geplanten P+R-Parkplatz schlagen wir vor, 3 % der Gesamtparkfläche als Behindertenparkplätze auszuweisen. Die Parkplätze sollten möglichst nah am Bahnhof gelegen sein. Soweit unsere pauschalen Aussagen zur o. g. Gesamtplanung.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>DIN-Normen wurden bei der Planung berücksichtigt. Entsprechend der Vorgaben zur Barrierefreiheit wurde bei der Planung der Bahnunterführung Lagenwiedeweg im Bereich der Fuß- und Radwege ein Längsgefälle < 6 % beachtet. Im Zuge der Ausführungsplanung erfolgen detaillierte Abstimmungen mit der BAKS.</p> <p><u>Zur Ansiedlung eines Nahversorgungszentrums</u> Es wird eine gute Erreichbarkeit des geplanten Nahversorgungszentrums für alle Verkehrsteilnehmer angestrebt. Dazu zählen direkte, gefahrlose und soweit wie möglich barrierefreie Wege.</p> <p><u>Zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (südlicher Bereich)</u> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p>

<p>32) Ordnungsamt - 30.2 Schreiben vom 23.07.2009</p> <p>Zum Vorentwurf nehme ich als für die Regelung des Straßenverkehrs zuständige Behörde wie folgt Stellung:</p> <p>Zum Teilbereich <u>Hammer Straße</u>: Bei Rückbau des Bahnüberganges ist eine Gestaltung notwendig, die Fußgänger/innen und Zweiradfahrer/innen das „wilde“ Passieren - und damit eine Nutzung der bisherigen Querung als Abkürzung - unmöglich macht.</p> <p>Das <u>Nahversorgungszentrum</u> soll aus östlicher Richtung mit „LKW (ohne Sattelzüge)“ angefahren werden können. Derartige Einschränkungen müssen durch StVO-gerechte Beschilderung wirksam umgesetzt werden können. Eine solche gibt die StVO allerdings nicht her. Aus diesem Grund sollte geprüft werden, ob eine Wendeanlage für Sattelzüge geschaffen und auf die Einschränkung verzichtet werden kann oder ob eine Beschilderung durch Vz. 266 möglich ist, durch die eine absolute Längenbegrenzung von Fahrzeugen und Zügen angeordnet wird. Voraussetzung ist, dass diesen dann eine Möglichkeit zum Wenden gegeben ist.</p>	<p><u>Hammer Straße</u> Es ist ein höhengleicher Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer an der Hammer Straße vorgesehen (s. Abwägungsvorschlag zu den Punkten 9 und 10).</p> <p><u>Nahversorgungszentrum</u> Für Sattelzüge ist ein Befahren der Straße „An der Bundesbahn“ aus östlicher Richtung nur eingeschränkt möglich, da im Bereich der Bahnunterführung Schützenstraße / „Industriestraße“ der Radius für linksabbiegende Sattelzüge nicht ausreichend ist. Demnach wären ggf. an dieser Stelle Verkehrsregelnde Maßnahmen erforderlich. Eine Wendeanlage für Sattelzüge auf der öffentlichen Verkehrsfläche ist nicht vorgesehen.</p>
<p>33) Neuer Heimat- und Geschichtsverein Schreiben vom 15.07.2009</p> <p>Der Neue Heimat- und Geschichtsverein begrüßt das Planungskonzept für das Bahnhofsumfeld. Die bisher zum Teil weithin vernachlässigten und eher unansehnlichen Flächen im Bahnhofsumfeld werden im Vorentwurf des Bebauungsplanes nach sachlichen Gesichtspunkten strukturiert und angemessen begründet. Der Abbruch des Hauses Grafenstraße 1 ist auch aus unserer Sicht kaum vermeidbar, beim Heiligenhäuschen und beim Kriegerdenkmal lassen sich gewiss gute Alternativstandorte finden.</p> <p>Die bei Mitgliedern und anderen Werler Bürgern von unserem Vereinsvorstand vorgenommene informelle Befragung hat allerdings gezeigt, dass viele Bürger die vorgesehenen Untertunnelungen der Bahnstrecke im Bereich Hammer Straße und Langenwiedenweg inzwischen nicht mehr für sinnvoll halten und nicht mehr das Gefühl haben, der Werler Norden werde durch die Bahnstrecke vom Stadtgebiet getrennt. Angeblich seien die Wartezeiten an den Bahnschranken nach Indienststellen der Eurobahn erheblich kürzer geworden als früher.</p> <p>Der Vorstand des Neuen Heimat- und Geschichtsvereins möchte sich die Anregung erlauben zu prüfen, ob nicht die sehr gut gelungene Unterführung in der Schützenstraße genutzt werden könnte um schrankenfrei den Werler Norden zu erreichen. Sowohl die Straße „An der Kleinbahn“ als auch der Weg „An der</p>	<p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Vorrangiges Planungsziel ist die Herstellung einer sicheren und leistungsfähigen Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer durch Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges im Verlauf des Langenwiedenweges.</p> <p>Die Planung sieht eine Verknüpfung der Hammer Straße mit der Grafenstraße durch zwei Kreisverkehre und eine Bahnunterführung am Langenwiedenweg vor. An der Hammer</p>

Bundesbahn“ ließen sich als zweispurig ausgebaute Straße an die Schützenstraße nördlich der Unterführung Schützenstraße anbinden. Der Fahrzeugverkehr würde die schrankenfreie Wegführung zur Hedwig-Dransfeld-Straße von der Hammer Straße und vom Langenwiedenweg über die Schützenstraße sicher bald akzeptieren. Auch würden für Anlieger angenehme Wegeführungen erhalten bleiben, denn der beschränkte Bahnübergang am Langenwiedenweg würde bleiben und für Fußgänger und Radfahrer könnte ein beschränkter Bahnübergang an der Hammer Straße eingerichtet werden. Wichtig wäre außerdem, dass der Zugang zum Bahnsteig auch von Norden per Fußgängertunnel ermöglicht würde.

Die empfohlene Planung würde sich wegen der zu erwartenden geringeren Nutzung des Langenwiedenwegs als Durchgangsstraße anwohnerfreundlich für das nördlich der Bahn gelegene Hauptwohngebiet auswirken und auch die Interessen des Lieferverkehrs und des Durchgangsverkehrs berücksichtigen.

Eine breitere stärker befahrene Straße nördlich der Bahnstrecke würde die unübersichtliche und - zumindest nachts - kaum kontrollierbare Grundstückssituation verbessern und damit auch zur Vermeidung von Straftaten beitragen. Auch würde das Gebiet nördlich der Bahnstrecke für kleinere Industrieansiedlungen attraktiver werden.

Der Neue Heimat- und Geschichtsverein ist an einer Verbesserung des Wohnumfelds in allen Teilen der Stadt interessiert, die publikumsfreundliche Anbindung des Werler Nordens an den Stadtkern ist uns deshalb ein Anliegen. Andererseits ist es nicht unsere Aufgabe Entscheidungen in Bezug auf die Straßenführung in Werl zu treffen, so dass ich die geäußerten Vorschläge nur als Anregungen verstanden wissen möchte.

Straße ist ein höhengleicher Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer geplant. Der motorisierte Verkehr wird über die neue Führung der Hammer Straße und einen Kreisverkehr an die Bahnunterführung am Langenwiedenweg angebunden.

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

Die Hammer Straße und der Langenwiedenweg sind Hauptverkehrsverbindungen zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet. Durch Verlagerungen des motorisierten Verkehrs (z.T. auf untergeordnete Straßen) würden erhebliche Probleme in der Abwicklung der Verkehre und städtebauliche Konflikte entstehen. Ferner liegt eine plangleiche Überquerung nicht im Interesse der Bahn bzw. des Bundes, da grundsätzlich das Ziel verfolgt wird, Bahnübergänge aus Gründen der Sicherheit zu beseitigen.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“, der den Bebauungsplan Nr. 33 teilweise überlagert, wird neben der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg eine ganzheitliche Umgestaltung des Bahnhofsareals verfolgt. Damit verbunden ist die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofareals. In diesem Zusammenhang ist, wie im Vorentwurf „Bahnhofsumfeld“ dargestellt, u.a. ein Ausbau der Straße An der Bundesbahn vorgesehen.

34) Kultur für Werl e.V.
Gesprächsvermerk vom 01.07.2009

Es werden die Planungsziele vorgestellt und die drei Teilbereiche: Bahnunterführung Langenwiedenweg, Bahnhofsvorplatz und Sondergebiet (SO) Nahversorgungsschwerpunkt erläutert. Anschließend werden

folgende Punkte erörtert:

Bereich nördlich der Bahnlinie (SO-Gebiet Nahversorgungsschwerpunkt, ehem. Lagerschuppen)

Auf einer Teilfläche nördlich der Bahn ist die Ansiedlung eines Lebensmittel-Marktes in Verbindung mit einem Discounter und ggf. eines Getränkemarktes geplant. Die Zweckbestimmung und die Art der Nutzung sind darzustellen und festzusetzen. Demnach wird genau geregelt, was sich dort entwickeln kann. Der Verein „Kultur für Werl“ gibt zu bedenken, dass sich das geplante Nahversorgungszentrum hinsichtlich des Verkaufs von Getränken bei längeren Öffnungszeiten negativ auf die wirtschaftliche Situation des Kulturbahnhofes auswirken könnte.

Die Ausweisung eines Mischgebietes (MI) im Bereich des ehem. Lagerschuppens befürwortet der Verein insofern, dass dieser Bereich für eine weitere kulturelle Nutzung im Sinne einer Angebotserweiterung des Kulturbahnhofes geeignet wäre. Der Verein „Kultur für Werl“ weist darauf hin, dass es grundsätzlich Überlegungen gibt, das vorhandene Konzept des Kulturbahnhofes veränderten Ansprüchen anzupassen, um die Wirtschaftlichkeit auch weiterhin sicher zu stellen.

Bereich südlich der Bahnlinie (Bike+Ride-Anlage, mögliches Bistro)

Der Ansiedlung eines Bistros im Bereich des Bahnhofsvorplatzes steht der Verein „Kultur für Werl“ ablehnend gegenüber, da bei einem wahrscheinlich günstigeren Verkauf von Getränken in einem Bistro oder Kiosk der Kulturbahnhof nicht mehr tragfähig wäre. Der Bahnhof würde aber als ÖPNV-Schnittstelle, insbesondere für Bahnreisende, an Attraktivität gewinnen. Ein Bistro am Bahnhof wäre jedoch aus Sicht des Vereins nur möglich, wenn er es auch betreiben würde (z.B. in Verbindung mit Außengastronomie).

Durch die östlich des Empfangsgebäudes vorgesehene Bike+Ride-Anlage (B+R) entfallen die dort vorhandenen PKW-Stellplätze. Der Verein „Kultur für Werl“ weist darauf hin, dass für den Betrieb des Kulturbahnhofes Stellplätze in unmittelbarer Nähe sowie die Vorfahrt zum Empfangsgebäude notwendig sind. Bei der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sollen ohnehin Parkmöglichkeiten in direkter Nähe zum Empfangsgebäude (Kiss+Ride, Taxi etc.) berücksichtigt sowie die Vorfahrt zum Empfangsgebäude gewährleistet werden. Des Weiteren ist vorgesehen, die Planung der B+R-Anlage frühzeitig mit dem Verein „Kultur für Werl“ abzustimmen (u.a. hinsichtlich erforderlicher Abstände zwischen Empfangsgebäude und B+R-Anlage).

In Bezug auf die Festsetzung bebaubarer Flächen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes könnte sich der Verein eine Erweiterung in Richtung Süden, z.B. durch einen Anbau, vorstellen. Außerdem spricht er sich für direkte Wegeverbindungen zwischen dem nördlichen und südlichen Bahnhofsareal, z.B. durch Berücksichtigung von Treppenanlagen bei der Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg oder durch Wiederaufgreifen der früheren Überlegungen zur Verlängerung des Tunnels von der Gleismitte in Richtung Norden, aus.

Bereich nördlich der Bahnlinie (SO-Gebiet Nahversorgungsschwerpunkt, ehem. Lagerschuppen)

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

Bereich südlich der Bahnlinie (Bike+Ride-Anlage, mögliches Bistro)

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Im Zuge der Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes werden konkrete Abstimmungen mit dem Verein „Kultur für Werl“ erfolgen.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der Anregung, Treppenanlagen bei der Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg vorzusehen wird nicht gefolgt, da dadurch die Wege nur unwesentlich verkürzt werden könnten und die Barrierefreiheit nicht gewährleistet wäre. Des Weiteren ist vor dem Hintergrund der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg eine Verlängerung des Tunnels vom Bahnsteig in nördliche Richtung nicht ziel-

<p><u>Zeitschiene (Bahnunterführung, Bahnhofsvorplatz)</u> Der Verein „Kultur für Werl“ gibt hinsichtlich der möglichen Zeitschiene die Anregung, den Bahnhofsvorplatz gleichzeitig mit dem im Jahr 2010/2011 vorgesehenen Bau der B+R-Anlage umzugestalten.</p>	<p>führend. <u>Zeitschiene (Bahnunterführung, Bahnhofsvorplatz)</u> Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>35) Bündnis 90 Die Grünen Schreiben vom 01.07.2009</p> <p>Werl hat bereits zwei Bahnunterführungen. Die Unterführung Salinenring ist marode und wird über kurz oder lang (vor 2015?) von der DB erneuert werden.</p> <p>Wir brauchen keine weitere Unterführung in unmittelbarer Nähe, deren Umsetzung weitere Millionenbeträge verschlingt und große Probleme im nördlichen Bereich mit sich bringt (Leerstand REWE, Insellage Tankstelle, ungeklärte Anwohnersituation, Grundstückserwerb ...). Wir unterstützen sehr wohl die Schaffung höhengleicher Bahnübergänge für Fußgänger und Radfahrer, wo immer sie realisierbar sind (Beispiel Wickede: völlig unproblematisch), aber nicht als Konsequenz der Bahnunterführung Langenwiedenweg.</p> <p>Zurzeit liegt die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB aus. Unserer Ansicht nach beinhaltet der Vorentwurf viele Ungereimtheiten und formale Fehler, so dass die Öffentlichkeit keine realistische Möglichkeit zur Abwägung hat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Öffentlichkeit wurde nicht der neueste Planungsstand zur Verfügung gestellt. - Im Vorentwurf (s.o.) werden keine Alternativen aufgezeigt, somit besteht keine Möglichkeit zur Abwägung (Alternative: z.B. Unterführung östlich des Bahnhofsgebäudes usw.). - Eine Kostenaufstellung fehlt (ein externer Planer hätte ohne Kostenaufstellung keinen Honoraranspruch). - Eine Umweltverträglichkeitsprüfung fehlt (s. § 3 BauGB: „Die Entwürfe ... sind mit der Begründung und den ... umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats auszulegen“) - Die Planung des Ausbaus „An der Kleinbahn“ ist unvollständig. Altlasten sind nicht eingezeichnet. - Welche Ergebnisse haben die Gespräche mit der Deutschen Bahn ergeben bzgl. der Verlegung des Überholgleises? - ... 	<p>In Bezug auf das Eisenbahnüberführungsbauwerk über den Salinenring sind lt. Aussage der DB Netz AG keine Maßnahmen im Betrachtungszeitraum bis 2019 geplant. Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine plangleiche Überquerung liegt nicht im Interesse der Bahn bzw. des Bundes, da grundsätzlich das Ziel verfolgt wird, Bahnübergänge aus Gründen der Sicherheit zu beseitigen.</p> <p>In der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) Bau GB geht es um die Unterrichtung über das generelle Plankonzept, damit die Gemeinde schon in einem frühen Planungsstadium auf private und sonstige Betroffenheiten aufmerksam gemacht werden kann, die Einfluss auf die konkrete Ausarbeitung des Planentwurfs haben können. Grundlage ist demnach ein planerisches Konzept, das diskussionsfähig ist, aber noch keine verfestigte Planung. Planalternativen sind erforderlich, sofern für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebietes sich wesentlich unterscheidende Lösungen in Betracht kommen. Hier handelt es sich um die frühzeitige Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB. Die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB („Die Entwürfe der Bauleitpläne sind mit der Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahme für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen...“) erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.</p> <p>In Bezug auf die Frage nach der Verlegung des Überholgleises (3. Gleis) wird auf S. 8 verwiesen.</p>

<p>36) Kommunalbetrieb Werl (KBW) - 81.2 Schreiben vom 01.07.2009</p> <p>Der Kommunalbetrieb Werl betreibt im Stadtkern überwiegend ein öffentliches Mischwasserkanalnetz, das der gemeinsamen Entsorgung von Schmutz- und Niederschlagswasser dient. Das B-Plangebiet liegt im kanalisiertem Einzugsbereich der Kläranlage Werl des Lippeverbandes.</p> <p>Entsprechend den genehmigten Planungen „Abwasserbeseitigung Werl-West“ vom April 1988 und Regenwasserbehandlung und -rückhaltung Werl-West vom Oktober 1996 ist das Plangebiet im Mischsystem berücksichtigt.</p> <p>Im Abwasserbeseitigungskonzept der Stadt Werl ist im Plangebiet größtenteils die Erneuerung der öffentlichen Kanalisation für den Zeitraum 2010-2015 eingeplant. Im Wesentlichen sind hiervon die Straßen Alter Keller, Langenwiedenweg, Grafenstraße und Brandisstraße betroffen.</p> <p>Zunächst soll in 2010 die Mischwasserkanalisation in der Straße Alter Keller erneuert werden. Sukzessive werden bis 2015 weitere Kanalabschnitte saniert.</p> <p>Wie im B-Plan Vorentwurf ersichtlich, sind die vorhandenen Straßenzüge umgeplant. Dies erfordert zum Teil auch eine Umplanung der Kanalisation.</p> <p>Um eine ganzheitliche Entwässerungsplanung für das B-Pangebiet auszuführen, bitte ich um Bereitstellung der detaillierten Straßenplanung (einschl. Bahnunterführung).</p> <p>Zudem bitte ich um Mitteilung, ob für die nördlich der Bahn liegende Erschließungsfläche (u. a. Straße An der Bundesbahn) eine öffentliche Kanalisation einzuplanen ist.</p> <p>Bei sämtlichen Kanalbaumaßnahmen (Ausbau, Planung) ist der Betriebsausschuss zu beteiligen.</p>	<p>Dem KBW wird die detaillierte Straßenplanung zur Verfügung gestellt.</p> <p>Die Entwässerungsplanung wird in Abstimmung mit dem KBW erfolgen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>37) Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung mbH (GWS) Schreiben vom 29.06.2009</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Dimensionierung des SO-Gebietes erscheint uns vor dem Hintergrund der für das Nahversorgungszentrum notwendigen Stellplatzanforderungen nicht ausreichend.• Die Ausweisung des ehemaligen Güterschuppens als Mischgebiet MI 2 ist aus unserer Sicht aus städtebaulicher Sicht aufgrund der Insellage wenig sinnvoll. Realistische Chancen für eine erfolgreiche Vermarktung der Immobilie bzw. der Teilfläche werden derzeit nicht gesehen. Es besteht insofern die Gefahr, dass mit der nunmehr vorgesehenen Ausweisung eine zu sichernde Bauruine auf lange Sicht planerisch festgesetzt wird. Ein solcher Umstand würde jedoch den mit der Aufstellung des Bebauungsplanes verfolgten Zielen einer wünschenswerten Aufwertung des Bahnhofsumfeldes zuwiderlaufen. Wir regen daher an, den Bereich des Güterschuppens in das SO-Gebiet einzubeziehen und so die im Plan vorgesehene MI-Fläche als SO-Gebiet auszuweisen, zumal nach unserer Auffassung damit auch die Planungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für das Nahversorgungszentrum deutlich verbessert werden können.	<p>Das SO-Gebiet wird erweitert, indem der ehemalige Güterschuppen mit einbezogen wird.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p>

Wallfahrtsstadt Werl

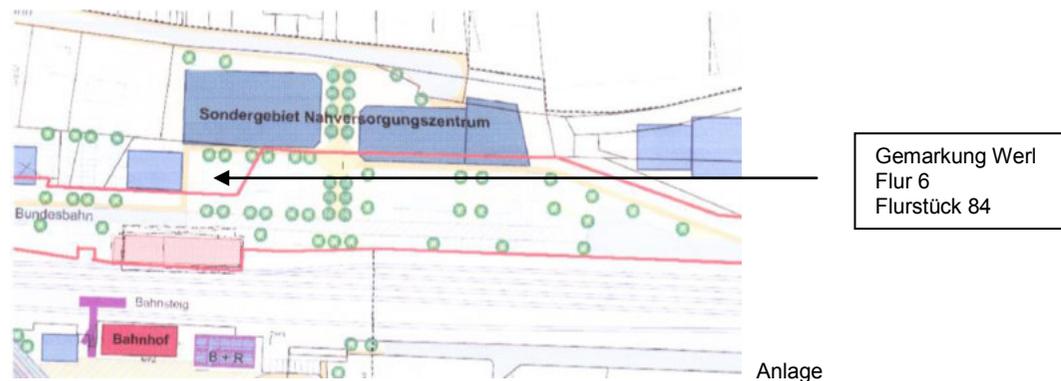
Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“

Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (03.06.2009 - 10.07.2009)

Seite 27 von 34

• Die Einbeziehung des Grundstückes, Gemarkung Werl, Flur 6, Flurstück 84, in das vorgesehene SO-Gebiet erscheint grundsätzlich planerisch zweckmäßig. Wir weisen jedoch darauf hin, dass zum einen diese Teilfläche des SO-Gebietes je nach Verlauf der von potentiellen Investoren zu führenden Grundstücksverhandlungen unter Umständen für das Nahversorgungszentrum nicht nutzbar ist (s. Anl.) und zum anderen bei Realisierung des Nahversorgungszentrums ohne Inanspruchnahme dieser Teilfläche die Nutzungsmöglichkeiten des Grundstückes künftig durch die vorgesehene Ausweisung ggfls. eingeschränkt werden könnten.



• Mit dem nun vorliegenden Plan ist eine größere Inanspruchnahme des jetzigen „Rewe-Grundstückes“ vorgesehen. Mit Blick auf die damit möglicherweise einhergehende Einschränkung der Nachnutzungsmöglichkeit des Objekts und den notwendigen Erwerb von Teilflächen des Grundstückes durch die Stadt Werl regen wir abschließend an, den betroffenen Grundstückseigentümer frühzeitig über die nunmehr vorgesehenen Planungen zu unterrichten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Der Eigentümer des jetzigen REWE-Grundstückes wird durch einen Rechtsanwalt vertreten. Er wurde mit Schreiben vom 18.06.2009 beteiligt.

38) Junge Erwachsene der Gemeinde St. Peter
Schreiben vom 29.06.2009

1. Die Bahnunterführung ist nicht unbedingt notwendig, da die Wartezeiten sich verkürzt haben und die Kosten im Vergleich zum Nutzen nicht angemessen sind.
2. Ein weiterer Versorgungsmarkt ist ebenfalls nicht notwendig; „Rewe“ und „Aldi“ reichen aus.
3. Der Güterbahnschuppen ist abbruchreif.
4. Manche Flächen im Plan sind nicht bezeichnet.
5. Das Heiligenhäuschen Langenwiedenweg 1 Brandisstraße muss erhalten bleiben oder neu errichtet werden und zwar auf der geplanten Grünfläche; es gehört zum Werler Norden und darf aus geschichtlicher und kirchlicher Tradition nicht wegfallen.

Die Ausführungen zu den Punkten 1 - 4 werden zur Kenntnis genommen.

zu 5.
Auf Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009)

	<p>kann das Heiligenhäuschen an seinem Standort erhalten werden. Eine neue Errichtung des Heiligenhäuschens auf der geplanten Grünfläche ist demnach nicht erforderlich.</p>
<p>39) KAB St. Peter Schreiben vom 29.06.2009</p> <p>Zu dem vorrangigen Planungsziel der Bahnunterführung selber nimmt die KAB keine Stellung, wohl aber zu dem in diesem Zusammenhang betroffenen Heiligenhäuschen Ecke Brandisstraße / Langenwiedenberg.</p> <ul style="list-style-type: none">- Die KAB St. Peter fordert den Erhalt des Heiligenhäuschens durch Umsetzen oder Neubau.- Sollte bei einer vorherigen Untersuchung festgestellt werden, dass der Baukörper nicht historisch oder erhaltenswert ist, so kann jedoch die Vorderfront erhalten und umgesetzt werden; der übrige Baukörper ist neu anzubauen.- Der künftige Standort soll auf der angrenzenden geplanten Grünfläche sein, wo bisher nichts vorgesehen ist, z.B. anstelle eines evtl. Kunstwerkes; so bleibt ein vertrauter Anblick für alle „Nordstädler“ erhalten.- Das Heiligenhäuschen ist seither für die meisten Bewohner des Werter Nordens und für viele Bürger des übrigen Stadtgebietes das „Tor zum Norden“, „Symbol“ oder „Wahrzeichen“ für den nördlichen Stadtteil.- Das Heiligenhäuschen ist mit seinen ca. 260 Jahren historisch für die Weder Stadt- und -Kirchengeschichte erhaltenswert.- Die Stadt als Untere Denkmalbehörde hat die Verpflichtung sich zum Schutz von Denkmälern einzusetzen, zumal das Heiligenhäuschen als schätzenswert unter Nr. 65 in der Denkmalliste verankert ist. Ein etwaiges Streichen aus der Denkmalliste würde keinen finanziellen Vorteil, sondern ein sehr negativen Eindruck für die Denkmalbehörde und die Stadt hinterlassen. Der Werler Norden ist arm an Denkmälern, wenn man mal die JVA-Wohnhäuser von der Menge her außer Acht lässt. Die Stadt Werl als Eigentümerin hat sich unseres Wissens nie um das Denkmal gekümmert und sollte froh über einen Erhalt sein; es wurde vor über 30 Jahren durch den Arbeitskreis Denkmalpflege repariert und seitdem in liebevoller Weise von privat gepflegt (Anstrich, Blumenschmuck, Sautierhaltung innen und außen); ein Beispiel Vorzeigeobjekt für Privatinitiative.- Ein Ersatz durch eine Bodenplatte oder eines Gedenksteines bleibt weiterhin außer Betracht.- Die Kosten hinsichtlich des Heiligenhäuschens sind in die Baukosten der Unterführung einzuplanen und machen max. 1 % aus. Die DB-Netz-AG als Bauherrin und die Stadt Werl wollen das Bauobjekt und sind somit auch für die Kosten verantwortlich (Verursacherprinzip).	<p>Auf Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) kann das Heiligenhäuschen an seinem Standort erhalten werden. Eine Umsetzung bzw. ein Neubau ist demnach nicht erforderlich.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>40) Arbeitskreis Denkmalpflege Schreiben vom 28.06.2009</p> <p><u>Kapelle - Heiligenhäuschen von 1746 Kreuzung Langenwiedenberg/Brandisstraße</u></p>	

Wallfahrtsstadt Werl

Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“

Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (03.06.2009 - 10.07.2009)

Seite 29 von 34

Dieses Heiligenhäuschen ist durch die Renovierung unseres Arbeitskreises vor 35 Jahren der Nachwelt erhalten geblieben.
Da die Angelegenheit damals von Ihren Fachleuten befürwortet und auch finanziell von der Stadt und dem Kreis Soest unterstützt und im Laufe der Jahre immer wieder besprochen wurde, ist unsere Meinung zu diesem Heiligenhäuschen hinreichend bekannt.
Obschon das Heiligenhäuschen seinerzeit noch nicht in Stadtbesitz war, wurde es bei den ersten Bahnbebauungsplänen rücksichtslos überplant.

