

85. Änderung des Flächennutzungsplans



- Begründung -

Stand 29.10.2015

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

Inhalt

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

Teil A: Begründung

1. Anlass und Zielsetzung

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

An dem Standort an der historischen Handelsstraße Hellweg soll auf einer Fläche von ca. 12 ha für die Ansiedlung eines Herstellerdirektverkaufszentrums (FOC) im Flächennutzungsplan neben einer Verkehrsfläche ein Sonstiges Sondergebiet (SO) nach § 11 Abs. 2 BauN-VO mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum – mit einer maximalen Verkaufsfläche von 13.800 m²“ dargestellt werden.

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

2. Lage des Standorts und vorhandene Nutzungen

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

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

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

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

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

3. Entwicklungs- und Planungsziele, Planungsrecht

3.1 Entwicklungsziele

Werl gehört zu den Städten im ländlichen Raum mit durchschnittlichem soziodemografischem Status, aber deutlich negativen Faktoren als Wirtschaftsstandort. So wies Werl 2011 eine negative Arbeitsplatzentwicklung in den letzten 5 Jahren, unterdurchschnittliche Erwerbstätigenquoten, eine überdurchschnittliche Arbeitslosenquote und einen geringen Anteil Hochqualifizierter auf. Der Stadt werden bis 2030 überdurchschnittliche Bevölkerungsverluste prognostiziert.¹ IT NRW prognostiziert der Stadt bis 2030 einen Bevölkerungsverlust von 9 %, die doppelte Quote gegenüber dem Land NRW². Diesen Entwicklungen will die Stadt Werl nicht tatenlos zusehen.

