

Bebauungsplan Nr. 117

„Am Hellweg“



- Begründung Vorentwurf -

Stand 30.06.2014

Inhalt

I.	Räumlicher Geltungsbereich	3
II.	Anlass der Planung, Standortwahl und Entwicklungsziele	4
1.	Anlass der Planung	4
2.	Standortwahl	4
3.	Entwicklungsziele	5
4.	Standortanforderungen an Factory Outlet Center	7
III.	Planungsrechtliche Situation	8
1.	Landesplanung	8
2.	Regionalplanung	10
3.	Flächennutzungsplan	12
4.	Landschaftsplan	13
5.	Bebauungspläne	14
6.	UVP-Pflicht	14
IV.	Bestandsbeschreibung	14
1.	Städtebauliche Situation	14
2.	Verkehr	15
3.	Entwässerung	16
4.	Natur und Landschaft	16
V.	Städtebauliches Konzept und Planinhalte	16
1.	Städtebauliches Konzept	16
2.	Planungsrechtliche Festsetzungen	18
3.	Landesrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB)	21
4.	Hinweise	21
VI.	Städtebauliche Kenndaten	23
VII.	Auswirkungen der Planung	24
1.	Raumordnerische und städtebauliche Folgen für den Einzelhandel	24
2.	Auswirkungen auf derzeitige Nutzungen	26
3.	Verkehrliche Auswirkungen	26
4.	Sonstige Auswirkungen	27
VIII.	Umweltbericht	28
1.	Einleitung	28
2.	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	29
3.	Sonstige Angaben	43
4.	Allgemein verständliche Zusammenfassung	44
	Literatur- und Quellenverzeichnis	48

I. Räumlicher Geltungsbereich

Das ca. 14,3 ha große Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 117 „Am Hellweg“ liegt südwestlich des Werler Stadtzentrums, im äußeren Stadterweiterungsring südlich der Bundesstraße 1 (B 1) und in unmittelbarer Nähe zum Schnittpunkt der B 1 mit der BAB 445. Es umfasst den Bereich des geplanten Factory Outlet Center (FOC) und seine Anbindung an die BAB-Anschlussstelle, die Erweiterung der B 1 und den Anschluss an die Unnaer Straße. Der rechtskräftige Bebauungsplan 26 „Unnaer Straße“ wird geringfügig überplant.

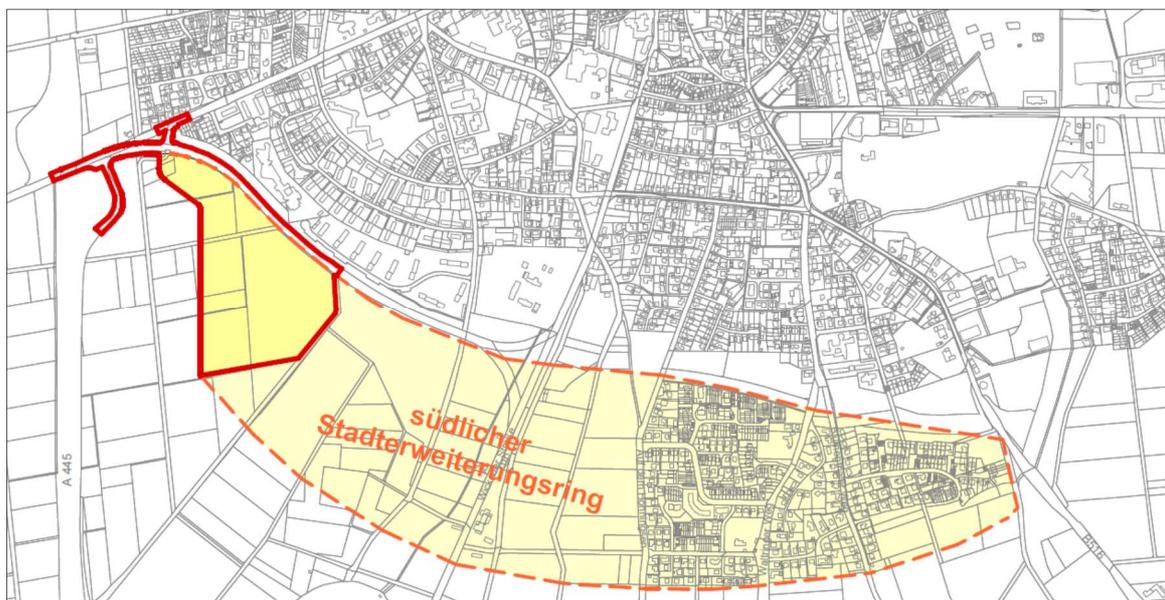


Abb. 1: Lage des Plangebietes im südlichen Stadterweiterungsring (Grundlage: ALK)

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst auf der Gemarkung Werl (1797), Flur 25, die Flurstücke 31, 54, 57 und 1283 sowie tlw. die Flurstücke 23, 24, 28, 29, 30, 42, 125, 268, 343, 344, 351, 460, 620, 621, 622, 623, 633, 655, 656, 896, 1062, 1065, 1302, 1362 und 1364.

Im Nordosten liegt die Plangebietsgrenze an der nördlichen Grenze der B 1 (Flurstück 622). Im Westen verläuft die Grenze des Plangebietes durch die landwirtschaftlich genutzten Flurstücke 623, 621, 344, 42, 343, 30, 29, 28, 633, 23, 24 und 125. Im Süden verläuft die Grenze in den Flurstücken 125 und 57. Im Südosten bildet die westliche Grenze des Grabens „Am tiefen Hohlweg“ (Flurstück 651) die Grenze des Geltungsbereichs. Der Geltungsbereich ist in Abb. 2 genau dargestellt.



Abb.2: Räumlicher Geltungsbereich (Grundlage: ALK)

II. Anlass der Planung, Standortwahl und Entwicklungsziele

1. Anlass der Planung

An der historischen Handelsstraße Hellweg soll im Geltungsbereich des Bebauungsplans 117 „Am Hellweg“ im Südwesten Werls ein Herstellerdirektverkaufszentrum (Factory Outlet Center) angesiedelt werden. Auf ca. 12 ha Gesamtfläche soll ein FOC mit max. 13.800 m² Verkaufsfläche für Shops von Markenherstellern insbesondere im Bereich Bekleidung, Schuhe und Sportartikel errichtet werden; damit soll das sortimentsbezogene Warenangebot in Werl eine qualitative Aufwertung erfahren und die mittelzentrale Funktion von Werl gesichert und gestärkt werden.

Der Standort Werl bietet eine verkehrsgünstige Anbindung und Lage am Schnittpunkt zweier Bundesfernstraßen und Entwicklungsachsen und befindet sich in einer touristisch interessanten Region. Der Standort liegt in etwa 30-minütiger Entfernung einer Autofahrt zum nächsten Ballungsraum.

Der Standort ist Teil des südlichen Erweiterungsringes der Stadt Werl, der bereits durch große Wohngebiete zwischen Wickeder Straße und Neheimer Straße vorgeprägt ist und dessen Entwicklung seit den 60er Jahren vorangetrieben wird (vgl. Abb. 4).

2. Standortwahl

Zu Beginn der Planungen wurden geeignete Standorte anhand von Standortkriterien auf potenzielle Flächen für die Ansiedlung eines FOC untersucht.¹ Die Grundvoraussetzungen für die Ansiedlung eines FOC ist eine größere, zusammenhängende und verkehrsgünstig gelegene Fläche, deren Nutzung keine Naturschutzbelange oder andere wesentliche Restriktionen des Umweltschutzes entgegenstehen.

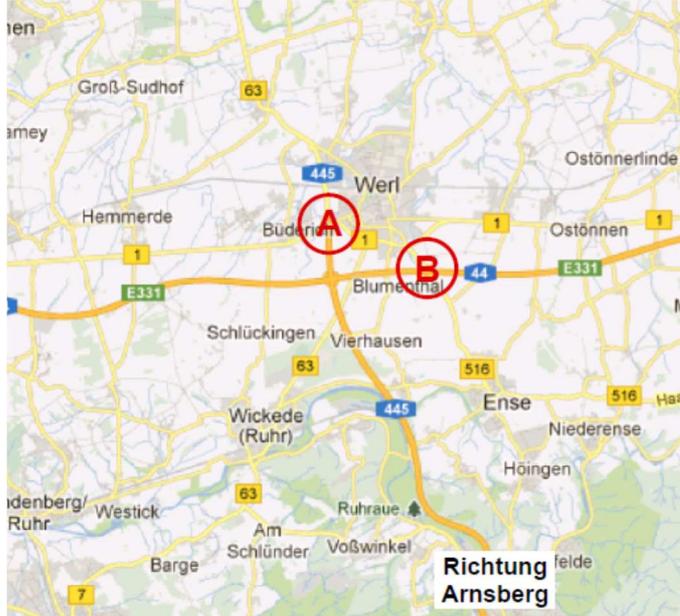
Standortkriterien	
Lage und Größe	Nähe zu einer BAB-Anschlussstelle + Stadtnähe
	Flächengröße ca.10-15 ha + Verfügbarkeit
Verkehrliche Erschließung	Leistungsfähige MIV-Erschließung/Erreichbarkeit MIV
	Erreichbarkeit mit ÖPNV
Städtebau	Verträglichkeit mit umliegenden Nutzungen
	Integration in die angestrebte Stadtentwicklung
	Anbindung an vorhandene Infrastruktur
	Auswirkungen auf das Stadtbild
Naturschutz und Umweltverträglichkeit	Schutzgebiete/ Schutzwürdige Biotope
	Entwicklungsziele gemäß Landschaftsplan
	Kulturlandschaften
	Landschaftsgliederung (Natur- und Kulturräume)

Tab. 1: Standortkriterien für die Ansiedlung eines FOC

In Werl wurden nur zwei Flächen (A und B) ermittelt, die aufgrund ihrer Lage unmittelbar an Autobahnausfahrten und ihrer Nähe zum Siedlungsraum für die Ansiedlung eines FOC potenziell geeignet erscheinen. Es konnten innerhalb der Siedlungsbereiche Werls keine Standorte identifiziert werden, die sich für die beabsichtigte Nutzung eignen und verfügbar sind.

¹ BKR Essen (2012): Begründung der Standortwahl für ein FOC in Werl. Essen.

Diese Flächen A und B wurden anhand der o.g. Standortkriterien näher untersucht. Die



Standortuntersuchung kam zu dem Schluss, dass sich die Teilfläche A4 des Standorts A an der BAB 445-Anschlussstelle Werl-Zentrum am besten für das geplante Vorhaben eines FOC eignet.

Der Standort B nördlich der A 44-Anschlussstelle Werl-Süd ist weniger in den Siedlungsraum integriert, erfordert weitere Wege zu Zentrum und Bahnhof und ist durch die B 516 zerschnitten. Der Standort liegt in einem landesbedeutsamen Kulturlandschaftsbereich und es bestehen naturschutzrechtliche Restriktionen (Bereich zum Schutz der Landschaft, geschützte Biotope und angrenzendes Vogelschutzgebiet).

Abb. 3a: Untersuchungsflächen

Da sich die Fläche A4 von den untersuchten Flächen in Werl am besten eignet und keine wesentlichen städtebaulichen, verkehrlichen oder landschaftsbezogenen Restriktionen vorliegen, wurde sie für das geplante Vorhaben ausgewählt:

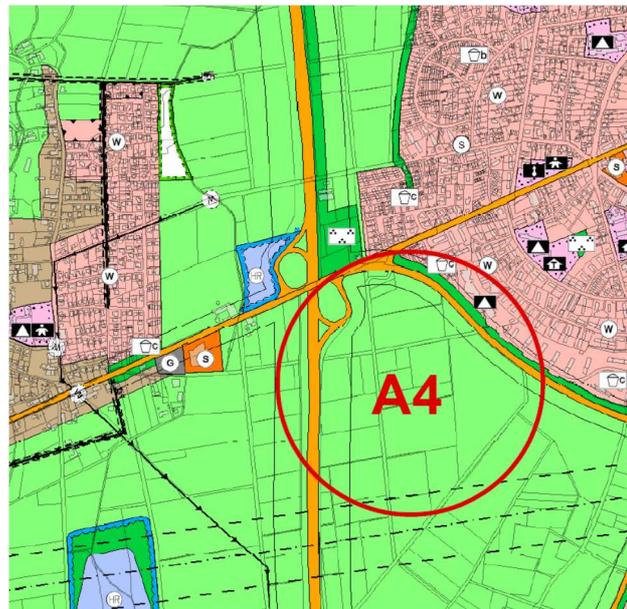


Abb. 3b: Präferenzfläche

3. Entwicklungsziele

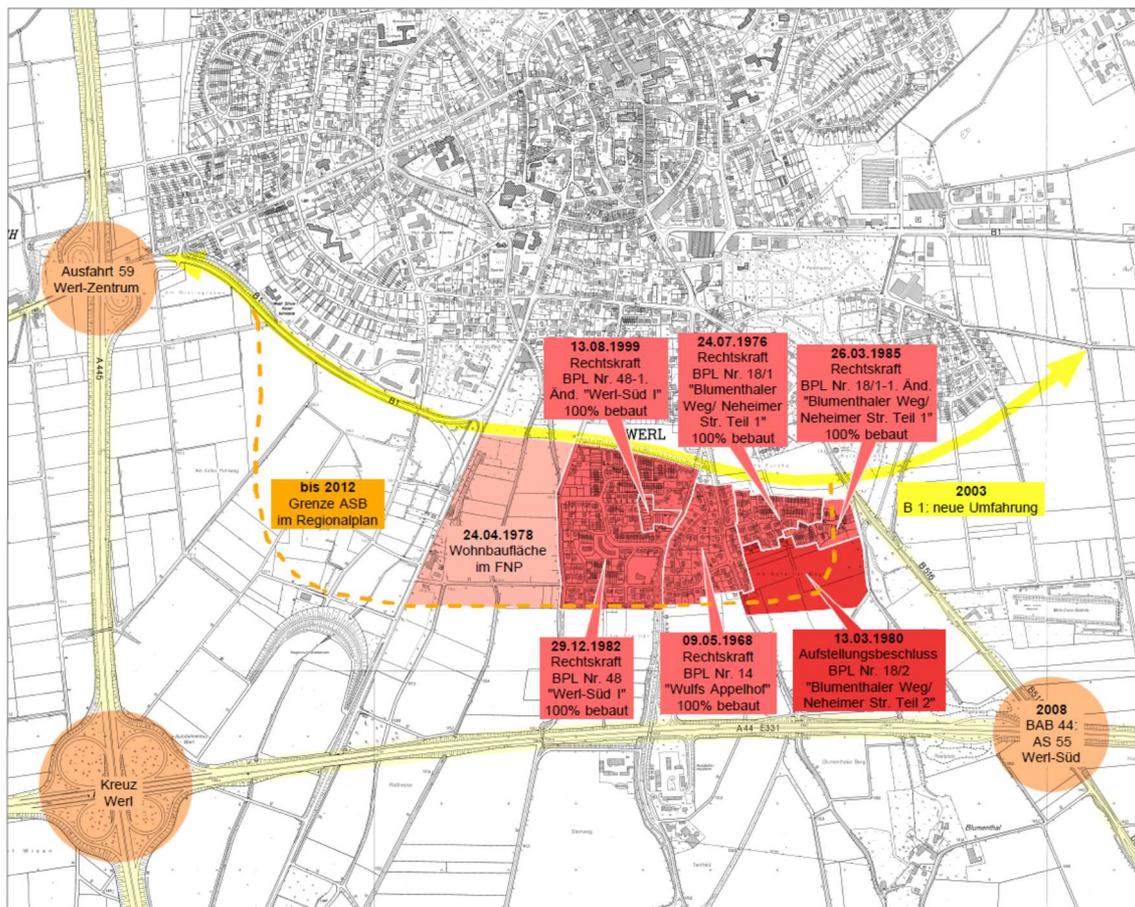
Der Wegweiser Kommune der Bertelsmann Stiftung ordnet Werl dem Demografietypp 5 „Städte und Gemeinden in strukturschwachen ländlichen Räumen“ zu; bei dieser Beurteilung wurde der soziodemografische Status und die Urbanität/Wirtschaftsstandort aller deutschen Städte mit einem umfangreichen Datenset bewertet. Werl gehört zu den Städten im ländlichen Raum mit durchschnittlichem soziodemografischem Status, aber deutlich negativen Faktoren als Wirtschaftsstandort. So wies Werl 2011 eine negative Arbeitsplatzentwicklung in den letzten 5 Jahren, unterdurchschnittliche Erwerbstätigenquoten, eine überdurchschnittliche Arbeitslosenquote und einen geringen Anteil Hochqualifizierter auf. Der Stadt werden bis 2030 überdurchschnittliche Bevölkerungsverluste prognostiziert.² IT.NRW prognostiziert der Stadt bis 2030 einen Bevölkerungsverlust von 9 %, die doppelte Quote

² Bertelsmann Stiftung: Demographiebericht Kommune 'Werl'. <http://www.wegweiser-kommune.de>, Zugriff 4.10.2013.

gegenüber dem Land NRW³. Diesen Entwicklungen will die Stadt Werl nicht tatenlos zusehen, zumal die Prognosen für den Regierungsbezirk Arnsberg vergleichsweise günstiger sind.

Historisch entwickelte sich die Stadt Werl am Kreuzungspunkt der zwei bedeutenden mittelalterlichen Fernhandelsrouten, der alten Salzhandelsroute Hellweg und der wichtigen Nord-Südroute. Diese alten Routen finden sich noch heute in der Landesplanung wieder und zwar als von Westen nach Osten verlaufende Entwicklungsachse von europäischer Bedeutung und als von Norden nach Süden verlaufende Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung. Diese gewachsene Lage am Schnittpunkt wesentlicher Entwicklungsachsen charakterisiert Werl von Alters her als Handelsstandort. Die Stadt wuchs seit dem Mittelalter vom Kern her ringförmig in mehreren Phasen. Diese ringförmige Stadtentwicklung prägt das Stadtbild von Werl.

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



³ [IT.NRW] Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2013): Kommunalprofil Werl, Stadt. Düsseldorf.

