Anlage 2
zur Vorlage an den Rat
Nr. 19/2004

B e g r ü n d u n g

zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 467: Werlandstraße / Hammer Straße

1. Planungsanlass

Der Bebauungsplan erstreckt sich auf das Grundstück der ehemaligen Brücken-Bahnmeisterei an der Hammer Straße, das zur Zeit unter anderem an einen Caravanbetrieb verpachtet ist. Da das Grundstück nicht mehr für den Eisenbahnbetrieb benötigt wird, ist es von der Verwertungsgesellschaft für Eisenbahnimmobilien an eine Projektentwicklungsgesellschaft in Münster veräußert und vom Eisenbahnbundesamt mit Wirkung vom 01.12.2002 entwidmet worden.

Die neuen Eigentümer wollen auf dem Grundstück unter Auffüllung des Geländes ein von der Werlandstraße erschlossenes Einfamilienhausgebiet mit 71 Wohneinheiten realisieren, das die vorhandene Wohnbebauung südlich des Düesbergweges bis zur Bahnstrecke Wanne-Eickel - Hamburg hin ergänzt.

Da die Investoren an einer zügigen Durchführung der Planung interessiert sind, bietet sich die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes an. Der Einleitung des förmlichen Verfahren hat der Planungsausschuss des Rates der Stadt Münster am 06.03.2003 zugestimmt, der Aufstellungsbeschluss wurde durch den Rat am 11.06.2003 gefasst.

2. Bestehendes Planungsrecht

Die ehemalige Fläche für Bahnanlagen ist nach ihrer Entwidmung dem unbeplanten Innenbereich zuzuordnen. Nach Art und Maß der baulichen Nutzung fügen sich die geplanten Wohngebäude zwar in die Eigenart der näheren Umgebung ein. Dennoch warf die städtebauliche Planung Probleme auf, die nur durch ein Bebauungsplanverfahren zu bewältigen sind (u.a. Altlasten, Lärmschutz, Entwässerung, Biotopüberplanung und soziale Versorgung).

Durch den Bebauungsplan Nr. 467 wird ein ca. 121 m² großer Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 173: Düesbergweg / Werlandstraße / Sternbusch überplant. Im Bebauungsplan Nr. 173 ist diese Fläche bisher als öffentliche Grünfläche dargestellt. Mit der Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 467 tritt der alte Bebauungsplan außer Kraft, soweit er von dem neuen Plan überlagert wird.

3. Geltungsbereich

Das Plangebiet wird begrenzt durch

– die Werlandstraße im Westen,

– das Wohngebiet südlich des Düesbergweges im Norden,

– die Hammer Straße im Osten und

– die Bahnlinie Wanne-Eickel - Hamburg im Süden.

Innerhalb des Gebietes liegen folgende Grundstücke:

Gemarkung Münster,

Flur 197, Flurstück 532,

Flur 198, Teil des Flurstücks 242.

4. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Damit eine zügige Umsetzung der Planung gewährleistet ist, wird die erforderliche 132. Änderung des Flächennutzungsplanes parallel zum Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes durchgeführt.

5. Städtebauliche Situation

Das ca. 2,6 ha große Plangebiet liegt am südlichen Rande des Stadtbezirkes Mitte zwischen der Werlandstraße und der Hammer Straße. Westlich der Werlandstraße und nördlich des Plangebietes schließen Wohngebiete, jenseits der Bahnstrecke Wanne-Eickel - Hamburg die Sportanlage des SC Preußen Münster an.

Das für die Neubebauung vorgesehene Grundstück der ehemaligen Brückenbahnmeisterei liegt auf nahezu gleicher Höhe wie der angrenzende Bahnkörper (im Mittel 63,5 m über NN), während sich die im Norden angrenzende Wohnbebauung etwa 6,5 m über dieses Niveau erhebt (im Mittel 70,00 m über NN).

Auf dem Grundstück befinden sich noch die ehemaligen Betriebshallen der Brückenbahnmeisterei und - auf teilweise asphaltiertem, teilweise geschottertem Grund - die Aufstellfläche des Caravan-Betriebes. Sie sind von der Hammer Straße über eine steile Zufahrt erreichbar.

Das Plangebiet weist hohe Gehölzbestände entlang dieser Zufahrt und auf den Böschungen zur angrenzenden Wohnbebauung und zur Werlandstraße sowie niedrige Bestände zu den Bahngleisen auf. Südlich der Abstellflächen des Caravanbetriebes hat sich auf ca. 1300 m² Fläche Sandmagerrasen angesiedelt. Er ist als geschütztes Biotop nach § 62 Landschaftsgesetz erfasst.