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

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

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

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

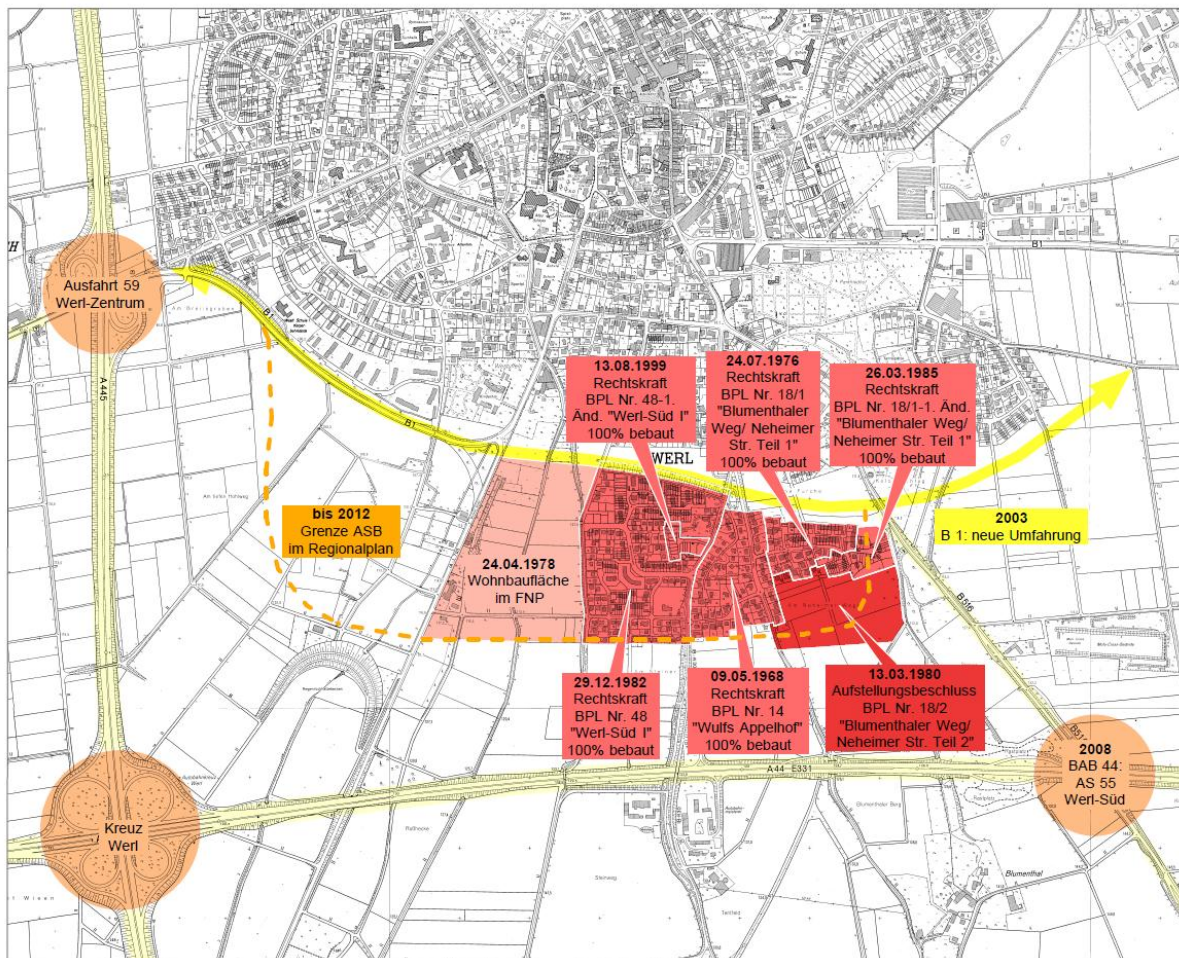


Abb. 1: Südlicher Stadterweiterungsring Werl

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Werl wird das Plangebiet als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt, weshalb eine FNP-Änderung erforderlich wird. Die Art der baulichen Nutzung soll im überwiegenden Teil in ein Sonstiges Sondergebiet (SO) nach § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum – mit einer maximalen Verkaufsfläche von 13.800 m²“ geändert werden.

3.2 Planungsrecht

Landesplanung

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

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

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

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

Werl ist in der Landesplanung eine mittelzentrale Funktion zugewiesen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

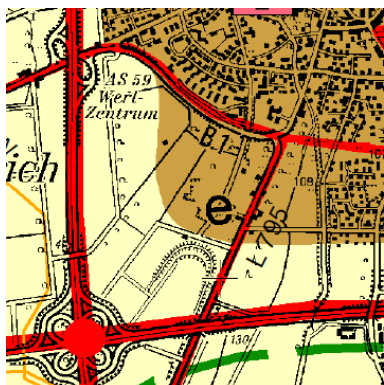
Das in „Ziel 3“ des Sachlichen Teilplans geregelte Beeinträchtigungsverbot ist zudem weder hinreichend bestimmt bzw. bestimmbar noch abschließend abgewogen. Das Beeinträchtigungsverbot knüpft an wertungsabhängige Voraussetzungen an (keine wesentliche Beeinträchtigung), die erst nach einer örtlichen Konkretisierung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

