

B e g r ü n d u n g

zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 476: südlich Stolbergstrasse / Piusallee

Inhalt

- 1.0 Planungsanlass
- 2.0 Geltungsbereich
- 3.0 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan
- 4.0 Städtebauliche Situation
- 5.0 Planungsziele
- 6.0 Planungsinhalte
 - 6.1 Grundzüge der Planung
 - 6.2 Nutzung und Gestaltung
 - 6.3 Erschließung
 - 6.4 Ver- und Entsorgung
- 7.0 Denkmalschutz und Bauerhaltung
- 8.0 Auswirkung auf die Umwelt
 - 8.1 Altlasten
 - 8.2 Kampfmittel
 - 8.3 Immissionsschutz
 - 8.4 Gründordnungsplanung und Eingriffsregelung
- 9.0 Flächenbilanz
- 10.0 Kosten und Finanzierung
- 11.0 Durchführungsmaßnahmen

1.0 Planungsanlass

Der bisher überwiegend unbebaute Bereich nahe der Innenstadt sowie dem Hauptbahnhof Münster zwischen den Bahnlinien Hamm-Emden / Wanne-Eickel-Bremen / Münster-Rheda und den rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Bebauung an der Piusallee und der südlichen Stolbergstraße ist planungsrechtlich als unbeplanter Innenbereich im Sinne des § 34 Baugesetzbuch (BauGB) einzustufen.

Mit der Veräußerung der Flächen an einen Investor und dessen Absicht zur Entwicklung eines Wohngebiets an dieser Stelle, ergibt sich gleichwohl - zwecks städtebaulicher Ordnung und Entwicklung (u.a. städtebauliche Dichte, Versiegelung, Erschließung, Lärmschutz, soziale Versorgung) - die Notwendigkeit der Aufstellung eines Bebauungsplanes.

Er wird vom Vorhabenträger/Investor – gemeinsam mit der Stadt Münster - als vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt.

2.0 Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich im Stadtbezirk Münster-Mitte. Westlich wird das Gebiet durch die rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Bebauung östlich der Piusallee begrenzt, im Norden durch die rückwärtige Grundstücksgrenze des Grundstückes Stolbergstraße 4, im Westen durch die Bahnlinien Hamm-Emden, Wanne-Eickel-Bremen und Münster-Rheda. Im Süden grenzt das Plangebiet an die Fläche des Schwimmbads des Schwesternwohnheims Piusallee 14.

3.0 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt das beplante Gebiet als „Gemischte Baufläche“ dar. Da die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans nicht mit der Darstellung im FNP übereinstimmen, wird dieser durch die 5. Änderung des Flächennutzungsplanes (abschließender Beschluss durch den Rat am 08.12.2004) geändert und der Bereich als Wohnbaufläche dargestellt werden.

4.0 Städtebauliche Situation

Das Plangebiet mit einer Größe von ca 1,3 ha wird im Osten durch den in Dammlage von ca. 4 m über Geländehöhe verlaufenden Bahnkörper der Bundesbahn begrenzt. Im Norden grenzen die rückwärtigen Grundstücksgrenzen der südlichen Stolbergstraße an. Die Stolbergstraße, die mittels einer Untertunnelung unter der Bahnstrecke eine Verbindung zwischen dem Wohnquartier zwischen Warendorfer Straße und Kaiser-Wilhelm-Ring sowie der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Piusallee herstellt, ist auf der Nordseite III-geschossig, vorwiegend geschlossen, bebaut. Die Eckbebauung zur Piusallee ist das Gebäude des Sozial- und Verwaltungsgerichts. Im östlichen Straßenabschnitt grenzt die Platzaufweitung und niedrigere Bebauung der Straße Auf der Horst an.

An der südlichen Stolbergstraße befindet sich ein III-geschossiges Wohngebäude und in dessen rückwärtigem Bereich ein von der Stadt Münster genutztes II-geschossiges Verwaltungsgebäude. Auf dem Nachbargrundstück ist der Umbau eines ehemals III-geschossigen Bankgebäudes zu Wohnzwecken kürzlich abgeschlossen. Die östlich daran anschließenden Flächen wurden von gewerblich genutzten Nebengebäuden freigeräumt. Für die Teilfläche Stolbergstraße 10 liegt ein Bauantrag für die Errichtung von 24 Eigentumswohnungen vor, für die verbleibende Teilfläche Stolbergstraße 6 / 8 liegt bisher keine Planung vor.

Die westlich des Plangebiets verlaufende Piusallee ist in diesem Bereich von II-III-geschossiger, überwiegend als Büros und Praxen genutzter Bebauung gekennzeichnet. An den Planbereich selbst grenzen hier Flächen mit rückwärtiger Bebauung, teils ebenfalls tertiärer Nutzung.

