

BEGRÜNDUNG

zum

Bebauungsplan Nr. 487: Roxel – Pienersallee, neuer DB-Haltepunkt

Inhalt

1.	Planungsanlass	2
2.	Geltungsbereich	2
3.	Planungsrechtliche Situation	3
3.1	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan.....	3
3.2	Aufhebung von Bebauungsplänen, Landschaftsplänen	3
4.	Räumliche und strukturelle Situation	3
5.	Planungsziel	3
6.	Inhalt des Bebauungsplanes	3
6.1	Grundzüge der Planung	3
6.2	Verkehrliche Erschließung.....	3
6.3	Ver- und Entsorgung	4
6.4	Grünflächen	5
6.5	Altlasten	5
6.6	Denkmalschutz	5
6.7	Geplanter Geh- und Radweg Pienersallee	5
7.	Flächenbilanz	5
8.	Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht	5
8.1	Rahmen der Umweltprüfung.....	5
8.2	Kurzdarstellung der Planung	5
8.3	Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes	6
8.4	Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose	6
8.4.1	Menschen	6
8.4.2	Pflanzen und Tiere / Biologische Vielfalt (Eingriffsregelung)	8
8.4.3	Boden	8
8.4.4	Wasser.....	9
8.4.5	Klima / Luft.....	9
8.4.6	Landschaft	9
8.4.7	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	10
8.4.8	Wechselwirkungen der Schutzgüter	10
8.4.9	Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen	10
8.5	Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)	10
8.6	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	10
8.7	Überwachung (Monitoring)	10
8.8	Zusammenfassung	11
9.	Durchführungsmaßnahmen.....	11

Anlage 1: Grenzen des Bebauungsplanes

Anlage 2.1 – 2.3: 3-Phasen-Erschließungskonzept – Phasen 1 – 3

1. Planungsanlass

Die Reaktivierung des Haltepunktes Roxel war seit Mitte der 1990er Jahre integraler Bestandteil umfassender Verkehrsuntersuchungen. Die hieraus entwickelten Handlungsempfehlungen und Zielvorstellungen wurden dem „Raumfunktionalen Konzept Münster 2010“ zugrunde gelegt und mit der Übernahme des geplanten Haltepunktes Roxel in den Stadtteilrahmenplan Roxel – Stand: Januar 2002 – und nachfolgend auch im Flächennutzungsplan für den betrachteten Bereich fortgeschrieben.

Wesentliche Ziele, die mit der Wiedereröffnung des Haltepunktes Roxel verbunden werden, sind:

- Optimierung des ÖPNV-Angebotes sowohl für die Roxeler Wohnbevölkerung als auch für den aus dem westlichen Münsterland einströmenden Kfz-Pendlerverkehr,
- Angebot einer schnellen und direkten Innenstadtverbindung an die Binnenpendler bei gleichzeitig optimierter Regionalanbindung an die Auspendler,
- Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf den Bus oder die Schiene,
- Angebot an den Berufs- und Ausbildungsverkehr aus dem westlichen Münsterland mit dem Zielbereich Kliniken/Universität/Fachhochschule,
- frühzeitige Feinverteilung der Pendler am Haltepunkt Roxel zu den Zielorten im Westen der Stadt mit dem Ergebnis kürzerer Reisezeiten einerseits als auch ein hierdurch zu erwartender Entlastungseffekt des Hauptbahnhofes und der Anschlussverkehre andererseits.

Chronologie der wichtigsten Grundsatzbeschlüsse und Publikationen, die u. a. auch die Reaktivierung des Haltepunktes Roxel zum Inhalt hatten:

- Gesamtverkehrsplan Münster 1986 (GVP '86)
- ÖPNV-Förderprogramm Münster 1991
- Verkehrsbericht Münster 1993
- Verkehrsuntersuchung Roxel/westliches Münsterland - Vorlage Nr. 1230/93 Bau an den Planungsausschuss
- Abschlussbericht des Regionalausschusses Münster zur Kursbuchstrecke 408 Münster - Coesfeld - Vorlage Nr. 549/94 Bau an den Planungsausschuss
- Verkehrsentlastung Roxel - Vorlage Nr. 881/96 Bau an den Planungsausschuss
- Erster Nahverkehrsplan der Stadt Münster (1. SPNV) - Vorlage Nr. 831/97 Bau an den Rat der Stadt Münster
- Münster 2010
"Planungen und Projekte für ein zukunftsfähiges Münster" - Stand: Mai 1999
- Stadtteilrahmenplan Münster-Roxel - Stand: Januar 2002

2. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich befindet sich am südwestlichen Stadtteilrand von Roxel und erstreckt sich vom Bahnübergang Pienersallee in südöstlicher Richtung zur Gleisanlage der DB AG.