Abb. 4: Südlicher Stadterweiterungsring Werl

Im Plangebiet soll auf ca. 12 ha Gesamtfläche ein Sonstiges Sondergebiet (SO) nach § 11 Abs. 3 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel - Herstellerdirektverkaufszentrum“ festgesetzt werden. Die Größe des Herstellerdirektverkaufszentrums wird auf max. 13.800 m² Verkaufsfläche begrenzt. Es sollen Shops von Markenherstellern, eine Anbindung an die BAB-Anschlussstelle sowie ein zugehöriger Parkplatz mit ca. 1.650 Stellplätzen geschaffen werden.

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

Die ein- bis zweigeschossigen Baukörper des FOC liegen etwa 50 m südlich der Bundesstraße im südöstlichen Teil des Plangebietes. Die Stellplatzanlagen werden nordwestlich des FOC, zwischen der Kreuzung mit der B 1 und dem Baukörper angeordnet. Im Norden wird parallel zur B 1 ein 40 - 50 m breiter Grünstreifen zur Abschirmung und Eingrünung vorgesehen, mit dem auch der Anbaubeschränkung gemäß § 9 Bundesfernstraßengesetz Rechnung getragen wird. Innerhalb des Grünstreifens sind eine max. 4.000 m² große naturnahe Wasserfläche und ein Fuß- und Radweg parallel zur B 1 geplant.

Das Plangebiet kann aus dem überregionalen Autobahnnetz über die BAB 44 aus Richtung Westen und die BAB 445 aus den Richtungen Süden und Norden erreicht werden, wobei die BAB 445-Ausfahrt 59 Werl-Zentrum die standortnahe Zufahrt über die Bundesstraße 1 bildet. Aus Osten ist das Plangebiet auch über die BAB 44-Ausfahrt 55 Werl-Süd, die B 516 und B 1 erreichbar. Der Verkehr soll grundsätzlich auf beide Richtungen der B 1 verteilt werden, je nach großräumigen Quellen und Zielen. Die Zufahrt (Ein- und Ausfahrt) zu dem FOC-Standort erfolgt von der Bundesstraße 1 in der Kreuzung mit der Unnaer Straße.

4. Standortanforderungen an Factory Outlet Center

Factory Outlet Center unterscheiden sich durch wesentliche Merkmale von sonstigen Einzelhandelsbetrieben. In Factory Outlet Centern werden Waren angeboten, die nicht (mehr) für den gewöhnlichen Einzelhandel geeignet sind. Aus diesem Grunde ist es geboten, den gewöhnlichen Einzelhandel und die Angebote eines Factory Outlet Centers auch räumlich zu trennen.

Allgemein können die Standortanforderungen von FOC wie folgt beschrieben werden⁴:

- Die direkte Auseinandersetzung mit dem Facheinzelhandel in größeren Städten bzw. Agglomerationen wird vermieden, da sie auch nicht im Interesse der Hersteller (als potentielle Mieter in einem FOC) liegt. Deshalb kommen vorzugsweise kleinere und mittlere Städte im weiteren Umfeld von Ballungsräumen in Betracht, wobei von diesen Standorten aus die Potentiale aus größeren Distanzen erschlossen werden sollen.
- Sehr gute verkehrliche Erreichbarkeit, da sich das Einzugsgebiet gegenüber anderen Einzelhandelsbetrieben auf deutlich größere Distanzen erstreckt und das Besucherverhalten in hohem Maße autoorientiert ist.
- Weitgehend ebenerdiges Stellplatzangebot (aufgrund eines sehr hohen PKW-Kundenanteils).

⁴ ecostra (2014): Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines Factory Outlet Centers in der Stadt Werl (LK Soest). Areal im Kreuzungsbereich A445 / Bundesstraße B1. Wiesbaden.

- Innerhalb einer PKW-Fahrdistanz von mindestens ca. 30 Minuten sollte noch kein regional dominierendes bzw. bereits gut im Markt positioniertes Outlet Center in Betrieb sein.
- Als Standortlage werden Gewerbegebiete bevorzugt; häufig werden auch teilintegrierte und in Einzelfällen sogar städtebaulich integrierte Standortlagen realisiert, sofern dort die verkehrlichen und flächenmäßigen Ansprüche befriedigt werden können; zentrale Innenstadtlagen kommen dagegen kaum in Betracht. Die Grundstücksfläche sollte mindestens 60.000 m² betragen und – nach Möglichkeit – Erweiterungsoptionen bis auf 100.000 m² oder auch mehr beinhalten.
- In zumutbarer Entfernung muss ein ausreichendes Bevölkerungspotential erschließbar sein. Lange Zeit galt diesbezüglich die Faustregel, dass innerhalb einer PKW-Fahrdistanz von ca. 1 Stunde ein Potential von ca. 3 Millionen Einwohnern mit einem zumindest durchschnittlichen Kaufkraftniveau vorhanden sein sollte; ein Wert, welcher vor dem Hintergrund neuer Erkenntnisse deutlich nach unten zu korrigieren ist.
- Nutzung des touristischen Potentials bestehender Freizeiteinrichtungen am Standort oder im näheren Umfeld bzw. Abschöpfung der Touristenströme auf den Verkehrsachsen in die Feriengebiete. Aus diesem Grund suchen Factory Outlet Center die Nähe stark frequentierter touristischer Einrichtungen (z.B. Freizeitparks) bzw. Räume mit ausgeprägter touristischer Positionierung.
- Nach Möglichkeit direkte Einsehbarkeit des Standortbereiches von einer Hauptverkehrsachse; insbesondere auch wenn diese mit Strömen des touristischen Fernverkehrs belegt ist.

III. Planungsrechtliche Situation

1. Landesplanung

Werl befindet sich gemäß Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) 1995, Teil A, entlang einer großräumigen Entwicklungsachse von europäischer Bedeutung in West-Ost-Richtung (Venlo-Duisburg-Essen-Bochum-Dortmund-Paderborn-Kassel).⁵ Hier zu nennen sind die Bundesautobahn (A44) und die Schienenstrecke. Großräumige Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung dienen dem europaweiten Leistungsaustausch und sollen zur Integration des Landes in die europäische Raum- und Wirtschaftsentwicklung beitragen. Ferner sollen sie die transeuropäischen Netze und das im Aufbau befindliche deutsche und europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz berücksichtigen.

Werl liegt nicht nur an einer großräumigen Entwicklungsachse von europäischer Bedeutung, sondern ist zugleich auch Schnittpunkt dieser großräumigen Achse mit einer überregionalen Achse in Nord-Süd-Richtung. Überregionale Entwicklungsachsen sollen den bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen Ober- und Mittelzentren sowie zwischen Mittelzentren gewährleisten. Ihre Verkehrsinfrastruktur soll Schiene und Straße umfassen.

Werl ist in der Landesplanung eine mittelzentrale Funktion zugewiesen.

⁵ Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen (1995): Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Landesentwicklungsprogramm - Landesplanungsgesetz. Düsseldorf.

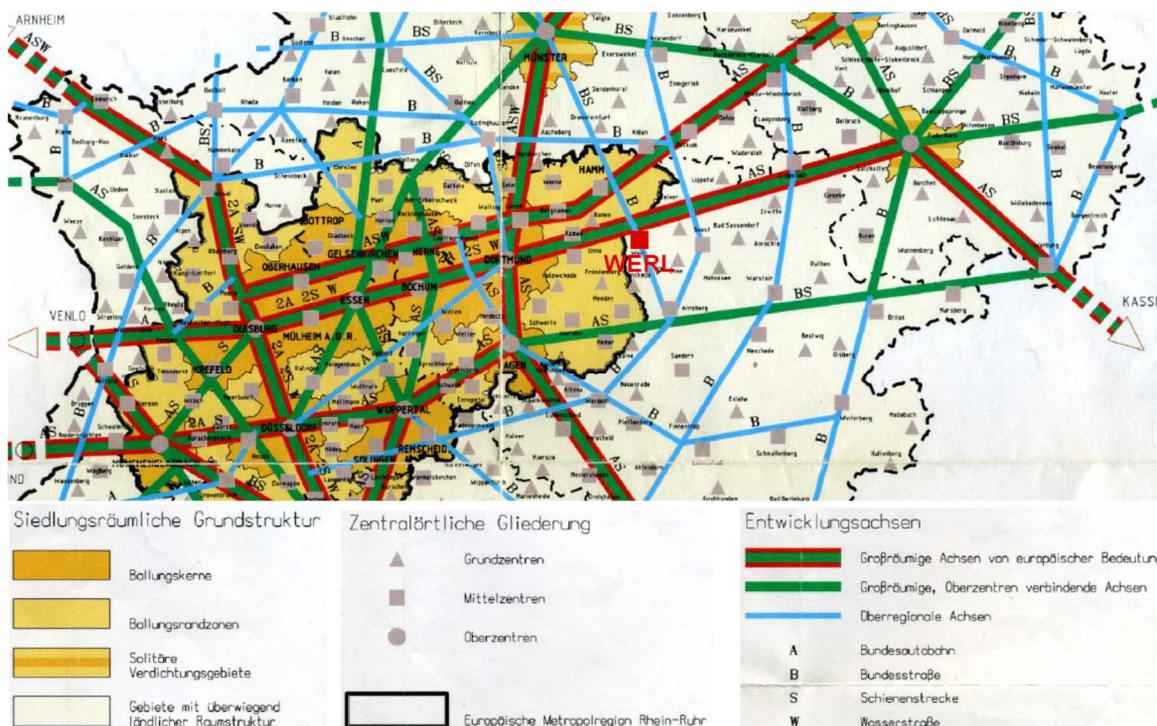


Abb. 5: Auszug aus dem LEP NRW, Teil A (Quelle: Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen 1995)

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

Gemäß Ziel 1 des sachlichen Teilplans dürfen Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Der Planbereich liegt nach Auffassung der Stadt in einem Allgemeinen Siedlungsbereich (vgl. dazu unten unter Ziff. 2.: Regionalplanung).

Gemäß Ziel 2 des sachlichen Teilplans, dürfen Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in bestehenden sowie neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. Diese Vorschrift leidet an denselben Fehlern wie § 24 a LEPro NW a.F., der nach der Rechtsprechung des OVG Münster kein Ziel der Raumordnung war und zudem wohl nicht der Gesetzgebungskompetenz des Landes unterfiel (OVG Münster, Urteil vom 30.09.2009 – 10 A 1676/08). Entsprechend handelt es sich auch bei „Ziel 2“ nicht um ein Ziel der Raumordnung.

Da der Regelung nicht nur die Zielförmigkeit fehlt, sondern sie überdies verfassungswidrig ist, dürfte die Regelung im Ganzen unwirksam sein. Vorsorglich für den Fall, dass die Regelung geltungserhaltend bzw. verfassungskonform als Ziel der Raumordnung auszulegen wäre, muss dieser Grundsatz aus folgenden Gründen hinter den Planungsabsichten der Stadt Werl zurücktreten:

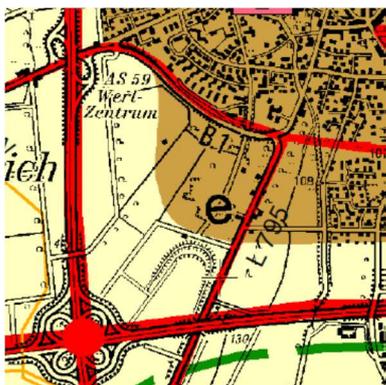
- Die Stadt Werl will den ständigen Bedeutungsverlust ihres Mittelzentrums im ländlichen Raum zugunsten der Metropolregion stoppen, wobei die Dortmunder Fußgängerzone inzwischen zur meistbesuchten Einkaufszone Deutschlands aufstieg (Jones Lang LaSalle, Pressemitteilung vom 29. Juli 2013).
- Zur Situation im Werler Einzelhandel hat bereits im Jahr 2005 das Einzelhandelsgutachten von BBE auf Angebotsdefizite in den relevanten Sortimentsgruppen hingewiesen. Im letzten Jahrzehnt nahmen die Verkaufsflächen von Bekleidung und Schuhen in Werl ab, und die Bindungsquote lag bei den zentrenrelevanten Sortimentsgruppen Bekleidung/Schuhe/Sportartikel bei 46 % und entsprach kaum noch

einem Mittelzentrum. Zwischenzeitlich ist diese geringe Bindungsquote durch Geschäftsaufgaben noch weiter gesunken.

- Nach dem britisch-belgischen Truppenabzug wirkt auch ein Rückgang der Pilgerströme auf die rückläufigen Einzelhandelsumsätze in Werl ein.
- Zur Förderung der mittelzentralen Funktionen Werls soll das nahe dem AK Werl gelegene FOC ein attraktives touristisches Ziel bei den An- und Abreisen mit dem Pkw in Tourismusregionen (Sauerland, Münsterland) bilden.
- Das FOC bildet den westlichen Abschluss des südlichen Stadterweiterungsringes der Stadt Werl, dessen Stadtgebiet mit dem großflächigen Vogelschutzgebiet Hellwegbörde und einem flächenintensiven Großvorhaben bereits bedeutende Flächen seines Stadtgebiets für Landes Zwecke reserviert hat.

Gemäß Ziel 3 des sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel dürfen durch Darstellungen und Festsetzungen von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Sortimenten, zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Diese Frage wurde im Rahmen eines Verträglichkeitsgutachtens⁶ eingehend untersucht. Eine wesentliche Beeinträchtigung von zentralen Versorgungsbereichen ist durch die Ansiedlung des FOC gemäß dem ecostra-Gutachten nicht zu erwarten (vgl. dazu im Einzelnen unten Kap. VII.1).

2. Regionalplanung



Auch in der Regionalplanung wird der Stadt Werl eine mittelzentrale Funktion zugewiesen. In der vor dem 30.03.2012 geltenden Fassung des Regionalplans war der westliche Teil des Südrings der Stadt Werl als Allgemeiner Siedlungsbereich ausgewiesen. Dieser Allgemeine Siedlungsbereich war im Regionalplan in Verlängerung östlich der Wickeder Straße gelegenen Siedlungsbereichs, parallel zur B1 dargestellt und verzügte sich in eine S-Kurve zur Autobahn hin (vgl. oben Abb. 4 „südlicher Stadterweiterungsring/Werl“).

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

⁶ ecostra (2014): Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines Factory Outlet Centers in der Stadt Werl (LK Soest). Areal im Kreuzungsbereich A445 / Bundesstraße B1. Wiesbaden.

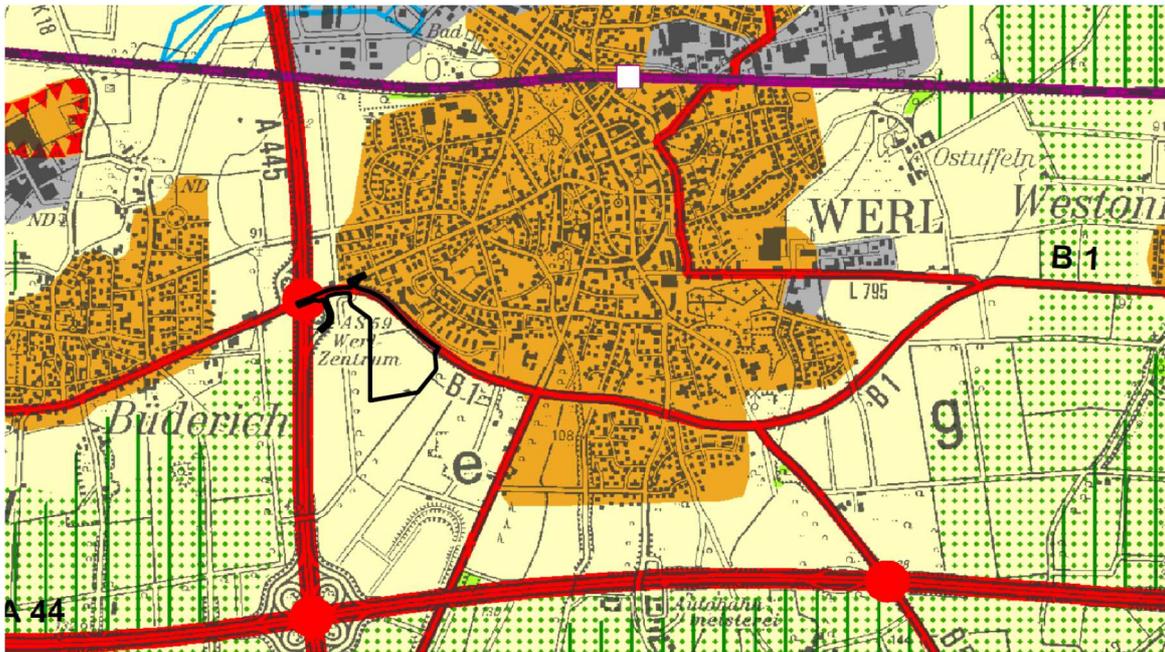


Abb. 6: Ausschnitt aktueller Regionalplan (Quelle: Bezirksregierung Arnsberg 2012) und Lage des Plangebiets

Die Rückstufung des Allgemeinen Siedlungsbereichs im Plangebiet ist offensichtlich rechtswidrig. Bei der Aufstellung des Regionalplans vom 30.03.2012 wurde die Stellungnahme der Stadt Werl zu der Frage der Rückstufung des Allgemeinen Siedlungsbereichs rechtswidrig nicht berücksichtigt. Die Rückstufung erfolgte konträr zu den erklärten und seit den 60er Jahren ausgeübten städtebaulichen Absichten der Stadt Werl, einen Südring südlich der B1 zu entwickeln. Die Planungshoheit der Stadt Werl als elementarer Auszug des kommunalen Selbstverwaltungsrechts wurde noch nicht einmal in Ansätzen abgewogen (zum Abwägungserfordernis vgl. insbesondere VerfGH NW, Urteil vom 26.08.2009 – VerfGH 18/08). Zudem wurden die Erfordernisse der Entwicklungsmöglichkeiten von Gemeinden im ländlichen Raum nicht berücksichtigt (vgl. dazu VerfGH, a.a.O.). Die Stadt Werl hat diese offensichtlichen Mängel des Regionalplans gemäß § 12 Abs. 5 ROG fristwährend geltend gemacht und zu diesem Zweck eine umfassende Stellungnahme eingereicht, die dieser Begründung beigefügt ist und ausdrücklich zum Teil dieser Begründung erklärt wird.