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

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

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

Regionalplanung



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

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

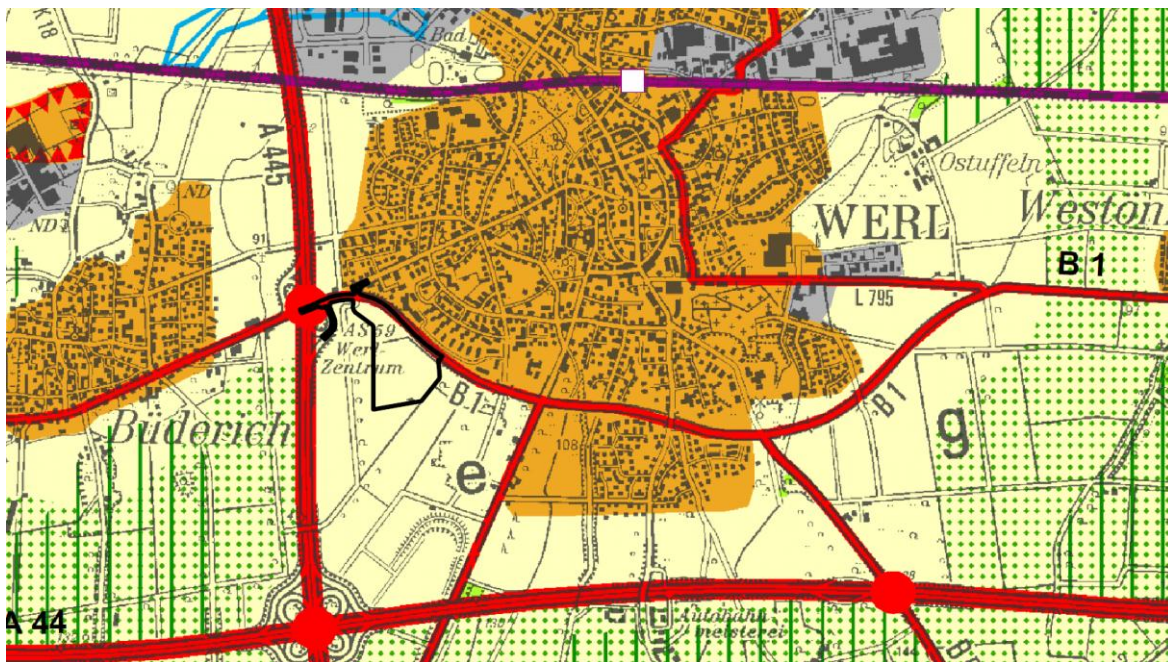


Abb. 2: Ausschnitt aktueller Regionalplan Bezirksregierung Arnsberg 2012 und Lage des Plangebiets

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

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

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

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

3. Gemäß des als „Ziel 13“ gekennzeichneten Plansatzes des Regionalplans in der Fassung vom 30.03.2012 haben Standorte für Vorgaben des großflächigen Einzelhandels in Art und Umfang der Funktion des zentralörtlichen Versorgungsbereichs, in dem sie geplant werden, zu entsprechen (Kongruenzgebot). Unbesehen der erheblichen Zweifel hinsichtlich der Ziel förmlichkeit und Wirksamkeit dieser Regelung ist die Planung jedenfalls im Sinne von § 1 Abs. 4 BauGB an das Ziel 13 angepasst. Mit der Beschränkung auf 13.800 m² Verkaufsflä-

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

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

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

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

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

Regionales Einzelhandelskonzept

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

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

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

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

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

Landschaftsplan

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

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

⁴ Kreis Soest (2012): Landschaftsplan VI „Werl“. Soest.

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

UVP-Pflicht

Gemäß Nr. 18.6 der Anlage 1 zum UVPG ist für den Bau eines Einkaufszentrums, eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes oder eines sonstigen großflächigen Handelsbetriebes im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 der Baunutzungsverordnung mit einer zulässigen Geschossfläche von 5.000 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 (Teil B) dargelegt.

3.3 Planungsziele

Im Plangebiet soll auf ca. 12 ha Gesamtfläche ein Sonstiges Sondergebiet (SO) nach § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum – mit einer maximalen Verkaufsfläche von 13.800 m²“ dargestellt werden. Die Größe des Herstellerdirektverkaufszentrums wird auf max. 13.800 qm Verkaufsfläche begrenzt. Es sollen Shops von Markenherstellern, eine Anbindung an die BAB-Anschlussstelle sowie ein zugehöriger Parkplatz mit ca. 1.650 Stellplätzen geschaffen werden.

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

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

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

3.4 Standortanforderungen an Factory Outlet Center

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

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

Allgemein können die Standortanforderungen von FOC wie folgt beschrieben werden⁵:

- Die direkte Auseinandersetzung mit dem Facheinzelhandel in größeren Städten bzw. Agglomerationen wird vermieden, da sie auch nicht im Interesse der Hersteller (als potentielle Mieter in einem FOC) liegt. Deshalb kommen vorzugsweise kleinere und mittlere Städte im weiteren Umfeld von Ballungsräumen in Betracht, wobei von diesen Standorten aus die Potentiale aus größeren Distanzen erschlossen werden sollen.
- Sehr gute verkehrliche Erreichbarkeit, da sich das Einzugsgebiet gegenüber anderen Einzelhandelsbetrieben auf deutlich größere Distanzen erstreckt und das Besucherverhalten in hohem Maße autoorientiert ist.
- Weitgehend ebenerdiges Stellplatzangebot (aufgrund eines sehr hohen PKW-Kundenanteils).
- Innerhalb einer PKW-Fahrdistanz von mindestens ca. 30 Minuten sollte noch kein regional dominierendes bzw. bereits gut im Markt positioniertes Outlet Center in Betrieb sein.
- Als Standortlage werden Gewerbegebiete bevorzugt; häufig werden auch teilintegrierte und in Einzelfällen sogar städtebaulich integrierte Standortlagen realisiert, sofern dort die verkehrlichen und flächenmäßigen Ansprüche befriedigt werden können; zentrale Innenstadtlagen kommen dagegen kaum in Betracht. Die Grundstücksfläche sollte mindestens 60.000 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.

Diese Standortanforderungen erfüllt das Plangebiet in besonderer Weise.

4. Erschließung

4.1 Verkehr

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

⁵ ecostra 2014

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

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

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

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

4.2 Entwässerung

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

Im späteren Bebauungsplanverfahren werden Details geregelt.

