

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 485: Roxel – Nordumgehung zwischen Havixbecker Straße und Roxeler Straße

Inhalt	Seite
1. Planungsanlass	2
2. Geltungsbereich.....	2
3. Planungsrechtliche Situation	3
3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	3
4. Räumliche und strukturelle Situation	3
5. Planungsziele	3
6. Inhalt des Bebauungsplanes	5
6.1 Straßenverkehrsflächen	5
6.2 Flächen für Maßnahme zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft	5
7. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2a BauGB	5
7.1 Rahmen der Umweltprüfung.....	5
7.2 Kurzdarstellung der Planung	6
7.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes.....	6
7.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose.....	7
7.4.1 Menschen.....	7
7.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt.....	9
7.4.3 Boden.....	13
7.4.4 Wasser.....	13
7.4.5 Klima/Luft	14
7.4.6 Landschaft.....	14
7.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter	15
7.4.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter	16
7.4.9 Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen	16
7.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante).....	17
7.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten.....	17
7.7 Überwachung (Monitoring)	18
7.8 Zusammenfassung	18
8. Gesamtabwägung.....	19
9. Flächenbilanz.....	20
10. Durchführungsmaßnahmen	20

1. Planungsanlass

Ein Großteil des Pendlerverkehrs aus dem westlichen Münsterland erreicht die Innenstadt Münsters über den Ortsteil Roxel. Verkehrserhebungen haben ergeben, dass über 50 % des Gesamtverkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt Roxels durch Fremdverkehr verursacht werden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung von bis zu ca. 15.000 Kfz/24h kommt es daher zu einer ausgeprägten Trennwirkung zwischen den Wohngebieten beiderseits der Roxeler Straße.

Aus diesem Grund hat der Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 14.07.2004 beschlossen, für den Bereich zwischen Havixbecker Straße und Roxeler Straße im Stadtteil Roxel gemäß § 2 (1) Baugesetzbuch einen Bebauungsplan zur Festsetzung einer Verkehrsfläche (Nordumgehung Roxel) aufzustellen.

Durch den Bebauungsplan Nr. 485: Roxel – Nordumgehung zwischen Havixbecker Straße und Roxeler Straße sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau einer nördlichen Umfahrungsstraße für den Stadtteil Münster Roxel geschaffen werden. Durch den Bau der Nordumgehung soll insbesondere der Straßenzug Roxeler Straße (L 843) – Havixbecker Straße (L 529) vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

2. Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im Norden des Stadtteils Roxel des Stadtbezirks Münster-West. Im Nordwesten wird das Plangebiet durch Havixbecker Straße (L 581) und Hohenholter Straße (L 529) und im Südosten durch die Roxeler Straße (L 843) begrenzt. Der Bebauungsplan Nr. 485 grenzt im Bereich des Stodtbrockweges unmittelbar an die nördliche Plangebietsgrenze des Bebauungsplan Nr. 488 an.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurde so gewählt, dass neben der reinen Straße und deren Nebenanlagen landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen im Plangebiet festgesetzt werden können, die eine landschaftliche Einbindung der Straße gewährleisten. Ferner ist durch die gewählte Abgrenzung die Möglichkeit gegeben, Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet nachzuweisen.

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 485 liegen folgende Grundstücke:

Gemarkung Roxel,

Flur 11: Teil der Flurstücke 179, 408

Flur 15: Teil des Flurstücks 185

Flur 27: Teil der Flurstücke 122, 152

Flur 29: Flurstücke 31, 69, 70;

Teil der Flurstücke 1, 11, 30, 33, 45, 46, 65, 77, 80, 87

Flur 30: Teil der Flurstücke 9, 10, 26, 35, 41, 64, 108, 135

Flur 31: Flurstücke 129, 130, 131;

Teil der Flurstücke 8, 10, 14, 17, 19-22, 26, 109, 110, 125, 133, 145, 172, 209

Flur 41: Teil der Flurstücke 8, 41, 50, 52, 75

Die Grenzen des Bebauungsplanes sind im Plan durch einen grauen Farbstreifen bezeichnet.

3. Planungsrechtliche Situation

3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) ist die Nordumgehung Roxel als Verkehrsfläche in der Funktion als sonstige überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Der Bebauungsplan Nr. 485 sieht den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entsprechende Festsetzungen vor und ist somit aus ihm entwickelt.

4. Räumliche und strukturelle Situation

Die Trasse der Nordumgehung Roxel verläuft im Wesentlichen über Flächen, die derzeit landwirtschaftlich als Ackerflächen oder Grünlandflächen genutzt werden. Im Südosten verläuft die Trasse über Flächen, die derzeit von Baumschulbetrieben bzw. einer Gärtnerei genutzt werden. Mehrere Hofstellen liegen beiderseits der Trasse.

5. Planungsziele

In Verfolg des Beschlusses des Rates der Stadt Münster vom 14.07.2004, für den Bereich zwischen Havixbecker Straße und Roxeler Straße im Stadtteil Roxel einen Bebauungsplan zur Festsetzung einer Verkehrsfläche (Nordumgehung Roxel) aufzustellen, sollen mit dem Bebauungsplan Nr. 485 die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau einer nördlichen Umfahungsstraße für den Stadtteil Münster-Roxel geschaffen werden. Die neue Straße dient u. a. der Aufnahme des Pendlerverkehrs aus dem westlichen Münsterland der heute durch den Stadtteil Münster-Roxel in die Innenstadt fährt. Verkehrserhebungen haben ergeben, dass über 50 % des Gesamtverkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt Roxel durch Fremdverkehr verursacht wird. Mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Nordumgehung soll die von der Ortsdurchfahrt ausgehende starke Trennwirkung auf die beiderseits der Ortsdurchfahrt gelegenen Wohngebiete reduziert werden. Durch die Reduzierung der Verkehrsbelastung in Roxel soll zudem eine deutliche Reduzierung der Immissionsbelastung im Bereich der Ortsdurchfahrt erreicht werden.

Mit der geplanten Anbindung der Bredeheide an die Nordumgehung soll den Bewohnern des Wohngebietes Roxel Nord die Möglichkeit gegeben werden, auf direktem Weg die Nordumgehung zu erreichen.

Verkehrliche Entwicklung

Entsprechend dem Ergebnis der Fortschreibung vom Dezember 2008 der Verkehrsuntersuchung Roxel aus dem Jahr 2000 ist folgende verkehrliche Entwicklung im Stadtteil Münster-Roxel zu erwarten:

Straßenabschnitt	Analyse 2007 Kfz/24h	Prognose-Null- Fall 2020 Kfz/24h	Prognose 2020 mit Nordumge- hung Kfz/24h
Havixbecker Str. (L 581) westlich Hohenholter Straße	5.500	7.300	4.600
Hohenholter Str. (L 529) nördlich Havixbecker Straße	11.100	13.900	15.400
Havixbecker Str. (L 529) zwischen Hohenholter Straße und A.-v.-Droste-Hülshoff-Straße	9.100	10.700	5.400
A.-v.-Droste-Hülshoff-Str. (L 529) zwischen Havixbecker Straße und Alter Gemeindeplatz	7.000	8.400	4.900
A.-v.-Droste-Hülshoff-Str. (L 529) zwischen Alter Gemeindeplatz und Tilbecker Straße	9.700	11.100	4.800
Tilbecker Str. (L 843) westlich Pienersallee	3.800	4.600	2.300
Pienersallee (L 529) südlich Tilbecker Straße	7.400	8.000	4.400
Havixbecker Str. zwischen A.-v.-Droste-Hülshoff-Str. und Alter Gemeindeplatz	3.000	2.900	900
Alter Gemeindeplatz (L 843) zwischen A.-v.-Droste-Hülshoff-Str. und Roxeler Straße	8.700	8.900	2.200
Roxeler Straße (L 843) zwischen Alter Gemeindeplatz und Pantaleonstraße	11.800	11.700	3.100
Roxeler Straße (L 843) zwischen Pantaleonstraße und Dorffeldstraße	11.400	11.700	3.100
Roxeler Straße (L 843) zwischen Dorffeldstraße und Schelmenstiege	13.400	14.200	3.600
Roxeler Straße (L 843) zwischen Schelmenstiege und Anbindung Nordumgehung	14.800	16.000	5.700
Roxeler Straße (L 843) östlich Anbindung Nordumgehung	14.800	16.000	16.000
Nordumgehung Roxel zwischen Roxeler Straße und Bredeheide	0	0	10.600
Nordumgehung Roxel zwischen Bredeheide und Stodtbrockweg	0	0	10.400
Nordumgehung Roxel zwischen Stodtbrockweg und Hohenholter Straße	0	0	10.200

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung im Stadtteil Münster-Roxel

Quelle: Verkehrsuntersuchung Roxel 8/2000 (Fortschreibung 12/2008), Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

6. Inhalt des Bebauungsplanes

6.1 Straßenverkehrsflächen

Der Bebauungsplan Nr. 485 beinhaltet die Festsetzung der Verkehrsflächen zum Bau der Nordumgehung Roxel zwischen Havixbecker Straße / Hohenholter Straße im Nordwesten und der Roxeler Straße im Südosten. Die Nordumgehung ist als zweistreifige Hauptverkehrsstraße mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m geplant. Die Nordumgehung Roxel wird mit der Havixbecker Straße und der Hohenholter Straße mittels eines vierarmigen Kreisverkehrsplatzes verknüpft. Die Verknüpfung zwischen Nordumgehung und Roxeler Straße erfolgt über einen dreiarmligen Kreisverkehrsplatz. Die kreuzenden Gemeindestraßen Stodtbrockweg und Bredeheide werden ebenfalls durch Kreisverkehrsplätze mit der Nordumgehung verknüpft. Alle Kreisverkehrsplätze erhalten einen Durchmesser von 40 m.