Nach dem Vorstehenden geht die Stadt Werl davon aus, dass die Rückstufung des Allgemeinen Siedlungsbereichs im Planbereich unwirksam ist und nach wie vor die ASB-Festlegung gilt, wie sie aus der bis zum 29.03.2012 geltenden Fassung des Regionalplans ersichtlich ist.

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

Gemäß Ziel 12 (1) des Regionalplans in der Fassung vom 30.03.2012, ist die Entwicklung von Kerngebieten sowie Sondergebieten für den großflächigen Einzelhandel im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO nur in den zentralen Versorgungsbereichen zulässig. Dieses Ziel entspricht im Wesentlichen Ziel 1 des sachlichen Teilplans großflächiger Einzelhandel zum Landesentwicklungsplan. Auch bei dieser Regelung handelt es sich nicht um ein bindendes Ziel der Raumordnung, weil die rechtskräftige und durch das Bundesverwaltungsgericht bestätigte Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Münster entgegensteht (a.a.O.).

Gemäß Ziel 13 des Regionalplans in der Fassung vom 30.03.2012 haben Standorte für Vorgaben des großflächigen Einzelhandels in Art und Umfang der Funktion des zentralörtlichen Versorgungsbereichs, in dem sie geplant werden, zu entsprechen (Kongruenzgebot). Unbesehen der erheblichen Zweifel hinsichtlich der Zielförmlichkeit und Wirksamkeit dieser Regelung ist die Planung jedenfalls an das Ziel 13 angepasst gemäß § 1 Abs. 4 BauGB. Mit der Beschränkung auf 13.800 m² Verkaufsfläche ist sichergestellt, dass die Größe des Factory Outlet Centers nach Art und Umfang dem Mittelzentrum Werl entspricht. Insbesondere bleibt diese Verkaufsfläche bei Weitem hinter denjenigen großflächiger Einzelhandelsvorhaben mit zentrenrelevantem Hauptsortiment zurück, wie sie innerorts in den Mittelzentren des Ruhrgebiets und anderorts zu finden sind. Das Verhältnis des angestrebten Gesamtumsatzes des Vorhabens zu der dem Vorhaben zuzuordnenden Kaufkraft der Stadt Werl von 2:1 wird im Wesentlichen eingehalten.

Regionales Einzelhandelskonzept

Als Grundlage für die interkommunale Zusammenarbeit im Bereich Einzelhandel diene seit 2001 das „Regionale Einzelhandelskonzept für das Östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche“, das 2007 fortgeschrieben wurde (BBE 2007). Das REHK ist ein Beitrag zur Sicherung und Verbesserung der Versorgungsstrukturen in der Region. Einzelhandelsfunktionen sollen auch in Zukunft bevorzugt an integrierten Standorten wahrgenommen werden. Zentrales Anliegen ist auch die Sicherung einer möglichst flächendeckenden wohnortnahen Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Das REHK dient auch der Einstufung regional bedeutsamer Einzelhandelsbetriebe oder Einkaufszentren an städtebaulich nicht integrierten Standorten und deren Entwicklungsperspektiven. Das REHK soll erreichen, dass die Ansiedlung, Erweiterung oder Verlagerung großflächiger Einzelhandelsbetriebe nach einheitlichen Kriterien bewertet werden.

Für die Bewertung von Planvorhaben des großflächigen Einzelhandels wurde im REHK ein Prüfschema zur interkommunalen Abstimmung erarbeitet, das Kriterien (wie Standort und Dimension) zur Vermeidung negativer Auswirkungen nach § 11 Abs. 3 BauNVO vorschlug. Zu diesem Aspekt hat die Stadt Werl eine Auswirkungenanalyse in Auftrag gegeben, die sehr viel genauer auf die Situation in der Region und die Vermeidung erheblicher negativer Auswirkungen und insbesondere von möglichen Funktionsverlusten in Nachbarstädten eingeht, als es die REHK-Kriterien vermögen; auf die ausführliche Darstellung in Kapitel VII. 1. wird verwiesen. Aus diesen Gründen wurde bisher von der Stadt Werl auf die Herstellung eines regionalen Konsenses verzichtet, zumal sich bereits frühzeitig im November 2011 die Bürgermeister von 20 Städten der Region auf einer unzureichenden Informationsbasis auf die sog. Hammer Erklärung festgelegt haben, in der sie ein FOC in Werl ablehnten. Die 2. REHK-Fortschreibung in der Fassung von Juli 2013 befindet sich z.Z. in der Beschlussfassung.

3. Flächennutzungsplan

Die planungsrechtliche Grundlage für den Bebauungsplan ist die Darstellung im Flächennutzungsplan (FNP).

Im wirksamen FNP der Stadt Werl wird das Plangebiet als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt, weshalb eine FNP-Änderung erforderlich wird. Die Art der baulichen Nutzung soll im überwiegenden Teil in ein Sonstiges Sondergebiet (SO) nach § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel - Herstellerdirektverkaufszentrum“ geändert werden. Die Größe des Herstellerdirektverkaufszentrums wird auf max. 13.800 m² Verkaufsfläche begrenzt. Lediglich im nordwestlichen Teil des Plangebietes im Bereich der Zufahrt soll die Fläche für die Landwirtschaft in eine Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 – hier örtliche/ überörtliche Hauptverkehrsstraßen – geändert werden.

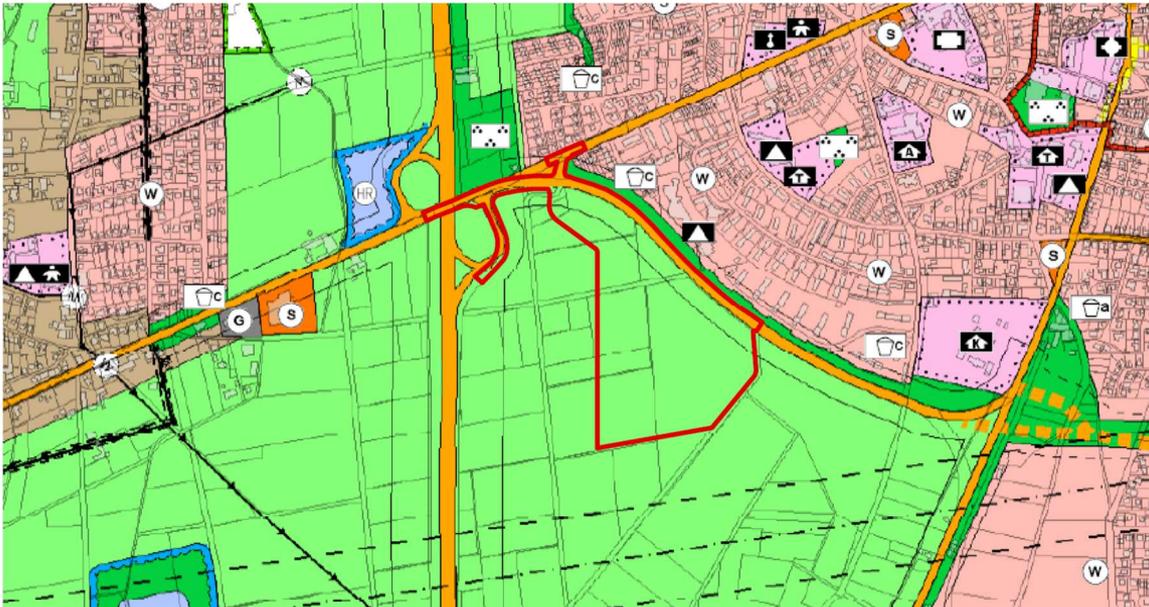


Abb. 7: Planbereich und Darstellung Fläche im FNP (Quelle: Stadt Werl 2010)

Auf der Fläche sind entlang der BAB 445 und der B 1 anbaufreie Zonen gemäß § 9 FStrG (Bauverbot von 20 m sowie Genehmigungspflicht in einem 40 m-Streifen an Bundesstraßen) zu beachten.

4. Landschaftsplan

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

Die Entwicklungskarte legt für diese Fläche das Entwicklungsziel 2 „Anreicherung“ fest. Dieses Ziel sieht generell die Anreicherung einer Landschaft mit naturnahen Lebensräumen sowie gliedernden und belebenden Elementen vor. Konkret gelten in diesem Entwicklungsraum ER 2.06 (Agrarraum südlich von Werl) die besonderen Zielsetzungen „Pflege und Ergänzung der vorhandenen Strukturen wie Einzelbäume, Baumreihen, Hecken, Gebüsche und Obstwiesen in den siedlungsnahen Bereichen“ sowie „Anlage von Ackerbrachestreifen und Saumstrukturen entlang der Wege und Schlaggrenzen in der freien Landschaft“.⁷ Das Entwicklungsziel „Anreicherung einer Landschaft mit naturnahen Lebensräumen sowie gliedernden und belebenden Elementen“ gilt für die heute vorhandenen Ackerflächen. Tatsächlich gibt es im Plangebiet nur eine Gehölzstruktur am ost-westlich verlaufenden Graben, die als wertvoll zu bewerten ist, aber ersetzt werden kann. Im Rahmen der vorliegenden Planung können gliedernde und belebende Elemente in Pflanzstreifen angelegt werden, die > 20 % der Planungsfläche umfassen, und damit das Entwicklungsziel besser erfüllen als heute gegeben.

Gemäß § 16 Abs. 1 Landschaftsgesetz NW muss der Landschaftsplan mit Inkrafttreten des Bebauungsplans in diesem Bereich angepasst werden.

⁷ Kreis Soest (2012): Landschaftsplan VI „Werl“. Soest.

5. Bebauungspläne

Es existiert bisher kein Bebauungsplan; der Planbereich ist bisher dem Außenbereich zuzuordnen.

6. UVP-Pflicht

Gemäß Nr. 18.6 der Anlage 1 zum UVPG ist für den Bau eines Einkaufszentrums, eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes oder eines sonstigen großflächigen Handelsbetriebes im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 der Baunutzungsverordnung mit einer zulässigen Geschossfläche von 5.000 m² oder mehr, für den im bisherigen Außenbereich im Sinne des § 35 des Baugesetzbuchs ein Bebauungsplan aufgestellt wird, eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gegeben.

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

IV. Bestandsbeschreibung

1. Städtebauliche Situation

1.1 Umgebung und Ortsbild

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

Nordöstlich schließt sich eine Wohnbebauung an, die das weiter nordöstlich liegende Stadtzentrum umgibt. Diese Wohnbebauung ist zur B 1 und somit auch zum Plangebiet mittels eines ca. 25 m breiten Gehölzstreifens abgeschirmt, der auch den Verkehrslärm der Bundesstraße dämpft. Diese Wohnbebauung ist östlich des Plangebiets von Zeilenbebauung und einem Schulgebäude und nördlich hauptsächlich von freistehenden Einfamilien- und Reihenhäusern geprägt. Östlich des Plangebiets befinden sich an der Wickeder Straße einige verstreute Gebäude.

Nördlich der Fläche direkt an der Anschlussstelle der BAB 445 befindet sich ein kleiner Park-and-Ride-Parkplatz.

3. Entwässerung

Im Planbereich liegen keine Abwasserleitungen. Die nächstgelegene Hauptabwasserleitung verläuft östlich des Hauses Unnaer Straße 98 im Norden des Plangebietes.

Die Straßenentwässerung der Bundesstraße 1 erfolgt in seitlichen Gräben.

4. Natur und Landschaft

Das Plangebiet wird überwiegend von landwirtschaftlichen Flächen geprägt. Gehölze und einzelne Bäume sind im Osten sowie vereinzelt am Rand der Felder vorhanden, eine Baumreihe flankiert den asphaltierten Weg, der von der Kreuzung mit der Unnaer Straße nach Süden führt. Die A 445 und B 1 werden flankiert von teilweise Gehölz bestandenen Böschungen bzw. Randbereichen.

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

V. Städtebauliches Konzept und Planinhalte

1. Städtebauliches Konzept

Das Herstellerdirektverkaufszentrum (Factory Outlet Center) soll auf einer Sondergebietsfläche von ca. 12 ha in ein- bis zweigeschossiger Bauweise für Shops von Markenherstellern eine Verkaufsfläche von max. 13.800 m² bereitstellen.



Abb. 9: Städtebauliches Konzept des Herstellerdirektverkaufszentrums

Die ein- bis zweigeschossige FOC-Anlage liegt im südöstlichen Teil des Plangebietes. Hier war im Regionalplan bis 2012 ein Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt, der entgegen der erklärten städtebaulichen Intention der Stadt Werl in einen Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich geändert wurde. Die Stadt Werl geht davon aus, dass diese Änderung des Allgemeinen Siedlungsbereichs rechtswidrig und damit unwirksam ist und dementsprechend der bisherige ASB im Plangebiet fort gilt. Die bauliche Anlage besteht aus einer ringförmigen fußläufigen Ladenstraße, an der größtmäßig unterschiedliche Shops verschiedener Markenhersteller liegen.

Die ein- bis zweigeschossigen Baukörper des FOC liegen etwa 50 m südlich der Bundesstraße im südöstlichen Teil des Plangebietes. Das FOC wird über zwei Eingänge für Kunden erreichbar sein, an denen auch Abstellanlagen für Fahrräder errichtet werden. Die Stellplatzanlagen werden nordwestlich des FOC, zwischen der Kreuzung mit der B 1 und dem Baukörper angeordnet. Im Norden wird parallel zur B 1 ein 40 - 50 m breiter Grünstreifen zur Abschirmung und Eingrünung vorgesehen, innerhalb des Grünstreifens ist ein Fuß- und Radweg parallel zur B 1 geplant. Ein Shuttlebus wird das FOC mit dem Bahnhof Werl und dem Ortszentrum von Werl verbinden, so dass eine Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und an die Innenstadt gewährleistet ist.

Um die nördlich angrenzenden Wohngebiete von dem FOC und seinen Stellplatzanlagen abzuschirmen, werden diese hinter einer mind. 40 m breiten modellierten Pflanzfläche an der B 1 angelegt. Insgesamt stehen ca. 1.650 Stellplätze zur Verfügung, davon im Süden ca. 250 für Mitarbeiter, sowie 10 Stellplätze für Busse. Die Stellplatzanlagen werden mit Bäumen begrünt.

Die interne Erschließung des Geländes erfolgt von der Kreuzung B 1 / Unnaer Straße zunächst zweistreifig in Richtung des FOC sowie dreispurig in Richtung Ausfahrt B 1, um ausreichende Aufstellmöglichkeiten für Pkw bereitzustellen. An der Stellplatzanlage endet die 21,75 m breite Zufahrt, die neben 5 Spuren auch einen Geh- und Radweg aufnimmt; die Stellplatzanlage selbst wird gegen den Uhrzeigersinn erschlossen.

Die Anlieferung der Waren erfolgt durch die Lieferfahrzeuge über die Hauptzufahrt im Ringssystem, hierbei wird der Anlieferverkehr gegen den Uhrzeigersinn um den Baukörper herumgeleitet. Dabei sind die Flächen östlich und südlich des Baukörpers nur für den Anlieferverkehr, für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge und für Mitarbeiter befahrbar und über eine Sperre von den Stellplatzanlagen der Besucher abgetrennt. Generell ist die Anlieferung des äußeren Ladenrings von allen Seiten aus über vorgelagerte Höfe möglich. Von dort werden die Waren über die Versorgungswege zu den Ladenzeilen per Rollwagen geschoben. An den Rückseiten und zwischen den Ladenzeilen befinden sich in regelmäßigen Abständen überdachte Versorgungs- und Fluchtwege mit einer Breite von ca. 2 m.

Im Norden ist parallel zur B 1 ein mind. 40 Meter breiter modellierter Grünstreifen zur Abschirmung und Eingrünung vorgesehen, der zugleich die Funktion einer Ausgleichsfläche erfüllt. Innerhalb des Grünstreifens ist ein Fuß- und Radweg parallel zur B 1 geplant. Ferner wird am südöstlichen Rand ein 10 m breiter Grünstreifen angelegt, als Puffer zu einer artenreichen Gehölzreihe am Rand (außerhalb) des Plangebiets. Als weitere Ausgleichsmaßnahmen werden Baum- und Gehölzpflanzungen innerhalb der Stellplatzanlagen vorgenommen und Teilflächen an den Rändern als Mähwiese ausgebildet.

Das Herstellerdirektverkaufszentrum (Factory Outlet Center) soll die mittelzentrale Funktion von Werl stärken und zur Fortentwicklung der Stadt Werl beitragen. Das Sortiment im FOC unterscheidet sich von dem des klassischen Einzelhandels. Es zeichnet sich dadurch aus, dass insbesondere Auslaufmodelle, Vorsaisonware, zweite Wahl Produkte, Überschussproduktionen etc. angeboten werden; es ist weder eine große Sortimentstiefe noch eine Sortimentsbreite gegeben. Dementsprechend werden die Waren mit erheblichen Preisnachlässen angeboten. Ferner sind im FOC ergänzende Nutzungen, insbesondere gastronomische Betriebe, Spielplätze und Kinderbetreuung vorgesehen.

Das Plangebiet kann über die BAB 44 aus Richtung Westen und die BAB 445 aus den Richtungen Süden und Norden erreicht werden, wobei die BAB 445-Ausfahrt 59 Werl-Zentrum die standortnahe Zufahrt über die Bundesstraße 1 bildet. Aus Osten ist das Plangebiet auch über die BAB 44-Ausfahrt 55 Werl-Süd, die B 516 und B 1 erreichbar. Der Verkehr soll grundsätzlich auf beide Richtungen der B 1 verteilt werden, je nach großräumigen Quellen und Zielen.

Die Ein- und Ausfahrt zum Standort erfolgt über die B 1 gegenüber der Einmündung mit der Unnaer Straße. Diese Kreuzung ist heute nicht signalisiert. Im Zuge der Umsetzung der Planung wird eine Lichtsignalanlage erforderlich, um einen reibungslosen Abfluss des zusätzlichen Verkehrsaufkommens sicherzustellen. Zusätzlich zur Hauptzufahrt im Nordwesten des Plangeländes ist im Nordosten an der B 1 eine Notzufahrt/-ausfahrt für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge vorgesehen, die durch ein Tor zur B 1 getrennt wird.