In der Zwischenzeit ist die Stadt an Kulturdenkmälern noch ärmer geworden, wie es viele Bewohner und Besucher mit Recht beklagen. Wir haben uns trotz Widerstand nicht beirren lassen und unseren Beitrag für die Stadt geleistet. Weitere Informationen vermittelt der beigegefügte Aufsatz, Jahrbuch 1999, S. 96-98). Ergänzend hierzu: Am Treffpunkt zweier Bachläufe wurde auf einer Landzunge das Heiligenhaus errichtet. Nach Archivunterlagen ist davon auszugehen, dass es wesentlich älter ist, als die in Zweitverwendung eingesetzte Inschrifttafel mit 1746 aussagt. Der Bachlauf tangierte die Siedestätten „Gottesgabe, Höppe und Neuwerk“.

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

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

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

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

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

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

Bei dieser Lösung entstehen keine Baukosten!

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

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

Wallfahrtsstadt Werl

Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“

Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (03.06.2009 - 10.07.2009)

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

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

Andere Städte sind hier wesentlich aktiver. Die Stadt Werl braucht sich nicht zu wundern, wenn sie in Reiseführern, Kunst-, Geschichts- und Fachbüchern gar nicht oder äußerst mangelhaft aufgeführt wird.

Falls sich hier nichts zum Positiven ändert und wir wie bisher mitleidig belächelt, verdächtigt werden und sich niemand der zuständigen Stadtvertreter ernsthaft dafür interessiert, bleibt für uns nur die Auflösung des Arbeitskreises Denkmalpflege. Soweit wird es erst gar nicht kommen, wenn gerade dieses Heilighaus, in das etliche Bürger viel Geld und Arbeit gesteckt haben, abgerissen wird.

41) FDP Die Liberalen
Schreiben vom 28.06.2009

Nach § 3 BauGB ist „die Öffentlichkeit möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebietes in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten.“

Auf Grundlage des Vorentwurfs einschließlich des Entwurfs der Begründung zum oben genannten Bebauungsplan stellt der FDP-Stadtverband Werl folgendes fest:

1. Der vorliegende Vorentwurf (Stand: April 2009) ist nicht vollständig; es fehlen in der Planskizze wesentliche Gebietsausweisungen (z.B. Mischgebietsflächen).
2. Für die geplante BU Langenwiedenweg werden keine sich wesentlich unterscheidenden Alternativen benannt. Als Alternative schlägt die FDP Werl den Ausbau der BU Salinenring vor.
3. Für das geplante Nahversorgungszentrum werden keine Angaben über den Ausbau der Straße „An der Kleinbahn“ gemacht. Wie breit wird die Straße, sind Rad- und Fußgängerwege geplant und Parkplätze für die Anwohner vorgesehen?
4. Es gibt noch keine verlässlichen Angaben der Bahn AG zum Rückbau von Bahngleisen sowohl im Bereich Langenwiedenweg (3 Gleise) als auch östlich vom Bahnhof (5 Gleise). Der Rückbau von

zu 1.
Hier handelt es sich um ein generelles Plankonzept (Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“).

zu 2.
Im seit 1990 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 ist eine Bahnunterführung im Verlauf des Langenwiedenweges festgesetzt. Zudem hat die Verwaltung verschiedene Varianten einer Bahnquerung unter städtebaulichen, verkehrli-

<p>Bahngleisen hat unmittelbar Auswirkungen auf die Abgrenzung des Bebauungsplans.</p> <p>5. Welche Auswirkungen ergeben sich für die Grundstückseigentümer REWE-Areal und an der Brandisstraße?</p> <p>6. Durch die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird auch die Fläche des Busbahnhofs mit einbezogen. Ist eine Überplanung auf Grund einer noch bestehenden Zweckbindung von Fördermitteln zum jetzigen Zeitpunkt überhaupt möglich? Wann läuft diese Frist ab?</p>	<p>chen, technischen, ökologischen, rechtlichen, wirtschaftlichen und finanziellen Aspekten untersucht. Im Ergebnis wurde an der Bahnunterführung Langenwiedenweg festgehalten.</p> <p>Ein Ausbau der Bahnunterführung Salinenring stellt keine Alternative zur geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg dar. Dies begründet sich u.a. damit, dass durch Umwege und Verkehrsverlagerungen erhebliche Probleme in der Abwicklung der Verkehre entstehen würden, was zu städtebaulichen Konflikten führen kann. So würde z.B. mit einem Ausbau der Bahnunterführung Salinenring und einem damit verbundenen höheren Verkehrsaufkommen die Wohnqualität im Umfeld erheblich abnehmen und der Bereich der Schulen gefährdet werden.</p> <p><u>zu 3.</u> Im Rahmen der Ausführungsplanung werden konkrete Aussagen zum Straßenausbau (Straßenbreite, Rad- und Fußwege, Parkplätze etc.) getroffen. Im Bebauungsplan wird auf der Grundlage einer Straßenplanung lediglich eine Verkehrsfläche festgesetzt.</p> <p><u>zu 4.</u> In Bezug auf die Frage nach der Verlegung des Überholungsgleises (3. Gleis) wird auf S. 8 verwiesen. Die nord-östlich gelegene Teilfläche, auf der sich die Gleise 4 und 5 befinden, ist Bestandteil der gewidmeten Bahnfläche. Hierfür wäre parallel zum Bebauungsplanverfahren eine förmliche Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erforderlich. Da noch bahntechnische Anlagen vorhanden sind, ist im Vorfeld ein planungsrechtliches Zulassungsverfahren gem. § 18 AEG durchzuführen, um die Freistellungsfähigkeit herzustellen. Außerdem sind die noch vorhandenen bahntechnischen Anlagen zurück zu bauen. Die Einbeziehung und Überplanung dieser relativ kleinen Arrondierungsfläche würde den Planungszeitraum deutlich verlängern und zusätzliche Kosten verursachen. Aus diesen Gründen wurde die Teilfläche, auf der sich die Gleise 4 und 5 befinden, nicht</p>
---	---

mit in den Geltungsbereich einbezogen, jedoch ist nicht auszuschließen, dass es nachträglich zu einer Arrondierung kommt.

zu 5.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass der REWE-Markt bei Entwicklung des Nahversorgungszentrums seinen jetzigen Standort aufgeben würde, insbesondere vor dem Hintergrund, dass der vorhandene REWE-Markt an dem heutigen Standort nur eingeschränkt in der Lage ist, eine den Marktanforderungen gerecht werdende Erweiterung (z.B. eine Vergrößerung des Getränkemarktes) vorzunehmen. Sollte das Grundstück des heutigen REWE-Marktes einer anderweitigen Nutzung zugeführt werden, die nicht im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches ist, wird steuernd eingegriffen. Ein Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für den 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.

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 m² beansprucht. Im Zuge der Realisierung der Bahnunterführung Langenwiedenweg und die damit verbundene Abbindung der Brandisstraße vom Langenwiedenweg können die für eine öffentliche Verkehrsfläche benötigten ca. 900 m² durch süd-westlich an das REWE-Grundstück angrenzende städtische Teilflächen nahezu komplett ausgeglichen werden. Da bei Umsetzung der Planung die Brandisstraße, bedingt durch das Trogbauwerk der Bahnunterführung Langenwiedenweg, abgebunden und mit einer Wendeanlage versehen wird, ist die gegenwärtige Einbahnregelung in der Brandisstraße aufzuheben, um die rückwärtige Anlieferung der Gewerbebetriebe sicherzustellen.

	<p>In Bezug auf das an der Brandisstraße und am geplanten Kreisverkehr gelegene Grundstück, das durch Wohnnutzung geprägt ist, muss ein Teil des Gartens für die neue Führung der Hammer Straße erworben werden. Des Weiteren werden Schallschutzmaßnahmen erforderlich.</p> <p><u>zu 6.</u> Eine Überplanung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) ist derzeit nicht vorgesehen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird lediglich im Bereich des ZOB eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung: ZOB ausgewiesen.</p>
<p>42) Katholische Kirchengemeinde St. Peter Schreiben vom 25.06.2009</p> <p>In der öffentlichen Bekanntmachung zur Bauleitungsplanung der Stadt Werl: Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofumfeld“ finden wir unter dem Stichwort Immissionsschutz/erhaltenswerte Bausubstanz den lapidaren Hinweis: „Zudem ist aufgrund der Nähe der geplanten Bahnstufenterrasse Langenwiedenweg das nord-westlich gelegene Heiligenhäuschen an seinem Standort nicht zu halten.“</p> <p>Ohne in die politische Diskussion des Pro und Contra der Bahnstufenterrasse eingreifen zu wollen, ist uns im Werler Norden doch das Heiligenhäuschen aufgrund seiner geschichtlichen Einbindung in die Stadt Werl sehr ans Herz gewachsen.</p> <p>Sie wissen auch, dass dieses Heiligenhäuschen zu dem ehemaligen - die ganze Stadt einbeziehende - Kreuzweg gehörte. Somit ist für viele Werler im Norden der Stadt sicher über das Heiligenhäuschen auch ein Stück Identifikation mit dem alten Werl verbunden. Deshalb plädieren wir - wenn nicht direkt am alten Standort - für eine Erhaltung dieses alten für Werl sicher geschichtsträchtigen Heiligenhäuschen. Zu überdenken wären folgende Alternativen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Umsetzung des Heiligenhäuschens an eine nahegelegene Stelle• teilweise Erhaltung der Bausubstanz und Ergänzung durch neues Material - aber in der Nähe des „alten Standortes“• Neubau in der gleichen Art - wieder Nähe zum ehemaligen Standort. <p>Wir vom Werler Norden glauben, dass es nicht nur eine verkehrstechnische Anbindung geben muss, sondern auch eine geistig/geistlich/geschichtliche.</p> <p>So unscheinbar das Heiligenhäuschen auch sein mag, sein religiös/ideeller Wert sollte nicht unterschätzt werden, deshalb bitten wir die Stadt Werl als Eigentümerin der alten Kreuzwegstation (Heiligenhäuschen) von einer reinen Beseitigung Abstand zu nehmen und einen unserer Vorschläge zu realisieren. Ein neuer</p>	<p>Auf Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) kann das Heiligenhäuschen an seinem Standort erhalten werden. Eine Umsetzung oder neue Errichtung des Heiligenhäuschens, wie z.B. auf der geplanten Grünfläche ist</p>

Wallfahrtsstadt Werl

Bebauungsplan Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“

Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (03.06.2009 - 10.07.2009)

Seite 34 von 34

Standort könnte die geplante Grünfläche sein.	demnach nicht erforderlich.
43) Kfd St. Peter Schreiben vom 23.06.2009 Sollte die Bahnunterführung gebaut werden, fordern wir jedoch den Erhalt des denkmalgeschützten Heiligenhäuschens Brandisstraße, Ecke Langenwiedenweg. Es ist für uns ein Symbol für den Werler Norden und die Pfarrei St. Peter. Wenn es nicht erhalten wird, muss es umgesetzt oder neu gebaut werden und zwar auf Kosten der Deutschen Bahn und der Stadt, da wegen deren Planung das Heiligenhäuschen entfernt werden muss. Ein neuer Standort wäre die Verkehrsinsel im Kreisverkehr oder auf der geplanten Grünfläche Langenwiedenweg.	Auf Grundlage einer überarbeiteten Trassierung (Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2009) kann das Heiligenhäuschen an seinem Standort erhalten werden. Eine Umsetzung oder neue Errichtung des Heiligenhäuschens, wie z.B. auf der Verkehrsinsel im geplanten Kreisverkehr oder auf der geplanten Grünfläche, ist demnach nicht erforderlich.

Wallfahrtsstadt Werl

79. Änderung des Flächennutzungsplanes und Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“

Abwägung der Anregungen der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB (öffentliche Auslegung vom 20.07.2015 - 28.08.2015)

Seite 1 von 35

eingegangene Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB	Abwägungsvorschläge
<p>1. Einwender 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 Zukunftprojekt 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 m² an dem geplanten Standort verträglich ist.

Bezüglich des Schrankenbetriebes wurde eine Anfrage an die Anlagengeverantwörtlichen (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. Einwender 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 & 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. Einwender 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 Langenwiedenberg“ 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 Versorgungsbereiches 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 Langenwiedenberg“ 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 Umweltaueschusses 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
1. Unitymedia NRW GmbH Schreiben vom 23.07.2015, per Email eingegangen am 23.07.2015 Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.	Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.
2. Evangelische Kirche von Westfalen, Baureferat Schreiben vom 27.07.2015, eingegangen am 28.07.2015 Gegen die o. g. Planung bestehen keine Bedenken.	Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.
3. Westnetz GmbH Schreiben vom 28.07.2015, eingegangen am 29.07.2015 Durch die o. g. Maßnahme werden keine Erdgashochdruckleitungen der RWE Deutschland AG / Westnetz GmbH betroffen.	Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.
4. GASCADE Schreiben vom 31.07.2015, per Email eingegangen am 31.07.2015 Wir antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH & 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	Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.

<p>Beauskunftung beauftragt haben (s. o.).</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 Versorgungsanla- gen 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 beauskunfteten die Versorgungseinrichtun- gen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber:</p> <ul style="list-style-type: none">– Open Grid Europe GmbH, Essen– Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen– Ferngas Netzgesellschaft mbH (ehem. Ferngas Nordbayern GmbH (FGN)), Nürnberg– Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen– Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen– Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund– Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen– GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasver- sorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen– Viatel GmbH, Frankfurt	<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>

Wallfahrtsstadt Werl

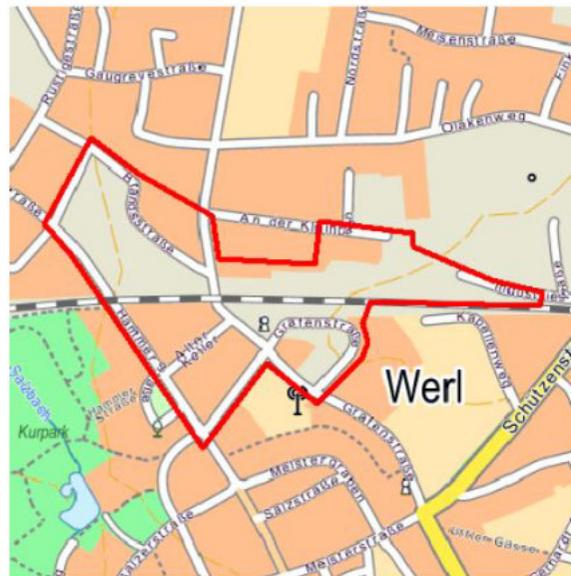
79. Änderung des Flächennutzungsplanes und Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Benachrichtigung gem. § 3 (2) BauGB

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.

Achtung:

Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.

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>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 m² soll auf Einzelhandelsbetriebe mit den nachfolgend aufgeführten Sortimenten beschränkt werden:</p> <ul style="list-style-type: none">– Nahrungs- und Genussmittel, Getränke- und Tabakwaren, Fach-einzelhandel mit Nahrungsmitteln,	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

Wallfahrtsstadt Werl

**79. Änderung des Flächennutzungsplanes und Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“
Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
im Rahmen der Benachrichtigung gem. § 3 (2) BauGB**

<ul style="list-style-type: none">– Drogerieartikel (Wasch-, Putz- und Reinigungsmittel sowie Körperpflegemittel u.ä.) sowie– Heim- und Kleintierfutter. <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 LPIG 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 LPIG. 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 mir die Planung erneut gem. § 34 Abs. 5 LPIG 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 Er-</p>	<p>Der Umweltbericht bezieht sich sowohl auf die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes als auch auf die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“.</p>

Wallfahrtsstadt Werl

**79. Änderung des Flächennutzungsplanes und Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“
Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
im Rahmen der Benachrichtigung gem. § 3 (2) BauGB**

<p>kenntnisse, Untersuchungen etc. der jeweils anderen Ebene einfließen. Auch ist es möglich, einen gemeinsamen Umweltbericht zu erstellen.</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. Durch die geplante Entwicklung eines Nahversorgungszentrums mit Sortimenten des täglichen Bedarfs (Gesamtverkaufsfläche: max. 3.200 m²) 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. 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 m², 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“ / „Langenwiedenweg“ 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 Geräu-

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.

schimmissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr im Plangebiet für das heutige Verkehrsaufkommen sowie das zu erwartende Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung der Bahnunterführung Langenwiedeweg 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 m³/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 Löschwasserbehälter) 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

<p>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 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 ergänzen 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</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>

se 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 m² 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 inso-

fern 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 m² 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.“

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.

20. Deutsche Bahn AG

Schreiben vom 21.09.2015, eingegangen am 28.09.2015

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und DB Station&Service AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o. a. Verfahren.

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 / -geehmung) 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

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:

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.

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).

Wallfahrtsstadt Werl

**79. Änderung des Flächennutzungsplanes und Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“
Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
im Rahmen der Benachrichtigung gem. § 3 (2) BauGB**

<p>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 Bike&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.</p> <p>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.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>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.</p> <p>Die DB Station&Service AG wird in weitere Planungen mit einbezogen.</p>
--	--

Wallfahrtsstadt Werl**79. Änderung des Flächennutzungsplanes und Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“****Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB (19.08.2011 - 30.09.2011)**

Seite 1 von 18

eingegangene Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB	Abwägungsvorschläge
<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), Unionsstraße 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</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.</p>

der Hammer Straße und der künftigen reinen Stichstraße „Alter Keller“. Hier sind heute Betriebe des Kraftfahrzeug- und Kfz-Zubehörbereichs sowie gastronomische Betriebe ansässig, die auf eine direkte Anfahrtsmöglichkeit angewiesen sind und von der Wahrnehmung durch vorbeifahrende Kunden profitieren. Künftig befinden sich diese Standorte in einer Sackgasse. Dies muss auf lange Sicht zu Standortverlagerungen führen. Deshalb 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 Rubarth mit Tankstellenbetrieb. Da beide Unternehmen ihre jeweiligen Standorte nicht aufgeben wollen, ist ihnen allein mit einer finanziellen Entschädigung nicht gedient.

Bei der Firma Holz Rubarth GmbH geht ein Großteil der heutigen Gartenelemente-Ausstellung mit einer Fläche von ca. 150 m² 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 Rubarth Mineralöle und Schmierstoffe GmbH & Co. KG. Das Gelände wird mittig von der Straße durchschnitten. Dabei gehen für den Be-

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.

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 Grundstückes 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

triebsteil 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 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 m² 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

1.200 m² 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 Brandisstraße, 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

<p>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>werden soll (s. S. 65 der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl), sollen die beiden Punkte:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Folgenutzung auf dem jetzigen REWE-Grundstück und2. Entwicklung eines Nahversorgungszentrums nunmehr unabhängig voneinander gelöst werden. <p>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 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“.</p> <p>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>s. unten (Abwägung zum Schreiben vom 17.08.2011)</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.

Schreiben vom 17.08.2011

Ihr Schreiben zur geplanten Änderung des Flächennutzungsplanes im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben wir erhalten.

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 „Planungsziele“ des Begründungsentwurfs zu entnehmen ist, soll der 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 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.

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

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 anschlie-

<p>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>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>ßenden 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">- Erhalt der historischen Wege- und Sichtbeziehung, insbesondere zum Stadtzentrum- Vermeidung von Umwegen, insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität- Ein höhengleicher, barrierefreier Bahnübergang ist komfortabler als eine Unterführung, da keine Steigungen überwunden werden müssen. 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>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>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 Sonder-</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.

Aus der Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes ist jedoch darauf hinzuweisen, dass im Hinblick auf die im Umfeld vorhandenen schutzwürdigen Nutzungsstrukturen in Teilbereichen im Wesentlichen nur eine eingeschränkte gewerbliche Nutzung entwickelbar ist. Lediglich im östlichen Bereich der Planfläche ist die Ansiedlung von emissionsrelevanteren Gewerbeanlagen möglich.

Im Rahmen der beschriebenen Planungsabsichten ist u. a. auch die Ansiedlung eines Nahversorgungszentrums im nördlichen Bereich vorgesehen. Das Emissionsverhalten solcher Nahversorgungszentren wird insbesondere durch

- den Anlieferverkehr
- anlagenspezifische Bauteile (z. B. Klima- u. Lüftungsanlagen)
- die Kfz-Stellplatzanlagen
- u.v.a.m.

bestimmt. Insofern ist im Einwirkungsbereich solcher Betriebseinrichtungen mit erhöhten Geräuschemissionen zu rechnen.

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

gebietes 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.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung (Büro G. Hoppe, Dortmund, November 2010) erstellt, in der das geplante Nahversorgungszentrum hinsichtlich seiner

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

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung (Büro G. Hoppe, Dortmund, November 2010) erstellt, in der das geplante Nahversorgungs-zentrum 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 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 „Langenwiesenweges“ bei.

- 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. 8000m². 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

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.

<p>oder andere baulichen Änderungen betroffen sind. Konkrete Maßnahmen, Baumaßnahmen, Eingriffe in der Geländeoberfläche u. ähnliches sind mit der Abt. Abfallwirtschaft/Bodenschutz rechtzeitig im Vorfeld abzustimmen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Sollten Recyclingprodukte eingebaut werden, ist hinsichtlich der Einbaubedingungen (wasserrechtliche Erlaubnis) die Untere Wasserbehörde zu beteiligen.</p> <p>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.</p> <p>Diese Stellungnahme wird zugleich abgegeben für die Landrätin als Untere Staatliche Verwaltungsbehörde - Planungsaufsicht.</p>	<p>Die aufgeführten Punkte 1 bis 4 wurden/werden als Hinweis in die Begründung 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 durch diese Planung nicht berührt.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</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. 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 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 Immissionsschutzbehörde sind nicht betroffen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</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. 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</p>	<p>s. unten (Abwägung zum Schreiben vom 17.08.2011)</p>

frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 (1) BauGB vom 17.08.2011.

Schreiben vom 17.08.2011, eingegangen am 22.08.2011

Auskunft im Auftrag der Deutschen Bahn AG

Der angefragte Bereich enthält folgende Kabel oder TK-Anlagen der DB AG: das Streckenfernmelde-kabel 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.

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.

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.vertrieb-west@deutschebahn.com

Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes „Erdar-

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Im Zuge der Ausführungsplanung werden die Versorgungsträger beteiligt. In diesem Zusammenhang wird mit der DB System 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.