Die Anbindung des Stodtbrockweges dient künftig der Haupteinschließung der Fa. Waldeck (Bebauungsplan Nr. 488). Über die Bredeheide soll das Baugebiet Roxel Nord (Bebauungsplan Nr. 461) eine direkte Verkehrsanbindung an die Nordumgehung Roxel erhalten.

Der Wirtschaftsweg Woortstiege erhält keine Anbindung an die Nordumgehung. Von Süden aus wird die Woortstiege vor der Nordumgehung abgebunden. Am Ende des Weges wird eine Wendefläche vorgesehen. Von Norden aus wird die Woortstiege in Höhe der Nordumgehung nach Südosten verschwenkt und verläuft dann parallel zur Nordumgehung bis zum Stodtbrockweg. Nordöstlich des Kreisverkehrs wird die verschwenkte Woortstiege an den Stodtbrockweg angebunden. Über die verschwenkte Woortstiege erfolgt auch die verkehrliche Erschließung des Hauses Stodtbrockweg 25. Der neue Wirtschaftsweg erhält eine Fahrbahnbreite von 4,00 m und beidseitige Bankette in 1,00 m Breite. Zudem ist zwischen Wirtschaftsweg und Nordumgehung eine Entwässerungsmulde in 2,00 m Breite vorgesehen.

Die Nordumgehung erhält auf der Nordostseite einen einseitigen durch einen 1,75 m breiten Trennstreifen von der Straße abgesetzten gemeinsamen Geh- und Radweg in 2,50 m Breite. Im Abschnitt zwischen Stodtbrockweg und Woortstiege wird auf die Anlage eines separaten Geh- und Radweges verzichtet, da der Fußgänger- und Radfahrerverkehr hier über die verschwenkte Woortstiege abgewickelt werden kann.

6.2 Flächen für Maßnahme zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Im Bebauungsplan sind südlich der Nordumgehung im Abschnitt zwischen der Havixbecker Straße und bis ca. 100 m vor der Roxeler Straße Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft ausgewiesen. Weitere Flächen sind nordöstlich der Umgehungsstraße im Abschnitt von ca. 130 m östlich der Woortstiege und der Bredeheide vorgesehen. Die Flächen dienen als Ausgleichsflächen für den durch den Straßenbau verursachten Eingriff in Natur und Landschaft. Gemeinsam mit den im Bebauungsplan ausgewiesenen Flächen für Verkehrsgrün bilden sie die Grundlage für eine Einbindung der Straße in den Landschaftsraum. Näheres regelt der vom Büro WWK aus Warendorf im Jahre 2007 erstellte Landschaftspflegerische Begleitplan zum Bebauungsplan Nr. 485.

7. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2a BauGB

7.1 Rahmen der Umweltprüfung

Für die Belange des Umweltschutzes wird gemäß §2a BauGB ein Umweltbericht erstellt. Dieser beinhaltet eine Beschreibung und Bewertung der gegenwärtigen Umweltsituation. Darauf aufbauend werden die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens sowie die in Frage kommenden Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen dargestellt. Maßstab für die Bewertung der Umweltauswirkungen sind die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes. Berücksichtigt werden auch mögliche Planungsalternativen einschließlich der sogenannten

„Nullvariante“. Die Umweltprüfung greift u.a. auf die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS: KROBBACH 1995 / LANDSCHAFT + SIEDLUNG 1998), den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, WWK-Umweltplanung 2007) und das lärmtechnische Gutachten (Ingenieurgesellschaft nts mbH 2009) zurück. Sofern sich im Hinblick auf die Umweltsituation gegenüber der UVS neuere Erkenntnisse ergeben haben, sind diese in den vorliegenden Bericht eingeflossen.

7.2 Kurzdarstellung der Planung

Der Bebauungsplan Nr. 485 bildet als planfeststellungersetzender Bebauungsplan die planerischen Voraussetzungen für die Errichtung der Nordumgehung Roxel, die den Ortskern von Roxel von Durchgangsverkehr und den damit verbundenen Immissionen entlasten soll. Die geplante Umgehungsstraße verknüpft nördlich von Roxel die Roxeler Straße (L843) und die Havixbecker Straße (L 529). Die Anschlüsse an beide Straßen sind als Kreisverkehre vorgesehen. Weitere Anknüpfungspunkte sind an die Straße Bredeheide und an den Stodtbrockweg gegeben, die ebenfalls als Kreisverkehr ausgebaut werden sollen. Parallel zur Straße wird ein Fuß-/Radweg geführt. Durch landschaftspflegerische Maßnahmen wie die Anlage von Baumreihen und Hecken erfolgt eine Einbindung der Straße in die Landschaft.

7.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

Für die Beurteilung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen sind neben den sich unmittelbar aus dem Baugesetzbuch ergebenden Umweltschutzziele insbesondere folgende fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes zu berücksichtigen.

Schutzgut	Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes
Menschen / Gesundheit	- § 50 BImSchG - Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) - DIN 18.005, Teil 1, (technisches Regelwerk) - 22. BImSchV
Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	- Landschaftsgesetz NRW (Eingriffsregelung § 4 LG- NRW) - Naturdenkmalverordnung der Stadt Münster - Bundesnaturschutzgesetz hinsichtlich Artenschutz (§ 42 BNatSchG)
Boden	- Bundesbodenschutzgesetz
Wasser	- Landeswassergesetz, Wasserhaushaltsgesetz (§99 LWG, § 31 WHG)
Klima / Luft	- 22. BImSchV
Landschaft	- Landschaftsgesetz NRW (Eingriffsregelung §4 LG-NRW) - Landschaftsschutzverordnung im Kreis und in der Stadt Münster vom 12.08.1971 (Amtsblatt Regierung Münster, S. 239) - Naturdenkmalverordnung der Stadt Münster
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	- Denkmalschutzgesetz NRW

Tabelle 2: Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

Die Art und Weise, wie die damit verbundenen Ziele im Rahmen des Verfahrens berücksichtigt werden wird jeweils bei den einzelnen Schutzgütern dargelegt. Die Eingriffsregelung wird unter Kap. 7.4.2 erläutert.

7.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose

7.4.1 Menschen

Umweltbeschreibung /-bewertung

Der Stadtteil Roxel ist einer der Schwerpunkte für die künftige Wohnsiedlungsentwicklung in Münster. Gegenwärtig hat Roxel rund 8.000 Einwohner. Die aktuelle Nutzung des Gebietes wird durch landwirtschaftliche Nutzflächen, vorwiegend Acker, und Baumschulflächen bestimmt. Im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Trasse befinden sich Wohngebäude im Bereich

- südlich der Roxeler Straße (Reines Wohngebiet, B-Plan Nr. ROX 4)
- Neubaugebiet Roxel-Nord (Allgemeines Wohngebiet, B-Plan Nr. 461)
- Bredeheide
- des Stodtbrockweges sowie
- im Kreuzungsbereich Havixbecker Straße- Hohenholter Straße

Die nicht als reines oder allgemeines Wohngebiet eingestuften Wohngebäude im Außenbereich sind als Misch- oder Dorfgebiet zu kategorisieren.