Um das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf der B 1 abwickeln zu können, ist eine Verbreiterung der B 1 um zwei Fahrspuren (je Richtung eine zusätzliche Fahrspur) westlich der Kreuzung Unnaer Straße erforderlich. Von Westen von der BAB 445 kommend beginnt eine zusätzliche Fahrspur bereits im Abfahrtsort der Autobahnausfahrt 59. Die zweite zusätzliche Fahrspur an der B 1 westlich der Hauptzufahrt wird eingerichtet, um einen reibungslosen Abfluss des Verkehrs vom FOC zur BAB 445 sicherzustellen. Östlich der Kreuzung ist eine Verbreiterung der B 1 notwendig, um einen erforderlichen Fahrstreifen für Linksabbieger von Osten zum FOC einzurichten. Die ausreichende Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen wurde mit einem Verkehrsgutachten (PVT 2014) nachgewiesen.

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

2. Planungsrechtliche Festsetzungen

2.1 Zweckbestimmung und Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 11 BauNVO)

Zweckbestimmung: Das Sondergebiet dient der Unterbringung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs in Form eines Herstellerdirektverkaufszentrums (Factory Outlet Center).

Art der baulichen Nutzung: Im „Sondergebiet Herstellerdirektverkaufszentrum“ ist ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb in Form eines Herstellerdirektverkaufszentrums (Factory Outlet Center) mit separaten Verkaufsstätten sowie den nachstehend genannten Sortimenten und Verkaufsflächenbegrenzungen zulässig. Die maximale Gesamtverkaufsfläche beträgt 13.800 m².

Die Verkaufsfläche für die nachstehend genannten Kernsortimente darf folgende Größen nicht überschreiten:

Kernsortiment (Sortimentsgruppen)	Verkaufsflächenobergrenze	
Bekleidung, Sportbekleidung	9.600 m ²	
Schuh- und Lederwaren, Sportschuhe (einschließlich Daypacks, Rucksäcke, Geldbörsen)	1.800 m ²	
Spielwaren	insgesamt max. 2.400 m ²	
Haushaltswaren inkl. Elektrokleingeräte		

Glas/Porzellan/Keramik	maximal 400 m ² je Sortiments- gruppe	
Haus- und Tischwäsche, Bettwaren, Gardinen		
Sportgeräte, Sportartikel		
Möbel		
Süßwaren, Schokolade, Feinkost regionale Spezialitäten	maximal 200 m ² je Sortiments- gruppe	
Körperpflege, Kosmetik		
Uhren/Schmuck		
Sonnenbrillen		

Tab. 2: Kernsortimente im Herstellerdirektverkaufszentrum

Die angebotenen Waren des Kernsortiments müssen Markenartikel sein und mindestens eines der nachfolgend beschriebenen Merkmale aufweisen:

- Waren zweiter Wahl (Produkte mit kleinen Fehlern)
- Auslaufmodelle (Produkte, die nicht länger produziert werden oder deren Produktion ausläuft)
- Produkte des Vorjahres bzw. der vorherigen Saison (Waren, die nicht mehr der aktuellen Kollektion des Herstellers entsprechen)
- Restposten (Waren, die vom Einzelhandel zurückgegeben werden, an diesen nicht ausgeliefert oder von diesem nicht abgenommen wurden)
- Waren zu Markttestzwecken (Waren, die noch keiner an den Einzelhandel ausgelieferten Kollektion entsprechen und dazu dienen, hinsichtlich ihrer Akzeptanz getestet zu werden)
- Artikel aus Überschussproduktionen (Waren, die aufgrund einer Fehleinschätzung der Marktentwicklung produziert wurden; Waren, die aus Produkten oder Stoffen produziert wurden, über die der Hersteller aufgrund einer Fehleinschätzung des Marktes verfügte).
- „Never out of Stock“-Produkte (Waren, die saisonunabhängig zum ständigen Sortiment des Herstellers gehören und bereits seit mindestens einem Jahr durch den Hersteller produziert bzw. im Fachhandel angeboten werden).

Die Verkaufsfläche für Never out of Stock-Produkte darf dabei eine Verkaufsfläche von 800 m² nicht erreichen.

Zusätzlich zu den oben genannten Kernsortimenten sind innerhalb der zulässigen Gesamtverkaufsfläche Randsortimente bis zu einem Anteil von 3 % der tatsächlich vorhandenen Verkaufsfläche zulässig. Randsortimente sind solche Waren, die zu dem Kernsortiment einer bestimmten Verkaufsstätte hinzutreten und dieses ergänzend durch solche Waren anreichern, die eine gewisse Beziehung und Verwandtschaft mit den Waren des Kernsortiments haben.

Im Sonstigen Sondergebiet "Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum" ist ein Werbepylon mit einer Höhe von max. 135 m NHN für das Herstellerdirektverkaufszentrum zulässig.

Im Sonstigen Sondergebiet "Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum" sind zum Herstellerdirektverkaufszentrum gehörende Gastronomieeinrichtungen (Schank- und Speisewirtschaften) zulässig, wobei die für Kunden zugängliche Fläche in Gebäuden auf max. 1.500 m² beschränkt wird.

Verkaufsflächen sind Flächen für die verkaufsmäßige Warenpräsentation und Kundenlaufflächen einschließlich aller Bedienabteilungen, jedoch ohne Nebenflächen (z.B. Lager Räume, Vorbereitungs- und Zubereitungsräume, Büroflächen). Zur Verkaufsfläche gehören auch die Kassenzone, die Vorkassenzone, der Eingangsbereich mit der entsprechenden Kundenfläche einschließlich der Flächen für Konzessionäre sowie die Flächen des Verkaufsraums, die der Kunde einsehen, aber aus hygienischen oder anderen Gründen nicht betreten darf, sowie Bereiche zum Abstellen der Einkaufswagen.

Ausnahmsweise sind in dem Sonstigen Sondergebiet die der Versorgung des Baugebiets mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienenden Nebenanlagen sowie fernmeldetechnische Nebenanlagen und Anlagen für erneuerbare Energien zulässig.

2.2 Höhe baulicher Anlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 18 BauNVO)

Die festgesetzte maximale Gebäudehöhe von 116,00 m über NHN bezieht sich auf die Oberkante des Gebäudes. Ausgehend von einem Geländeniveau von 102,00 m über NHN sollen die in der Regel zweigeschossigen Gebäude des FOC eine max. Höhe von 14,00 m erreichen. Auf die Eingänge zum FOC soll mit zwei Turmgebäuden hingewiesen werden, die die max. Höhe der anderen Gebäude um weitere 4,00 m überschreiten dürfen; deshalb wird textlich festgesetzt, dass auf einer Fläche von max. 5 % der überbaubaren Fläche Gebäude bis zu einer Höhe von 120,00 m über NHN, also 18,00 m über Geländeoberfläche, zulässig sind. Bezugspunkt der Höhenfestsetzung ist die Oberkante der baulichen Anlage.

Die maximale Gebäudehöhe von 116,00 m über NHN darf durch sonstige Dachaufbauten (z. B. technische Aufbauten, Technikzentralen, Fahrstuhlüberfahrten, Treppenhäuser und Lichtkuppeln) um maximal 3,00 m überschritten werden, wenn die Überschreitung auf weniger als 30 % der Grundrissfläche des obersten Geschosses erfolgt. Entsprechende Dachaufbauten müssen mindestens um das Maß der Überschreitung von der obersten Gebäudeaußenwand zurücktreten.

2.3 Grundflächenzahl (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB sowie § 16 BauNVO)

Die durch die Grundflächenzahl von 0,6 definierte zulässige Grundfläche darf durch die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten sowie Nebenanlagen im Sinne von § 14 BauNVO um bis zu 50 vom Hundert überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8 (§ 19 Abs. 4 BauNVO).

2.4 Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Ebenerdige Stellplätze mit ihren Zufahrten sind innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche sowie auf den Flächen mit der Zweckbestimmung Stellplätze zulässig.

Außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sind Grundstückszu- und -abfahrten sowie Gebäudeumfahrten insbesondere für Anlieferungen sowie für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge zulässig.

2.5 Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB)

In den festgesetzten „Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ sind als bestandsbildende Bäume und Sträucher bevorzugt Hainbuche (*Carpinus betulus*), Stieleiche (*Quercus robur*), Zitterpappel (*Populus tremula*), Hasel (*Corylus*

avellana), Weißdorn (*Crataegus monogyna/C. laevigata*) und Hundsrose (*Rosa canina*) anzupflanzen. Die Gehölze sind art- und fachgerecht zu pflegen, auf Dauer zu erhalten und bei Verlust zu ersetzen.

Innerhalb der nördlichen Pflanzfläche ist eine naturnahe Wasserfläche mit einer Fläche von bis zu 4.000 m² zulässig. Die Wasserfläche kann zugleich dazu dienen, das anfallende unbelastete Niederschlagswasser zurückzuhalten; der Uferbereich der Wasserfläche ist mit Gräsern, Uferstauden und Schilf zu bepflanzen.

Die Pflanzfläche im Norden enthält einen Geh- und Radweg entlang der B 1.

2.6 Begrünung der Stellplatzflächen

Werden innerhalb der in der Planzeichnung gekennzeichneten „Fläche für Stellplätze (St)“ ebenerdige Stellplätze im Verbund hergestellt, sind diese durch die Pflanzung von Hochstämmen mit einem Stammumfang von 18/20 cm zu begrünen. z. B. der Arten *Acer platanoides* (Spitzahorn), *Corylus colurna* (Baumhasel), *Fraxinus excelsior* (Gemeine Esche). Für jeweils 20 Stellplätze ist ein Baum zu pflanzen.

Sofern die Stellplätze nicht mit einer wassergebundenen Decke oder einer sonstigen durchlässigen Oberfläche hergestellt sind, muss für den anzupflanzenden Baum eine Baumscheibe mit einer offenen Vegetationsfläche von mindestens 4 m² hergestellt werden, die gegen Überfahung geschützt wird; die Baumscheiben sind mit lebensraumtypischen, bodendeckenden Gehölzen und Stauden zu bepflanzen.

Die Gehölze sind art- und fachgerecht zu pflegen, auf Dauer zu erhalten und bei Verlust zu ersetzen.

3. Landesrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB)

3.1. Werbeanlagen

Als bauordnungsrechtliche Festsetzung gem. § 86 (1) 4 BauO NW i. V. m. § 9 (4) BauGB wird textlich festgelegt, dass im Bereich des Sondergebiets ein Pylon mit einer Werbeanlage mit einer max. Höhe von 135,00 m über NHN zulässig ist.

4. Hinweise

4.1. Einleitung von Grundwasser

Die Einleitung von Grundwasser (z.B. Drainagewasser) in die öffentliche Kanalisation ist gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 11 der Entwässerungssatzung der Stadt Werl grundsätzlich nicht zulässig. Das Drainagewasser soll deshalb in einen naheliegenden Vorfluter eingeleitet werden.

4.2. Beseitigung von Niederschlagswasser

Gemäß § 51a LWG ist auf dem Baugrundstück die Entsorgung des Regenwassers sicherzustellen. Ein das gesamte Stadtgebiet Werl behandelndes Gutachten zur Versickerungsfähigkeit stellt für das Baugrundstück aufgrund geologischer Verhältnisse einen für Versickerung nicht geeigneten Bereich dar.⁹

Deshalb soll in Absprache mit dem Kommunalbetrieb Werl das unbelastete Niederschlagswasser der Dachflächen in einen naheliegenden Vorfluter eingeleitet werden; ob dabei eine Rückhaltung erforderlich ist, ist durch ein Entwässerungsgutachten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu klären. Das belastete Niederschlagswasser der Verkehrs- und Stellplatzflächen ist mit dem Schmutzwasser in den nächsten Mischwasserkanal einzuleiten und der Kläranlage Werl zuzuführen, der östlich des Hauses Unnaer Straße 98 liegt.

Die Straßenentwässerung der B1 erfolgt in seitlichen Gräben.

4.3. Löschwasserversorgung

Um die Löschwasserversorgung und den Einsatz von Feuerlösch- und Rettungsgeräten bzw. -fahrzeugen zu gewährleisten, wird festgelegt, dass die Löschwasserversorgung entsprechend § 44 Abs. 1 BauO NRW, § 1 Abs. 2 FSHG (Gesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung) und dem Arbeitsblatt W 405 (Juli 1978) des DVGW gesichert werden muss.

4.4. Umgang mit Bodendenkmälern

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und / oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und / oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Gemeinde als Untere Denkmalbehörde und / oder dem Westfälischen Museum für Archäologie / Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761-93750, Fax 02761-937520) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 und § 16 Denkmalschutzgesetz NW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Forschung bis zu sechs Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG NW). Bei Bodeneingriffen ist das Westfälische Museum für Archäologie / Amt für Bodendenkmalpflege vier Wochen vorher zu benachrichtigen, damit eine Baustellenbeobachtung eingeplant werden kann.

4.5. Gutachten

Dem Bebauungsplan liegen folgende Gutachten zugrunde:

- ecostra (2014): Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines Factory Outlet Centers in der Stadt Werl (LK Soest). Areal im Kreuzungsbereich A445 / Bundesstraße B1. Wiesbaden.
- Ludescher (2013): Fachbeitrag Artenschutz. Bochum.
- BBE Unternehmensberatung (2007): Regionales Einzelhandelskonzept für das Östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche. Fortschreibung 2007. Köln.

⁹ Schmidt und Partner (2004): Versickerungsfähigkeit gem. § 51 Landeswassergesetz NRW. Bielefeld.

- IGS Stolz (2014): Verkehrliche Untersuchung zur Ansiedlung eines Factory Outlet Centers (FOC) in Werl. Neuss.
- IGS Stolz (2014): Anbindung FOC Werl. Neuss.
- Ökoplan (2014): Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 117 „Am Hellweg“ in Werl. Essen.
- Schmidt und Partner (2004): Versickerungsfähigkeit gem. § 51 Landeswassergesetz NRW. Bielefeld.
- Accon Köln GmbH (2014): Schalltechnisches Fachgutachten zum Bebauungsplan Nr. 117 „Am Hellweg“ der Stadt Werl. Köln.
- PVT (2014): Verkehrstechnische Stellungnahme zu den Änderungen an den Knotenpunkten auf der B1 in Werl durch die Baumaßnahme FOC gegenüber der Zufahrt Unnaer Straße. Essen.

4.6. Städtebauliche Verträge

(Wird im weiteren Verfahren ergänzt)

4.7. Bodenverunreinigungen

In der Aufstellung „Erfassung von Altlasten im Kreis Soest“ ist der Planbereich nicht aufgeführt; für einen Altlastenverdacht in der landwirtschaftlichen Fläche bestehen keine Hinweise.

VI. Städtebauliche Kenndaten

Die städtebaulichen Kenndaten des Rechtsplanentwurfs stellen sich wie folgt dar:

	Fläche (m ²)	Flächenanteil (%)
Sonstiges Sondergebiet "Großflächiger Einzelhandel - Herstellerdirektverkaufszentrum"	118.769	83,2
<i>davon: überbaubare Fläche</i>	37.830	31,6
<i>davon: Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen</i>	30.069	25,1
Verkehrsfläche	23.925	16,8
Verfahrensgebiet	142.694	100,0

Tab. 3: Städtebauliche Kenndaten des Rechtsplanentwurfs

VII. Auswirkungen der Planung

Die umweltbezogenen Auswirkungen sind in Kap. VIII (Umweltbericht) dargestellt.

1. Raumordnerische und städtebauliche Folgen für den Einzelhandel

Für die Ausweisung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens die Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gemäß § 1 Abs. 4 BauGB zu prüfen. Die landesplanerische Stellungnahme nach § 34 Landesplanungsgesetz soll parallel zur frühzeitigen Behördenbeteiligung eingeholt werden.

Die raumordnerische und städtebauliche Verträglichkeit der Planung wurde 2013/2014 im Auftrag der Stadt Werl untersucht. Dazu wurde die Firma ecostra¹⁰ mit der Erstellung einer raumordnerisch und städtebaulich orientierten Wirkungsanalyse für das geplante FOC beauftragt. Die Firma ecostra hat eine aktuelle Bestandsaufnahme des gesamten Einzelhandels insbesondere in sämtlichen Ober- und Mittelzentren innerhalb eines Einzugsbereiches von ca. 30 PKW-Fahrminuten um den Standort in Werl durchgeführt. In der Analyse wurde mit einem Marktanteilkonzept die voraussichtliche Kaufkraftabschöpfung des Vorhabens aus dem Einzugsgebiet quantifiziert, und mit der Kaufkraftbewegungsanalyse wurden die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf bestehende Angebote ermittelt. Dabei wurde ein „worst-case“-Ansatz verfolgt, um mögliche Auswirkungen nicht zu unterschätzen. Das Gutachten belegt die raumordnerische und städtebauliche Verträglichkeit des Vorhabens. Im Folgenden werden wesentliche Ergebnisse dieser Wirkungsanalyse wiedergegeben.

Bei einer Verkaufsflächendimensionierung von ca. 13.800 m² erreicht das Planobjekt eine durchschnittliche Flächenleistung von ca. 5.850 €/m². Vom dem zu erwartenden Umsatz von ca. 80,7 Mio. € werden ca. 71 % aus der Sortimentsgruppe Bekleidung & Sportartikel erwartet, sowie ca. 13 % aus Schuhe & Lederwaren. 40 % der Umsätze werden aus dem Umkreis von 30 Fahrminuten erwartet.

Für das Untersuchungsobjekt wurde auf Grundlage empirischer Erfahrungen sowie in Anlehnung an Raumverträglichkeitsuntersuchungen für FOC ein Einzugsgebiet abgegrenzt, das in etwa einer Distanz von ca. 90 PKW-Fahrminuten umfasst.

Im Segment Bekleidung & Sportartikel wird es insbesondere im Oberzentrum Dortmund (ca. 1,1 %), im Mittelzentrum Hamm (ca. 2,2 %), in der Nachbarstadt Unna (ca. 3,4 %) sowie in der Stadt Werl selbst (ca. 9,0 %) zu den höchsten Umsatzrückgängen in diesem Angebotssegment kommen. Bei den Einzelhandelsstandorten in den weiteren untersuchten Städten der Region liegen die Umsatzumverteilungsquoten niedriger. Sie bewegen sich überwiegend im Rahmen üblicher konjunktureller Schwankungen und liegen zum Teil auch unterhalb einer rechnerischen Nachweisgrenze.