<p>beiten 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 Merkblätter und Verpflichtungserklärung sind dem Schreiben vom 18.06.2009 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>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</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“.</p>	

<p>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 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><u>Stellungnahme vom 20.07.2011</u></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>

sonstige eingegangene Stellungnahmen	
<p>21. KBW Schreiben vom 29.09.2011, eingegangen am 29.09.2011</p> <p>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.</p> <p>Bei sämtlichen Kanalbaumaßnahmen (Ausbau, Planung) ist der Betriebsausschuss zu beteiligen.</p> <p>Stellungnahme vom 01.07.2009</p> <p>Der Kommunalbetrieb Werl betreibt im Stadtkern überwiegend ein öffentliches Mischwasserkanalnetz, das der gemeinsamen Entsorgung von Schmutz- und Niederschlagswasser dient. Das B-Plangebiet liegt im kanalisiertem Einzugsbereich der Kläranlage Werl des Lippeverbandes.</p> <p>Entsprechend den genehmigten Planungen „Abwasserbeseitigung Werl-West“ vom April 1988 und Regenwasserbehandlung und -rückhaltung Werl-West vom Oktober 1996 ist das Plangebiet im Mischsystem berücksichtigt.</p> <p>Im Abwasserbeseitigungskonzept der Stadt Werl ist im Plangebiet</p>	<p>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.</p> <p>Der Betriebsausschuss wird zu gegebener Zeit beteiligt.</p>

<p>größtenteils die Erneuerung der öffentlichen Kanalisation für den Zeitraum 2010-2015 eingeplant. Im Wesentlichen sind hiervon die Straßen Alter Keller, Langenwiedenweg, Grafenstraße und Brandisstraße betroffen.</p> <p>Zunächst soll in 2010 die Mischwasserkanalisation in der Straße Alter Keller erneuert werden. Sukzessive werden bis 2015 weitere Kanalabschnitte saniert.</p> <p>Wie im B-Plan Vorentwurf ersichtlich, sind die vorhandenen Straßenzüge umgeplant. Dies erfordert zum Teil auch eine Umplanung der Kanalisation. Um eine ganzheitliche Entwässerungsplanung für das B-Pangebiet auszuführen, bitte ich um Bereitstellung der detaillierten Straßenplanung (einschl. Bahnunterführung). Zudem bitte ich um Mitteilung, ob für die nördlich der Bahn liegende Erschließungsfläche (u. a. Straße An der Bundesbahn) eine öffentliche Kanalisation einzuplanen ist.</p> <p>Bei sämtlichen Kanalbaumaßnahmen (Ausbau, Planung) ist der Betriebsausschuss zu beteiligen.</p>	
<p>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>

Anregungen aus der Öffentlichkeit außerhalb des Beteiligungszeitraumes	
<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. 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">- Der Grundstücksverlust von ca. 200 m² bei einer Ursprungsgröße von 733 m² beträgt knapp 27%.- Die Lärmemission würde nach dem Abbruch der Scheune ansteigen.	<p>Durch die optimierte Planung des Büros Hoffmann & Stakemeier konnte erreicht werden, dass, als Ersatz für die benötigten Straßenbauflächen 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>

Wallfahrtsstadt Werl

79. Änderung des Flächennutzungsplanes und Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“

Anregungen aus der Öffentlichkeit außerhalb des Beteiligungszeitraumes

<ul style="list-style-type: none">- Durch den Bau des Kreisverkehrs und der Straße wäre das Grundstück von zwei weiteren Seiten (Süd und Ost) erschlossen.- Durch die Planung ergibt sich ein erheblicher Wertverlust für das Grundstück. <p>Daher wurde von den Eigentümern gefordert, dass keine Erschließungsbeiträge anfallen dürfen 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">- Die Zufahrt zum Grundstück muss überplant werden, da der vorgesehene Einfahrtsbereich direkt durch den Vorgarten an den Schlafzimmerräumen vorbeiführt.- Die Planung des Straßenverlaufes und die Breite des Geh-, Radweges werden überprüft.- 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.	<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>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>
--	---

eingegangene Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung vom 24.11.2015 bis 23.12.2015	Abwägungsvorschläge
<p>1. Einwender 1 Schreiben vom 06.01.2016, eingegangen am 08.01.2016</p> <p>Der Beschluss über die Abwägung aller im Bauleitplanverfahren betreffend den Bereich der 79. Änderung des Flächennutzungsplanes (Bahnhofsumfeld) eingegangenen Stellungnahmen vom 26.11.2015 zeigt - soweit meine Mandantin betroffen ist -, dass durch die 79. Änderung des Flächennutzungsplanes die Grundlage geschaffen werden soll, den meiner Mandantin zustehenden Bestandsschutz für das Rewe-Grundstück auszuhöhlen. Dies bestätigt sich dann auch in den Begründungen zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ und zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 (Bahnhofsumfeld).</p> <p>1. In der Abwägung zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes ist auf S. 17 zwar ausgeführt, dass bei einem möglichen Auszug des Rewe-Marktes auf dem Grundstück eine gleichartige Nutzung möglich sein soll. Gleichzeitig wird aber auch deutlich gemacht, dass die von meiner Mandantin begehrte Erklärung, dass zukünftig Einzelhandelsnutzungen auf dem Rewe-Grundstück nicht eingeschränkt sind, nicht abgegeben wird. Dies entspreche nicht den Planungszielen.</p> <p>Im zurzeit noch gültigen Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ ist die Einzelhandelsnutzung auf dem „Rewe-Grundstück“ in keinerlei Hinsicht eingeschränkt. Die jetzigen Beschränkungen auf nicht zentrenrelevante Sortimente und ein nahversorgungsrelevantes Kernsortiment mit dem Schwerpunkt Lebensmittel (Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Tabakwaren, Fach-Einzelhandel mit Nahrungsmitteln) und ein ergänzendes, branchenübliches Randsortiment, welches nicht zentrenrelevante und zentrenrelevante Sortimente umfasst, jedoch nur maximal 5 % der Verkaufsfläche einnehmen darf, entspricht entgegen den dortigen Ausführungen nicht den Planungszielen.</p>	<p>Die 79. Flächennutzungsplanänderung bildet die Grundlage für den Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“. Beide Bauleitplanverfahren werden parallel geführt.</p> <p>Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.</p> <p>Ziel der Bauleitpläne ist die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes durch verkehrliche Maßnahmen und die Ansiedlung eines Nahversorgungszentrums. Zudem sollen unter Berücksichtigung des zentralen Versorgungsbereichs Einzelhandelsnutzungen gesteuert werden, jedoch unter Beachtung von bestehenden Einzelhandelsstandorten.</p> <p>In Bezug auf das Rewe-Grundstück wurden die Festsetzungen so gewählt, dass der Rewe-Markt weiter bestehen oder sich hier ein anderer Lebensmittelanbieter ansiedeln kann. Es wurden Einschränkungen hinsichtlich der Zulässigkeit zentrenrelevanter Sortimente vorgenommen (zentrenrelevante Sortimente sind nur als Randsortiment mit max. 5 % der Verkaufsfläche zulässig), da bei Ansiedlung eines Einzelhandelsbetriebes mit einem zentrenrelevanten Kernsortiment negative Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich zu erwarten sind.</p> <p>Gegenüber den Nutzungsmöglichkeiten auf Grundlage des seit 1990 rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ ergeben sich mit der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 die oben beschriebenen Einschränkungen. Die Festsetzungen wurden jedoch so getroffen, dass die tatsächliche Nutzung des Grundstückes (Lebensmittelanbieter) weiterhin möglich ist.</p> <p>Den Planungszielen wird damit entsprochen.</p>

2. In der Sachdarstellung der Beschlussvorlage Nr. 416 zum Beschluss vom 21.06.2011 ist dargelegt, dass mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 das Ziel verfolgt wird, die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben zu steuern. Unter der Zielsetzung, den zentralen Versorgungsbereich (Hauptzentrum Innenstadt) zu erhalten und zu entwickeln, sollten im Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung nur Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten und zum Schutz des bestehenden Rewe-Marktes in diesem Teilbereich ausnahmsweise Lebensmittel zugelassen werden.

Dort ist aber ausdrücklich geregelt, dass die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben gesteuert werden soll und im Rahmen dieser Ansiedlung die o. g. Beschränkungen zugunsten des zentralen Versorgungsbereichs auferlegt werden sollten.

Von einer Beeinträchtigung des Bestandsschutzes von bereits bestehenden Einzelhandelsbetrieben ist dort nicht die Rede. Der dort ausdrücklich erwähnte Schutz des Rewe-Marktes spricht gegen die jetzt in den genannten Plänen vorgesehenen Beschränkungen für das Rewe-Grundstück.

3. Die Beschränkung macht auch keinen Sinn, denn der Rewe-Markt besteht dort schon seit fast 30 Jahren und kann mit seinen bisherigen Sortimenten, zu denen eben auch in einem erheblichen Umfang zentrenrelevante gehören, nicht zu einer zukünftigen Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereichs (Hauptzentrum Innenstadt) führen. Wenn die zentrenrelevanten und ergänzenden branchenüblichen Randsortimente im bestehenden Rewe-Markt eine Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereichs in der Vergangenheit ausgemacht haben sollten, ist dies auch für die Zukunft hinzunehmen.

Nach den in der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 getroffenen Festsetzungen ist die Möglichkeit gegeben, das heutige „Rewe-Grundstück“ durch einen Lebensmittelanbieter zu nutzen. Demzufolge ist die bisherige Nutzung des „Rewe-Grundstückes“ auch weiterhin möglich.

Es wurden in Bezug auf die Einzelhandelsnutzungen Einschränkungen vorgenommen, um zu vermeiden, dass sich auf dem heutigen „Rewe-Grundstück“ in Zukunft Einzelhandelsbetriebe ansiedeln, die sich auf die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches negativ auswirken würden, wie z. B. ein Drogeriemarkt.

In Bezug auf den bestehenden Rewe-Markt wird nicht von negativen Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich ausgegangen, da die zentrenrelevanten Sortimente ein deutlich untergeordnetes Randsortiment sind.

Durch eine Begehung des Rewe-Marktes am 02.02.2016 wurde festgestellt, dass das zentrenrelevante Randsortiment < 60 m² Verkaufsfläche einnimmt. Das entspricht in etwa einem Anteil von 5 % an der Verkaufsfläche, die entsprechend der Baugenehmigung 1.260 m² beträgt.

Planungsrechtlich liegt das „Rewe-Grundstück“ zwar in einem im seit

4. Es ist nicht Aufgabe eines Flächennutzungs- und erst recht nicht Aufgabe von Bebauungsplänen bestehenden Bestandsschutz - zumal entgegen der eigenen Zielsetzung der Gemeinde (s. Beschluss vom 22.06.2001) - einzuschränken.

Das wird besonders an der Vorschrift des § 14 Abs. 3 BauGB deutlich. Sobald das Verfahren zur Verabschiedung eines Bebauungsplanes läuft, kann die Gemeinde nach dieser Vorschrift beschließen, dass während des Verfahrens in dem betreffenden Bereich keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden dürfen. Vorhaben, die bereits vor Inkrafttreten der Veränderungssperre baurechtlich genehmigt worden waren, genießen aber den Bestandsschutz des § 14 Abs. 3 BauGB. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Vorschrift analog im Wege des „Erst-recht-Schlusses“ auch auf den Bebauungsplan anzuwenden.

5. Wenn die Gemeinde bei Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe die Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs gefährdet sieht, hätte sie die Möglichkeit, im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ und der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ für die Flächen, auf denen sie neue Einzelhandelsbetriebe ansiedeln will, in den

1990 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzten Mischgebiet, in dem Einzelhandelsnutzungen uneingeschränkt zulässig sind, jedoch ist nach § 42 (3) BauGB die ausgeübte Nutzung (Rewe-Markt) maßgeblich, da die Frist von 7 Jahren abgelaufen ist. In Bezug auf den bestehenden Rewe-Markt wurden die Festsetzungen so getroffen, dass die tatsächliche Nutzung weiterhin möglich ist.

Eine Zielsetzung der 79. Flächennutzungsplanänderung sowie der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 und der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 ist, Einzelhandelsnutzungen zu steuern, um den zentralen Versorgungsbereich zu erhalten und zu entwickeln. Bei den getroffenen Festsetzungen wurden bestehende Einzelhandelsbetriebe berücksichtigt. Der Bestandsschutz des Rewe-Marktes ist gegeben. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, zukünftig auch einen anderen Lebensmittelanbieter anzusiedeln.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ und der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ wurde eine Gliederung der Mischgebiete vorgenommen, um die Einzelhandelsnutzungen zu steuern. Aufgrund der Nähe zum zentralen Versorgungsbereich sind zentrenrelevante Sortimente nicht oder nur als deutlich untergeordnetes Randsortiment bzw. Akti-

entsprechenden Plänen die Nutzung dahingehend zu beschränken, dass zentrenrelevante Sortimente ausgeschlossen sind. Das würde im Übrigen auch dem Beschluss vom 21.06.2011 entsprechen, wonach im Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung nur Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten neu angesiedelt werden sollten und zum Schutz des bestehenden Rewe-Marktes eine solche Beschränkung nicht vorgenommen werden sollte.

6. Da mit dem Beschluss vom 21.06.2011 nur Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zugelassen werden sollten, stehen die Ausführungen auf S. 5, 6. Absatz zur Begründung zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedeweg“ dazu im Widerspruch.

Dort heißt es jetzt, es sollen Einzelhandelsbetriebe mit innenstadtrelevanten Sortimenten angesiedelt werden. Darunter können nach diesseitiger Auffassung nur zentrenrelevante Sortimente verstanden werden. Das steht außerdem im Widerspruch zu der Abwägungsbegründung zur 79. Flächennutzungsplanänderung. Dort wird von der Zielsetzung gesprochen, den zentralen Versorgungsbereich (Hauptzentrum Innenstadt) zu erhalten, weshalb nur Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zugelassen werden sollen.

II

1. Auf S. 7 der Begründung wird von einem möglichen Standortwechsel des Rewe-Marktes gesprochen. Schon heute steht aber fest, dass der Rewe-Markt in das Nahversorgungszentrum umsiedeln will, sobald die

onsartikel zulässig.

Von einem gänzlichen Ausschluss zentrenrelevanter Sortimente wird abgesehen, da das nicht zielführend wäre. Viele Einzelhandelsbetriebe, auch Lebensmittelmärkte, führen heute ein zentrenrelevantes Randsortiment und Aktionsware.

Es sollen Einzelhandelsbetriebe zugelassen werden, deren Kernsortiment nicht zentrenrelevante Sortimente umfasst.

In der Begründung heißt es auf S. 5: *„Mit der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 wird das Ziel verfolgt, die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben zu steuern, um die Attraktivität und die Versorgungsfunktion der Innenstadt als Hauptgeschäftszentrum zu sichern und zu fördern. Es soll einer städtebaulich erwünschten Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit innenstadtrelevanten Sortimenten und Branchen im zentralen Versorgungsbereich und damit der Belebung der Innenstadt Rechnung getragen. Die Planungsziele entsprechen den Zielsetzungen der Strukturuntersuchung zum Einzelhandel in Werl (BBE Unternehmensberatung GmbH, Köln, 2005).“*

Demnach sind entsprechend der Zielsetzung im Plangebiet der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 hauptsächlich Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zulässig. Zentrenrelevante Sortimente sind im Bereich des „Rewe-Grundstückes“ als deutlich untergeordnetes Randsortiment und als Aktionsware (insges. 5 % der Gesamtverkaufsfläche) zulässig.

Im Bebauungsplanverfahren bleibt es offen, welcher Betreiber sich im geplanten Nahversorgungszentrum ansiedelt. Es wird lediglich ein Angebot geschaffen.

Stadt die entsprechenden Grundstücke an den Investor veräußert und dieser dort entsprechend der beabsichtigten 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 ein entsprechendes Gebäude errichtet hat.

2. Es ist nicht Aufgabe eines Bebauungsplanverfahrens, bestehenden Einzelhandelsbetrieben einen planungsrechtlichen und damit verbundenen wirtschaftlichen Wettbewerbsvorteil - Einzelhandelsbetrieb ohne Sortimentsbeschränkung - nachträglich zu entziehen, um so eine Anpassung an schlechtere Nutzungsbedingungen für neu anzusiedelnde Einzelhandelsbetriebe zu erreichen, insbesondere den Umzug eines bestehenden Betriebes (Rewe-Markt) erst zu fördern.

Dass durch die wirtschaftliche Verwertung des bebauten Grundstücks nach Umzug des Rewe-Marktes erheblich eingeschränkt wird, liegt auf der Hand. So wird meiner Mandantin, deren Lebensunterhalt vornehmlich durch die Mieteinnahmen gesichert ist, die Existenzgrundlage genommen.

3. Der Gesetzgeber hat in § 1 Abs. 10 BauNVO zur Berücksichtigung von Interessen Betroffener ausdrücklich die Möglichkeit eingeräumt, im Bebauungsplan festzusetzen, dass sogar Erweiterungen, Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen vorhandener Anlagen zulässig sein sollen. Der Gesetzgeber hat also die Notwendigkeit solcher Maßnahmen gesehen, damit Abwägungsfehler vermieden werden können.

Die Gemeinde könnte also für die neu anzusiedelnden Einzelhandelsbetriebe die Nutzungen mit den gewünschten Einschränkungen in den Bebauungsplänen vornehmen und für vorhandene bauliche Anlagen die bestehenden Festsetzungen ohne Sortimentsbeschränkung ausdrücklich in den Festsetzungen berücksichtigen. Dadurch würden die Interessen der Eigentümer der Bestandsanlagen einerseits und der Interessen der Gemeinde an der Einhaltung ihrer Ziele andererseits gewahrt, wobei der Widerspruch zwischen der Zielsetzung gem. Beschluss vom 21.06.2011 einerseits und der Begründung auf S. 5, 6.

Mit dem geplanten Nahversorgungszentrum wird eine zeitgemäße wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung im Werler Norden mit Lebensmitteln angestrebt. In Bezug auf das „Rewe-Grundstück“ ist gem. § 42 (3) BauGB die ausgeübte Nutzung (Rewe-Markt) maßgeblich. Entsprechend der Baugenehmigung ist auf dem „Rewe-Grundstück“ ein SB-Markt (ohne zentrenrelevante Sortimente) zugelassen. Zukünftig kann das Grundstück im selben Umfang weiter genutzt werden, wie es die letzten Jahre genutzt wurde, nämlich durch einen Lebensmittelmarkt. Darüber hinaus sind die mischgebietstypischen Nutzungen nach § 6 BauNVO zulässig, mit den oben beschriebenen Einschränkungen hinsichtlich zentrenrelevanter Sortimente. Außerdem sind - wie auch im Bebauungsplan Nr. 33 - Vergnügungsstätten ausgeschlossen.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Der Anregung wird nicht gefolgt, weil aus den oben genannten Gründen eine Einschränkung der Einzelhandelsnutzungen am „Rewe-Standort“ zum Schutz des zentralen Versorgungsbereiches erforderlich ist, insbesondere mit Blick auf zukünftige Nachnutzungsmöglichkeiten.

Es besteht kein Widerspruch (siehe oben).

Absatz zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 noch geklärt werden müsste.

III

Die vehementen Existenzinteressen meiner Mandantin, die bereits in den Abwägungen des Rates der Stadt Werl in seiner Sitzung vom 26.11.2015 im Beschluss vom gleichen Tage zur 79. Änderung des Flächennutzungsplanes (Bahnhofsumfeld) nur völlig unzureichend berücksichtigt wurden, werden auch in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ vom 18.11.2015 missachtet.

Die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ (S. 35) zeigt, dass eine Teilfläche des Grundstücks meiner Mandantin am Langenwiedenweg von ca. 900 m² benötigt wird. Auf dieser Fläche befindet sich zurzeit aber ein Großteil der vom Rewe-Markt für seine Kunden und Angestellten benötigten Stellplätze. Werden der Mandantin diese Flächen genommen, kann sie ihre Verpflichtungen gegenüber dem Mieter „Rewe“ nicht mehr erfüllen. Die Kündigung des Mietvertrages wäre unausweichliche Folge und die Existenz meiner Mandantin damit allein durch diese Maßnahme unmittelbar vollends vernichtet.

Zwar ist unter 6.6 der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 ausgeführt, im Zuge der Realisierung der Bahnunterführung Langenwiedenweg und der damit verbundenen Abbindung der Brandisstraße vom Langenwiedenweg könnten die für eine öffentliche Verkehrsfläche benötigten ca. 900 m² des heutigen Rewe-Grundstücks durch südwestlich an das Rewe-Grundstück angrenzende städtische Teilflächen nahezu komplett ausgeglichen werden, bis heute liegt allerdings keine rechtsverbindliche Erklärung der Stadt Werl vor, dass eine seitens der Stadt herzurichtende und mit der gleichen Anzahl an Stellplätzen zu versehen Fläche im südwestlich an das Rewe-Grundstück angrenzenden Bereich der Mandantin zu Eigentum übertragen wird.

Außerdem wird nicht deutlich, wann die Fläche dem Grundstück der Mandantin zugeschlagen werden soll. Immerhin gibt es die Bemühungen um die neue Verkehrsplanung in diesem Bereich seit Jahrzehnten.

Die Interessen der Grundstückseigentümerin wurden berücksichtigt, in dem die Festsetzungen so getroffen wurden, dass die seit Jahrzehnten bestehende Nutzung (SB-Markt, Art des Betriebes: Lebensmittelmarkt) weiterhin möglich ist.

Es wird eine Teilfläche von 900 m² bei Realisierung der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg benötigt (s. festgesetzte Verkehrsfläche im Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“). Als Kompensation sollen bei Umsetzung der Planung südlich an das „Rewe-Grundstück“ angrenzende städtische Flächen dem Grundstück zugeordnet werden.

Entsprechende Regelungen sind im Rahmen der sich an das Bebauungsplanverfahren anschließenden Planungen zu treffen.

Der Grundstückstausch kann zu dem Zeitpunkt erfolgen, wenn die Umsetzung der Bahnunterführung Langenwiedenweg konkretisiert wird.

Erfolgt die Entnahme der 900 m² zu einem Zeitpunkt, zu dem die Ersatzfläche noch nicht hergerichtet ist, würde allein durch die zeitliche Verschiebung der Rewe-Markt nicht mehr aufrechterhalten werden können.

In einem entsprechenden Vertragsangebot müsste die Fläche mit der Zahl der Stellplätze konkret bezeichnet und auch die Verpflichtung der Stadt übernommen sein, die zu übertragende Fläche im Bereich der Brandisstraße in einen solchen Zustand zu versetzen, dass die Fläche als gleichwertige, ebenerdige Stellplatzfläche für die beanspruchten ca. 900 m² hergestellt wird, einschließlich etwaiger durch das Planungsrecht vorgegebener Bepflanzungen. Dort müsste in zeitlicher Hinsicht natürlich auch die Parallelität der Entnahme des Teilgrundstücks und zur Verfügungstellung des Ausgleichgrundstücks geregelt sein.

Anderenfalls würde meine Mandantin eine Übertragung der benötigten 900 m² verweigern und es würde sich ein langjähriges Enteignungsverfahren anschließen müssen.

Auf S. 13 der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 ist aufgeführt, der Rewe-Markt habe am derzeitigen Standort aufgrund der begrenzten Grundstücksgröße nur eingeschränkte Entwicklungsperspektiven. Dem wird vehement widersprochen.

Es handelt sich um einen eingeschossigen Bau, der nach dem bestehenden Baurecht durchaus auf 2 Vollgeschosse ausgeweitet werden könnte. Insofern trifft es auch nicht zu, dass eine Vergrößerung des Getränkemarktes nicht möglich wäre, wie in der Begründung auf S. 19 mittig behauptet wird.

Unter Berücksichtigung des § 19 BauNVO und der in den Festsetzungen zum Bebauungsplan vorgesehenen Grundflächenzahl von 0,4 könnte die Mandantin im Hinblick auf die Gesamtgrundstücksgröße von 5.500 m² gut 2.200 m² überbauen. Bisher sind es lediglich ca. 1.800 m², so dass die Aussage, der Rewe-Markt besäße am derzeitigen Standort nur eingeschränkte Entwicklungsperspektiven falsch ist.

Einschränkungen erfährt der Betrieb ausschließlich durch die beabsichtigte Beschränkung der Nutzungsmöglichkeit, wie sie in der 1. Ände-

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Teilfläche des Rewe-Grundstückes wird für die Realisierung der Bahnunterführung benötigt. Im Rahmen der Konkretisierung der Planungen ist ein Flächentausch zu berücksichtigen und zu regeln.

Aus planungs- / baurechtlicher Sicht bestehen Erweiterungsmöglichkeiten des Rewe-Marktes hinsichtlich der Geschossigkeit, in der Fläche ist eine Erweiterung des Rewe-Marktes aufgrund der festgesetzten Baugrenzen nicht möglich.

Mit Datum vom 10.07.1979 wurde der Neubau eines SB-Marktes, Art des Betriebes: Lebensmittelmarkt, genehmigt. Mit Datum vom

<p>zung zum Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ vorgesehen ist und durch die beabsichtigte Festsetzung im Bebauungsplan Nr. 102, wonach eine Teilfläche von 900 m² als Verkehrsfläche ausgewiesen werden soll.</p> <p>Nachteilig wirkt sich außerdem aus, dass der Kundenstrom, der bisher auch über die Brandisstraße dem Rewe-Grundstück zugeführt wurde, durch die Abbindung der Brandisstraße ebenso entfällt, wie der Kundenstrom, der bisher über die Straße Alter Keller unmittelbar über die Verbindung zum Langenwiedenweg dargestellt wurde.</p>	<p>20.12.1994 wurden die Erweiterung der Lagerfläche und der Anbau eines Vordaches sowie die Erweiterung der Verkaufsfläche durch Errichtung eines verglasten Vorbaus (Verkaufsfläche von 1.260 m², Gesamtnutzfläche von 1.585 m²) genehmigt. Dieser Nutzungsumfang wird mit der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 nicht eingeschränkt. Das „Rewe-Grundstück“ wird insofern eingeschränkt, dass bei Umsetzung der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg wie oben beschrieben eine Teilfläche von 900 m² benötigt wird. Hierfür stehen Tauschflächen, die direkt an das „Rewe-Grundstück“ angrenzen zur Verfügung.</p> <p>Bei Umsetzung der im Bebauungsplan Nr. 102 festgesetzten Verkehrsplanung (Verbindung der Hammer Straße mit dem Langenwiedenweg über einen Kreisverkehr) ist trotz Abbindung der Brandisstraße vom Langenwiedenweg von einer deutlich höheren verkehrlichen Frequenzierung und damit von einer Zunahme der Kundenströme auszugehen.</p>
<p>2. Einwender 2 Schreiben vom 26.11.2015, eingegangen am 30.11.2015</p> <p>Nach Durchsicht der uns überlassenen Unterlagen stellen wir folgendes fest:</p> <p>1. Die im Bebauungsplan dargestellte Verkehrsplanung macht einen ausgewogenen und funktionalen Eindruck. Bevor wir uns jedoch zu einer Belegung einer Verkaufsfläche in dem ausgewiesenen Sondergebiet entschließen, muss verbindlich festgelegt sein, wann und in welchen Abschnitten die hier dargestellte Verkehrsplanung umgesetzt wird. Denn die jetzige Verkehrssituation kann die sinnvolle Anbindung des geplanten Nahversorgungszentrums nicht gewährleisten.</p>	<p>Regelungen zur Umsetzung der Verkehrsplanung erfolgen in nachgelagerten Verfahren. In Bezug auf die geplante Bahnunterführung Langenwiedenweg sind weitere Abstimmungen mit der Bahn erforderlich. Für das Bahnhofsumfeld wurde im November 2007 von dem Planungsbüro für Verkehrstechnik (PVT, Essen) ein verkehrstechnisches Gutachten unter Berücksichtigung der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg und des geplanten Nahversorgungszentrums erstellt. In diesem Gutachten wird empfohlen, das Nahversorgungszentrum über die Straße An der Bundesbahn und über die östlich gelegene Industriestraße zu erschließen. Demnach ist eine Verknüpfung der Straße An der Bundesbahn mit dem Langenwiedenweg vorgesehen. Zu-</p>

2. Die festgelegte Gesamtverkaufsfläche sollte noch einmal überprüft werden. Die Firma benötigt im Fall einer Verlagerung an diesen Standort eine Verkaufsfläche von 1.400 qm.

Es wäre abzuklären, ob ein Vollsortimenter mit einer dann noch verbleibenden Verkaufsfläche von 1.800 qm zukunftsfähig aufgestellt und mit dieser Größenordnung zufrieden ist.

Des Weiteren wird in dem Nahversorgungszentrum das Randsortiment von zentrenrelevanten und nicht zentrenrelevanten Sortimenten (2.8. Aktionsartikel) auf 5 % der Gesamtverkaufsfläche reduziert. Dies bedeutet, dass wir diese Sortimente nur auf ca. 70 qm führen dürften.

Da, wie Sie wissen, zu den Verkaufsflächen auch die Gangbreiten und Flächen wie Kassenvorzone und Leergutannahme zugerechnet werden müssen, kommen wir mit dem Aktionssortiment mit dieser Flächenbegrenzung nicht zurecht. Wir sind nicht in der Lage, für die dort geplante Verkaufsstelle unser bekanntes Geschäftsmodell zu ändern und beispielsweise im Frühjahr eine Aktion mit Fahrrädern oder ähnlichem an dieser Verkaufsstelle nicht durchzuführen.

Es ist deshalb erforderlich, dass zentrenrelevante Randsortiment auf 10 % der Verkaufsfläche zu erhöhen. Nicht zentrenrelevante Sortimente sollten gar nicht reguliert werden, da sie bekanntermaßen keine schädlichen Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich haben können.

Wir bitten um die Umsetzung der im Bebauungsplan enthaltenen Verkehrsplanung und um die Anpassung der textlichen Festsetzungen zu den möglichen Sortimenten, um eine Verlagerung des Marktes an diesen Nahversorgungsstandort planerisch zu ermöglichen.

dem sind Aufstellflächen für die Linksabbieger berücksichtigt, um den Verkehrsfluss am Knotenpunkt Langenwiedenweg / An der Bundesbahn zu optimieren.

Unter Berücksichtigung angenommener zu erwartender negativer Auswirkungen auf vorhandene Einzelhandelsbetriebe wird an der Begrenzung der Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m² festgehalten.