5. Natur und Landschaft

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

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

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

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

6. Plandarstellungen

Im Plangebiet wird ein sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung: „Großflächiger Einzelhandel – Herstellerdirektverkaufszentrum – mit einer maximalen Verkaufsfläche von 13.800 m²“ sowie eine Fläche für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt. Die Gesamtverkaufsfläche wird zur Sicherstellung der regionalen Verträglichkeit auf max. 13.800 m² begrenzt.

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

7. Auswirkungen der Planung

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

7.1 Raumordnerische und städtebauliche Folgen für den Einzelhandel

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

Die raumordnerische und städtebauliche Verträglichkeit der Planung wurde 2013/2014 im Auftrag der Stadt Werl untersucht, dazu wurde die Fa. Ecostra⁶ mit der Erstellung einer raumordnerisch und städtebaulich orientierten Wirkungsanalyse für das geplante Factory Outlet Center beauftragt. Zu diesem Zweck wurde eine aktuelle Bestandsaufnahme des gesamten Einzelhandels insbesondere in sämtlichen Ober- und Mittelzentren innerhalb eines Einzugsbereiches von ca. 30 PKW-Fahrminuten um den Standort in Werl durchgeführt. In der Analyse wurde mit einem Marktanteilkonzept die voraussichtliche Kaufkraftabschöpfung des Vorhabens aus dem Einzugsgebiet quantifiziert, und mit der Kaufkraftbewegungsanalyse wurden die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf bestehende Angebote ermittelt. Dabei wurde ein „worst-case“-Ansatz verfolgt, um mögliche Auswirkungen nicht zu unterschätzen. Im Folgenden werden wesentliche Ergebnisse dieser Wirkungsanalyse wiedergegeben.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.2 Verkehrliche Auswirkungen

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

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

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

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

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

7.3 Verkehrslärm im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck

Der Verkehrsgutachter (IGS, April 2014) geht für die A 445 zwischen den Anschlussstellen Werl-Zentrum und Werl-Nord als Folge der FOC-Ansiedlung von einem Anstieg der mittleren Wochentagbelastung von 16.200 auf 18.200 Kfz/Tag (+ 2.000 Kfz/Tag) aus. Diese Zunahme um 12 % wird selbst für den Fall, dass der gesamte zusätzliche Verkehr A 445 nördlich der Anschlussstelle Werl-Zentrum durch Hilbeck fließt, zu einer Pegelerhöhung um max. 0,4 dB(A) führen (Accon Köln GmbH 2015⁷), wobei es sich um eine aus lärmtechnischer Sicht für das menschliche Ohr nicht bzw. kaum wahrnehmbare Erhöhung handelt.

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

Aus den Umgebungslärmkarten⁸ ergeben sich allerdings für die Ortsdurchfahrt von Hilbeck bereits hohe Lärmwerte. Zur Reduzierung der Lärmbelastung hat die Stadt Werl im Jahr 2010 den Lärmaktionsplan „Teilaktionsplan Werl – 2008 – 1“ aufgestellt. Die Verkehrslärmsituation zeichnet sich gemäß Lärmaktionsplan dadurch aus, dass die B 63 als Straßenverbindung für den großräumigen Verkehr (Verbindung der A 44 bzw. der A 445 und der A 2) vorrangig den Durchgangsverkehr abwickelt und in der Ortslage Hilbeck eine tägliche Verkehrsbelastung von ca. 22.000 Kfz mit einem überdurchschnittlich hohen Schwerlastanteil (ca. 3.200 Fahrzeuge/Tag) aufweist. In dem Teilaktionsplan Werl – 2008 – 1 sind Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms benannt, die aber entweder nicht durchführbar (z.B. Sperrung für den Schwerlastverkehr, aktive Schallschutzmaßnahmen) oder nicht erfolgversprechend (offenporige oder innovative Asphaltbeläge) sind oder, sofern sie durchgeführt worden sind, nicht den gewünschten Erfolg gehabt haben (bauliche Maßnahmen zur Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs, vgl. dazu den Bericht über die Lärmaktionsplanung der Stadt Werl vom 13.11.2014). Im Übrigen hat die Stadt Werl kaum Möglichkeiten zur Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen, da sie nicht Straßenbaulastträger der Bundesstraße 63 ist.

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

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

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

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

⁸ „Lärmkartierung 2013“ des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de.

nungsbedingte Mehrverkehrsaufkommen keine zusätzlichen Häuser mit Überschreitungen der Lärmsanierungswerte tags.

