Anlage 2
zur Vorlage an den
Rat Nr. 177/91 Bau.

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 142
Teilabschnitt I: Albersloher Weg -
von Dortmund-Ems-Kanal bis Drolshagenweg -

1. Begrenzung

Der Bebauungsplan Nr. 142 Teilabschnitt I erstreckt sich auf den Bereich des Albersloher Weges zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Drolshagenweg. Bedingt durch das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Umgehungsstraße ist das Plangebiet in zwei Teilabschnitte unterteilt.

Innerhalb des Plangebietes liegen folgende Grundstücke:

Gemarkung Münster,

Flur 149,	Teile der Flurstücke 37, 43, 65, 87, 96, 102, 103, 113, 131, 132 und 134;
Flur 153,	Flurstücke 37, 39, 42, 43, 44, 217, Teile der Flurstücke 20, 218, 219 und 220;
Flur 154,	Flurstücke 63 - 70, 147 - 151, Teile der Flurstücke 123, 124 und 144;
Flur 178,	Flurstücke 88, 90, 103 - 105, 120, 316, Teile der Flurstücke 102, 130, 311 und 314;
Flur 179,	Flurstücke 66, 67, 71, 109, 273, 275, 318, 331, 332, 337, Teile der Flurstücke 50, 51, 72 - 74, 140, 274, 305, 308, 333, 335, 336 und 338.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes sind durch graue Farbstreifen im Plan bezeichnet.

2. Darstellung im Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Münster ist der Albersloher Weg als sonstige überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Bedingt durch die frühere Planung des Landschaftsverbandes, wonach eine Überführung der Umgehungsstraße über den Albersloher Weg vorgesehen war, ist für den Albersloher Weg im Flächennutzungsplan eine verschwenkte Linienführung östlich des Gasometers dargestellt.

Die Planung zum Ausbau der Umgehungsstraße (B 51 n) wurde vom Landschaftsverband dahingehend geändert, daß nunmehr aus Lärmschutzgründen eine Unterführung der Umgehungsstraße unter dem Albersloher Weg vorgesehen ist. Eine Ver-

...

schwenkung des Albersloher Weges ist daher nicht mehr erforderlich.

Durch die vom Rat am 06.02.1991 abschließend beschlossene 53. Änderung des Flächennutzungsplanes wird die Verkehrsfläche des Albersloher Weges entsprechend der geplanten Ausweisung im Bebauungsplan verschoben neu dargestellt. Der Bebauungsplan Nr. 142 Teilabschnitt I wurde insofern gemäß § 8 (3) Baugesetzbuch aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

3. Vorhandener Bestand und Nutzungen

Innerhalb des Plangebietes ist der Albersloher Weg 2-streifig ausgebaut. In Höhe des Drolshagenweges weitet sich der Querschnitt des Albersloher Weges auf vier Fahrstreifen auf. Südlich der Umgehungsstraße wird der Albersloher Weg von der Westf. Landeseisenbahn (WLE) überquert. Ab der Kleingartenanlage Waldfrieden verläuft die Eisenbahn parallel zum Albersloher Weg.

Auf der Fläche zwischen Albersloher Weg und der Westf. Landeseisenbahn befinden sich mehrere Gewerbebetriebe und einige Wohnhäuser, die verkehrlich direkt vom Albersloher Weg erschlossen sind. Innerhalb des Plangebietes südöstlich der Umgehungsstraße befinden sich insgesamt 19 Wohnungen und 8 Firmen. Im Bereich des Plangebietes nordwestlich der Umgehungsstraße liegen 26 Wohnungen und 7 Firmen.

Der südwestlich des Albersloher Weges außerhalb des Plangebietes liegende Großmarkt, das daran anschließende Gelände einer ehemaligen Filterbaufirma, die britischen Kasernen sowie eine Trafostation der Westf. Landeseisenbahn sind ebenfalls direkt vom Albersloher Weg anfahrbar. Der Gasometer nordöstlich des Albersloher Weges, südöstlich der Umgehungsstraße wird über den Boelckeweg erschlossen.