Dem wird insofern gefolgt, dass der Anteil des Randsortimentes, welches zentrenrelevante und nicht zentrenrelevante Sortimente umfasst, und der Aktionsartikel von 5 % auf 10 % erhöht wird, jedoch mit der Einschränkung, dass zentrenrelevante Sortimente nur bis zu 5 % der Gesamtverkaufsfläche einnehmen dürfen.

3. Neuer Heimat- und Geschichtsverein Werl e. V.
Schreiben vom 03.01.2016, eingegangen am 07.01.2016

Unter Bezugnahme auf mein Schreiben vom 15. Juli 2009 nehme ich zu Ihrer aktuellen Anfrage vom 20. November 2015 gern Stellung. Der Neue Heimat- und Geschichtsverein begrüßt das Planungskonzept für das Bahnhofsumfeld. Die bisher weithin vernachlässigten und eher unansehnlichen Flächen im Bahnhofsumfeld können künftig nach sachlichen Gesichtspunkten strukturiert und angemessen begrünt werden. Das Stadtbild Werls, dessen Verbesserung für den Neuen Heimat- und Geschichtsverein Werl ein besonderes Anliegen ist, wird durch die vorgesehene Bebauung des Bahnhofsumfelds positiv korrigiert werden. Der Erhalt der beiden beschränkten Bahnübergänge am Langenwiedenweg und an der Hammer Straße schafft für die in die Stadt kommenden Autofahrer und auch für Radfahrer und Fußgänger den angenehmen Eindruck beim Wahrnehmen der Stadteingangssituation im nördlichen Bereich der Innenstadt. Die bisher noch geplante Unterführung würde für Autofahrer das Ankommen in Werl deutlich langweiliger machen als bisher. Bei Radfahrern und Fußgängern ist außerdem zu befürchten, dass sie sich vor der Tunnelfahrt ängstigen werden und ebenerdige Umwege suchen werden. Die bei Mitgliedern und anderen Werler Bürgern von unserem Vereinsvorstand seit einigen Jahren regelmäßig vorgenommene informelle Befragung hat gezeigt, dass viele im Werler Norden wohnende Bürger die vorgesehenen Untertunnelungen der Bahnstrecke im Bereich Hammer Straße und Langenwiedenweg nicht nur für de facto kaum realisierbar sondern auch nicht mehr für sinnvoll halten. Kaum jemand hat noch das Gefühl der Werler Norden werde durch die Bahnstrecke vom Stadtgebiet getrennt. Positiv erlebt wird die verkehrsberuhigte Situation im Langenwiedenweg und dessen Nebenstraßen. Auch wird immer wieder gesagt, dass die Wartezeiten an den Bahnschranken nach Übernahme des Bahnverkehrs durch die Euro-Bahn erheblich kürzer geworden seien als früher.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Der Vorstand des Neuen Heimat- und Geschichtsvereins möchte sich die Anregung erlauben zu prüfen, ob nicht die sehr gut gelungene Unterführung in der Schützenstraße genutzt werden könnte, um schrankenfrei den Werler Norden zu erreichen. Sowohl die Industriestraße als auch der Weg An der Kleinbahn sowie der Weg An der Bundesbahn ließen sich als zweispurig ausgebaute Straße an die Schützenstraße nördlich der Unterführung Schützenstraße anbinden. Der Fahrzeugverkehr würde die schrankenfreie Wegführung zur Hedwig-Dransfeld-Straße von der Hammer Straße und vom Langenwiedenweg über die Schützenstraße sicher bald akzeptieren. Auch würden für Anlieger angenehme Wegeführungen erhalten bleiben, denn der beschränkte Bahnübergang am Langenwiedenweg würde bleiben und für Fußgänger und Radfahrer könnte ein beschränkter Bahnübergang an der Hammer Straße eingerichtet werden. Wichtig wäre außerdem, dass der Zugang zum Bahnsteig auch von Norden per Fußgängertunnel ermöglicht würde.

Die empfohlene Planung würde sich wegen der zu erwartenden geringeren Nutzung des Langenwiedenwegs als Durchgangsstraße anwohnerfreundlich für das nördlich der Bahn gelegene Hauptwohngebiet auswirken und auch die Interessen des Lieferverkehrs und des Durchgangsverkehrs berücksichtigen.

Eine breitere stärker befahrene Straße nördlich der Bahnstrecke würde die unübersichtliche und - zumindest nachts - kaum kontrollierbare Grundstückssituation verbessern und damit auch zur Vermeidung von Straftaten beitragen. Auch würde das Gebiet nördlich der Bahnstrecke für kleinere Industrieansiedlungen attraktiver werden.

Der Neue Heimat- und Geschichtsverein ist an einer Verbesserung des Wohnumfelds in allen Teilen der Stadt interessiert, die publikumsfreundliche Anbindung des Werler Nordens an den Stadtkern ist uns deshalb ein Anliegen. Andererseits ist es nicht unsere Aufgabe Entscheidungen in Bezug auf die Straßenführung in Werl zu treffen, so dass ich die geäußerten Vorschläge nur als Anregungen verstanden wissen möchte.

Wie in der Begründung dargelegt, wurden im Jahr 2005 verschiedene Varianten einer Bahnquerung untersucht, was zu dem Ergebnis führte, dass eine Bahnunterführung im Bereich des Langenwiedenweges bzw. Bahnhofes am sinnvollsten ist. Ein Ausbau der vorhandenen Bahnunterführung Salinenring oder eine Umlegung des Verkehrs zu der im Jahr 2008 fertig gestellten Bahnunterführung Schützenstraße stellen keine Alternativen zur geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg dar. Dies begründet sich u. a. damit, dass durch Umwege und Verkehrsverlagerungen erhebliche Probleme in der Abwicklung der Verkehre entstehen würden, was zu städtebaulichen Konflikten führen kann. Daher wird der Anregung nicht gefolgt.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

<p>Vielleicht ist es sinnvoll in einer öffentlichen Versammlung eine Bürgerbefragung durchzuführen. Der Neue Heimat- und Geschichtsverein würde gern bei einer solchen Versammlung mitwirken.</p>	<p>Bereits im Januar 2009 wurde aufgrund der komplexen Zusammenhänge im Kulturbahnhof eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt, in der die aktuellen Planungen im Bahnhofsumfeld vorgestellt und näher erläutert sowie Alternativen erörtert wurden. Im Ergebnis wurde an der Planung festgehalten.</p>
<p>4. öffentl. best. Verm.-Ingenieure Juchheim und Siedhoff Schreiben vom 21.12.2015, per Email eingegangen am 21.12.2015</p> <p>Bezüglich der Anforderungen des § 1 Planzeichenverordnung und hinsichtlich der geometrischen Eindeutigkeit der Festlegung der städtebaulichen Planung bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>5. Kreis Soest, Behindertenbeauftragter Schreiben vom 17.12.2015, per Email eingegangen am 17.12.2015</p> <p>wir haben die folgenden generellen Anmerkungen, die stets zu bedenken sind: Für fast alle Menschen wird die Wohnung und das nähere Wohnumfeld mit zunehmendem Alter zum zentralen Lebensmittelpunkt. Folglich ist es wichtig, dass Häuser bzw. Wohnungen und ihre Umgebungen für ein Leben mit Mobilitätseinschränkungen gestaltet sind. Das barrierefreie Bauen und Umgestalten spielt somit auch bei Anpassungsmaßnahmen in der vorhandenen Bausubstanz eine immer größere Rolle. Die geplanten Baumaßnahmen müssen, für die Belange behinderter Menschen und für die Umsetzung der Barrierefreiheit, nach den einschlägigen Richtlinien und Normen durchgeführt werden (Hinweis Inklusion UN-BRK und steigender Altersdurchschnitt). Konkrete Anmerkungen zu den Plänen Nr. 33 und 102 haben wir in diesem Fall nicht.</p>	<p>Das Schreiben einschl. Anmerkungen wird zur Kenntnis genommen.</p>

eingegangene Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der erneuten Beteiligung	
<p>6. DB Kommunikationstechnik GmbH Schreiben vom 11.01.2016, eingegangen am 13.01.2016</p> <p>Der angefragte Bereich enthält folgende Kabel oder TK-Anlagen der DBAG:</p> <ul style="list-style-type: none">- Streckenfernmeldekabel F 3803 und Bahnhofskabel (s. Lagenpläne). <p>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:</p> <p>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 Dokumentationsservices t.cvP 22 Fax: 0691265-5781.1, Email: 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 An-</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Vor Umsetzung der Planung erfolgen auf Grundlage konkreter Maßnahmen im Zuge der Ausführungsplanung weitere Abstimmungen mit den Versorgungsträgern.</p>

sprechpartner:

DB Kommunikationstechnik GmbH
Vertrieb und Kundenbetreuung
Anschrift: Postfach 10 08 51, 45008 Essen
Fax: 069/1265 -21028;
Email: kundenmanagement.west@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 11.01.2015 bis zum 31.07.2016. 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 oder TK-Anlagen der Vodafone D2 GmbH.

Für den angefragten Bereich auf öffentlichem Grund liegen der DB Kommunikationstechnik GmbH keine Dokumentationen vor. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass Kabel oder TK-Anlagen der Vodafone D2 GmbH betroffen sind. Bitte wenden Sie sich daher mit ihrer Anfrage an folgende Adresse:

<p>Vodafone D2 GmbH TRNP / Trassenschutz Kammerstück 17, 44357 Dortmund Telefon: 0231/2291-5454, Fax: 0231/2291-5445 Email: Juergen.Mond@vodafone.com</p> <p>Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist umgehend folgende Stelle zu informieren:</p> <p>DB Kommunikationstechnik GmbH Disposition Region West Kölner Str. 5 65760 Eschborn Email: disposition.region.west.kt@deutschebahn.com Tel.: 069/265-47610</p>	
<p>7. Gemeinde Ense Schreiben vom 22.12.2015, eingegangen am 23.12.2015</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>8. DB Netz AG Hamm Schreiben vom 22.12.2015, per Email eingegangen am 22.12.2015</p> <p>Seitens der Deutschen Bahn AG bestehen gegen die uns vorliegende Bauleitplanung der Stadt Werl in der Fassung der erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange weiterhin Bedenken:</p> <p>Unsere mit Schreiben vom 21.09.2015, Aktenzeichen FRI-W-L-(A) Sh TöB-Köl-15-9966 (16909) mitgeteilten Bedenken zu einer auch nur nachrichtlichen Darstellung des Bahnübergangs für Fußgänger und</p>	<p>Im Zusammenhang mit der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg soll der Bahnübergang Hammer Straße für den motorisierten Verkehr, der zum Langenwiedenweg geführt wird, entfallen. Für Fuß-</p>

Radfahrer an der Stelle des jetzigen Bahnübergangs Hammer Str. halten wir uneingeschränkt aufrecht. 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.

Weiterhin bleiben unsere mit o. g. Schreiben mitgeteilten Bedenken bzgl. der (nachrichtlichen) Darstellung eines Durchstichs der Personenunterführung zum Bahnsteig bestehen.

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 abge-

gänger und Radfahrer soll an dieser Stelle jedoch eine Überquerungsmöglichkeit der Bahnlinie erhalten werden. Der Fußgänger- und Radfahrerübergang ist Bestandteil städtischer Planungen und daher im Planentwurf dargestellt. 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 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.

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

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

Der Bebauungsplanentwurf beinhaltet drei Querungsmöglichkeiten

<p>stimmten Umfang der kreuzungsbedingt zu finanzierenden Maßnahmen haben und gefährdet den bisher abgestimmten Maßnahmenumfang.</p> <p>Bezüglich der Verschiebung des geplanten nördlichen Kreisverkehrs in Richtung Süd-Osten (zur Bahnlinie hin) und der Führung der geplanten Trasse zur Anbindung der Hammer Straße an den Kreisverkehr näher an die südlich gelegene Bahnlinie heran gehen wir davon aus, dass dadurch keine negativen Veränderungen für die geplante Eisenbahnüberführung resultieren, insbesondere hinsichtlich der erforderlichen lichten Weite.</p> <p>Die Darstellung des Straßentroges beiderseits der geplanten Eisenbahnüberführung als Bahnanlage erfolgt nach unserem Verständnis lediglich aus Gründen der Abgrenzung der Geltungsbereiche des Bebauungsplanes und des noch zu beantragenden Planfeststellungsverfahrens nach §18 AEG für die Änderung der Bahnanlagen. Die DB Netz AG wird durch die o. g. Darstellung nicht Eigentümerin und / oder Unterhaltungspflichtige des Straßentroges.</p>	<p>(Fuß- und Radwegequerung Hammer Straße / Bahnunterführung Langenwiedenweg mit beidseitigem Geh- und Radweg / Tunneldurchstich) als Angebote. In Abhängigkeit nachgelagerter Verfahren und weiterer Abstimmungen kommt die ein oder andere Querung ggfls. nicht oder nur teilweise zur Umsetzung.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>In der durch die Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH optimierte Verkehrsplanung (Okt. 2015) wurde die Planung der Eisenbahnüberführung berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>9. DB Station&Service AG Dortmund Schreiben vom 22.12.2015, per Email eingegangen am 22.12.2015</p> <p>An unserer Stellungnahme, die wir im Juli über Herrn Schwark (DB Services Immobilien) abgegeben haben, hat sich nichts geändert. Ich sende sie Ihnen gerne noch einmal zu.</p> <p>Gegen die geplanten Maßnahmen der Stadt Werl zur Bahnhofsumfeldsanierung haben wir grundsätzlich keine Bedenken.</p> <p>Ich möchte 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.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Wallfahrtsstadt Werl

Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“

Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB im Rahmen der erneuten Beteiligung gem. § 4a BauGB (24.11.2015 - 23.12.2015)

<p>Dieser Sachverhalt sollte berücksichtigt werden, besonders in Bezug auf die geplante Bike&Ride-Anlage. Auch während der Sanierung sollte 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 gegeben 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.</p>	<p>Die DB Station&Service AG wird im Rahmen nachgelagerter Verfahren weiter beteiligt.</p>
<p>10. Kreis Soest Schreiben vom 17.12.2015, eingegangen am 21.12.2015</p> <p>Gegen die Planung bestehen seitens der unteren Immissionsschutzbehörde keine Bedenken.</p> <p>Aus landschaftsfachlicher Sicht ergeben sich zur o. g. Planung folgende Hinweise: Die Anlage der zusätzlichen Grünfläche und Sicherung der Linde wird begrüßt. Die Anregungen in der Stellungnahme vom 25.08.2015 zum Artenschutz sind weiterhin zu beachten.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

11. Bezirksregierung Arnsberg, höhere Landschaftsbehörde
Schreiben vom 09.12.2015, eingegangen am 18.12.2015

Der rechtswirksame LP schreibt für diesen Bereich keine Festsetzungsbindungen vor, so dass von der o. a. Planung keine Schutzgebiete gem. §§ 23, 26, 28, 29 BNatSchG wie Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete oder Landschaftsschutzgebiete betroffen sind.

Die verkehrliche Erschließung bedingt eine zusätzliche Versiegelung, die jedoch in der Begründung und im Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ nicht näher verifiziert ist.
Diese Angaben sind entsprechend nachzuholen.

In der Begründung wird auf ein artenschutzrechtliches Fachgutachten verwiesen, ein separates Artenschutzgutachten ist jedoch nicht beigelegt. Ich verweise daher auf meine Stellungnahme vom 24. September 2013 zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“. Gem. Begründung wurde das Artenschutzgutachten im Oktober 2015 überarbeitet. Die in der Begründung vorgeschlagenen Maßnahmen sind verbindlich festzulegen.

Die durch die ökologische Baubegleitung durchzuführenden Untersuchungen sind zu protokollieren und unverzüglich der zuständigen uLB zur Verfügung zu stellen. Das Anbringen von 30 Nistangeboten ist ebenfalls einvernehmlich mit der uLB zu klären.

Durch den Bau einer Bahnunterführung und die damit verbundene Anpassung der verkehrlichen Erschließung werden zusätzliche Flächen versiegelt. Von einer Flächenbilanzierung wurde abgesehen, da die Bahnunterführung Langenwiedenweg und die daran angepassten Verkehrsflächen bereits im Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ festgesetzt sind.

Nach § 1a (3) Satz 6 BauGB ist ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Es liegt eine Artenschutzprüfung des Büros LökPlan - Conze & Cordes GbR (aktualisierte Fassung, Oktober 2015) vor, in der geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung vorgeschlagen wurden. Entsprechende Hinweise sind in den Planentwurf aufgenommen.

Der Anregung wird gefolgt, in dem in die Begründung aufgenommen wird, dass die im Rahmen der ökologischen Baubegleitung durchzuführenden Untersuchungen zu protokollieren und unverzüglich der zuständigen unteren Landschaftsbehörde zur Verfügung zu stellen sowie die Maßnahmen mit der unteren Landschaftsbehörde des Kreises Soest abzustimmen sind.

<p>12. IHK Arnsberg Schreiben vom 16.12.2015, per Email eingegangen am 16.12.2015</p> <p>Zu der o. g. Planung haben wir bereits mehrfach, zuletzt mit Schreiben vom 28.08.2015, Stellung genommen. Wir verweisen entsprechend auf unsere letzte, ausführliche Stellungnahme.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen</p>
<p>13. Gemeinde Bönen Schreiben vom 14.12.2015, eingegangen am 16.12.2015</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. Bezirksregierung Arnsberg, obere Immissionsschutzbehörde Schreiben vom 07.12.2015, per Email eingegangen am 07.12.2015</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>15. Landeseisenbahnverwaltung NRW Schreiben vom 03.12.2015, eingegangen am 07.12.2015</p> <p>Gegen den o. g. Bebauungsplan bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht keine Bedenken. Vorsorglich möchte ich jedoch auf folgendes hinweisen:</p> <p><i>Schienenwege von Eisenbahnen, einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn zuvor ein Verfahren nach §§ 18 ff des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) durchgeführt worden ist.</i></p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p><i>Sollten demnach zur Realisierung der Ziele des o. g. Vorhabens Maßnahmen im Bereich von Bahnanlagen von nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und / oder Anschlussbahnen notwendig werden, wären entsprechende Planfeststellungsunterlagen durch das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. den betroffenen Privatgleisanschlussinhaber bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorzulegen.</i></p>	
<p>16. Eisenbahn-Bundesamt Schreiben vom 04.12.2015, per Email eingegangen am 04.12.2015</p> <p>Vielen Dank für die Übersendung des Vermerks über ein Gespräch am 24.11.2010 in meinem Hause, an dem u. a. Frau Dr. Calhoun teilgenommen hat. Dieser Vermerk war mir bei Erhalt Ihres o. g. Schreibens (auch Ihres Schreibens vom 16.07.2015) nicht bekannt. Insoweit hatten Ihre Schreiben (16.07. und 24.11.2015) zu Irritationen geführt.</p> <p>Die von Frau Dr. Calhoun vertretene Auffassung teile ich.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In dem Gespräch am 24.11.2010 wurde seitens des EBA in Bezug auf den Bahnübergang Hammer Straße empfohlen, den Anregungen aus politischen Beschlüssen bzw. aus der Bevölkerung zu folgen und die Querung für Fußgänger und Radfahrer an der Hammer Straße weiterhin zu ermöglichen. Außerdem wurde der Hinweis gegeben, die geplante Querung für Fußgänger und Radfahrer am Bahnübergang Hammer Straße informativ darzustellen.</p> <p>Diesen Anregungen wurde gefolgt.</p>
<p>17. Gemeinde Wickede (Ruhr) Schreiben vom 04.12.2015</p> <p>Zu dem geänderten Entwurf des o. g. Bebauungsplanes werden seitens der Gemeinde Wickede (Ruhr) keine Anregungen vorgebracht.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>18. Baureferat der Evangelische Kirche von Westfalen Schreiben vom 03.12.2015, eingegangen am 07.12.2015</p> <p>Gegen die o. g. Planung bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

19. Deutschen Bahn AG, DB Immobilien
Schreiben vom 03.12.2015, eingegangen am 07.12.2015

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und DB Station&Service AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o. a. Verfahren.

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

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

Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.

Im Zusammenhang mit der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg soll der Bahnübergang Hammer Straße für den motorisierten Verkehr, der zum Langenwiedenweg geführt wird, entfallen. Für Fußgänger und Radfahrer soll an dieser Stelle jedoch eine Überquerungsmöglichkeit der Bahnlinie erhalten werden. Der Fußgänger- und Radfahrerübergang ist Bestandteil städtischer Planungen und daher im Planentwurf dargestellt. Von der Festsetzung einer „Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB, besondere Zweckbestimmung: Fuß- und Radwegübergang Bahn“ wird im Bebauungsplanentwurf abgesehen und die geplante Querung für Fußgänger und Radfahrer am Bahnübergang Hammer Straße informativ dargestellt.

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

Hammer Str. und Langenwiedenweg zum Ziel hat.

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.

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.

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

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

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

<p><u>Stellungnahme der DB Station&Service AG</u></p> <p>Gegen die geplanten Maßnahmen der Stadt Werl zur Bahnhofsumfeldsanierung haben wir grundsätzlich keine Bedenken.</p> <p>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 Bike&Ride-Anlage.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Eine Zustimmung zu dieser Maßnahme kann nur vertraglich geregelt werden und dazu sollte die Stadt mit uns in Verbindung treten.</p> <p>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.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>20. Gascade Schreiben vom 02.12.2015, per Email eingegangen am 02.12.2015</p> <p>Wir antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagen-</p>	<p>Das Schreiben einschl. Hinweise wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>betreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH & 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>Vor Umsetzung der Planung erfolgen auf Grundlage konkreter Maßnahmen im Zuge der Ausführungsplanung weitere Abstimmungen mit den Versorgungsträgern.</p>
<p>21. Unitymedia NRW GmbH Schreiben vom 02.12.2015, per Email eingegangen am 02.12.2015 Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände. Eigene Arbeiten oder Mitverlegungen sind nicht geplant.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>22. LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe Schreiben vom 02.12.2015, per Email eingegangen am 02.12.2015 Wir verweisen auf den in der Begründung auf Seite 33 genannten Punkt „Folgende Hinweise werden gegeben: Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe...“</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>23. Gelsenwasser Schreiben vom 26.11.2015, eingegangen am 30.11.2015 Anregungen haben wir nicht.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>24. Stadt Hamm Schreiben vom 25.11.2015, eingegangen am 03.12.2015</p> <p>Wie bereits in meinen Stellungnahmen vom 27.09.2011 und 13.08.2015 mitgeteilt, werden die Belange der Stadt Hamm durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ 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 Wallfahrtsstadt Werl von Bedeutung sein werden.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>25. Gelsenwasser Schreiben vom 25.11.2015, eingegangen am 30.11.2015</p> <p>Gegen den o. g. Bebauungsplan bestehen unsererseits keine Bedenken oder Anregungen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>26. Pledoc Schreiben vom 25.11.2015, per Email eingegangen am 25.11.2015</p> <p>Mit Bezug auf Ihr o. g. Schreiben teilen wir Ihnen mit, dass in dem von Ihnen angefragten Bereich keine von uns verwalteten 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. Wir beauskunften die Versorgungseinrichtungen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber:</p> <ul style="list-style-type: none">• Open Grid Europe GmbH, Essen• Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen• Ferngas Netzgesellschaft mbH (ehem. Ferngas Nordbayern GmbH (FGN)), Nürnberg	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Übersichtsplan mit markiertem Bereich wurde auf Vollständig- und Richtigkeit überprüft. Das Plangebiet liegt innerhalb des markierten Bereichs.</p>

Wallfahrtsstadt Werl

Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“

Abwägung der Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB im Rahmen der erneuten Beteiligung gem. § 4a BauGB (24.11.2015 - 23.12.2015)

Seite 27 von 28

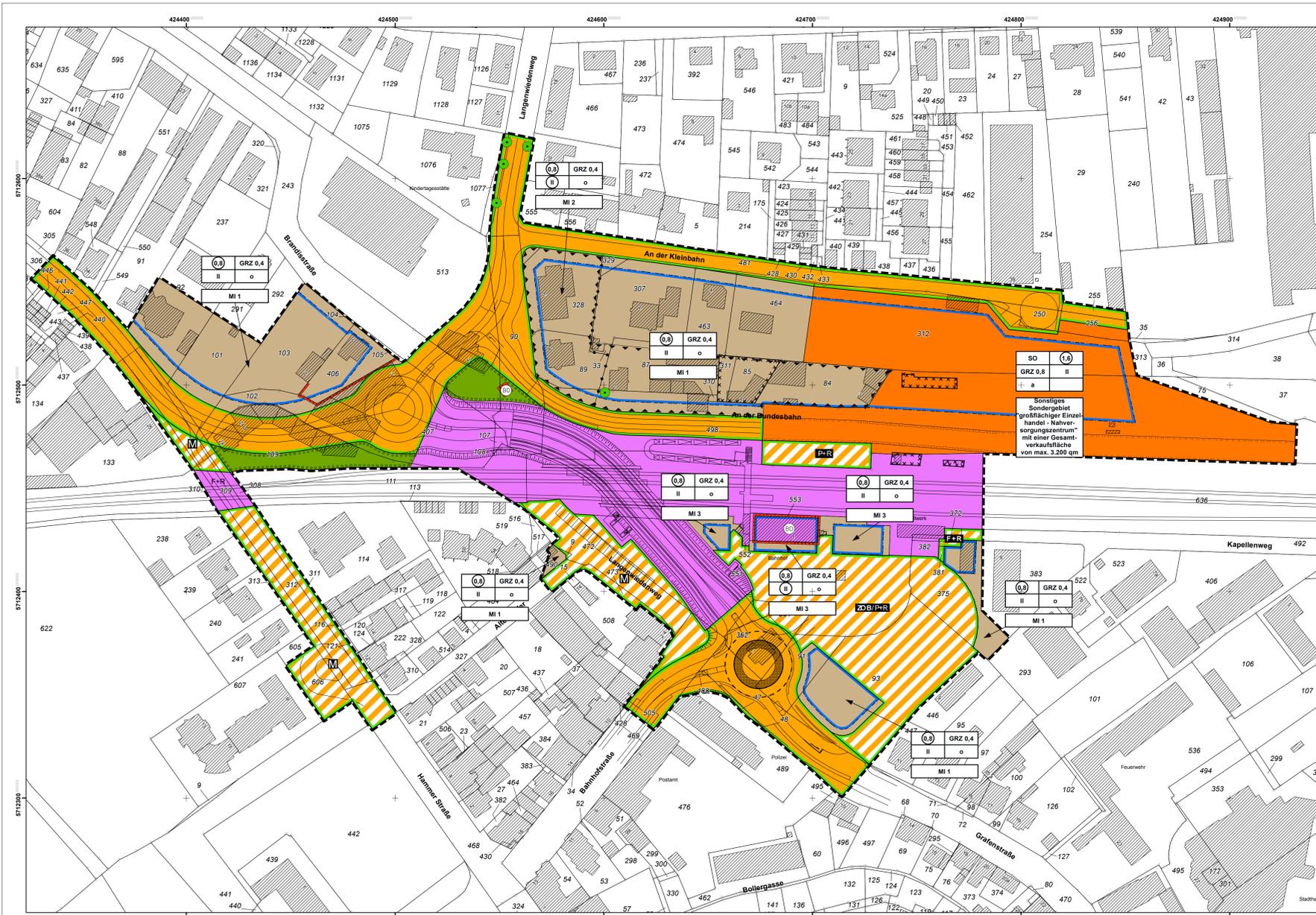
- Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen
- Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen
- Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund
- Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen
- GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Strahlen
- Viatel GmbH, Frankfurt

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.

Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.



<p>27. Thyssengas Schreiben vom 24.11.2015, eingegangen am 27.11.2015</p> <p>Durch die o. g. Maßnahmen werden keine von Thyssengas GmbH betreuten Gasfernleitungen betroffen. Neuverlegungen in diesem Bereich sind von uns zz. Nicht vorgesehen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>28. Westnetz Schreiben vom 25.11.2015, eingegangen am 26.11.2015</p> <p>Durch die o. g. Maßnahme werden keine Erdgashochdruckleitungen der Westnetz GmbH betroffen.</p>	<p>Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.</p>



FESTSETZUNGEN

- Technical specifications for the planning area, including zoning rules, building height limits, and specific regulations for different areas like MI 1, MI 2, and MI 3.

Table with 3 columns: Nr. Wirtschaftszweige (WZ 2008), Bezeichnung (Sortimente), and max. Verkaufsfläche. Lists various commercial and service categories with their respective area limits.

TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

Textual regulations regarding noise protection (Schallschutz), building height, and other specific planning conditions. Includes a table for noise levels and detailed text for sound insulation requirements.

HINWEISE

Notes and references regarding the planning process, including mentions of the BauGB, Immissionsschutz, and other relevant laws and regulations.

AUFSTELLUNGSBESCHLUSSE

Decision text regarding the establishment of the planning, dated 14.05.2009, signed by the Mayor.

FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Information regarding the early public participation process, including dates and the Mayor's role.

FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN

Information regarding the early participation of authorities, including the date and the Mayor's role.

BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN

Information regarding the participation of authorities in the planning process, including dates and the Mayor's role.

BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT (OFFENLEGUNG)

Information regarding the public participation (openness) process, including dates and the Mayor's role.

Information regarding the duration and content of public participation, including dates and the Mayor's role.

ERNEUTE OFFENLEGUNG

Information regarding the renewed public participation process, including dates and the Mayor's role.

Information regarding the renewed public participation, including dates and the Mayor's role.

ABWÄGUNG UND BESCHLUSSE

Information regarding the weighing and decision-making process, including dates and the Mayor's role.

BEKANNTMACHUNG UND INKRAFTTRETEN

Information regarding the announcement and entry into force of the plan, including dates and the Mayor's role.

PLANUNTERLAGE

Information regarding the planning documents, including dates and the Mayor's role.

Information regarding the planning documents, including dates and the Mayor's role.

Denkmalschutz und -pflege

Information regarding monument protection and care, including dates and the Mayor's role.

Information regarding monument protection and care, including dates and the Mayor's role.

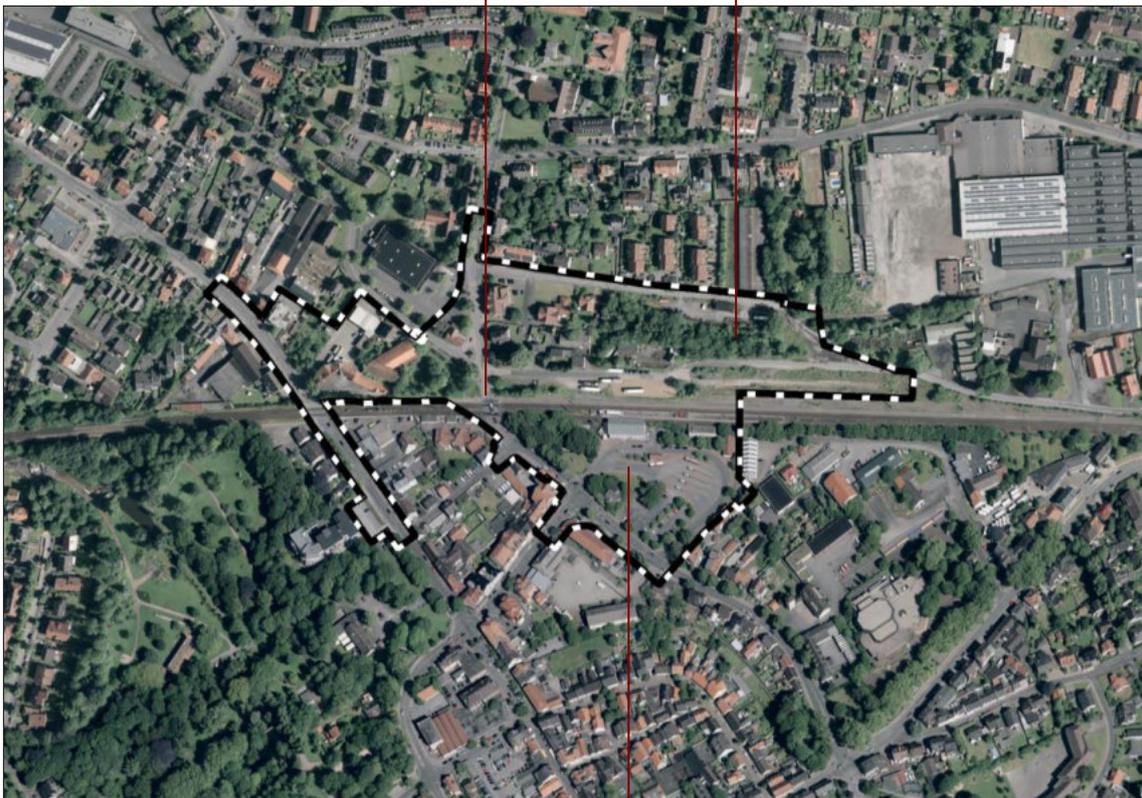
Bebauungsplan Nr. 102 "Bahnhofsumfeld"

BEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan Nr.102 „Bahnhofsumfeld“

Beseitigung des höhengleichen
Bahnüberganges Langenwiedenweg

Nutzung von Flächenpotenzialen



Aufwertung des Bahnhofes

BEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan Nr.102 „Bahnhofsumfeld“

Inhalt:

Teil I

1. Räumliche Einordnung des Plangebietes	4
2. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung	4
3. Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Planbereich	5
3.1 Planerische Rahmenbedingungen	5
<u>Landes- und Regionalplanung</u>	
<u>Flächennutzungsplan</u>	
<u>Einzelhandelskonzept</u>	
<u>Sanierungssatzung</u>	
<u>rechtskräftige Bebauungspläne</u>	
<u>Verkehr</u>	
<u>Verfahren</u>	
3.2 Städtebaulicher Bestand	12
<u>Plangebiet</u>	
<u>Umgebung</u>	
3.3 Natur und Landschaft	13
<u>Artenschutz</u>	
<u>Umweltprüfung</u>	
<u>Ausgleich des Eingriffs</u>	
<u>Begrünungsmaßnahmen</u>	
4. Erläuterungen zu den Planfestsetzungen	16
4.1 Städtebauliche Konzeption	16
<u>Teilbereiche</u>	
4.2 Art der baulichen Nutzung	21
<u>Ausschluss und Zulässigkeit von zentren- / nahversorgungsrelevanten Einzelhandelsbetrieben</u>	
<u>Ausschluss von Vergnügungsstätten</u>	
4.3 Maß der baulichen Nutzung	23
4.4 Bauweise	23

5. Erschließung	24
<u>Verkehr</u>	
<u>Ver- und Entsorgung</u>	
6. Sonstige Belange	25
6.1 Grundwasser	25
6.2 Immissionsschutz	25
<u>Nahversorgungszentrum</u>	
6.3 Kampfmittel	31
6.4 Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz	31
<u>historische Erkundung der Bahn</u>	
6.5 Denkmalschutz und -pflege	33
6.6 Grunderwerb / Kosten	35

Teil II

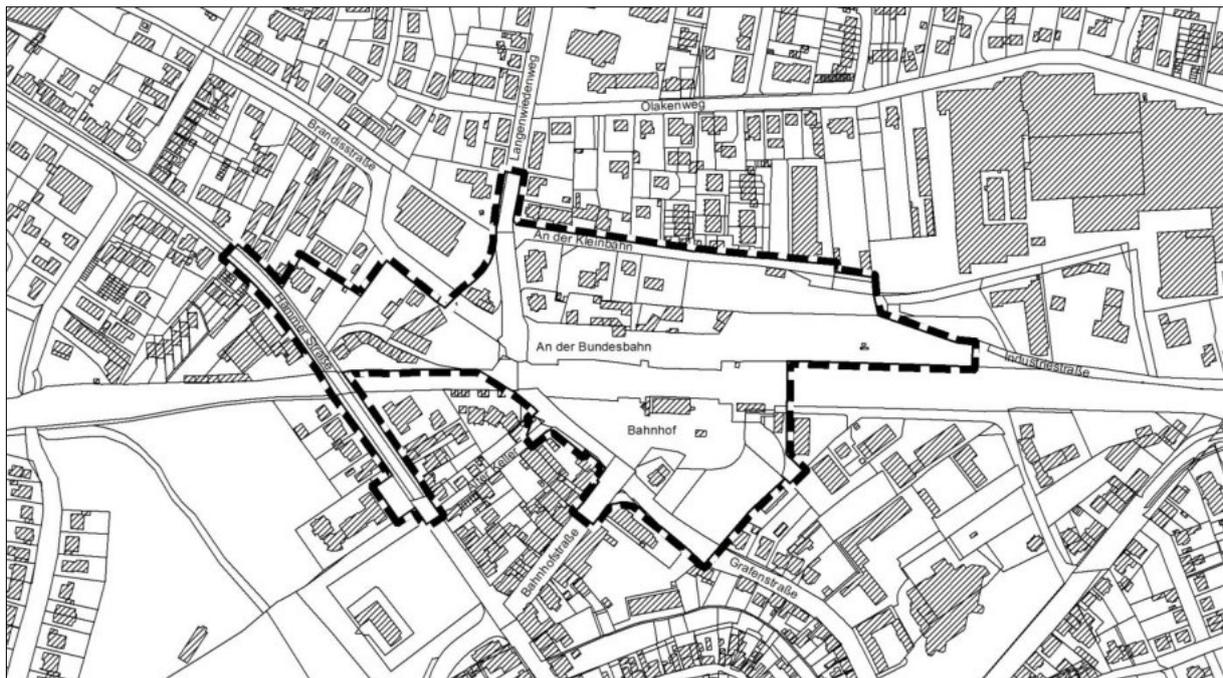
Umweltbericht (Büro Stelzig, Soest, Februar 2011)

Teil I

1. Räumliche Einordnung des Plangebietes

Das Plangebiet grenzt nördlich an den historischen Stadtkern an und erstreckt sich im Bereich des Bahnhofes der Stadt Werl auf ca. 7,15 ha. Es wird begrenzt durch die Straße An der Kleinbahn im Norden, durch die Hammer Straße im Westen und durch die Grafenstraße im Süden. Außerdem tangieren die Brandisstraße und der Langenwiedenweg im Nord-Westen sowie die Industriestraße im Osten das Plangebiet. Zudem wird es von der Bahnlinie Dortmund - Unna - Werl - Soest in West-Ost-Richtung durchschnitten.

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



2. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

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

- die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges im Verlauf des Langenwiedenweges durch den Bau einer Bahnunterführung und eine damit verbundene Umgestaltung der verkehrlichen Situation,
- die Beseitigung der städtebaulichen Missstände im Bahnhofsumfeld 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. Der Bebauungsplan Nr. 102 überlagert größtenteils den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33. Mit Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes treten die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ außer Kraft.

3. Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Planbereich

3.1. Planerische Rahmenbedingungen

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

Landes- und Regionalplanung

Der bestehende Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis stellt für den Änderungsbereich einen allgemeinen Siedlungsbereich (ASB), einen Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) sowie einen Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr mit Haltepunkt dar.

Die Bauleitplanung ist gem. § 1 (4) BauGB an die Ziele der Raumordnung angepasst.

Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Werl sind für den Änderungsbereich

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

dargestellt.

Die getroffenen Festsetzungen weichen von den Darstellungen im wirksamen Flächennutzungsplan ab.

Als Bahnanlage dargestellte Flächen wurden teilweise gem. § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) von Bahnbetriebszwecken freigestellt und damit in die kommunale Planungshoheit der Stadt Werl überführt. Vor diesem Hintergrund sollen Teilflächen für den überörtlichen Verkehr (Bahnanlage)

- in eine Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandel „Nahversorgungszentrum“ mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m² gem. § 1 (1) Nr. 4 BauNVO (nord-östlicher Teilbereich),
- geringfügig in eine gewerbliche Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 3 BauNVO (nord-östlicher Teilbereich),
- geringfügig in eine gemischte Baufläche gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO (süd-östlicher Teilbereich) und
- in eine Verkehrsfläche gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB (nordöstlicher und südöstlicher Teilbereich)

umgewandelt werden.

Zudem wird die Umwandlung

- der als Mischgebiet dargestellten Fläche in eine gemischte Bauflächen gem. § 1 (1) Nr. 2 BauNVO (nord-westlicher Teilbereich),
- der als Mischgebiet dargestellten Fläche in eine Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandel „Nahversorgungszentrum“ mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m² gem. § 1 (1) Nr. 4 BauNVO (nord-östlicher Teilbereich),

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

verfolgt.

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

Einzelhandelskonzept

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

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

- Zweckbestimmung „Nahversorgungsschwerpunkt“ mit Lebensmittel-Supermarkt, Getränkemarkt und Lebensmittel-Discounter,
- max. Gesamtverkaufsfläche 3.500 m², dabei je Einzelbetrieb max. 1.500 m² Verkaufsfläche (Begründung: die Realisierung nur eines größeren Anbieters, etwa eines Verbrauchermarktes ist an diesem Standort mit Blick auf die städtebaulichen Ziele am Standort Wulf-Hefe nicht erwünscht.),
- Begrenzung der zentrenrelevanten Randsortimente auf max. 10 % der Gesamtfläche (350 m² Verkaufsfläche) bzw. max. 200 m² Verkaufsfläche je Einzelbetrieb (Begründung: die Realisierung von fachmarktähnlichen Verkaufseinheiten für andere Sortimente als Nahrungs- und Genussmittel und Getränke ist an diesem Standort mit Blick auf die Ziele der Innenstadtentwicklung nicht erwünscht.)“

Sanierungssatzung

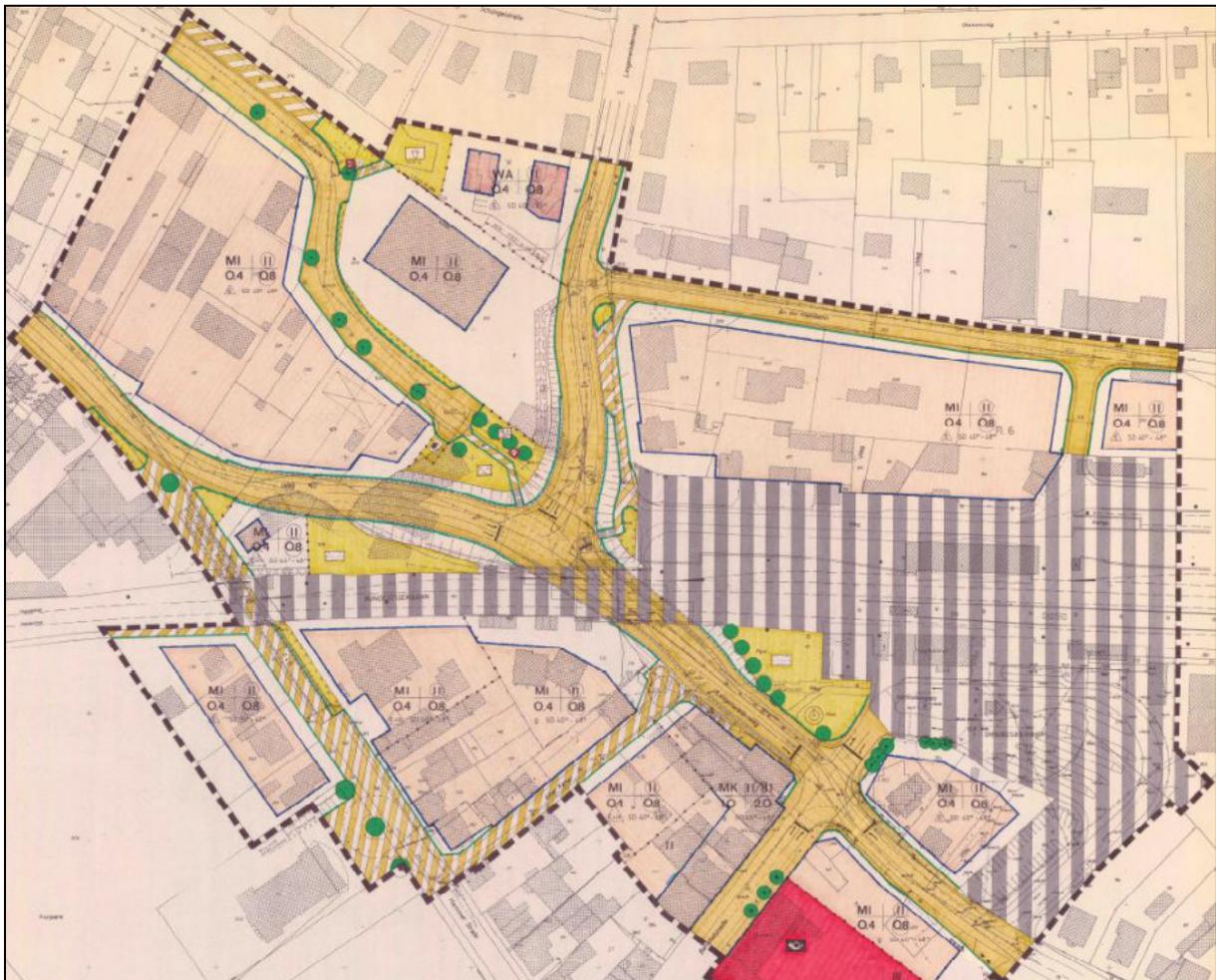
Das Plangebiet liegt überwiegend im Bereich der Sanierungssatzung „Bahnhofsumfeld“. Das Sanierungsgebiet ist in die Teilflächen A (ca. 33.000 m² nördlich der Bahn) und B (ca. 13.000 m² südlich der Bahn) unterteilt. Ziele der Sanierungssatzung sind u. a., den Stadtbild prägenden Bestand zu sichern, städtebauliche Missstände zu beheben und damit das Bahnhofsumfeld aufzuwerten. Durch die zukünftigen Nutzungen sollen brach gefallene Teilbereiche neu belebt werden. Des Weiteren sind die verkehrlichen Belange neu zu regeln.

rechtskräftige Bebauungspläne

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

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ liegt, bis auf eine nord-östlich gelegene Teilfläche, innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“, der im Jahr 1990 rechtskräftig geworden ist. Planungsziel des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 33 ist die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge durch die Herstellung einer Bahnunterführung im Bereich des Langenwiedenweges und einer Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Hammer Straße, um u. a. die verkehrliche Anbindung des nördlichen Stadtbereiches an die Innenstadt zu verbessern.

Dieser Planungsansatz leitet sich aus dem Generalverkehrsplan von 1970 bzw. 1982 (Fort-schreibung) ab. Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Werl aus dem Jahr 1993 von dem Büro für Stadt- und Verkehrsplanung (BSV) Baier bekräftigen, dass die Verbindung Hammer Straße - Grafenstraße durch den Neubau einer Bahnunterführung vor-rangig betrachtet werden sollte. Vor dem Hintergrund Bahnübergänge aus Gründen der Si-cherheit zu beseitigen (§ 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz) liegt ein Rückbau der beiden Bahn-übergänge auch im Interesse der Bahn bzw. des Bundes.



Auszug aus dem Bebauungsplan Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“

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 einen Kreuzungspunkt an den Langenwiedenweg angebunden. Der Kreuzungspunkt befindet sich im Trogbauwerk der vorgesehenen Bahnunterführung Langenwiedenweg an der nahezu tiefsten Stelle. Bedingt durch das Trogbauwerk wird die Brandisstraße abgebunden und mit einer Wendemöglichkeit

versehen. Durch die Verknüpfung der Hammer Straße mit der Grafenstraße durch eine Bahnunterführung ist der Bahnübergang Hammer Straße für den Autoverkehr entbehrlich. Um jedoch die Durchlässigkeit für Radfahrer und Fußgänger zu erhalten und ihnen Umwege zu ersparen, ist für diese Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung festgesetzt. Die restliche Verkehrsfläche der Hammer Straße ist für die Andienung der angrenzenden Grundstücke als Mischfläche mit Wendemöglichkeit im Bereich des ehemaligen belgischen Kinos (heute Kurparkresidenz) dargestellt. Außerdem ist eine Abbindung der Straße Alter Keller vom Langenwiedenweg vorgesehen. Sie ist als Mischfläche mit Wendemöglichkeit ausgewiesen.

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

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

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

Der Planungs- und Bauausschuss der Stadt Werl hat in seiner Sitzung am 14.05.2009 die Beschlüsse zur Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ vom 19.02.2002 und zur Abgrenzung des Änderungsbereiches vom 17.04.2007 aufgehoben und den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“, der den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 größtenteils überlagert, gefasst.

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

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

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

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

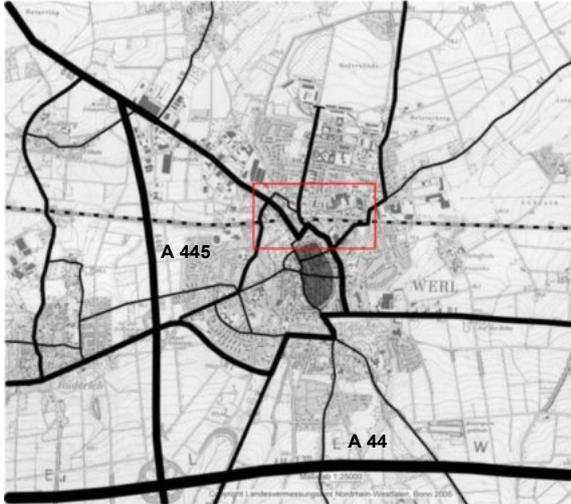
Bebauungsplan Nr. 49 „Kurpark“ (seit 1981 rechtskräftig)

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

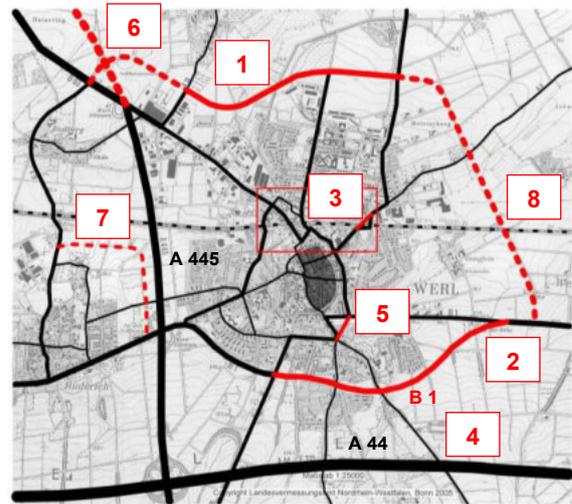
Verkehr

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

Verkehr vor 1990



Verkehrsentwicklung nach 1990



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

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

In den letzten Jahren hat sich das vorrangige Straßennetz weiterentwickelt. So wurde 1998 der Hansering zwischen der Scheidinger Straße und der Straße Am Maifeld gebaut (Nr. 1). 2003 wurde die Südumgehung B 1 fertig gestellt und frei gegeben (Nr. 2). Im Jahr 2008 wurde die Bahnunterführung Schützenstraße und der Anschluss der B 516 an die A 44 eröffnet (Nr. 3, 4). Im Jahr 2012 erfolgte der Bau der Wulf-Hefe-Spange (Nr. 5) und 2013 wurde die Ostumgehung Büderich (Nr. 7) fertig gestellt. Für die nächsten Jahre sind die Erweiterung des Hanserings bis zur B 63 / K 18 und die Weiterführung der BAB 445 (Nr. 6) geplant.

Außerdem ist eine Bedarfslinie als Verbindung zwischen der Bundesstraße 1 und dem Hansering dargestellt (Nr. 8). Jedoch ist die Ostumgehung aus finanziellen und ökologischen Gründen in absehbarer Zeit nicht realisierbar.

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

Am 26.03.2009 wurde im Bahnhofsumfeld eine Verkehrszählung durchgeführt und auf dieser Grundlage ein verkehrstechnisches Gutachten (Planungsbüro für Verkehrstechnik - PVT, Essen, April 2009) erstellt. Aus dem Gutachten gehen u. a. die heutigen sowie zu erwartenden

den Verkehrsbelastungen im Bahnhofsumfeld nach Fertigstellung der Bahnunterführung Langenwiedenweg und unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums hervor. Im Vergleich zu früheren Zählungen hat sich gezeigt, dass die 2008 fertig gestellte Bahnunterführung Schützenstraße keine gravierenden Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen im Bahnhofsumfeld bzw. am Bahnübergang Langenwiedenweg hat.

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

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

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

Grundsätzlich wird mit der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg eine sichere und leistungsfähige Verkehrsführung hergestellt, die insbesondere unter der Annahme, dass der Güterverkehr zunehmen wird, größere Bedeutung erlangt.

Auf dem Streckenabschnitt Unna - Soest sind in beide Richtungen täglich jeweils 34 Personenzüge unterwegs. Die Prognose für 2015 liegt entsprechend der nachfolgenden Tabelle bei 35 Personenzügen. Für den Güterverkehr werden 7 bzw. in die Gegenrichtung 14 Güterzüge verzeichnet. Es wird prognostiziert, dass sich der Güterverkehr auf dieser Strecke bis 2015 nahezu vervierfacht (27) bzw. in die Gegenrichtung ca. um die Hälfte (20) zunimmt.

