

- FESTSETZUNGEN**
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes gem. § 9 (7) BauGB
 - Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung gem. § 16 (5) BauNVO, soweit diese nicht schon durch die Farbgebung (z.B. bei Grünflächen) erkennbar ist. Auch die grünen Begrenzungslinien der Verkehrsflächen sind Abgrenzungen unterschiedlicher Nutzung. Die Abgrenzungen gelten auch für die Festsetzungen gem. § 86 (4) BauO NW.
 - MI 1** Mischgebiet gem. § 6 BauNVO
 - (2) Zulässig sind
 - Wohngebäude,
 - Geschäfts- und Bürogebäude,
 - Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten*, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
 - sonstige Gewerbebetriebe,
 - Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
 - Gartenbaubetriebe,
 - Tankstellen.
 - Nicht zulässig sind gem. § 6 (2) BauNVO i. V. m. § 1 (5) BauNVO 8. Vergnügungsstätten.
 - Nicht zulässig sind Ausnahmen gem. § 6 (3) BauNVO.
 - * Liste der nicht zentrenrelevanten Sortimente:
 - Bad-, Sanitärerichtungen und -zubehör
 - Bauelemente, Baustoffe
 - Beleuchtungskörper, Lampen
 - Beschläge, Eisenwaren
 - Bodenbeläge, Teppiche, Tapeten
 - Boote und Zubehör
 - Brennstoffe, Mineralezeugnisse
 - Büromöbel und -maschinen
 - 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
 - MI 2** Mischgebiet gem. § 6 BauNVO
 - (2) Zulässig sind
 - Wohngebäude,
 - Geschäfts- und Bürogebäude,
 - Einzelhandelsbetriebe*, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
 - sonstige Gewerbebetriebe,
 - Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
 - Gartenbaubetriebe,
 - Tankstellen.
 - Nicht zulässig sind gem. § 6 (2) BauNVO i. V. m. § 1 (5) BauNVO 8. Vergnügungsstätten.
 - Nicht zulässig sind Ausnahmen gem. § 6 (3) BauNVO.
 - * Einzelhandelsbetriebe sind **nur zulässig**
 - mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten sowie
 - mit einem nahversorgungsrelevanten Kernsortiment mit dem Schwerpunkt auf Lebensmittel (Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Tabakwaren, Fach-Einzelhandel mit Nahrungs- und Genussmitteln) und/oder mit 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. Zentrenrelevante Sortimente und Aktionsartikel dürfen zusammen jedoch nur maximal 5 % der Verkaufsfläche einnehmen, darf, zulässig.
 - MI 3** Mischgebiet gem. § 6 BauNVO
 - (2) Zulässig sind
 - Wohngebäude,
 - Geschäfts- und Bürogebäude,
 - Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten (s. Liste oben) und Sortimenten, die in Verbindung mit dem ÖPNV der Versorgung Reisender dienen (Reisebedarf), Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
 - sonstige Gewerbebetriebe,
 - Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.
 - Nicht zulässig sind gem. § 6 (2) BauNVO i. V. m. § 1 (5) BauNVO 6. Gartenbaubetriebe, 7. Tankstellen und 8. Vergnügungsstätten.
 - Nicht zulässig sind Ausnahmen gem. § 6 (3) BauNVO.

SO Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung: "großflächiger Einzelhandel - Nahversorgungszone" gem. § 11 BauNVO

Zulässig sind Einzelhandelsbetriebe mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 3.200 qm und mit den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Sortimenten.

Nr. Wirtschaftszweige (WZ 2008)	Bezeichnung (Sortimente)	max. Verkaufsfläche
47.11.1; 47.2	nahversorgungsrelevantes Kernsortiment mit dem Schwerpunkt auf Lebensmittel: - Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Tabakwaren, Fach-Einzelhandel mit Nahrungsmitteln ergänzendes nahversorgungsrelevantes Randsortiment mit deutlich untergeordneter Verkaufsfläche	insgesamt 3.040 2880 qm
aus 47.75.0	- Drogerieartikel (Wasch-, Putz-, Reinigungsmittel u. ä.)	
aus 47.76.2	- Heim- und Kleintierfutter	
	Randsortiment, welches zentrenrelevante und nicht zentrenrelevante Sortimente* umfasst, (z.B. und Aktionsartikel)	320 qm (10 % der Gesamtverkaufsfläche), jedoch nur 160 qm (5 % der Gesamtverkaufsfläche) für zentrenrelevante Sortimente
	Gesamtverkaufsfläche	3.200 qm

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

* s. Auflistung in der BBE-Strukturuntersuchung zum Einzelhandel Werl von 2005, S. 62)

Ebeneirdige Stellplätze im festgesetzten Sonstigen Sondergebiet sind mit Einzelbäumen zu bepflanzen, um eine Begrünung und Beschattung des Parkplatzes sicherzustellen. Für jeweils 4 Stellplätze ist ein Hochstamm (keine Kugelform), ca. 16 - 18 cm Stammumfang, folgender Arten: Spitzahorn, Feldahorn, Hainbuche, Esche oder Stieleiche anzupflanzen.