Das Plangebiet liegt am Rande des in der Grünordnung ausgewiesenen Grünzuges „Westliches Aatal“. Bedeutsame Wegbeziehungen in den Freiraum ergeben sich über den Stodtbrockweg, die Bredeheide sowie aus dem neuen Wohnbaugebiet heraus nach Norden. Über die Roxeler Straße (L 843) verlaufen die Radrundwege Nr. 99 und Nr. 114 des Radelparkes Münsterland. Über den Stodtbrockweg können Radfahrer darüber hinaus den Raum zwischen Roxel und Nienberge erreichen, der mit seiner insgesamt abwechslungsreichen Landschaftsausstattung, die dem Typus der Münsterländer Parklandschaft entspricht, und auch mit dem Haus Rüschhaus Aufenthaltsqualitäten und Ziele für Erholungssuchende bietet. Der Ortsteil Gievenbeck ist für Radfahrer über den Stodtbrockweg / Bredeheide und die nördliche Autobahnüberführung gut zu erreichen.

Die im Einflussbereich der Trasse gelegenen Wohngebäude sind Vorbelastungen durch Lärm ausgesetzt, der einerseits von der nahe gelegene Autobahn, andererseits vom Durchgangsverkehr auf der Roxeler Straße bzw. Havixbecker Straße verursacht wird.

Das Plangebiet wird im Trassenverlauf durch eine Hochspannungsfreileitung (380 kV) gequert.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Mit dem Neubau der Ortsumgehung Roxel sind Verkehrsverlagerungen verbunden, die sich sowohl belastend wie auch entlastend auswirken (vgl. Kap. 5, Tabelle 1). Für die Roxeler Straße westlich der Ortsumgehung führt der Straßenneubau im Prognosejahr 2020 zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs um 10.600 Kfz/24h auf dann 3.600 Kfz/24h. Die Nordumgehung weist im Prognosejahr eine Belastung von 10.400 Kfz/24h auf.

Im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung sind die mit dem Straßenneu- und -ausbau verbundenen Lärmbelastungen untersucht worden. Die Untersuchung stellt einerseits auf die Verkehrslärmschutzrichtlinie (16. BImSchV) ab, um gesetzlich gebotene Anspruchsvoraussetzungen der Anrainer abzuklären. Andererseits erfolgt ein Abgleich mit den Orientierungswerten der DIN 18005, um auch dem Vorsorgeaspekt im Rahmen der Bauleitplanung gerecht zu werden.

Als Ergebnis der Berechnungen ist festzustellen, dass an keinem Gebäude bzw. Immissionsort durch den Bau der Nordumgehung oder durch den baulichen Eingriff an der Roxeler Straße gemäß der 16. BImSchV die Grenzwerte überschritten werden oder eine „wesentliche Änderung“ vorliegt. Somit ist kein aktiver oder passiver Lärmschutz erforderlich.

Im Abgleich mit den Orientierungswerten der DIN 18005 ist festzustellen, dass an einigen vorhandenen Gebäuden und Baufenstern die Orientierungswerte überschritten werden. Betroffen sind einige einzeln stehende Gebäude im Außenbereich sowie vereinzelt am Ostrand des Bau-

gebietes Roxel-Nord, bei denen die zumeist geringfügigen Überschreitungen der Orientierungswerte aus dem Straßenneubau resultieren. Ein aktiver Lärmschutz ist für diese Gebäude aus Kosten-Nutzen-Aspekten nicht vorgesehen (vgl. Kap. 8).

Eine größere Anzahl von Gebäuden, bei denen die Orientierungswerte in stärkerem Maße überschritten werden, sind darüber hinaus im reinen Wohngebiet südlich der Roxeler Straße festgestellt worden. Für diese Gebäude kommt es bei Realisierung der Ortsumgehung jedoch im Vergleich zum Prognose-Null-Fall (2020) zu einer Minderung der Lärmbelastung, da die Anschlussstelle (Kreisverkehr) deutlich von der Roxeler Straße nach Norden abrückt und die Verkehrsbelastung westlich des Kreisverkehrs deutlich abnimmt. Für die Gebäude südlich der Roxeler Straße kann zudem laut Gutachten durch die vorhandenen Zufahrten kein zusammenhängender aktiver Lärmschutz hergestellt werden. In der Ortsdurchfahrt von Roxel (z.B. Schelmenstiege 2 / Ecke Roxeler Str.) sind Entlastungswirkungen von bis zu 6 dB(A) festzustellen.

Die nachstehende Tabelle listet in Auswertung des lärmtechnischen Gutachtens für einige maßgebliche Immissionsorte die berechneten Lärmimmissionen auf. Dabei werden auch die Auswirkungen eines 2,0 bzw. 2,5 m hohen Lärmschutzwalles westlich der Straßentrasse mit dargestellt:

Lärmimmissionen an den maßgeblichen Immissionsorten (Prognose 2020) im Abgleich mit Orientierungswerten der DIN 18005						
Immissionsort (Adresse, Geschoss, Fassadenausrichtung / lfd. Nr. lt. Lärmtechnischem Gutachten)	O-Wert DIN 18005 [dB(A)]		Lärmpegel ohne Lärm- schutz [dB(A)]		Lärmpegel mit Lärmschutz (Wall h=2,0 - 2,5 m über Gradien- te) [dB(A)]	
	tags	Nachts	tags	nachts	tags	nachts
Brockkamp 98; 1. OG, Ost, (119)	55	45	56	46	54	44
Bredeheide 30a, 1.OG, Ost, (106)	55	45	55	45	53	43
Bredeheide 130, 1.OG, Südwest (27)	60	50	61	51	61	51
Bredeheide 8b, 1.OG, Ost (25)	60	50	64	54	60	50
Bredeheide 127 1.OG, Nordost (031),	60	50	60	50	59	49
Stodtbrockweg 34, 1.OG, Südwest, (035)	60	50	57	47	57	47
Stodtbrockweg 25, 1.OG, Süd (036)	60	50	61	51	61	51
Stodtbrockweg 15, 1.OG, nord (038)	60	50	56	46	56	46
Hohenholter Str. 6, 1.OG, Süd (044)	60	50	61	51	61	51
Roxeler Str. 535, 1.OG, nord (008)	50	40	62	52	62	52
Roxeler Str. 536, 1.OG, Südwest (026)	60	50	61	51	61	51
Roxeler Str. 537, 1.OG, Nordost (011)	50	40	63	53	63	53
Goldaper Str. 9, 1.OG, Nordost (004)	50	40	65	55	65	55

Tabelle 3: Lärmimmissionswerte 2020

(Überschreitungen der Orientierungswerte sind grau hinterlegt)

Hinsichtlich der geplanten Kleingartenanlage südlich des Stodtbrockweges ergibt sich am östlichen Rand der Anlage eine Belastung von bis zu 61 dB(A). Der Orientierungswert der DIN 18005 wird damit in der Kleingartenanlage um bis zu 6 dB(A) überschritten. Der vergleichsweise herangezogene Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für ein Mischgebiet von 64 dB(A) wird nicht erreicht. Ein aktiver Lärmschutz ist nicht vorgesehen.

Luftschadstoffimmissionen

Im Hinblick auf mögliche Luftbelastungen ergeben sich bedingt durch die Lage im gut durchlüfteten Freiraum und die prognostizierte Verkehrsbelastung keine Hinweise, dass es im Bereich der neuen Straßentrasse zu einer Überschreitung maßgeblicher Grenzwerte an benachbarten Wohngebäuden kommen könnte. Nach den Erkenntnissen aus dem „Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit Nordrhein-Westfalen (APUG 2004)“ sind erst bei deutlich höherem Ver-

kehrsaufkommen bzw. ungünstiger Belüftungssituation Schadstoffbelastungen im Bereich der Grenzwerte der 22. BImSchV zu erwarten.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt von Roxel ist durch die Reduzierung des innerörtlichen Verkehrs hingegen von einer Verminderung der Luftschadstoffe auszugehen.

Gemäß dem Trennungsgrundsatz des Bundesimmissionsschutzgesetzes (§ 50 BImSchG) ist „bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in Gebieten, in denen ... festgelegte Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen.“ Durch die von der Straße ausgehenden Luftschadstoffimmissionen sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Luftqualität zu befürchten, zumal der Raum keine herausgehobene lufthygienische Bedeutung aufweist.

Erholungsnutzung

Da die geplante Umgehungsstraße mit einem Radweg versehen ist und die Anbindung an die Roxeler Straße wie auch den Stodtbrockweg mit einem Kreisverkehr mit jeweils umfahrender Radwegeführung vorgesehen ist, resultieren aus dem Planvorhaben nur während der Bauzeit erhebliche Auswirkungen auf Erholung suchende Radfahrer. Nach Fertigstellung der Kreisverkehre ermöglichen diese eine gefahrlose Querung der Umgehungsstraße für Radfahrer. Die beiden Radrundwege Nr. 99 und Nr. 114 sowie die Verbindung Richtung Haus Rüschaus bleiben erhalten. Mit der neuen Umgehungsstraße verkleinert sich zwar der für die Naherholung genutzte Offenlandbereich. Als Ausgleich für diese Beeinträchtigung wird aber mit der Anlage einer Baumreihe am Stodtbrockweg und der Hofeingrünung außerhalb des Plangebietes (Maßnahme A7 und A8) der Erholungsraum nordöstlich der Umgehungsstraße aufgewertet.