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegen die folgenden Grundstücke:

Gemarkung Roxel,
Flur 36,
Flurstücke 99, 100, 103, 520, 522 und Teile der Flurstücke 101, 175, 281, 422, 519, 521.

Die Grenze des Plangebietes ist im Bebauungsplan durch einen grauen Farbstreifen bezeichnet.

3. Planungsrechtliche Situation

3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan ist das Plangebiet als Wohnbaufläche, Grünfläche und als Fläche für Bahnanlagen mit Haltepunkt dargestellt. Der Bebauungsplan basiert auf dem fortgeschriebenen Flächennutzungsplan und berücksichtigt das Entwicklungsgebot (§ 8 (2) BauGB).

3.2 Aufhebung von Bebauungsplänen, Landschaftsplänen

Rechtskräftige Bebauungspläne und Landschaftspläne werden von dieser Maßnahme nicht berührt.

4. Räumliche und strukturelle Situation

Der Haltepunkt Roxel liegt am südwestlichen Stadtteilrand von Roxel in unmittelbarer Nähe des Bahnüberganges (BÜ) Pienersallee der Kursbuchstrecke 408 Münster - Coesfeld. Das Roxeler Stadtteilzentrum am Pantaleonplatz befindet sich ca. 1 km nordöstlich vom geplanten Haltepunkt entfernt. Die zu überplanenden Flächen werden gegenwärtig landwirtschaftlich genutzt und über die vorhandene Anliegerstraße und die Pienersallee erschlossen.

5. Planungsziel

Durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes soll Rechtssicherheit für den weiteren Planungsprozess geschaffen werden.

6. Inhalt des Bebauungsplanes

6.1 Grundzüge der Planung

Das Bebauungsplankonzept sieht die Errichtung eines DB-Haltepunktes als Mobilstation mit 39 Stellplätzen und Fahrradabstellanlagen sowie einer direkten Bus-Schiene-Verknüpfung vor.

6.2 Verkehrliche Erschließung

Unter Berücksichtigung des zu erwartenden Quell- und Zielverkehrsaufkommens wurde ein 3-Phasen-Erschließungskonzept erarbeitet. Zielsetzung war, die verkehrliche Erschließung des Haltepunktes unter Verzicht auf eine Erneuerung der vorhandenen technischen Sicherung der Bahnübergänge Pienersallee und Nottulner Landweg gewährleisten zu können.

Bauphase 1

Die verkehrliche Erschließung des Haltepunktes für Pkw, Unterhaltungsdienste, Radfahrer und Fußgänger erfolgt über die vorhandene Anliegerzufahrt südlich des Hauses Pienersallee 57. Zur mittelbaren Verknüpfung des Bus- und Schienenverkehrs werden im Bereich Pienersallee 51 - 55 zwei Haltestellen der Linie 10 als Interimslösung eingeplant. Der Abstand des Haltepunktes zu diesen Haltestellen beträgt ca. 150 m. Die genaue Lage dieser Haltestellen wird im weiteren Planungsprozess festgelegt. Eine Verknüpfung der Linie 1 (früher Linie 20) mit dem Haltepunkt erfolgt aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeit zu einem späteren Zeitpunkt (s. Phase 2).

Der Haltepunkt Roxel wird in der Startphase als Mobilstation mit nachfolgenden Ausstattungs-

merkmalen geplant:

- Park & Ride – Anlage mit 14 Pkw-Stellplätzen (1. Bauabschnitt – Minimalvariante)
- 2 Behindertenstellplätze
- 2 Taxisstände
- überdachte, gegen Vandalismus und Diebstahl geschützte Fahrradabstellanlagen
- überdachte, frei zugängliche Fahrradstellplätze
- Ausstattung auf dem Bahnsteig: DB-Pluspunkt als Mini-/Midi-Version, Fahrgastunterstände
- behindertengerechter Zugang zum Bahnsteig.