- 0,4** Baugrenze gem. § 23 (3) BauNVO (Gebäude und Gebäudeteile dürfen diese Grenze nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudekanten in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.)
- 0,4** Grundflächenzahl (GRZ) gem. § 19 BauNVO bebaubarer Anteil des Baugrundstückes
- 0,8** Geschosflächenzahl (GFZ) gem. § 20 BauNVO
- II** Zahl der Vollgeschosse (Höchstgrenze) gem. § 16 (4) BauNVO
- II** Zahl der Vollgeschosse (zwingend) gem. § 16 (4) BauNVO
- o** offene Bauweise gem. § 22 (2) BauNVO
- a** abweichende Bauweise gem. § 22 (4) BauNVO (Abweichend von der offenen Bauweise ist die Errichtung von Gebäuden über 50 m Länge zulässig.)
- Straßenbegrenzungslinie
- Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB
- Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Mischfläche
- Ebeneirdige Stellplätze am Langenwiedeweg im Einmündungsbereich der Straße "Alter Keller" sind mit Einzelbäumen zu bepflanzen, um eine Begrünung und Beschattung des Parkplatzes sicherzustellen. Für jeweils 3 Stellplätze ist ein Hochstamm (keine Kugelform), ca. 16 - 18 cm Stammumfang, folgender Arten: Spitzahorn, Feldahorn, Hainbuche, Esche oder Stieleiche anzupflanzen.
- Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Fuß- und Radweg
- Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Park + Ride
- Verkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB Besondere Zweckbestimmung: Zentraler Omnibus-Bahnhof / Park + Ride
- Ebeneirdige Stellplätze auf dem Park+Ride-Platz (Erweiterungsfläche) sind mit Einzelbäumen zu bepflanzen, um eine Begrünung und Beschattung des Parkplatzes sicherzustellen. Für jeweils 3 Stellplätze ist ein Hochstamm (keine Kugelform), ca. 16 - 18 cm Stammumfang, folgender Arten: Spitzahorn, Feldahorn, Hainbuche, Esche oder Stieleiche anzupflanzen.
- Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Fläche gem. § 9 (1) 21 BauGB Begünstigter: Stadt Werl / Versorgungsträger
- o** Baum ist gem. § 9 (1) 25 a BauGB zu erhalten
- Flächen zum Anpflanzen von standortgemäßen Laubbäumen und Sträuchern gem. § 9 (1) 25 a BauGB

TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

Immissionsschutz
aktiver Schallschutz
Schallschutzmaßnahme (s. schalltechnische Untersuchung v. 03.11.2015)

Grenze des Geltungsbereiches für aktive Schallschutzmaßnahmen
Zum Schutz der Terrassen und Freilichflächen in diesem Bereich Schallschutzmaßnahmen erforderlich, soweit nicht durch andere Vorkehrungen ein entsprechender Schutz (z.B. durch Gebäudestellung) erreicht wird (s. schalltechnische Untersuchung v. 03.11.2015)

passiver Schallschutz
Gemäß den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung (Ingenieurbüro G. Hoppe, Essen, 03.11.2015) sind passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Entsprechend der in diesem Gutachten dargestellten Lärmpegelbereiche 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, Rolläden und Zusatzeinrichtungen wie z.B. Lüftungsvorrichtungen) von Aufenthaltsräumen in Wohnungen, Überwachungsräumen in Beherbergungsbetrieben, Unterrichtsräumen u. ä., entsprechend der folgenden Tabelle einzuhalten.

Lärmpegelbereich	maßgeblicher Außenlärmpegel in dB(A)	Bettenräume in Krankenzimmern und Sanatorien	Aufenthaltsräume in Wohnungen, Überwachungsräumen in Beherbergungsbetrieben, Unterrichtsräume u. ä.	Bürosräume ¹⁾ u. ä.
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	55	50	45
VII	> 80	60	55	50

¹⁾ An Außenbauteile von Räumen, bei denen der eindringende Außenlärm aufgrund der in den Räumen ausübten Tätigkeiten nur einen untergeordneten Beitrag zum Innenpegel leistet, werden keine Anforderungen gestellt.

²⁾ Die Anforderungen sind hier aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen.

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

Im Baugenehmigungsverfahren ist gem. Rundlass des Ministeriums für Bauen und Wohnen vom 24.09.1990 (MBl. NW S. 1348) und der DIN 4109 eine ausreichende Luftschalldämmung der Außenbauteile nachzuweisen. Beim Nachweis einer tatsächlich geringeren Geräuschbelastung einer Gebäudeseite kann vom festgesetzten Schalldämmmaß abgewichen werden. Bei neu zu errichtenden Gebäuden sollen 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.

NACHRICHTLICH ÜBERNOMMENE FESTSETZUNGEN

- Baudenkmal
- Bahnanlage (Deutsche Bundesbahn)

KENNZEICHNUNG

- Fläche, deren Boden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist gem. § 9 (5) Nr. 3 BauGB

SONSTIGE DARSTELLUNGEN

- vorhandene Grundstücksgrenzen
- vorhandene Gebäude
- geplante Straßenaufteilung
- Eisenbahngleise
- geplanter Fußgängerunterweg
- Bahnübergang für Fußgänger- und Radfahrer

RECHTSGRUNDLAGEN

§ 7 i. V. m. § 41 Abs. 1 Satz 2 Bst. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666), SGV. NRW. 2023, zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722)

§§ 1, 2, 8 bis 10 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722) i. V. m. der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)

§ 86 Abs. 4 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2000 (GV. NRW. S. 256), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Mai 2014 (GV. NRW. S. 294)

Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509)

HINWEISE

Allgemein
Mit Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes treten die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 33 "Unterlung Langenwiedeweg" für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 "Bahnhofsumfeld" außer Kraft.