Bedingt durch den Straßenneubau werden erholungswirksame Landschaftsräume einer Lärmbelastung ausgesetzt. Eine Vorbelastung besteht allerdings durch die von der Autobahn A1 weiträumig auf das Gebiet einwirkende Immissionen.

Der Bebauungsplan Roxel-Nord II setzt westlich der Trasse im Bereich der Querung des Stodtbrockweges eine Kleingartenanlage sowie einen Bolzplatz fest, die zurzeit noch nicht realisiert sind.

7.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt

Umweltbeschreibung /-bewertung

Die Erfassung der Biotoptypen erfolgte im August 2006 im Rahmen der Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP). Das südliche Plangebiet zwischen Roxeler Straße und Bredeheide wird durch Baumschulnutzung geprägt. Die überwiegend für die Container-anzucht gestalteten Flächen weisen mit ihren Folienbeeten einen hohen Versiegelungsgrad auf. Innerhalb der Baumschulflächen finden sich Relikte einer Obstweide die von einem Gehölzstreifen aus Fichten umgeben ist.

Das sonstige Plangebiet stellt mit dem Wechsel von Einzelgehöften, hofnahe Grünland, großflächigen Ackerflächen, Gräben, Feldhecken und Einzelbäumen einen typischen Ausschnitt aus der Münsterländer Parklandschaft dar.

Bedeutende lineare Gehölzstrukturen sind die Feldhecke im zentralen Untersuchungsgebiet und die Böschungshecke an der Roxeler Straße.

Eine Gartenbrache grenzt im Bereich einer ehemaligen Siedlungsfläche östlich an die Havixbecker Straße. Östlich dieser Straße befinden sich hofnahe Fettweiden und eine Grünlandbrache. Weitere Grünländereien liegen am Stodtbrockweg im zentralen Untersuchungsgebiet; sie werden als Pferdeweide intensiv bewirtschaftet. Ansonsten wird das Plangebiet großflächig von Acker geprägt. Wege- und straßenbegleitend finden sich Acker- und Grünlandraine.

Die Gräben im Plangebiet weisen in der Regel ein Trapezprofil auf und werden von nitrophilen Hochstauden- und Uferstaudenfluren begleitet. Südwestlich der Baumschule Hoffmann befindet sich ein Regenrückhaltebecken mit Dauerwasserstau.

Die Biotopstrukturen haben überwiegend eine geringe Bedeutung als Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Lediglich im Bereich der Grünlandflächen und der Gehölzstrukturen ergibt sich eine mittlere bzw. mittlere - hohe Bedeutung für Flora und Fauna.

Streng geschützte Arten

Nach Aussage der kontaktierten Fachbehörden und des ehrenamtlichen Naturschutzes sowie nach Auswertung vorhandener Daten gibt es keine Hinweise auf das Vorkommen streng geschützter Arten.

Für das Messtischblatt 4011 (Münster) werden vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) 48 Tierarten als planungsrelevante Arten aufgeführt. Da die Straßentrasse vorwiegend landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzte Flächen in Anspruch nimmt und auch keine relevanten Leitstrukturen durchschnitten werden, kann die Betrachtung auf die Arten beschränkt werden, die diese Lebensraumstrukturen präferieren. Potenzielle Arten mit Hauptvorkommen sind das Rebhuhn und der Kiebitz. Im März 2006 erfolgte eine Zufallsbeobachtung von Kiebitzen südlich des Stodtbrockwegs. Vermutlich handelt es sich hierbei um ziehende Individuen, da nach aktuellen Hinweisen keine Anhaltspunkte für Kiebitzbruten in diesem Raum vorliegen. Rebhühner wurden im Rahmen der Geländekartierungen nicht angetroffen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für das Rebhuhn wichtige, ausgeprägte Saumstrukturen innerhalb der landwirtschaftlichen Flächen weitgehend fehlen.

Durch die Planung werden Kleingehölze in Anspruch genommen, die sich jedoch vorwiegend im siedlungsnahen Umfeld bzw. am Straßenrand befinden. Lebensräume mit erheblicher Bedeutung für empfindliche planungsrelevante Arten sind in diesen gestörten Bereichen nicht zu erwarten.

Für Arten wie Mäusebussard und Turmfalke oder auch einige Fledermausarten des Offenlandes (z.B. die Zwergfledermaus) fungiert das Gebiet möglicherweise als Teilfläche ihres Jagdhabitats. Eine Beeinträchtigung von Horstbäumen oder Fledermausquartieren kann aufgrund der in Anspruch genommenen Biotoptypen jedoch sicher ausgeschlossen werden. Eine erhebliche Störung dieser Arten ist damit nicht anzunehmen, da die Arten auch in Verbindung mit den geplanten Ausgleichsmaßnahmen ausreichend Ausweichmöglichkeiten zur Nahrungssuche haben und somit eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen ausgeschlossen werden kann. Die beidseitigen Anpflanzungen mindern zudem das Kollisionsrisiko.

Schutzausweisungen

Das Untersuchungsgebiet liegt nicht in einem FFH- und Vogelschutzgebiet oder einem Naturschutzgebiet. Geschützte Biotope nach § 62 LG NW fehlen im Untersuchungsgebiet. Teile des Plangebietes liegen innerhalb des Landschaftsschutzgebietes 21 („Aniederung Hohenholte bis Mecklenbeck“).

Am Stodtbrockweg befindet sich in ca. 80 m Entfernung zur Straßentrasse das Naturdenkmal Nr. 663, eine Stieleiche mit einem Kronendurchmesser von 22 m.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Die neue Umgehungsstraße hat eine Länge von ca. 1,9 km und bindet über zwei Kreisverkehre im Süden an die Roxeler Straße und im Norden an die Havixbecker Straße an. Sie wird in leichter Dammlage (ca. 1 m über Ursprungsgelände) geführt. Die Straße hat eine Gesamtbreite von 7,50 m (3,75 m pro Fahrbahn).

Die Trasse verläuft auf einer Länge von rd. 700 m innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Aniederung Hohenholte bis Mecklenbeck“. Zur Realisierung der Straße muss das Landschaftsschutzgebiet im betreffenden Bereich aufgehoben werden. Ein entsprechendes Änderungsverfahren ist von der Bezirksregierung als höherer Landschaftsbehörde durchzuführen. Die Aufhebung des Landschaftsschutzes muss vor Satzungsbeschluss durch die höhere Landschaftsbehörde vollzogen werden, damit der Bebauungsplan Rechtskraft erlangen kann.

Bedingt durch die Trassenführung im Bereich von Biotopen mit zumeist geringerer Bedeutung ist der unmittelbare Verlust der Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt weniger erheblich. Der Eingriff in Gehölzstrukturen mit höherer Bewertung beläuft sich auf rund 2.500 m².

Folgende Biotoptypen werden durch den Eingriff in Anspruch genommen:

- Kleingehölze
- Wirtschaftsgrünland
- Acker
- Garten, -brache, Obstwiese
- Baumschule
- Sonstige anthropogen bedingte Biotope (Raine, Säume etc)
- Gräben / Gewässer

