

Stadt Werne  
Aufgabenbereich 62  
Stadtentwicklung/Stadtplanung

Zakowski Generalplanung  
Holzener Weg 8  
59759 Arnsberg

**Begründung zum**  
**Vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1 H**  
**- Kaufhaus -**

## Inhaltsverzeichnis

### 1 Planungsanlass und Ziele

- 1.1 Planungsanlass
- 1.2 Ziele

### 2 Lage, Größe und Abgrenzung des Geltungsbereichs

### 3 Übergeordnete Planungen

- 3.1 Gebietsentwicklungsplan
- 3.2 Flächennutzungsplan
- 3.3 Landschaftsplan

### 4 Derzeitige Situation im Plangebiet

- 4.1 Nutzung
- 4.2 Eigentumsverhältnisse
- 4.3 Verkehr
- 4.4 Ver- und Entsorgung
  - 4.4.1 Gas/Wasser/Strom/Telekom
  - 4.4.2 Schmutzwasser/Niederschlagswasser
- 4.5 Vorhandenes Planungsrecht
- 4.6 Umlegung
- 4.7 Überschwemmungsgebiet
- 4.8 Kampfmittel

### 5 Erläuterungen zum Planentwurf

- 5.1 Städtebauliches Konzept/Nutzungskonzept
  - 5.1.1 Art und Maß der baulichen Nutzung
  - 5.1.2 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche
  - 5.1.3 Höhe der baulichen Anlage
  - 5.1.4 Flächen für Stellplätze und Garagen
  - 5.1.5 Baukörpergestaltung
  - 5.1.6 Gestaltung von Werbeanlagen
- 5.2 Verkehrskonzept
- 5.3 Grün- und Freiraumkonzept

### 6 Denkmalschutz

### 7 Immissionsschutz

- 7.1 Geräuschemissions-Prognose „Errichtung eines Einkaufszentrums“
- 7.2 Geräuschemissions-Prognose „Zentrale Bushaltestelle“
- 7.3 Ergänzende Untersuchung

### 8 Bodenschutz

### 9 Wasserwirtschaft

### 10 Prüfung der UVP-Pflicht

11 Landschaftspflegerischer Begleitplan

12 Kosten

## **1 Planungsanlass und Ziele**

### 1.1 Planungsanlass

Die Stadt Werne beabsichtigt, für den am nordwestlichen Innenstadtrand gelegenen Bereich einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufzustellen. Geplant ist die Errichtung eines Kaufhauses und die dadurch bedingte Verlagerung des Busbahnhofs.

Im Jahr 2000 wurde die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) aus Köln mit der Erstellung einer Einzelhandels-Strukturuntersuchung beauftragt. Ziel dieser Untersuchung war die Sicherung der versorgungsstrukturellen Eigenständigkeit Werne als Mittelzentrum und die Entwicklung von Handlungsperspektiven für eine gezielte Weiterentwicklung des zentralen Versorgungsbereichs. Ergebnis der Analyse und Bewertung der Einzelhandelsstruktur war, dass Werne im Hinblick auf die Ortsgröße insgesamt über ein bedarfsgerechtes und differenziertes Einzelhandelsangebot verfügt, das keine wesentlichen Ausstattungsdefizite aufweist. Dennoch wurde eine schrittweise Weiterentwicklung und Verbesserung des Einzelhandelsangebots mit maßvoller Ergänzung durch Geschäftsneansiedlungen für notwendig erachtet, um einem drohenden Stillstand in der Standortentwicklung vorzubeugen.

Für Werne zeigt sich im Hinblick auf das bestehende Angebot an Nahrungs- und Genussmitteln eine im Vergleich mit anderen Gemeinden unterdurchschnittliche Kaufkraftbindungsquote von 70 %. Ein großer Teil der Werner Kaufkraft fließt damit in die Nachbargemeinden ab. Die insgesamt geringe Kaufkraftbindung führt dazu, dass die Existenz kleinerer Einzelhandelsgeschäfte zunehmend gefährdet ist. Bereits heute weisen verschiedene leerstehende Läden in der Innenstadt darauf hin, dass Maßnahmen zur Attraktivierung des zentralen Einkaufsbereichs zwingend erforderlich sind.

Die Untersuchung geht davon aus, dass eine wesentliche Attraktivitätssteigerung Werne als Einkaufsstadt durch eine Erhöhung der Verkaufsflächen in der Innenstadt erreicht werden kann. Bis 2010 wird ein Anwachsen der Verkaufsflächen um 5.500 m<sup>2</sup> als erforderlich angesehen: "Ein großflächiger Lebensmittel-Verbrauchermarkt könnte wesentliche Magnetfunktionen für den ortsansässigen Einzelhandel wahrnehmen, zumal die Kaufkraftabflüsse im Bereich Nahrungs- und Genussmittel derzeit für eine Stadt der Größenordnung von Werne überdurchschnittlich ausgeprägt sind" (GMA-Einzelhandelsgutachten, Dezember 2000).

Bei der Fläche des geplanten Kaufhauses auf dem Gelände des heutigen Busbahnhofs handelt es sich um einen städtebaulich integrierten Standort mit unmittelbarer funktionaler und räumlicher Zuordnung zum Zentrum des Siedlungsschwerpunktes. Durch die Umgestaltung der Verkehrsflächen und die Erweiterung der Fußgängerzone bis zum neuen Kaufhaus wird die fußläufige Verknüpfung mit dem zentralen Versorgungsbereich geschaffen. Da der neue Busbahnhof östlich an diesen Standort anschließen wird, ist auch der ÖPNV sehr gut an das Zentrum angebunden.

Mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sollen die notwendigen planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung des Kaufhauses und zur Verlagerung des Busbahnhofs geschaffen werden. Der Bau-, Planungs-, Umwelt- und Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 24.06.2002 den Beschluss zur Aufstellung

des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1 H - Kaufhaus - gemäß § 2 BauGB gefasst (neuer Aufstellungsbeschluss 15.09.03). Die frühzeitige Bürgeranhörung gemäß § 3 (1) BauGB fand am 02.07.2003 statt, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB erfolgte vom 27.06. bis 27.07.2003. Die öffentliche Auslegung des Planentwurfs gemäß § 3 (2) BauGB fand in der Zeit vom 24.09. bis 24.10.2003 statt.

## 1.2 Ziele

Planungsziele sind die Errichtung eines Kaufhauses auf dem Gelände des bisherigen Busbahnhofs, die Verlegung des Busbahnhofs in den Konrad-Adenauer-Platz und die damit zusammenhängende Neuordnung der verkehrlichen Erschließung.

Eine weitere wesentliche Zielsetzung ist die Sicherung und Verbesserung der Innenstadt als Versorgungszentrum. Insgesamt wird durch die Errichtung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes die Attraktivität des zentralen Einkaufsbereichs gesteigert. Darüber hinaus soll die städtebauliche Situation hinsichtlich Architektur, Stadtraumgestaltung und Verkehr aufgewertet werden.