Mit dem Grundstück Piusallee 14 und 9 schließen sich die rückwärtig bebauten Flächen an, deren Nutzungen insgesamt zur Raphaelsklinik, bzw. den Clemensschwestern in Bezug stehen. Dazu gehören ein VI-geschossiges Schwesternwohnheim, ein Altersheim mit einem kleinen Park mit altem Baumbestand, ein Schwimmbad, Werkstattgebäude und eine größere Stellplatzanlage, die baurechtlich dem Wohnheim, dem Schwimmbad und per Baulast der Gräflich-Stolberg'schen Familienstiftung / Institut

der barmherzigen Schwestern, dem Ambulanzzentrum Loerstraße und der Raphaelsklinik zugeordnet sind. Gebäude und Stellplätze werden über eine private Grundstückszufahrt von der Piusallee aus angefahren. Die Stellplätze liegen größtenteils innerhalb des Planbereichs des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sie werden überplant und sollen ersatzweise auf dem verbleibenden Gelände des Wohnheims untergebracht werden. Ein entsprechender Bauantrag wurde gestellt. Mit Baugenehmigung vom 30.09.2004 wird auf dem Gelände der Piusallee 14 der Ersatz der Stellplätze nachgewiesen.

Die Herstellung der Ersatzanlage vor Beseitigung der vorhandenen Stellplätze ist verpflichtend (siehe Durchführungsvertrag).

Das im Planbereich bestehende Werkstattgebäude wird abgerissen und vom Betreiber verlagert. Die übrige Fläche des Planbereichs wird bisher als Grün- und Freifläche mit Obstbaumbestand von den Clemensschwwestern genutzt.

Die Verfügbarkeit der Fläche des Planbereichs gilt damit als ausreichend gesichert.

5.0 Planungsziele

Ziel der Planung ist die Schaffung familiengerechten Wohnraums als Eigenheimbebauung in innerstädtischer Lage.

Zur Deckung des Bedarfes aus dem neuen Baugebiet sowie der umgebenden vorhandenen Wohnbereiche ist zudem die Herstellung eines öffentlichen Kinderspielplatzes vorzusehen.

Den Erfordernissen des Schallschutzes für das gesamte Plangebiet ist durch geeignete Maßnahmen Rechnung zu tragen.

6.0 Planungsinhalte

6.1 Grundzüge der Planung

Mit dem Plankonzept wird mit der gradlinigen Führung der Erschließungsstraße sowie der parallel geführten Riegelbebauung auf die städtebauliche Struktur des angrenzenden Quartiers Bezug genommen.

Die Anbindung des Planbereichs für den KFZ-Verkehr erfolgt über die Stolbergstraße. An die Piusallee ist eine untergeordnete Anbindung und Quartiersverbindung als Fuß- und Radweg vorgesehen. Damit wird auch die gute Erreichbarkeit des Kinderspielplatzes aus den angrenzenden Wohngebieten gesichert.

Demzufolge stellen die Festsetzungen

- zur Art der baulichen Nutzung,
- zum Maß der baulichen Nutzung,
- zur Zahl der Vollgeschosse
- zur Bauform
- der öffentlichen Flächen sowie
- zum Immissionsschutz

die Grundzüge der Planung dar.

6.2 Bauliche Nutzung und Gestaltung

Das gesamte Plangebiet ist im Sinne der Haupt-Zielrichtung des Bebauungsplans und angepasst an die innerstädtische Lage als allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Der Vorhabenträger sieht ausschließlich die Errichtung von Gebäuden zur Wohnnutzung mit

der Option auf freie Berufe gem. § 13 Baunutzungsverordnung (BauNVO) vor. Aufgrund des gegebenen Vorhabenbezuges ist diese konkrete Zielrichtung im Sinne einer Signalfunktion für die Öffentlichkeit auch zu binden. Insofern werden mittels textlicher Festsetzung die über die Wohnnutzungen hinausgehenden allgemein zulässigen Nutzungen des § 4 (2) BauNVO und die in § 4 (3) BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen ausgeschlossen. Die Realisierung der hiermit ausgeschlossenen Nutzungen drängt sich auch aufgrund ihres Flächenbedarfs sowie lagebedingter und nutzungsspezifischer Folgen (wie z. B. Verkehrsaufkommen) nicht auf und könnte sich negativ auf die geplante Wohnbebauung und deren direktes Umfeld auswirken.

Die Wohnnutzung soll überwiegend in Form von Reihenhäusern realisiert werden, zusätzlich sind zur Differenzierung des Angebotes einige Doppelhäuser vorgesehen (Festsetzung ausschließlich der Bauformen DH und RH, lagedifferenziert). Diese Bauformen sind der innerstädtischen Lage und der städtebaulichen Sinnhaftigkeit einer gewissen städtebaulichen Dichte angemessen. Die zulässigen Grund- und Geschossflächenzahlen erlauben die maximalen Werte des § 17 (1) BauNVO.

Die im inneren Planbereich liegenden Gebäude sind in II-geschossiger Bauweise vorgesehen. Diesen Grundstücken stehen in den Dachgeschossen mit Neigungsdächern bis maximal 38 Grad somit eine Geschossflächenreserve zur Verfügung, die – sofern sich kein Vollgeschoss im Sinne der Bauordnung Nordrhein-Westfalen (BauONW) ergibt – nicht auf die Geschossflächenzahl anzurechnen ist.