6. Planungsziele

Durch die städtebauliche Planung werden die Voraussetzungen geschaffen, dass auf dem ehemaligen Bahngelände ein innerstädtisches Wohngebiet entstehen kann. Dazu sollen die Nachteile des Standortes durch besondere Maßnahmen wie Geländeauffüllung, Lärmschutzbebauung, integrierte Versickerungsflächen sowie integrierte Wegeverbindungen ausgeglichen werden. Trotz des hohen infrastrukturellen Aufwandes ist es Absicht des Vorhaben- und Erschließungsträgers, an dem Standort ein differenziertes Einfamilienhausangebot zu moderaten Preisen zu schaffen. Es soll die Nachfrage nach bezahlbarem innerstädtischen Wohnraum verringern helfen und der Abwanderung von Haushalten in das Umland entgegenwirken.

Die Planung entspricht damit den stadtstrukturellen Zielen der Innenentwicklung und wesentlichen Kriterien nachhaltiger Stadtplanung. Durch Befriedigung des zweifellos gegebenen Wohnbedarfs an innerstädtischen Standorten wird weitere Versiegelung im Stadtgebiet vermieden. Die Arrondierung des bestehenden Wohnquartiers genügt zudem durch Ausnutzung vorhandener technischer Infrastruktur stadtwirtschaftlichen Kriterien.

7. Planungsinhalte

Bauliche und sonstige Nutzung

Im Plangebiet sind **allgemeine Wohngebiete** festgesetzt. Die Festsetzung erlaubt neben der vorrangig angestrebten Wohnnutzung ergänzende Nutzungen, die das Wohnen nicht stören. Mit der Festsetzung wird außerdem den vorhandenen Immissionen Rechnung getragen.

Die Wohnnutzung im nördlichen Teil des Plangebietes soll mit zwei Vollgeschossen in offener Bauweise realisiert werden. Durch die festgesetzte Geschosszahl und Bauweise sowie die Anordnung der Gebäude ist ein harmonischer Anschluss an die benachbarte Altbebauung gewährleistet. Da die Neubebauung auf einem zwar aufgefüllten, aber noch um 3,20 m niedrigerem Niveau erfolgt, bleibt eine Verschattung der Nachbargrundstücke ausgeschlossen. Dazu tragen auch die vorgesehenen Höhenbeschränkungen für Erdgeschossfußboden und Traufhöhe der Gebäude im Plangebiet bei.

Die Bebauung an der Bahn ist aus Lärmschutzgründen dreigeschossig zwischen der Erschließungsstraße und der Bahntrasse angeordnet und in geschlossener Bauweise festgesetzt. Zur Gliederung der rd. 320,00 m langen Baukörperreihe sind Rücksprünge in der Bauflucht sowie eine gruppenweise unterschiedliche Gestaltung der Reihenhäuser vorgesehen. Aus der Spannung zwischen der hofbildenden offenen Bebauung und der gegliederten, leicht gekrümmten Straßenrandbebauung gewinnt das Neubaugebiet so seine besondere städtebauliche Qualität.

Das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung erlaubt es, auch auf den kleineren Grundstücken ausreichend große Einfamilienhäuser zu errichten. Es erreicht in der Grundflächenzahl mit 0,4 den Höchstwert der Baunutzungsverordnung, in der Geschossflächenzahl bleibt es mit 0,8 und 1,0 darunter.

Mit den Festsetzungen lassen sich im Plangebiet insgesamt ca. 70 Einfamilienhäuser unterschiedlicher Größe auf 180 bis 600 m² großen Grundstücken errichten. Die erforderlichen Stellplätze sind jeweils auf den Grundstücksflächen angeordnet. Von den festgesetzten Stellplatzflächen kann abgewichen werden, wenn bei einer anderen zulässigen Nutzung eine größere Anzahl bauordnungsrechtlich nachgewiesen werden muss.

Neben den zeichnerischen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan textliche Festsetzungen zur Höhe der Gebäude und der Freihaltung von Grundstücksflächen. Ein harmonisches Erscheinungsbild von Gebäuden und Grundstücken sollen auch die Festsetzungen zur Gestaltung der baulichen Anlagen, Einfriedungen und Standplätzen von Abfallbehältern gewährleisten. Sie gelten teilweise innerhalb der festgesetzten Baufelder, teilweise im gesamten Plangebiet. Durch die Festsetzung wird die Material- und Gestaltungsvielfalt der planerischen Intention entsprechend begrenzt.

Die Baugrundstücke erstrecken sich teilweise auf Bereiche erhaltenswerter Gehölze, diese Bereiche sind durch Erhaltungsfestsetzungen gesichert. Die Bestände sollen durch weitere Pflanzungen angereichert werden. Dafür sind im Bebauungsplan zeichnerische und textliche Festsetzungen vorgesehen. Das gilt auch für Einzelpflanzungen auf straßenzugewandten Grundstücksflächen, die den Straßenraum mit prägen sollen.