Der Busbahnhof wurde Mitte der 70er Jahre am nördlichen Innenstadtrand errichtet. Er verfügt über sechs An- und Abfahrtspositionen, eine Ankunftsposition und Pausenplätze für bis zu drei Gelenkbusse. Die Ausgestaltung des Busbahnhofs erfolgte damals anhand des Fahrzeugeinsatzes in den morgendlichen und mittäglichen Spitzenzeiten (Schülerverkehr) und ist aus heutiger Sicht stark überdimensioniert. Im Zuge der Kaufhausplanungen soll der Busbahnhof in seiner Fläche reduziert und in das Stadtbild integriert werden. Ziel ist es, den ÖPNV-Standort zu optimieren und eine bessere Anbindung der Innenstadt und des zentralen Versorgungsbereichs durch ein Heranrücken des Busbahnhofs an die Fußgängerzone zu erreichen.

## **2 Lage, Größe und Abgrenzung des Geltungsbereichs**

Das Plangebiet befindet sich am nordwestlichen Rand der Innenstadt in der Gemarkung Werne-Stadt, Flur 27 und 36. Es hat eine Größe von ca. 23.321 m<sup>2</sup> und wird begrenzt

- im Norden durch den Kreuzungsbereich Münsterstraße (B 54)/Bahnhofstraße, entlang der nördlichen und südlichen Straßenbegrenzungslinie der neuen Linienführung des Konrad-Adenauer-Platzes einschließlich des Straßenansatzes der Straße „Heckgeist“ und des Kreuzungsbereichs Alte Münsterstraße/Bült,
- im Osten durch die östliche Straßenbegrenzungslinie der Straße „Roggenmarkt“,
- im Süden entlang der nördlichen Wegführung am Kinderspielplatz und der nördlichen Abgrenzung des Moormannteichs bis zur Horne sowie südlich entlang der geplanten Hornebrücke bis zur Münsterstraße (B 54) und
- im Westen durch die westliche Grundstücksgrenze des Flurstücks 519, Flur 36, Gemarkung Werne-Stadt, bis zum Kreuzungsbereich B 54/Bahnhofsstraße.

Folgende Grundstücke liegen ganz bzw. teilweise im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (Stand: 27.08.2003):



Im Rahmen der Neuaufstellung des Gebietsentwicklungsplans wird der Planbereich im Entwurf als Allgemeiner Siedlungsbereich ASB dargestellt.

Die Gebietsausweisung im Flächennutzungsplan und die daraus abgeleiteten Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan entsprechen der Darstellung des Plangebiets im aktuellen wie auch dem in der Neuaufstellung befindlichen Gebietsentwicklungsplan.

### 3.2 Flächennutzungsplan

Im seit 1993 wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Werne ist der Bereich des Busbahnhofs als Verkehrsfläche dargestellt. Die Flächen unmittelbar vor dem Stadthaus sind als Flächen für den Gemeinbedarf dargestellt. Zusätzlich ist die Zweckbestimmung „Öffentliche Verwaltung“ ausgewiesen. Der südöstliche Teil des Plangebiets ist als gemischte Baufläche ausgewiesen. Dieser zentrale Bereich ist aufgrund der vorhandenen Einzelhandelnutzungen bei einer weiteren Differenzierung als Kerngebiet einzustufen.

Da die Innenstadtnutzungen in den Bereich des Busbahnhofs ausgeweitet werden sollen, ist es erforderlich, die bestehende Ausweisung im vorbereitenden Bauleitplan zu ändern und das Gebiet als Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO, in dem auch Einkaufszentren und großflächige Einzelhandelsbetriebe zulässig sind, darzustellen.

Für den Busbahnhof, der künftig in den „Konrad-Adenauer-Platz“ integriert wird, ist eine Aufweitung der Straßenverkehrsfläche nach Norden erforderlich. Der Standort des neuen Busbahnhofs ist mit einem entsprechenden Symbol im Flächennutzungsplan dargestellt.

Das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans ist inzwischen abgeschlossen. Am 15.09.03 fasste der Rat der Stadt Werne den Feststellungsbeschluss. Die Genehmigung durch die Bezirksregierung Arnsberg erfolgte am 02.10.03, die Bekanntmachung am 20.10.03.

### 3.3 Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans Nr. 2 des Kreises Unna, Raum Werne-Bergkamen. Im Landschaftsplan werden daher keine Aussagen zum Plangebiet gemacht.

## **4 Derzeitige Situation im Plangebiet**

### 4.1 Nutzung

Das Plangebiet wird größtenteils geprägt durch den Busbahnhof und die Straßen „Konrad-Adenauer-Platz“ und „Roggenmarkt“. In den Randbereichen liegen Bahnhofstraße, Münsterstraße (B 54), Alte Münsterstraße und die Straße „Bült“, ein kurzer Abschnitt der Horne und ein Teil der Grünanlage am Moormannteich.

## 4.2 Eigentumsverhältnisse

In der Mitte des Plangebiets liegt das Grundstück zur Errichtung des Kaufhauses. Diese Fläche ist von der Stadt Werne an einen privaten Investor veräußert worden. Die übrigen Flächen befinden sich in städtischem Eigentum.

## 4.3 Verkehr

### *Motorisierter Individualverkehr (MIV)*

Das Plangebiet wird im Nordwesten durch die Münsterstraße (B 54), im Süden durch die Straße „Roggenmarkt“, im Norden durch die Alte Münsterstraße und die Straße „Heckgeist“ und im Osten durch die Straße „Bült“ erschlossen.

### *Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):*

Im zentralen Teil des Plangebiets liegt der Busbahnhof. Er verfügt über sechs Haltepositionen, eine Ankunftsposition für endende Linien und zwei Pausenplätze. Die Anzahl der Haltepositionen hängt primär vom Schülerverkehr ab, da hier neben den ganztägig verkehrenden Stadt- und Regionalbuslinien zusätzliche Linien fahren, die ausschließlich für den Schülerverkehr bestimmt sind und nur temporär, d.h. zu den Schulanfangs- und -endzeiten, fahren.

Eine Analyse aller den Busbahnhof anfahrenden Linien während des morgendlichen und mittäglichen Schülerverkehrs hat ergeben, dass sechs Haltepositionen ausreichen, um eine konfliktfreie Abwicklung des Linienverkehrs am Busbahnhof sicherzustellen.

## 4.4 Ver- und Entsorgung

### 4.4.1 Gas/Wasser/Strom/Telekom

Die notwendigen Netze der Versorgungsträger sind vorhanden. Die Energieversorgung (Gas/Strom) ist über die Netze der RWE sichergestellt, die Trinkwasserversorgung durch die Leitungen der Gelsenwasser AG. Der Anschluss an das Fernmelde-netz erfolgt über die Einrichtungen der Deutschen Telekom AG.

