STADT MÜNSTER
Stadtplanungsamt

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 629: Wolbeck – Hiltruper Straße / Neuer WLE-Haltepunkt „Wolbeck“

Anlage 2 zur Vorlage Nr. V/0580/2024

Inhalt Seite

1 Planungsanlass / Planungsgrundlagen 2
2 Geltungsbereich 2
3 Planungsrechtliche Situation 2
3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan 2
3.2 Bestehendes Planungsrecht 2
3.3 Planfeststellungsverfahren 2
4 Räumliche und strukturelle Situation 3
5 Planungsziele 3
6 Inhalte des Bebauungsplans 4
7 Lärmimmissionen 4
8 Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gem. § 2 a BauGB 6
8.1 Rahmen der Umweltprüfung 6
8.2 Kurzdarstellung der Planung 7
8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes 7
8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose 8
8.4.1 Menschen und menschliche Gesundheit 8
8.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt 10
8.4.3 Fläche und Boden 16
8.4.4 Wasser 16
8.4.5 Klima / Luft 16
8.4.6 Landschaft / Ortsbild 17
8.4.7 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter 17
8.4.8 Wechselwirkungen 18
8.4.9 Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen 18
8.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante) 18
8.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten 18
8.7 Überwachung (Monitoring) 18
8.8 Zusammenfassung 19
9 Flächenbilanz 20
10 Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen 20

1 Planungsanlass / Planungsgrundlagen

Mit dem Ziel der Verlagerung des Individualverkehrs auf die Schiene wurde 2020 das Planfeststellungsverfahren zur Reaktivierung der WLE-Strecke (Westfälische Landes-Eisenbahn) Münster-Sendenhorst durch die Bezirksregierung Münster eingeleitet. Mit dem Verfahren soll eine direkte Zugverbindung zwischen Sendenhorst und Münster für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geschaffen werden. Neben dieser regionalen Verbindung als Ziel soll auch das SPNV-Angebot innerhalb Münsters durch die Reaktivierung der WLE-Strecke an Attraktivität gewinnen. In diesem Kontext sollen die zukünftigen Haltepunkte mit der erforderlichen Infrastruktur ausgebaut werden. Dies umfasst z. B. die Herstellung von Wartehäusern oder Fahrradabstellanlagen. Mit diesem Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen der insgesamt fünf Haltepunkte im Stadtgebiet entlang der WLE-Strecke geschaffen.

Der Aufstellungsbeschluss wurde am 14.06.2022 vom Rat der Stadt Münster beschlossen. Der Bebauungsplan wird im Vollverfahren aufgestellt.

2 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird begrenzt durch

- die planfestgestellte Gleisanlage im Süden
- die Hiltruper Straße im Westen
- unbeplanten Innenbereich im Norden und Osten

Innerhalb des Gebietes liegen folgende Grundstücke:

Gemarkung Wolbeck-Stadt, Flur 1, Teile der Flurstücke 274, 1728 und 2752.

Die Flächen befinden sich zum Teil im Eigentum der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH. Die öffentliche Nutzung der Flächen wird vertraglich gesichert.

3 Planungsrechtliche Situation

3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Die Aufstellung eines Bebauungsplans unterliegt dem Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan (FNP). Der wirksame FNP der Stadt Münster stellt für den betreffenden Bereich Bahnhof/Haltepunkt dar. Dem Entwicklungsgebot wird somit entsprochen.

3.2 Bestehendes Planungsrecht

Der Geltungsbereich liegt im unbeplanten Innenbereich. Die Zulässigkeit von Vorhaben richtet sich daher bisher nach §34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile). Eine Umsetzung des Vorhabens ist mit dem bestehenden Planungsrecht nicht möglich. Deshalb wird dieser Bebauungsplan aufgestellt.

3.3 Planfeststellungsverfahren

Die Bezirksregierung Münster hat im Jahr 2020 das durch die WLE beantragte Planfeststellungsverfahren für die Reaktivierung der WLE-Strecke Sendenhorst –Münster

eingeleitet. Im Geltungsbereich der Planfeststellung und somit in der Zuständigkeit der Bezirksregierung Münster liegen die Gleisanlagen sowie die Bahnsteige inklusive Rampen an den Haltepunkten. In der Zuständigkeit der Stadt Münster stehen darüberhinausgehende Ausstattungen, zusätzliche verkehrliche Anbindungen und Stellplätze. Deshalb werden diese Inhalte im vorliegenden Bebauungsplanverfahren geregelt.

Die in der Planzeichnung zum Bebauungsplan in Lila dargestellten Flächen der Planfeststellung überlagern sich zum Teil mit den Flächen des Bebauungsplanes. Innerhalb dieser überlagernden Flächen liegen Baustelleneinrichtungsflächen für die Umsetzung der Planfeststellung.