Im südwestlichen Teil des Plangebietes ist ein Standort für einen **Kindergarten** nachrichtlich dargestellt. Auf diesen Standort soll nur für die Dauer des Bedarfs zurückgegriffen werden. Der Bedarf entsteht nicht aus den bestehenden Wohngebieten, sondern nur aus dem Plangebiet. Da die vorhandenen Kindergärten allerdings nicht in der Lage sind, zusätzlich Kinder aus dem Plangebiet aufzunehmen, ist die Einrichtung unabdingbar erforderlich.

Am Ostrand des Plangebietes befindet sich ein Oberleitungsmast der Bahn. Die zugehörige Grundfläche ist von der Entwidmung ausgenommen und im Bebauungsplan als Fläche für die Bahn gesichert.

Den vorhandenen drei Gewerbebetrieben wurde die Nutzung des ehemaligen Bahngeländes von der Bundesbahn durch kurzfristig kündbare Pachtverträge überlassen. Die rechtliche Situation für die Betriebe ändert sich daher nicht vorrangig durch den Bebauungsplan. Vielmehr wurde die Nutzung des Geländes mit der Entwidmung und Veräußerung des ehemaligen Bahngeländes bereits privatrechtlich in Frage gestellt. Mit der Kündigung hatten die Pächter auch in der Vergangenheit jederzeit zu rechnen, da das Gelände seit Jahren zum Verkauf steht und ihnen selbst auch angeboten worden ist.

Darüber hinaus stellt sich öffentlich-rechtlich durch die Entwidmung die Frage der planungsrechtlichen Zulässigkeit der Betriebe, da die Fläche nunmehr zum unbeplanten Innenbereich gehört, der hier durch reine Wohnnutzung geprägt ist. Von den drei Betrieben ist nur der Caravanhandel an einer Fortführung interessiert. Die Stadt Münster ist bei der Suche nach einem Ersatzstandort behilflich und hat dem Betreiber bereits ein geeignetes städtisches Grundstück angeboten.

Verkehrsflächen

Erschließung des Plangebiets

Das Plangebiet soll über die Werlandstraße an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen werden. Sowohl die Werlandstraße als auch der Düesbergweg sind als öffentliche Straßen mit ausreichender Breite grundsätzlich geeignet, das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen aus dem Plangebiet und den noch bebaubaren Grundstücken an der Werlandstraße aufzunehmen. Dies betrifft sowohl die Dimensionierung als auch die Frage der Verträglichkeit der Verkehrszunahme gegenüber dem status quo. Der aus dem Plangebiet auf den Düesbergweg fließende Verkehr ist im Verhältnis zu dem dort bereits vorhandenen Verkehrsaufkommen so gering, dass keine relevanten Auswirkungen auf die Gesamtsituation zu erwarten sind.

Die Werlandstraße hat mit ca. 4,65 m an der engsten Stelle mehr als die für eine Anliegerstraße erforderliche Breite (min. 4,00 m). Mit dem Verkehr aus den 71 Wohneinheiten des Plangebietes fällt in den Spitzenstunden eine Verkehrsstärke von insgesamt ca. 45 Kfz/h an, die auch für eine Anliegerstraße als sehr gering anzusehen ist. Nach den einschlägigen Planungsrichtlinien kann selbst der schmalste Typ einer Anliegerstraße mit einer Fahrspurbreite von 3,00 m, der in erster Linie dem Aufenthalt und nachrangig der Erschließung dient, bis zu 60 Kfz/h aufnehmen. Die beklagte Einengung der Bewegungsfläche durch parkende Pkw wird als verkehrsberuhigende Maßnahme gerade in Anliegerstraßen bewusst eingeplant. Die bisherige Funktion der Werlandstraße bleibt demnach in vollem Umfang erhalten, auch Kinderspiel ist weiterhin möglich.

Die gleichmäßige Verteilung des Verkehrs aus dem Plangebiet jeweils in Richtung Kappenberger Damm und Hammer Straße unterstellt, ergibt sich aus dem Plangebiet für den Düesbergweg im Bereich des Anschlusses an die Hammer Straße eine Verkehrszunahme von ca. 15 Kfz/h in der Spitzenstunde. Der Düesbergweg weist derzeit eine Querschnittsbelastung von ca. 1.200 Kfz/h in den Spitzenstunden auf. Die Erschließung des Plangebietes über die Werlandstraße verursacht also eine Erhöhung der Verkehrsbelastung auf dem Düesbergweg um 1 bis 2 %. Dieser Wert ist so gering, dass er im Rahmen der üblichen Verkehrsschwankungen liegt. Eine wahrnehmbare Verschlechterung der Situation auf dem Düesbergweg ist dadurch objektiv nicht gegeben.