### 4.4.2 Schmutzwasser/Niederschlagswasser

Die Entsorgung des im Plangebiet anfallenden Schmutz- und Niederschlagswassers erfolgt über die öffentliche Mischwasserkanalisation der Stadt Werne.

## 4.5 Vorhandenes Planungsrecht

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans liegt im Wesentlichen im Plangebiet des Bebauungsplans 1 C - Busbahnhof (neu). Dieser ist seit Mai 1975 rechtskräftig. Der Bebauungsplan 1 C soll durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1 H – Kaufhaus – komplett überlagert werden.

Nördlich greifen die Planungen in den Bebauungsplan 6 C - Heckgeist - ein, der seit Dezember 1976 rechtskräftig ist. Für diesen Bereich soll das bestehende Planungsrecht nur so weit angetastet und durch neue Festsetzungen ersetzt werden, wie es für

die veränderte Verkehrssituation erforderlich wird. Östlich grenzt der Bebauungsplan 1 E - Schlot - an das Plangebiet an. Dieser ist seit Juni 1977 rechtskräftig.

#### 4.6 Umlegung

Der Rat der Stadt Werne hat am 27. Februar 1974 die Satzung über die Anordnung eines Umlegungsverfahrens für Teilbereiche der Bebauungsplangebiete 1 und 6 beschlossen. Das Umlegungsgebiet erfasst Bereiche des Bebauungsplans 1 E - Schlot - und des Bebauungsplans 6 C - Heckgeist - sowie ein Teilgebiet des Bebauungsplans 1 C - Busbahnhof (neu).

#### 4.7 Überschwemmungsgebiet

Zur Regelung des Wasserabflusses des Hornebachs ist das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet (ÜSG) durch Ordnungsbehördliche Verordnung zur Aufhebung bzw. Neufestsetzung vom 24. Januar 1974 von Station 0,00 bis Station 1,16 neu festgesetzt worden. Gemäß dieser Neufestsetzung endet das ÜSG an der linken Gewässerseite 15 m parallel zur Bachachse.

#### 4.8 Kampfmittel

Zurzeit liegen keine Erkenntnisse über Kampfmittelrückstände vor. Weist der Erdaushub bei Durchführung des Bauvorhabens auf außergewöhnliche Verfärbungen hin oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und der Kampfmittelräumdienst zu verständigen.

### **5 Erläuterungen zum Planentwurf**

#### 5.1 Städtebauliches Konzept/Nutzungskonzept

Das städtebauliche Konzept sieht im zentralen Bereich den Standort des Kaufhauses vor. Im Zusammenspiel mit dem vorhandenen Stadthaus soll das neue Kaufhaus den nördlichen Eingang zur Innenstadt markieren. Deshalb soll diese Entreesituation – neben einer ansprechenden Fassadengestaltung – durch eine räumliche Verengung betont werden. Der Standort des Gebäudes berücksichtigt die Vorgaben des vorgeschalteten Investorenwettbewerbs hinsichtlich der Abstände zur Horne und zum Moormannteich. Die Zugänge zum Gebäude nehmen die angrenzenden Nutzungen und die innerstädtischen Anbindungen auf. Neben dem Haupteingang zur Konrad-Adenauer-Straße weist das Gebäude Eingänge zum Moormannteich/Kirchplatz und zum Stadthaus/Busbahnhof auf. Voraussetzung für den Bau des Kaufhauses ist die Verlagerung des Busbahnhofs. Dieser wird als Mittelbahnsteig im neu konzipierten Konrad-Adenauer-Platz platziert.

Das Nutzungskonzept für das neue Gebäude erfüllt die städtischen Zielvorgaben hinsichtlich Ergänzung und Belebung der innerstädtischen Handelsstruktur. Die Kernnutzung des Objektes bildet im Erdgeschoss das Kaufhaus mit ca. 2.835 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Es soll eine wesentliche Magnetfunktion für den ortsansässigen Einzelhandel wahrnehmen und die kleinbetrieblichen Strukturen der Innenstadt stärken. Betreiber-

konzept und Sortimente reagieren adäquat auf den Bedarf vor Ort. Angeboten werden ca. 60 % Nahrungs- und Genussmittel und ca. 40 % Non-Food-Artikel. Das vielschichtige Warenangebot des Centers wird durch ca. 11 Einzelshops (mit etwa 480 m<sup>2</sup>) und ein Café (mit ca. 200 m<sup>2</sup>) ergänzt.

Die dem Kaufhaus vorgelagerte „Glasmall“ mit Wasserlauf bietet auch genügend Raum für Verkaufsaktionen. Ihre Transparenz und Durchlässigkeit bindet das Objekt an die Fußgängerzone an und lädt den Konsumenten ein.

Die beiden Obergeschosse dienen dem Parken, mit Ausnahme der Fläche über dem Café. Hier befinden sich die Sozial- und Büroräume des Kaufhauses und eine Fläche, die als Bürofläche angemietet werden kann. Ein großzügiges Stellplatzangebot in den beiden Obergeschossen mit ca. 248 Parkplätzen rundet das Nutzungskonzept ab.

Insgesamt ist für das Vorhaben aufgrund der besonderen Standortqualitäten und der geplanten Verkaufsfläche von ca. 3.315 m<sup>2</sup> von einem regionalen Konsens auszugehen. Schädliche Auswirkungen auf die Nachbargemeinden sind wegen der beabsichtigten Größenordnung nicht zu erwarten.

#### 5.1.1 Art und Maß der baulichen Nutzung (gemäß § 9 (1) Nr. 1 BauGB)

Der zentrale Bereich des Plangebiets wird als Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO ausgewiesen. Zulässig sind:

1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude
2. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften
3. sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe

Mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 wird die Obergrenze für Kerngebiete (gemäß § 17 BauNVO) ausgeschöpft. Aufgrund des Grundstückszuschnitts ist dieser Höchstwert gerechtfertigt. Mit der Festsetzung der Geschossflächenzahl (GFZ) auf 3,0 wird auch hier die Obergrenze gewählt. Wegen der besonderen Lage des Kaufhauses als Entree zur Innenstadt wird diese Geschossflächenzahl zur Akzentuierung der städtebaulichen Situation, zur Stärkung der vorhandenen Geschäftsstruktur und zur Ergänzung des vorhandenen Angebots der Innenstadt festgesetzt.

#### 5.1.2 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche (gemäß § 9 (1) Nr. 2 BauGB)

Da es sich bei dem geplanten Kaufhaus um einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb mit einer Gebäudelänge von mehr als 50 m handelt und die erforderlichen Grenzabstände eingehalten werden, trifft hier weder die offene noch die geschlossene Bauweise zu. Wegen der unterschiedlichen Bauformen lässt sich zudem keine eindeutige abweichende Bauweise bestimmen. Für das Plangebiet wird daher keine Bauweise festgesetzt.