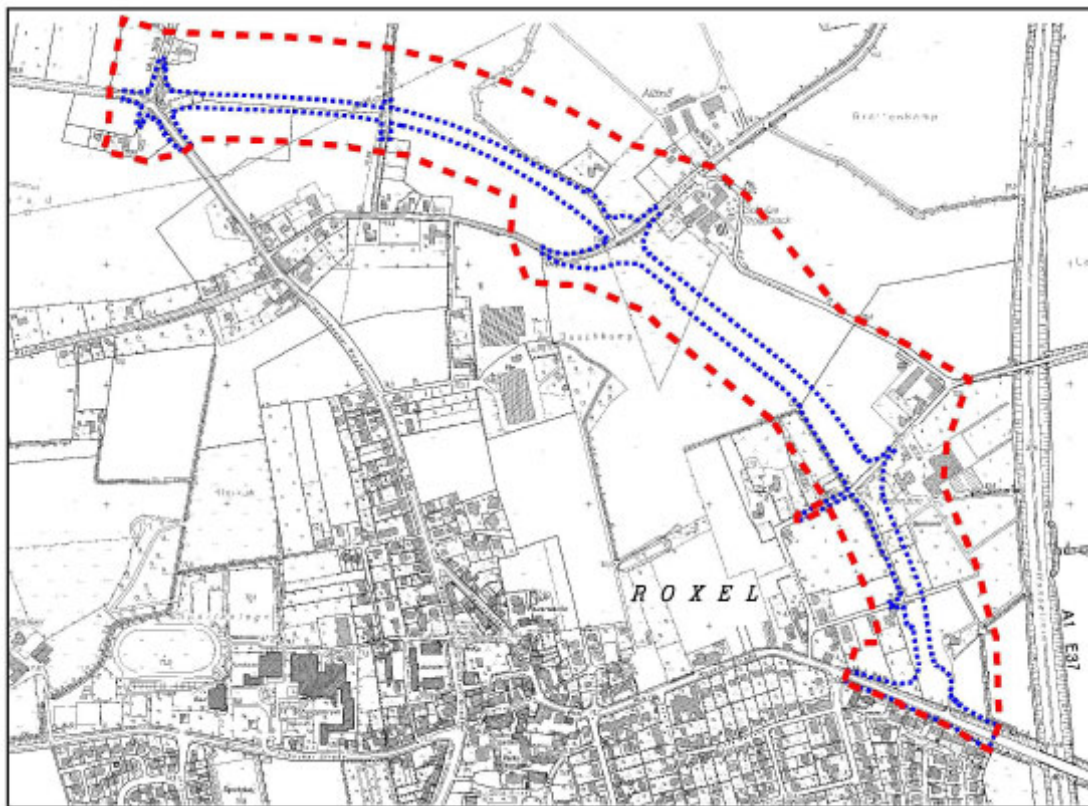


Abb. 1: Untersuchungsgebiet und Eingriffsraum des Landschaftspflegerischen Begleitplans

Zu berücksichtigen ist neben der unmittelbaren Inanspruchnahme von Flächen auch die Zerschneidung des Landschaftsraumes im Norden von Roxel, die auch den Biotopverbund beeinträchtigen wird. Betroffene Strukturen sind:

- Grünland zwischen Hof Schulze Stodtbrock und Regenrückhaltebecken im Baugebiet Roxel Nord
- Gräben und Säume entlang des Stodtbrockweges
- Grabenartig ausgebautes Gewässer und Säume entlang der Woortstiege
- Feldhecke nordöstlich Hof Schulze Stodtbrock (randlich tangiert)

Besondere Leitstrukturen für den Biotopverbund, z.B. strukturreiche Hecken oder Gewässerläufe, werden durch die Straße nicht zerschnitten.

Eingriffsregelung

Der geplante Bau der Umgehungsstraße stellt aufgrund der mit der Realisierung des Bebauungsplans einhergehenden Verluste von Biotopstrukturen und Teillebensräumen, der damit verbundenen Unterbrechung bzw. Einschränkung von Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Biotopstrukturen sowie der Überbauung von bisher versickerungsfähigen und offenporigen Flächen einen erheblichen und nachhaltigen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 4 Landschaftsgesetz NRW dar.

Für die geplante Straße einschließlich Nebenanlagen (Radweg, Böschungen, Bankette, Straßenentwässerung etc.) werden Verkehrsflächen bzw. Verkehrsgrünflächen in einem Gesamtumfang von insgesamt ca. 6,9 ha festgesetzt. Die versiegelte Fläche beläuft sich auf ca. 3,2 ha. Unter Berücksichtigung bereits bestehender Versiegelungen beträgt die Neuversiegelung ca. 2,3 ha.

Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen reduzieren das mit dem Planvorhaben verbundene Konfliktpotential. Hierzu zählt der Schutz von erhaltenswerten Bäumen in Trassennähe, insbesondere der Schutz des Naturdenkmals am Stodtbrockweg. Zur Einbindung der Straße in den Landschaftsraum erfolgt eine umfassende Bepflanzung, insbesondere die Pflanzung einer durchgehenden, straßenbegleitenden Baumreihe sowie die Gestaltung und Eingrünung der neu eingerichteten Kreisverkehre. Eine detaillierte Aufstellung der Maßnahmen ist dem landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen.

Als Ausgleichsmaßnahmen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

A1 / A2 Kulissenpflanzung mit Eichenüberhältern (5.990 m²)

Südlich der Umgehungsstraße zwischen Havixbecker Straße im Westen und Kreisverkehr Stodtbrockweg im Südosten werden zur landschaftlichen Einbindung des Straßenkörpers und zur Abschirmung der südlich gelegenen Siedlungsflächen 3 – 5-reihige Feldhecken auf einem 7,00 m breiten Pflanzstreifen im Anschluss an die Straßenentwässerungsmulde angelegt. Die Kulissenpflanzung erhält eine lang ausgezogene Randlinie und einen vorgelagerten Saum und setzt sich aus alters- und höhenstrukturierten Gehölzen der Pflanzliste mit jahreszeitlich unterschiedlichen Blüh- und Fruchtaspekten zusammen. In die Feldhecke werden horstartig Eichen als Hochstamm und Heister eingebracht, die sich zu Eichenüberhältern, als landschaftstypisches Element der Münsterländer Parklandschaft, entwickeln. Die Randbereiche werden mit einer kräuterreichen Wiesenmischung eingesät (RSM 7.1.2).

Durch den Verzicht auf einen im LBP noch berücksichtigten Lärmschutzwall wird die frei werdende Fläche analog der Ausgleichsflächen A1/A2 entwickelt, um den notwendigen Gesamtausgleich herstellen zu können.

A3 Anlage von einem Feldgehölz (560 m²)

Östlich des Wendehammers wird ein Feldgehölz mit lang ausgezogener Randlinie und vorgelagertem Gehölzsaum angelegt. Es werden höhen- und altersstrukturierte Bestände mit jahreszeitlich unterschiedlichen Blüh- und Fruchtaspekten aus standortheimischen Gehölzen entwickelt.

A4 Ergänzung der vorhandenen Feldhecke (1.885 m²)

Nordwestlich von Hof Stodtbrock wird die vorhandene Feldhecke durch Gehölzpflanzungen mit vorgelagertem Saum ergänzt.

A5 Kulissenpflanzung mit Eichenüberhältern / östlich (3.380 m²)

Auf der Nordostseite der Umgehungsstraße zwischen Kreisverkehr Stodtbrockweg im Nordwesten und Bredeheide im Südosten wird zur landschaftlichen Einbindung des Straßenkörpers in einem durch die Naherholung stark frequentierten Raum eine 3-5-reihige Feldhecke auf einem 7,00 m breiten Pflanzstreifen im Anschluss an die Straßenböschung angelegt. In die Feldhecke werden, wie bei den Maßnahmen A1 und A2, horstartig Eichen eingebracht, die sich zu Eichenüberhältern, als landschaftstypisches Element der Münsterländer Parklandschaft, entwickeln.

A6 Anlage einer Wallhecke (780 m²) westlich von Hof Stodtbrock

Zur Abschirmung der Hofstelle wird ein max. 2,00 m hoher Wall mit weich ausgezogenen Böschungen modelliert. Die Wallbepflanzung erfolgt aus standortgerechten höhen- und altersstrukturierten Laubgehölzen.

A7 Anlage einer Baumreihe aus Zierbirnen (850 m²)

Auf der Südseite des Stodtbrockwegs wird eine Baumreihe aus Zierbirnen als gliederndes und belebendes Landschaftselement an einem für die Naherholung bedeutenden Radweg angelegt. Es werden insgesamt 40 Zierbirnen als Hochstamm gepflanzt.

A8 Anlage Feldhecke westlich der Hofstelle (610 m²)

Zur landschaftlichen Einbindung des Hofraums wird westlich einer Hofstelle an der Bredeheide eine Feldhecke aus standortgerechten, höhen- und altersstrukturierten Laubgehölzen gepflanzt.

Bei der Gegenüberstellung der Planung und der Bestandssituation zeigt sich, dass mit den beschriebenen Maßnahmen die vorhabensbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft weitgehend innerhalb des Plangebietes kompensiert werden können. Die Maßnahmen außerhalb des Plangebietes (A7 und A8) sind vor Satzungsbeschluss noch abzusichern.

7.4.3 Boden

Umweltbeschreibung / -bewertung

Der Landschaftsraum wird geologisch durch Mergelgestein bzw. die Grundmoräne bestimmt, die mit Flugsand und Löss unterschiedlicher Mächtigkeit bedeckt sind. Bei den anstehenden Böden handelt es sich vorwiegend um sandig-lehmige Böden, die durch Staunässe geprägt sind. Hinsichtlich ihrer Funktionen im Naturhaushalt, z.B. als Filter- und Puffermedium weisen diese Böden eine mittlere-hohe Bedeutung auf. Böden von besonderer Schutzwürdigkeit finden sich im Trassenverlauf nicht. Das natürliche Ertragspotenzial ist bei Bodenwertzahlen von 50-60 als durchschnittlich zu bezeichnen.