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

Bei sonstigen FOC-Sortimenten liegen die Umsatzumverteilungsquoten bei ca. 0,8 % in Dortmund und ca. 1,2 % in Hamm. Die errechneten Umsatzumverteilungsquoten für die

¹⁰ ecostra (2014): Wirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines Factory Outlet Centers in der Stadt Werl (LK Soest). Areal im Kreuzungsbereich A445 / Bundesstraße B1. Wiesbaden.

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

Zusammenfassend kommt ecostra zu dem Ergebnis, dass bezogen auf die Einkaufslage in der Innenstadt von Werl in den Sortimentsbereichen Bekleidung und Sportbekleidung sowie Schuhe und Lederwaren von Betriebsaufgaben auszugehen sei. Allerdings sei zu berücksichtigen, dass für den innerstädtischen Einzelhandel in Werl auch in besonderem Maße die Chance bestehe, von möglichen Kundenzuführeffekten durch das Projekt zu profitieren, wodurch die zu erwartenden Auswirkungen in gewissem Maße relativiert würden.

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

In seinem Fazit stellt der Gutachter fest, dass die vorgesehene Realisierung eines Outlet Centers am Planstandort in Werl wirtschaftsstrukturell, städtebaulich und raumordnerisch als verträglich einzustufen ist. Die ermittelten Umsatzumverteilungseffekte gegenüber den Städten und Innenstädten im Naheinzugsgebiet liegen – mit Ausnahme der Stadt Werl selbst und hier in den beiden Segmenten Bekleidung (inkl. Sportartikel) sowie Schuhe & Lederwaren – deutlich unter einem städtebaulich oder raumordnerisch relevanten Schwellenwert der Umsatzumverteilung, ab dem erhebliche Auswirkungen auf die städtebauliche Ordnung und Entwicklung sowie die raumordnerische Konzeption zu vermuten wären. In verschiedenen zentralen Orten sind sogar überhaupt keine spürbaren Auswirkungen feststellbar.¹¹

Was die Situation im Werler Einzelhandel betrifft, hat bereits im Jahr 2005 das Einzelhandelsgutachten von BBE¹² auf Angebotsdefizite in den relevanten Sortimentsgruppen hingewiesen. So stellte BBE fest, dass im letzten Jahrzehnt die Verkaufsflächen von Bekleidung und Schuhen in Werl abnahmen, während die geringen Verkaufsflächen für Sportartikel leicht zunahm. Die drei Sortimentsgruppen umfassten 2004 zusammen 8.170 m² Verkaufsfläche, zu 96 bis 98 % im Werler Zentrum.

¹¹ ecostra (2014): Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines Factory Outlet Centers in der Stadt Werl (LK Soest). Areal im Kreuzungsbereich A445 / Bundesstraße B1. Wiesbaden.

¹² BBE Unternehmensberatung (2005/2007): Strukturuntersuchung Einzelhandel. Werl. Köln.

Die Bindungsquote der Werler Kaufkraft (71 %) lag bei den zentrenrelevanten Sortimentsgruppen Bekleidung/Schuhe/Sportartikel deutlich niedriger bei 46 %, hier wurden gegenüber dem Umland Kaufkraftverluste konstatiert. Die Befragung in der Kernstadt ergab, dass Werl nur für 38 % der Befragten der favorisierte Einkaufsort bei Bekleidung/Schuhe war, während ein höherer Anteil einen Einkauf in Soest, Hamm oder Dortmund vorzog. Bei Sportartikeln bevorzugten nur 31 % der Befragten den Einkaufsort Werl. Jüngere Käufer hatten bei Bekleidung/Schuhe eine höhere Neigung zum Einkauf in Hamm und Dortmund als ältere Käufergruppen.

2. Auswirkungen auf derzeitige Nutzungen

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

3. Verkehrliche Auswirkungen

Die Erschließung und Verkehrsentwicklung durch das Vorhaben wurden im Rahmen eines Verkehrsgutachtens untersucht.¹³ Dabei wurde ein tägliches Kunden- und Besucheraufkommen des Factory Outlet Centers von rd. 6.210 Kunden ermittelt, woraus sich ein durchschnittliches tägliches Kfz-Aufkommen der Kunden und Besucher je Richtung von rd. 2.070 Kfz/24h ergab.

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

Die Quell- und Zielverkehre verteilen sich von der Kreuzung mit der B1 voraussichtlich zu 80 % nach / von Westen, zu 15 % nach / von Osten und 5 % nach / von Norden. Der größte Besucherstrom kommt mit 60 % vom Autobahnkreuz Werl. Im höchstbelasteten Abschnitt der B1 zwischen Autobahnkreuz Werl und der Unnaer Straße nimmt die mittlere Tagesbelastung voraussichtlich von 13.100 Kfz auf 16.300 Kfz/d zu. Freitags ist das höchste stündliche Verkehrsaufkommen im Zielverkehr zwischen 16.00 und 18.00 Uhr zu erwarten (Zufluss 398 + Abfluss 388 Kfz in der Spitzenstunde), wohingegen samstags das höchste Verkehrsaufkommen zwischen 11.00 und 13.00 Uhr erwartet wird (Zufluss 358 + Abfluss 398 Kfz in der Spitzenstunde).

Daraus ergibt sich eine höchste Stellplatznachfrage am Samstag mit insgesamt knapp 1.300 Stellplätzen. Unter Einbezug von Stellplatzreserven sind daher mindestens 1.400 Stellplätze für Kunden auf dem Gelände erforderlich.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung zeigt, dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht ohne weitere Maßnahmen über das vorhandene Straßennetz abgewickelt werden kann. Um eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität am Knotenpunkt B1 / Unnaer Straße / Zufahrt FOC erreichen zu können, ist neben einer Signalisierung des Knotenpunktes auch ein Umbau mit der Anordnung weiterer Fahrstreifen notwendig. Außerdem wird in der westlichen Autobahnanschlussstelle Werl-Zentrum ein zweiter Rechtsabbiegefahrstreifen angeordnet, welcher am Knotenpunkt B 1 / Zufahrt FOC in einen freilaufend neben einer Dreiecksinsel geführten Rechtsabbiegefahrstreifen übergeht.

¹³ IGS Stolz (2014): Verkehrliche Untersuchung zur Ansiedlung eines Factory Outlet Centers (FOC) in Werl. Neuss.

Die Verkehrstechnische Untersuchung¹⁴ hat nachgewiesen, dass bei dieser Konzeption an keinem der Knotenpunkte eine schlechtere Verkehrsqualität (QSV) des gesamten Knotenpunkts als B zu erwarten ist, und kein Strom in den Knotenpunkten wird schlechter als mit einer QSV von C bewertet.

4. Sonstige Auswirkungen

Die verkehrlich verursachten Immissionen wurden im Rahmen eines Schallgutachtens untersucht.¹⁵ Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass die Richtwerte für Allgemeine Wohngebiete an den nächstgelegenen Häusern um mindestens 6 dB (A) tagsüber unterschritten werden; nachts sind keine Konflikte zu erwarten, da die Einrichtungen in dieser Phase nicht betrieben werden. Die Auswirkungen der zu erwartenden Mehrverkehre auf den öffentlichen Straßen sind so gering, dass keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Die nächstgelegene Hauptabwasserleitung verläuft östlich des Hauses Unnaer Straße 98 in nördlicher Richtung; das Schmutzwasser und das belastete Niederschlagswasser aus dem Standortbereich soll hier in die Kanalisation eingeleitet und der Kläranlage Werl zugeführt werden. In Absprache mit dem Kommunalbetrieb Werl soll das unbelastete Niederschlagswasser der Dachflächen in einen naheliegenden Vorfluter eingeleitet werden; ob dabei eine Rückhaltung erforderlich ist, ist durch ein Entwässerungsgutachten zu klären.

Der landwirtschaftliche Weg, der heute gegenüber der Unnaer Straße auf die B 1 mündet, muss mit der Umsetzung der FOC-Anbindung umgelegt werden.

¹⁴ PVT (2014): Verkehrstechnische Stellungnahme zu den Änderungen an den Knotenpunkten auf der B1 in Werl durch die Baumaßnahme FOC gegenüber der Zufahrt Unnaer Straße. Essen.

¹⁵ Accon Köln GmbH (2014): Schalltechnisches Fachgutachten zum Bebauungsplan 117 „Am Hellweg“ der Stadt Werl. Köln.

VIII. Umweltbericht

1. Einleitung

1.1. Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Im 14,3 ha großen Plangebiet soll auf ca. 12 ha ein Sonstiges Sondergebiet (SO) nach § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel - Herstellerdirektverkaufszentrum“ festgesetzt werden. Die Größe des Herstellerdirektverkaufszentrums (FOC) wird auf max. 13.800 m² Verkaufsfläche begrenzt. Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen im Sonstigen Sondergebiet sind ein zugehöriger Parkplatz mit 1.650 Parkplätzen inklusive Erschließung und Grün-/Pflanzflächen geplant.

1.2. Darstellung der festgelegten und relevanten Ziele des Umweltschutzes

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

Im Einzelnen wurden folgende in einschlägigen Fachgesetzen festgelegte, hier relevante Ziele des Umweltschutzes berücksichtigt:

Schutzgut	Gesetz	Zielaussage
Mensch	§ 1 BauGB	Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung und der Eigentumsbildung
	§ 1 Abs. 1 BImSchG	Schutz des Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen und Vorbeugung vor dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen
	Abschnitt 1 TA Lärm	Schutz der Allgemeinheit und Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie deren Vorsorge
Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt	§ 1 BauGB	Berücksichtigung der Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen... und die biologische Vielfalt
	§ 1 BNatSchG	Natur und Landschaft sind so zu schützen, dass die biologische Vielfalt und die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts auf Dauer gesichert sind
	§ 44 BNatSchG	Es ist verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören
Klima/ Luft	§ 1 BauGB	Förderung von Klimaschutz und Klimaanpassung Berücksichtigung der Auswirkungen auf Luft und Klima Vermeidung von Emissionen Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität
	Abschnitt 1 TA Luft	Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen

Schutzgut	Gesetz	Zielaussage
Landschaft	§ 1 BauGB	Schutz und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Landschaft und von Darstellungen in Landschaftsplänen Orts- und Landschaftsbild baukulturell erhalten und entwickeln
	§ 1a BauGB	Vermeidung und Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie des Naturhaushalts (Eingriffsregelung)
	§ 1 BNatSchG	Schutz, Pflege und Entwicklung und ggf. Wiederherstellung der Landschaft zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft
Boden	§ 1 + 1a BauGB	sozialgerechte Bodennutzung Berücksichtigung der Auswirkungen auf Boden Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung zur Verringerung zusätzlicher Inanspruchnahme von Böden (Bodenschutzklausel)
	§ 1 BBodSchG	Nachhaltige Sicherung bzw. Wiederherstellung der Funktionen des Bodens, Abwehren von schädlichen Bodenveränderungen, Förderung der Sanierung der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen, Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden, Vermeidung von Beeinträchtigungen der natürlichen Funktionen sowie der Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte
Wasser	§ 1 BauGB	Berücksichtigung der Auswirkungen auf Wasser
	§ 1 Wasserhaushaltsgesetz	Schutz der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut durch eine nachhaltige Gewässerbewirtschaftung
Kultur-/ Sachgüter	§ 1 BauGB	Erhaltung und Entwicklung der städtebaulichen Gestalt Berücksichtigung der Belange der Baukultur und der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes

Tab. 4: In Fachgesetzen festgelegte Ziele des Umweltschutzes

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1. Lage und heutige Nutzung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt südwestlich des Werler Stadtzentrums, südlich der B 1 und östlich der BAB-Anschlussstelle Werl-Zentrum der BAB 445.

Das Plangebiet wird derzeit ausschließlich als landwirtschaftliche Fläche genutzt. Im Gelände gibt es zwei in West-Ost-Richtung verlaufende Geländeeinschnitte/-sprünge mit einzelnen Bäumen, Kleingehölzen und Säumen. Der nördliche Geländesprung verläuft entlang eines Grabens, der temporär Wasser führt. Im Osten des Plangebietes und in den Randbereichen der Felder stehen Einzelbäume.

2.2. Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Schutzgut Mensch

Verkehr

Der Standort liegt an der B 1 in der Nähe zur BAB 445-Anschlussstelle Werl-Zentrum. Im Busverkehr verkehren zwei Linien im Abstand von ca. 500 m zum Standort, die Regionallinie 546 Werl – Unna-Stockum sowie der Regiobus 623 Werl-Büderich-Holtum.

Das Plangebiet ist durch die im Westen liegende BAB 445 sowie die im Norden und Nordosten verlaufende B 1 verkehrlich vorbelastet. Im Abschnitt der B1 östlich der AS Werl-Zentrum wurde Freitag nachmittags von 15-19 Uhr eine Belastung von 4.581 Kfz gezählt, samstags von 11-15 Uhr war die Belastung von 3.932 Kfz etwas geringer.¹⁶ Die Belastung auf der B1 nimmt nach Osten, wo zunehmend Wohngebiete angrenzen, kontinuierlich ab. In vielen Abschnitten sind diese Wohngebiete durch Lärmschutzeinrichtungen abgeschirmt.

Lärm

Das Plangebiet ist durch die im Süden verlaufende BAB 44, die im Westen liegende BAB 445 sowie die im Norden verlaufende B 1 bezüglich der Lärmbelastung flächig tagsüber mit > 55 dB(A) vorbelastet. Nachts liegt die Belastung flächig > 45 dB(A) und in Nähe der B1 > 50 dB(A).¹⁷

Die Umgebungslärmkarte stellt den über alle 24-Stunden und alle Tage des Jahres gemittelten Dauerschallpegel an den Hauptverkehrsstraßen dar, ermittelt durch Ausbreitungsrechnung für das Jahr 2011. Sie zeigt einen Dauerschallpegel von 55-60 dB(A) in dem Plangebiet, wobei der Lärmpegel im Norden an der Bundesstraße bis in den Bereich 65-70 dB (A) zunimmt.¹⁸

Erholung

Das Plangebiet besitzt keinen eigenständigen Wert für die Freizeitgestaltung und es bestehen – außer einem von Norden nach Süden verlaufenden landwirtschaftlichen Weg - keine speziell der Freizeitfunktion dienenden Wege.

Schutzgut Flora/ Fauna/ Biotope

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

Biotoptypen

Im Untersuchungsraum wurde im Juli 2013 eine Biotoptypenkartierung durchgeführt. Dabei wurden Lebensräume ähnlicher Struktur und biotischer Ausstattung zu einem Typus zusammengefasst, beschrieben und gegenüber andersartigen Biotoptypen abgegrenzt. Die Codierung richtet sich nach der Biotoptypenliste der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ des LANUV NRW.¹⁹

Der Untersuchungsraum zeichnet sich durch einen hohen Anteil an landwirtschaftlichen Flächen (*HA0 - Acker*) aus. Die Ackerflächen werden in Nord-Süd-Richtung von einem asphaltierten Weg (*VF0 - versiegelte Fläche*) geteilt und von der Bundesautobahn A 445 und der Bundesstraße B 1 flankiert. Südlich schließen sich weitere Ackerflächen an. Entlang des östlichen Wegrandes befindet sich ein Gehölzbestand mit Bäumen und einzelnen

¹⁶ IGS Stolz (2014): Verkehrliche Untersuchung zur Ansiedlung eines Factory Outlet Centers (FOC) in Werl. Neuss.

¹⁷ LANUV NRW (o.J.): Geräuschbelastungskarten. <http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/screening2.htm>. Zugriff 04.09.2013. Düsseldorf. Lärmkarten im M 1:100.000.

¹⁸ [MKULNV NRW] Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (o.J.): Umgebungslärm in NRW. <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>. Zugriff 04.09.2013. Düsseldorf.

¹⁹ LANUV NRW (2008): Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW. http://www.lanuv.nrw.de/natur/lebensr/Num_Bew_Biotyp_Sept2008.pdf. Recklinghausen.

Sträuchern (*BF3 - Einzelbäume bzw. BB0 - Gebüsch*). Entlang der Feldränder (*K - Saumflur*) sind weitere Bäume (*BF1 - Baumreihe*) und teilweise, zum Zeitpunkt der Kartierung trockene Gräben erkennbar. Im Südosten bilden u. a. Spitz-Ahorn (*Acer platanoides*) und Vogel-Kirsche (*Prunus avium*) einen älteren Gehölzbestand (*BF2 - Baumgruppe*). Ein weiterer, jüngerer Gehölzbestand befindet sich im Nordosten parallel zur Bundesstraße B 1.

Der nordöstliche Randbereich des Untersuchungsraumes ist geprägt durch Siedlungsflächen und gewerblich genutzte Flächen (*VF0/1 - versiegelte / teilversiegelte Fläche*) mit Rasenflächen (*HM - Grünanlage*), einzelnen Bäumen sowie Gärten (*HJ*). Entlang der A 445 und B 1 sind die Straßenböschungen und Randbereiche (*VA - Straßenbegleitgrün*) teilweise Gehölzbeständen. Nahe der Anschlussstelle bzw. der Ausfahrt Werl-Zentrum befindet sich eine als Parkplatz genutzte Fläche, die u. a. mit Rasengittersteinen teilweise versiegelt (*VF1*) und am Rand mit Baumreihen (*BF1*) bestanden ist. Weitere teilversiegelte Bereiche bestehen als Parkflächen im Nordosten im Werler Wohngebiet am Buchenweg. Die Fahrbahnen der A 445, der B 1 sowie der übrigen Straßen und Wege werden als versiegelte Flächen (*VF0*) dargestellt.²⁰

Die folgende Abb. 10 zeigt die Bewertung der Biotoptypen.