4. Planungsziele

Der Albersloher Weg (L 586) ist als Radialstraße ein für die Stadt und Region wichtiger Verkehrszubringer zur Innenstadt Münsters. Zudem übernimmt der Albersloher Weg die Erschließungsfunktion für die angrenzenden Gewerbegebiete, die Industriegebiete im Hafenbereich und für die Halle Münsterland. Aufgrund des derzeitigen Ausbauzustandes, insbesondere im Knotenpunktbereich mit der Umgehungsstraße, kann der Albersloher Weg seine wichtige Aufgabe nur unzureichend erfüllen. Viele Autofahrer weichen in benachbarte Wohnquartiere aus. Durch den Ausbau sollen auch die stark belasteten Straßen Weseler Straße und Hammer Straße entlastet werden.

Voraussetzung für die weitere städtebauliche Entwicklung in der Südstadt, im Bereich der Halle Münsterland und des Hafens ist ein leistungsfähiger Ausbau des Albersloher Weges zwischen dem derzeitigen Ausbauende in Höhe der britischen Kaserne und der Hafenstraße mit einem Ausbau der Bahnunterführung und einem Anschluß an das Einbahnsystem im Bahnhofsbereich.

...

Die verkehrliche und städtebauliche Bedeutung des Ausbaus des Albersloher Weges wird im Gesamtverkehrsplan der Stadt Münster (GVP 86), im "Leitplan-Stadterneuerung" (Prof. Zlonitzky 1989) und im Grundsatzbeschluß des Haupt- und Finanzausschusses des Rates der Stadt Münster vom 15.02.89 zum "Erneuerungsschwerpunkt Südost" dokumentiert.

Unter Berücksichtigung dieser Entwicklungen wurde für den Albersloher Weg eine Verkehrsbelastung nordwestlich der B 51 von 34500 Kfz/24 h, im Abschnitt zwischen B 51 und Loddenheide von 34200 Kfz/24 h und im Abschnitt zwischen Loddenheide und An den Loddenbüschen von 26500 Kfz/24 h prognostiziert.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Umgehungsstraße hat diese Maßnahme auch regionale Bedeutung für das südliche und östliche Münsterland, da sich die Erreichbarkeit der oberzentralen Einrichtungen in der Innenstadt einschließlich Hauptbahnhof und für den Bereich des Hafens und der Halle Münsterland wesentlich verbessert.

Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Straßenneubauamt Münster, hat das Planfeststellungsverfahren für den 2. Abschnitt zum Ausbau der Umgehungsstraße zwischen Westf. Landeseisenbahn und Lütkenbecker Weg eingeleitet. Bestandteil dieses Planabschnittes ist auch der Knotenpunkt B 51/Albersloher Weg. Mit dem Ausbau der Umgehungsstraße soll auch der Albersloher Weg im Abschnitt zwischen Dortmund-Ems-Kanal und dem derzeitigen Ausbauende 4-streifig ausgebaut werden.

Um zeitnah mit dem Planfeststellungsbeschluß zum Ausbau der Umgehungsstraße auch das Planungsrecht zum Ausbau der angrenzenden Straßenabschnitte des Albersloher Weges zu erhalten, ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

5. Planinhalte

Verkehrsflächen

Der Bebauungsplan setzt die Verkehrsflächen für den 4-streifigen Ausbau des Albersloher Weges zwischen Dortmund-Ems-Kanal und dem heutigen Ausbauende in Höhe des Drolshagenweges fest. Bei der Ausweisung der Verkehrsflächen wurde die geplante Anhebung der Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal auf eine lichte Durchfahrthöhe von 5,55 m berücksichtigt. In einer 1. Baustufe ist jedoch vorgesehen, den 4-streifigen Querschnitt zwischen der Anbindung Nieberdingstraße und dem Dortmund-Ems-Kanal auf zwei Fahrstreifen zu verziehen und an die heutige Kanalbrücke anzuschließen.