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch die Festsetzung von Baugrenzen bestimmt. Ein Vortreten von Gebäudeteilen von max. 1,0 m wird zugelassen.

### 5.1.3 Höhe der baulichen Anlage (gemäß § 9 (1) Nr. 1 BauGB und § 18 BauNVO)

Für das Plangebiet werden maximale Gebäudehöhen als Höchstgrenze festgesetzt. Dies dient der gestalterischen Einbindung in das städtebauliche Umfeld. Für das Kaufhaus wird auf eine maximale Gebäudehöhe von 13,25 m bezogen auf die Oberkante des fertigen Erdgeschossfußbodens (OKFF) festgelegt. Diese Höhe darf mit Ausnahme von untergeordneten Gebäudeteilen, wie z.B. Be- und Entlüftungsanlagen oder Aufzugsanlagen, nicht überschritten werden. Die Oberkante des fertigen Erdgeschossfußbodens wird auf 58,55 m über Normal Null (NN) festgesetzt.

### 5.1.4 Fläche für Stellplätze und Garagen (gemäß § 9 (1) Nr. 4 BauGB)

Der durch die Planung entstehende Stellplatzbedarf wird auf dem im Plangebiet liegenden Grundstück gedeckt. Für das Kaufhaus, die Shopflächen und das Café sind nach § 51 BauO NW rund 185 Stellplätze erforderlich.

Durch die textliche Festsetzung, dass die Stellplätze innerhalb des Kerngebiets zu errichten sind, wird der Empfehlung des Verkehrsgutachters entsprochen, bei der Fertigstellung des Kaufhauses rund 248 Stellplätze bereit zu stellen. Diese werden in den beiden Obergeschossen des Kaufhauses untergebracht. Das 1. Obergeschoss mit 105 Stellplätzen und das Dachgeschoss mit 143 Stellplätzen werden über eine Rampe erschlossen.

### 5.1.5 Baukörpergestaltung

Die Architektursprache des Neubaus entspricht hinsichtlich Baukörperform und Materialwahl dem übergeordneten städtebaulichen Gestaltungskonzept. Wesentliche Elemente sind:

- Gebäudegliederung durch Vor- und Rücksprünge, abwechselnde Pult- und Flachdächer,
- Bildung eines markanten, dreigeschossigen Gebäudekomplexes,
- Anlage einer gläsernen, lichtdurchfluteten Mall, die das neue Einkaufszentrum an die Fußgängerzone und den Kirchplatz anbindet,
- Schaffung freundlicher transparenter Gebäudeseiten, insbesondere zum Konrad-Adenauer-Platz und Roggenmarkt, Berücksichtigung der unmittelbaren Nachbarschaft von Hornegrünzug, Moormannteich, Stadthaus und Fußgängerzone,
- Fortführung bzw. Ergänzung der Wegeführung auch innerhalb des Gebäudes durch Vorlagerung der Glasmall vom Stadthaus bis zum Moormannteich,
- Berücksichtigung ökologischer und Ressourcen schonender Aspekte durch Nutzung der Solartechnik (Photovoltaik) und Aufwertung/Neugestaltung des Freiraums „Moormannteich“.

Die Bildung allseitig funktional und gestalterisch attraktiver Gebäudeseiten wird neben der prägnanten, klaren Architektursprache des Baukörpers durch eine entsprechende Fassadengestaltung erzielt:

- Anlage einer transparenten Glasfassade entlang des Konrad-Adenauer-Platzes und des Roggenmarktes,
- Platzierung von Gestaltungselementen mit integrierter Photovoltaiktechnik, z.B. „Solarwand“ als vorgelagertes Fassadenelement zum Moormannteich,

- Belebung der Anlieferungsseite durch Positionierung einer beleuchteten „Salinen-Wand“ aus Stahl, Glas und Wasser,
- „Solarwand“ und „Salinen-Wand“ als Kennzeichen des Thermalstandorts Werne,
- gleichzeitige Präsenz von Historie und Gegenwart durch die Gestaltung des Baukörpers mit großzügigen Glasflächen und ortsüblichen Ziegel-, Putz- und Sichtbetonfassaden, die im Kontrast zu glänzenden Metallfassadenflächen stehen.

#### 5.1.6 Gestaltung von Werbeanlagen

Das Gebäude liegt im Bereich der Werbesatzung der Stadt Werne (Satzung über besondere Anforderungen an Werbeanlagen vom 13. Oktober 1978, Amtsblatt der Stadt Werne vom 13.10.1978 - IV A/4). Die Werbesatzung wird zurzeit überarbeitet. Werbeanlagen müssen künftig der neuen Werbesatzung entsprechen.

Um die Verkehrssicherheit an der Münsterstraße zu gewährleisten, sind Anlagen der Außenwerbung, die den Verkehrsteilnehmer auf der B 54 ansprechen sollen, nicht zulässig.

#### 5.2 Verkehrskonzept

Im August 2002 wurde die Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV) aus Aachen von der Stadt Werne beauftragt, eine Verkehrsuntersuchung der Werner Innenstadt durchzuführen. Darin sollten verschiedene Standorte für den neuen Busbahnhof auf ihre Machbarkeit hin untersucht und die Verkehrswirkungen, die aus einem neuen Standort des Busbahnhofs resultieren, aufgezeigt und bewertet werden. Die Ergebnisse des Gutachtens wurden in die folgenden Abschnitte integriert.

Mit dem Bau des neuen Kaufhauses werden sich die Verkehrsstrukturen am nord-westlichen Innenstadtrand grundlegend verändern.

##### *MIV*

Die Erschließung des neuen Einkaufszentrums für den motorisierten Individualverkehr erfolgt von der Münsterstraße (B 54) über die Straße "Konrad-Adenauer-Platz" an der Nord-West-Ecke des Gebäudes. Hier befinden sich Zu- und Abfahrt der Parkdecks und die Zufahrt zur Anlieferungszone. Die Abfahrt des Lieferverkehrs erfolgt über eine separate zusätzliche Brücke über die Horne auf die Münsterstraße.

Zur Vermeidung illegaler Zufahrten und Zugänge ist entlang der freien Strecke der B 54 ein Zu- und Abfahrtsverbot im Plan festgesetzt.

Die Straße „Roggenmarkt“ und der Einmündungsbereich dieser Straße in die Konrad-Adenauer-Straße sind derzeit für den Individualverkehr befahrbar. Um das neue Kaufhaus städtebaulich in die vorhandenen Einzelhandelsstrukturen zu integrieren, sollen der Bereich vor dem Kaufhaus zwischen Roggenmarkt, Konrad-Adenauer-Platz und die Konrad-Adenauer-Straße voraussichtlich in eine Fußgängerzone umgewandelt werden. Denkbar ist jedoch auch eine Ausbildung als Mischverkehrsfläche und verkehrsberuhigter Bereich. Eine Entscheidung darüber kann erst zu einem späteren

Zeitpunkt erfolgen, da erst die Ausführungsplanung über die Machbarkeit dieser Möglichkeit genau Auskunft geben kann.