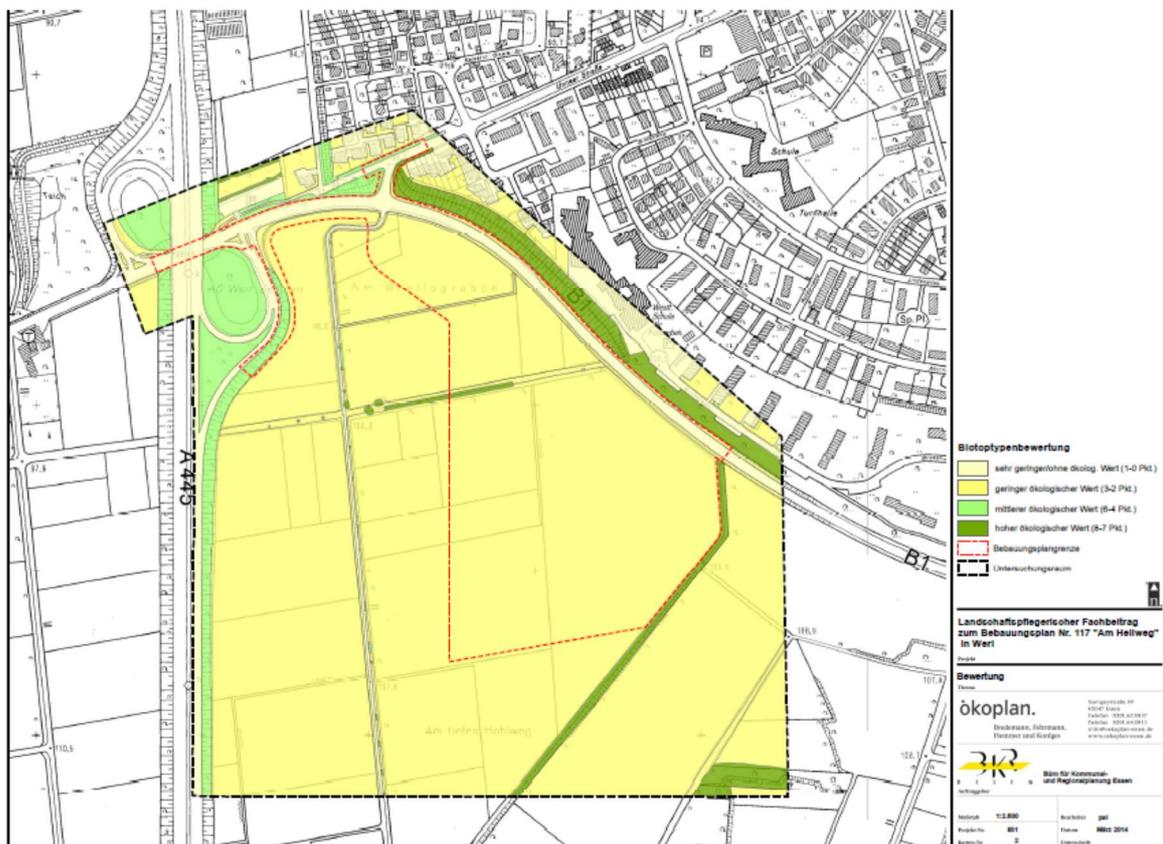


Abb. 10: Biotoptypen (Ökoplan 2014)

Artenschutzprüfung

Zum Zweck der Artenschutzprüfung wurde das Plangebiet von Juni 2012 bis Juli 2013 in 25 Erhebungsgängen von einem Biologen eingehend untersucht, um sicherzustellen, dass jahreszeitlich früh auftretende Arten ebenso erfasst werden wie jahreszeitlich späte Arten.²¹

²⁰ Ökoplan (2014): Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 117 „Am Hellweg“ in Werl, Essen.

²¹ Ludescher (2013): Fachbeitrag Artenschutz. Bochum.

Laut LANUV NRW kommen im Messtischblatt 4413 Werl in den oben genannten Lebensraumtypen prinzipiell folgende planungsrelevante Arten mit Haupt- und Nebenvorkommen vor, auf die in dieser Untersuchung besonders geachtet wurde:

1. Fledermäuse

Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleine Bartfledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus

2. Vögel

Baumfalke, Baumpieper, Feldlerche, Feldschwirl, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Goldregenpfeifer, Graureiher, Habicht, Kiebitz, Kleinspecht, Krickente, Kuckuck, Mäusebusard, Mehlschwalbe, Nachtigall, Neuntöter, Pirol, Rauchschwalbe, Rebhuhn, Rohrweihe, Rotmilan, Saatkrähe, Schleiereule, Sperber, Steinkauz, Turmfalke, Turteltaube, Wachtel, Wachtelkönig, Waldkauz, Waldohreule, Wasserralle, Wespenbussard, Wiesenpieper, Wiesenweihe

3. Amphibien

Laubfrosch, Kammmolch

4. Insekten

Eremit (Juchtenkäfer).

Der Gutachter kommt zusammenfassend zu folgenden Befunden:

Von den Fledermäusen nutzen nur zwei Arten das Gebiet regelmäßig und in relevanter Weise als Nahrungsraum, die Zwergfledermaus und die Breitflügelfledermaus. Im Planungsgebiet war regelmäßig zu beobachten, wie eine größere Anzahl von Zwergfledermäusen abends bei Dämmerung aus der nahen Siedlung heraus in das Planungsgebiet einflog. Dabei hielten sich die meisten Tiere an die saumartige Baumreihe entlang des östlichen Randes des Planungsgebietes. Diese Baumreihe hat somit als Nahrungsbereich eine herausgehobene Bedeutung. Das Auftreten der Breitflügelfledermaus entsprach weitgehend dem der Zwergfledermaus, allerdings nur in einzelnen Exemplaren.

Es wurden folgende Vogelarten als Durchzügler (DZ), Brutvögel (BV) und regelmäßige Nahrungsgäste (rNG) und seltene Nahrungsgäste (sNG) festgestellt:

- Amsel (BV)
- Bachstelze (BV)
- Blaumeise (BV)
- Bluthänfling (BV)
- Buchfink (BV)
- Dorngrasmücke (BV)
- Elster (BV)
- Fasan (BV)
- Feldlerche (BV): planungsrelevant
- Feldsperling (BV)
- Gartengrasmücke (BV)
- Goldammer (BV)
- Grünfink (BV)
- Heckenbraunelle (BV)
- Kiebitz (DZ): einmal am Rande des Gebietes

- Kohlmeise (BV)
- Mauersegler (NG)
- Mäusebussard (sNG): einmal am Rande des Gebietes
- Mehlschwalbe (NG)
- Mönchsgrasmücke (BV)
- Rabenkrähe (BV)
- Ringeltaube (BV)
- Rotkehlchen (DZ)
- Schafstelze (DZ)
- Star (NG)
- Sumpfrohrsänger (DZ)
- Turmfalke (sNG): zweimal am Rande des Gebietes
- Wacholderdrossel (BV)
- Zilpzalp (DZ).

Die Feststellungen planungsrelevanter Arten, die sich auf Einzelbeobachtungen am Rande und außerhalb des Gebietes stützen, haben für die betreffenden Arten keine Relevanz für ihr weiteres Vorkommen im Umkreis des Planungsgebietes.

Die einzige an diesem Standort planungsrelevante Vogelart ist die Feldlerche. Alle anderen in der LANUV-Liste aufgeführten Arten finden im Planungsareal aufgrund ihrer lebensräumlichen Ansprüche offensichtlich keine Lebensmöglichkeiten. Die Feldlerche fand sich im Planungsareal und in seiner engeren Umgebung mit zwei Brutpaaren. Die Feldlerche benötigt zum Brüten vegetationsarme Verhältnisse. Das Brutpaar des Planungsareales siedelte in einem großen zusammenhängenden Maisfeld in dessen nordöstlichem Bereich und war bis Ende Juni 2013 zu beobachten. Das zweite Paar fand sich südlich des Planungsareales in einem anderen Maisfeld. Dieses Paar war sogar nur bis Anfang Juni festzustellen. Beide Paare haben also ihren Brutplatz im Maisfeld lediglich für eine Brut nutzen können und ihn dann wegen der inzwischen zu dichten und hohen Vegetation aufgeben müssen. Es war nicht festzustellen, wo ein möglicher Ersatzbrutplatz bezogen wurde.

Für beiden laut LANUV-Liste im betreffenden MTB vorkommenden planungsrelevanten Amphibienarten - Laubfrosch und Kammmolch – erfolgten keine eigenen Erhebungen, da sich im Untersuchungsareal und dessen näherem Umfeld keine geeigneten Laichgewässer befinden.

Ein Vorkommen des Eremiten (Juchtenkäfer) ist im Gebiet nur an einer Stelle denkbar, wenn auch nicht sonderlich wahrscheinlich, weil es an der nötigen Kontinuität im Vorkommen alter und sehr alter Laubbäume fehlt: in den alten Birnbäumen im Nordosten des Gebietes. Da ein Negativbefund bei diesem im Inneren des Baumstammes lebenden Käfers immer mit gewissen Unsicherheiten behaftet ist, ist der prophylaktische Schutz entsprechender Altbäume immer die beste Lösung. Da im Planungsfalle die Birnbäume wegen der Fledermäuse erhalten werden müssen, erübrigte sich das Problem auf diese Weise.

Schutzgut Klima/ Luft

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

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

Die Fläche ist bereits heute durch den Verkehr der BAB 445 und der B 1 lufthygienisch vorbelastet. Allerdings gibt es nach Aussage des LANUV²² in der Stadt Werl keine Messungen zu Schadstoffen, da keine lufthygienischen Auffälligkeiten oder Hot-Spots bekannt sind. Aus diesem Grund wurden auch keine Messstationen eingerichtet.

Schutzgut Landschaft

Der nördliche Teil der Untersuchungsfläche befindet sich gemäß Regionalplan im Landschaftsraum LR-IIIa-106 „Soester Börde“, der südliche Teil im Landschaftsraum LR-IIIa-112 „Haarstrang mit Haar-Nordabdachung“. Es sind die Zielvorstellungen für die Landschaftsräume zu beachten. Für die „Soester Börde“ (LR-IIIa-106) gelten die folgenden Ziele:

- 1) Sicherung und Entwicklung einer vielgestaltigen Feldflur mit extensiv genutzten Ackerrändern und artenreichen Säumen,
- 2) Erhalt und Förderung traditioneller Kulturlandschaftselemente wie Hecken, Obstbaumbestände und Kopfbäume,
- 3) Renaturierung von Fließgewässern und Schaffung Nutzungsfreier Gewässerrandstreifen,
- 4) Ausweitung der Grünlandnutzung in Auen und Niederungen,
- 5) Sicherung und Entwicklung bestehender naturnaher Waldlebensräume mit vielfältigen Waldrändern als wertvolle Inselbiotope sowie
- 6) Sicherung und Entwicklung der offenen Agrarlandschaft als Lebensraum für Offenlandarten wie Wiesenweihe, Grauammer (Vogelschutzgebiet Hellwegbörde).

Für den „Haarstrang mit Haarnordabdachung“ (LR-IIIa-112) werden folgende fünf Zielvorstellungen genannt:

- 1) Sicherung und Entwicklung einer strukturreichen Feldflur durch Schaffung von Ackerwildkrautstreifen und artenreichen Säumen,
- 2) Sicherung und Optimierung der Kulturlandschaft durch Schaffung abwechslungsreicher eingegrünter Ortsränder mit Hecken und Alleen als Übergänge zum Offenland,
- 3) Sicherung und Entwicklung bestehender Waldlebensräume,
- 4) Sicherung und Entwicklung der offenen Agrarlandschaft als Lebensraum für Arten des Offenlandes, v.a. Wiesenweihe und Wachtelkönig, und für den Vogelzug (Vogelschutzgebiet Hellwegbörde) sowie
- 5) Begrenzung der Windparkanlagen.²³

²² Vierth-Böke, LANUV NRW (mdl. 04.09.2013).

²³ Bezirksregierung Arnsberg (März 2012): Regionalplan Arnsberg. Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis. S. 131 ff. Arnsberg.

Das Plangebiet selbst liegt innerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans VI „Werl“²⁴, der Siedlungsbereich der Stadt Werl liegt außerhalb. Die landwirtschaftlichen Flächen befinden sich im Festsetzungsraum D.2.0.8 „Landwirtschaftlich genutzte Flächen südlich von Werl zwischen der A 445 und der B 516“. Der südöstliche Bereich des Untersuchungsraumes (außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes) ist Teil des „Besonders geschützten Teils von Natur und Landschaft“ C.4.14 LB „Hecken südlich Werl“ (s. Abb. 3). Die Heckenstruktur stellt innerhalb der strukturarmen und intensiv ackerbaulich genutzten Hellwegbörde ein belebendes Landschaftselement dar. Es dient zugleich als „Windschutz, Vernetzungsbiotop und Lebensraum für verschiedene Hecken- und Gehölzbewohner.“

Landschaftsschutzgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile sind nicht vorhanden.

Orts- und Landschaftsbild

Das Plangebiet wird derzeit als landwirtschaftliche Fläche genutzt. Im Gelände gibt es zwei Geländeeinschnitte/-sprünge mit einzelnen Bäumen, Kleingehölzen und Säumen. Einzelbäume stehen im Osten sowie vereinzelt in den Randbereichen der Felder.

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

Nordöstlich grenzt das Plangebiet an eine Wohnbebauung, die das weiter nordöstlich liegende Stadtzentrum umgibt. Diese Wohnbebauung ist zur B 1 mittels eines Gehölzstreifens abgeschirmt. Diese Wohnbebauung ist östlich des Plangebiets von Zeilenbebauung und einem Schulgebäude und nördlich hauptsächlich von Einfamilien- und Reihenhäusern geprägt. Nördlich der Fläche direkt an der Anschlussstelle der BAB 445 befindet sich ein kleiner Park-and-Ride-Parkplatz.

Nach Süden und Westen geht der Planungsraum, der von Ackerflächen geprägt ist, über in weitere Ackerflächen, die begrenzt werden durch die Trasse der Bundesautobahn A 44 im Süden sowie A 445 im Westen, jeweils mit begleitenden Gehölzen. Das Landschaftsbild ist durch die BAB 445 und die B 1 nordöstlich des Plangebiets vorbelastet. Das Plangebiet ist heute für die im Norden und Nordosten angrenzende Wohnbebauung aufgrund der bestehenden Gehölzstreifen nicht einsehbar.

²⁴ Kreis Soest (2012): Landschaftsplan VI „Werl“. Soest.

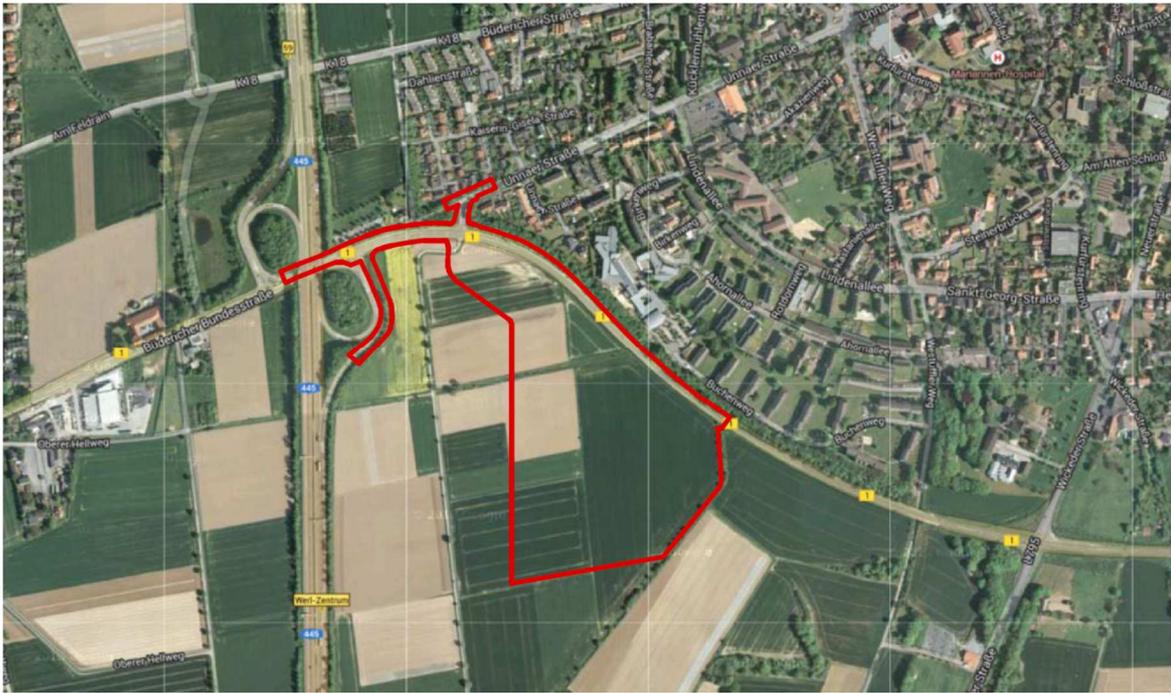


Abb. 11: Luftbild des Plangebietes und seiner Umgebung (Quelle: Google Maps 2013)

Schutzgut Boden

Im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen liegen teilweise im Norden und Osten besonders schutzwürdige Böden (Stufe 3). Ansonsten sind überwiegend sehr schutzwürdige Böden (Stufe 2) und zu einem geringen Anteil im Norden schutzwürdige Böden (Stufe 1) verzeichnet.²⁵ Bei den besonders schutzwürdigen und den schutzwürdigen Böden handelt es sich um Böden mit hoher oder sehr hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit, überwiegend Braunerden, Parabraunerden, Kolluvisole und Auenböden mit ausgezeichneter Lebensraumfunktion aufgrund hoher Puffer- und Speicherkapazität für Wasser und Nährstoffe aufgrund der Regelungs- und Pufferfunktion/ natürlicher Bodenfruchtbarkeit (überwiegend typische Parabraunerde sowie teilweise typisches Kolluvium und Gley-Parabraunerde, meist pseudovergleyt). Die schutzwürdigen Böden sind Tschernoseme und Tschernosemrelikte aufgrund der Archivfunktion (typische Parabraunerde, vereinzelt pseudovergleyt, sowie Tschernosem-Parabraunerde, vereinzelt pseudovergleyt).²⁶

²⁵ Kreis Soest (2012): Landschaftsplan VI "Werl". Soest.

²⁶ Geologischer Dienst NRW (2004): Karte der schutzwürdigen Böden. Auskunftssystem BK50.

