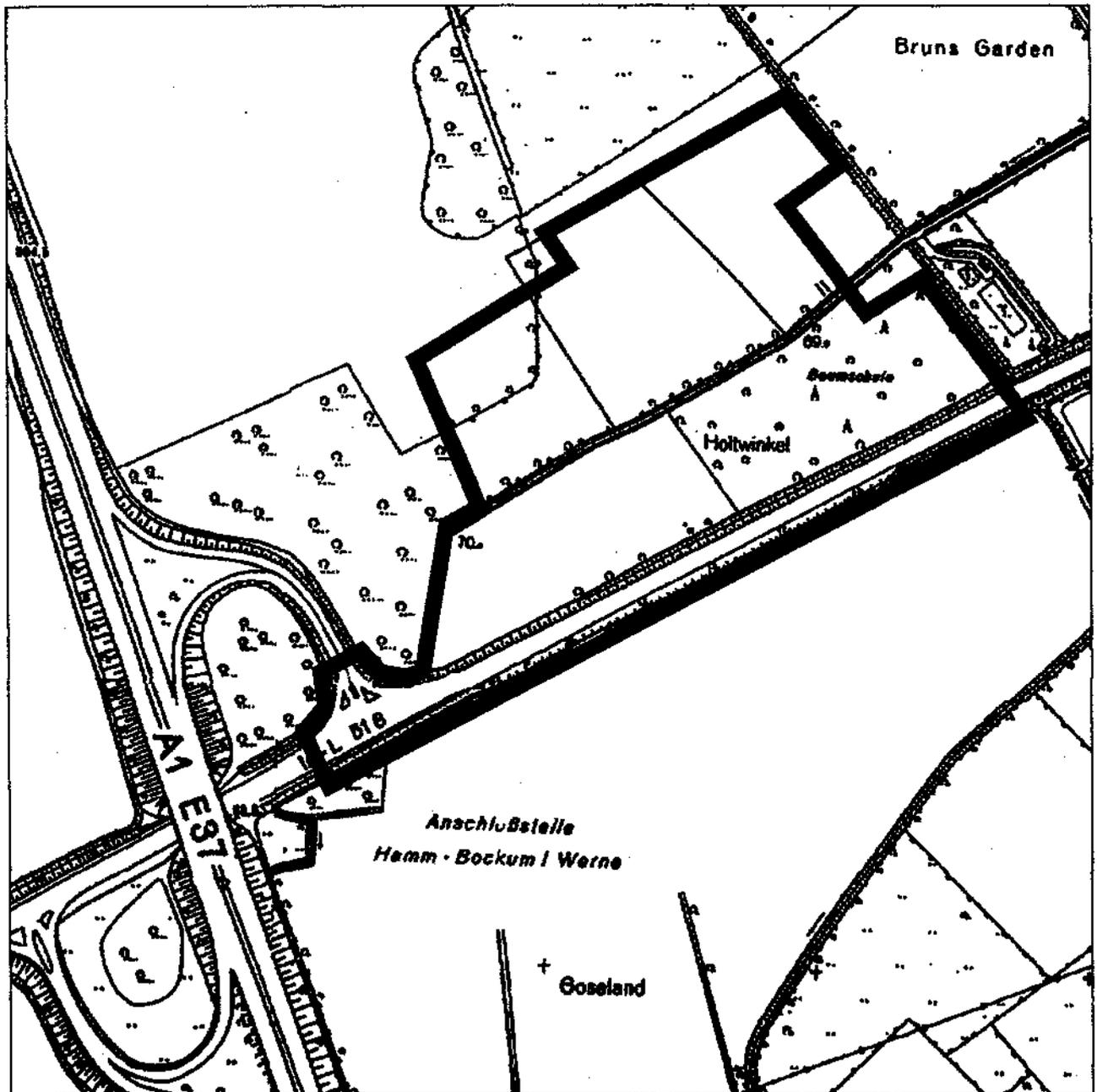


## Stadt Werne

### Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 71 „Autohof Werne“

### Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB



Stadt Werne  
Konrad-Adenauer-Platz 1  
59368 Werne  
Tel 02389/71-1  
Fax 02389/71-692