Durch die Erschließung des Plangebiets tritt eine Veränderung der Verkehrssituation und damit eine Erhöhung der Lärmbelastung gegenüber dem heutigen Zustand am ehesten für die Grundstücke am südlichen Ende der Werlandstraße in Erscheinung. Eine nicht zumutbare Belastung der Anlieger ist aber auch hier nicht gegeben und zu erwarten. Unabhängig davon ist die bestehende Bebauung nicht mit der Gartenseite zur

Werlandstraße orientiert. Im Bereich der zurückgesetzten Häuserreihe auf der Ostseite der Werlandstraße liegen die Gärten zwar zur Straße, durch ihre Länge von ca. 40 m besteht jedoch ein ausreichender Abstand. Auf dem östlichen Eckgrundstück Werlandstraße / Düesbergweg ist ein Garten zum Düesbergweg hin angeordnet. Damit ist seine Nutzung bereits durch die bestehende Verkehrssituation weit mehr beeinträchtigt als durch die o.g. minimale und objektiv vertretbare Zunahme des Verkehrs durch das Plangebiet zu erwarten sein kann.

Die Erschließung des Plangebietes über Werlandstraße und Düesbergweg wurde bewusst gewählt, weil sie der funktionalen und vor allem auch sozialen Zuordnung des Baugebietes zu den bestehenden Wohngebieten südlich des Düesbergweges entspricht. Sie wirkt auch der bisherigen Isolierung des ehemaligen Bahngeländes entgegen und integriert das Wohngebiet in die nutzungsgleiche Umgebung. Die geplante Erschließung ist daher nicht nur aus verkehrsfachlichen Gründen unbedenklich und für die Anlieger durchaus zumutbar, sondern wird positiv zugunsten übergeordneter städtebaulicher Prinzipien beibehalten. Damit die Anlieger aber während der Erstellung des Baugebiets nicht über Gebühr belastet werden, wird der Baustellenverkehr über die Hammer Straße abgewickelt.

Die Frage einer Anbindung an die Hammer Straße wurde im Verfahren mehrfach einer Prüfung unterzogen. Dabei wurden alle denkbaren Anschlussvarianten mit ihren Auswirkungen auf den Verkehr der Hammer Straße, im Plangebiet sowie auf die Werlandstraße und den Düesbergweg berücksichtigt. Als Ergebnis ist folgendes festzustellen:

a) Vollanbindung durch neue Kreuzung Plangebietsstraße / Hammer Straße

Wegen des geringen Verkehrsaufkommens aus dem Plangebiet ist der für eine Vollanbindung notwendige Aufwand (Straßenumbau, Kreisel oder Ampelanlage) - unabhängig davon, ob der Vorhabenträger oder die Stadt die Kosten zu tragen hätte - nicht gerechtfertigt.

Die Einbindung einer neuen Lichtsteuerungsanlage in das bestehende Grüne-Welle-System ist technisch nicht möglich, sodass die ein- oder die auswärtige Grüne Welle der Hammer Straße aufgegeben werden müsste.

Das Linksabbiegen aus der Hammer Straße in den Düesbergweg ist heute zu den Hauptverkehrszeiten schon mit längeren Stauungen verbunden, wodurch ein Linkseinbiegen aus dem Plangebiet unmöglich würde. Eine längere Freigabezeit für die Linksabbieger in der Hammer Straße scheidet wegen der Gesamtsituation am Knotenpunkt Hammer Straße / Düesbergweg aus. Ferner lässt die Breite des vorhandenen Trennstreifens in der Hammer Straße im Bereich der Brücke die Ausbildung einer ausreichend dimensionierten Abbiegespur nicht zu.

b) Rechtsabbiegespur von der Hammer Straße in das Plangebiet ("rechts 'rein")

Die Anlage einer Abbiegespur in der Hammer Straße wäre erforderlich, ist aber wegen der dort bestehenden und notwendigen Stellplätze nicht vertretbar. Außerdem würde die damit verbundene Veränderung des Ausbauprofils der Hammer Straße kostenträchtige Folgemaßnahmen nach sich ziehen, die das geringe Verkehrsaufkommen in das Plangebiet nicht rechtfertigt.

c) Ausfahrt aus dem Plangebiet in die Hammer Straße ("rechts 'raus")

Mit der Möglichkeit, nach rechts in die Hammer Straße einzubiegen, würde zugleich Schleichverkehr aus dem Düesbergweg in Richtung Preußenstadion und stadtauswärts in die Werlandstraße und in das Plangebiet gezogen. Damit würde der potentielle Entlastungseffekt für die Werlandstraße wieder aufgehoben und absehbar sogar ins Gegenteil verkehrt.