Artenschutz

- Aus Vorsorgegründen und zur Risikominimierung ist eine landschaftsökologische Baubegleitung vorzusehen, die bei der Rodung entsprechender Bäume und dem Abriss von Gebäuden sicherstellt, dass etwaig betroffene Individuen planungsrelevanter Arten soweit als möglich geschützt und ggf. umgesiedelt werden.
- Abbrucharbeiten der Gebäude sollen im Oktober / November abgeschlossen werden, um eine mögliche Gefährdung von Fledermäusen in ihrem Winterquartier auszuschließen.
- Bei Rodungsarbeiten anfallende Stämme sollten teilweise als stehendes und liegendes Totholz an geeigneter Stelle im Plangebiet oder seines unmittelbaren Umfeldes (z. B. im Kurpark) eingebracht werden, um auch zukünftig ein Quartierpotential anzubieten.
- Im Rahmen von Neubauprojekten oder bei der Anpflanzung von Gehölzen sollten Maßnahmen, die geeignete Nist- und Quartiermöglichkeiten für entsprechende Vogel- und Fledermausarten bieten, einbezogen werden. An geeigneten Stellen an bestehenden Gebäuden und vorhandenen Gebäuden sollten Nistgeboxen und Fledermauskästen angebracht werden (Kästen für Falken und Eulen, Nisthilfen für Schwalben und Mauersegler, Quartiere für Fledermäuse).

Im Allgemeinen ist bei der Bauausführung etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Soest als die für den Artenschutz zuständige Behörde zu informieren.

Als vorsorgliche Maßnahme sollten Gehölzenahmens 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.

Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz

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

Denkmalschutz und -pflege

Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zum historischen Stadtkern von Werl, einem archäologisch bedeutsamen Bereich. In der näheren Umgebung des o. g. Plangebietes sind zahlreiche archaische 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- / 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 Entdeckungsorte 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 NRW berechtigt, das Bodendenkmal zu besichtigen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu sechs Monate in Besitz zu nehmen.

Sonstiges

Die Norm DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau), auf die in den textlichen Festsetzungen zum Immissionsschutz verwiesen wird, liegt bei der Stadtverwaltung Werl (Rathaus, Fachbereich III - Planen, Bauen und Umwelt) zur Einsichtnahme für jedermann bereit.

Änderungen nach den Beteiligungen gem. §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB sind rot gekennzeichnet.

AUFSTELLUNGSBESCHLUSS

Die Aufstellung des Bebauungsplanes ist gem. § 2 (1) des BauGB vom Planungs-, Bau- und Umweltausschuss am 14.05.2009 beschlossen worden.

Werl, den 07.07.2016
gez. Grossmann
Bürgermeister

Der Aufstellungsbeschluss ist am 25.06.2015 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Werl, den 07.07.2016
gez. Grossmann
Bürgermeister

FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB wurde aufgrund des Beschlusses des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses vom 14.05.2009 durch Anordnung in der Zeit vom 27.05.2009 bis einschl. 01.07.2009 durchgeführt.

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

Werl, den 07.07.2016
gez. Grossmann
Bürgermeister

FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN

Der Vorentwurf mit Begründung wurde den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB mit Schreiben vom 03.06.2009 zur Unterrichtung und Äußerung - auch im Hinblick auf den Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltschadensprüfung - zugesandt. Sie wurden um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 10.07.2009 gebeten.

Werl, den 07.07.2016
gez. Grossmann
Bürgermeister

BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN

Der Entwurf mit Begründung wurde den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB mit Schreiben vom 19.08.2011 zugesandt. Sie wurden um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 30.09.2011 gebeten.

Werl, den 07.07.2016
gez. Grossmann
Bürgermeister

BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT (OFFENLEGUNG)

Der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 02.06.2015 die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungsverfahren zur Kenntnis genommen und die Entwürfe des Planwerks und der Begründung zur Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB beschlossen.

Der Planentwurf und der Entwurf der Begründung sowie die nach Einschätzung der Wallfahrtsstadt Werl wesentlichen, vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben in der Zeit vom 20.07.2015 bis einschl. 28.08.2015 öffentlich ausgelegen.

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

Werl, den 07.07.2016
gez. Grossmann
Bürgermeister

ERNEUTE OFFENLEGUNG

Der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 12.11.2015 den Entwurf mit Begründung des Bebauungsplanes Nr. 102 "Bahnhofsumfeld" zur erneuten Auslegung und erneuten Einholung der Stellungnahmen gemäß § 4a (3) BauGB beschlossen.

Der Planentwurf und der Entwurf der Begründung mit Umweltbericht haben gem. § 4a (3) BauGB in der Zeit vom 24.11.2015 bis einschließlich 23.12.2015 erneut öffentlich ausgelegen.

Ort und Dauer der erneuten öffentlichen Auslegung, sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sind am 16.11.2015 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Mit Schreiben vom 20.11.2015 wurden die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit einer Frist bis zum 23.12.2015 erneut eingeholt.

Werl, den 07.07.2016
gez. Grossmann
Bürgermeister

ABWÄGUNG UND BESCHLUSS

Der Rat der Wallfahrtsstadt Werl hat in seiner Sitzung am 16.03.2016 die Abwägung über alle im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und diesen Bebauungsplan gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.

Werl, den 07.07.2016
gez. Grossmann
Bürgermeister

BEKANNTMACHUNG UND INKRAFTTRETEN

Der Beschluss gem. § 10 (1) BauGB ist am 08.09.2016 ortsüblich bekannt gemacht worden. Mit dieser Bekanntmachung tritt der Bebauungsplan gem. § 10 (3) BauGB in Kraft.

Der Bebauungsplan mit Begründung kann während der Dienststunden im Rathaus von jedermann eingesehen werden.