Streckennr	KORR	ABSCHN	Fahrplan 2009 (Ist)	2009-SPFV-Ri	2009-SPNV-Ri	2009-SGV-Ri	Summe	2009-SPFV-Gri	2009-SPNV-Gri	2009-SGV-Gri	Summe
2103		Unna - Soest		0	34	7	41	0	34	14	48
			Prognose BWWP	2015-SPFV-Ri	2015-SPNV-Ri	2015-SGV-Ri	Summe	2015-SPFV-Gri	2015-SPNV-Gri	2015-SGV-Gri	Summe
				0	35	27	62	0	35	20	55

Quelle: DB Netz AG

Zahlen aus dem Jahr 2013 belegen, dass sich die Anzahl der Personenzüge im Vergleich zum Jahr 2009 auf dem Streckenabschnitt Unna - Soest in beide Richtungen von täglich 34 auf 35 bzw. 37 erhöht hat. Der Güterverkehr ist hingegen gleich geblieben bzw. hat in die Gegenrichtung von täglich 14 auf 9 Güterzüge abgenommen. Dennoch wird angenommen, dass sich der Güterverkehr bis zum Jahr 2025 von täglich 7 bzw. 9 (Gegenrichtung) auf 32 bzw. 38 (Gegenrichtung) erhöht.

Strecke 2103 (Streckenabschnitt Unna - Soest)										
IST (2013)	Richtung				Gegenrichtung				ges.	
	SPFV	SPNV	SGV	Summe	SPFV	SPNV	SGV	Summe		
22:00 - 06:00	0	6	1	7	0	6	7	13		
06:00 - 22:00	0	31	6	37	0	29	2	31		
	0	37	7	44	0	35	9	44	88	
Prognose 2025										
	SPFV	SPNV	SGV	Summe	SPFV	SPNV	SGV	Summe		
22:00 - 06:00	0	2	13	15	0	3	15	18		
06:00 - 22:00	0	32	19	51	0	31	23	54		
	0	34	32	66	0	34	38	72	138	

Quelle: DB Netz AG

Auswirkungen der Planung

Aus dem verkehrstechnischen Gutachten (Planungsbüro für Verkehrstechnik - PVT Essen, April 2009; Fortschreibung PVT, Essen, Oktober 2015) geht hervor, dass durch die Bündelung des Verkehrs im Bereich der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg und die vorgesehene Abbindung der Brandisstraße sowie unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums von einer erheblichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf dem Langenwiedenweg ausgegangen werden muss. Auf den anderen Straßen (z. B. Grafenstraße und Bahnhofstraße) sind geringere Verkehrszunahmen und z. T. auch Verkehrsabnahmen (südlicher Teil der Hammer Straße und Brandisstraße) zu erwarten.

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

Verfahren

entscheidende Ausgangspunkte

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

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

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

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

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

Freistellung von Bahnbetriebszwecken

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

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

Im Zuge des Rückbaus des 4. und 5. Gleises im Bereich des Plangebietes durch die Deutsche Bahn, werden Flächen frei, die z. B. vom Investor des Nahversorgungszentrums erworben und genutzt werden könnten. Diese Flächen müssten im Zuge der weiteren Planungen ebenfalls entwidmet werden.

weitere Schritte

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

Nach Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 102 und Abschluss der Planungsvereinbarung kann die Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg fortgesetzt werden. Außerdem können die Unterlagen für die erforderliche Kreuzungsvereinbarung zwischen Bahn und Stadt sowie für die Antragsstellung beim Eisenbahnbundesamt (EBA) zur Planfeststellung bzw. Plangenehmigung fertiggestellt werden. Die Planfeststellung bzw. Plangenehmigung ist für das gesamte Trogbauwerk im Bereich des „Langenwiedenweges“ sowie für den Bahnübergang Hammer Straße, der für Fußgänger und Radfahrer weiterhin geöffnet bleiben und lediglich für den Kfz-Verkehr gesperrt werden soll, erforderlich. Dementsprechend sind u. a. das Trogbauwerk und der Bahnübergang Hammer Straße im Bebauungsplan als Bahnanlage dargestellt. Den Antrag stellt die DB Netz AG als Infrastrukturunternehmen beim EBA.

Des Weiteren sind Finanzierungs- bzw. Förderanträge zu stellen und die erforderlichen Mittel bei Bund, Bahn, Land und Stadt einzuplanen. Danach kann mit der Ausschreibung, der Vergabe und dem Bau der Bahnunterführung begonnen werden.

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

3.2. Städtebaulicher Bestand

Plangebiet

Der nördliche Teilbereich des Plangebietes ist gekennzeichnet durch Wohnnutzung, Dienstleistungsangebote und Handwerksbetriebe. Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes befinden sich große ungenutzte Freiflächen. Der südliche Teilbereich des Plangebietes ist

geprägt durch das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude und seinen Vorplatz, den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) sowie den Park+Ride-Platz (P+R).

Umgebung

Der nördlich an das Plangebiet angrenzende Bereich ist hauptsächlich durch Wohn- und Gewerbenutzung geprägt. Südlich grenzen Wohn-, Büro- und Geschäftsgebäude sowie das Polizeigebäude an das Plangebiet an. Entlang der Hammer Straße haben sich verschiedene Betriebe angesiedelt, wie z. B. der Mineralöl- und Holzhandel Rubart, die KFZ-Werkstatt Hellmich, der Reifenservice Lütke sowie der Klavierbetrieb Ax.

Außerdem befindet sich im Bereich Langenwiedenweg / Brandisstraße ein Rewe-Markt, der am derzeitigen Standort aufgrund der begrenzten Grundstücksgröße eingeschränkte Entwicklungsperspektiven hat.

3.3. Natur und Landschaft

In dem seit dem 24.08.2012 rechtskräftigen Landschaftsplan VI „Werl“ ist für den Geltungsbereich eine Siedlungsfläche, die sich außerhalb der Festsetzungsräume befindet dargestellt. Landschaftsrechtliche Schutzausweisungen bestehen nicht.

Artenschutz

Im September 2009 wurde durch das Planungsbüro LökPlan ein artenschutzrechtliches Fachgutachten zum Bebauungsplan Nr. 102 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.

Zur Beurteilung der planungsrelevanten Arten wurde das Fachinformationssystem (FIS) „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ (<http://www.naturschutzinformationennrw.de/artenschutz/de/start>) des LANUV (2015) zu den bislang bekannten Vorkommen ausgewertet. Hier wird für jeden Messtischblatt-Quadranten (MTB-Q) in Nordrhein-Westfalen eine aktuelle Liste aller im Bereich des MTB nach dem Jahr 1990 nachgewiesenen planungsrelevanten Arten angegeben. Die Abfrage erfolgte für die Messtischblatt-Quadranten 4413-1 und 4413-2 „Werl“. In der Tabelle 1 auf S. 9 der Artenschutzprüfung (aktualisierte Fassung, Oktober 2015, LökPlan, Anröchte) sind die nach dem FIS „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ zu erwartenden bzw. potentiell vorkommenden planungsrelevanten Tierarten aufgeführt. Es handelt sich dabei insgesamt um Vorkommen von 42 Arten: 8 Säugetier- bzw. Fledermausarten sowie 34 Vogelarten. Weitere Fundortangaben wurden bereits im Jahr 2009 bei der Biologischen Station im Kreis Soest bzw. der Arbeitsgemeinschaft Biologischer Umweltschutz im Kreis Soest e.V. sowie der unteren Landschaftsbehörde des Kreises Soest nachgefragt und im Oktober 2015 aktualisiert. Überdies wurden Geländebegehungen durch das Planungsbüro LökPlan vorgenommen.

Bei Umsetzung der Planung werden Gehölze, die potenziell als Horst- oder Höhlenbaum verschiedener Vogelarten bzw. als Quartierbaum von Fledermausarten dienen können, beseitigt und Gebäude, die potentiell Quartiere für diese Arten bieten können, abgebrochen, jedoch gibt es nach den aktuell vorliegenden Erkenntnissen keine konkreten Hinweise auf das Vorkommen der o. g. Arten im Bebauungsplangebiet.

Maßnahmen

Aus Vorsorgegründen und zur Risikominimierung ist im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes eine landschaftsökologische Baubegleitung vorzusehen, die bei der Rodung entsprechender Bäume und dem Abriss der Gebäude sicherstellt, dass etwaig doch betroffene Individuen planungsrelevanter Arten soweit als möglich geschützt und ggf. umgesiedelt werden. Das heißt, dass unmittelbar vor den Abbruch- und Fällarbeiten eine Kontrolle erfolgen sollte, die sicherstellt dass keine Tiere direkt betroffen werden. Dabei sollte auf Fraß- und Kots Spuren, Urinflecken sowie tote Tiere und offensichtliche Hangplätze geachtet werden. Die Abrissarbeiten der Gebäude sollten vorzugsweise im Oktober / November durchgeführt und abgeschlossen werden um eine mögliche Gefährdung von Fledermäusen in ihrem Winterquartier auszuschließen.

Die im Rahmen der Baubegleitung durchzuführenden Untersuchungen sind zu protokollieren und unverzüglich der zuständigen Unteren Landschaftsbehörde zur Verfügung zu stellen.

Die bei Rodungsarbeiten anfallenden Stämme sollten teilweise als stehendes und liegendes Totholz an geeigneter Stelle im B-Planbereich oder seines unmittelbaren Umfeldes (z. B. im Bereich des Kurparkes) eingebracht werden, um auch zukünftig ein Quartierpotential anzubieten. Darüber hinaus können im Rahmen des Neubaus von Gebäuden und der Anpflanzung von Gehölzen Maßnahmen einbezogen werden, die geeignete Nist- und Quartiermöglichkeiten für die o. g. Arten anbieten. Hierzu wird auf die Abb. 11 und Abb. 12 auf S. 29 und 30 der Artenschutzprüfung (aktualisierte Fassung, Oktober 2015, LökPlan, Anröchte) verwiesen. An geeigneten Stellen an bestehenden bleibenden Gehölzen und neu zu errichtenden oder schon vorhandenen Gebäuden sollten Nistangebote und Fledermauskästen angebracht werden (Kästen für Falken und Eulen, Nisthilfen für Schwalben und Mauersegler, Quartiere für Fledermäuse - auch mit Eignung als Winterquartier, insgesamt 30 Stück).

Die Maßnahmen sind mit der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Soest abzustimmen.

Im Allgemeinen ist bei der Bauausführung ist etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren. Als vorsorgliche Maßnahme sollten Gehölzentnahmen nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. / 29. Februar (außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten) erfolgen. Des Weiteren sind die Vorgaben des § 39 (5) Satz 2 BNatSchG zu beachten.

Unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Maßnahmen kann nach dem aktuellen Kenntnisstand davon ausgegangen werden, dass keine planungsrelevante Art bei Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 102 erheblich beeinträchtigt wird und daher keine Verbotsstatbestände nach §44 BNatSchG erfüllt werden.

Umweltprüfung

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

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

Ausgleich des Eingriffs

Der Ausgleich des Eingriffs ist auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ bzw. des bestehenden Baurechts gem. § 34 BauGB (Innenbereich) zu ermitteln. Nach § 1a (3) Satz 6 BauGB ist ein Ausgleich nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren.

Darüber hinaus gelten nach § 4 (2) Nr. 1 Landschaftsgesetz Vorhaben auf Flächen, die in der Vergangenheit für verkehrliche Zwecke genutzt waren nicht als Eingriff.

Begrünungsmaßnahmen

Im Bereich des nördlichen Kreisverkehrs sind zwei Flächen zum Anpflanzen von standortgemäßen Laubbäumen und Sträuchern gem. § 9 (1) 25 a BauGB festgesetzt.

Eine Grünfläche ist - ähnlich wie rechtskräftigen im Bebauungsplan Nr. 33 - zwischen Bahnlinie und neuer Trasse Hammer Straße festgesetzt. Eine weitere Grünfläche ist im Bereich des am Langenwiedenweg gelegenen Baudenkmals (Heiligenhäuschen) ausgewiesen.

Östlich des Einmündungsbereiches der Straßen An der Bundesbahn / Langenwiedenweg ist eine alte Linde vorhanden, die gem. § 9 (1) 25 b BauGB zu erhalten ist.

Das Alter der Linde wird auf ca. 150 Jahre geschätzt. Aufgrund des weitgehend unversiegelten Traufbereiches hat sie sich zu einem mächtigen stadtbildprägenden Baum entwickelt. Es handelt sich um einen vitalen Baum ohne erkennbare äußere Schäden, der in der Vergangenheit durch Sicherungs- und Pflegemaßnahmen in seiner Entwicklung gefördert wurde. Es ist sicher zu stellen, dass der Traufbereich in seinem jetzigen Zustand erhalten bleibt. Beschädigungen an Baum und Wurzel sind zu vermeiden. Außerdem sind im nördlichen Plangebiet am Langenwiedenweg Bäume zum Erhalt festgesetzt.

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

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

Diese Festsetzungen tragen auch zur Kompensation der bei Planumsetzung wegfallenden Bäume entlang des heutigen Langenwiedenweges bei.

4. Erläuterungen zu den Planfestsetzungen

4.1. Städtebauliche Konzeption

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

Unverändert gegenüber der rechtskräftigen Planung bleibt, dass die Straßen Alter Keller und Brandisstraße abgebunden und mit einer Wendemöglichkeit versehen werden. Resultierend daraus ist nach Herstellung der Bahnunterführung die heutige Einbahnregelung in der Brandisstraße aufzuheben, um die Erschließung der an die Brandisstraße angrenzenden Grundstücke zu gewährleisten. Ebenso ist die Erschließung der an die südliche Hammer Straße angrenzenden Grundstücke sicher zu stellen. Die Straßenräume sind entsprechend umzugestalten. Ferner soll an dieser Stelle eine Überquerungsmöglichkeit der Bahnlinie für Fußgänger und Radfahrer bestehen bleiben und damit die direkte Verbindung zur Fußgängerzone erhalten werden.

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

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

Aufgrund der Anregungen in Bezug auf das Grundstück Brandisstraße 5, die im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB, die im Zeitraum vom 20.07.2015 bis einschl. 28.08.2015 durchgeführt wurde, eingegangen sind, wurde das Büro Hoffmann & Stakemeier erneut beauftragt. Unter der Vorgabe, den Flächeneingriff auf dem Grundstück Brandisstraße 5 (Flur 29, Flurstück 406) zu vermeiden, wurde die Verkehrsplanung im Bereich nördlich der Bahnlinie überarbeitet. Der geplante nördliche Kreisverkehr wurde in Richtung Süd-Osten (zur Bahnlinie hin) verschoben. Die geplante Trasse zur Anbindung der Hammer Straße an den Kreisverkehr wurde ebenfalls näher an die südlich gelegene Bahnlinie herangeführt. Dadurch kann von der Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstückes Brandisstraße 5 abgesehen werden. Zudem ist durch die geänderte Lage des nördlichen Kreisverkehrs eine Optimierung der Höhengestaltung für den Bereich des Kreisverkehrs und der angrenzenden Nebenbereiche möglich.

Im Zusammenhang mit der verkehrlichen Umgestaltung sollen städtebauliche Missstände beseitigt werden. Überdies wird die Reaktivierung brachgefallener Bahnflächen nördlich der Bahnlinie durch die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums verfolgt, um langfristig ei-

nen attraktiven und zeitgemäßen Standort für eine wohnortnahe Versorgung mit Sortimenten des täglichen Bedarfs im nördlichen Stadtgebiet zu sichern.

Ein weiterer Baustein ist die Umgestaltung des Bahnhofes.

Teilbereiche

Bahnunterführung Langenwiedenweg

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

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

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

Hammer Straße

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

Die verkehrliche Neuordnung der bestehenden Hammer Straße führt zu 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. Hier ist z. B. der ansässige Betrieb des Kraftfahrzeug- und Kfz-Zubehörbereichs zu nennen. Standortverlagerungen können nicht ausgeschlossen werden. Für verlagerungswillige Unternehmen befinden sich im nördlichen Stadtgebiet Alternativstandorte. In der Straßenausbauplanung der festgesetzten Mischverkehrsfläche ist die Erreichbarkeit der an die Hammer Straße und an die Straße Alter Keller angrenzenden Grundstücke, insbesondere der Betriebe mit Anliefer- und Kundenverkehr, zu berücksichtigen.

Die neue Führung der Hammer Straße (auf nördlicher Seite der Bahnlinie) verläuft u. a. über Flächen der Firma Holz Rubarth GmbH und des Mineralölhandels Rubart. Zur teilw. Kompensation bzw. zur Arrondierung der Betriebsfläche stehen angrenzende städtische Flächen (Flur 29, Flurstück Nr. 101 und 102) zur Verfügung. Im Rahmen der Aktualisierung der verkehrsplanerischen Untersuchung aus dem Jahr 2009 (Hoffmann & Stakemeier Ingenieure GmbH, Büren, Oktober 2015) wurde die geplante Trasse zur Anbindung der Hammer Straße an den Langenwiedenweg über einen Kreisverkehr näher an die südlich gelegene Bahnlinie herangeführt. Dadurch steht der Holz Rubarth GmbH und dem Mineralölhandel Rubart eine

größere zusammenhängende Fläche zur Verfügung, jedoch bedingt dies den Wegfall des stadtbildprägenden Wohngebäudes Hammer Straße 24 und der dahinter liegenden Bebauung. Im Jahr 2010 hat der Grundstückseigentümer eine ähnliche Variante favorisiert und sich dafür ausgesprochen, die geplante Straße möglichst nah an die Bahnlinie heran zu führen, um eine größere bzw. zusammenhängende Betriebsfläche zu erhalten. In einem Gespräch im September 2015 wurde diese Aussage bestätigt.

In der Sitzung des Planungs- und Bauausschusses am 02.12.2008 hat die Verwaltung der Stadt Werl darauf hingewiesen, dass die Planung der Bahnunterführung Hammer Straße aus dem Jahr 1995 ein Steigungsverhältnis von 8 % auf beiden Seiten vorsieht und somit nicht den aktuellen Vorgaben der Barrierefreiheit entspricht. Die Behindertenarbeitsgemeinschaft Kreis Soest (BAKS) bekräftigt in ihrer Stellungnahme vom 30.07.2009 diese Aussage, indem sie darauf hinweist, dass ein Längsgefälle von 6 % nicht überschritten werden darf, da eine Rampe mit einem Gefälle > 6 % für Rollstuhlfahrer nicht nutzbar ist.

Es wurden in Bezug auf den Bahnübergang Hammer Straße verschiedene Varianten untersucht mit dem Ergebnis, dass eine barrierefreie Lösung als Unter- oder Überführung der Bahnlinie aufgrund der beengten örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung der beabsichtigten Verknüpfung der Hammer Straße mit dem Langenwiedenweg nicht realisierbar ist. Der in der ursprünglichen Planung verankerte Trog für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des bestehenden Bahnüberganges Hammer Straße ist unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit und aus städtebaulicher Sicht eine heute nicht mehr zu vertretende Lösung.

Im Planungs- und Bauausschusses am 14.05.2009 wurde der Politik dieses Ergebnis mitgeteilt und vorgeschlagen, aus Gründen der Vorgaben zur Sicherheit und Barrierefreiheit auf den geplanten Trog für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Hammer Straße zu verzichten und als Kompensation die geplante Bahnunterführung Langenwiedenweg, statt des bislang einseitig geplanten Geh- und Radweges, nunmehr mit einem beidseitigen Geh- und Radweg weiter zu planen. Dieser Vorschlag wurde von der Politik nicht mitgetragen. Seitens der Politik wird eine höhengleiche und behindertengerechte Querung der Bahnlinie für Fußgänger und Radfahrer an der Hammer Straße gefordert.

Da in Bezug auf den Erhalt des Bahnüberganges Hammer Straße für Fußgänger und Radfahrer kein Einvernehmen mit der DB Netz AG erzielt werden konnte, hat die Verwaltung der Politik in der Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 21.06.2011 erneut vorgeschlagen, das Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ auf Grundlage der Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg mit einem beidseitigem Fuß- und Radweg und der ersatzlosen Schließung des Bahnüberganges Hammer Straße fortzuführen (s. Beschlussvorlage Nr. 365). Entgegen des Vorschlags wurde die Verwaltung mit Ratsbeschluss vom 14.07.2011 beauftragt, das Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ auf Grundlage der Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg mit einem beidseitigem Fuß- und Radweg und eines höhengleichen Bahnüberganges für Fußgänger und Radfahrer an der Hammer Straße fortzuführen.

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 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.

Im Rahmen der Bauleitplanung konnte keine einvernehmliche Lösung mit der DB Netz AG erzielt werden, so dass dieser Konflikt auf nachgelagerter Ebene (Planungs- / Kreuzungsvereinbarung, Planfeststellung / -genehmigung) zu lösen ist.

Der bestehende Bahnübergang zählt zur Bahnanlage, die dem Fachplanungsvorbehalt für Eisenbahnverkehr unterliegt. Da die Planungshoheit demzufolge nicht bei der Stadt liegt, wurden keine Festsetzungen getroffen, dennoch wurden entsprechende Darstellungen in den Plan aufgenommen. Ebenso wurde die Zielvorstellung eines barrierefreien Tunneldurchstiches am Bahnhof im Plan dargestellt, die auf nachgelagerter Ebene in Abstimmung mit der DB Netz AG sowie der DB Station&Service AG zu konkretisieren ist.

Nahversorgungszentrum

Nördlich der Bahnlinie ist zur wohnortnahen Versorgung ein Sonstiges Sondergebiet (SO) für großflächige Einzelhandelsbetriebe mit der Zweckbestimmung „Nahversorgungszentrum“ gem. § 11 BauNVO festgesetzt. Im nördlichen Siedlungsbereich leben ca. 6.000 Menschen. Allgemein zulässig sind in diesem Sondergebiet ein Lebensmittelsupermarkt, ein Lebensmittel-discounter und ein Getränkemarkt mit einer maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche von 3.200 m². Die Ansiedlung eines Drogeriemarktes ist aufgrund der Lage außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches nicht zulässig.

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.

Ferner wurde festgestellt, dass das Vorhaben an dem geplanten Standort verträglich ist.

Des Weiteren ist die Planung des Nahversorgungszentrums mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 m² gem. § 34 Landesplanungsgesetz (LPIG) NRW an die Ziele der Raumordnung angepasst.

Die Entwicklung des Nahversorgungszentrums wird sich voraussichtlich negativ auf den heutigen Rewe-Standort auswirken. Vor dem Hintergrund, dass eine, den Marktanforderungen gerecht werdende Erweiterung des Rewe-Marktes an dem jetzigen Standort nur eingeschränkt möglich ist, kann das geplante Nahversorgungszentrum einen zukunftsfähigen Alternativstandort bilden.

Das Grundstück des heutigen Rewe-Marktes liegt in einem, im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzten, Mischgebiet, in dem u. a. Einzelhandelsbetriebe zulässig sind. Die Einzelhandelsnutzungen sind nicht eingeschränkt. Um zu vermeiden, dass sich bei einer möglichen Umsiedlung des Rewe-Marktes in das geplante Nahversorgungszentrum eine Folgenutzung auf dem jetzigen Rewe-Grundstück ansiedelt, die nicht im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches ist, wurde im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss der Stadt Werl am 21.06.2011 der Beschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ gefasst. Das Verfahren wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ durchgeführt.

Im Zuge eines konkreten Ansiedlungsvorhabens ist eine genaue Prüfung in Bezug auf die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen erforderlich.

Park & Ride-Anlage und barrierefreier Zugang auf der Nordseite des Bahnhofes

Zur Anbindung des nördlichen Stadtgebietes an den Bahnhof ist eine Verlängerung des vorhandenen Personentunnels und die Errichtung einer Rampe oder optional die Installation eines Aufzuges vorgesehen. Dadurch kann die fußläufige Verbindung zum wichtigen ÖPNV-

Knotenpunkt deutlich verbessert und eine aus städtebaulicher Sicht sinnvolle Durchlässigkeit zur Innenstadt hergestellt werden.

Im Zusammenhang mit dem nördlichen barrierefreien Zugang ist die Anlage von Stellplätzen bzw. eine Teilverlagerung der Stellplätze von der Südseite auf die Nordseite des Bahnhofes geplant. Der nördlich an die Bahnanlage angrenzende Bereich des im Jahr 2013 abgebrochenen Lagerschuppens ist hierfür vorgesehen.

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.

Bahnhofsvorplatz auf der Südseite des Bahnhofes

Südlich der Bahnlinie befindet sich das unter Denkmalschutz gestellte ehemalige Empfangsgebäude, das als Kultur- und Eventzentrum genutzt wird. Nach umfangreichen Sanierungsarbeiten 2004 / 2005 wurde es im Jahr 2006 der Öffentlichkeit als Denkmal des Monats vorgestellt. Damit wurde ein wichtiger Impuls im Bereich des Bahnhofes gesetzt. Mit dem westlich des Empfangsgebäudes errichteten barrierefreien Zugang zum Bahnsteig wurde ein weiterer Baustein im Bahnhofsareal realisiert.

In einem nächsten Schritt soll eine Bike+Ride-Anlage errichtet werden, da gegenwärtig am Bahnhof weder ausreichend noch an den Anforderungen angepasste Fahrradabstellanlagen vorhanden sind. Tagsüber werden mehr als 100 Fahrräder am Bahnhof abgestellt. Durch die unattraktiven Abstellplätze und die Nutzung von freien Plätzen zum Zweck von ungeordneten Parken wird das Erscheinungsbild des Bahnhofsvorplatzes negativ beeinflusst. Mit einem ausreichenden und attraktiven Angebot für das Fahrradparken können Missstände behoben, der Bahnhofsvorplatz städtebaulich aufgewertet und Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern vermieden werden. Des Weiteren trägt die geplante Bike+Ride-Anlage zur Optimierung der Vernetzung der Verkehrsmittel Bus, Bahn und Fahrrad bei und es können Hemmschwellen, das Rad für den täglichen Weg zum Bahnhof zu nutzen abgebaut werden. Die Bike+Ride-Anlage wird in Modulbauweise zunächst an der westlichen Seite des Bahnhofesgebäudes, in unmittelbarer Nähe des Zugangs zu den Bahnsteigen, errichtet. Der Standort der Bike+Ride-Anlage westlich des Empfangsgebäudes hat sich unter Berücksichtigung der heutigen Gegebenheiten als geeignet erwiesen. Im Zuge der Umsetzung der Bahnunterführung kann die Anlage aufgrund der Modulbauweise auf die östliche Seite des Bahnhofesgebäudes verlegt werden.

Neben der geplanten Bike+Ride-Anlage soll im Bereich des Bahnhofsvorplatzes eine Vorfahrt aus östlicher Richtung bis zum Empfangsgebäude zum Ein- und Aussteigen der Bahnreisenden (Kiss+Ride) angeboten werden. Zusätzlich sind Taxi- und Behindertenparkplätze vorgesehen. Weiterhin sollen die vorhandenen Bushaltestellen näher an den Zugang zu den Gleisen verlegt werden, um die Erreichbarkeit für die ÖPNV-Benutzer zu verbessern. Grundsätzlich wird angestrebt, den Bahnhof als ÖPNV-Schnittstelle aufzuwerten.