Ferner wäre eine Entlastung der Werlandstraße nur dann gegeben, wenn auch Umgehungsstraße und Innenstadt über die Anbindung Hammer Straße erreichbar wären. Dies ist jedoch nur durch Wendemanöver an der Kreuzung Hammer Straße / Siemensstraße möglich, die den Verkehr in der Hammer Straße behindern würden. Weitere Gefährdung entsteht durch Kreuzen des Einbiegeverkehrs mit dem Radweg auf der Hammer Straße, der in diesem Bereich in zwei Richtungen befahren werden darf.

d) Anbindung an den Düesbergweg westlich des Plangebiets (Sternbusch)

Diese Schotterstraße parallel zur Bahnlinie ist nicht ausgebaut. Hinzu kommt, dass hierüber der Verkehr aus dem Plangebiet nicht auf direktem Weg auf den Düesbergweg geleitet, sondern durch die Stichstraßen in das Wohngebiet gestreut würde. Diese Lösung ist daher ebenfalls nicht sinnvoll.

Aus den erläuterten Gründen ist keine der angeregten Anbindungen vertretbar.

Da der konstruktive Aufbau der Werlandstraße heutigen Standards nicht entspricht und dem Verkehr nicht mehr standhalten wird, ist eine Erneuerung des Straßenausbaus notwendig. Obwohl dieses Erfordernis nicht nur vorhabenbedingt ist, sondern mittelfristig von den Anliegern ohnehin zu tragen gewesen wäre, verpflichtet sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag zur Übernahme aller damit verbundenen Kosten, sodass aus dem Straßenausbau weder für die Stadt Münster noch für die Anwohner der Werlandstraße Kosten entstehen.

Erschließung innerhalb des Plangebiets

Von der Werlandstraße sind die Grundstücke im Neubaugebiet über eine ca. 330,00 m lange und 6,0 m breite Wohnstraße mit nach Norden abzweigenden Umfahrten erschlossen. Sie sind von dreiachsigen Müllfahrzeugen befahrbar. Ein Wendehammer am östlichen Ende der Straße erlaubt es, die Müllfahrzeuge so zu wenden, dass auch die Abfallbehälter vom letzten Grundstück abgeholt werden können.

Nach Osten geht die Straße in eine 3,00 m breite Fuß- und Radwegeverbindung zur Hammerstraße über. Sie ist durch ihre Lage an der nördlichen Grundstücksgrenze sowohl von der Hammer Straße als auch vom Plangebiet gut einsehbar. Der Weg soll das Plangebiet für Fußgänger und Radfahrer in beiden Richtungen an die Knoten Hammer Straße / Am Berg Fidel / Siemensstraße und Düesbergweg / Hammer Straße anbinden und so eine sichere Querung der Hammerstrasse gewährleisten. Zu diesem Zweck werden auch die vorhandene Bordsteinabsenkung im Bereich der Hammerstraße und die alte Grundstückszufahrt zurückgebaut.

Fuß- und Radverbindungen sind auch in Höhe der zweiten Umfahrt und des Wendehammers zu den Stichstraßen südlich des Düesbergweges vorgesehen. Über die geplanten Wegverbindungen sind Ziele außerhalb des Wohngebietes, wie die Bushaltestellen an der Hammer Straße und Düesbergweg aus dem Wohngebiet und umgekehrt Ziele im Wohngebiet wie Kindergarten und Spielplatz aus der Umgebung gut erreichbar. Die Verbindungen tragen so in erheblichem Maße zur Integration des Neubaugebietes bei. Die damit verbundene geringfügige Zunahme an Rad- und Fußgängerverkehr in den öffentlichen Stichstraßen ist für die dortigen Anlieger aufgrund des vorhandenen Ausbauprofils und der ausreichenden Breite zumutbar.

Bei den Stichstraßen handelt es sich um Anliegerwege, auf denen der Verkehr im Mischprinzip abgewickelt wird. Die Breite der öffentlichen Verkehrsfläche beträgt im ungünstigsten Fall (2. Stichstraße von Osten) 4,00 m, im andern Fall (1. Stichstraße von Osten) 5,00 m. Die Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE) sehen eine Mindestbreite von 3,00 m für Anliegerwege mit Lkw-, Pkw- sowie Rad- und Fußgängerverkehr vor. Die während der Offenlegung beanstandete Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen wird durch den

vorhandenen ruhenden Verkehr verursacht. Diesem Problem kann aber nicht durch den Bebauungsplan, sondern nur durch ordnungsrechtliche Maßnahmen begegnet werden. Eine Verschlechterung der Situation durch eine fuß- und radläufige Verbindung der zwei Stichstraßen mit dem Plangebiet ist nicht erkennbar.

Die Erschließungsstraße zur Werlandstraße und der Fuß- und Radweg zur Hammer Straße überwinden die Höhendifferenz durch flache Steigungsstrecken mit maximal 6 % Neigung, die zur leichteren Benutzung in jeweils 6 m lange Abschnitte eingeteilt und mit Podesten und Ruhezonen gegliedert werden. An den beiden Verbindungen zu den Stichstraßen des Düesbergweges sind aus Platzgründen nur Treppenanlagen möglich. Sie werden zur Benutzung für Fahrräder und Kinderwagen mit Schieberampen in ausreichender Breite ausgerüstet.