Walm- und Krüppelwalmdächer sind aus gestalterischen Gründen – da umgebungsfremd – nicht zugelassen.

Die Riegelbebauung entlang der Bahnlinie übernimmt neben ihrer sinnfälligen städtebaulichen Anordnung eine wichtige Lärmschutz-Funktion für das gesamte Baugebiet.

Für die dortigen Reihenhäuser (entsprechende Bauform fixiert) sind II Geschosse sowie ein zusätzliches Staffelgeschoss zwingend festgesetzt. Vor dem Hintergrund des Lärmschutzes sind Baulinien, an die zwingend gebaut werden muss, zu den seitlichen Gebäudeabständen festgesetzt worden, um ein enges „Zusammenrücken“ der Gebäudezeilen parallel zur Bahn zu ermöglichen bzw. zu erreichen.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans zu First- und Traufhöhen als Höchstmaße, Firstrichtungen sowie Festsetzungen zur Gestaltung der Außenwand- und Dachflächen, die jeweils pro Baufenster einheitlich auszuführen sind, sollen ein harmonisches Erscheinungsbild der in den gewachsenen Baubestand eingefügten Neubebauung gewährleisten.

Dem dienen auch Einschränkungen zu Nebenanlagen (Größenbeschränkung).

6.3 Erschließung

Die verkehrliche Erschließung erfolgt mit einer Stichstraße von der Stolbergstraße aus. Die Einmündung befindet sich, leicht versetzt, gegenüber der Straßeneinmündung auf der Horst. Die Bündelung der beiden Einmündungsbereiche ist verkehrstechnisch sinnvoll.

Die Stolbergstraße, die innerhalb einer Tempo-30-Zone liegt, dient nicht nur der Erschließung der unmittelbar angrenzenden Bebauung. Die Stolbergstraße nimmt als Verbindungsstraße Verkehr von der Piusallee zum östlich angrenzenden Wohnquartier sowie von der Straße Auf der Horst auf, an der als größerer Verkehrserzeuger das Verwaltungsgebäude der Kassenärztlichen Vereinigung Westfalen Lippe liegt.

Sowohl an nördlicher wie auch an südlicher Seite der Stolbergstraße befinden sich neben der Wohnnutzung auch Büro- und Verwaltungsgebäude. Bisher war auch das Gebäude Stolbergstraße 4, welches zu Wohnzwecken umgebaut worden ist, gewerblich genutzt.

Beim Charakter des Wohnbereichs handelt es sich also nicht um reine Wohnnutzung sondern um ein Allgemeines Wohngebiet im Sinne der Baunutzungsverordnung.

Der ca. 135 m lange Teilabschnitt der Stolbergstraße bis zur Piusallee sowie der dortige Einmündungsbereich, sind so breit trassiert, dass der durch das Baugebiet verursachte Erschließungsverkehr problemlos aufgenommen werden kann. Bei einer Fahrbahnbreite von ca. 9,50 m und beidseitigen Bürgersteigen von ca. 2,50 m auf der südlichen und ca. 3,00 m auf der nördlichen Seite, verbleibt selbst bei beidseitigem Längsparken auf der Fahrbahn noch eine Fahrgasse von ca. 5,50 m Breite. Diese Breite ist im Regelfall ausreichend für den Begegnungsverkehr von Pkws.

Eine Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch eine vollständige oder teilweise Anbindung an die Piusallee über das Grundstück Piusallee 14 - ggf. als Einbahnregelung - sieht der Bebauungsplan aus folgenden Gründen nicht vor:

Mit dem Einmündungsbereich der Planstraße in die Piusallee, im Abstand von ca. 175 m bis zur Einmündung der Stolbergstraße, würde ein neuer verkehrlicher Konfliktpunkt entstehen und zwar mit einem deutlich höheren Konfliktpotential zwischen allen Verkehrsteilnehmern als an der vorhandenen, großzügig ausgebauten Einmündung Stolbergstraße.

Die Piusallee ist gemäß Hauptsatzung der Stadt Münster im städtischen Verkehrskonzept im Vorbehaltsnetz enthalten, deren Verbindungen neben den klassifizierten Straßen eine ergänzende Funktion zur Aufnahme übergeordneter Verkehre, hier in nord-südlicher Richtung, zukommt. Die Fahrbahnbreite von ca. 7,50 m ist relativ schmal, da einseitig auf der östlichen Seite in Längsrichtung sowie auf der westlichen Seite in Senkrechtaufstellung in Parkbuchten (rückstoßender Verkehr) geparkt wird. Begegnungsverkehre behindern sich schon heute gegenseitig.

Die private Grundstückszufahrt erschließt die Parkplätze des Schwesternwohnheims, die mit der neuen Planung zwar auf dem Grundstück verlagert, aber in der Anzahl beibehalten werden. Durch zusätzliche ein- und ausfahrende Verkehre würde der fließende Verkehr auf der Piusallee zusätzlich und unter verkehrlichen Gesichtspunkten problematisch belastet.

Das einseitige Längsparken auf der Ostseite der Piusallee in Verbindung mit einem Radweg neben dem Bürgersteig beeinträchtigt zudem die Einsichtnahme in die Straße.