Werl, den 13.09.2016
gez. Grossmann
Bürgermeister

PLANUNTERLAGE

Die Planunterlagen, Stand Februar 2015, entspricht den Anforderungen des § 1 der Planzeichenverordnung vom 18.12.1990. Die Festlegung der städtebaulichen Planung ist geometrisch eindeutig.

Werl, den 07.07.2016
gez. Juchheim
öffentlich bestellter Vermessungsingenieur

Der Bebauungsplan Nr. 102 "Bahnhofsumfeld" wurde aufgestellt von der Abt. Stadtplanung, Straßen und Umwelt der Wallfahrtsstadt Werl.

Werl, den 07.07.2016
gez. Pöpsel
i.A.

Übersichtsplan M. 1:10.000

Bebauungsplan Nr. 102 "Bahnhofsumfeld"

Wallfahrtsstadt Werl

Stand: Feb. 2016
FB III - Abt. 61 - Re/Ha

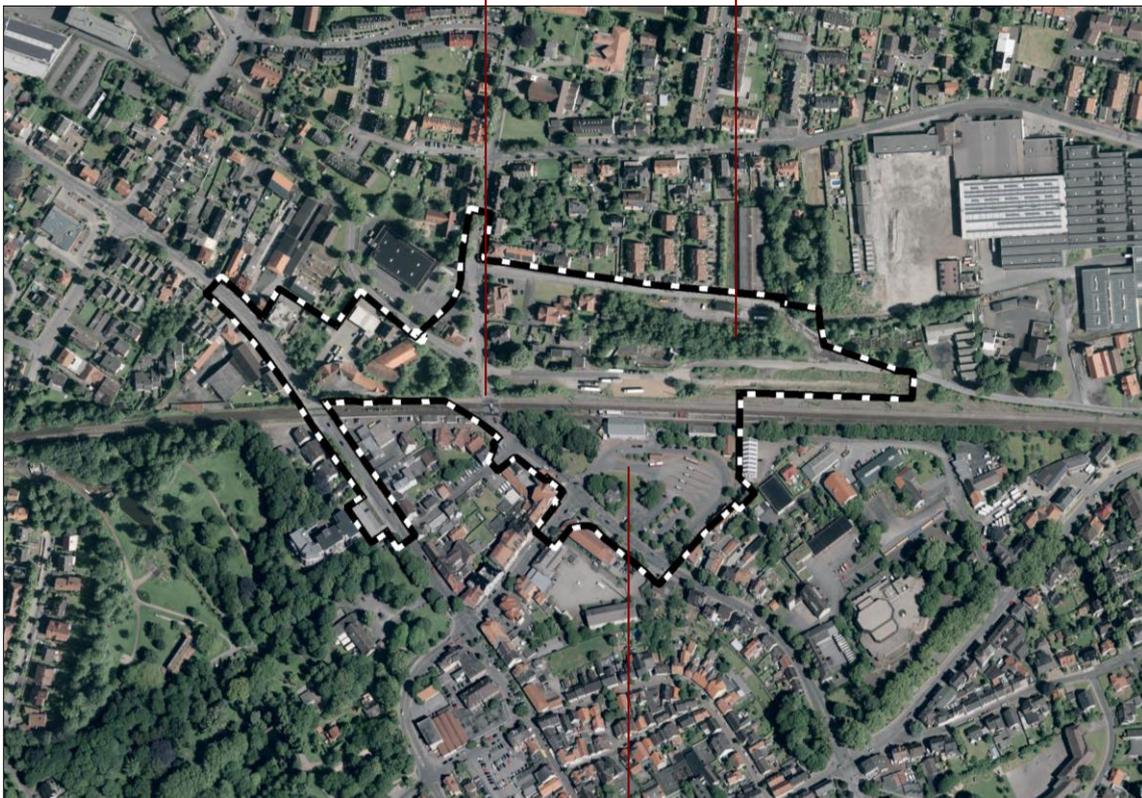
1:1.000

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	12
<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	20
<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	23
<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	30
6.4 Altlasten, Abfallwirtschaft / Bodenschutz	31
<u>historische Erkundung der Bahn</u>	
6.5 Denkmalschutz und -pflege	32
6.6 Grunderwerb / Kosten	35

Teil II

Umweltbericht (Büro Stelzig, Soest, Februar 2011)

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 Langenwiedeweg 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