Bauphase 2

Mit Beginn der baulichen Entwicklung des nordöstlich des Haltepunktes geplanten Wohngebietes kann auch der 2. Bauabschnitt auf der Grundlage des vorliegenden Vorentwurfes realisiert werden. Die verkehrliche Erschließung wird in der bestehenden Form (Phase 1) beibehalten. Der Baustellenverkehr, sowohl des Haltepunktes (2. Bauabschnitt) als auch der des geplanten Wohngebietes, wird über die Baustraße (zugleich zukünftige Erschließungsstraße des Wohngebietes) mit Anbindung an die Pienersallee im Bereich nördlich des Grundstückes Pienersallee 43 und dem Meckelbach abgewickelt. Der allgemeine Quell- und Zielverkehr des geplanten Wohngebietes sowie der Baustellenverkehr werden ausschließlich über diese Zufahrt sichergestellt, während der Quell- und Zielverkehr des Haltepunktes (Pkw, Unterhaltungsdienste, Radfahrer und Fußgänger) weiterhin die vorhandene Anliegerzufahrt im Bereich des Bahnüberganges Pienersallee nutzt. Die Verknüpfung der Linie 10 mit dem Haltepunkt bleibt unverändert mittelbar mittels der Haltestellen Pienersallee bestehen. Die Linie 1 wird nach Fertigstellung der Wohnbebauung und des Haltepunktes über die Erschließungsstraße des Neubaugebietes an den Haltepunkt unmittelbar angebunden. Eine Zu- bzw. Abfahrt des Busverkehrs über die Anliegerstraße am Bahnübergang ist nicht mehr geplant. Das Stellplatzangebot am Haltepunkt erhöht sich nach Fertigstellung des 2. Bauabschnittes auf 39 Stellplätze (einschließlich 2 Behinderten- und 2 Taxisstellplätze). Unter der Annahme einer maximalen Parkplatzauslastung wird das hieraus resultierende Quell- und Zielverkehrsaufkommen hinsichtlich der Verkehrssicherheitsaspekte am Bahnübergang als unkritisch angesehen.

Bauphase 3

Im Zuge der geplanten Erweiterung des südöstlich des Haltepunktes gelegenen Gewerbegebietes wird der Haltepunkt über eine Verbindungsstraße mit dem Nottulner Landweg verknüpft. Die Linie 10 würde sodann vom Nottulner Landweg über das Gewerbegebiet den Haltepunkt direkt anfahren. Die Abfahrt vom Haltepunkt in Richtung Roxel-Zentrum erfolgt über die Erschließungsstraße des Wohngebietes mit Anschluss an die Pienersallee nördlich des Grundstückes Pienersallee 43. Die Linienführung der Linie 1 wird unverändert beibehalten.

In Abhängigkeit des sich entwickelnden Verkehrsaufkommens sind ggf. ergänzende verkehrlenkende Maßnahmen vorzusehen (Stichwort: Schleichverkehr Nottulner Landweg – Pienersallee).

6.3 Ver- und Entsorgung

Der geplante Haltepunkt wird sich auf den vorhandenen Leitungsbestand der Versorgungsträger nicht nachteilig auswirken. Die Entwässerung des Haltepunktes wird mittels einer Zwischenspeicherung des Oberflächenwassers in einem Stauraumkanal und nachfolgendem Abfluss zum anliegenden Fließgewässer Nr. 332.4000.400 sichergestellt. Die sonstigen ver- und entsorgungstechnischen Einrichtungen des Haltepunktes (Strom, Telefon, Wasser und Schmutzwasser) sind aufgrund der Nähe zum Leitungsbestand Pienersallee problemfrei zu bewerkstelligen.

Das vorhandene Umspannwerk kann im Bestand belassen werden.

6.4 Grünflächen

Die zurzeit südwestlich der Bahnlinie landwirtschaftlich genutzte Ackerfläche wird als öffentliche Grünfläche dargestellt. Gleiches gilt für einen insgesamt ca. 25 m breiten beidseitigen Uferstrandstreifen des Gewässerlaufes Nr. 332.4000.400.