Westlich der Havixbecker Straße tangiert die Planung die Altlast-/Verdachtsfläche Nr. 539. Es handelt sich um eine Abgrabungsfläche, die mit Boden und Bauschutt verfüllt wurde. Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung im Jahr 1993 zeigten Auffüllungen im südwestlichen Bereich der Fläche. Im nordöstlichen Bereich der Altlast-/ Verdachtsfläche (angrenzend zur geplanten Straßenbaumaßnahme), wurden keine Auffüllungen festgestellt. Untersuchungen waren hier nicht erforderlich.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Innerhalb des zur Verfügung stehenden Trassenkorridors ergibt sich kaum ein Spielraum zur Verkürzung der Trasse, so dass mit der Planung Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß beschränkt werden. Die insgesamt neu versiegelte Fläche beläuft auf ca. 2,3 ha. Bereits versiegelte Flächen werden in einem Umfang von ca. 0,9 ha in Anspruch genommen. Der erforderliche Ausgleich für die Eingriffe in den Boden wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargelegt.

In unmittelbarer Trassennähe kann es zu Anreicherung von Schadstoffen durch den Kfz-Verkehr kommen.

7.4.4 Wasser

Umweltbeschreibung /-bewertung

Oberflächengewässer:

Im Bereich der Planung befinden sich mehrere namenlose Fließgewässer, die alle in die Münstersche Aa entwässern (Nr. 3323000.3, 3323000.31, 3323000.32, 3323000.93 und 3323000.61). Die Strukturgüte des Gewässers 3323000.61 entlang der Woortstiege ist durch den Ausbau des Profils als naturfern zu bezeichnen. Das Gewässer 3323000.93 ist zwischen

dem Regenrückhaltebecken des Neubaugebietes Roxel-Nord und dem Hof Stodtbrock verrohrt. Ebenso verrohrt ist der weitere Verlauf des Gewässers 3323000.3 im Bereich der Baumschule.

Stillgewässer oder Teiche sind im näheren Umfeld der Straßentrasse nicht vorhanden.

Grundwasser:

Oberflächennahes Grundwasser liegt im Untersuchungsraum nicht vor. Kleinräumig sind nach den Daten der Bodenkarte 1:50.000 Grundwasserstände ab 1,30 m Tiefe anzutreffen. Aufgrund der geologischen Zusammensetzung des Untergrundes besteht keine besondere Empfindlichkeit des Grundwassers. Die Grundwasserneubildung liegt mit 200-300 mm/Jahr im mittleren Bereich.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Die Trasse quert an drei Stellen ein Fließgewässer. Dabei sind in zwei Fällen verrohrte Gewässerabschnitte betroffen. Auch das dritte betroffene Gewässer ist aktuell von verhältnismäßig geringer ökologischer Bedeutung. Die Gewässerquerungen erfordern in Abhängigkeit von der Intensität der Maßnahmen ein wasserrechtliches Zulassungsverfahren nach § 99 Landeswassergesetz bzw § 31 Wasserhaushaltsgesetz. Die entsprechenden wasserrechtlichen Verfahren werden parallel zum Bauleitplanverfahren eingeleitet. Grundsätzliche Bedenken wurden seitens der Unteren Wasserbehörde nicht geäußert.

Im Bereich der Bredeheide verläuft die Trasse auf rd. 280 m Länge parallel zu einem Fließgewässer. In diesem Abschnitt ist ein lang gestrecktes Regenrückhaltebecken vorgesehen, in das die Straßenseitengräben entwässern bevor sie dem Gewässer zugeleitet werden. Eine maßgebliche Beeinträchtigung des Gewässers ergibt sich daraus nicht.

Die unvermeidlichen Eingriffe in den Wasserhaushalt werden im Rahmen der Eingriffsregelung berücksichtigt und ausgeglichen.

7.4.5 Klima/Luft

Umweltbeschreibung /-bewertung

Das gesamte Planungsgebiet liegt innerhalb von Bereichen mit typischem Freilandklima. Durch die leicht gewellte Topographie (Riedel und Kuppen) kann Kaltluft, die sich auf den offenen Freiflächen bildet, dem Relief folgend in die Talauen (Aatal) abfließen, sofern keine Strömungshindernisse (z.B. Autobahn) dem entgegenstehen.

Die Luftbelastung im Untersuchungsraum ist überwiegend auf die allgemeine Grundbelastung beschränkt. Im unmittelbaren Umfeld stark befahrener Straßen ist eine erhöhte Luftschadstoffbelastung nicht auszuschließen.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Umgehungsstraße kann ein Beitrag zur Minderung der innerörtlichen Luftschadstoffbelastung erzielt werden. Neben der generellen Verminderung der Verkehrszahlen wirkt sich auch der geringere Ausstoß im Bereich schlechter durchlüfteter innerörtlicher Lagen positiv aus. Da die Ortsumgehung durch gut belüftete Bereiche geführt wird und keine Gebäude in unmittelbarer Trassennähe liegen, ist eine potenzielle Erhöhung der Luftschadstoffe in diesem Bereich vernachlässigbar.

7.4.6 Landschaft

Umweltbeschreibung /-bewertung

Die Landschaft nördlich von Roxel ist geprägt durch den typischen Wechsel von landwirtschaftlichen Flächen, Hecken und Baumreihen, kleinen Wäldchen sowie einzeln stehenden Gehöften und Wohnhäusern. Das Plangebiet selber ist nur mäßig mit gliedernden Landschaftsstrukturen ausgestattet. Besonders markant sind der Baumbestand bei Schulze Stodtbrock, das Wäldchen östlich der Fa. Waldeck, eine langgezogene Hecke nördlich des Stodtbrockweges und insbesondere das am Stodtbrockweg gelegene Naturdenkmal Nr. 663.

Der Landschaftsraum nördlich von Roxel ist in der Grünordnung als Grünzug „Westliches Aatal“ ausgewiesen. Die Grünzüge sind innerhalb des Stadtgebietes für die Stadtgliederung, Erholung und Stadtökologie von Bedeutung. Als wichtige erholungsrelevante Wegeverbindung ist in der Grünordnung der Stodtbrockweg dargestellt, von dem aus der Erholungsraum nördlich von Roxel einerseits über die Bredeheide mit dem Aatal und Gievenbeck und andererseits mit Nienberge und dem Grünzug Vorbergs Hügel verknüpft ist.

Der östliche Teil des Gebietes liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Aniederung Hohenholte bis Mecklenbeck“. Vorbelastungen der Landschaft ergeben sich durch die Autobahn A1, insbesondere durch Lärmimmissionen, sowie durch die im Westen das Plangebiet kreuzende 380 kV Hochspannungsleitung.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Der Verlust von Gehölzelementen, die Verkleinerung des Offenlandbereiches und der Bau der Umgehungsstraße führen visuell zu deutlich wahrnehmbaren Veränderungen des Orts- und Landschaftsbildes. Mit den geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen wird das Landschaftsbild mittels umfangreicher Gehölzpflanzungen (z. B. Baumreihe an der Umgehungsstraße, Anlage von neuen Feldgehölzen und Kulissenpflanzungen, Baumpflanzungen im Bereich der Kreisverkehre) innerhalb und z.T. außerhalb des Plangebietes neu gestaltet.

Mit den beschriebenen landschaftspflegerischen Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet erfolgen eine Neugestaltung des Landschafts-/Ortsbildes und eine Einbindung des Planvorhabens in das Ortsbild; der Ortsrand von Roxel wird neu definiert.

7.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Umweltbeschreibung /-bewertung

Im Nahbereich der Planung befinden sich folgende Baudenkmale:

- Stodtbrockweg 33, Fachwerkspeicher (gebaut 1816)
- Stodtbrockweg 34, Fachwerkspeicher (gebaut Anfang 19. Jahrhundert)
- Stodtbrockweg 34, Wegekappelle (gebaut 1854)

Innerhalb des Plangebietes befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine Bodendenkmale im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NW. Bei Bodeneingriffen in einer über Jahrhunderte hinweg besiedelten Kulturlandschaft können jedoch jederzeit archäologische Funde und Befunde auftreten sowie Bodendenkmale entdeckt werden.

Sachgüter sind, abgesehen von den landwirtschaftlichen und gärtnerischen Nutzflächen sowie den querenden Erschließungswegen im Verlauf der Trasse nicht anzutreffen. Die Freiflächen sind im Flächennutzungsplan als „Flächen mit besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft“ gekennzeichnet.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Nennenswerte Auswirkungen auf die örtlichen Kulturgüter sind nicht anzunehmen. Ein Eingriff in die gewachsene Kulturlandschaft ist unvermeidlich. Besondere Empfindlichkeiten des Landschaftsraumes sind in diesem Zusammenhang allerdings nicht gegeben.