Die von den Bürgern vorgeschlagene Alternative, das Baugebiet nur mit einer Ein- oder Ausfahrt an die Piusallee anzubinden, würde außerdem Probleme bezüglich der Einhaltung und Kontrolle notwendigerweise festzusetzender (einschränkender) straßenverkehrsrechtlicher Regelungen zur Folge haben. Abkürzungsverkehre durch das neue Wohngebiet und über die im verkehrsberuhigten Ausbau geplante Straße wären möglich.

Die Öffnung des Fuß- und Radweges als öffentliche allgemeine Verkehrsfläche mit Einbahnstraßenregelung würde auch für die Benutzer des Parkplatzes des Schwesternwohnheimes (ca. 79 Stellplätze) gelten. Letztere würden also zusätzlich (in einer Richtung) das geplante Wohngebiet und die Stolbergstraße belasten.

In Abwägung der genannten Argumente ist es funktional richtig und sinnvoll, die zu erschließende Stichstraße nur an die Stolbergstraße anzubinden.

Zur Piusallee ist über das Grundstück des Schwesternwohnheims eine 5 m breite Wegverbindung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, die in Ausnahmesituationen eine Überfahrt mit Rettungsfahrzeugen ermöglicht. Ständige Durchfahrt mit KFZ wird mit einem Sperrpfahl unterbunden.

Die ca. 170 m lange interne Stichstraße in das neue Baugebiet endet in einer Platzaufweitung, die neben der Aufenthalt Funktion („Ort der Begegnung“ für z. B. Straßenfeste oder als Spielfläche für Kinder) ausreichend Platz zum Wenden, auch für die Müll- und Rettungsfahrzeuge bietet.

Es ist geplant, sie nach den Anforderungen für einen verkehrsberuhigten Ausbau zu realisieren.

Im nördlichen Teilstück ist neben der Markierung von Stellplätzen auch noch die Abgrenzung eines 1,50 m breiten Streifens für Fußgänger zur Erhöhung der Sicherheit im Einmündungsbereich vorgesehen.

Öffentliche Besucherstellplätze werden zusammengefasst am Wendebereich und in Längsrichtung entlang der Erschließungsstraße angeboten. Davon wird ein Stellplatz als Behindertenstellplatz ausgewiesen. Mit dem großzügig bemessenen Angebot an öffentlichen Stellplätzen kann dem Ausweichen auf umliegende Straßen entgegengewirkt werden. Die alternierende Anordnung auf der westlichen und östlichen Straßenseite dient der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit.

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, sowie der guten Benutzbarkeit für Kinder (Rollsportarten) ist vorgesehen, die Verkehrsflächen überwiegend mit einem bituminösen Ausbau zu versehen.

Die Erschließung der geplanten Riegelbebauung entlang der Bahnlinien erfolgt über 2,50 m breite Stichwege, die mit Geh- und Leitungsrechten zugunsten der Erschließungsträger und Anlieger belegt werden.

Außer den Gebäuden, die direkt zur Stichstraße orientiert sind, sind alle übrigen über private Zuwegungen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten belegt sind, erschlossen, wobei sich die unterschiedli-

chen Breiten je nach den erforderlichen Rückstoßflächen für PKW bzw. den erforderlichen Flächen für Leitungen und Kanäle erklären.

In Verbindung mit der Festsetzung, pro Hauseinheit maximal zwei Wohnungen zuzulassen, - zur Reduzierung der Dichte der Wohneinheiten und damit des Verkehrsauskommens – wird die Anordnung des privaten Stellplatznachweises auf den Baugrundstücken vorgegeben. Stellplätze, überdachte Carports (nicht mit Seitenwänden versehene Stellplätze) und Garagen sind nur innerhalb der Bauflächen oder in den dafür festgesetzten Flächen zu realisieren, um angesichts der kleinteiligen Strukturen eine verträgliche und gerechte städtebauliche sowie stadtgestalterische Ordnung vorzugeben.

Die südöstlich der öffentlichen Binnenerschließung senkrecht festgesetzten Stellplatzflächen sind als offene Garagen (Öffnung zur Straße zwingend / Seitenwände vor Kopf und auf den Grundstücksgrenzen zulässig) auszuführen und entsprechend festgesetzt, um unmittelbar am öffentlichen Raum keine langgezogene, wandartige Raumwirkung entstehen zu lassen.

Für den Gebäuderiegel entlang der Bahnlinie ist die Errichtung von je 2 Abstellplätzen pro Grundstück möglich. Zwar sind auch diese Gebäude vorrangig als Einfamilienhäuser vorgesehen. Dennoch wird hier mit der Stellplatzausweisung auf die Festsetzung von II-Vollgeschossen plus Staffelgeschoss, aber auch auf die für das gesamte Plangebiet geltende 2-Wohnungsklausel (Reduzierung der verkehrlichen Dichte in der rückwärtigen Lage und mit Rücksicht auf das Wohnumfeld an der Stolbergstraße) Bezug genommen. So bietet das großzügige Angebot entlang der Erschließungsstraße Reserven für das gesamte Plangebiet.