Die Umsetzung des Bebauungsplans erfolgt erst nach Beendigung der WLE-Baumaßnahmen und damit erst sobald die Entbehrlichkeit deren Baustelleneinrichtungsflächen gegeben ist.

4 Räumliche und strukturelle Situation

Der Haltepunkt Wolbeck liegt zentral im Ortsteil und ist der südöstlichste Haltepunkt im Münsteraner Stadtgebiet. Die Umgebung ist geprägt von großflächigem Einzelhandel und Wohnbebauung, sowohl Mehrfamilienhäuser als auch Einfamilienhäuser. Die Gleisanlagen sowie die Hiltruper Straße trennen diese beiden Nutzungen. In wenigen hundert Metern Entfernung liegen das Schulzentrum (westlich) und der Marktplatz (nördlich). Im Osten grenzt das Jugendzentrum „Bahnhof Wolbeck“ an. Nördlich grenzt das Plangebiet an die Südgärten der Wohnbebauung.

Bisher ist die Fläche eine Brachfläche, die Gebüsche, Wiese und Schotterflächen aufweist. Informell wird die Fläche als Stellplatz genutzt.

5 Planungsziele

Mit dem Bebauungsplan Nr. 629 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den WLE-Haltepunkt „Wolbeck“ geschaffen werden. Die Planungsziele werden maßgeblich durch den verkehrstechnischen Entwurf bestimmt. Aus diesem leitet sich das Ziel ab, neben der Herrichtung des Haltepunktes inklusive der erforderlichen Infrastruktur auch die Anbindung des Haltepunktes an das Busnetz zu erreichen. Maßgebliches Ziel für diesen Haltepunkt ist dabei insbesondere die Verknüpfung des Bahn- und Bus-/Radverkehrs. Dafür wird eine Verbindung zwischen der Hiltruper Straße und der Straße „Am Steintor“ für Busse geschaffen. Zusätzlich sind mehrere Stellplatzangebote für PKW und Fahrräder geplant. Hierzu soll im Bebauungsplan lediglich der planungsrechtliche Rahmen geregelt werden, um die konkrete Ausgestaltung des Haltepunktes dem verkehrstechnischen Entwurf zu überlassen und damit auch eine entsprechende Flexibilität in Bezug auf künftige Bedürfnisse zu gewährleisten. Im Sinne einer Angebotsplanung werden nach aktuellem – und dieser Planung zugrundeliegenden – verkehrstechnischen Entwurf 14 öffentliche Stellplätze für PKWs vorgesehen. Um ein möglichst breites Mischangebot bereitzustellen, sind hierin je zwei Behinderten- und Elektro- sowie vier Carsharing-Stellplätze inkludiert. Hinzu kommen 40 Fahrradanlehnbügel, 15 Bike-Sharing-Stellplätze, 2 Leezenboxen für je 120 Fahrräder und 2 Lastenrad-Stellplätze.