Mit dem Ausbau des Albersloher Weges soll zur Vergrößerung des Stauraumes der Abstand zwischen den Knotenpunkten Albersloher Weg/Nieberdingstraße und Albersloher Weg/Umgehungsstraße vergrößert werden. Hierzu ist eine Verschwenkung der Nieberdingstraße nach Nordwesten vorgesehen. Die Nieberdingstraße soll gegenüber der im Bebauungsplanent-

...

wurf Nr. 348 festgesetzten Erschließungsstraße in einem signalisierten Knotenpunkt an den Albersloher Weg angebunden werden.

Auf der Nordostseite des Albersloher Weges ist nordwestlich der im Bebauungsplanentwurf Nr. 348 ausgewiesenen Erschließungsstraße ein Park-and-Ride-Parkplatz mit 176 Einstellplätzen und eine überdachte Fahrradabstellanlage geplant. Der Parkplatz ist von der Erschließungsstraße aus anfahrbar und liegt im Verteilerpunkt Umgehungsstraße/Albersloher Weg verkehrstechnisch außerordentlich günstig. Er ist Bestandteil des Verkehrskonzeptes zum Gesamtverkehrsplan der Stadt Münster (GVP 86).

Bestandteil des Verkehrskonzeptes der Stadt Münster ist, die Innenstadt durch die Bewirtschaftung aller noch freien Parkplätze von Dauerparkern zu entlasten. Als Alternative soll das Umsteigen vom PKW auf das Fahrrad oder in öffentlichen Personennahverkehr durch die Anlage von Park-and-Ride-Parkplätzen unterstützt werden. Die Anlegung des Park-and-Ride-Parkplatzes nordwestlich der Umgehungsstraße ist verkehrstechnisch die günstigste Lösung. Eine Verlegung des Standortes auf die Südseite der Umgehungsstraße hätte den Nachteil, daß der von der Umgehungsstraße in Richtung Innenstadt fließende Verkehr durch den Park-and-Ride-Parkplatz nicht abgefangen würde.

Der Albersloher Weg wird mit einer lichten Durchfahrtshöhe von 4,7 m unter der Westf. Landeseisenbahn, deren Trasse im Bereich des Albersloher Weges um ca. 5 m Richtung Süden verlegt wird, unterführt.

Wie die Nieberdingstraße soll auch der Boelckeweg wegen des zu geringen Abstandes zum Knotenpunkt Albersloher Weg/Umgehungsstraße nicht mehr an der vorhandenen Stelle an den Albersloher Weg angebunden werden. Es ist vorgesehen, den Boelckeweg unter der Westf. Landeseisenbahn zu unterführen und gegenüber der Straße Loddenheide an den Albersloher Weg anzubinden. Das Brückenbauwerk erhält eine eingeschränkte Durchfahrtshöhe von 3,7 m. Diese Höhe ist verkehrstechnisch vertretbar, da z. B. für Müllfahrzeuge und Rettungsfahrzeuge diese Höhe ausreichend ist. Größere Fahrzeuge können das Wohngebiet zwischen Westf. Landeseisenbahn und Lindberghweg über Heumannsweg/Lindberghweg erreichen. Das Netzkonzept für die so vorgesehene neue Anbindung des Boelckeweges geht davon aus, daß nach Ausbau des Albersloher Weges und planfreier Kreuzung mit der B 51 (Umgehungsstraße) die Durchgangsverkehre der Straßenzüge Lütkenbecker Weg/Lindberghweg und Heumannsweg/Schmittingheide weitgehend unterbunden werden. Soweit erforderlich, könnten außerhalb des Bebauungsplanverfahrens bauliche und/oder verkehrsregelnde Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung festgelegt werden, um Durchgangsverkehre zu unterbinden.

Im Rahmen der Planaufstellung wurden verschiedene Möglichkeiten der Anbindung des Boelckeweges an den Albersloher Weg untersucht. Die im Bebauungsplan dargestellte Lösung hat sich dabei als günstigste Möglichkeit erwiesen.

...