Stapelmann & Bramey GmbH  
Architekten und Ingenieure  
Mühlenweg 28  
58579 Schalksmühle  
Tel 02355/9283-0  
Fax 02355/9283-40

Auftraggeber:  
Gerd und Rolf Kamps  
Werner Straße 140  
59192 Bergkamen

16.06.2000

## Inhaltsverzeichnis

1. Geltungsbereich sowie allgemeine Ziele und Zwecke der Planung .....	4
2. Übergeordnete Planungen und andere Vorgaben.....	4
3. Ziele und Festsetzungen des Vorhaben- und Erschließungsplans .....	5
3.1 Städtebauliches Konzept.....	5
3.2 Festsetzungen.....	6
3.2.1 Verkehrserschließung .....	8
4. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und Grünordnung .....	8
5. Immissionsbelastung .....	9
6. Ver- und Entsorgung .....	9
6.1 Niederschlagswasser .....	9
6.2 Schmutzwasser .....	10
6.3 Energie- und Wasserversorgung .....	10
7. Kosten und Realisierung.....	11

## **1. Geltungsbereich sowie allgemeine Ziele und Zwecke der Planung**

Die Investoren Gerd und Rolf Kamps (im folgenden Vorhabenträger) beabsichtigen nordöstlich der BAB 1-Anschlußstelle Hamm-Bockum/Werne die Errichtung eines Autohofes. Dabei handelt es sich um ein speziell auf den Kfz-Fernverkehr ausgerichtetes Dienstleistungsangebot bestehend aus einer Tankstelle, technischen Kfz-Dienstleistungen sowie Gastronomie. Das geplante Baugebiet befindet sich auf der nördlichen Seite der Nordlippestraße (L 518). Die Zufahrt liegt ca. 300 m von der Anschlussstelle entfernt.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan dient der Entwicklung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für dieses Vorhaben auf bisher vorwiegend gartenbau- und landwirtschaftlich genutzten Freiflächen sowie dessen verträgliche Einbindung in den vorhandenen Landschaftsraum und dem Anschluss an das bestehende Straßennetz.

Neben dem rd. 5 ha großen Baugebiet umfasst der Geltungsbereich rd. 3,2 ha Kompensationsfläche, eine 0,4ha große Fläche für die Regenwasserrückhaltung und rd. 1,8ha öffentliche Verkehrsfläche der L 518, die durch Abbiegespuren umzubauen ist (siehe Abbildung Titelblatt).

## **2. Übergeordnete Planungen und andere Vorgaben**

### **Flächennutzungsplan (FNP)**

Der gültige FNP der Stadt Werne stellt für das Vorhaben landwirtschaftliche Nutzfläche dar und wird gem. § 8 (3) Baugesetzbuch (BauGB) im Parallelverfahren geändert.

### **Landschaftsplanung**

Im Landschaftsplan Nr. 2 des Kreises Unna - Raum Werne/Bergkamen - ist das Plangebiet vollständig als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt. Ein Gehölzstreifen im zentralen und nördlichen Teil des Plangebietes ist als geschützter Landschaftsbestandteil festgesetzt.

Zur Zeit läuft ein Änderungsverfahren mit dem Ziel der Ausweisung des Naturschutzgebietes Düsbecke. In dieser NSG-Konzeption ist bereits der größte Teil der im Plangebiet enthaltenen Kompensationsflächen für den Autohof berücksichtigt.