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

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

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

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

7.4 Sonstige Auswirkungen

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

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

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

85. Änderung des Flächennutzungsplans

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

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

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

Teil B: Umweltbericht

1. Inhalte und Ziele der FNP-Änderung

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

2. Ziele des Umweltschutzes

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

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

3. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Schutzgut Mensch

Verkehr, Lärm

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

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

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

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

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

Im Hinblick auf den Verkehrslärm im Ortsteil Hilbeck geht der Verkehrsgutachter (IGS, April 2014) für die A 445 nördlich der Anschlussstelle Werl-Zentrum als Folge der FOC-Ansiedlung von einem Anstieg der mittleren Wochentagbelastung von 16.200 auf 18.200 Kfz/Tag (+ 2.000 Kfz/Tag) aus. Diese Zunahme um 12 % wird selbst für den Fall, dass der gesamte zusätzliche Verkehr A 445 nördlich der Anschlussstelle Werl-Zentrum durch Hilbeck fließt, zu einer Pegelerhöhung um max. 0,4 dB(A) führen (Accon Köln GmbH 2015¹¹), wobei es sich um eine aus lärmtechnischer Sicht für das menschliche Ohr nicht bzw. kaum wahrnehmbare Erhöhung handelt (vgl. Kap. 7.3.). Künftig wird durch den Weiterbau der A 445 zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern die Verkehrsbelastung und damit die Lärmpegel im Bereich der Ortsdurchfahrt Werl-Hilbeck deutlich reduziert, so dass schon durch den Wegfall der Belastung mit Schwerverkehr davon auszugehen ist, dass keine kritischen Lärmbelastungen mehr vorliegen werden. Für den Übergangszeitraum bis zur Fertigstellung der A 445 soll der planbedingten Zunahme des Verkehrslärms im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck durch die Gewährung eines Zuschusses zu passiven Schallschutzmaßnahmen Rechnung getragen werden. Die Maßnahmen sollen sich an den Vorgaben des § 42 Abs. 1 BImSchG sowie der 24. BImSchV orientieren.

Erholung

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

Schutzgut Flora/Fauna/Biotope

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

Biotoptypen

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

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

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

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

Artenschutzprüfung

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

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

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

Schutzgut Klima und Luft

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

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

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

Die Fläche ist bereits heute durch den Verkehr der BAB 445 und der B 1 lufthygienisch vorbelastet. Allerdings gibt es nach Aussage des LANUV¹² in der Stadt Werl keine Messungen zu Schadstoffen, da keine lufthygienischen Auffälligkeiten oder Hot-Spots bekannt sind. Aus diesem Grund wurden auch keine Messstationen eingerichtet.

Schutzgut Landschaft

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

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

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

Schutzgut Boden

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

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

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

¹² Vierth-Böke, LANUV NRW (mdl. 04.09.2013)

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

¹⁴ Kreis Soest Januar 2011

¹⁵ Geologischer Dienst NRW 2004

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

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

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

Schutzgut Wasser

Es sind keine Wasserschutzgebiete betroffen. Es werden keine Feuchtgebiete, Grundwasservorkommen, Uferzonen und Talauen oder Einzugsgebiete von Talsperren für die Trinkwassergewinnung in Anspruch genommen. Die Entfernung zum nächstgelegenen Trinkwasserschutzgebiet „Echthausen“ (Zone III) beträgt etwa 3,5 km in südlicher Richtung. Im Norden des Plangebiets verläuft ein Graben, der temporär Wasser führt.

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

Es sind keine erheblichen Grundwasserabsenkungen zu erwarten.

Bei der Baugrunduntersuchung und bei Gründungsarbeiten ist zu beachten, dass unterirdische Hohlräume nicht auszuschließen sind, weshalb bei den Bohr- und Bauarbeiten Verunreinigungen des Karstkluftgrundwasserleiters zu vermeiden sind (Grundwasserschutz).