Die Straßenflächen im Plangebiet sollen als verkehrsberuhigte Bereiche im Mischprinzip ausgebaut werden. Sie sind so dimensioniert, dass Stellplätze auf den kleineren Grundstücken unmittelbar am Straßenrand angeordnet werden können. In Bereichen, in denen geplante Stellplätze für Besucher den Straßenquerschnitt einengen, wird die notwendige Rangierfläche auf den Grundstücken sichergestellt. Damit auch langfristig kein Parksuchverkehr in die bestehenden Straßen verdrängt wird, sind zusätzlich zu den nach Bauordnung nachzuweisenden privaten Stellplätzen 30 Stellplätze im Straßenraum (≅ 40 %) als öffentliche Parkplätze für Besucher vorgesehen. Dies entspricht bereits dem Doppelten des in Münster nach den planerischen Richtlinien erforderlichen Anteils an öffentlichen Stellplätzen in neuen Baugebieten. Die Schaffung weiterer öffentlicher Stellplätze ist fachlich nicht geboten und würde den Vorhabenträger sowie durch Unterhaltungskosten die Stadt Münster wirtschaftlich in städtebaulich nicht zu vertretendem Übermaß belasten.

Grünflächen

Spielplatz

Da in der Umgebung des Plangebietes ein Fehlbedarf an Spielplatzflächen besteht, übernimmt der geplante Spielplatz neben der Versorgung des neuen Baugebietes auch Versorgungsfunktionen für die bestehende Bebauung. Um die Erreichbarkeit für Kinder innerhalb des Versorgungsbereiches (Bebauung zwischen Hammer Strasse, Düesbergweg, Sternbusch und Bahntrasse) zu ermöglichen, ist der Spielplatz zur Werlandstraße platziert. Durch Beibehaltung der bestehenden oberen Böschung ist der Erhalt des Gehölz- und Baumbestandes gesichert.

Ver- und Entsorgung

Versorgung

Die Versorgung des Gebietes mit Strom, Wasser und voraussichtlich Gas (die Anschlussmöglichkeit an das Fernwärmenetz wird z.Z. noch geprüft) erfolgt innerhalb der festgesetzten Verkehrsflächen. Für die Stromversorgung ist in zentraler Lage eine Trafostation ausgewiesen.

Entwässerungskonzept

Das Gebiet des B-Planes liegt in der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Münster-Geist. Die Entwässerungsplanung sieht daher folgendes Verfahren vor:

Schmutzwasser

Die Ableitung des Schmutzwasserableitung erfolgt ebenfalls mittels Sammelleitungen über ein Schmutzwasserpumpstation südlich des Fuß- und Radweges zur Hammerstraße in die Kanalisation der Hammer Strasse.

Regenwasser

Die Regenentwässerung erfolgt aufgeteilt nach Straßenflächen und Dachflächen. Gemäß Wasserschutzgebietsverordnung ist die Einleitung von Abwasser der Straßenflächen grundsätzlich nicht gestattet, eine Verrieselung scheidet aus. Die Wassermengen der Straßen und öffentlichen Stellplätze werden mittels Sammelleitungen in ein Regensammelbecken geleitet und zeitverzögert über eine Hebeanlage in die Kanalisation der Hammer Straße geführt.

Die Entwässerung der Dachflächen und Terrassen erfolgt grundsätzlich durch Versickerung. Dazu werden auf jedem Grundstück Versickerungsanlagen (Rigolen) angeordnet, deren notwendige Größe durch rechnerischen Nachweis im Zuge der wasserrechtlichen Erlaubnis festgelegt wird. Die Oberfläche der Rigolen ist begehbar und kann gärtnerisch gestaltet werden, sodass die entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan die Nutzung der Gärten nicht einschränkt.

8. Auswirkungen auf die Umwelt

Denkmalschutz

Das Plangebiet enthält keine Baudenkmäler. Auch liegen keine Hinweise auf Bodendenkmäler im Geltungsbereich des Bebauungsplanes vor.

Altlasten

Das Plangebiet befindet sich im Bereich der im städtischen Altlast-/ Verdachtsflächenkataster geführten Fläche 148. Es liegen sowohl ältere als auch aktuelle Bodenuntersuchungen vor. Daraus haben sich bisher nur punktuelle Altlasten, aber keine Anhaltspunkte für eine flächendeckende Verunreinigung ergeben.

In Ergänzung zu den vorliegenden Gutachten wird das gesamte Gelände vor einer Bebauung weiter untersucht. Alle dann abschließend festgestellten Verunreinigungen werden fachgerecht saniert bzw. gesichert, und zwar durch vollständige Beseitigung in einem ausreichenden Umgriff im Bereich der Versickerungsflächen sowie durch Abdeckung mit einwandfreiem Bodenmaterial in ausreichender Dicke in den übrigen Bereichen. Damit wird sichergestellt, dass keine Gefahren von den festgestellten Verunreinigungen ausgehen können; ein Eintrag im Bebauungsplan ist daher nicht erforderlich.