### **3. Ziele und Festsetzungen des Vorhaben- und Erschließungsplans**

#### **3.1 Städtebauliches Konzept**

Das Dienstleistungsangebot des Autohofes orientiert sich schwerpunktmäßig am Fernstraßenverkehr. Nach einer im Rahmen der Vorhabenplanung erstellten Verkehrsprognose werden 80% der täglich zu erwartenden Kfz von der BAB 1 kommen. In dieser Funktion ähnelt der Autohof einer Raststätte, in der ein konzentriertes Angebot für den durchreisenden Fernverkehr bereit gestellt wird. Um die Umwegeintensität des Hauptnutzeranteils gering zu halten, ist der Standort des Baugebietes möglichst nah an der Anschlussstelle gewählt worden.

Die im Norden und Nordwesten angrenzenden Kompensationsflächen sehen im wesentlichen Aufforstungen vor, sie greifen inhaltlich die Schutz- und Entwicklungskonzeptionen der Landschaftsplanung auf. Zwischen den im Entwurf festgesetzten Flächen für Wald und dem Baugebiet sind Flächen für die Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft vorgesehen, auf denen der Aufbau eines Waldrandes speziell entwickelt werden kann und Möglichkeiten bestehen, Konfliktsituationen zwischen forstwirtschaftlichen und baulichen Nutzungen puffernd zu gestalten.

Gemäß der zugrundeliegenden Vorhabenplanung liegt der Großteil der baulichen Nutzungen im südlichen Bereich entlang der Landesstraße. Die Anordnung orientiert sich dabei im wesentlichen an den Ansprüchen der einzelnen Anlagen an die innere Erschließung. Die Tankstelle, die rd. 40% des Vorhabenverkehrs' erzeugen wird, liegt östlich vom Eingangsbereich, so dass dort ein Großteil des einfahrenden Verkehrs unmittelbar sein Ziel erreicht. Westlich vom Eingangsbereich wird ein Fast-Food-Anbieter angesiedelt, der auf eine zentrale Wahrnehmbarkeit seiner Kunden angewiesen ist; im westlichen Anschluss ist als Ergänzung des gastronomischen Angebotes ein Steakhouse vorgesehen. Weiterhin liegen im Eingangsbereich 24 Mitfahrerparkplätze, zu deren Errichtung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet. Diese Parkplätze sind zur Förderung ihrer Annahme ebenfalls ohne große Umwege zu erreichen. Den zielgerichtetsten Verkehr werden die technischen Service-Angebote für Kfz erzeugen. Aus diesem Grund sind diese Angebote in äußerster Lage im Westen vorgesehen. Sie bestehen aus einer Waschanlage für Lkw sowie einer Kfz-Werkstatt.

Der nordöstliche Teil des Baugebiets wird vor allem durch Lkw-Stellplätze genutzt werden. Ihr massives Erscheinungsbild wird zur Landesstraße hin durch eine in weiten Teilen zu erhaltende Baumhecke mit z.T. größeren Bäumen aufgelockert. Insgesamt sind in dem Nutzungskonzept 73 Lkw-Stellplätze dargestellt, hinzu kommen nicht dargestellte kleinteilige Ergänzungen auf den Freiflächen des Sondergebietes, die nicht mit Bindungen für Bepflanzungen belegt sind.

An der höchsten Stelle des Baugebietes, in der nordwestlichen Ecklage, wird ein Werbepylon mit 52 m Höhe errichtet, wobei als Bezugshöhe die Straßenkrone der Nordlippestr. festgesetzt wird. Ziel des Pylons ist eine ausreichende Wahrnehmbarkeit

des Autohofes insbesondere von der BAB, entsprechende Hinweise innerhalb der Autobahnbeschilderung sind nach Erfahrungen vergleichbarer Anlagen nicht ausreichend. Durch die Zielgruppenorientierung auf den Fernverkehr kommt dem Werbepylon eine zentrale Bedeutung für das Vorhaben zu. Seine erhebliche Auswirkung auf das Landschaftsbild wird im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsbewertung gesondert erfasst.