6.5 Altlasten

Innerhalb des Geltungsbereiches sind Altlastenverdachtsflächen nicht bekannt.

6.6 Denkmalschutz

Belange des Bau- und Bodendenkmalschutzes werden innerhalb des Geltungsbereiches nicht berührt. Die Entdeckung von Bodendenkmalen ist der Stadt Münster oder dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westf. Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege, unverzüglich anzuzeigen (§15 DSchG). Die Fundstelle ist unverändert zu erhalten (§16 DSchG).

6.7 Geplanter Geh- und Radweg Pienersallee

Die Flächen für den seitens „Straßen NRW“ geplanten Geh- und Radweg Pienersallee werden im Rahmen dieses Verfahrens als Verkehrsfläche/Verkehrsgrün festgesetzt.

7. Flächenbilanz

Gesamtfläche	-	ca.	0,97 ha	(100 %)
hiervon:				
Verkehrsfläche	-	ca.	0,50 ha	(51 %)
Flächen der DB AG	-	ca.	0,20 ha	(21 %)
Grünfläche	-	ca.	0,27 ha	(28 %).

8. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht

8.1 Rahmen der Umweltprüfung

Die Belange des Umweltschutzes werden im nachfolgenden Umweltbericht zusammengestellt. Der Umweltbericht beinhaltet eine Beschreibung und Bewertung der gegenwärtigen Umweltsituation. Anschließend 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, die für die Bauleitplanung von Bedeutung sind. Berücksichtigt werden auch mögliche Planungsalternativen einschließlich der so genannten „Nullvariante“.

In den Umweltbericht fließen die Ergebnisse des Schalltechnischen Gutachtens (nts 2006) sowie des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags ein.

8.2 Kurzdarstellung der Planung

Der Bebauungsplan Nr. 487 schafft die planerischen Voraussetzungen zur Einrichtung eines Haltepunktes für die Regionalbahn Münster-Coesfeld. Das Plangebiet umfasst insgesamt eine Fläche von knapp 1 ha. Der Bebauungsplan setzt die Bahnanlagen zur Errichtung des Haltepunktes, die Verkehrsflächen einschließlich 39 Stellplätze sowie Flächen für Ausgleichsflächen fest. Die verkehrliche Erschließung des Gebietes erfolgt von der Pienersallee. Die Festsetzung der Verkehrsflächen bereitet eine Anbindung an potenziell zu entwickelnde Wohn- und Gewer-

beflächen im Nordosten des Plangebietes vor.

Die Planung kann in gestufter Form umgesetzt werden (vgl. Kap. 6.2). Während in einer ersten Stufe eine Minimalvariante als Startphase angedacht ist, berücksichtigen die weiteren Stufen die in der Nachbarschaft geplante Wohnbauentwicklung bzw. Erschließung sowie die Anbindung an das Gewerbegebiet Nottulner Landweg.

8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

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

Tabelle 1:

Schutzgut	fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes
Menschen / Gesundheit	Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmeverordnung (24. BImSchV) Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 (VLärmSchR 97) DIN 18005 Teil 1 (technisches Regelwerk) 22. BImSchV
Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	Bundesnaturschutzgesetz (Eingriffsregelung)
Wasser	Wasserhaushaltsgesetz , Landeswassergesetz (§ 99 LWG)
Klima/Luft	22. BImSchV
Landschaft	Bundesnaturschutzgesetz (Eingriffsregelung)

Das Bebauungsplangebiet liegt innerhalb der Gebietskulisse des im Aufstellungsverfahren befindlichen Landschaftsplanes 3 „Roxeler Riedel“. Rechtswirksame Darstellungen und Festsetzungen liegen daraus noch nicht vor.

Die Art und Weise, wie die fachgesetzlichen Ziele im Rahmen der Planung berücksichtigt werden, wird jeweils bei den einzelnen Schutzgütern dargelegt.