Mit der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Stellplätzen, Carports oder Garagen in den seitlichen Grenzabständen ist eine geringfügige weitere zusätzliche Stellplatzreserve auf den Privatgrundstücken vorhanden.

6.4 Ver- und Entsorgung Strom, Fernwärme, Wasser

Die Versorgung mit Strom, Fernwärme und Wasser ist seitens der Stadtwerke Münster gewährleistet. Eine Fernwärmeübergabestation und eine Trafostation für die Stromversorgung ist im Kellergeschoss des Gebäudes Stolbergstraße 4 bereits entstanden und wird für die Versorgung des Plangebietes genutzt werden können. Für die Verlegung der Leitungen der Stadtwerke Münster auf Flächen, die nicht im zukünftigen Eigentum der Stadt Münster (öffentliche Flächen) sind, wird eine entsprechende privatrechtliche Regelung zwischen den Stadtwerken und Vorhabenträger getroffen.

Entwässerung

Das Plangebiet wird im Trennsystem entwässert werden.

Das Schmutzwasser wird der vorhandenen Kanalisation in der Stolbergstraße zugeführt.

Die Ableitung des Niederschlagswassers erfolgt aus dem nördlichen Teil des Plangebietes (ca. 75% der Niederschlagsmenge) in die vorhandene Regenwasserkanalisation Auf der Horst. Geringfügige Teile aus dem südlichen Bereich (ca. 25% der Niederschlagsmenge) werden über den geplanten Fuß- und Radweg an die Regenwasser-Kanalisation der Piusallee angeschlossen.

Alternativ kann die Ableitung des Oberflächenwassers mittels eines Staukanals unter Einschaltung einer Drosselklappe in Richtung Stolbergstraße / Auf der Horst erfolgen. Hierzu wird in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt eine alternative Planung erarbeitet.

Zur Erschließung des Plangebiets muß ein ca. 350 m langer Regenwasserkanal und ein ca. 220 m langer Schmutzwasserkanal als öffentliche Abwassereinrichtung gebaut werden.

Die Festsetzung zur Mindestsockelhöhe der Gebäude sowie der Hinweis zur einzuhaltenden Geländehöhe im nördlichen Teil der Erschließungsstraße dient der Sicherung einer geordneten Entwässerung.

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Anlieger und Erschließungsträger zu belastende Flächen werden zur Sicherung der Erschließung/Entwässerung der geplanten Bebauung bzw. Stellplätze auf privaten Wegeflächen festgesetzt.

Der Weg zwischen Baugebiet und Piusallee ist gleichzeitig eine öffentlich nutzbare Verbindung als Fuß-/ Radweg.

Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs

Die Versorgung der künftig im Baugebiet wohnenden Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist durch das Angebot an Lebensmittelgeschäften am Bohlweg in etwa 700 m Entfernung gesichert.

Maßnahmebedingt ergibt sich für Angebote zur Betreuung von Kindern unter sechs Jahren eine kalkulierte Nachfrage von ca. 15 Plätzen für 4 Jahre. Der Neubau einer entsprechenden Einrichtung im Plangebiet ist aufgrund der geringen Platzzahl nicht sinnvoll. Die Kosten, die für die Aufrechterhaltung des Angebotes an Plätzen in erreichbaren Kindereinrichtungen entstehen, werden dem Vorhaben- und Erschließungsträger im Rahmen des Erschließungsvertrages in Rechnung gestellt.

Öffentlicher Kinderspielplatz

In zentraler Lage des Baugebiets, gut auffindbar gelegen und gut einsehbar, ist ein Kinderspielplatz der Kategorie B/C geplant. Er soll mit ca. 570 qm Fläche einerseits den Bedarf aus dem Plangebiet selbst, aber auch zusätzlich den Bedarf aus dem mit öffentlichen Spielflächen minderversorgten Umfeld abdecken.

7.0 Denkmalschutz und Bauerhaltung

Belange des Bodendenkmalschutzes könnten bei Bodeneingriffen berührt sein, ein entsprechender textlicher Hinweis ist aufgenommen.

8.0 Auswirkungen auf die Umwelt

8.1 Altlasten

Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen sind nicht bekannt. Anhaltspunkte für Bodenbelastungen, die der geplanten Nutzung entgegenstehen könnten, liegen nicht vor.

8.2 Kampfmittel

Aus dem Schreiben vom 06.05.2004 des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Westfalen-Lippe (KBD) geht hervor, dass für den Planbereich nach einer durchgeführten Luftbilddauswertung Hinweise auf starke Bombeneinwirkungen aus dem Zweiten Weltkrieg erkennbar sind. Ein ausgewerteter Verdachtspunkt hinsichtlich eines Bombenblindgängers liegt außerhalb des beantragten Baugrundstückes.

Ein systematisches Absuchen der zu bebauenden Flächen (diese nach bauseitigem Abtrag der Oberfläche bis zum gewachsenen Boden) und der ausgehobenen Baugruben wird nach Vorgabe der KBD als erforderlich angesehen. Geplante Ramm-/Bohrarbeiten sind einer vorherigen Sicherheitsüberprüfung durch den KBD zu unterziehen.