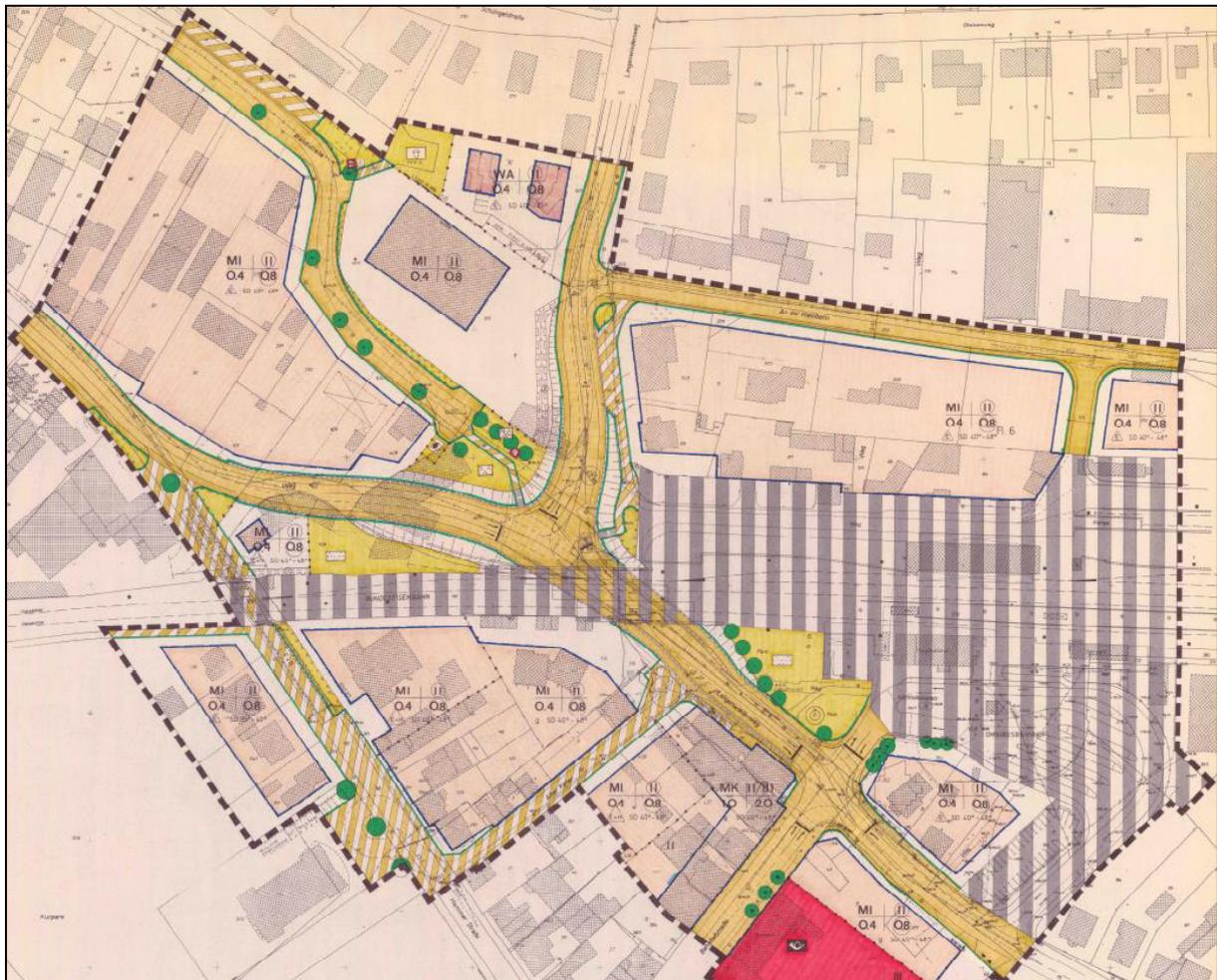
Das Plangebiet liegt überwiegend im Bereich der Sanierungssatzung „Bahnhofsumfeld“. Das Sanierungsgebiet ist in die Teilflächen A (ca. 33.000 m² nördlich der Bahn) und B (ca. 13.000 m² südlich der Bahn) unterteilt. Ziele der Sanierungssatzung sind u. a., den Stadtbild prägenden Bestand zu sichern, städtebauliche 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.

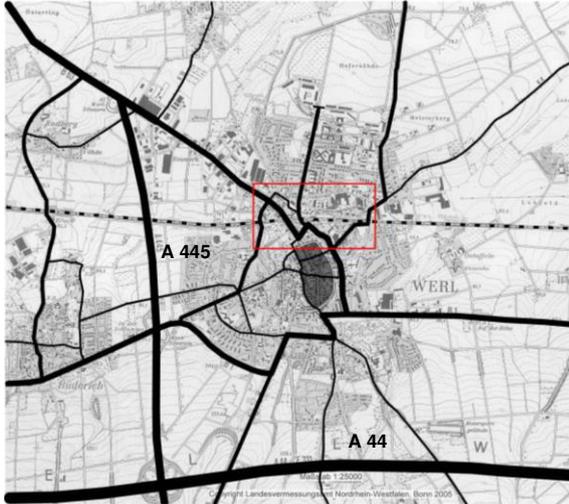
Bebauungsplan Nr. 49 „Kurpark“ (seit 1981 rechtskräftig)

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.

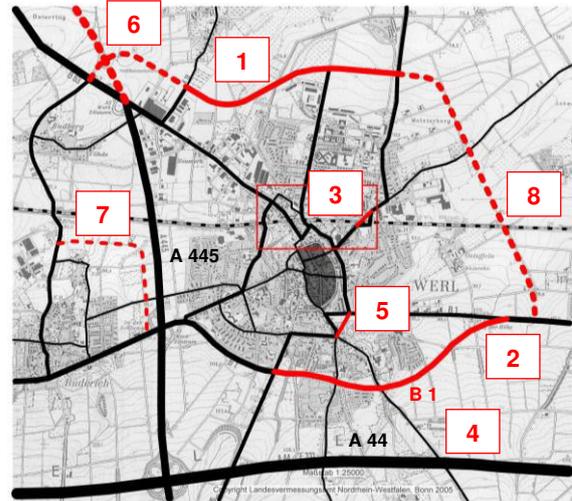
Verkehr

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, Anträge) 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 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).

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 derzeitigem Kenntnisstand werden keine erheblichen Beeinträchtigungen prognostiziert.“*

Ausgleich des Eingriffs

Der Ausgleich des Eingriffs ist auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 33 „Unterführung Langenwiedenweg“ bzw. des bestehenden Baurechts gem. § 34 BauGB (Innenbereich) zu ermitteln. Nach § 1a (3) Satz 5 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 geplante Vorhaben mit einer Gesamtverkaufsfläche von 3.200 m² 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 Bahnhofsgebäudes, 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 Bahnhofsgebäudes 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 mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten, jedoch nicht mit zentrenrelevanten Sortimenten 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 einem nicht zentrenrelevanten Sortimenten:

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

zulässig.