8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose

8.4.1 Menschen

Umweltbeschreibung /-bewertung

Die Planung tangiert im Norden einzelne Wohngebäude entlang der Pienersallee. Da für diese Gebäude kein Bebauungsplan vorliegt, erfolgt eine Kategorisierung gemäß Baunutzungsverordnung nach der Bestandssituation. Demnach sind die Wohngebäude östlich der Pienersallee vergleichbar einem Allgemeinen Wohngebiet einzustufen. Im Westen und Osten des Gebietes befinden sich landwirtschaftliche Hofflächen.

Neben den bestehenden Bauflächen ist auch ein geplantes Wohngebiet nordöstlich des Plangebietes zu berücksichtigen.

Vorbelastungen durch Immissionen:

Immissionsempfindliche Nutzungen sind innerhalb des Plangebietes selber nicht vorhanden. Die benachbarten Wohngebäude an der Pienersallee sind Lärmbelastungen durch den Straßen- und Schienenverkehr ausgesetzt.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Die Beurteilung der mit dem Vorhaben verbundenen Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage des Schalltechnischen Gutachtens (nts 2006).

Öffentliche Parkplätze sind dem öffentlichen Straßenverkehr zuzurechnen und somit nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu berechnen und zu beurteilen. Lärmtechnisch handelt es sich bei der Baumaßnahme um einen Neubau im Sinne der 16. BImSchV, so dass bei einer Überschreitung der festgelegten Richtwerte Lärmschutz zu gewähren ist. Zum Vorteil der Anwohner wurden der Neubau des Parkplatzes und die geplante Zufahrtsstraße als zusammenhängende Einheit betrachtet. Berechnungsgrundlage zur Ermittlung der Beurteilungspegel sind die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90). Der Berechnung liegt eine Geschwindigkeit von 30 km/h zu Grunde. Darüber hinaus ist in der Ausbauphase 3 keine unmittelbare Anbindung des Haltepunktes an die Pienersallee für Busse vorgesehen und insofern nicht in die Berechnung eingestellt.

Nach den Berechnungsergebnissen des Schalltechnischen Gutachtens werden an den Gebäuden Pienersallee 55 und 57 die Immissionsgrenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet an den der Planung zugewandten Fassaden teilweise überschritten (vgl. Tabelle), so dass an diesen Gebäuden Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutzmaßnahmen vorliegen. Die Überschreitungen bewegen sich im Rahmen von 0,1 bis 1,9 dB(A) und treten nur nachts auf. Zudem ergibt sich eine Überschreitung der Grenzwerte für den Außenwohnbereich des Gebäudes Pienersallee Nr. 55 (tagsüber). Maßgeblich für die Überschreitungen sind die Emissionen des Busverkehrs. In den Planungsphasen 1 und 2, d.h. bei ausschließlicher Anfahrt durch PKW, werden die maßgeblichen Immissionswerte noch nicht überschritten. Anspruchsvoraussetzungen sind zu diesem Zeitpunkt noch nicht gegeben.

Tabelle 2:

Beurteilungspegel Verkehrslärm gemäß Verkehrslärmschutzverordnung unter Zugrundelegung der Realisierung der 3. Planungsphase		
Immissionsort (max. belasteter Immissionspunkt)	Immissionspegel Tag / Nacht [dB(A)]	Immissionsgrenzwert (WA) Tag / Nacht [dB(A)]
Pienersallee 55 I.-Punkt 2.1 (SO) EG 1. OG	57,8 / 50,9 57,1 / 50,2	59 / 49 59 / 49
Pienersallee 55 I.-Punkt 2.5 Außenwohnbereich	60,1 / -	59 / -
Pienersallee 57 I.-Punkt 1.3 (SO) EG 1. OG	56,0 / 49,1 56,0 / 49,1	59 / 49 59 / 49

Zum Schutz der Wohngebäude ist vorrangig aktiver Lärmschutz in Betracht zu ziehen. Im Rahmen des Lärmgutachtens wurden die hierfür erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen ermittelt. Zum Schutz der Bebauung wäre nördlich der Zufahrtsstraße eine Lärmschutzwand von ca. 2,5 bis 3,0 m Höhe und ca. 55 m Länge erforderlich. Aufgrund der vorhandenen Zufahrt zum Gebäude Pienersallee 55 kann jedoch keine durchgehende Lärmschutzwand errichtet werden, so dass aus Sicht des Gutachters ein ausreichender aktiver Lärmschutz nicht gewährleistet werden kann. Auf aktiven Lärmschutz wird daher verzichtet. Die betroffenen Anwohner können insofern nach § 42 BImSchG passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Lüftungsanlagen) nach den Regelungen der 24. BImSchV verlangen. Dies bezieht auch Entschädigungen für die erhebliche Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen nach Maßgabe der Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 mit ein. Der Bebauungsplan enthält einen Hinweis auf die o. g. Ansprüche.