Die Tiefgarage am Roggenmarkt soll künftig nur noch über die Burgstraße erschlossen werden. Zur Erschließung der Tiefgarage unter dem „Elfgiebelhaus“ und des rückwärtigen Teils der Bebauung an der Bonenstraße soll die Straße „Schlot“ ausgebaut und an den "Konrad-Adenauer-Platz" angebunden werden.

### *ÖPNV*

Der neue Busbahnhof soll als Inselhaltestelle mit insgesamt sechs Haltepositionen, Überdachung und modernem Fahrgastinformationssystem im neu konzipierten Konrad-Adenauer-Platz gebaut werden. Die Straße bleibt weiterhin in beide Richtungen für den Individualverkehr geöffnet. Aufgrund des neuen Busbahnhofs im südlichen Teil der Straße werden die Verkehrsflächen aber nach Norden verschoben.

Da die in den Busbahnhof ein- und ausfahrenden Busse teilweise Verkehrsströme der Gegenrichtung kreuzen müssen, sind an beiden Ein-/Ausfahrten der Inselhaltestelle Maßnahmen zur Vorfahrtregelung durch Lichtsignalanlagen erforderlich. Zur Optimierung der Verkehrsabläufe und mangels ausreichender Stauräume müssen die Knotenpunkte B 54/Konrad-Adenauer-Platz/Bahnhofstraße und die T-Einmündungen Konrad-Adenauer-Platz/ Heckgeist und Konrad-Adenauer-Platz/Alte Münsterstraße/Bült mit den neuen Ampeln am Busbahnhof koordiniert werden.

Fußläufig ist die Erreichbarkeit des Busbahnhofs von der südlichen Seite barrierefrei sichergestellt. Unmittelbar an der westlichen Seite der Insel ist ein Fußgängerüberweg vorgesehen, der die Anbindung des Stadthauses zum Busbahnhof erleichtert und zudem Stadthaus und Kaufhaus/Fußgängerzone komfortabler miteinander verknüpft. Ein zweiter Fußgängerweg ist etwa 40 m östlich des Busbahnhofs am neuen Kreisverkehr geplant.

### *Begleitende Maßnahmen*

Um künftig für den neuen Busbahnhof einen möglichst störungsfreien Betriebsablauf zu gewährleisten, besonders unter Berücksichtigung eines prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrswertes (DTV) von 8.800 bis 10.900 Fahrzeugen auf dem Straßenzug Bült/Konrad-Adenauer-Platz, sind begleitende Maßnahmen zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf den Außenring erforderlich. Geplant ist beispielsweise eine Neukonzeption der "Grünen Welle" auf dem Ring. Als weitere Maßnahmen zur Erschwerung der Durchfahrt durch die Innenstadt sind z.B. Änderungen in der Lichtsignalsteuerung vorgesehen. Da der Busverkehr künftig beim Ein- und Ausfahren den Gegenverkehr kreuzen muss, soll eine neue Lichtsignalanlage am Busbahnhof den Vorrang des ÖPNV gewährleisten. Als flankierende Maßnahmen sind schließlich auch bauliche Veränderungen am Neutor (u.a. Kreisverkehr) und an der Alten Münsterstraße in der Diskussion.

### 5.3 Grün- und Freiraumkonzept

Der Bau des Kaufhauses wird durch eine hochwertige Freiraumplanung ergänzt. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Westlich der zukünftigen Saline wird der südlich gelegene, bestehende Fußweg entlang der Horne in Richtung Stadthaus fortgeführt. Als Ausgleich für den Bau der neuen Brücke über die Horne wird die vorhandene, ca. 50 m lange Stützmauer beseitigt und das im Gewässerlauf befindliche Stauwehr („Pfeifenbrink-Kaskade“) entfernt. Westlich des Fußweges, bis zur Böschungsoberkante der Horne, ist eine Gehölzpflanzung aus standortgerechten, heimischen Gehölzen vorgesehen.
- Nördlich des Moormannteiches wird eine neue Wegeführung die Verbindung zwischen Café und Nord-Süd-Fußweg herstellen.
- Der Schwerpunkt der Umgestaltungsmaßnahmen liegt östlich des Moormannteiches. Hier wird das aus dem Wasserbecken am Gebäude überlaufende Wasser mittels einer neuen Wasserführung in Richtung Teich geleitet. Verschiedene Kaskaden vermitteln den Höhenunterschied zwischen Wasserbecken und Gebäude.
- Aus der Anlage des Wasserbeckens und der Kaskaden ergibt sich die Notwendigkeit der Neuordnung des vorhandenen Spielplatzes. Die Größe der derzeitigen Spielfläche wird beibehalten. Die Geräte werden aufgenommen, soweit wiederverwendbar neu gruppiert und aufgestellt. Die vorhandene Zaunanlage wird ersetzt.

Die detaillierte ökologische Bewertung des Vorhabens und die Bilanzierung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist Bestandteil des zugeordneten Landschaftspflegerischen Begleitplans.

## **6 Denkmalschutz**

Das geplante Kaufhaus und der neue Standort des Busbahnhofs tangieren den mittelalterlichen Stadtkern Wernes im Bereich der nach dem Jahr 1400 entstandenen Stadtbefestigungsanlagen und der bischöflichen Burg, die als Adelssitz im 15. und 16. Jahrhundert für die Geschichte und Entwicklung der Stadt von Bedeutung war. Zwar wurde der überwiegende Teil der von einer Gräfte umgebenen Burginsel bei der Anlage des an das Änderungsgebiet angrenzenden Moormannteichs zerstört, im äußersten Westteil des Plangebiets könnte jedoch mit Überresten der spätmittelalterlichen Burganlage gerechnet werden.

In der Veröffentlichung der eingetragenen und potenziellen Bodendenkmäler des Kreises Unna, Bereich Stadt Werne, von 1992 (**siehe Anlage 1**) ist die ehemalige Burg sowie die Stadtbefestigung aufgeführt.

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Aus Sicht des Bodendenkmalschutzes ist es erforderlich, für die Arbeiten im Bereich der ehemaligen Burg etwa 4 Wochen vor Beginn der Bauarbeiten die baubegleitenden archäologischen Maßnahmen mit dem Amt für Bodendenkmalpflege, Olpe, abzustimmen. Bei Bodeneingriffen im Bereich der alten Befestigungsanlagen ist ebenfalls 4 Wochen vor Baubeginn eine entsprechende Benachrichtigung der Fachbehörde erforderlich. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Gemeinde als Untere Denkmalbehörde und/oder dem Westfälischen Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe (Tel. 02761/93750, Fax 02761/2466), unver-

züglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 und 16 DSchG NW), falls diese nicht vorher von der Denkmalbehörde freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschungen bis zu 6 Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DschG NW).