Im Plangebiet potentiell vorhandene Bodendenkmäler können bei Bodeneingriffen empfindlich beeinträchtigt und zerstört werden. Die Auswirkungen können dadurch gemindert werden, dass entdeckte Bodendenkmäler geborgen sowie dokumentiert werden.

Den Umgang mit Bodendenkmälern regelt das Denkmalschutzgesetz NW. Gemäß § 15 DSchG ist die Entdeckung eines Bodendenkmals unverzüglich der Stadt (Tel. 0251/4926148) oder der LWL- Archäologie für Westfalen, Bröderichweg 35, 48159 Münster anzuzeigen. Die Fundstelle ist nach § 16 DSchG unverändert zu erhalten. Der Baubeginn ist rechtzeitig 2 Wochen vor Maßnahmebeginn anzuzeigen. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

Eine Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen mit besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft ist bei Realisierung der Planung unvermeidbar (vgl. § 1a (2) BauGB).

7.4.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter

Umweltbeschreibung /-bewertung

Wechselwirkungen von erheblicher Relevanz sind nicht erkennbar. Wechselseitige Auswirkungen werden ansonsten unter den einzelnen betrachteten Schutzgütern beschrieben und bewertet.

7.4.9 Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

Als erheblich nachteilige Umweltauswirkungen sind solche Wirkungen zu verstehen, die auch unter Berücksichtigung von vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich die Umwelt beeinträchtigen. Die Erheblichkeit der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter ist in der nachstellenden Tabelle zusammengefasst worden.

Schutzgut	Umweltauswirkung	Erheblichkeit
Menschen	Lärmimmissionen führen nicht zu Ansprüchen nach der Verkehrslärmschutzrichtlinie; die Orientierungswerte der DIN 18005 werden vorhabenbedingt nur geringfügig überschritten; in der Ortsdurchfahrt Roxel sind deutliche Entlastungswirkungen zu erwarten	•
	Die Erholungsinfrastruktur bleibt erhalten oder wird wieder hergestellt. Anpflanzungen führen zur landschaftsgerechten Einbindung. Beeinträchtigungen verbleiben durch Lärmimmissionen im Landschaftsraum	•
Pflanzen und Tiere	Keine Inanspruchnahme bedeutsamer Lebensräume. Eingriff wird durch Ausgleichsmaßnahmen vollständig kompensiert	•
Boden	Neuversiegelung von Boden;	••
Wasser	Verminderung Grundwasserneubildung bei mittlerer Neubildungsrate; Kreuzung von drei Gewässerläufen mit erheblicher Vorbelastung (Verrohrung bzw. naturfern)	•
Klima / Luft	Kleinräumig wirksame Klimarelevanz, verminderte Luftbelastung im Ortskern von Roxel	–
Landschaft	Umfassende Eingrünung bewirkt landschaftsgerechte Einbindung der grundsätzlich als Störelement in der Landschaft wirksamen Straße.	•/••
Kultur- und Sachgüter	Für Kulturgüter vermutlich ohne Relevanz. Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen mit hoher Bedeutung für die Landwirtschaft.	••
Wechselwirkungen	keine spezifische Relevanz	–

••• sehr erheblich / •• erheblich / • wenig erheblich / - nicht erheblich

Tabelle 4: Erhebliche Umweltauswirkungen

7.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

Der Verzicht auf die Planung hätte zur Folge, dass die sehr starke verkehrliche Belastung des Ortskerns von Roxel mit mehr als 15.000 Kfz/DTV (2020) erhalten bliebe. Die hohe Verkehrsbelastung und die entsprechenden Immissionen sowie die innerörtliche Trennwirkung der Straße könnten nicht gemindert werden.

Für den Landschaftsraum würde sich ein Verzicht auf die Straße positiv auswirken. Die überwiegende landwirtschaftliche Nutzung des Gebietes bliebe bis auf weiteres erhalten.

7.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Auf der Grundlage einer Raumempfindlichkeitsuntersuchung wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) eine nördliche Umfahrung Roxels empfohlen. Im detaillierten Variantenvergleich der UVS wurden fünf Varianten untersucht. Die eigentliche Differenzierung der Varianten bezieht sich jedoch -abgesehen von der Variante 4- überwiegend auf den westlich der Havixbecker Str. gelegenen Teilabschnitt. Östlich der Havixbecker Straße sind die Varianten 2, 3 und 3a deckungsgleich und die Variante 1 verschwenkt nur im Anschlussbereich mit der Havixbecker Str. leicht nach Norden. Die Variante 1 kommt dabei insgesamt der im Bebauungsplan festgelegten Trassenvariante am nächsten. Die in der UVS favorisierte ortsnahe Variante 4 ist durch die zwischenzeitlich im FNP dargestellten Wohnbauflächen im Norden und Westen von Roxel sowie durch das im Bebauungsplan Nr. 488 festgesetzte Gewerbegebiet (Erweiterung Fa. Waldeck) bzw. eine geplante Kleingartenanlage obsolet.

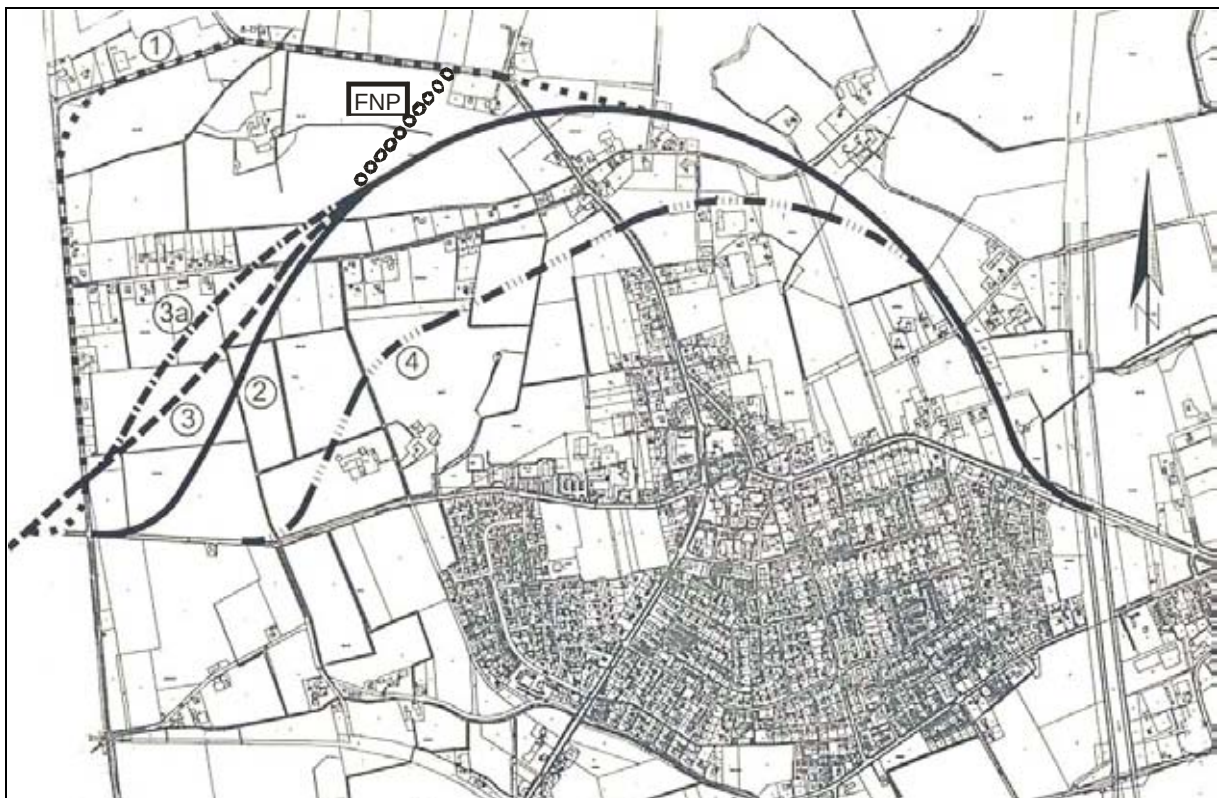


Abb. 2: Übersicht der in der UVS untersuchten Varianten 1, 2, 3, 3a und 4, ergänzt um ein Teilstück der Trassenführung des FNP

Für das Teilstück des Bebauungsplanes zwischen Roxeler Straße und Havixbecker Str. kann die in der UVS vorgenommene Rangfolge in der Bewertung der Varianten nicht übernommen werden, da die in Betracht kommenden Varianten in diesem Abschnitt einen annähernd deckungsgleichen Verlauf haben. Die schlechteste Bewertung der Variante 1 in der UVS beruht auf starken Eingriffen in Natur und Landschaft, die sich erst im weiteren Trassenverlauf ergäben, wenn die Weiterführung analog der Linienfindung aus der UVS erfolgen würde. Dies ist im zwischenzeitlichen fortgeschriebenen Flächennutzungsplan jedoch nicht vorgesehen. Die „FNP-

Trasse“ schwenkt vielmehr von der Havixbecker Straße kommend in etwa in den Verlauf der Variante 2 ein (vgl. Abb.), die in der UVS als zweitgünstigste Variante herausgestellt wurde.