Für die fachgerechte Abwicklung der Untersuchungs- und Sanierungsmaßnahmen sowie besonders den Schutz des Grundwassers wird in Abstimmung mit dem Amt für Grünflächen und Umweltschutz ein Sanierungskonzept entwickelt, das durch entsprechende Festlegungen im Durchführungsvertrag rechtlich abgesichert ist.

Immissionsschutz

Den Angaben zum Lärmschutz liegt eine schalltechnische Untersuchung zu Grunde, die vom Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge Sitz Münster GmbH aufgestellt wurde.

DB-Strecke

Die angrenzende DB-Strecke führt zu großflächig wirkenden Verkehrslärmvorbelastungen im Plangebiet. Die maßgebende Lärmbelastung resultiert aus dem nächtlichen Güterzugverkehr.

Insbesondere die südliche Gebäudereihe ist einer Lärmbelastung ausgesetzt, die die Anordnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen zwingend erfordert. Es wird daher eine 3,5 m hohe begrünte Lärmschutzwand vorgesehen, die die maßgebenden Schallschutzwerte im Erdgeschoss der Riegelbebauung sowie für die Außenwohnbereiche (Südgärten) sicherstellt. Auf den inneren Planbereich hat die Lärmschutzwand keinen Einfluss, für

diesen Bereich gewährleistet die Riegelbebauung selbst den notwendigen Lärmschutz. Im Plan ist daher die lärmtechnisch erforderliche Firsthöhe zwingend festgesetzt.

Zur Sicherung verträglicher Innenraumpegel werden die erforderlichen Lärmpegelbereiche festgesetzt, soweit die Einhaltung der Orientierungswerte mit Anordnung des aktiven Lärmschutzes nicht gewährleistet werden kann.

Hammer Straße

Die von der Hammer Straße ausgehende Verkehrsbelastung führt nicht zu einer Überschreitung der Orientierungswerte im Plangebiet. Aktive Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der Hammer Straße sind daher nicht erforderlich.

Preußen-Stadion

In rd. 200 m Entfernung zum Plangebiet befindet sich das vom SC Preußen Münster e.V. genutzte Preußen-Stadion. Die Beurteilung im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung erfolgte nach der 18. BImSchV – Sportanlagenlärmschutzverordnung. Das Ergebnis des Lärmschutzgutachtens, das durch die Annahme sehr hoher Zuschauerzahlen eine ausreichend sichere Prognose bietet, weist keine Überschreitung der Immissionsrichtwerte auf. Die für das Plangebiet zu erwartenden Lärmbelastungen aus der Nutzung des Preußen-Stadion sind somit unbedenklich.

Die von der Skateranlage, der Tennisanlage und den Trainingsplätzen ausgehenden Emissionen können u.a. auf Grund der Entfernung zum Plangebiet und der anzusetzenden Emissionswerte vernachlässigt werden.

Auswirkungen auf den Bestand außerhalb des Plangebietes

Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden keine nachteiligen Auswirkungen auf die bestehende Bebauung ergeben. Vielmehr werden die geplanten Lärmschutzmaßnahmen für den nördlich angrenzenden Bestand durch Abschirmung eine Lärmminderung bewirken.

Nach den gültigen Rechtsvorschriften ist auch aus dem zusätzlichen Verkehr aus dem Plangebiet keine grenzwertüberschreitende Lärmerhöhung für die Anwohner der Werlandstraße und des Düesbergweges gegeben. Da Funktion und Breite der Werlandstraße sich nicht ändern werden, ist die Erstellung eines Verkehrslärmgutachtens planungsrechtlich weder erforderlich noch geboten oder in vergleichbaren Fällen und Straßenbelastungswerten üblich. Die Belastung der Werlandstraße in den Spitzenstunden lässt nach der fachlichen Beurteilung in keiner Weise erwarten, dass die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 in Bezug auf die gegebene Nutzungskategorie Allgemeines Wohngebiet tags und/oder nachts erreicht oder gar überschritten werden.

Die Steigung der Plangebietsstraße im Anschlussbereich an die Werlandstraße entspricht mit 6 % der einer flachgeneigten, behindertengerechten Zugangsrampe zu Gebäuden. Daraus ist keine besondere Lärmentwicklung zu erwarten. Der vorhandene Bewuchs bleibt weitgehend erhalten. Lediglich im Bereich der Einmündung der Plangebietsstraße ist das Entfernen des Gehölzbestandes erforderlich, das jedoch wegen der ohnehin schalltechnisch geringen Bedeutung von Pflanzen und der Geringfügigkeit des Eingriffs ohne Einfluss auf die Immissionssituation ist.