Im Knotenpunkt Boelckeweg/Loddenheide/Albersloher Weg erfolgt der Wechsel vom beidseitigen auf einen einseitigen Radweg entlang des Albersloher Weges, wie er im bereits ausgebauten Bereich vorhanden ist. Der Knotenpunkt wird signalisiert.

Eine zusätzliche Fußgängerampel wird in Verlängerung der vorhandenen Fußgängerunterführung unter der Westf. Landeseisenbahn vorgesehen. Die Signalanlage wird als Busschleuse ausgebildet. Weitere Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs sind im Knotenpunktbereich Albersloher Weg/Umgehungsstraße vorgesehen.

Die vorhandenen Grundstückszu- und -abfahrten an der Südwestseite des Albersloher Weges zwischen Loddenheide und der Bebauungsplangrenze wurden bei der Planung zum 4-streifigen Ausbau berücksichtigt. Weitere Zu- und Abfahrten in diesem Bereich werden durch die Festsetzung eines Zu- und Abfahrtsverbotes ausgeschlossen.

Immissionsschutz

Es wurden schalltechnische Berechnungen auf der Grundlage der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)", eingeführt durch allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 des Bundesministers für Verkehr vom 10.04.1990, durchgeführt. Die Berechnungen haben ergeben, daß für einen Teil der Wohnhäuser am Drolshagenweg durch den Ausbau des Albersloher Weges die Immissionsgrenzwerte der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 überschritten werden.

Da ein Lärmschutzwall aus Platzgründen ausscheidet, ist im Bebauungsplan eine Lärmschutzwand auf dem WLE-Damm vorgesehen. Die WLE hat ihr Einverständnis zur Planung und zum Bau der Lärmschutzwand auf dem WLE-Damm schriftlich erteilt. Die Lärmschutzwand erhält eine Höhe von 4,00 m bzw. 4,40 m über Straßengradiente (2,6 m - 4,3 m über WLE-Damm). Von der Gleisachse wird ein Lichtraumabstand von 3,00 m eingehalten.

Der Bau der Lärmschutzwand auf dem WLE-Damm hat den Vorteil, daß die Wandhöhe niedrig gehalten werden kann und zudem die größtmögliche Effektivität erzielt wird, da der Eisenbahnlärm mit abgeschirmt wird.

Durch die vorgesehene Lärmschutzwand werden die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59 dB (A) am Tag und 49 dB (A) in der Nacht in den Erdgeschossen eingehalten. Damit sind auch die Außenbereiche wirksam gegen den Verkehrslärm geschützt.

Ein aktiver Lärmschutz auch der Obergeschosse hätte Wandhöhen von weit über 5 m über Straßengradiente für die Lärmschutzwand zur Folge. Diese Höhen sind aus städtebaulicher Sicht nicht vertretbar. Aus diesem Grunde müssen die Dachgeschosse der Gebäude Drolshagenweg 23, 25a, 25,

...

27, 29 und 31 ergänzenden passiven Lärmschutz erhalten, wenn keine ausreichende Schalldämmung vorhanden ist.

Lärmschutzfenster (für Schlafräume in Kombination mit schallgedämmten Lüftungen) werden erforderlich, sofern die vorhandenen Fenster keine ausreichende Schalldämmung aufweisen. Die Kombination von aktiven und ergänzend passiven Lärmschutzmaßnahmen ist lärmtechnisch zufriedenstellend. Sie ergibt die städtebaulich und wirtschaftlich beste Lösung.

Die Kleingartenanlage "Waldfrieden" wird durch die für das Wohngebiet erforderliche Lärmschutzwand ausreichend mitgeschützt. Die im Bebauungsplanentwurf Nr. 349 ausgewiesene neue Kleingartenanlage in Höhe des Gasometers wird durch eine 2,8 m hohe Lärmschutzwand gegen den Verkehrslärm des Albersloher Weges abgeschirmt.