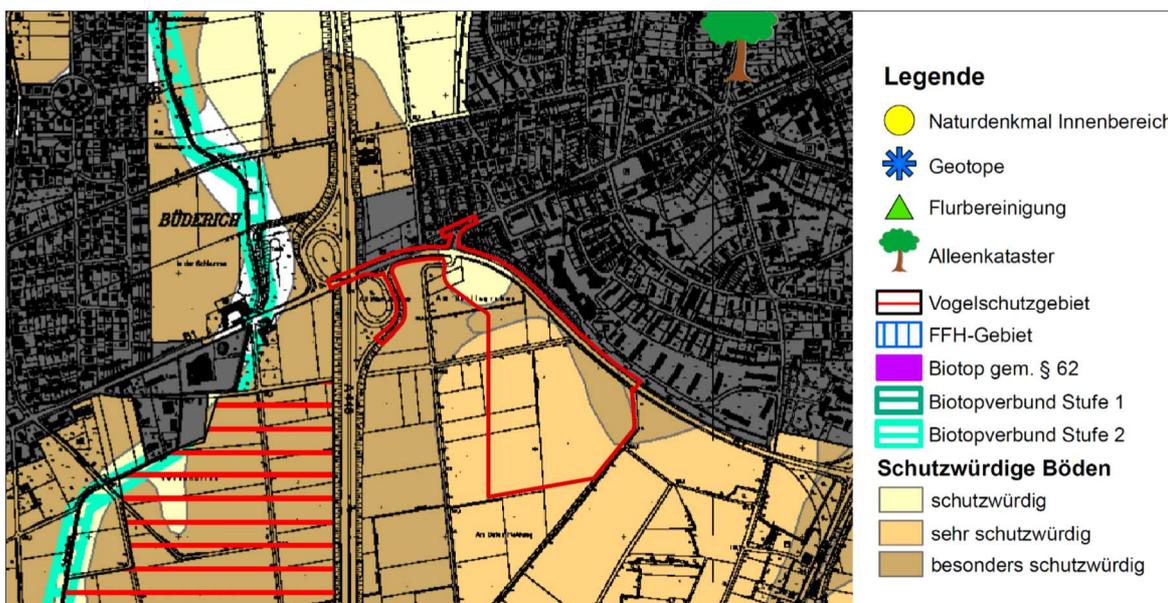


Abb. 12: Auszug aus dem Landschaftsplan VI „Werl“ – Nachrichtliche Darstellungen – (Quelle: Kreis Soest 2012)

Es sind keine Bodendenkmale nach dem Listenbereich B im Plangebiet verzeichnet.

In der Aufstellung „Erfassung von Altlasten im Kreis Soest“ ist der Planbereich nicht aufgeführt; es bestehen keine Hinweise auf einen Altlastenverdacht.

Schutzgut Wasser

Es sind keine Wasserschutzgebiete betroffen; im nördlichen Plangebiet liegt ein temporär wasserführender Graben, der insbesondere bei Starkregenereignissen das Oberflächenwasser ableitet. Es werden keine Feuchtgebiete, Grundwasservorkommen, Uferzonen und Talauen oder Einzugsgebiete von Talsperren für die Trinkwassergewinnung in Anspruch genommen. Die Entfernung zum nächstgelegenen Trinkwasserschutzgebiet „Echthausen“ (Zone III) beträgt etwa 3,5 km in südlicher Richtung.

Im weiteren Umfeld befinden sich zwei Regenrückhaltebecken, eines nordwestlich der Anschlussstelle, ein zweites südöstlich des Geltungsbereiches; dieses wird von einem kleineren Fließgewässer durchflossen.

In weiten Teilen des Plangebiets werden in den Bodenkarten niedrige Grundwasserflurabstände angegeben. Der südliche Teil der Untersuchungsfläche liegt gemäß Erläuterungskarte 13 zum Regionalplan aufgrund der geologischen Struktur in einem Grundwassergefährdungsgebiet.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Der Planbereich liegt gemäß Erläuterungskarte 3 zum Regionalplan in der Kulturlandschaft „Hellwegbörden“, größtenteils in einem aus der Fachsicht der LWL-Denkmalpflege in Westfalen bedeutsamen Kulturlandschaftsbereich (Vorbehaltsgebiet). Die Kulturlandschaft „Hellwegbörden“ umfasst weite Teile des Kreises Soest. Der Name der Kulturlandschaft hat seinen Ursprung im historischen Altstraßenbündel des „Hellwegs“. Die Hellwegbörden sind ein flachwelliges und sehr fruchtbares Gebiet. Charakteristisch ist eine gehölzarme, offene und

wenig strukturierte Landschaft. Der Kulturlandschaftsraum ist überwiegend von geschlossenen Dorfsiedlungen geprägt, wobei sich entlang dem historischen Hellweg bereits im Mittelalter wichtige Städte und Märkte aufreichten.²⁷

Östlich des Planbereichs gibt es im Regionalplan 2012 Hinweise auf potenziell bedeutsame Sichtbeziehungen auf raumwirksame Objekte.

Es sind keine Baudenkmale nach dem Listenbereich A im Plangebiet verzeichnet.

Städtebaulich bemerkenswerte Gebäude oder sonstige Kultur- und Sachgüter gibt es im Plangebiet nicht.

Bewertung der Bestandssituation

Erhebliche, abwägungsrelevante Befunde sind in den Schutzgütern Mensch, Boden sowie Tiere und Pflanzen festzustellen.

2.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung („Nullvariante“)

Bei einer Nichtdurchführung der Planung wird sich nutzungsbezogen am heutigen Zustand voraussichtlich nichts ändern; die Fläche würde weiterhin für die Landwirtschaft genutzt. Entsprechend der anthropogenen Vorprägung wären weder am landschaftlichen Charakter noch an den maßgebenden Umweltfaktoren wesentliche Änderungen zu erwarten.

Wenn das FOC nicht realisiert werden sollte und der Regionalrat sich dem ASB-Votum der Stadt Werl anschließt, wäre bei anhaltender Bedarfsentwicklung an Wohnbauflächen in ferner Zukunft auch die Entwicklung eines Wohngebiets denkbar.

2.4. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Schutzgut Mensch

Verkehr

Das Plangebiet wird über die Bundesstraße 1 erschlossen; mit der Errichtung des FOC wird eine Intensivierung der Nutzung und des Verkehrs einhergehen. Die Verkehrsprognose zur Errichtung des FOC ergibt im höchstbelasteten Abschnitt der B1 zwischen AK Werl und der Unnaer Straße eine Zunahme der mittleren Tagesbelastung von 13.100 Kfz auf 16.300 Kfz/d. Freitags ist das höchste stündliche Verkehrsaufkommen im Zielverkehr zwischen 16.00 und 18.00 Uhr zu erwarten (Zufluss von 398 + Abfluss von 388 Kfz in der Spitzenstunde), wohingegen samstags das höchste Verkehrsaufkommen zwischen 11.00 und 13.00 Uhr erwartet wird (stündlicher Zufluss von 358 + Abfluss von 398 Kfz in der Spitzenstunde).

Diese Zunahme des Verkehrs um 24,4 % im höchstbelasteten Abschnitt neben der Autobahn wird im Nahraum mangels einer randlichen Wohnbebauung nicht zu erheblichen Belastungen des Menschen führen. Im östlich angrenzenden Abschnitt, zwischen Schule und FOC, ist die Verkehrszunahme bereits deutlich geringer, hier wird eine Zunahme des täglichen Verkehrs von 8.600 auf 9.200 Kfz (+7 %) erwartet.²⁸

²⁷ Bezirksregierung Arnsberg (März 2012): Regionalplan Arnsberg. Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis. S. 187. Arnsberg.

²⁸ IGS Stolz (2014): Verkehrliche Untersuchung zur Ansiedlung eines Factory Outlet Centers (FOC) in Werl. Neuss.

Zur Sicherstellung einer Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr ist angedacht, das FOC an den Bahnhof Werl wie auch das Stadtzentrum mit einem Shuttle-Bus anzubinden.

Lärm

Die verkehrlich verursachten Immissionen wurden im Rahmen eines Schallgutachtens untersucht.²⁹ Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass die Richtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete an den nächstgelegenen Häusern um mindestens 6 dB (A) tagsüber unterschritten werden; nachts sind keine Konflikte zu erwarten. Die Auswirkungen der zu erwartenden Mehrverkehre auf den öffentlichen Straßen sind so gering, dass keine Lärm-schutzmaßnahmen erforderlich sind.

Erholung

Durch das Vorhaben sind keine Freizeitfunktionen betroffen, weshalb hier keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind.

Der landwirtschaftliche Weg, der von Spaziergängern genutzt wird und heute gegenüber der Unnaer Straße auf die B 1 mündet, muss im Kreuzungsbereich umgelegt werden.

Schutzgut Flora/ Fauna/ Biotope

Lebensräume und Biotoptypen

Für das Vorhaben muss fast ausschließlich Ackerfläche in Anspruch genommen werden, teilweise im Südwesten eine Intensivwiese. Vereinzelt sind auch Einzelbäume, Kleingehölze und Säume von der Planung betroffen, für die ein Ausgleich geschaffen werden muss. Allerdings umfassen landwirtschaftliche Flächen im Werler Stadtgebiet einen Anteil von 75 %; von diesen 5.728 ha werden etwa 0,2 % in Anspruch genommen, so dass die Freirauminanspruchnahme in diesem Bereich, der keine schutzwürdigen Freiraumtypen aufweist, vertretbar erscheint.

Insgesamt werden etwa 9,0 ha für die Bauvorhaben im Sondergebiet versiegelt; zusätzlich werden im Bereich der Straßenverkehrsflächen ca. 0,1 ha versiegelt. Ein Teil des Eingriffs wird durch die Anlage von 90 Bäumen auf dem Parkplatz, die Anlage von Pflanzflächen an den Rändern und insbesondere durch die mind. 40 m breiten Gehölzflächen an der B1 kompensiert. Der LFB (Ökoplan 2014) bilanziert ein Defizit von 90.557 Wertpunkten, das entweder durch eine ökologische Aufwertung einer ca. 2,3 ha großen Ackerfläche westlich der Sonderbaufläche oder durch eine Ersatzgeldzahlung zugunsten des Ökokontos der Stadt Werl ausgeglichen werden kann.

Artenschutz

Die faunistischen Befunde führen den Gutachter zu der artenschutzrechtlichen Bewertung, dass die als Brutvogel festgestellte Feldlerche als planungsrelevante Art einer eingehenden Berücksichtigung bedarf, obwohl fraglich ist, ob das eine Pärchen bereits eine Population im Sinne der Naturschutzgesetze darstellt. Es wird empfohlen, dafür Sorge zu tragen, dass zukünftig in unmittelbarer Nachbarschaft des Planungsareales große Flächen mit Eignung für die Feldlerche kalkulierbar angeboten werden, z.B. große, zusammenhängende Mais-schläge. Ferner wird angeregt, eine planmäßige Optimierung von Brutmöglichkeiten in den unmittelbar angrenzenden Flächen entsprechend der Empfehlungen des LANUV-Merkblattes "Feldlerche" als Ausgleichsmaßnahme in Angriff zu nehmen.

Zur Optimierung von Brutmöglichkeiten der Feldlerche werden in den unmittelbar angrenzenden Flächen entsprechend der Empfehlungen des LANUV-Merkblattes "Feldlerche" Ausgleichsmaßnahmen empfohlen.

²⁹ Accon Köln GmbH (2014): Schalltechnisches Fachgutachten zum Bebauungsplan 117 „Am Hellweg“ der Stadt Werl. Köln.

Weiterhin hat die ausgeprägte hochstaudenreiche Gehölzreihe entlang des östlichen Randes außerhalb des Planungsareales mit ihrer Saumstruktur für die Fledermausfauna eine hohe nahrungstechnische Bedeutung. Außerdem bietet sie eine wichtige Leitlinie für durchziehende Kleinvögel, weshalb ein Erhalten dieser Struktur aus Sicht des Artenschutzes unerlässlich sei. Aus diesem Grund wird zu der am südöstlichen Rand des Plangebiets, aber außerhalb liegenden Gehölzreihe in Abstimmung mit dem Gutachter ein 10 m breiter Pflanzstreifen als Pufferzone angelegt.

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

Schutzgut Klima/ Luft

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

Während der Bauabwicklung kommt es voraussichtlich zu einer temporären Staubeentwicklung.

Schutzgut Landschaft

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

Das Plangebiet ist bereits heute für die im Norden und Nordosten angrenzende Wohnbebauung aufgrund eines bestehenden Gehölzstreifens nicht einsehbar, so dass aus dem Wohngebiet keine Sichtbeziehungen gestört werden.

Schutzgut Boden

Für das Vorhaben muss überwiegend Ackerfläche und zu einem geringen Anteil auch (Intensiv-)Wiese in Anspruch genommen werden.

Für das Vorhaben werden schutzwürdige, sehr schutzwürdige und zu einem geringen Anteil auch besonders schutzwürdige Böden in Anspruch genommen. Im Bereich der versiegelten Flächen gehen die natürlichen Bodenfunktionen verloren bzw. werden versiegelt.

Für das FOC-Projekt werden 9,0 ha Fläche im Sonstigen Sondergebiet neu versiegelt bzw. teilversiegelt, davon max. 3,7 ha für bauliche Anlagen. Im Bereich der 2,3 ha großen Straßenverkehrsflächen ist eine Zunahme der Versiegelung von 0,1 ha zu erwarten.

Schutzgut Wasser

Das unbelastete Niederschlags- und Drainagewasser wird in einen nahegelegenen Vorfluter eingeleitet, das Niederschlagswasser der Verkehrs- und Stellplatzflächen wird der Kanalisation zugeführt.

Es sind keine erheblichen Grundwasserabsenkungen zu erwarten.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Es sind kleinräumlich erhebliche Veränderungen der offenen, agrarisch geprägten Kulturlandschaft zu erwarten.

Auswirkungen auf Denkmäler oder bedeutsame Sichtbeziehungen sind nicht zu erwarten. Sollten 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, ist die Entdeckung der Untere Denkmalbehörde und / oder dem Westfälischen Amt für Bodendenkmalpflege unverzüglich mitzuteilen (vgl. Hinweis im Bebauungsplan).

Der landwirtschaftliche Weg, der heute gegenüber der Unnaer Straße auf die B 1 mündet, muss mit der Umsetzung der FOC-Anbindung umgelegt werden.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die Wechselwirkungen werden indirekt durch die beschriebenen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst. Darüber hinaus gehende erhebliche Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind nicht erkennbar.

Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen

Es sind erhebliche Auswirkungen im Bereich der Schutzgüter Mensch, Boden, Tiere und Pflanzen sowie Kulturgüter zu erwarten.

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

Schutzgut Mensch

Zur Anbindung des FOC an den Öffentlichen Verkehr ist die Einrichtung eines Shuttle-Busses zwischen dem FOC und dem Bahnhof Werl sowie dem Stadtzentrum geplant.

Lärmschutz oder organisatorische Maßnahmen zum Schutz der im Nordosten liegenden Wohnbebauung sind gemäß Schallgutachten nicht erforderlich.

Die Auswirkungen der zu erwartenden Mehrverkehre auf die Geräuschsituation auf öffentlichen Straßen sind so gering, dass keine organisatorischen Maßnahmen zur Verminderung der Geräuschemissionen ergriffen werden müssen. Die Situation wird weitgehend durch den bestehenden Verkehr geprägt und sich zukünftig nur marginal ändern. Die Beurteilungspegel liegen unter den als bedenklich einzustufenden Auslösewerten für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen. Durch die Ertüchtigung des Knotens B1 / Unnaer Str. werden keine Anspruchsvoraussetzungen auf vorbeugenden Lärmschutz gemäß der 16. BImSchV ausgelöst.

Schutzgut Flora/ Fauna/ Biotope

Zur Minderung von Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 1a BauGB) und zur Eingrünung (Sichtschutz) werden Flächen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen im Bebauungsplan festgesetzt. Dazu gehören insbesondere die Anlage von ca. 90 Bäumen auf der Stellplatzanlage sowie eines mind. 40 m breiten Pflanzstreifens entlang der Bundesstraße 1.

Die Schaffung von randlichen Grünflächen kann zum Schutz von Biotopen und Arten beitragen. Die artenreiche Gehölzreihe am östlichen Rand des Plangebiets wird erhalten und es wird zusätzlich ein Grünstreifen von 10 m als Pufferzone zu der Gehölzreihe eingehalten.

Der LFB (Ökoplan 2014) bilanziert ein Defizit von 90.557 Wertpunkten. Erfolgt die externe Kompensation durch die ökologische Aufwertung einer Ackerfläche zu einer Fläche mit lebensraumtypischen Gehölzen, ist zum Ausgleich des Eingriffs die Bereitstellung einer Fläche im Umfang von aufgerundet 22.640 m² notwendig. Alternativ kann die Kompensation in Form einer Geldzahlung, z.B. in das Ökokonto der Stadt Werl, erfolgen.

Die durchzuführenden Maßnahmen werden im weiteren Verfahren mit den Beteiligten abgestimmt; die Stadt Werl präferiert eine Geldzahlung, um damit Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen im ehem. Kasernengelände im Stadtwald durchzuführen.

Schutzgut Klima/ Luft

Um kleinklimatische Auswirkungen zu mindern, ist insbesondere eine Begrünung der Parkplatzanlage vorgesehen, aber auch eine Eingrünung des Gebäudekomplexes und Pflanzflächen zur B 1 und nach Osten sollen erfolgen.

Um temporären Lärm- und Staubentwicklung während der Bauabwicklung entgegenzuwirken, werden im Rahmen der Baugenehmigung entsprechende Vorkehrungen getroffen.

Schutzgut Landschaft

Im Bereich der Stellplatzanlagen sollen neue Gehölze angepflanzt werden, der Gebäudekomplex soll eingegrünt werden und zur B 1 soll eine gestalterische Einbindung der baulichen Anlagen in die umgebenden Freiflächen über eine Bepflanzung erreicht werden. Die Begrünungsmaßnahmen sollen zu einer besseren Integration des Vorhabens ins Landschafts- und Ortsbild beitragen.

Schutzgut Boden

Der Bodenschutz soll bei der Oberflächengestaltung des Parkplatzes und bei der Auswahl von Ausgleichsmaßnahmen z.B. durch Entsiegelungsmaßnahmen berücksichtigt werden.