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 Gartenbaubetriebe und Tankstellen zulässig.

- * Einzelhandelsbetriebe (§ 6 (2) Nr. 3 BauNVO) sind im MI 2 - analog zum benachbarten „Rewe-Grundstück“ -
- mit einem nicht zentrenrelevanten Sortiment (siehe Auflistung oben) und
- 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, jedoch nur maximal 5 % der Verkaufsfläche einnehmen darf, zulässig.

Des Weiteren sind Gartenbaubetriebe und Tankstellen zulässig.

* Einzelhandelsbetriebe (§ 6 (2) Nr. 3 BauNVO) sind im MI 3 uneingeschränkt 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 hier aufgrund der Lage in direkter Nachbarschaft zum Empfangsgebäude und geringen Flächengröße nicht zulässig. Im näheren Umfeld sind jedoch Gartenbaubetriebe und Tankstellen zulässig.

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 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.

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, jedoch nur maximal 5 % der Verkaufsfläche einnehmen darf, zulässig.

Die Zulässigkeit eines ergänzenden Randsortiments ist erforderlich, da z. B. Vollsortimenter als Randsortiment ein vielfältiges Warenangebot mit 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 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.

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

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

Die Geschossflächenzahl (GFZ) beträgt 0,8 im Allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet (MI 1, MI 2 und MI 3). 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, mit Ausnahme des östlich an den Langenwiedenweg angrenzenden Bereiches (MI 2) mit straßenbegleitender Bebauung und der am Bahnhofsvorplatz gelegenen Fläche mit dem Bahnhofsgebäude.

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 Querverbindung vom Langenwiedenweg bis zur Industriestraße ausgebaut werden. Südlich ist das Plangebiet über die Bahnhofstraße und die Grafenstraße erschlossen.

Für das Bahnhofsumfeld wurde im November 2007 von dem Planungsbüro für Verkehrstechnik (PVT, Essen) ein verkehrstechnisches Gutachten, insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Bahnunterführung Langenwiedenweg und des geplanten Nahversorgungszentrums, erstellt. In dem Gutachten wird empfohlen, das Nahversorgungszentrum

über die Straße An der Bundesbahn und über die östlich gelegene Industriestraße zu erschließen. Demnach ist eine Verknüpfung der Straße An der Bundesbahn mit dem Langenwiedenweg vorgesehen. Um den Verkehrsfluss am Knotenpunkt Langenwiedenweg / An der Bundesbahn zu optimieren, sind Aufstellflächen für die Linksabbieger vorgesehen. Die Straße An der Bundesbahn dient zur Abwicklung des anfahrens und abfließenden PKW-Verkehrs mit Anbindung an den Langenwiedenweg im Westen und an die Industriestraße im Osten. Die nördlich gelegene Straße An der Kleinbahn dient vorrangig dem Anliegerverkehr zur Erschließung der dortigen Bebauung. Unter Einhaltung 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 Geräuschimmissionen durch Straßenverkehrslärm (Prognose 2025) wurden den Geräuschimmissionen 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 Geräuschimmissionen 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 Geräuschimmissionen 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 Langenwiedenberg

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 Langenwiedenberg)

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 Langenwiedenberg 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 Langenwiedenberg 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 Langenwiedenberg 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 Bundesimmissionsschutzgesetzes 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 ausgebaute Dachgeschosse, Wände einschließlich Türen, Fenster, Rolladenkästen und Zusatzeinrichtungen wie z. B. Lüftungsvorrichtungen) von Aufenthaltsräumen in Wohnungen, Übernachtungsräumen in Beherber-

gungsbetrieben, 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 Prestigegegewinn. Zudem hatte die Bahn 100 Jahre hindurch eine große Bedeutung für den Pil-

gerverkehr. 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.