Überbaubare Fläche an der Grafenstraße (MI 1)

Aufgrund der beschriebenen Umgestaltung des Bahnhofes besteht die Möglichkeit, auf einer ca. 1.000 m² großen Fläche an der Grafenstraße u. a. Dienstleistungs- und Wohnnutzungen anzusiedeln. Unter Berücksichtigung des zentralen Versorgungsbereiches und vorhandener Einzelhandelsnutzungen in der Bahnhofstraße sind Einzelhandelsbetriebe auf nicht zentrenrelevante Sortimente beschränkt. Demzufolge sind Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten nicht zulässig.

4.2. Art der baulichen Nutzung

In Anlehnung an den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 sind hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 Mischgebiete (MI), Verkehrs- und Grünflächen sowie als Bahnanlage gekennzeichnete Flächen festgesetzt.

Mischgebiete

Aus städtebaulichen Gründen wurde eine Gliederung in MI 1, MI 2 und MI 3 vorgenommen.

In den ausgewiesenen Mischgebieten MI 1, MI 2 und MI 3 sind gem. § 6 BauNVO zulässig:

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

In Bezug auf die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben wurden unter der Zielsetzung, die Attraktivität und die Versorgungsfunktion des Stadtkerns zu sichern und zu fördern Einschränkungen vorgenommen.

* Einzelhandelsbetriebe (§ 6 (2) Nr. 3 BauNVO) sind im MI 1 mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten zulässig. Liste der nicht zentrenrelevanten Sortimente:

- Bad-, Sanitäreinrichtungen und -zubehör
- Bauelemente, Baustoffe
- Beleuchtungskörper, Lampen
- Beschläge, Eisenwaren
- Bodenbeläge, Teppiche, Tapeten
- Boote und Zubehör
- Brennstoffe, Mineralerzeugnisse
- Büromöbel und -maschinen
- Erde, Torf
- Farben, Lacke
- Fliesen
- Fahrzeuge aller Art und Zubehör
- Gartenhäuser, -geräte
- Herde, Öfen
- Holz
- Installationsmaterial
- Küchen
- Möbel
- Pflanzen und Gefäße
- Rolläden, Markisen
- Werkzeuge
- Zäune
- Matratzen
- Tierfutter

Zentrenrelevante Sortimente sind nicht zulässig. Damit wird einer städtebaulich erwünschten Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit innenstadtrelevanten Sortimenten und Branchen im zentralen Versorgungsbereich Rechnung getragen.

Des Weiteren sind im MI 1 Gartenbaubetriebe und Tankstellen zulässig.

* Einzelhandelsbetriebe (§ 6 (2) Nr. 3 BauNVO) sind im MI 2, analog zum benachbarten „Rewe-Grundstück“, nur zulässig

- mit einem nicht zentrenrelevanten Sortiment (siehe Liste) und
- mit einem nahversorgungsrelevanten Kernsortiment mit dem Schwerpunkt auf Lebensmittel (Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Tabakwaren, Fach-Einzelhandel mit Nahrungsmitteln) und einem ergänzenden nahversorgungsrelevanten Randsortiment (Drogerieartikel wie Wasch-, Putz-, Reinigungsmittel u. ä. sowie Heim- und Kleintierfutter) sowie einem Randsortiment, welches ~~nicht zentrenrelevante~~ und zentrenrelevante Sortimente (s. Auflistung in der BBE-Strukturuntersuchung zum Einzelhandel Werl von 2005, S. 62) umfasst, und Aktionsartikel zulässig. Zentrenrelevante Sortimente und Aktionsartikel dürfen zusammen jedoch nur maximal 5 % der Verkaufsfläche einnehmen. ~~darf,~~ zulässig.

Des Weiteren sind im MI 2 Gartenbaubetriebe und Tankstellen zulässig.

* Einzelhandelsbetriebe (§ 6 (2) Nr. 3 BauNVO) sind im MI 3 mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten (s. Liste) und Sortimenten, die in Verbindung mit dem ÖPNV der Versorgung Reisender dienen (Reisebedarf) zulässig. Damit werden an dieser Stelle Nutzungen zugelassen, die zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Schnittpunktes beitragen können. Aufgrund der geringen Flächengröße wird nicht von erheblichen negativen Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich ausgegangen.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind im MI 3 aufgrund der Lage in direkter Nachbarschaft zum Empfangsgebäude und geringen Flächengröße nicht zulässig. Im näheren Umfeld ist jedoch die Möglichkeit gegeben, Gartenbaubetriebe und Tankstelle zu errichten.

Sonstiges Sondergebiet (SO) „Nahversorgungszentrum“

Im nord-östlichen Plangebiet ist auf einer Teilfläche von ca. 1,3 ha ein Sonstiges Sondergebiet (SO) für den großflächigen Einzelhandel mit der Zweckbestimmung: „Nahversorgungszentrum“ gem. § 11 BauNVO festgesetzt. Allgemein zulässig sind in diesem Sondergebiet ein Lebensmittelsupermarkt, ein Lebensmitteldiscounter und ein Getränkemarkt mit einer maximal zulässigen Gesamtverkaufsfläche von 3.200 m². Die Ansiedlung eines Drogeriemarktes ist aufgrund der Lage außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches nicht zulässig. Vor dem Hintergrund, dass nach § 11 (3) Satz 3 BauNVO Auswirkungen bei der Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe i. d. R. anzunehmen sind, wenn die Geschossfläche 1.200 m² überschreitet, wurden im Sinne der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches (Innenstadt mit räumlich stark konzentriertem Einzelhandelsbesatz) Einschränkungen hinsichtlich der zulässigen Sortimente vorgenommen. Demnach sind Einzelhandelsbetriebe (§ 6 (2) Nr. 3 BauNVO) mit einem nahversorgungsrelevanten Kernsortiment mit dem Schwerpunkt auf Lebensmittel (Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Tabakwaren, Fach-Einzelhandel mit Nahrungsmitteln) und einem ergänzenden nahversorgungsrelevanten Randsortiment (Drogerieartikel wie Wasch-, Putz-, Reinigungsmittel u. ä. sowie Heim- und Kleintierfutter) sowie einem Randsortiment, welches nicht zentrenrelevante und zentrenrelevante Sortimente umfasst, und Aktionsartikel zulässig. Zentrenrelevante und nicht zentrenrelevante Sortimente sowie Aktionsartikel dürfen zusammen jedoch nur maximal 320 m² (5 % der Gesamtverkaufsfläche) einnehmen. ~~darf,~~ zulässig Zentrenrelevante Sortimente dürfen davon jedoch nur bis zu 5 % der Gesamtverkaufsfläche ausmachen.

Die Zulässigkeit eines ergänzenden Randsortiments und von Aktionsartikeln ist erforderlich, da z. B. Vollsortimenter als Randsortiment ein vielfältiges Warenangebot mit und zum Teil ständig wechselnden Aktionsartikeln (z. B. „Tchibo-Ecke“) besitzen. Da für diese Warenangebote eine abschließende Liste mit zulässigen Sortimenten kaum definierbar ist, wurde eine Begrenzung des maximal zulässigen Anteils an der Verkaufsfläche vorgenommen. Durch diese Beschränkung kann sichergestellt werden, dass durch die Randsortimente und Aktionsartikel keine erhebliche Beeinträchtigung anderer Versorgungsbereiche bzw. von ortsansässigen, kleinteiligen Fachmärkten erfolgt.

Ausschluss von Vergnügungsstätten

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

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

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

4.3. Maß der baulichen Nutzung

Im nördlichen Plangebiet ist mittels Baugrenzen ein Baufeld festgesetzt, das sich ungefähr vom Langenwiedenweg bis an die Plangebietsgrenze im Osten erstreckt. Es umschließt die vorhandene Bebauung im westlichen Teilbereich und ermöglicht eine flexible bauliche Nutzung im östlichen Teilbereich. Im westlichen Plangebiet wurden die im Bebauungsplan Nr. 33 festgesetzten Baufelder an die zugrunde liegende Straßenführung angepasst. Überdies sind im Bereich des Bahnhofes Baufelder ausgewiesen, um den Bahnhofsvorplatz durch geeignete Maßnahmen aufzuwerten.

In Anlehnung an den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 ist im Allgemeinen Wohngebiet (WA) und im Mischgebiet (MI 1, MI 2 und MI 3) gem. § 16 BauNVO eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 sowie im Sonstigen Sondergebiet (SO) von 0,8 festgesetzt.

Die Geschossflächenzahl (GFZ) beträgt im Allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet (MI 1, MI 2 und MI 3) 0,8. Im Sondergebiet ist eine GFZ von 1,6 festgesetzt.

Im Sondergebiet wird die Zahl der Vollgeschosse auf maximal zwei begrenzt. Hierdurch besteht hinreichende Flexibilität für die Realisierung eingeschossiger Hallengebäude und zweigeschossiger Baukörper. Im Mischgebiet ist ebenfalls die Errichtung von ein- bis zweigeschossigen Gebäuden zulässig. Eine Ausnahme bilden der östlich an den Langenwiedenweg angrenzende Bereich (MI 2) mit straßenbegleitender Bebauung und die am Bahnhofsvorplatz gelegene Fläche mit dem Bahnhofsgebäude. Hier ist eine zwingende Zweigeschossigkeit vorgegeben.

4.4. Bauweise

In den Mischgebieten MI 1, MI 2 und MI 3 ist eine offene Bauweise festgesetzt. Im Sondergebiet ist eine Abweichung von der offenen Bauweise gem. § 22 (4) BauNVO zulässig. Es ist die Errichtung von Gebäuden über 50 m Länge möglich, um den betrieblichen Erfordernissen im Einzelfall gerecht werden zu können.

5. Erschließung

Verkehr

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

Für das Bahnhofsumfeld wurde im November 2007 von dem Planungsbüro für Verkehrstechnik (PVT, Essen) ein verkehrstechnisches Gutachten, insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg und des geplanten Nahversorgungszentrums, erstellt. In dem Gutachten wird empfohlen, das Nahversorgungszentrum über die Straße An der Bundesbahn und über die östlich gelegene Industriestraße zu erschließen. Demnach ist eine Verknüpfung der Straße An der Bundesbahn mit dem Langenwiedenweg vorgesehen. Um den Verkehrsfluss am Knotenpunkt Langenwiedenweg / An der Bundesbahn zu optimieren, sind Aufstellflächen für die Linksabbieger vorgesehen. Die Straße An der Bundesbahn dient zur Abwicklung des anfahrens und abfließenden PKW-Verkehrs mit Anbindung an den Langenwiedenweg im Westen und an die Industriestraße im Osten. Die nördlich gelegene Straße An der Kleinbahn dient vorrangig dem Anliegerverkehr zur Erschließung der dortigen Bebauung. Unter Einhaltung schalltechnischer Vorgaben kann diese Straße vom LKW-Verkehr zur Andienung des Nahversorgungszentrums genutzt werden. Am östlichen Ende der Straße ist eine Wendemöglichkeit vorgesehen. Weiterhin soll eine großzügige Achse für Fußgänger und Radfahrer in Nord-Süd-Richtung zwischen den Straßen An der Kleinbahn und An der Bundesbahn angelegt und ein Platz mit entsprechendem Aufenthaltscharakter integriert werden. Die Erschließung des geplanten Nahversorgungszentrums ist vertraglich zu regeln.

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

Bei Realisierung der Bahnunterführung Langenwiedenweg wird die Brandisstraße vom Langenwiedenweg abgebunden. Zur Erschließung des Grundstückes Brandisstraße 5 ist eine 4,00 m breite Mischverkehrsfläche festgesetzt, die in einen Fuß- und Radweg mündet. Der Fuß- und Radweg schließt an eine ausgewiesene Verkehrsfläche (Verbindung der Hammer Straße und des Langenwiedenweges durch einen Kreisverkehr) an. Demzufolge ist trotz Abbindung der Brandisstraße vom Langenwiedenweg eine Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer gegeben.

Ver- und Entsorgung

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

Entwässerung

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

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

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.

6. Sonstige Belange

6.1. Grundwasser

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

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

6.2. Immissionsschutz

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung (Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund, November 2015) wurden die verkehrsbedingten Geräuschimmissionen (Straße und Schiene) im Plangebiet untersucht.

Bezogen auf die vorhandene Bebauung innerhalb und außerhalb des Plangebietes wurden die Geräuschimmissionen durch Straßenverkehrslärm auf den Straßen:

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

für das heutige Verkehrsaufkommen (Analyse 2015) sowie das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen (Prognose 2025) ermittelt.

Alle weiteren Verkehrswege im Plangebiet sind aufgrund ihrer geringen Verkehrsbelastungen als untergeordnet anzusehen und wurden demzufolge nicht näher untersucht.

Straßenverkehrslärm unter Berücksichtigung des geplanten Nahversorgungszentrums

Die zukünftig zu erwartenden Geräuschemissionen durch Straßenverkehrslärm (Prognose 2025) wurden den Geräuschemissionen durch den Straßenverkehrslärm auf Grundlage der heutigen Straßenführung mit dem gewerblich bedingten Straßenverkehrslärm des geplanten Nahversorgungszentrums (Prognose 2025) gegenübergestellt und die sich aus der Errichtung des Nahversorgungszentrums ergebenden Erhöhungen der Geräuschemissionen abgeleitet.

Beurteilung nach DIN 18005 (Nahversorgungszentrum)

Zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der Bauleitplanung nach dem Baugesetzbuch und der Baunutzungsverordnung sind im Regelfall den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen entsprechende schalltechnische Orientierungswerte für den Beurteilungspegel zuzuordnen. In allgemeinen Wohngebieten sollten die Werte von 55 dB(A) am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) und 45 dB(A) in der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) eingehalten werden. In Mischgebieten sind die Orientierungswerte für den Beurteilungspegel mit 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht höher und damit ist der Schutzanspruch geringer.

Überdies haben das Umweltbundesamt und die Weltgesundheitsorganisation (WHO) aus Untersuchungen der Lärmwirkungsforschung entsprechende Zielwerte zur Lärmbekämpfung abgeleitet. Sie beziehen sich auf den Mittelungspegel außerhalb von Wohnungen, um auch die Außenwohnbereiche zu schützen. Zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken sollten 65 dB(A) außen im Tageszeitraum nicht überschritten werden. Im Nachtzeitraum sollte die Belastung von Wohn-, Misch- und Kerngebieten einen Immissionswert von 55 dB(A) nicht überschreiten.

Durch das heutige Verkehrsaufkommen (Analyse 2015) ergeben sich im Plangebiet - ein bereits bebauter innerstädtischer Bereich mit Vorbelastungen - an den, im schalltechnischen Gutachten untersuchten Immissionsaufpunkten (s. Lageplan, Anlage 1.1 des Gutachtens, Nov. 2015) im Tages- / Nachtzeitraum sowohl Unter- als auch Überschreitungen der Orientierungswerte nach der DIN 18005 für ein WA-Gebiet und ein MI-Gebiet.

An einigen Immissionsaufpunkten (IP) werden die oberen Grenzwerte von 70 dB(A) tags und / oder 60 dB(A) nachts überschritten bzw. erreicht. Dazu zählen die IP 07 (Bahnhofstraße 4), 08 (Bahnhofstraße 6), 09 (Grafenstraße 10) und 11 (Grafenstraße 11).

Unter der Annahme, dass die Verkehrszahlen in den nächsten Jahren weiter zunehmen (1 % Verkehrssteigerung pro Jahr) ergeben sich für die Prognose 2025 hinsichtlich der Geräuschemissionen durch den Straßenverkehrslärm Zunahmen von teilweise 1 dB(A) tags sowie nachts. Eine Zunahme von 1 dB(A) ist zwar kaum wahrnehmbar, jedoch wird dadurch bspw. am IP 02 (Hammer Straße 25) nachts der obere Grenzwert von 60 dB(A) erreicht.

Werden zudem die gewerblich ausgelösten Verkehre des geplanten Nahversorgungszentrums berücksichtigt, sind an den untersuchten Immissionsaufpunkten im Tageszeitraum Pegelzunahmen von $\Delta L = 0,1$ dB bis max. $\Delta L = 4,9$ dB und im Nachtzeitraum Pegelzunahmen von $\Delta L = 0,1$ dB bis max. $\Delta L = 5,9$ dB zu erwarten.

Aufgrund der vorgesehenen Erschließung des Nahversorgungszentrums über die Straßen An der Bundesbahn und an der Kleinbahn ergeben sich in diesen Bereichen auch die höchsten Pegelzunahmen, wie am IP 16 (An der Bundesbahn 1) tags 4 dB und nachts 5 dB, am IP 23 (An der Kleinbahn 5) tags 3 und nachts 5 dB sowie am IP 24 (An der Kleinbahn 27) tags und nachts 5 dB.

Es ist aber nicht davon auszugehen, dass bei Umsetzung des geplanten Nahversorgungszentrums an weiteren Immissionsaufpunkten, als an den eingangs genannten (Analyse

2015), die oberen Grenzwerte von 70 dB(A) tags und / oder 60 dB(A) nachts überschritten bzw. erreicht werden.

Schon heute werden an einigen Immissionsaufpunkten die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten, z. T. auch die Grenzwerte nach der 16. BImSchV. Im Einmündungsbereich Bahnhofstraße / Grafenstraße (IP 07 und 08) werden teilweise die oberen Grenzwerte von 70 dB(A) tags und / oder 60 dB(A) nachts erreicht bzw. überschritten.

Mit Realisierung des Nahversorgungszentrums erhöhen sich die Geräuschimmissionen wie oben beschrieben. Unter Berücksichtigung der Zielplanung ist festzuhalten, dass die Umsetzung der Bahnunterführung Langenwiedenweg lt. schalltechnischer Untersuchung in Bezug auf die IP 07 und 08 zu einer deutlichen Abnahme der Geräuschimmissionen führt, so dass die oberen Grenzwerte von 70 dB(A) tags und / oder 60 dB(A) nahezu eingehalten werden. Daher sollte nach Errichtung des Nahversorgungszentrums die Realisierung der Bahnunterführung Langenwiedenweg angestrebt werden.

Straßenverkehrslärm unter Berücksichtigung der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg

Die zukünftig zu erwartenden Geräuschimmissionen durch den Straßenverkehrslärm (Prognose 2025) wurden den Geräuschimmissionen durch den Straßenverkehrslärm auf Grundlage der neuen Straßenführung und mit dem gewerblich bedingten Straßenverkehrslärm des geplanten Nahversorgungszentrums (Prognose 2025) gegenübergestellt und die sich aus der Errichtung des Nahversorgungszentrums ergebenden Erhöhungen der Geräuschimmissionen abgeleitet.

Beurteilung nach 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Bahnunterführung Langenwiedenweg)

In der 16. BImSchV sind entsprechend der Gebietseinstufung für Mischgebiete Immissionsgrenzwerte von 64 dB (A) am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) und 54 dB(A) in der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) sowie für allgemeine Wohngebiete von 59 dB (A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht vorgegeben. Weiterhin ist nach der 16. BImSchV sicherzustellen, dass als obere Grenzwerte zumutbarer Immissionsbelastungen 70 dB(A) für den Tageszeitraum und 60 dB(A) für den Nachtzeitraum eingehalten und nicht überschritten werden (nicht in Gewerbegebieten). Nach der einschlägigen Rechtsprechung liegen diese Werte in der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle, die im Rahmen der städtebaulichen Planung als Obergrenze der Zumutbarkeit gelten.

In den Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR 97) werden für Mischgebiete 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts als Grenzwerte für die Lärmsanierung angegeben.

Im Hinblick auf die Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg einschl. der veränderten Verkehrsführung ist zur Beurteilung die 16. BImSchV heranzuziehen. Gem. § 1 (1) BImSchV gilt die Verordnung „... für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen ...“.

Nach § 1 (2) Nr. 2 BImSchV ist die Änderung wesentlich, wenn „durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.“.

Liegt eine wesentliche Änderung vor, besteht nach den Vorgaben der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen (§ 1 Anwendungsbereich). Über die schutzbedürftigen Räume baulicher Anlagen hinaus zählt zum Schutzgegenstand nach §§ 42 und 43 BImSchG auch die bauliche Anlage des Außenwohnbereichs, z. B. Terrassen und Balkone.

Die geplante Bahnunterführung Langenwiedenweg führt an den untersuchten Immissionsaufpunkten im Tages- / Nachtzeitraum teilweise zu einer Pegelabnahme von bis zu $\Delta L = 7 / 7,1$ dB. An den IP 04, 05, 12 und 13 ist die Pegelzunahme im Tageszeitraum mit $\Delta L = 3,9$ dB bis max. $\Delta L = 11,3$ dB anzugeben. Im Nachtzeitraum liegt die Pegelzunahme an den IP 04, 05, 12 und 13 bei $\Delta L = 3,9$ dB bis max. $\Delta L = 11,4$ dB. Hierbei ist anzumerken, dass im Zuge der Umsetzung der Bahnunterführung Langenwiedenweg und der damit verbundenen neuen Straßenführung die Gebäude auf dem Grundstück Brandisstraße 3 („Kartoffel-Preker“) abgebrochen werden. Dadurch entfällt die heute gegebene Lärmabschirmung in Bezug auf das benachbarte Grundstück Brandisstraße 5, was zu einer erheblichen Erhöhung des Lärmpegels (11,3 / 11,4 dB am IP 12 und 4,9 / 4,8 am IP 13) führt.

Der obere Grenzwert von 60 dB(A) nachts wird lediglich am IP 08 überschritten, wobei hier mit Realisierung der Bahnunterführung eine Abnahme der Geräuschimmissionen durch den Straßenverkehrslärm ermittelt wurde.

Schienenverkehrslärm

Zusätzlich wurden in Bezug auf die vorhandene Bebauung die Geräuschimmissionen durch Schienenverkehrslärm auf der Bahnstrecke 2103 (Unna - Werl - Soest) für die Analyse 2015 (aktuelle Streckenbelegung) und die Prognose 2025 (zukünftig zu erwartendes Verkehrsaufkommen auf der Schiene) ermittelt.

Des Weiteren wurde geprüft, ob der Summenpegel aus den Geräuschimmissionen des Straßen- und Schienenverkehrs zu einer Gesamtbelastung führt, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt.

Schallschutzmaßnahmen - Nahversorgungszentrum

Für diejenigen Immissionsaufpunkte, an denen durch Zusatzverkehre des Nahversorgungszentrums die Beurteilungspegel um mind. 3 dB ($\geq 2,1$ dB) erhöht und die schalltechnischen Orientierungswerte überschritten werden oder an denen die oberen Grenzwerte von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten werden, sind passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

In der schalltechnischen Untersuchung von November 2015 sind auf den Seiten 30 und 31 die Pegelzunahmen, die sich durch den gewerblich bedingten Straßenverkehrslärm des geplanten Nahversorgungszentrums an den untersuchten Immissionsaufpunkten (IP) ergeben aufgelistet. Im Tages- und Nachtzeitraum wurden an den IP 15 (Langenwiedenweg 4, Südfassade), 16 (An der Bundesbahn 1, Südfassade), 23 (An der Kleinbahn 5, Südfassade) und 24 (An der Kleinbahn 27, Südfassade) Pegelzunahmen von $\Delta L \geq 3$ dB ermittelt. Weiterhin werden die schalltechnischen Orientierungswerte am Tag an den IP 15 und 16 um 0,5 dB(A) bzw. 2,0 dB(A) und in der Nacht um 3,1 dB(A) bzw. 4,6 dB(A) überschritten. Am IP 23 werden die Orientierungswerte am Tag unter-, jedoch in der Nacht um 5,9 dB(A) überschritten.

Aufgrund dessen wurde in Bezug auf die Immissionsaufpunkte 15, 16 und 23 überprüft, ob durch die energetische Addition der Geräuschimmissionen „Straße“ und „Schiene“ (Summenpegel) die oberen Grenzwerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht erreicht bzw. überschritten werden. Gemäß Tabelle 30 des schalltechnischen Gutachtens (s. S. 43) ergeben sich folgende Beurteilungspegel [L_r] dB(A) Tag / Nacht:

- IP 15: 67 / 66
- IP 16: 68 / 68
- IP 23: 57 / 56

Am IP 23 werden die oberen Grenzwerte (70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht) eingehalten, aber an den IP 15 und 16 sind nachts Überschreitungen von 6 bzw. 8 dB(A) zu verzeichnen. Die Überschreitungen der oberen Grenzwerte im Nachtzeitraum resultieren aus

den Schienenbelegungsdaten auf der Bahnstrecke 2103 (s. schalltechnisches Gutachten, Tab. 27 auf S. 37 und Tab. 28 auf S. 38).

Hierzu ist anzumerken, dass die Berechnungsergebnisse keinen Schienenbonus enthalten, der bislang mit einem Abschlag von 5 dB(A) vom Beurteilungspegel berücksichtigt wurde. Der Schienenbonus wurde durch das Elfte Gesetz zur Änderung des Bundesimmissionschutzgesetzes vom 12. Juli 2013 abgeschafft.

Zudem bestehen bezüglich der Prognose der Schienenbelegungsdaten Unsicherheiten. Außerdem gibt es das proklamierte Ziel der Bahn AG bis 2020 den Lärm der Schiene deutlich zu reduzieren.

aktive Schallschutzmaßnahmen

Unter Berücksichtigung deutlicher Vorbelastungen aus dem Straßenverkehrslärm des Langenwiedenweges und dem Schienenverkehrslärm der durch das Plangebiet verlaufenden Bahnstrecke 2103 ist im Plan zum Schutz, der zum Langenwiedenweg und zu der Straße An der Bundesbahn orientierten Außenwohnbereiche (z. B. Terrassen und Balkone) ein Bereich für aktive Schallschutzmaßnahmen abgegrenzt. In diesem Bereich werden Lärmschutzwände erforderlich, soweit nicht durch andere Vorkehrungen ein entsprechender Schutz (z. B. durch Gebäudestellung) erreicht wird.

passive Schallschutzmaßnahmen

an den IP 02 (Hammer Straße 25), 07 (Bahnhofstraße 4), 08 (Bahnhofstraße 6), 09 (Grafenstraße 10) und 11 (Grafenstraße 11) bestehen deutliche Vorbelastungen aus dem Straßenverkehrslärm und teilweise aus dem Schienenverkehrslärm, wodurch bereits heute die oberen Grenzwerte erreicht bzw. überschritten werden. Die Realisierung des Nahversorgungszentrums führt an den IP 02, 07, 08, 09 und 11 zu Pegelerhöhungen von $\Delta L = 0,1$ dB bis $\Delta L = 0,7$ dB. Zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse sind entsprechend der Ausführungen des schalltechnischen Gutachtens (s. 6.1.2, S. 42) passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Schallschutzmaßnahmen Bahnunterführung Langenwiedenweg

Für diejenigen Immissionsaufpunkte, an denen durch den veränderten Verkehrsweg (Bahnunterführung Langenwiedenweg) die Beurteilungspegel um mind. 3 dB ($\geq 2,1$ dB, nach Vorgabe der 16. BImSchV auf ganze Dezibel aufgerundet) erhöht und die Grenzwerte der 16. BImSchV im Tages- und / oder Nachtzeitraum erstmalig überschritten werden, sind passive Schallschutz-Maßnahmen erforderlich.

aktive Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Freifläche des Wohnhauses Brandisstraße 5 wurde - wie in der schalltechnischen Untersuchung unter 6.2.1, S. 44 vorgeschlagen - eine Lärmschutzwand festgesetzt, um den für das Mischgebiet geltenden Grenzwert nach der 16. BImSchV von tags 64 dB(A) einzuhalten bzw. zu unterschreiten und damit gesunde Wohnverhältnisse zu wahren. Bei der im Gutachten vorgeschlagenen Ausführung der Lärmschutzwand wurden die Geräuschimmissionen durch den Schienenverkehrslärm (Prognose 2025) mit einbezogen.

passive Schallschutzmaßnahmen

Die passiven Schallschutz-Maßnahmen sind für die Immissionsaufpunkte 08 (Bahnhofstraße 6) sowie 12 und 13 (Brandisstraße 5) entsprechend dem vorgegebenen Berechnungsverfahren der 24. BImSchV zu ermitteln. Hierzu ist eine Bestandsaufnahme und schalltechnische Bewertung der vorhandenen Umfassungsbauteile erforderlich, um die bewerteten Schalldämm-Maße zu berechnen.