Schutzgut Wasser

Im Grundwassergefährdungsgebiet im südlichen Teil des Plangebietes ist das Ziel B. III. 4.2 des LEP NRW zu beachten. In Gebieten, in denen wegen der geologischen Struktur das Grundwasser besonders gefährdet ist, ist bei allen Planungen und Maßnahmen der Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen zu sichern. Dies bedeutet, dass die Gemeinden im Rahmen ihrer Bauleitplanung dafür Sorge zu tragen haben, dass bei der Genehmigung von Vorhaben ausreichende Schutzvorkehrungen gegen die Gefahr einer Verschmutzung des Grundwassers vorgesehen werden.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Um Auswirkungen auf die großräumliche Kulturlandschaft zu vermeiden, sind an den Rändern und in der Umgebung des Plangebietes insbesondere Maßnahmen zur Entwicklung einer strukturreichen Feldflur durch Schaffung von Ackerwildkrautstreifen und artenreichen Säumen, sowie zur Optimierung der Kulturlandschaft durch Schaffung abwechslungsreicher eingegrünter Ortsränder mit Hecken und Allees als Übergänge zum Offenland anzustreben.

2.6. Darstellung anderweitig geprüfter Planungsmöglichkeiten

Im Rahmen einer Standortuntersuchung des BKR Essen³⁰ wurden verschiedene alternative Flächen in Werl geprüft, die aufgrund ihrer Lage unmittelbar an Autobahnausfahrten und ihrer Nähe zum Siedlungsraum für die Ansiedlung eines FOC geeignet erschienen. Diese Standortalternativen wurden anhand von geeigneten Standortkriterien (u. a. Lage, Größe, verkehrliche Erschließung, planungsrechtliche Rahmenbedingungen, Städtebau, Natur- und Umweltschutz) näher untersucht mit dem Ergebnis, dass sich der Planbereich in Werl am besten für das geplante Vorhaben eines FOC eignet. Hier sind am wenigsten Restriktionen zu beachten, es ist die räumlich flexibelste Flächenentwicklung möglich, es handelt sich um die in den Siedlungsraum am stärksten integrierte Lage und es ist die günstigste und kürzeste Anbindung an das Zentrum gegeben.

3. Sonstige Angaben

3.1. Hinweise auf Schwierigkeiten, Lücken oder fehlende Kenntnisse

Zum Schutzgut Klima/ Luft liegen keine detaillierten Daten zu Luftverunreinigungen und Schadstoffimmissionen vor.

Standortspezifische Angaben zur Grundwassersituation liegen nicht vor.

3.2. Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

Generelles

Nach § 4c BauGB haben die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung des Bauleitplanes eintreten können, zu überwachen. So sollen insbesondere unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen frühzeitig ermittelt werden, um geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können. (Umwelt-) Behörden sind gemäß § 4 Abs. 3 BauGB zur Unterrichtung der Gemeinde verpflichtet, sofern ihnen Erkenntnisse über Umweltauswirkungen bei der Durchführung vorliegen. Gemäß dieser Zielsetzung konzentrieren sich Überwachungsmaßnahmen auf ausgewählte erhebliche Umweltauswirkungen und/oder Prognoseunsicherheiten wie z.B. Entwicklung des Verkehrsaufkommens.

Eine Verknüpfung des einzelfallbezogenen Monitorings mit Elementen der „allgemeinen“ Umweltbeobachtung der Fachbehörden gemäß § 4 Abs. 3 BauGB (z.B. gesamträumliche, umweltrelevante Entwicklung in den Bereichen von Boden, Wasser, Luft und Lärm) ist sinnvoll, um Einzelfallüberwachungen zu entlasten.

Monitoringkonzept

Um vorsorglich unvorhergesehene Umweltauswirkungen zu vermeiden, sind unter den Hinweisen Maßnahmen aufgeführt für den Fall, dass bisher nicht absehbare Bodendenkmale oder Bodenverunreinigungen auftreten sollten. Die Durchführung der festgelegten Ausgleichsmaßnahmen ist spätestens ein Jahr nach Erteilung von Baugenehmigungen zu überprüfen.

Die Umsetzung der Maßnahmen zum Natur- und Artenschutz sind im Jahr nach Erteilung von Baugenehmigungen zu überprüfen.

Sofern sich nach Inkrafttreten des Bebauungsplans Erkenntnisse über erhebliche Umweltauswirkungen ergeben, deren Überwachung externen Behörden obliegt, sind diese Behörden gemäß § 4 Abs. 3 BauGB verpflichtet, die Stadt entsprechend zu unterrichten.

³⁰ BKR Essen (2012): Standortuntersuchung für ein FOC im Kreis Soest. Essen.

4. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
Mensch	Verkehr		
	<ul style="list-style-type: none"> • Vorbelastung durch BAB 445 und B 1 • Abschnitt der B1 östl. der AS Werl-Zentrum: freitags (15-19 Uhr) 4.581 Kfz, samstags (11-15 Uhr) 3.932 Kfz 	<ul style="list-style-type: none"> • höchstbelasteter Abschnitt der B1 zw. AK Werl und Unnaer Str.: Zunahme der mittleren Tagesbelastung von 13.100 Kfz auf 16.300 Kfz/d (+24,4 %) → keine erheblichen Belastungen des Menschen im Nahraum mangels randlicher Wohnbebauung • Abschnitt zw. Schule und FOC: deutlich geringere Zunahme des täglichen Verkehrs von 8.600 auf 9.200 Kfz (+7,0 %) 	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung eines Shuttle-Busses zwischen FOC und Bahnhof Werl/ Stadtzentrum
	Lärm		
	<ul style="list-style-type: none"> • flächig vorbelastet durch BAB 445 und B 1: tagsüber >55 dB(A), nachts >45 dB(A) und in Nähe der B1 >50 dB(A) • Dauerschallpegel an Hauptverkehrsstraßen: 55-60 dB(A), dabei Zunahme des Lärmpegels im N an der B 1 bis auf 65-70 dB (A) • kontinuierliche Abnahme der Belastung auf der B1 nach O, in vielen Abschnitten bereits Abschirmung der Wohngebiete durch Lärmschutz 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Richtwerte für WA werden tagsüber um mind. 6 dB (A) unterboten 	<ul style="list-style-type: none"> • konfliktarme Erschließung • Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich
Erholung			
<ul style="list-style-type: none"> • keine Freizeitfunktionen 	<ul style="list-style-type: none"> • der landwirtschaftliche Weg muss im Kreuzungsbereich der B 1 verlegt werden 		
Flora/ Fauna/ Biotope	<ul style="list-style-type: none"> • keine FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Naturdenkmale, schutzwürdige Biotope oder gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. § 62 LG NRW 	Eingriffe insbesondere durch Neuversiegelung von max. 9 ha für das FOC sowie für weitere Straßenverkehrsflächen 0,1 ha. Der LFB bilanziert ein Defizit von 90.557 Wertpunkten	Kompensation der Eingriffe entweder durch eine ökologische Aufwertung einer ca. 2,3 ha großen Ackerfläche oder durch eine Ersatzgeldzahlung zugunsten des Ökokontos der Stadt Werl
Biotoptypen			

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
	<ul style="list-style-type: none"> • hoher Anteil an landwirtschaftlichen Flächen • Gehölzbestand mit Bäumen und einzelnen Sträuchern entlang des Wegrandes im O • Bäume und tlw. trockene Gräben entlang der Feldränder • Saumflur in W-O-Richtung • versiegelter Feldweg im N 	<ul style="list-style-type: none"> • Inanspruchnahme von v.a. Ackerfläche, tlw. (Intensiv-)Wiese im SW • vereinzelt Einzelbäume, Kleingehölze und Säume betroffen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgleich für betroffene Einzelbäume, Kleingehölze und Säume durch Begrünungsmaßnahmen (Parkplatz, Eingrünung Gebäudekomplex und randliche Pflanzflächen zur B 1 und im Süden)
	Artenschutzprüfung		
	<ul style="list-style-type: none"> • Vögel: einzige im Plangebiet planungsrelevante Vogelart ist die Feldlerche mit zwei Brutpaaren • Fledermäuse: Plangebiet ist Nahrungsraum für Zwerg- und Breitflügelfledermaus, v.a. saumartige Baumreihe am östlichen Rand des Gebietes • Käfer: Eremit (Juchtenkäfer) im Plangebiet in Birnbäumen im NO des Gebietes möglich, aber nicht sehr wahrscheinlich 	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auswirkungen auf Fledermäuse und Käfer infolge des Erhalts der Baumreihe im NO und O 	<ul style="list-style-type: none"> • Anbieten von großen Flächen mit Eignung für die Feldlerche in unmittelbarer Nachbarschaft des Planungsareales • Maßnahmen zur Optimierung der Brutmöglichkeiten der Feldlerche in unmittelbarer Nachbarschaft des Plangebietes • Schaffung von randlichen Grünflächen zum Schutz von Arten • Erhalt der artenreichen Gehölzreihe am östlichen Rand des Plangebiets und 10 m breiter Grünstreifen als Pufferzone
Klima/ Luft	Klima		
	<ul style="list-style-type: none"> • Planbereich klimatisch geprägt v.a. von Ackerflächen und tlw. von (Intensiv-) Wiesen → Freilandklima • gute Durchlüftung • Ackerflächen nach der Ernte: klimabelastende Wirkungen möglich mit starker Aufheizung, ausgeprägten Temperaturamplituden mit deutlicher nächtlicher Abkühlung, Windfeldveränderungen und erhöhtem Staubabrieb • Ackerflächen in der Aufwuchsphase bis Ernte: temperaturnausgleichend wirkende Kaltluftentstehungsgebiete mit Erhöhung der 	<ul style="list-style-type: none"> • Zunahme von Versiegelung und Überwärmung → Entwicklung tlw. in Richtung Stadt-/ Gewerbeklima 	<ul style="list-style-type: none"> • Verminderung der klein-klimatischen Auswirkungen durch Begrünungsmaßnahmen (Parkplatz, Eingrünung Gebäudekomplex und Pflanzflächen zur B 1 und nach O)

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
	<p>Luftfeuchtigkeit und Luftfilterung durch Gehölze</p>		
	Luft		
	<ul style="list-style-type: none"> • klimatische und lufthygienische Vorbelastung durch BAB 445 und B 1, aber keine lufthygienischen Auffälligkeiten oder Hot-Spots bekannt 	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtlich temporäre Lärm- und Staubentwicklung während der Bauabwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> • im Rahmen der Baugenehmigung Vorkehrungen zur temporären Lärm- und Staubentwicklung während der Bauabwicklung
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> • nördliche Teil liegt im Landschaftsraum „Soester Börde“, der südliche Teil im Landschaftsraum „Haarstrang mit Haar-Nordabdachung“ • keine Landschaftsschutzgebiete oder geschützten Landschaftsbestandteile 		<ul style="list-style-type: none"> • Beachtung der Zielvorstellungen für die Landschaftsräume
	Orts- und Landschaftsbild		
	<ul style="list-style-type: none"> • v.a. Ackerfläche und tlw. (Intensiv-)Wiese, zwei Geländeeinschnitte/-sprünge in W-O-Richtung mit einzelnen Bäumen, Kleingehölzen und Säumen, Einzelbäume im Osten und am Rand der Felder • Umgebung des Plangebietes geprägt durch die südlich und westlich überwiegenden landwirtschaftlichen Flächen • BAB 445 und AS westlich zerschneidet die Freiflächen und trennt Ortsteile Buderich und Zentrum • Landschaftsbild durch nordöstlich liegende BAB 445 und B 1 vorbelastet • Wohnbebauung nordöstlich ist zur B 1 mit einem Gehölzstreifen abgeschirmt • Plangebiet für im N und NO angrenzende Wohnbebauung kaum einsehbar (Gehölzstreifen) • Park-and-Ride-Parkplatz nördlich 	<ul style="list-style-type: none"> • Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes • keine Störung von Sichtbeziehungen aus den im N und NO angrenzenden Wohngebieten 	<ul style="list-style-type: none"> • Begrünung der Stellplatzanlagen • Eingrünung des Gebäudekomplexes und Bepflanzung zur B 1 und nach Osten zur gestalterischen Einbindung des Vorhabens in die umgebenden Freiflächen und zum Sichtschutz

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
Boden	<ul style="list-style-type: none"> • tlw. im N und O besonders schutzwürdige Böden, sonst überwiegend sehr schutzwürdige Böden und zu einem geringen Anteil im N schutzwürdige Böden • keine Bodendenkmale • kein Verdacht auf Altlasten 	<ul style="list-style-type: none"> • v.a. Inanspruchnahme von Ackerfläche und tlw. von (Intensiv-)Wiese • tlw. Versiegelung und Verlust der natürlichen Bodenfunktionen im Bereich der versiegelten Flächen • Neuversiegelung von Böden von max. 9 ha für das FOC sowie für weitere Straßenverkehrsflächen 0,1 ha 	<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung des Bodenschutzes bei der Oberflächengestaltung des Parkplatzes und bei der Auswahl von Ausgleichsmaßnahmen
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> • Nur temporäre Oberflächengewässer • keine Wasserschutzgebiete, Feuchtgebiete, Grundwasservorkommen • zwei Regenrückhaltebecken im weiteren Umfeld, eines wird von einem kleineren Fließgewässer durchflossen • niedrige Grundwasserflurabstände in weiten Teilen des Plangebiets • südlicher Teil liegt in einem Grundwassergefährdungsgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> • Grundwasserabsenkung nicht erheblich 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorkehrungen zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen •
Kultur-/Sachgüter	<ul style="list-style-type: none"> • Lage in der Kulturlandschaft „Hellwegbörden“, größtenteils in einem bedeutsamen Kulturlandschaftsbereich (Vorbehaltsgebiet) • Hinweise auf potenziell bedeutsame Sichtbeziehungen auf raumwirksame Objekte im O • keine Baudenkmale, städtebaulich bemerkenswerte Gebäude oder sonstige Kultur-/Sachgüter 	<ul style="list-style-type: none"> • kleinräumlich erhebliche Veränderungen der offenen, agrarisch geprägten Kulturlandschaft • keine Auswirkungen auf Denkmäler oder bedeutsame Sichtbeziehungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Entwicklung einer strukturreichen Feldflur durch Schaffung von Ackerwildkrautstreifen und artenreichen Säumen an den Rändern und in der Umgebung des Plangebiets • Schaffung abwechslungsreicher eingegrünter Ränder mit Hecken und Alleen als Übergänge zum Offenland

Tab. 5: Zusammenfassung des Umweltberichtes

Literatur- und Quellenverzeichnis

- Accon Köln GmbH (2014):
Schalltechnisches Fachgutachten zum Bebauungsplan Nr. 117 „Am Hellweg“ der Stadt Werl. Köln.
- Bezirksregierung Arnsberg (März 2012):
Regionalplan Arnsberg. Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis. Arnsberg.
- BBE Unternehmensberatung (2005/2007):
Strukturuntersuchung Einzelhandel. Werl. Köln.
- BBE Unternehmensberatung (2007):
Regionales Einzelhandelskonzept für das Östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche. Fortschreibung 2007. Köln.
- Bertelsmann Stiftung (o.J.):
Demographiebericht Kommune 'Werl'. <http://www.wegweiser-kommune.de>. Zugriff 04.10.2013.
- BKR Essen (2012):
Begründung der Standortwahl für ein FOC in Werl. Essen.
- Dr. Lademann & Partner (Juli 2012):
Die Stadt Remscheid als Standort für ein Designer-Outlet-Center. Gutachten zu den städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen eines großflächigen Einzelhandelsvorhabens. Hamburg. S.63.
- [DVGW] Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V. (Juli 1978):
Arbeitsblatt W 405. Bonn.
- ecostra (2014):
Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines Factory Outlet Centers in der Stadt Werl (LK Soest). Areal im Kreuzungsbereich A445 / Bundesstraße B1. Wiesbaden.
- Geologischer Dienst NRW (2004):
Karte der schutzwürdigen Böden. Auskunftssystem BK50.
- Google Maps (2012):
<http://maps.google.de>. Letzter Zugriff 30.08.2013.
- IGS Stolz (2014):
Verkehrliche Untersuchung zur Ansiedlung eines Factory Outlet Centers (FOC) in Werl. Neuss.
- IGS Stolz (2014):
Anbindung FOC Werl. Neuss.
- IHK Arnsberg (2011):
Grundlageninformationen zur Planung eines Factory-Outlet Centers in Werl. Arnsberg.
- Institut für Gewerbezentren (2009):

SHOPPING-CENTER-HANDBUCH. Development - Management - Marketing. Starnberg.

[IT.NRW] Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2013):
Kommunalprofil Werl, Stadt. Düsseldorf.

Kreis Soest (2012):
Landschaftsplan VI "Werl". Soest.

[LANUV NRW] Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (o.J.):
www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz. Zugriff 20.09.2012.

[LANUV NRW] Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (o.J.):
Geräuschbelastungskarten. <http://www.lanuv.nrw.de/geraesuche/screening2.htm>. Zugriff 04.09.2013. Düsseldorf.

[LANUV NRW] Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (2008):
Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW.
http://www.lanuv.nrw.de/natur/lebensr/Num_Bew_Biotyp_Sept2008.pdf. Recklinghausen.

Ludescher (2013):
Fachbeitrag Artenschutz. Bochum.

[MKULNV NRW] Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (o.J.):
Umgebungsärm in NRW. <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>. Zugriff 04.09.2013. Düsseldorf.

Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen (1995):
Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Landesentwicklungsprogramm - Landesplanungsgesetz. Düsseldorf.

Ökoplan (2014):
Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 117 „Am Hellweg“ in Werl. Essen.

PVT (2014):
Verkehrstechnische Stellungnahme zu den Änderungen an den Knotenpunkten auf der B1 in Werl durch die Baumaßnahme FOC gegenüber der Zufahrt Unnaer Straße. Essen.

Schmidt und Partner (2004):
Versickerungsfähigkeit gem. § 51 Landeswassergesetz NRW. Bielefeld.

Stadt Werl, FB III (2010):
Flächennutzungsplan mit allen rechtskräftigen Änderungen. http://werl.kdvz.de/rathaus/werwaswo/formulare/FNP_2010.pdf.

Vierth-Böke, LANUV NRW (mdl. 04.09.2013).