### **3.2 Festsetzungen**

#### **Art der baulichen Nutzung**

Aufgrund der besonderen Ausrichtung der geplanten Nutzung auf Dienstleistungen für den Kfz-Fernverkehr wird das Baugebiet als Sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 (2) Baunutzungsverordnung (BauNVO) mit der Zweckbestimmung „Autohof“ festgesetzt. Gemäß der Vorhabenplanung wird die Nutzung folgendermaßen bestimmt:

1. Eine Tankstelle
2. Schänk- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes
3. Eine Lkw-Waschanlage und eine Kfz-Werkstatt jeweils ohne Einzelhandelsnutzungen
4. Ein Pylon mit maximal zwei Werbeanlagen
5. Mitfahrerparkplatz

Gemäß dem o.g. städtebaulichen Konzept werden diese Nutzungen einzeln für die verschiedenen Teilbereiche des Baugebietes festgesetzt (SO1 bis SO5).

Das Fehlen von Wohn-, Produktions- und Einzelhandelsnutzungen unterscheidet dieses Sondergebiet wesentlich von den Baugebieten gemäß der §§ 2-9 BauNVO.

#### **Maß der baulichen Nutzung**

Das horizontale Größenmaß der baulichen Nutzung wird in Form von vorhabenbezogenen Grundflächenmaßen (GR) bestimmt.

Als vertikales Größenmaß ist die absolute Höhe baulicher Anlagen als Höchstmaß festgesetzt worden. Die Maße sind vorhabenbezogen für die baulichen Anlagen und den Standort des Werbepytons getrennt festgesetzt.

Weiterhin werden zur Regelung der aus entwässerungs- und funktionstechnischen Gründen erforderlichen Geländemodellierungen im Baugebiet die Höhen der Geländeoberkanten festgesetzt.

#### **Überbaubare Grundstücksflächen**

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baugrenzen abgegrenzt, die im südlichen Bereich an der Landesstraße einen Abstand von mindestens 20m zur Landesstraße haben, dies entspricht den gesetzlichen Vorschriften des Westfälischen Straßenbauamtes (WSBA) als zuständigem Straßenbaulastträger.

Nach Norden zu den festgesetzten Flächen für Wald weisen die Baugrenzen einen Abstand von 25m gemäß einer Vorabstimmung mit dem zuständigen Forstamt in Schwerte auf.

Im Nordwesten des Baugebietes ist eine kleinere überbaubare Fläche für den Werbepylon festgesetzt. Der Werbepylon löst als bauliche Anlage größerer Höhe bauordnungsrechtliche Abstandserfordernisse aus. Durch seine geplante mastartige Ausführung stellt er allerdings keine besonderen Anforderungen an Belichtung, Belüftung und Besonnung angrenzender baulicher Anlagen, mit denen er in einem gemeinsamen Anlagenzusammenhang steht. Aufgrund dessen kann hier von der Gestattung geringerer Abstandsflächen im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens ausgegangen werden (§ 6 (5) Satz 2 BauO NW).

### **Flächen zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft**

Flächen für die Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sind zum einen zwischen den Flächen für Wald und dem Baugebiet und zum anderen an zwei Bereichen im Osten des Plangebietes entlang der Düsbecke vorgesehen. Neben der Waldrandgestaltung steht hier die naturnahe Ufer- und Fließgewässerentwicklung im Vordergrund, die im Einklang mit den fachlichen Untersuchungen der NSG-Konzeption steht.

Zum Schutz der Flächen für die Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie der Flächen für Wald ist gem. § 9 (4) BauGB i.V.m. § 86 (1) Nr. 5 BauO NW die westliche und nordwestliche Grenze des SO-Gebietes mit einem 2m hohen Zaun einzufrieden.

### **Regelung des Wasserabflusses**

Das auf den befestigten Flächen anfallende Regenwasser wird in die östlich des Plangebietes verlaufende Düsbecke eingeleitet. Hierzu ist ein Rückhaltebecken (RRB) mit Anlagen zur Vorklärung erforderlich, für die nach §9(1) Nr. 14 BauGB eine rd. 0,5 ha große Fläche im Südosten des Plangebietes festgesetzt wird.