Die Überschreitung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV beschränkt sich an den betreffenden Gebäuden auf einzelne Fassadenabschnitte in unmittelbarer Nachbarschaft zur geplanten Er-

schließung des DB-Haltepunktes. An beiden Gebäuden verbleiben aber an den nach Süden gewandten Gebäudeseiten auch weiterhin Bereiche, die keiner Überschreitung der Grenzwerte unterliegen. Eine verträgliche Lüftung ist hier über die Fenster gewährleistet.

Im Hinblick auf die in der Bauleitplanung als Vorsorgestandard heran zu ziehenden Orientierungswerte der DIN 18005 würden im Bereich des nordöstlich geplanten Wohngebietes die anzusetzenden Orientierungswerte überschritten. Im entsprechenden Bauleitplanverfahren sind zukünftig entsprechende Vorkehrungen (z.B. Abstände, Lärmpegelbereiche) zum Schutz vor Schallimmissionen zu treffen.

8.4.2 Pflanzen und Tiere / Biologische Vielfalt (Eingriffsregelung)

Umweltbeschreibung /-bewertung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst überwiegend Ackerflächen. Lediglich entlang der Bahngleise sowie dem grabenartigen Gewässerlauf sind etwas artenreichere Vegetationsbestände anzutreffen. Eine besondere Bedeutung/Schutzwürdigkeit für die Tier- und Pflanzenwelt ist nicht erkennbar.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Im Rahmen der Realisierung der Planung werden ehemals offenporige, versickerungsfähige Flächen zu einem wesentlichen Teil durch Verkehrsflächen versiegelt. Damit werden diese Bereiche dem Naturhaushalt auf Dauer entzogen, so dass Eingriffe in Natur und Landschaft entstehen. Es werden jedoch überwiegend geringwertige Biotoptypen (zum Großteil Ackerflächen) im Rahmen der Planung in Anspruch genommen. Streng geschützte Arten oder Schutzgebiete von europäischer Bedeutung (FFH-Gebiete/Vogelschutzgebiete) sind nicht betroffen.

Mit der Planung erhöht sich die Versiegelung von derzeit ca. 3,6 % auf ca. 42,6 % (ohne Berücksichtigung der Gleisanlage). Unter Berücksichtigung der innerhalb des Plangebietes vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere der Aufhebung der Verrohrung des Gewässerlaufs Nr. 332.4000.400 im Bereich der geplanten Ausgleichsfläche, verbleibt ein Kompensationsdefizit von ca. 0,4 ha, das außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes in der Hohen Ward (Gemarkung Hiltrup, Flur 35, Flurstück 694) nachgewiesen wird. Auf der Ausgleichsfläche in der Hohen Ward ist die Extensivierung von Grünlandflächen vorgesehen. Nach Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen ist davon auszugehen, dass der Eingriff vollständig kompensiert wurde und erheblich nachteilige Umweltauswirkungen nicht zurückbleiben.