## **7 Immissionsschutz**

Zur Ermittlung und Bewertung der Geräuschimmissionen wurde das Ingenieurbüro für Akustik und Bauphysik, Schwetzke & Partner GbR, Dortmund, mit einer schalltechnischen Untersuchung beauftragt. Zum einen waren an den nächstgelegenen Wohnhäusern in der Nachbarschaft die Geräuschimmissionen zu ermitteln, die aus der Errichtung des Kaufhauses resultieren - Kfz-Verkehr auf den Parkdecks, Lkw-Anlieferung, Lkw-Ladebetrieb - zum anderen die Lärmwerte, die durch die neue Bushaltestelle im Bereich des Konrad-Adenauer-Platzes verursacht werden. Die zentralen Ergebnisse des Gutachtens sind nachfolgend beschrieben.

### **7.1 Geräuschimmissions-Prognose „Errichtung eines Einkaufszentrums“**

Die Berechnungen haben gezeigt, dass im Hinblick auf die Pkw-Parkdecks, die Lkw-Warenanlieferung und die Kondensatoren auf dem Dach des Kaufhauses - auch unter Berücksichtigung möglicher Ungenauigkeiten bei der Schallausbreitung - der tags geltende Geräuschimmissions-Richtwert für Mischgebiet (MI) gemäß Technischer Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) von IRW = 60 dB (A) an allen untersuchten Immissions-Aufpunkten um mindestens 6 dB (A) unterschritten wird.

In einem zweiten Berechnungsschritt wurden die Geräuschimmissionen ermittelt, die bei einer öffentlichen Parkdecknutzung im Nachtzeitraum (geplant ist eine Nutzung bis 23 Uhr) verursacht werden. Ergebnis ist, dass unter der Annahme, dass beide Parkdecks einmal komplett angefahren bzw. verlassen werden, der nachts geltende Geräuschimmissions-Grenzwert für Kerngebiet (MK) gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) von IGW = 54 dB (A) an allen untersuchten Immissions-Aufpunkten deutlich unterschritten wird.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Geräuschimmissions-Prognose lag noch keine Detailplanung der haustechnischen Anlagen vor. Für die Kondensatoren auf dem Dach des geplanten Kaufhauses ist in der Berechnung nach DIN EN ISO 3744 ein Schallleistungspegel von 85 dB (A) angenommen worden. Dieser höchstzulässige Schallleistungspegel muss gemäß TA-Lärm einzeltonfrei sein. Die übrige Lüftungs- und Kältetechnik ist im Obergeschoss des Kaufhauses vorgesehen, im Rahmen der Detailplanung sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen festzulegen.

### **7.2 Geräuschimmissions-Untersuchung „Zentrale Bushaltestelle“**

Die Berechnungen der durch die neue zentrale Bushaltestelle und den Busverkehr auf der Straße „Konrad-Adenauer-Platz“ verursachten Geräuschimmissionen haben ergeben, dass unter Berücksichtigung der zu erwartenden Fahrthäufigkeiten der Busse und Großraumtaxen/Taxen die Geräuschimmissions-Grenzwerte für ein Kerngebiet

(MK) gemäß 16. BImSchV von IGW = 64 dB (A) tags und IGW = 54 dB (A) nachts an allen untersuchten Immissions-Aufpunkten im Tageszeitraum um mindestens 2 dB (A) und im Nachtzeitraum um mindestens 3 dB (A) unterschritten werden.

### 7.3 Ergänzende Untersuchung

Um die Geräuschimmissionen möglichst umfassend zu ermitteln, wurden der durch die Verlegung des Busbahnhofs ausgelöste Lärm den durch den öffentlichen Straßenverkehr verursachten Geräuschimmissionen für den Bereich der Straße "Konrad-Adenauer-Platz" in einer ergänzenden Untersuchung additiv gegenübergestellt.

Zur Ermittlung der Geräuschimmissionen durch den Busverkehr wurden die derzeitigen Daten zur Anzahl der Busfahrten und Bushaltebelegung der Haltestellen zugrunde gelegt. Die Ermittlung der Vorbelastung durch den öffentlichen Straßenverkehr basiert auf der Betrachtung der Verkehrsstärken für den Prognose-Null-Fall für das Jahr 2015 entsprechend der Verkehrsuntersuchung durch das Büro IVV Aachen.

Ergebnis dieser ergänzenden Untersuchung ist, dass der Geräuschimmissions-Grenzwert für Kerngebiet (MK) durch den ÖPNV an allen Immissions-Aufpunkten im Tages- und Nachtzeitraum unterschritten wird. Für den öffentlichen Straßenverkehr wird der Immissionsgrenzwert für den Prognosezeitraum 2015 an zwei Gebäuden im jetzigen Kreuzungsbereich Alte Münsterstraße/Bonenstraße/Bült/Konrad-Adenauer-Platz überschritten. Die Zusatzbelastung durch den Busverkehr führt an keinem der untersuchten Immissionsorte zu einer Erhöhung um 3 dB (A).

Für einen dritten Immissions-Aufpunkt (Gebäude Bonenstraße Nr. 41) führt die Addition von ÖPNV und öffentlichen Straßenverkehr aufgrund der höheren Belastung durch den Busbahnhof für den Prognosezeitpunkt 2015 zu einer Überschreitung des Grenzwertes für Kerngebiet um 1 dB (A).

Für diese drei Gebäude, die außerhalb des Plangebietes liegen, ist im Hinblick auf den Prognosezeitpunkt 2015 zu prüfen, inwieweit sekundäre Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden. Derzeit ist allerdings davon auszugehen, dass der Durchgangsverkehr im Bereich Bült/Konrad-Adenauer-Platz durch flankierende Maßnahmen wie z.B. "Grüne Welle" auf dem Ring (vgl. 5.2 Verkehrskonzept) deutlich reduziert wird. Zu einem späteren Zeitpunkt - nach Verlegung des Busbahnhofs und Durchführung verkehrslenkender Maßnahmen - wird eine Überprüfung der Verkehrssituation in der Innenstadt erfolgen. Nicht abschätzen lässt sich augenblicklich zudem die Entwicklung des ÖPNV für einen Zeitraum von über 10 Jahren. Hier könnten veränderte Fahrpläne und Fahrzeugtechniken ebenfalls zu einer Reduzierung der Geräuschimmissionen führen.

## **8 Bodenschutz**

Im Bereich des jetzigen Busbahnhofs wurden Baugrunduntersuchungen für das geplante Kaufhaus durchgeführt. Insgesamt erfolgten 16 Rammkernsondierungen mit einer Tiefe bis maximal 5 m unter der Geländeoberkante und 8 schwere Rammkernsondierungen.