Eine rechtzeitige Anmeldung vor Beginn der Baumaßnahmen für Überprüfungsarbeiten des KBD soll entsprechend erfolgen.

Der Antrag auf Absuchung des Geländes nach Kampfmitteln wurde gestellt.

8.3 Immissionsschutz Bundesbahn, Schall

Die Immissionen durch die vorhandenen Bahnlinien sind in einer lärmtechnischen Untersuchung durch das Ingenieurbüro nts, Münster, untersucht worden. Ziel der Expertise war es, mögliche Konfliktpotenziale durch Lärmeinwirkung sowie Lösungspotenziale aufzuzeigen. Zur Ermittlung der Beurteilungspegel und der Lärmpegelbereiche wurden gemäß der Richtlinie Schall 03 die zulässigen Streckengeschwindigkeiten nach Angabe der DB Netz AG angesetzt. Es wurden nicht die tatsächlich in diesem Streckenabschnitt geringeren Geschwindigkeiten berücksichtigt.

Durch die aus lärmtechnischer Sicht ungünstige Lage des Plangebietes an den stark befahrenen Bahnlinien Hamm-Emden, Wanne-Eickel-Bremen und Münster-Rheda östlich des Plangebietes werden die Orientierungswerte nach DIN 18005 an den den Emittenten zugewandten Gebäudefronten überschritten. Bei den den Emittenten abgewandten Gebäudefronten und damit auch in den nach Westen orientierten Gartenzonen (mit Ausnahme der Lücken zwischen den Gebäuderiegeln / vorwiegend Zuwegungen) werden die Orientierungswerte am Tage eingehalten. Nächtliche Überschreitungen (nach 22.00 Uhr) der Orientierungswerte sind gegeben, können jedoch unberücksichtigt bleiben, da eine Nutzung der Außenwohnbereiche, Gärten und Terrassen sowie des öffentlichen Spielplatzes nicht unterstellt wird.

Die Planung ist damit immissionsschutzbezogen verträglich und reagiert gemäß dem Gebot der Konfliktbewältigung auf die problematischen Gebäudeorientierungen mit der Festlegung passiven Schallschutzes an diesen Gebäuden.

Durch die geplante nahezu durchgehende Bebauung entlang der Bahnlinie, die durch Festsetzungen von Höhenangaben und Baulinien gesichert wird, erhält die dahinter liegende Bebauung und der

Außenwohnbereich (z. B. Gärten, Terrassen und der geplante Spielplatz) lärmtechnisch eine gute Abschirmung.

In den Bebauungsplan werden die gemäß Gutachten ermittelten Lärmpegelbereiche aufgenommen. Entlang der gekennzeichneten Gebäudefronten müssen bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung der Gebäude in den nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen vorgesehenen Räumen die Anforderungen an das resultierende Schalldämmmaß gemäß den festgesetzten Lärmpegelbereichen nach DIN 4109 erfüllt werden.

Für einen Teil der Gebäudefronten des Bebauungsplanes ist ein Lärmpegelbereich von I bzw. II ausreichend. Bei einer konventionellen massiven Bauweise unter Berücksichtigung der geltenden Wärmeschutzverordnung werden die Anforderungen des Lärmpegelbereiches II automatisch erreicht.

Für den überwiegenden Teil der Gebäudefronten westlich der öffentlichen Verkehrsfläche ist der Lärmpegelbereich III festgesetzt (Berechnung ohne Bebauungsriegel entlang der Bahn). Sofern die Baufelder zwischen öffentlicher Verkehrsfläche und Bahntrasse vollständig bebaut sind (lärmschützender Bauriegel) können die Wohnhäuser westlich der öffentlichen Erschließung mit einem Schalldämmmaß gemäß Lärmpegelbereich II errichtet werden.

Für die Gebäudefronten entlang der Bahnlinien ist der Lärmpegelbereich V und an den Fronten senkrecht zu den Bahnlinien der Lärmpegelbereich IV im Bebauungsplan festgesetzt.

Für Räume, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und ihre Fenster ausschließlich zu den mit Lärmpegelbereichen gekennzeichneten Gebäudefronten (Beurteilungspegel >45 dB(A) in der Nacht) hin orientiert haben, sind schallgedämmte Lüftungen vorzusehen.

Im Schalltechnischen Gutachten wurde auch überprüft, ob durch Reflexion am geplanten östlichen Gebäuderiegel an den rückwärtigen Gebäudefronten der Brüderstraße, östlich der Bahntrasse unzumutbare Lärmwerte auftreten könnten.

Gemäß der Rechenvorschriften zur Ermittlung der Beurteilungspegel an Schienenwegen sind für den vorliegenden Untersuchungsbereich keine Reflexionen zu berücksichtigen. Es wurde unabhängig hiervon festgestellt, dass die Erhöhung der Beurteilungspegel durch Reflexionen unter 1 dB(A) liegen. In der einschlägigen Literatur wird angegeben, dass 1 dB(A) Unterschied nur im direkten Vergleich die Schwelle der Wahrnehmbarkeit darstellt. Die Auswirkungen der Planung auf den östlich der Bahn gelegenen bebauten Bereich sind insofern nur marginal gegeben und demgemäß zu vernachlässigen.