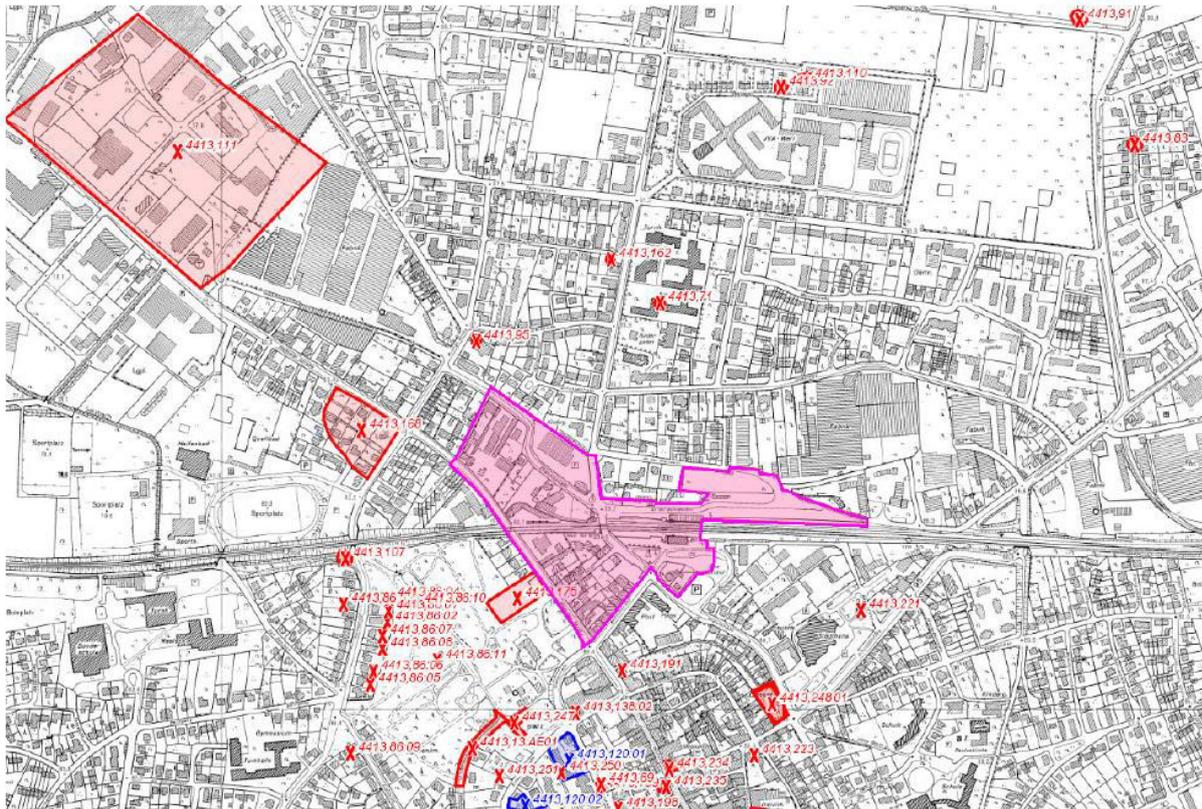
Folgende Hinweise werden gegeben:

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 Werk-tage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 und § 16 Denkmalschutzgesetz NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird.

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

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“



- 4413,111 Saline Neuwerk
- 4413,91 Römische Fundstelle
- 4413,110 Rössener Fundstelle
- 4413,92 Römische Fundstelle
- 4413,83 Rössener Siedlung/Gräber
- 4413,162 Steinzeitliche Fundstelle
- 4413,71 Steinzeitliche Fundstelle
- 4413,95 Neolithische Fundstelle
- 4413,168 Saline Höpfe
- 4413,107 Reste ehem. Straßen
- 4413,86.01-11 Bandkeramische Siedlung
- 4413,175 Steinzeitliche Fundstelle
- 4413,191 Mittelalterliche Fundstelle
- 4413,221 Mittelalterliche Fundstelle
- 4413,248.01 Jüdischer Friedhof
- 4413,138.02 Stadtbefestigung Werl

6.6. Grunderwerb / Kosten

Im Zusammenhang mit der Planung der Bahnunterführung Langenwiedenweg werden von dem heutigen Rewe-Grundstück ca. 900 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 November 2015

i.A.



Fachbereich III - Abt. Stadtplanung, Straßen und Umwelt

Anlage

Darstellung der Lärmpegelbereiche (Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung, Ingenieurbüro G. Hoppe, Essen, 03.11.2015)

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

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




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

Stand: 28. Februar 2011

Auftraggeber:

Stadt Werl

Bearbeiter:



Landschaft | Ökologie | Planung

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

Dipl.-Ing. Kristina Kemper

Diplom-Geograph Volker Stelzig

Inhaltsverzeichnis

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

1 Einleitung

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

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

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

Konkrete Planungsziele bei der Umgestaltung des Bahnhofsareals sind:

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

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

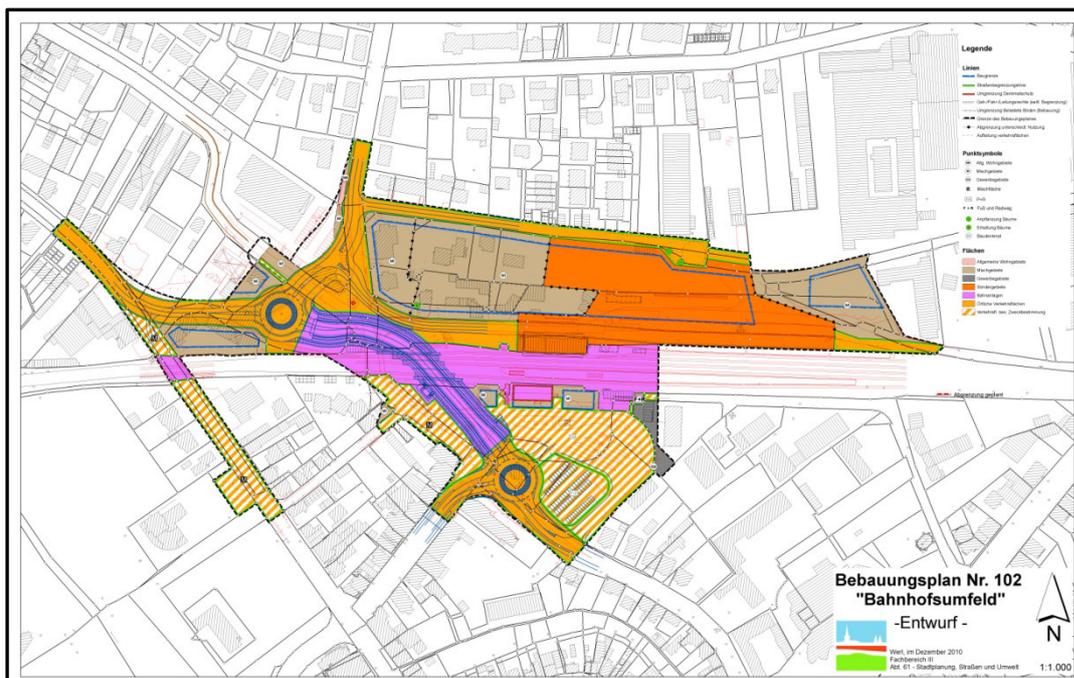


Abbildung 1: Übersicht Bebauungsplan Nr. 102 „Bahnhofsumfeld“ (STADT WERL, Entwurf Dezember 2010)