Andere Varianten kommen grundsätzlich nicht in Betracht, da sie entweder außerhalb des in der UVS ermittelten konfliktarmen Korridors liegen oder aus baulichen bzw. verkehrlichen Zwängen nicht realisierbar sind.

Eine innerörtliche Ausbauvariante wird nach Durchführung einer städtebaulichen Bewertung nicht in Betracht gezogen, da eine Aufweitung der Verkehrsflächen im Ortskern von Roxel nicht möglich ist.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten kommen daher für das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Teilstück faktisch nicht in Betracht. Für eine etwaige Weiterführung ist jedoch zu beachten, dass durch den gewählten Anschlusspunkt an die Havixbecker Str. eine den Varianten 2, 3 oder 3a entsprechende Fortführung nicht mehr möglich sein wird.

7.7 Überwachung (Monitoring)

Die Gemeinden sind verpflichtet, die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne entstehen, zu überwachen. Sie werden damit in die Lage versetzt, nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und ggf. geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Im Rahmen der Pflege und Unterhaltung der städtischen Ausgleichsflächen erfolgt eine kontinuierliche Überwachung der Funktionsfähigkeit der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen.

Sofern sich nach Abschluss des Verfahrens Erkenntnisse über erhebliche Umweltauswirkungen im Zuge der Durchführung des Bebauungsplanes ergeben, sind die zuständigen Behörden verpflichtet, die Stadt entsprechend zu unterrichten (§ 4 (3) Baugesetzbuch (BauGB)).

7.8 Zusammenfassung

Zur Entlastung des Ortsteiles Roxel vom Durchgangsverkehr soll eine Ortsumgehung eingerichtet. In einem ersten Abschnitt sollen mittels Bebauungsplan die Rahmenbedingungen für einen ersten Abschnitt zwischen Roxeler Straße im Osten und Havixbecker Straße im Westen geschaffen werden. Die Trasse verläuft nördlich des neuen Wohngebietes Roxel Nord durch überwiegend ackerbaulich bzw. als Baumschule genutztes Gelände. Der Verlauf der Trasse beruht auf den Ergebnissen einer vorgelagerten Umweltverträglichkeitsstudie.

Der Umweltbericht fasst die geprüften Umweltauswirkungen der Planung zusammen und bewertet diese umweltfachlich. Der mit der Planung einhergehende unvermeidliche Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere die Neuversiegelung von rd. 2,3 ha, wird durch Ausgleichsmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes kompensiert. Außerhalb des Bebauungsplanes werden hierfür Flächen in Nachbarschaft zum Eingriff herangezogen und aufgewertet. Zur Minimierung des Eingriffs erfolgt eine möglichst gute Einbindung des Straßenkörpers gegenüber der freien Landschaft durch Anpflanzungen.

Die Trasse verläuft auf einer Länge von rund 700 m innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Aniederung Hohenholte bis Mecklenbeck“. Zur Realisierung der Straße muss das Landschaftsschutzgebiet im betreffenden Bereich von der Bezirksregierung als höherer Landschaftsbehörde aufgehoben werden.

Mit der Realisierung der Planung sind keine Lärmimmissionen verbunden, die zu Anspruchsvoraussetzungen nach der Verkehrslärmschutzverordnung führen würden. Aktive oder passive Maßnahmen zum Schallschutz sind nicht erforderlich. Die Orientierungswerte der DIN 18005 als Vorsorgestandard werden Vorhaben bedingt an einzelnen Gebäuden im Nahbereich der Trasse geringfügig überschritten. Im Bereich der Anbindung der Ortsumgehung an die Roxeler Straße sowie der weiteren Ortsdurchfahrt von Roxel sind Entlastungen der Lärmbelastung festzustellen.

Die Trasse quert an drei Stellen ausgebaute Fließgewässerabschnitte. Die Gewässerquerungen erfordern wasserrechtliche Zulassungsverfahren nach § 99 Landeswassergesetz bzw. § 31 Wasserhaushaltsgesetz.

Mit der Planung ist gemäß den Darstellungen im Flächennutzungsplan die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen mit besonderer Eignung für die Landwirtschaft verbunden.

Die mit der Planung verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt können mit den vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich insgesamt weitestgehend kompensiert werden. Verbleibende Umweltauswirkungen ergeben sich durch den Verlust von Boden bzw. Freiflächen mit besonderer Funktion für die Landwirtschaft.

8. Gesamtabwägung

Die Ortsdurchfahrt Roxel ist derzeit mit ca. 15.000 Kfz/24 h außerordentlich stark belastet. Das Verkehrsaufkommen wird bis zum Jahr 2020 auf ca. 16.000 Kfz/24 h weiter ansteigen. Mehr als 50 % des Gesamtverkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt werden durch den Pendlerverkehr aus dem westlichen Münsterland verursacht.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 485: Roxel – Nordumgehung zwischen Havixbecker Straße und Roxeler Straße sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau einer nördlichen Umfahrungsstraße für Roxel geschaffen werden. Mit dem Bau dieser Umfahrungsstraße kann das Gesamtverkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt auf ca. 6.000 Kfz/24 h (Prognose 2020) reduziert werden. Die Lärmbelastung im Ortskern sowie die starke Trennwirkung durch das hohe Verkehrsaufkommen können deutlich gemindert werden.

Im Rahmen der Planung zur Nordumgehung wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt, in der verschiedene Trassenvarianten untersucht und bewertet wurden. Die gewählte Trasse hat sich auch vor dem Hintergrund der weiteren städtebaulichen Entwicklung Roxels als die günstigste Trasse ergeben.

Mit dem Neubau der Umgehungsstraße ist ein Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Im Rahmen der Aufstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wurden Eingriff und Ausgleich mit dem Ergebnis bilanziert, dass der mit der Planung einhergehende unvermeidliche Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere die Neuversiegelung von rd. 2,3 ha, durch Ausgleichsmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes kompensiert werden kann.

Durch die von der neuen Straßentrasse ausgehenden Lärmimmissionen werden an keiner Stelle die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten, so dass keine aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden müssen. Ebenso sind durch die von der Straße ausgehenden Luftschadstoffimmissionen keine erheblichen Auswirkungen auf die Luftqualität bzw. eine Überschreitung der Grenzwerte der 22. BImSchV zu erwarten. Hingegen ist im Bereich der Ortsdurchfahrt von Roxel durch die Reduzierung des innerörtlichen Verkehrs von einer Verminderung der Luftschadstoffe auszugehen.

Die geplante Trasse beansprucht weitgehend als Acker genutzte landwirtschaftliche Flächen. Durch die damit verbundenen Flächenverluste und das Entstehen von kleineren Restflächen greift die Planung erheblich in die wirtschaftlichen Verhältnisse der betroffenen Landwirte ein. Im Rahmen der durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen muss daher geprüft werden, ob durch die Bereitstellung von Ersatzflächen die wirtschaftlichen Verluste ausgeglichen bzw. kompensiert werden können.

9. Flächenbilanz

Plangebietsgröße	9,0 ha	100 %
Verkehrsfläche (davon Verkehrsgrün 3,3 ha)	6,9 ha	77 %
Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft	2,1 ha	23 %

Tabelle 5: Flächenbilanz

10. Durchführungsmaßnahmen

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

Zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bevölkerung, -insbesondere auf die sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnisse, die Belange der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen sowie die unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer- wurden die zuständigen Ämter, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beteiligt. Während dieser Behördenbeteiligungen sowie während der Beteiligungen der Bürgerinnen und Bürgern im Planverfahren wurden keine weiteren Anhaltspunkte ersichtlich die eine nicht berücksichtigte Betroffenheit der verschiedenen Bevölkerungsgruppen erkennen lassen.

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

Der Ausbau soll auf der Grundlage des Bebauungsplanes 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 **24.06.2009** als Satzung beschlossenen Bebauungsplan Nr. 485: Roxel – Nordumgehung zwischen Havixbecker Straße und Roxeler Straße.

Münster, **30.06.2009**

Tillmann (L.S.)
Dr. Tillmann
Oberbürgermeister