Bundesbahn, Elektromagnetische Felder

Im Bereich des Plangebiets handelt es sich bei dem tangierenden Bundesbahngleiskörper um eine mehrgleisige Strecke mit Regeloberleitungen und außenliegenden 15 kV Speiseleitungen. Bei einer unter Spannung stehenden Oberleitung (bei der DB 15 kV) baut sich gegenüber Schiene bzw. Erdreich ein **elektrisches Feld** auf. Unmittelbar unter der Oberleitung kann es bis zu 2 kV/m betragen, nimmt aber annähernd quadratisch mit der Entfernung ab. Durch Hindernisse wird das Feld in seiner Ausbreitung verzerrt, durch Bauwerke, gleichgültig welcher Bauart, tritt erfahrungsgemäß

eine beträchtliche Abschirmung auf. Unter diesen Gesichtspunkten kann das elektrische Feld in jeder Hinsicht vernachlässigt werden.

Sobald ein Oberleitungssystem stromdurchflossen ist, entsteht konzentrisch um diese Leitungskonfiguration ein **magnetisches Wechselfeld** mit Netzfrequenz (bei der DB mit 16,7 Hz). Es ist linear stromabhängig und folgt somit in gleichem Maße den bahntypisch starken, kurzzeitigen Stromschwankungen im Oberleitungsnetz. Ein Vergleich mit den von der WHO (Weltgesundheitsorganisation) bzw. EU-Rat empfohlenen sowie in der 26. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (26. BImSchV) festgelegten Grenzwerten zeigt, dass selbst unmittelbar unter der Oberleitung – auch auf stark frequentierten Strecken – die Grenzwerte eingehalten werden. Durch die quadratische entfernungsabhängige Abnahme sind in der Nachbarschaft einer elektrifizierten Strecke die magnetischen Felder (selbst die kurzzeitigen, betriebsbedingten Spitzenwerte) schon so stark abgesunken, dass sie selbst für schutzbedürftige Personengruppen (z.B. Träger von Herzschrittmachern) keine Beeinträchtigung darstellen.

Nach dem aktuellen medizinisch/wissenschaftlichen Erkenntnisstand ist eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch magnetische Felder der am Standort entstehenden Größenordnung nicht zu befürchten. Auch Mindestabstände zu elektrifizierten Bahnstrecken sind danach nicht erforderlich.

Bundesbahn, Erschütterungen

Aufgrund der Nähe des Plangebiets zum angrenzenden Bahnbetrieb sind Erschütterungen zwar nach erkennbarer Situation vor Ort und in vergleichbaren Fällen im Stadtgebiet nicht erkennbar, sie sind aber auch nicht auszuschließen. Deshalb wird im Plan unter „3. Hinweise“ erwähnt, dass bei der Ausführung der Hochbauten mögliche Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb in Abhängigkeit vom Baugrund nach dem Stand der Technik zu berücksichtigen sind. (Prüfung im Bauantragsverfahren)

Stellplatzanlage Schwesternwohnheim

Für die auf das Grundstück des Schwesternwohnheims, Piusallee 14 ersatzweise zu verlegenden bzw. vorhandenen Stellplätze, die teilweise unmittelbar an das Plangebiet angrenzen (vgl. textlichen Hinweis in der Planzeichnung), wurde ein Nachweis der Verträglichkeit aus lärmtechnischer Sicht erforderlich. Dem Gebot der planerischen Konfliktbewältigung und der immissionsschutzrechtlichen Verträglichkeit ist auch mit Blick auf benachbarte potenzielle Emittenten nachzukommen.

Die geplanten Stellplätze sind westlich, nördlich und östlich des Schwestern-Wohnheims, Piusallee 14 vorgesehen. Von den 79 genehmigten Stellplätzen werden 6 Stellplätze von Mitarbeitern des Ambulanzentrums Loerstraße 6 genutzt, somit sind diese als gewerblich genutzte Parkplätze anzusehen, die nach der TA-Lärm zu berechnen und zu bewerten sind. Diese Stellplätze sind westlich des Wohnheims angeordnet worden. Die übrigen 73 Stellplätze werden privat genutzt und entsprechend bewertet.

Durch ein Ergänzungsgutachten wurde festgestellt, wie hoch die zu erwartende Lärmimmission durch die gewerblich genutzten Stellplätze an der geplanten und der vorhandenen Wohnbebauung lie-

gen, wie hoch die zu erwartende Lärmimmissionen bedingt durch Verkehrslärm (hier: Schiene und Parkverkehr) innerhalb des Plangebietes liegen, ferner welche Schutzmaßnahmen hierfür ggf. erforderlich sind. Hierbei wurde die vorhandene umliegende Wohnbebauung als „Allgemeines Wohngebiet“ eingestuft.