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

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

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

Tabelle 1 : Relevante Fachgesetze

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

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

Fachplanungen

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

2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1 Lage und heutige Nutzung

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

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



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



Abbildung 3: Südlicher Bereich des Plangebietes - Bahnhofsgebäude mit Vorplatz

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

2.2 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

2.2.1 Übersicht Umweltzustand

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

Tabelle 2: Übersicht Umweltzustand im Plangebiet

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

2.2.2 Schutzgut Mensch

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

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

Wohn-, Wohnumfeld und Erholungsfunktion

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

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

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

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

Gesundheit und Wohlbefinden

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen

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

- Biotopfunktion,
- Biotopvernetzungsfunktion.

Biotopfunktion

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

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

Tiere

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

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

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

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

Pflanzen

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

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

Biotopvernetzungsfunktion

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

2.2.4 Schutzgut Luft und Klima

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

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

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

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

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

2.2.5 Schutzgut Landschaft

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

Landschaftsbildfunktion

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

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

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

2.2.6 Schutzgut Boden

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

- Biotopbildungsfunktion,
- Grundwasserschutzfunktion,
- die Abflussregelungsfunktion.

Biotopbildungsfunktion

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

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

Grundwasserschutzfunktion

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

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

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

Abflussregelungsfunktion

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

2.2.7 Schutzgut Wasser

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

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

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

Grundwasserdargebotsfunktion / Grundwasserneubildungsfunktion

Das Plangebiet ist bereits jetzt durch einen hohen Versiegelungsbereich geprägt, daher ist von einer sehr eingeschränkten Funktion für die Grundwasserneubildung auszugehen. Durch das Vorhaben kommt es zu einer zusätzlichen Versiegelung von etwa 8.000 m² (vgl. LÖKPLAN 2009).

Wasserschutzgebiete sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht ausgewiesen.

Grundwasserschutzfunktion

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

Abflussregulation und Lebensraumfunktion von Oberflächengewässern

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

2.2.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

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

Erhaltungsfunktion

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

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

Südwestlich des Bahnhofsgebäudes steht ein Kriegsgefangenenendenkmal.

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

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

2.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

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

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

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

2.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

2.4.1 Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen

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

2.4.1.1 Schutzgut Mensch

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

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

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

Eine Änderung der Erholungsfunktion ist nicht zu erwarten.

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

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

2.4.1.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

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

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

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

2.4.1.3 Schutzgut Luft und Klima

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

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

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

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

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

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

2.4.1.4 Schutzgut Landschaft

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

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

2.4.1.5 Schutzgut Boden

Durch die Planumsetzung kommt es zu einer zusätzlichen Bodenversiegelung von etwa 8.000 m² (vgl. LÖKPLAN 2009). Im Bereich der Bahnunterführung Langenwiedenweg muss ein Trogbauwerk eingebaut werden, hierfür muss Boden großflächig abgetragen und umgelagert werden. Durch die Bauarbeiten können Verunreinigungen des Bodens durch Baumaschinen nicht ausgeschlossen werden. Durch die Planumsetzung wird schutzwürdiger Boden in Anspruch genommen werden.

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

Die Beeinträchtigungen werden nicht als erheblich eingestuft.

2.4.1.6 Schutzgut Wasser

Ein Oberflächengewässer ist von den Planungen nicht betroffen.

Die Flächen des Plangebietes haben bezüglich Oberflächenwasserabfluss, Grundwasserneubildung und Grundwasserdargebot aufgrund des hohen Versiegelungsgrades nur eine geringe Bedeutung. Im Zuge der Planumsetzung kommt es zu einer zusätzlichen Flächenversiegelung von etwa 8.000 m² (vgl. LÖKPLAN 2009) und damit zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung und des Grundwasserdargebotes.

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

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

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

2.4.1.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

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

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

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

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

Tabelle 3: Übersicht und Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen

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

Erläuterung:

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

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

2.5.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der nachteiligen Auswirkungen

Schallschutz

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

Tiere

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

Landschaft

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

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

Boden und Wasser

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

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

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

Kultur- und Sachgüter

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

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

2.5.2 Maßnahmen zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

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

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

2.5.3 Darstellung anderweitig geprüfter Planungsmöglichkeiten

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

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

3 Sonstige Angaben

3.1 Beschreibung der Methodik

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

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

3.2 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

Grundwassermonitoring

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

4 Allgemein verständliche Zusammenfassung

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

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

Die Planungen ziehen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Luft und Klima, Landschaft, Boden, Wasser sowie Kultur- und Sachgüter nach sich. Die Beeinträchtigungen werden vor dem Hintergrund der bestehenden deutlichen Vorbelastungen und unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als gering bis mittel eingestuft. Nach derzeitigem Kenntnisstand werden **keine erheblichen** Beeinträchtigungen prognostiziert.

Aufgestellt



Soest, im Februar 2011



B Ü R O S T E L Z I G

Landschaft | Ökologie | Planung

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

5 Literatur

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