Im Zuge der Erkundungen wurde festgestellt, dass in diesem Bereich eine stellenweise bis zu mehrere Meter mächtige und großflächig verbreitete anthropogene Auffüllung vorhanden ist. Da das Grundwasser in Tiefen zwischen 2 und 3 m unter der Geländeoberkante angetroffen wurde, befinden sich Teile dieser Auffüllung innerhalb grundwasserführender Schichten.

Im Altlastenkataster des Kreises Unna ist der Bereich nicht als Altlastenverdachtsfläche gekennzeichnet. In einer Stellungnahme vom 04.03.2003 empfahl der Kreis Unna aufgrund der Auffüllung jedoch vor Realisierung des Vorhabens zu klären, ob Sanierungs- oder Sicherungsmaßnahmen erforderlich werden.

Durch das Ingenieurbüro für Prüftechnik, Arnsberg, wurde mit Bericht-Nr. 03-2948-vom 26.05.03 eine orientierende Altlastenuntersuchung durchgeführt. Von den hier untersuchten Parametern im Original werden in der BBodSchV für den Gefährdungspfad Boden-Mensch, direkter Kontakt, die Parameter Cyanide ges., Arsen, Blei, Cadmium, Chrom ges., Nickel, Quecksilber, Benzo(a)pyren (B(a)p) und polychlorierte Biphenyle mit Prüfwerten aufgeführt. Bis auf die PAK-Einzelkomponente B(a)p werden von allen gerade genannten Parametern die Prüfwerte für Wohngebiete und Industrie- und Gewerbegrundstücke unterschritten. Der B(a)p-Gehalt der MP 7 von 4,7 mg/kg überschreitet den entsprechenden Prüfwert für Wohngebiete von 4,0 mg/kg leicht, der Prüfwert für Industrie- und Gewerbegrundstücke von 12 mg/kg wird deutlich unterschritten.

Da die Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) für eine gewerbliche Nutzung unterschritten werden und es sich bei dem geplanten Gebäude nicht um eine Wohnbebauung handelt, kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die o.g. Parameter die Prüfwerte der BBodSchV für den Pfad Boden - Mensch (trotz oberflächennah lokal deutlich erhöhter PAK- und Benzo(a)-pyren-Gehalte) für die geplante Nutzung Kaufhaus eingehalten werden. Ein Grundwassergefährdungspotenzial ist aus den vorliegenden Daten ebenfalls nicht abzuleiten. Daher ist ein weiterer Handlungsbedarf aus den bisher durchgeführten Untersuchungen nicht ersichtlich.

Aus dem Gutachten geht allerdings nicht hervor, ob gegebenenfalls auch im Bereich des Kinderspielplatzes und der zur Umgestaltung vorgesehenen öffentlichen Grünflächen ebenfalls Auffüllungen vorhanden und nutzungsbezogene Prüfwerte relevanter Parameter überschritten sind. Hier werden seitens des Kreises Unna weitergehende Untersuchungen empfohlen, die im Bereich des besonders sensibel genutzten Kinderspielplatzes zuerst durchgeführt werden sollten. In einem weiteren Schritt sollte auch der angrenzende Grünbereich auf Altlasten untersucht werden. Eine Gefährdungsabschätzungsuntersuchung für diese Flächen soll auch erst dann erfolgen, wenn bzw. bevor hier in die bestehenden Bodenstrukturen eingegriffen wird. Art und Umfang der ergänzenden Untersuchungen werden im Vorfeld mit dem Kreis abgestimmt.

Da im Zusammenhang mit dem Kaufhaus lediglich die Spielgeräte umgesetzt werden sollen, ist derzeit kein dringendes Erfordernis für eine weitergehende Untersuchung erkennbar. Um jedoch sicherzustellen, dass bei eventuellen Maßnahmen in diesen Bereichen Gefährdungen ausgeschlossen und die erforderlichen Untersuchungen durchgeführt werden, wurde ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

## **9 Wasserwirtschaft**

Für das Plangebiet liegt mit dem Zentralen Entwässerungsplan (ZEP) der Stadt Werne von 1971 eine genehmigte Kanalnetzplanung vor, die die Entwässerung im Mischsystem vorsieht. Zurzeit befindet sich innerhalb des Gebietes ein Hauptsammler (Mischwasserkanal), der im Zuge der Realisierung des Kaufhauses verlegt werden muss. Das künftig anfallende Abwasser wird in diesen Kanal abgeleitet und der Kläranlage Werne zugeführt. Da der Hauptsammler in den Bereich des Überschwemmungsgebietes der Horne verlegt werden muss, wird hierfür vorab beim Kreis Unna, Fachbereich Natur und Umwelt, Sachgebiet Wasser und Boden (Untere Wasserbehörde) ein entsprechender Antrag nach § 113 Landeswassergesetz (LWG) gestellt.

Das anfallende unbelastete Oberflächenwasser kann gegebenenfalls direkt in den Vorfluter Horne eingeleitet werden, wobei nach Auskunft der Unteren Wasserbehörde maximal das Niederschlagswasser von 500 m<sup>2</sup> Dachfläche gedrosselt in die Horne abgeleitet werden kann. Insgesamt ist die Einleitungsmenge auf den potenziell natürlichen Gebietsabfluss von 5 l/s ha begrenzt. Für darüber hinaus anfallendes Oberflächenwasser ist eine Rückhaltung erforderlich, alternativ kann das Niederschlagswasser in den Mischwasserkanal eingeleitet werden. Die Details werden in dem noch zu stellenden wasserrechtlichen Antrag gemäß § 7 Wasserhaushaltsgesetz geklärt. Dazu ist ein entsprechender Hinweis in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen.

Für den Bau der Brücke über die Horne, über die die Abfahrt des Lieferverkehrs erfolgt, wird beim Kreis Unna, Fachbereich Natur und Umwelt, Sachgebiet Wasser und Boden (Untere Wasserbehörde) eine Genehmigung nach § 113 LWG beantragt, wobei Grundvoraussetzung für die Erteilung dieser Genehmigung ist, dass die Brückenwiderlager außerhalb des Böschungsbereichs der Horne liegen.

Im Zuge der Erschließung des Kaufhauses wird die Beseitigung der im Querungsbereich des neuen Brückenkörpers vorhandenen sog. „Pfeifenbrink-Kaskade“ im Hornebach erfolgen, um hier eine Durchgängigkeit der Gewässersohle zu erreichen. Die Beseitigung soll in Anlehnung an das „Konzept für eine naturnahe Fließgewässerentwicklung der Horne und ihrer Nebenbäche“ vom Juni 1998, aufgestellt vom Institut für Geographie der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, erfolgen. Im nördlich angrenzenden Gewässerabschnitt kann durch das Zurückweichen der zukünftigen Bebauung eine vorhandene Stützmauer entfernt und ein naturnäheres Uferprofil hergestellt werden. Auf die Durchführung eines Verfahrens nach § 31 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) für die Umgestaltung des Hornebachs kann verzichtet werden, da es sich hierbei ausschließlich um Maßnahmen handelt, die das naturfern ausgebaute Gewässer ökologisch aufwerten. Die Maßnahmen werden detailliert mit in den Antrag nach § 113 LWG zur Genehmigung des Brückenbauwerks als Ausgleichsmaßnahmen aufgenommen.