### **Pflanz- und Erhaltungsbindungen**

Über Erhaltungsbindungen nach §9(1) Nr. 25b BauGB werden weite Teile einer bestehenden Baumhecke innerhalb des Baugebiets gesichert. Neben der Eingriffsminimierung ist für diese Festsetzung die gestalterische Aufwertung des Autohofes und dessen verträgliche Einbindung in den Landschaftsraum ausschlaggebend.

Im Südosten des Plangebiets wird eine naturnahe Gestaltung des Regenrückhaltebeckens über Pflanzbindungen nach § 9 (1) Nr. 25a BauGB gesichert.

### 3.2.1 Verkehrserschließung

Der verkehrstechnische Anschluss des Gebietes an das bestehende Straßennetz erfolgt über einen neuen Knotenpunkt direkt an die L 518. Der Knotenpunktabstand von ca. 300m zur BAB-Anschlussstelle erfüllt die in den Richtlinien geforderten Werte, zudem wird dadurch eine ausreichend lange Verflechtungsspur geschaffen. Die den Autohof Richtung BAB verlassenden Kfz fahren als Rechtsabbieger direkt in die Verflechtungsspur (Rechtsabbieger BAB). Zwischen der Anschlussstelle der BAB und der Einfahrt zum Baugebiet wird eine Linksabbiegerspur zum Autohof geschaffen. Der gegenwärtig bestehende nördliche Mehrzweckstreifen an der Landesstraße entfällt zugunsten der Verflechtungsspur und den Abbiegespuren.

Durch den Anschluss des Gebietes wird die L 518 auf einer Länge von ca. 400m gemäß Ausführungsplanung ausgebaut, die Verbreiterung der vorhandenen befestigten Straßenfläche beträgt im Bereich der Verflechtungsspur ca. 6 m.

Die straßenbautechnische Ausführungsplanung wird gegenwärtig mit dem Westfälischen Straßenbauamt Hagen (WSBA) als zuständigem Straßenbaulastträger abgestimmt.

## 4. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und Grünordnung

Die nach dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zulässigen Baumaßnahmen führen zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Gemäß § 1a (2) Nr. 2 BauGB ist die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nach § 8 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in die planerische Abwägung einzubeziehen. Nach § 8 Abs. 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Ist eine Vermeidung nicht möglich, sind Beeinträchtigungen innerhalb einer zu bestimmenden Frist durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Die Möglichkeiten der Eingriffsminderung erstrecken sich auf eine Minimierung der Versiegelung durch die Verwendung wasserdurchlässiger Materialien bei Pkw-Stellplätzen und den weitgehenden Erhalt einer bestehenden Baumreihe durch Integration in die innere Erschließung.

Als Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe in den Naturhaushalt sind Flächen für Wald und für die Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im Norden und Nordwesten des Baugebietes festgesetzt. Nach diesen Maßnahmen verbleibt nach der Kompensationsmethode des Kreises Unna ein Defizit von 8449 Punkten für das Flächen, auf denen entsprechende Maßnahmen realisiert werden können, bereit gestellt werden. Zusätzlich muss für den Eingriff in das Landschaftsbild rd. 1,7ha Ausgleichsfläche zur Verfügung gestellt werden. Davon werden in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde 0,78 ha durch Gehölzpflanzungen auf den Ausgleichsflächen im Plangebiet abgedeckt.

Da geeignete Ersatzflächen in einem für die Umsetzung des Vorhabens geeigneten Zeitraum nicht gesichert werden können, wird das verbleibende Kompensationsdefizit über Ersatzzahlungen ausgeglichen.

## **5. Immissionsbelastung**

Im Rahmen der Vorhabenplanung ist eine evtl. zu erwartende Zunahme des Verkehrslärms basierend auf einer Verkehrsprognose untersucht worden. Weiterhin wurden mögliche Beeinträchtigungen durch Gewerbelärm betrachtet.