Die Anforderungen der Löschwasserversorgung werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens als Hinweise festgelegt.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Der Planbereich liegt gemäß Erläuterungskarte 3 zum Regionalplan in der Kulturlandschaft „Hellwegbörden“, größtenteils in einem aus der Fachsicht der LWL-Denkmalpflege in Westfalen bedeutsamen Kulturlandschaftsbereich (Vorbehaltsgebiet). Die Kulturlandschaft „Hellwegbörden“ umfasst weite Teile des Kreises Soest. Der Name der Kulturlandschaft hat seinen Ursprung im historischen Altstraßenbündel des „Hellwegs“. Die Hellwegbörden sind ein flachwelliges und sehr fruchtbares Gebiet. Charakteristisch ist eine gehölzarme, offene und wenig strukturierte Landschaft. Der Kulturlandschaftsraum ist überwiegend von geschlossenen Dorfsiedlungen geprägt, wobei sich entlang dem historischen Hellweg bereits im Mittelalter wichtige Städte und Märkte aufreichten.¹⁶ Es sind kleinräumlich erhebliche Veränderungen der offenen, agrarisch geprägten Kulturlandschaft zu erwarten.

Östlich des Planbereichs gibt es im Regionalplan 2012 Hinweise auf potenziell bedeutsame Sichtbeziehungen auf raumwirksame Objekte. Es sind keine Baudenkmale nach dem Listebereich A im Plangebiet verzeichnet. Städtebaulich bemerkenswerte Gebäude oder sonstige Kultur- und Sachgüter gibt es im Plangebiet nicht.

Auswirkungen auf Denkmäler oder bedeutsame Sichtbeziehungen sind nicht zu erwarten.

Es wird eine Wüstung in einem Teilbereich des Plangebiets vermutet. Die Stadt Werl hat die angesprochene Wüstung nicht in die Denkmalliste eingetragen. Gleichwohl hält die Stadt Werl es für erforderlich, Erkundungen (z.B. Sondagen) auf Kosten des Projektträgers in Zusammenarbeit mit dem LWL Archäologie für Westfalen einzuholen. Mögliche Bodenfunde mit

¹⁶ Bezirksregierung Arnsberg März 2012, S. 187

Denkmaleigenschaften werden der Errichtung des geplanten FOC voraussichtlich nicht entgegenstehen. Das geplante Sondergebiet umfasst zwar nach dem vom LWL Archäologie übermittelten Lageplan einen nicht unerheblichen Bereich der „Kaiserzeitlichen Wüstung östlich der Abfahrt BAB 445 (Wüstung Slanmode)“, die vorgesehenen überbaubaren Grundstücksflächen liegen aber im Wesentlichen außerhalb des für die genannte Wüstung gekennzeichneten Bereichs. Es ist beabsichtigt, die o.g. Erkundungen im Bebauungsplanverfahren durchzuführen, um die Schutzwürdigkeit der Wüstung zu untersuchen und den Umgang mit den Befunden festzulegen.

4. Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

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

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

5. Prüfung von Alternativen

Im Rahmen einer Standortuntersuchung¹⁷ wurden verschiedene alternative Flächen in Werl geprüft, die aufgrund ihrer Lage unmittelbar an Autobahnausfahrten und ihrer Nähe zum Siedlungsraum für die Ansiedlung eines FOC geeignet erschienen. Diese Standortalternativen wurden anhand von geeigneten Standortkriterien für FOC (u. a. Lage, Größe, verkehrliche Erschließung, planungsrechtliche Rahmenbedingungen, Städtebau, Natur- und Umweltschutz) näher untersucht mit dem Ergebnis, dass sich der Planbereich in Werl am besten für das geplante Vorhaben eines FOC eignet. Hier sind am wenigsten Restriktionen zu beachten, es ist die räumlich flexibelste Flächenentwicklung möglich, es handelt sich um die in den Siedlungsraum am stärksten integrierte Lage und es ist die günstigste und kürzeste Anbindung an das Zentrum gegeben.

Ferner wurden zwei weitere Werler Standortalternativen im ASB untersucht, die nicht unmittelbar an einer Autobahnausfahrt liegen. Eine ASB-Fläche im Westen von Westönnen erweist sich für das geplante Vorhaben aufgrund verschiedener Restriktionen als nicht geeignet, insbesondere aufgrund der zu geringen Flächengröße, der nicht leistungsfähigen Erschließungsmöglichkeit sowie der ungünstigen verkehrlichen Lage mit der fehlenden direkten Anbindung zur BAB 44. Auch eine ASB-Fläche östlich der Wickeder Straße und südlich der B 1 erweist sich als nicht geeignet. Hier sind als wesentliche Restriktionen Konflikte mit umliegenden Nutzungen (Erdbeerhof, Wohngebiet, Laubwald etc.), die vielfältige Eigentümerstruktur und damit verbunden eine schwierige Realisierbarkeit des Vorhabens, das Vorhalten der Fläche als Wohnbauflächenreserve im FNP sowie verschiedene naturschutzrechtliche Aspekte zu nennen. Der Standort wäre nur von Westen zu erschließen, es wären Rückstaus auf der B 1 zu erwarten. Zudem würde diese Standortalternative eine deutlich größere Verkehrsbelastung auf der B 1 nach sich ziehen als der gewählte Standort und es wäre voraussichtlich der Ausbau aller Knoten zwischen den B 1-Anschlussstellen Werl-Zentrum und Werl-Süd erforderlich. Schließlich würde ein FOC an diesem Standort eine Unterbrechung des Siedlungsbandes südlich der B 1 bewirken.