Um die vorgenannten Punkte sicherzustellen, wurden entsprechende Hinweise in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen.

Die Verwertung und der Einbau von Recyclingbaustoffen bedürfen einer wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 7 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Diese Erlaubnis ist min-

destens 4 Wochen vor Beginn der Baumaßnahme bei der Kreisverwaltung Unna, Fachbereich Natur und Umwelt, zu beantragen. Im Rahmen der Antragstellung sind Daten zum vorgesehenen Verwertungsgut (Art, Menge, Herkunft, Gütenachweis bzw. Einzelanalysedaten) gemäß den Vorgaben der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall - LAGA - sowie zum Einbauort (Art und Zweck der Verwertung, Einbaumächtigkeiten, Lageplan, Detailzeichnung, Untergrundaufbau, Grundwasserflurabstände, etc.) vorzulegen. Mit dem Einbau der Recyclingbaustoffe darf erst nach Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis begonnen werden.

### *Brunnen*

Im Bereich des geplanten Kaufhauses befinden sich zwei Brunnen, die nicht mehr in Betrieb sind und verfüllt werden sollen. Die Verfüllung der Brunnen hat so zu erfolgen, dass eine unbeabsichtigte Einbringung von Schadstoffen in das Grundwasser oder ein Einsturz der Brunnen ausgeschlossen sind. Geeignete Schutzmaßnahme ist die Wiederherstellung des früheren Zustands durch ein fachkundiges Unternehmen entsprechend der Deutschen Vereinigung des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW) W 135 „Sanierung und Rückbau von Bohrungen, Grundwassermessstellen und Brunnen“.

Im Zuge der Verfüllung der Brunnen ist der vorhandene geologische Schichtaufbau, insbesondere von hydraulisch wirksamen Trenn- und Deckschichten, dauerhaft wiederherzustellen. Grundvoraussetzung hierfür ist die bereits beim Bau der Brunnen fachgerecht ausgeführte Ringraumabdichtung. Zur Verfüllung ist nur für Grundwasser unschädliches Material zu verwenden.

## **10 Prüfung der UVP-Pflichtigkeit**

Im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplans ist gemäß § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) zu prüfen, ob die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) notwendig ist. Das UVPG enthält in Anlage 1 zum UVP-Gesetz eine Liste UVP-pflichtiger Vorhaben.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan schafft im Sinne des UVPG die planungsrechtliche Grundlage zum "Bau eines Einkaufszentrums, eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs oder eines sonstigen großflächigen Handelsbetriebs im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 BauNVO" (siehe Anlage 1 zum UVPG, Nr. 18.6). Eine UVP-Pflicht ergibt sich, sobald die im Bebauungsplan festgesetzte Geschossfläche im Sinne des § 19 (2) BauNVO eine Größe von insgesamt 5.000 m<sup>2</sup> überschreitet. Eine „allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“ wird bei einer festgesetzten Geschossfläche von 1.200 m<sup>2</sup> bis 5.000 m<sup>2</sup> notwendig. Diese Regelungen gelten für den bisherigen Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB, für den ein Bebauungsplan aufgestellt wird.

Das Plangebiet liegt nicht im Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Es hat eine Gesamtfläche von ca. 23.321 m<sup>2</sup>. Im Bebauungsplan wird für das Kaufhaus eine zulässige Geschossflächenzahl von GFZ 3,0 festgesetzt. Bezogen auf das 5.784 m<sup>2</sup> große Kaufhausgrundstück und der festgesetzten GRZ von 1,0 könnte damit maximal eine Geschossfläche von 17.352 m<sup>2</sup> realisiert werden.

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1 H werden keine grundsätzlichen neuen Strukturen im Plangebiet, das zudem aufgrund der derzeit überwiegenden Nutzung als Busbahnhof und Straßenverkehrsfläche nicht als Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzustufen ist, geschaffen. Gleichzeitig ist das Plangebiet aufgrund der vorhandenen Verkehrsfläche bereits zu einem großen Teil versiegelt und vorbelastet.

Im Rahmen eines behördeninternen Screenings wurde daher vereinbart, für das Planvorhaben auf eine „allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“ oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. einen Umweltbericht zu verzichten, obwohl der Prüfwert überschritten wird.

### **11 Landschaftspflegerischer Begleitplan**

Trotz des bestehenden hohen Versiegelungsgrads im Plangebiet werden die geplante Errichtung des Kaufhauses und die Verlegung des Busbahnhofs besonders in den Randbereichen des Gebietes zu einem Eingriff in Natur und Landschaft führen. Gemäß § 1a (2) Nr. 2 BauGB ist der Verursacher eines Eingriffs 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 Ermittlung und Bewertung des Eingriffs sowie die Festlegung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage der Biotoptypenwertliste der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Unna. Dabei wird die heutige Bestandsituation dem geplanten Eingriff gegenübergestellt. Um den Eingriff bilanzieren zu können, werden den vorhandenen und geplanten Nutzungs- und Biotoptypen entsprechend ihrer ökologischen Bedeutung Wertfaktoren zugeordnet, die der Biotoptypenwertliste entnommen sind.

Im einem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich des zu erwartenden Eingriffs in Natur und Landschaft in ein landschaftsplanerisches Gesamtkonzept integriert, gleichzeitig werden Vorschläge für stadtoökologische Festsetzungen formuliert.

Der LBP enthält eine umfassende Bestandsaufnahme, eine Konfliktanalyse mit Flächenbilanzierung und Darstellung der umwelterheblichen Auswirkungen des Vorhabens und die landschaftspflegerische Planung mit Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Minderung des Eingriffs und grünordnerischen Maßnahmen.

Durch die Realisierung von grünordnerischen bzw. landschaftspflegerischen Maßnahmen im Bebauungsplan kann der Eingriff zu 65 % im Plangebiet ausgeglichen werden. In das Bewertungsverfahren fließen allerdings die ökologischen Verbesserungsmaßnahmen an der Horne (Abbruch der Uferbefestigung und Entfernung der Pfeifenbrink-Kaskade) nicht ein.

In gemeinsamer Absprache zwischen der Stadt Werne und der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Unna wurde festgehalten, dass durch diese ökologischen Verbesserungsmaßnahmen an der Horne der Eingriff als ausgeglichen zu beurteilen ist.

## **12 Kosten**

Die durch die Planung des Kaufhauses entstehenden Kosten sowie die Kosten für die Realisierung des o.g. Projektes werden vom Grundstückseigentümer getragen.

Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, werden die Kosten im Einzelnen im Durchführungsvertrag geregelt.

13.11.03