Altlasten

Auf der Fläche südwestlich des Albersloher Weges zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Nieberdingstraße befindet sich der Altstandort 81 (SO 1), Nieberdingstraße. Die ehemalige militärische Nutzung dieses Bereiches hatte einen grundsätzlichen Verdacht auf Bodenkontaminationen entstehen lassen. Durch die Auswertung von Luftbildern und Akten sowie Befragungen ließ sich dieser Verdacht jedoch nicht bestätigen. Im nicht überbauten Bereich existieren vermutlich einige Bombentrichter, die im Rahmen der Aufräumarbeiten mit Bauschutt und Boden verfüllt wurden. Diese Altlastenverdachtsflächen stehen einer Realisierung des Bebauungsplanes nicht entgegen.

Auswirkungen auf die Umwelt

Der 4-streifige Ausbau des Albersloher Weges stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 4 Landschaftsgesetz NW dar, der durch geeignete Maßnahmen auszugleichen ist.

Im Bebauungsplan sind innerhalb und außerhalb der Verkehrsflächen zahlreiche Grünflächen zur Gliederung des Straßenkörpers und zur Einbindung der Trasse in die Landschaft ausgewiesen. Als Ausgleichsmaßnahmen für die zusätzlich versiegelten Verkehrsflächen sollen die Restflächen zwischen Albersloher Weg und Westf. Landeseisenbahn entsiegelt und bepflanzt werden. Der Boelckeweg zwischen Gasometer und Zufahrt zur Kleingartenanlage außerhalb des Plangebietes soll ebenfalls rekultiviert werden. Weitere Entsiegelungsmaßnahmen sind auf der Südwestseite des Albersloher Weges vorgesehen.

Für die Gestaltungsplanung der im Bebauungsplan ausgewiesenen Ausgleichsflächen sowie für die genaue Flächenbilanzierung der zusätzlichen Versiegelungen wurde durch einen Landschaftsarchitekten ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt. Dabei wurde festgestellt, daß die innerhalb des Plangebietes möglichen Ausgleichsmaßnahmen für die zusätzlich versiegelten Flächen nicht ausreichen.

...

Es ist daher vorgesehen, als Ersatzmaßnahme außerhalb des Plangebietes eine Fläche westlich der Umgehungsbahn - südlich der Kleingartenanlage Sonnenaufgang ökologisch aufzuwerten. Es ist vorgesehen, die Fläche als Extensivgrünland und Grünlandbrache in Verbindung mit Anpflanzungen von Obstgehölzen und der Anlage naturnaher Gewässer auszubilden. Nach den Ermittlungen des Gutachters entsprechen diese Maßnahmen einer Größenordnung entsprechend dem Mittelwert des ökologischen Faktors für Kompensationsflächen von rund 5000 qm. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, daß bei Realisierung aller Ausgleichs- und der aufgezeigten Ersatzmaßnahme der Eingriff durch den Ausbau des Albersloher Weges als ökologisch ausgeglichen bezeichnet werden kann.

Weitere Einzelheiten sind aus den Darstellungen des Bebauungsplanes ersichtlich.

6. Kostenschätzung

Die finanziellen Aufwendungen zur Verwirklichung des Bebauungsplanes werden zur Zeit auf ca. 38,4 Mio. DM geschätzt. Die erforderlichen Mittel sind im Finanz- und Investitionsplan 1990/1994 teilweise veranschlagt. Die Bereitstellung der erforderlichen Mittel aus dem Haushaltsplan der Stadt Münster kann vorbehaltlich verfügbarer Mittel erwartet werden.

7. Durchführungsmaßnahmen

Nach dem Stand von April 1990 wohnen im Plangebiet 88 Personen, davon 4 Kinder unter 16 Jahren, in insgesamt 45 Haushalten. Überwiegend handelt es sich um Ein- und Zweipersonenhaushalte. Bedingt durch die Planung müssen insgesamt 15 Firmen verlagert werden.

Der Bebauungsplan wirkt sich teilweise nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet wohnenden und arbeitenden Menschen aus. Die Stadt Münster wird daher frühzeitig einen Sozialplan nach § 180 Baugesetzbuch entwickeln, um dazu beizutragen, die nachteiligen Auswirkungen zu vermeiden oder zu mildern.