<u>Elektrisches Feld / Magnetische Flussdichte</u>

Nach Aussagen der DB Netz AG Niederlassung West kann das elektrische Feld in Bezug auf den Geltungsbereich des Bebauungsplanes in jeder Hinsicht vernachlässigt werden. Aus bahntechnischer Sicht ist der geplante Bebauungsabstand von 16 m ausreichend. Die Mindestabstände, auch nach VDE, können eingehalten werden. Zum Einfluss der magnetischen Flussdichte aus Bahnoberleitungen und deren Auswirkungen auf Personen

unter Berücksichtigung besonders schutzbedürftiger Personen stellt die Deutsche Bahn AG - DB Systemtechnik, München, fest, dass die Grenzwerte der 26. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutz selbst unmittelbar unter der Oberleitung - auch auf stark frequentierten Strecken - die Grenzwerte einhalten.

Biotopschutz

Auf dem stillgelegten Teil des Bahngeländes hat sich Sandmagerrasen angesiedelt, der nach § 62 Landschaftsgesetz geschützt ist.

Der Antrag auf Genehmigung einer Befreiung nach § 69 Landschaftsgesetz liegt inhaltlich abgestimmt vor. Über die Abtretung einer für diesen Biotoptyp geeigneten Ausgleichsfläche am Rande der Hohen Ward liegt eine Absichtserklärung der Stadtwerke Münster als Eigentümer vor. Die dingliche Sicherung der Ausgleichsmaßnahme erfolgt. Eine Befreiung wird unter dem Vorbehalt der Rechtskraft dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, der dinglichen Sicherung der Ausgleichsfläche und der Zustimmung der im Verfahren zu beteiligenden Naturschutzverbände und des Landschaftsbeirates von der unteren Landschaftsbehörde erteilt.

Eingriffsregelung nach §18 BNatSchG

Nach bestehendem Planungsrecht ist das Plangebiet dem unbeplanten Innenbereich zuzuordnen. Ausgleichsmaßnahmen werden nicht erforderlich, da der Bebauungsplan gegenüber dem bestehendem Planungsrecht keine zusätzlichen Eingriffe zulässt.

Die Überplanung eines Teilbereichs des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 173 im Bereich der Zufahrt zum Baugebiet erfordert hingegen die Abwicklung der Eingriffsregelung nach § 21 BNatSchG in Verbindung mit § 1 a BauGB.

In Abstimmung mit dem Amt für Grünflächen und Umweltschutz der Stadt Münster wurde für die Bewertung aufgrund der sehr geringen Fläche von 121 m² die Arbeitshilfe für die Bauleitplanung „Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft“ des Landes NRW (2002) herangezogen. Der Eingriff ist danach als geringfügig zu bewerten und wird durch die Festsetzung der Baumpflanzungen auf den Baugrundstücken ausgeglichen.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich, da die entsprechenden Schwellenwerte für ein „Städtebauprojekt“ im Sinne der Anlage 1, Nr. 18.7 UVPG nicht überschritten werden.

9. Flächenbilanz

Plangebiet	2,965 ha	100 %
Wohngebiet	2,28 ha	77,0 %
Verkehrs- und Versorgungs-flächen	0,42 ha	14,1 %
Flächen f. Wasserwirtschaft	0,19 ha	6,3 %
Spielplatz	0,07 ha	2,4 %
Bahnfläche	0,005 ha	0,2 %

10. Kosten und Finanzierung

Der Stadt Münster entstehen anteilige Kosten durch den geplanten Kinderspielplatz. Sie werden zur Zeit auf ca. 39.000 € geschätzt. Die Bereitstellung der erforderlichen Mittel aus dem Haushalt der Stadt Münster steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit dieser Mittel.

Die Finanzierung des übrigen Erschließungsaufwandes innerhalb des Plangebietes sowie der Kindertagesstätte ist Sache des Vorhaben- und Erschließungsträgers. Einzelheiten der Durchführung werden in einem Vertrag zwischen der Stadt und dem Träger geregelt.

11. Durchführungsmaßnahmen

Mit den Erschließungsmaßnahmen soll Anfang 2004 begonnen werden. Vorbereitende Maßnahmen sind noch in 2003 vorgesehen. Mit dem Abschluss der Hochbaumaßnahme ist bis 2008 zu rechnen.

Die Verwirklichung des Bebauungsplanes wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der am und im Umfeld des Gebietes lebenden und arbeitenden Menschen zwar auswirken, nachteilige Auswirkungen in wirtschaftlicher oder sozialer Hinsicht sind jedoch nicht ersichtlich. Ein Sozialplan ist daher nicht erforderlich.

Diese Begründung dient gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch als Anlage zum durch den Rat der Stadt Münster am **04.02.2004** als Satzung beschlossenen vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 467: Werlandstraße / Hammer Straße

Münster, **10.02.2004**

Tillmann (L.S.)

Dr. Tillmann
Oberbürgermeister