Dabei ist festgestellt worden, dass sowohl durch eine Zunahme des Verkehrs auf den angrenzenden Straßen als auch durch die unmittelbaren Emissionen der anzusiedelnden Betriebe keine erhöhten Immissionsbelastungen entstehen, welche Einschränkungen der zulässigen Betriebe, Abschirmvorkehrungen oder sonstige Maßnahmen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen erfordern würden.

Im Rahmen des konkreten Baugenehmigungsverfahrens werden die einzelnen Bauvorhaben entsprechend der TA-Lärm gesondert beurteilt.

## **6. Ver- und Entsorgung**

### **6.1 Niederschlagswasser**

Entsprechend den Forderungen des § 51 a LWG ist das Niederschlagswasser von Grundstücken, die erstmals bebaut, befestigt oder erstmals an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, zu versickern, zu verrieseln oder in ein Gewässer einzuleiten. Da eine Versickerung aufgrund der geringen Grundwasserflurabstände nicht realisierbar ist, wird das auf den befestigten Flächen anfallende Niederschlagswasser in die östlich an das Plangebiet angrenzende "Düsbecke" eingeleitet. Aufgrund der geringen Leistungsfähigkeit des Vorfluters erfolgt die Einleitung gedrosselt über ein im Südosten des Planungsgebietes vorgesehenes Regenrückhaltebecken. Vor Einleitung in den Vorfluter ist das Niederschlagswasser aufgrund der zu erwartenden Belastung in einem Klärbecken vorzubehandeln, Details hierzu werden im Zuge der Genehmigungsplanung geregelt. Von dieser Vorbehandlung zu trennen sind Oberflächenwässer, die im Tankstellenbereich oder im Bereich vergleichbarer Kfz-Betriebe anfallen und anlagenspezifisch zu behandeln sind.

STAPELMANN & BRAMEY GMBH \* ARCHITEKTEN UND INGENIEURE

Zur Beseitigung des Niederschlagswassers sind bereits Abstimmungsgespräche mit dem Staatlichen Umweltamt Lippstadt und der Unteren Wasserbehörde beim Kreis Unna geführt worden.

## **6.2 Schmutzwasser**

Das anfallende Schmutzwasser wird über eine Pumpstation mit Nachblaseeinrichtung im Bereich der Mitfahrerstellplätze und eine nachfolgende Druckleitung dem städtischen Kanalnetz im Kreuzungsbereich Föspelweg/Westbrenningen bei Schacht 6137 zugeleitet. Die Trasse wird über öffentliche Verkehrsflächen verlaufen, sofern bis zum Abschluss des Durchführungsvertrages keine kürzere Trassenführung über private Flächen mit deren Eigentümern verbindlich ausgehandelt wurden.

## **6.3 Energie- und Wasserversorgung**

Die Versorgung mit Energie wird über die VEW gewährleistet. Hierzu ist innerhalb des Baugebiets im Bereich der Mitfahrerstellplätze ein Standort für eine Trafostation möglich.

Die Trinkwasserversorgung wird durch die GELSENWASSER als örtlichem Versorgungsträger bereitgestellt.

## Flächenbilanz des Plangebietes

Geltungsbereich	10,50ha
Flächen für Wald	1,90ha
Flächen für die Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	1,40ha
öffentliche Verkehrsfläche	1,85ha
Flächen zur Regelung des Wasserabflusses (RRB)	0,35 ha
SO-Fläche (inklusive privater Verkehrsflächen) ... mit	5,00 ha
Erhaltungsbindungen	0,3ha

## 7. Kosten und Realisierung

Sämtliche Kosten der Planung und Realisierung werden vom Vorhabenträger getragen. Detaillierte Regelungen hierzu werden im Durchführungsvertrag getroffen. Die Stadt Werne übernimmt lediglich die Verwaltungskosten.

Zur Realisierung der Straßenausbaumaßnahmen in der Baulast des WSBA trifft der Vorhabenträger mit dem Straßenbauamt eine Vereinbarung zur Regelung der Finanzierung, des Ausbaustandards, des Grunderwerbs und der Bauausführung etc.