Für die lärmtechnische Berechnung wurden für die Ermittlung der Lärmemissionen der geplanten Stellplatzanlage die Angaben der Parkplatzlärmstudie des Bayrischen Landesamtes für Umweltschutz zugrunde gelegt, jeweils für die Belegung der gewerblich genutzten Stellplätze und der privat genutzten Stellplätze. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass an keinem Immissionsort der benachbarten Gebäude die Richtwerte der TA-Lärm von 55 dB(A) am Tage und 40 dB(A) in der Nacht für „allgemeine Wohngebiete“ erreicht bzw. überschritten werden.

An der süd-östlichen Gebäudefront der Piusallee 18 sind maximale Pegel von 34,3 dB(A) am Tage und 31,6 dB(A) in der Nacht ermittelt worden. Der Anteil des Lärms (gewerbliche Stellplätze) am Gesamtpegel (Schienenverkehr und gesamte Stellplatzanlage) liegt bei maximal 0,3 dB(A). Die Verträglichkeit der 6 gewerblich geplanten Stellplätze mit der umliegenden Bebauung ist somit gegeben.

Ferner haben die Berechnungen ergeben, dass die geplante Stellplatzanlage, westlich des Plangebietes des VEP „Stolbergstraße/Piusallee“ gelegen, die Beurteilungspegel des Gutachtens zum o.g. Bebauungsplan an den geplanten Gebäuden um maximal 0,3 dB(A) erhöhen.

Die in der lärmtechnischen Untersuchung vom Juni 2003 erfolgte Bewertung der Ergebnisse und die daraus ermittelten erforderlichen Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 wird durch die geplante Stellplatzanlage an der Piusallee 14 nicht verändert.

- 8.4 Grünordnungsplanung und Eingriffsregelung
Die Realisierung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist grundsätzlich mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Neben bereits versiegelten Bereichen werden zum größten Teil heute gärtnerisch gestaltete, jedoch unter landschaftsökologischen Kriterien relativ geringwertige Rasenflächen überplant und bebaut. Aufgrund der Tatsache, dass der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans baurechtlich als unbeplanter Innenbereich zu beurteilen ist, ist die Abwicklung der Eingriffsregelung auf der Grundlage des § 21 (2) Bundes-Naturschutzgesetz (BNatSchG) nicht zu vollziehen.

9.0 Flächenbilanz

Plangebiet	ca. 1,3038 ha	=	100,0 %
Wohngebiet	ca. 0,9340 ha	=	71,64 %
Öffentl. Verkehrsflächen	ca. 0,1801 ha	=	13,81 %
Private Verkehrsflächen	ca. 0,1329 ha	=	10,19 %
Spielplatz	ca. 0,0568 ha	=	4,36 %

10.0 Kosten- und Finanzierung

Durch den geplanten Kinderspielplatz entstehen der Stadt Münster anteilige Kosten. Von den geplanten 568 qm Gesamtfläche sind 225 qm maßnahmebedingt. Im Durchführungsvertrag wird eine entsprechende Kostenverteilung geregelt und aufgenommen (Aufteilungsmodus).

Die Finanzierung der übrigen maßnahmenbedingten Kosten und Folgekosten übernimmt der Vorhaben- und Erschließungsträger. Einzelheiten der Durchführung werden bis zum Satzungsbeschluss in einem Vertrag zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger geregelt.

11.0 Durchführungsmaßnahmen

Zwischen der Stadt Münster und der Vorhabenträgerin, der TWG Telgter Wohnbaugesellschaft mbH & Co. KG in Telgte, ist ein Durchführungsvertrag gem. § 12 BauGB geschlossen worden.

Die wesentlichen Regelungsinhalte sind: Die Verpflichtung der Vorhabenträgerin

- zur Errichtung der insgesamt ca. 40- 45 Einfamilienhäuser unter Einhaltung ökologischer Baustandards innerhalb von fünf Jahren nach Rechtskraft des Bebauungsplans;
- zur Herstellung der öffentlichen und privaten Erschließungsanlagen (Straßen, Wege und Plätze, Entwässerungsanlagen),
- zur Zahlung eines pauschalen Kostenbeitrages für den maßnahmenbedingten Anteil der öffentlichen Grünfläche / Spielplatz
- zur Zahlung eines einmaligen Pauschalbetrages zur Abdeckung der Kosten für die Aufrechterhaltung des Platzangebotes für ein auf ca. vier Jahre begrenzter Kindertagesbetreuungsbedarf von 15 Kindergartenplätzen sowohl für Kinder unter drei Jahren als auch für Kinder im Kindergartenalter ab drei Jahren bis zur Schulpflicht;
- zur Herstellung der mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan überplanten Stellplatzanlage ersatzweise auf dem Gelände der Piusallee 14 (außerhalb des Plangebiets) gemäß der am 30.09.2004 erteilten Baugenehmigung.

Diese Begründung dient gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch als Anlage zu dem durch den Rat am **16.03.2005** als Satzung beschlossenen vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 476: Stolbergstraße / Piusallee

Münster, **17.03.2005**
gez. Dr. Tillmann
(L.S.)

Dr. Tillmann
Oberbürgermeister