8.4.3 Boden

Umweltbeschreibung /-bewertung

Im Plangebiet liegen staunässegeprägte Parabraunerden und Pseudogleye, in Gewässernähe auch Grundwasserböden (Gleye) vor. Im Hinblick auf die natürlichen Bodenfunktionen nach dem Bundesbodenschutzgesetz, z.B. als Lebensgrundlage für Mensch, Tier und Pflanze bzw. als Bestandteil des Naturhaushaltes hat das Gebiet eine mittlere bis hohe Bedeutung. Das landwirtschaftliche Ertragspotenzial ist bei Bodenwertzahlen von 60 Punkten als vergleichsweise hoch zu bewerten. Eine besondere Schutzwürdigkeit der Böden im Sinne der Bewertung des Geologischen Dienstes NRW liegt nicht vor. Bodenverunreinigungen oder Altlasten/-verdachtsflächen sind nicht bekannt.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Im Rahmen der Planung kommt es durch den Bau der Verkehrsflächen zu einer Neuversiegelung des Bodens mit einem Umfang von rd. 39 % (ohne Berücksichtigung der Gleisanlagen). Zugleich geht mit der baulichen Nutzung des Areals dauerhaft landwirtschaftlich genutzte Fläche verloren. Im Hinblick auf den im Baugesetzbuch geforderten schonenden Umgang mit Boden wird durch die kompakte Planung sichergestellt, dass Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß begrenzt bleiben.

Die unvermeidlichen Eingriffe in den Bodenhaushalt werden im Rahmen der Eingriffsregelung in

die Bilanzierung eingestellt und ausgeglichen.

8.4.4 Wasser

Umweltbeschreibung /-bewertung

Das Gebiet wird durch den namenlosen Wasserlauf Nr. 332.4000.400 gequert, der im weiteren Verlauf dem Meckelbach zufließt. Das Gewässer verläuft in einem grabenartigen Profil und ist zwischen Bahnlinie und Pienersallee verrohrt.

In Gewässernähe ist mit oberflächennahem Grundwasser zu rechnen.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Der Gewässerlauf wird durch eine vorgesehene Anbindungsstraße an das Gewerbegebiet Not-tulner Landweg gequert. Bei Realisierung der Querung ist eine wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 99 Landeswassergesetz erforderlich.

Im Zuge des Ausbaus der Ausgleichsmaßnahmen ist die Offenlegung des verrohrten Gewässerabschnittes auf einer Länge von 35 m vorgesehen.

Die Entwässerung des Haltepunktes erfolgt nach Zwischenspeicherung in einem Stauraumkanal in den Wasserlauf Nr. 332.4000.400. Die qualitativen Anforderungen an die Einleitung werden im Rahmen der Einleitungserlaubnis sichergestellt.

Im Hinblick auf das Grundwasser ergibt sich durch die Versiegelung eine gewisse Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes, da eine Versickerung des Niederschlagswassers auf Grund der Bodenverhältnisse nicht möglich ist.

Die unvermeidlichen Eingriffe in den Wasserhaushalt werden im Rahmen der Eingriffsregelung in die Bilanzierung eingestellt und ausgeglichen.

8.4.5 Klima / Luft

Umweltbeschreibung /-bewertung

Dem Plangebiet kommt im Hinblick auf die klimatischen Funktionen aufgrund der offenen Lage keine besondere Bedeutung zu. Hinsichtlich der Luftqualität liegen keine Erkenntnisse über Belastungen vor, die über der üblichen Grundbelastung für Münster liegen.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Die mit der Planung verbundene Versiegelung führt nicht zu erheblichen Auswirkungen auf das örtliche Klima. Eine nennenswerte Beeinträchtigung der Lufthygiene ist durch den zusätzlichen Verkehr nicht zu erwarten. Die für die Lufthygiene relevanten Grenzwerte der 22. BImSchV werden durch die Planung nicht tangiert.

8.4.6 Landschaft

Umweltbeschreibung /-bewertung

Der Planungsraum wird durch Ackerflächen und Verkehrswege (Bahntrasse, Pienersallee) bestimmt. Angrenzend befinden sich zwei landwirtschaftliche Höfe sowie zum Wohnen genutzte Gebäude an der Pienersallee. Besonders erhaltenswerte landschaftliche Elemente sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Die Planung führt zu einer Inanspruchnahme von Flächen, die sich im Übergang zur freien Landschaft befinden. Die Lage im Landschaftsraum ist durch die Infrastrukturvorgaben vorbestimmt. Durch die Anpflanzung von Bäumen und die Anlage von Ausgleichsflächen erfolgt ein angemessener Beitrag zur landschaftlichen Einbindung des Haltepunktes Roxel. Eine weitere Einbindung des Haltepunktes in den Siedlungszusammenhang erfolgt im Rahmen der beab-

sichtigten Wohnbauentwicklung unmittelbar nördlich des Haltepunktes.