Die Nullvariante scheidet aus, da für den Bau eines FOCs ein Bedarf gesehen wird. Dies ist u. a. durch verschiedene Umfragen belegbar.¹⁸

¹⁷ BKR Essen 2012: Standortuntersuchung für ein FOC im Kreis Soest. Essen

¹⁸ BKR Essen 2012: Standortuntersuchung für ein FOC im Kreis Soest. Essen.

6. Beschreibung der verbleibenden erheblichen Negativauswirkungen

Nach Durchführung der Planung verbleiben vereinzelte erhebliche negative Auswirkungen für die Schutzgüter. Es ist dabei sowohl mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu rechnen, als auch mit der Entfernung von Einzelbäumen, Kleingehölzen und Säumen. Letzteres wird, ebenso wie der Wegfall von Lebensräumen betroffener Tierarten, durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Die Ausgleichsmaßnahmen werden im weiteren Verfahren im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung mit der Unteren Landschaftsbehörde abgestimmt.

Zusätzlich ist von einer Veränderung des Landschaftsbildes auszugehen. Mit Hilfe der Anpflanzung von Gehölzen oder Bepflanzungen entlang der B 1, wird dieser Eingriff ebenfalls ausgeglichen. Mit der Inanspruchnahme von Acker- und (intensiv-) Wiesenflächen sowie der Versiegelung schutzwürdiger Böden, entstehen zusätzliche erhebliche Negativauswirkungen für das Schutzgut Boden. Ob und welche erheblichen negativen Auswirkungen zu möglichen Bodenfunden sich ergeben, ist erst nach späteren Bodenuntersuchungen zu beurteilen. Schließlich ist von einer Veränderung der Kulturlandschaft und Neugestaltung auszugehen.

7. Monitoringkonzept

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

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

Innerhalb eines Jahres nach Inbetriebnahme des FOC sind Lärmmessungen an den Immissionspunkten IP 3, 4 und 5 des Schallgutachtens vorzunehmen.

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

8. Zusammenfassung der Ergebnisse der Umweltprüfung

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
Mensch	Verkehr		
	<ul style="list-style-type: none"> Vorbelastung durch BAB 445 und B 1 Abschnitt der B 1 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 B 1 zw. AS Werl-Zentrum und Unnaer Str.: Zunahme der mittleren Tagesbelastung um 24,4 % → keine erheblichen Belastungen des Menschen Abschnitt zw. Schule und FOC: deutlich geringere Zunahme des täglichen Verkehrs (+7,0 %) 	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung eines Shuttle-Busses zwischen FOC und Bahnhof Werl/ Stadtzentrum
	Lärm		

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
	<ul style="list-style-type: none"> flächige Vorbelastung des Plangebiets durch BAB 445 und B 1: tagsüber >55 dB(A), nachts >45 dB(A) und in Nähe der B 1 >50 dB(A) kontinuierliche Abnahme der Belastung auf der B 1 nach Osten, in vielen Abschnitten bereits Abschirmung der Wohngebiete durch Lärmschutz 	<ul style="list-style-type: none"> Die Schallimmissionen durch den FOC-Verkehr unterbieten die Richtwerte für WA tagsüber um mind. 6 dB (A) 	<ul style="list-style-type: none"> konfliktarme Erschließung Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich Überprüfung der Lärmbelastung nach Inbetriebnahme
Erholung			
	<ul style="list-style-type: none"> keine Freizeitfunktionen 		
Flora/ Fauna/ Biotope	<ul style="list-style-type: none"> keine FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Naturdenkmale, schutzwürdige Biotope (Biotopkataster) oder gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatschG bzw. § 62 LG NRW 		
Eingriffe / Ausgleich			
	<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 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 	<ul style="list-style-type: none"> Kompensation durch Begrünungsmaßnahmen (Parkplatz, Eingrünung Gebäudekomplex und randliche Pflanzflächen besonders zur B 1) sowie weitere Ausgleichsmaßnahmen 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
Artenschutzprüfung			