Festsetzungen zum Immissionsschutz

Hinsichtlich der Schallschutzmaßnahmen kommen oftmals aus städtebaulichen und räumlichen Gründen Lärmschutzwände nicht in Betracht, da sie aufgrund ihrer Lage zu den schützenden Immissionsaufpunkten (Gebäude) bei noch vertretbaren Höhen eine zu geringe abschirmende Wirkung aufzeigen. Daher sind zur Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes in den Gebäuden (Aufenthaltsräume) passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Entsprechend der, in der schalltechnischen Untersuchung (Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund; Ergänzung, 03.11.2015) dargestellten Lärmpegelbereiche (s. Anl. 1) ist gem. DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) das jeweils erforderliche resultierende Schalldämmmaß (erf. $R'_{w, res}$) an den Außenbauteilen (Dächer ausgebauter Dachgeschosse, Wände einschließlich Türen, Fenster, Rolladenkästen und Zusatzeinrichtungen wie z. B. Lüftungsvorrichtungen) von Aufenthaltsräumen in Wohnungen, Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben, Unterrichtsräumen, Büroräumen u. ä. entsprechend der folgenden Tabelle einzuhalten.

Lärmpegelbereich	maßgeblicher Außenlärmpegel in dB(A)	Bettenräume in Krankenstationen und Sanatorien	Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume u. ä.	Bürräume ¹⁾ u. ä.
		mind. erf. $R'_{w, res}$ des Außenbauteils in dB		
I	≤ 55	35	30	-
II	56 – 60	35	30	30
III	61 – 65	40	35	30
IV	66 – 70	45	40	35
V	71 – 75	50	45	40
VI	76 – 80	²⁾	50	45
VII	> 80	²⁾	²⁾	50

¹⁾ An Außenbauteile von Räumen, bei denen der eindringende Außenlärm aufgrund der in den Räumen ausgeübten Tätigkeiten nur einen untergeordneten Beitrag zum Innenpegel leistet, werden keine Anforderungen gestellt.

²⁾ Die Anforderungen sind hier aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen.

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

Im Baugenehmigungsverfahren ist gem. Runderlass des Ministeriums für Bauen und Wohnen vom 24.09.1990 (MBI. NW S. 1348) und der DIN 4109 eine ausreichende Luftschalldämmung der Außenbauteile nachzuweisen. Beim Nachweis einer tatsächlich geringeren Geräuschbelastung einer Gebäudeseite kann vom festgesetzten Schalldämmmaß abgewichen werden.

Bei neu zu errichtenden Gebäuden sollten aus schalltechnischer Sicht günstige Grundrisslösungen (Aufenthaltsräume auf der Schall abgewandten Seite) vorgesehen werden.

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

Die Norm DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) liegt bei der Stadtverwaltung Werl (Rathaus, Fachbereich III - Planen, Bauen und Umwelt) zur Einsichtnahme für jedermann bereit.

Nahversorgungszentrum

In Bezug auf das geplante Nahversorgungszentrum sind die Richtwerte der TA-Lärm einzuhalten. Im Zuge eines konkreten Ansiedlungsvorhabens ist eine genaue Prüfung im Hinblick auf die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen notwendig.

6.3. Kampfmittel

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

6.4. Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Fläche ist gem. § 9 (5) Nr. 3 BauGB im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet.

historische Erkundung der Deutschen Bahn AG

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

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

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

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

Gem. § 9 (5) Nr. 3 BauGB sind die Flächen im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet. Bei der späteren Realisierung von Vorhaben im Bereich der angeführten Altlastenverdachtsflächen ist das Dezernat Bau, Kataster, Straßen, Umwelt - Sachgebiet Abfallwirtschaft / Bodenschutz zu beteiligen. Ergänzend dazu werden folgende Hinweise gegeben:

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

6.5. Denkmalschutz und -pflege

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

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

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

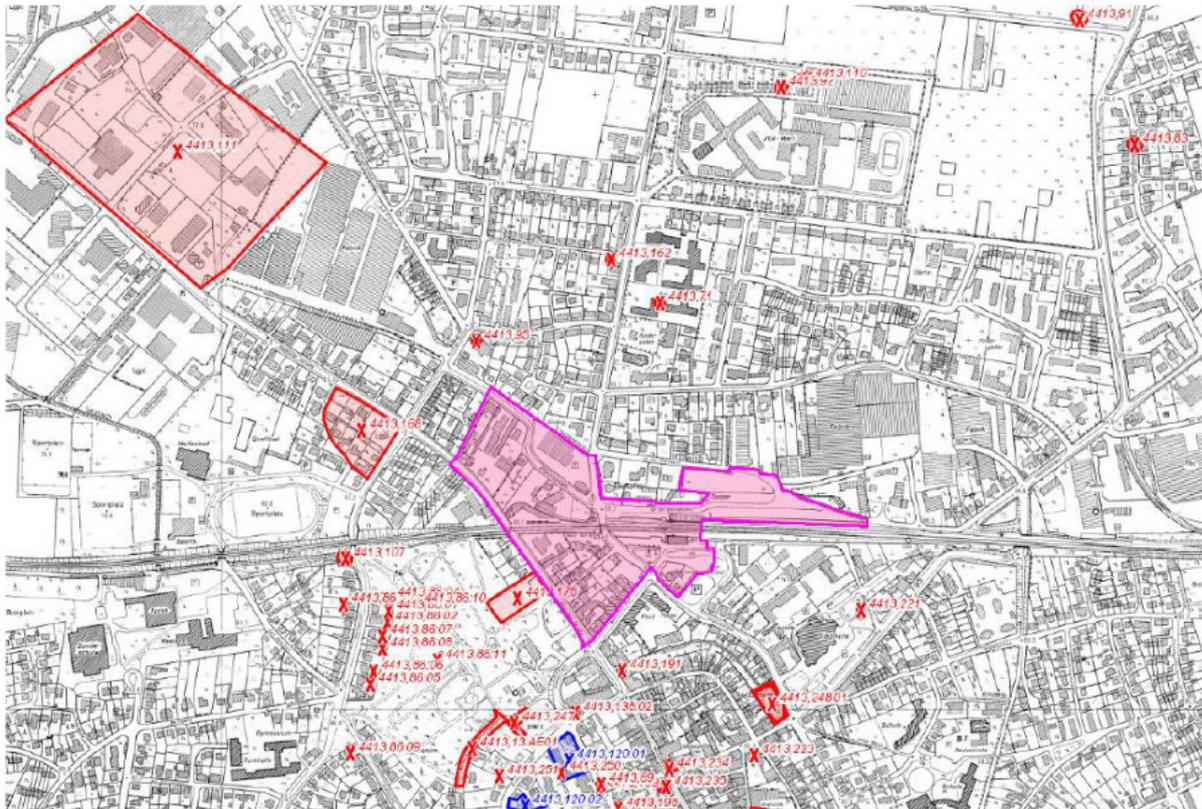
Folgende Hinweise werden gegeben:

Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zum historischen Stadtkern von Werl, einem archäologisch bedeutsamen Bereich. In der näheren Umgebung des o. g. Plangebietes sind zahlreiche archäologische Fundstellen verschiedener Epochen bekannt. Möglicherweise reichen einzelne Fundstellen bis in den Planungsbereich hinein. Zudem ist bei Bodeneingriffen im Rahmen der Planumsetzung mit der Aufdeckung bisher unbekannter Fundstellen zu rechnen. Daher sind die geplanten Erdarbeiten frühzeitig mit der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761-93750, Fax: 02761-937520) abzustimmen, um eine archäologische Begleitung, vor allem des Mutterbodenabtrags, durch einen Mitarbeiter des Amtes sicherzustellen. Der Oberbodenabtrag muss mit einem Bagger mit Sandschaufel im rückwärtigen Verfahren abgetragen werden. Sollten Bodenfunde auftreten, kann es zu kurzfristigen Verzögerungen im Bauablauf kommen.

Im Allgemeinen können bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler (kultur- und / oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und / oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt als Untere Denkmalbehörde und / oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761-93750, Fax: 02761-937520) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 und § 16 Denkmalschutzgesetz NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird.

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

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“



- 4413,111 Saline Neuwerk
- 4413,91 Römische Fundstelle
- 4413,110 Rössener Fundstelle
- 4413,92 Römische Fundstelle
- 4413,83 Rössener Siedlung/Gräber
- 4413,162 Steinzeitliche Fundstelle
- 4413,71 Steinzeitliche Fundstelle
- 4413,95 Neolithische Fundstelle
- 4413,166 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 Werf

6.6. Grunderwerb / Kosten

Im Zusammenhang mit der Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg werden von dem heutigen Rewe-Grundstück ca. 900 m² beansprucht. Des Weiteren wird bei Umsetzung der Planung die Brandisstraße, bedingt durch das Trogbauwerk der Bahnunterführung Langenwiedenweg, vom Langenwiedenweg abgebunden und mit einer Wendemöglichkeit versehen. Im Zuge der Realisierung der Bahnunterführung Langenwiedenweg und die damit verbundene Abbindung der Brandisstraße vom Langenwiedenweg können die für eine öffentliche Verkehrsfläche benötigten ca. 900 m² des heutigen Rewe-Grundstückes durch südwestlich an das Rewe-Grundstück angrenzende städtische Teilflächen nahezu komplett ausgeglichen werden.

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

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

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

Werl, im Februar 2016

i. A.



Ludger Pöpsel

Fachbereich III - Abt. Stadtplanung, Straßen und Umwelt

Änderungen nach den Beteiligungen gem. §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB

xxx Text aufgehoben

xxx Text ergänzt

Anlage

Darstellung der Lärmpegelbereiche

(Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung, Ing.-Büro G. Hoppe, Essen, 03.11.2015)



INGENIEURBÜRO G. HOPPE
für Akustik und Bauphysik
vorm.
Schwetzke & Partner GbR
Heerenstraße 12
45145 Essen

Projekt:
Schalltechnische Untersuchung
zum B-Plan Nr. 102
"Bahnhofsumfeld"
in 59457 Werl

Auftraggeber:
Wallfahrtsstadt Werl -
Abt. 61 Stadtplanung,
Straßen und Umwelt,
Hedwig-Dransfeld-Straße 23,
59457 Werl

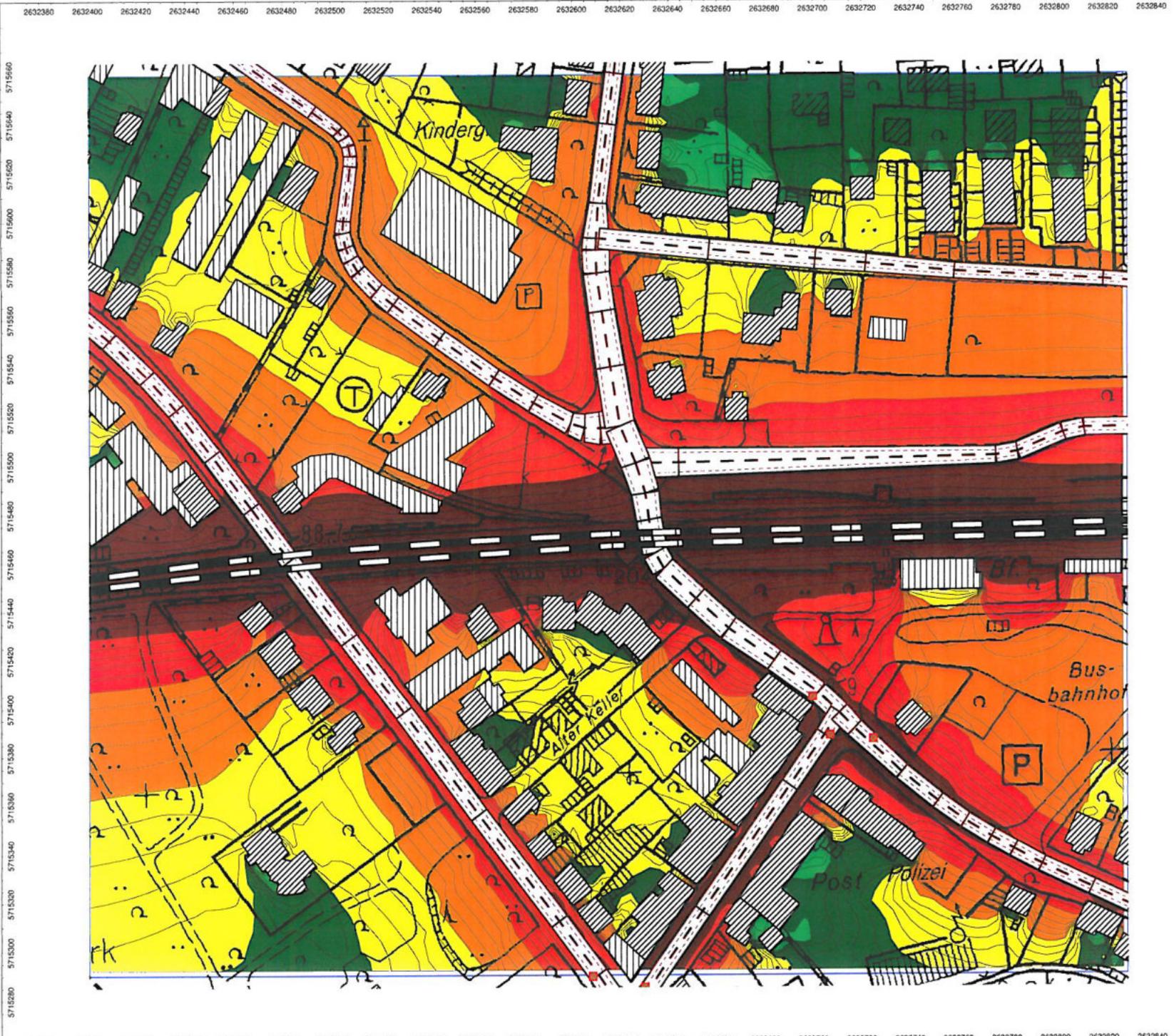
- Lärmpegelbereich I
- Lärmpegelbereich II
- Lärmpegelbereich III
- Lärmpegelbereich IV
- Lärmpegelbereich V

Tageszeit
Maßstab: 1:1500



Bearbeitung: Dipl.-Ing. (FH) J. Otterpohl
Version 4.5.151 (32 Bit)
Variante: V03 - Straße Prognose MIT 2025
Datum: M:11 Projekte\6100\6198_3\Cadna\6198-15-3.cna

Be-Nr. 6198/15-3 v. 03.11.2015
Prognose Mit-Straße
Anlage 1.1



INGENIEURBÜRO G. HOPPE
für Akustik und Bauphysik
vorm.
Schwetze & Partner GbR
Heerenstraße 12
45145 Essen

Projekt:
Schalltechnische Untersuchung
zum B-Plan Nr. 102
"Bahnhofsumfeld"
in 59457 Werl

Auftraggeber:
Wallfahrtsstadt Werl -
Abt. 61 Stadtplanung,
Straßen und Umwelt,
Hedwig-Dransfeld-Straße 23,
59457 Werl

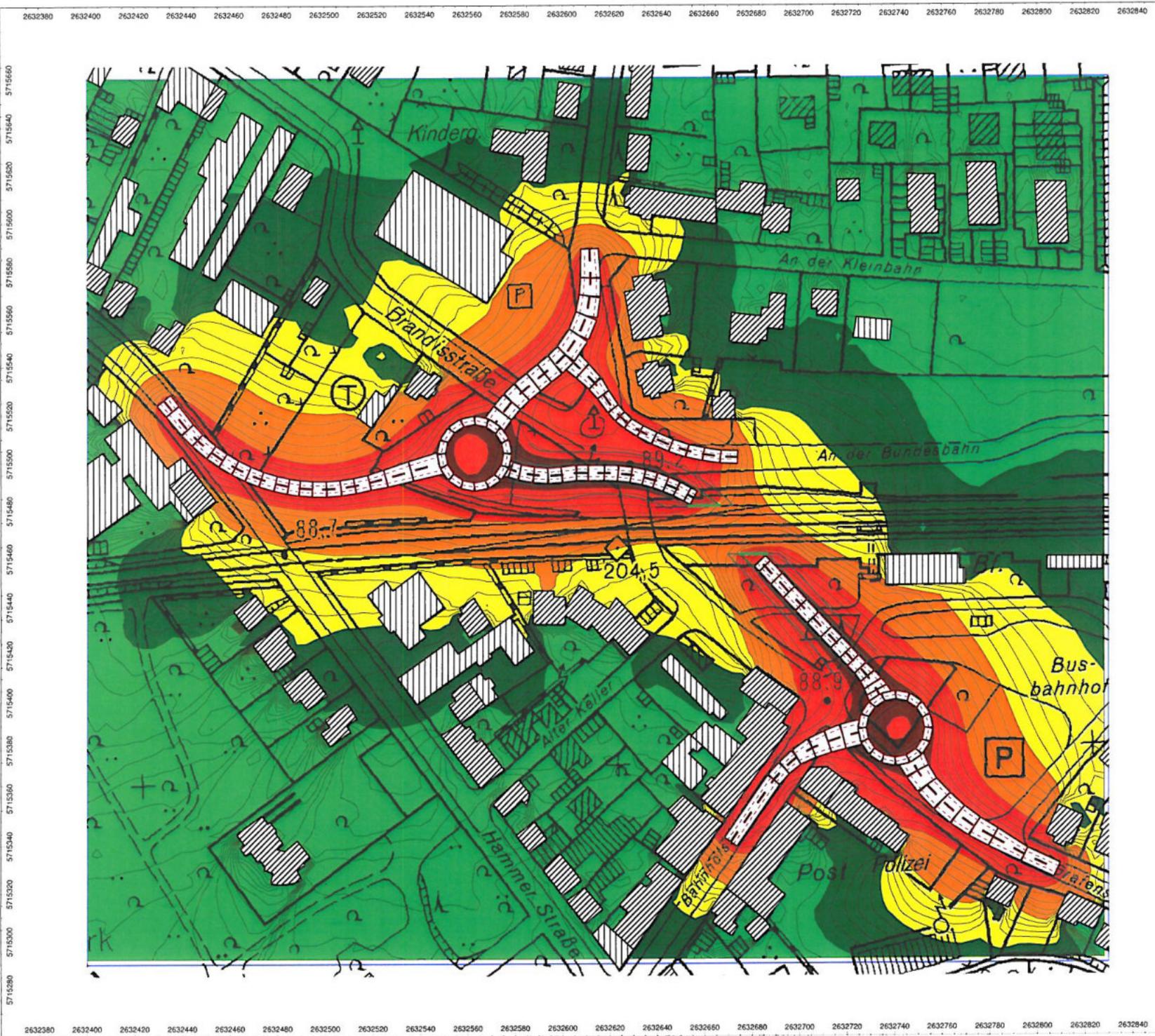
- Lärmpegelbereich I
- Lärmpegelbereich II
- Lärmpegelbereich III
- Lärmpegelbereich IV
- Lärmpegelbereich V
- Lärmpegelbereich VI

Tageszeit
Maßstab: 1:1500



Bearbeitung: Dipl.-Ing. (FH) J. Orterpohl
Version 4.5.151 (32 Bit)
Variante: V03 - Straße Prognose Mit 2025
Datum:
M:\1 Projekte\6100\6198-3\Cadnat\6198-15-3.cna

Be-Nr. 6198/15-3 v. 03.11.2015
Prognose Mit-Straße-Schiene
Anlage 1.2



INGENIEURBÜRO G. HOPPE
für Akustik und Bauphysik
vorm.
Schwetzke & Partner GbR
Heerenstraße 12
45145 Essen

Projekt:
Schalltechnische Untersuchung
zum B-Plan Nr. 102
"Bahnhofsumfeld"
in 59457 Werl

Auftraggeber:
Wallfahrtsstadt Werl -
Abt. 61 Stadtplanung,
Straßen und Umwelt,
Hedwig-Dransfeld-Straße 23,
59457 Werl

- Lärmpegelbereich I
- Lärmpegelbereich II
- Lärmpegelbereich III
- Lärmpegelbereich IV
- Lärmpegelbereich V
- Lärmpegelbereich VI

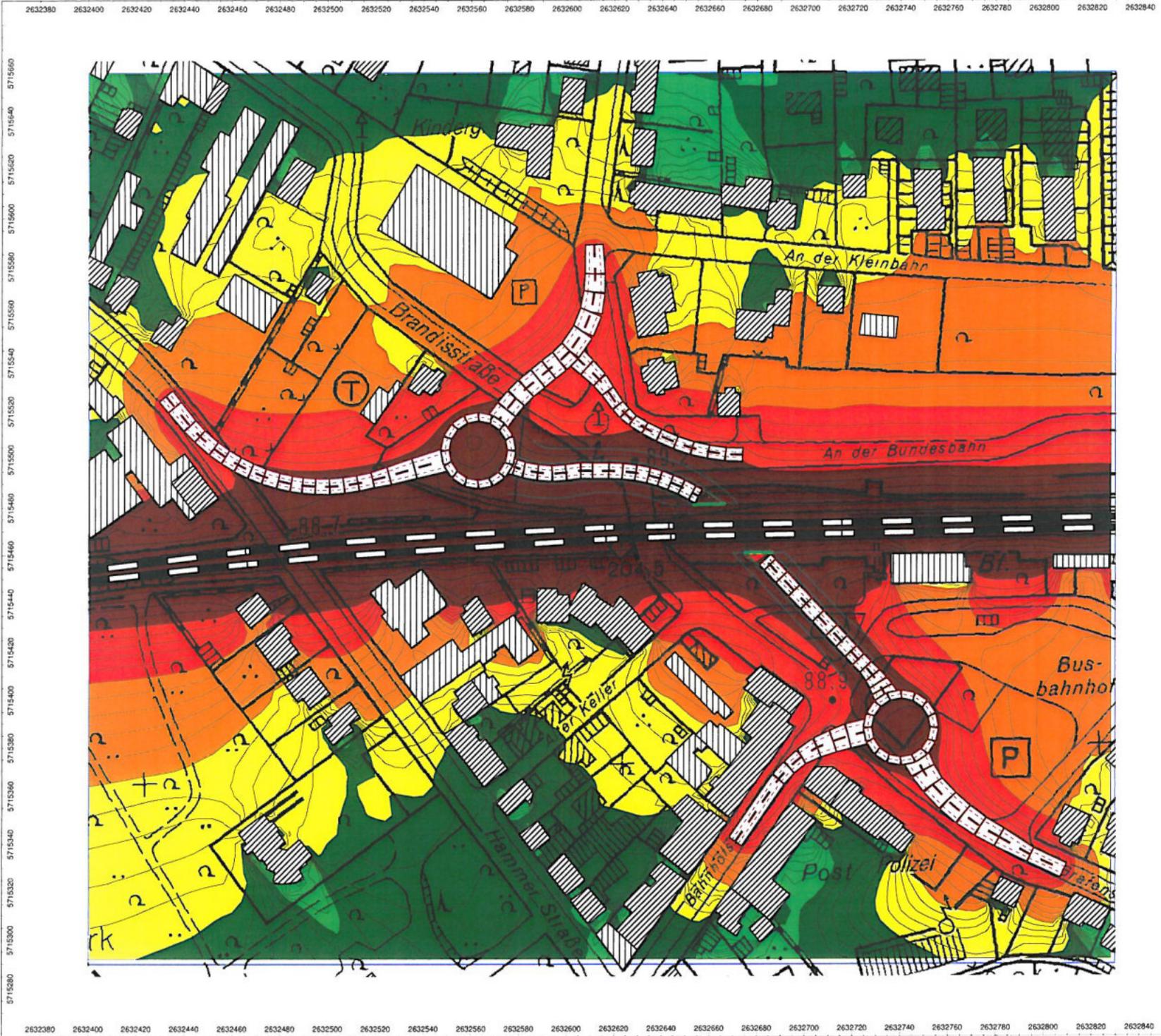
Tageszeit

Maßstab: 1:1500



Bearbeitung: Dipl.-Ing. (FH) J. Otterpohl
Version 4.5.151 (32 Bit)
Variante V04 - Straße Prognose Tunnel
Datei:
M:\11 Projekte\6100\6198-3\Cadna\6198-15-3.cna

Be-Nr. 6198/15-3 v. 03.11.2015
Prognose Tunnel-Straße
Anlage 1.3



INGENIEURBÜRO G. HOPPE
für Akustik und Bauphysik
vorm.
Schwetke & Partner GbR
Heerenstraße 12
45145 Essen

Projekt:
Schalltechnische Untersuchung
zum B-Plan Nr. 102
"Bahnhofsumfeld"
in 59457 Werl

Auftraggeber:
Wallfahrtsstadt Werl -
Abt. 61 Stadtplanung,
Straßen und Umwelt,
Hedwig-Dransfeld-Straße 23,
59457 Werl

- Lärmpegelbereich I
- Lärmpegelbereich II
- Lärmpegelbereich III
- Lärmpegelbereich IV
- Lärmpegelbereich V
- Lärmpegelbereich VI

Tageszeit

Maßstab: 1:1500



Bearbeitung: Dipl.-Ing. (FH) J. Otterpohl
Version 4 5 151 (32 Bit)
Variante: V04 - Straße Prognose Tunnel
Datei: M11 Projekt\6100\6198 3\Cadral\6198-15-3.cna

Be-Nr. 6198/15-3 v. 03.11.2015
Prognose Tunnel-Straße-Schiene
Anlage 1.4

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



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