8.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Umweltbeschreibung /-bewertung

Zu berücksichtigende Kulturgüter oder sonstige Sachgüter sind mit Ausnahme der landwirtschaftlichen Nutzflächen im Plangebiet nicht vorhanden bzw. werden in die Planung integriert (Bahntrasse).

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung

Eine Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen ist bei Realisierung der Planung unvermeidbar (vgl. § 1a (2) BauGB).

Hinsichtlich der möglichen Auffindung von Bodendenkmälern enthält der Bebauungsplan entsprechende Hinweise zur Berücksichtigung der Kulturgüter.

8.4.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter

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

8.4.9 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.

Aus der Planung ergeben sich nach den Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen an zwei nördlich des DB-Haltepunktes gelegenen Wohngebäuden. Aus technischen Erwägungen ist ein vorrangig zu gewährender aktiver Schallschutz nach Aussage des Gutachters nicht möglich. Stattdessen werden ein angemessener passiver Lärmschutz und Entschädigungszahlungen für den beeinträchtigten Außenwohnbereich gewährt.

8.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

Im Falle des Verzichtes auf die Planung ist von einer Erhaltung der landwirtschaftlichen Nutzflächen auszugehen. Eine Schienenanbindung des Ortsteils Roxel käme bis auf weiteres nicht zum tragen.

8.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die Lage des Standortes für einen Bahnhofsteil in Roxel ist im Rahmen der Fortschreibung des Flächennutzungsplans festgelegt worden. Auf der Ebene des Bebauungsplanes kommen keine grundsätzlichen anderweitigen Planungsmöglichkeiten in Betracht, die im Umweltbericht darzustellen wären.

8.7 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. Aus der Planung des Bebauungsplanes Nr. 487 ergeben sich ansonsten keine Hinweise auf konkret

durchzuführende Überwachungsmaßnahmen. Davon unabhängig unterrichten allerdings die zuständigen Behörden im Rahmen ihrer Mitwirkungspflicht die Stadt Münster, sofern sie im Zusammenhang mit der Durchführung des Bebauungsplans Erkenntnisse über erheblich nachteilige Umweltauswirkungen erlangt haben (§ 4 Abs. 3 BauGB).

8.8 Zusammenfassung

Die Stadt Münster plant im Verlauf der Bahnstrecke Münster-Coesfeld die Errichtung eines Schienenhaltepunktes für den Ortsteil Roxel. Durch einen Bebauungsplan sollen durch die Festsetzung entsprechender Verkehrsflächen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Bestandteil des Haltepunktes ist die zugehörige Infrastruktur in Form von Stellplätzen für Pkw und Fahrräder, Busanbindung etc. Perspektivisch soll über die Flächen des Haltepunktes auch das Gewerbegebiet Nottulner Landweg angebunden werden. Südlich und westlich des Haltepunktes werden Flächen für Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt.

Mit der Realisierung der Planung sind Lärmimmissionen verbunden, die zu Anspruchsvoraussetzungen nach der Verkehrslärmschutzverordnung an benachbarten Wohngebäuden führen. Zur Minderung der Beeinträchtigung sind passive Maßnahmen an den Gebäuden vorgesehen. Vorrangig zu prüfende aktive Lärmschutzmaßnahmen werden aus technischen Gründen nicht in Betracht gezogen.

Die mit der Planung einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen innerhalb und außerhalb des Geltungsbereiches kompensiert. Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme erfolgt auch die Öffnung eines rd. 35 m langen Grabens zwischen Bahnstrecke und Pienersallee.

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. Von einzelnen Anwohnern im Bereich der Pienersallee müssen hinsichtlich der Lärmimmissionen im gesetzlich zulässigen Rahmen Verschlechterungen gegenüber der heutigen Situation hingenommen werden.

9. 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 Ziele führen sollten, hilfsweise die Enteignung.

Die Verwirklichung des Bebauungsplanes wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet 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 **24.10.2007** als Satzung beschlossenen Bebauungsplan Nr. 487: Roxel – Pienersallee, neuer DB-Haltepunkt

Münster, **25.10.2007**

Tillmann (L.S.)
Dr. Tillmann
Oberbürgermeister