85. Änderung des Flächennutzungsplans

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
	<ul style="list-style-type: none"> • Vögel: einzige im Plangebiet planungsrelevante Vogelart ist die Feldlerche • Fledermäuse: saumartige Baumreihe am östlichen Rand des Gebietes ist Nahrungsraum für Zwerg- und Breitflügelfledermaus • Käfer: Eremit (Juchtenkäfer) in Birnbäumen im NO des Gebietes möglich, aber keine Gefährdung 	<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"> • Schaffung von Ausweichflächen für die Feldlerche in unmittelbarer Nachbarschaft des Planungsareales, als Ausgleichs-/CEFMaßnahme • Erhalt der artenreichen Gehölzreihe am östlichen Rand und Anlage eines 10 m breiten Grünstreifens 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 	<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 kleinklimatischen Auswirkungen durch Begrünungsmaßnahmen (Parkplatz, Eingrünung Gebäudekomplex und Pflanzflächen zur B 1 und nach Südosten)
	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 bei der Auswahl der Ausgleichsmaßnahmen
Orts- und Landschaftsbild			

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
	<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 Büberich und Zentrum • Landschaftsbild durch nordöstlich liegende BAB 445 und B 1 vorbelastet Plangebiet für im N und NO angrenzende Wohnbebauung nicht einsehbar (Gehölzstreifen) 	<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
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 • Neu- bzw. Teilversiegelung von Böden von max. 9,0 ha für das FOC, ferner 0,1 ha an der B 1 	<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung des Bodenschutzes bei der Oberflächengestaltung des Parkplatzes und bei der Auswahl der Ausgleichsmaßnahmen
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> • Nur temporäre Oberflächengewässer • Keine Wasserschutzgebiete, Feuchtgebiete, Grundwasservorkommen • zwei Regenrückhaltebecken im weiteren Umfeld • 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"> • Schutzvorkehrungen gegen die Gefahr einer Grundwasserverschmutzung

85. Änderung des Flächennutzungsplans

Schutzgüter	Umweltzustand heute	Auswirkungen der Planung	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen
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 Osten • keine Baudenkmale, aber mittelalterliche aufgegebene Siedlung wird unter einer Teilfläche vermutet 	<ul style="list-style-type: none"> • kleinräumlich erhebliche Veränderungen der offenen, agrarisch geprägten Kulturlandschaft • keine Auswirkungen auf bedeutsame Sichtbeziehungen • mögliche Auswirkungen auf das vermutete Bodendenkmal werden im Bebauungsplanverfahren untersucht 	<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. 1: Zusammenfassung des Umweltberichts

Literatur- und Quellenverzeichnis

Accon Köln GmbH (2014):

Schalltechnisches Fachgutachten zum Bebauungsplan Nr. 117 „Am Hellweg“ der Stadt Werl. Köln.

Accon Köln GmbH (2015):

Ermittlung der Häuser im Ortsteil Hilbeck der Stadt Werl, an denen die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten werden. Köln

Bezirksregierung Arnsberg (2012):

Regionalplan Arnsberg. Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis. Arnsberg.

BKR Essen (2012):

Standortuntersuchung für ein FOC im Kreis Soest. Essen.

ecostra (2014):

Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines Factory Outlet Centers in der Stadt Werl (LK Soest). Areal im Kreuzungsbereich A445 / Bundesstraße B 1. Wiesbaden.

Geologischer Dienst NRW (2004):

Karte der schutzwürdigen Böden. Auskunftssystem BK50.

IGS Stolz (2014):

Verkehrliche Untersuchung zur Ansiedlung eines Factory Outlet Centers (FOC) in Werl. Neuss.

Kreis Soest (2012):

Landschaftsplan VI "Werl". Soest.

[LANUV NRW] Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen:

Geräuschbelastungskarten. <http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/screening2.htm>. Zugriff 04.09.2013. Düsseldorf.

Ludescher, F. (2013):

Fachbeitrag Artenschutz. Bochum.

[MKULNV NRW] Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen:

Umgebungslärm in NRW. <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>. Zugriff 04.09.2013. Düsseldorf.

Ökoplan (2014):

Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 117 „Am Hellweg“ in Werl. Essen.

Vierth-Böke, LANUV NRW (mdl. 04.09.2013)