Es wird davon ausgegangen, daß die verdrängten Bewohner angemessen versorgt werden können und den betroffenen Firmen im Rahmen der Wirtschaftsförderung adäquate Ersatzstandorte vermittelt werden können.

Die Stadt Münster hat im Rahmen ihrer Verpflichtung zur Daseins-Vorsorge für viele Lebensbereiche die Aufgabe, die im Flächennutzungsplan und im Gesamtverkehrsplan dargestellten gesamtstädtischen Ziele zu konkretisieren. Hierzu gehören neben dem Ausbau des Albersloher Weges und der Umgehungsstraße unter anderem auch die Ausweisung von GE-, GI- und MK-Gebieten im Bereich zwischen Dortmund-Ems-Kanal, Lütkenbecker Weg, B 51 und Albersloher Weg. Die Ausweisung dieser Gebiete wird durch den Bebauungsplan Nr. 348 konkretisiert. Der während der Offenlegung des Bebauungsplanentwurfes vorgetragenen Anregung, ein Wohnen am Kurt-Mettlich-Weg weiterhin zu ermöglichen, wurde nicht

...

entsprochen, da die Wohnhäuser in einer Insellage zwischen Gewerbe-, Industrie- und Kerngebietsnutzung und dem Albersloher Weg zu liegen kämen.

Durch den geplanten Ausbau des Albersloher Weges wird ein ca. 25 m breiter Grundstücksstreifen der Grundstücke Albersloher Weg 169 und 171 in Anspruch genommen. Im Rahmen der Planaufstellung wurden auch Möglichkeiten untersucht, die einen geringeren Eingriff in die genannten Grundstücke zur Folge gehabt hätten. Dabei wurde festgestellt, daß bei einem Verzicht auf die Ausgleichsfläche an der Südwestseite des Albersloher Weges sowie den Verzicht auf die verkehrstechnisch sinnvollen und städtebaulich wünschenswerten Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg sich der Eingriff auf ca. 15 m Breite reduzieren würde. Ein Eingriff in die Hauptgebäude der genannten Grundstücke wäre aber auch bei dieser Lösung nicht vermeidbar. Für die angestrebte Leistungssteigerung des Knotenpunktes Albersloher Weg/Umgehungsstraße ist es verkehrstechnisch erforderlich, die Einmündung des Boelckeweges zu verlegen. Im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung wurden hierfür verschiedene Alternativen untersucht. Die Anbindung des Boelckeweges an den Albersloher Weg gegenüber der Loddenheide hat sich als verkehrstechnisch günstigste Lösung herausgestellt. Die geplante Einmündung des Boelckeweges liegt in unmittelbarer Nähe der genannten Grundstücke. Grundstückszu- und -abfahrten im Staubereich des Knotenpunktes würden die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem Albersloher Weg empfindlich stören. Die durch den Ausbau mit großem Aufwand angestrebte Leistungssteigerung würde teilweise zunichte gemacht. Eine gewerbliche Nutzung der Restflächen scheidet somit nach Ausbau des Albersloher Weges aus.

Zur Verwirklichung des Bebauungsplanes sind, soweit noch erforderlich, freihändige vertragliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Münster und den beteiligten Grundstückseigentümern als Maßnahme zur Ordnung des Grund und Bodens vorgesehen, und, falls diese Verhandlungen nicht zum Ziele führen sollten, hilfsweise die Enteignung.

Der Ausbau soll auf der Grundlage des Bebauungsplanes nach Bereitstellung der erforderlichen Mittel erfolgen. Ein Ausbau in Teilabschnitten bleibt vorbehalten.

Diese Begründung dient gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch als Anlage zu dem durch den Rat der Stadt Münster am 25.09.91 als Satzung beschlossenen Bebauungsplan Nr. 142 Teilabschnitt I: Albersloher Weg - von Dortmund-Ems-Kanal bis Drolshagenweg.

Münster, 31.10.1991

Dr. Twenhöven
Oberbürgermeister

RAT DER STADT MÜNSTER