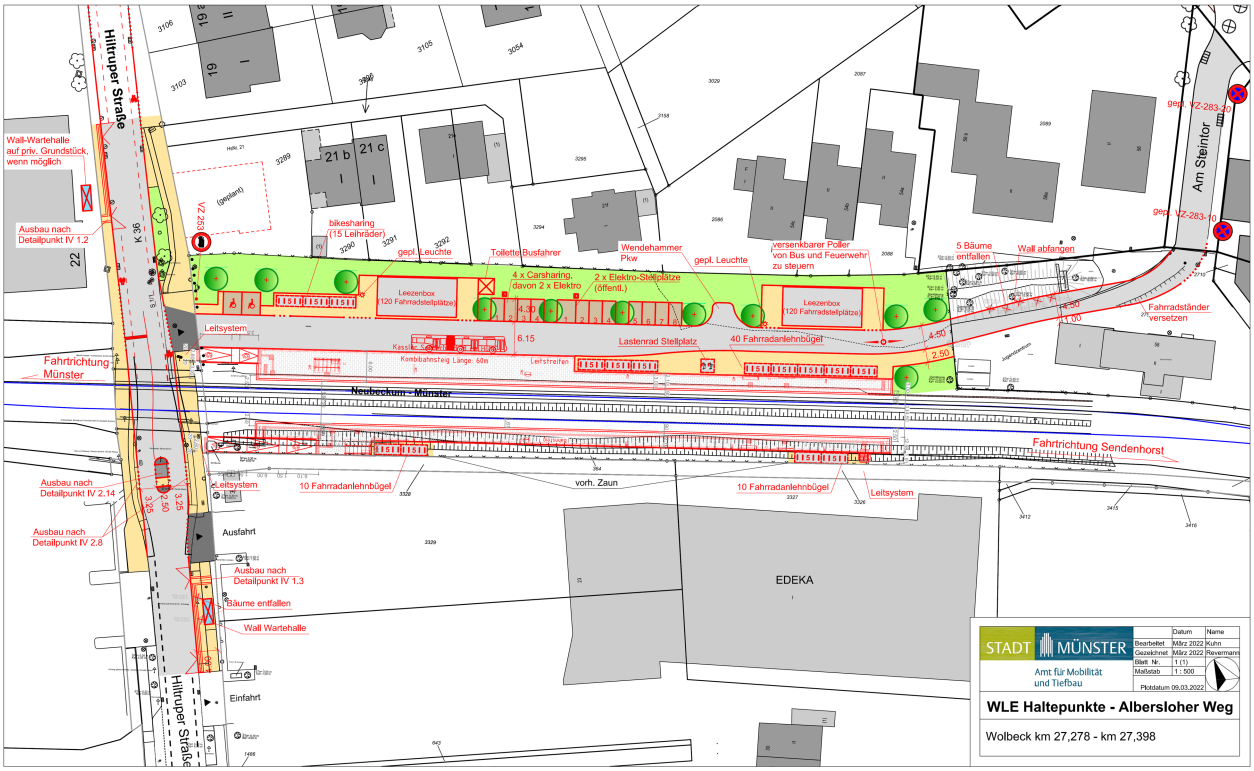


Abbildung 1: verkehrstechnischer Entwurf (Stand 09.03.2022)

6 Inhalte des Bebauungsplans

Basierend auf dem durch das Amt für Mobilität und Tiefbau erstellten verkehrstechnischen Entwurf wird für den überwiegenden Teil des Geltungsbereichs die Nutzung „öffentliche Verkehrsfläche“ festgesetzt. Angrenzend zur nördlichen Bestandsbebauung werden zusätzlich öffentliche Grünflächen festgesetzt, um einen Übergang der öffentlichen Verkehrsfläche zum privaten Gartenbereich zu schaffen. Darüber hinaus dienen diese Grünflächen zum Teil der Entwässerung des anfallenden Regenwassers. Dies wird voraussichtlich durch Entwässerungsmulden realisiert.

Damit die konkrete Ausgestaltung der Verkehrsfläche nicht zu sehr durch den Bebauungsplan definiert und somit eingeschränkt wird, sind die Festsetzungen für die öffentliche Verkehrsfläche auf die reine Ausweisung als öffentliche Verkehrsfläche begrenzt. So bleibt innerhalb dieser Flächen ein Entwicklungsspielraum, um auf spätere Bedarfe reagieren zu können.

Außerdem sind die Flächen, in der die Planfeststellung erfolgt, nachrichtlich dargestellt.

7 Lärmimmissionen

Für den Bebauungsplan wurden von dem Ingenieurbüro nts die von dem Haltepunkt in der Nachbarschaft verursachten Verkehrsgeräusche untersucht. Die in dem Gutachten berücksichtigten Verkehrsgeräusche werden verursacht durch den Schienenverkehr auf der WLE-Bahnstrecke, durch Kfz- und Busverkehr auf den Verkehrsflächen und der Pkw-Stellplatzanlage (P&R-Stellplätze und Car-Sharing-Stellplätze) innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sowie durch zu erwartende planbedingte Mehrverkehre auf den Straßen in der Nachbarschaft außerhalb des Plangebiete.

Bei dem nördlich an das Plangebiet angrenzenden Gebiet, einem unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB ist die Art der Nutzung nicht eindeutig einer Baugebietskategorie der BauNVO zuzuordnen. Während Teile als Mischgebiet eingestuft werden können, wird insbesondere der innere Bereich des Quartiers eher als Allgemeines Wohngebiet gewertet. Entsprechend erfolgte im Lärmgutachten neben der Betrachtung der Mischgebietswerte auch eine Bewertung als Allgemeines Wohngebiet.

Für weite Teile der angrenzenden Bebauung werden sowohl die jeweiligen Grenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts für Mischgebiete als auch die Grenzwerte für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts eingehalten. Die Lärmwerte liegen zwischen 50 dB(A) und 64 dB(A) tags sowie 40 dB(A) und 52 dB(A) nachts an den direkt nördlich an den Bahnhaltepunkt angrenzenden Gebäuden (tlw. festgesetztes Mischgebiet).

Bei dem Gebäude Hiltruper Straße 21 ist eine detailliertere Betrachtung erforderlich. Auch für dieses Gebäude wird sowohl eine Bewertung als Mischgebiet als auch als Allgemeinen Wohngebiets geführt. Auch wenn, aufgrund des räumlichen Kontextes mit direkten Gegenüber eines Drogeriemarktes samt Fleischers eine Einstufung als Mischgebiet zugänglich ist, kann auch eine Zugehörigkeit zum Allgemeinen Wohngebiet nicht ausgeschlossen werden. An diesem Immissionsort werden im 2. Obergeschoss Lärmpegelwerte von 60 / 50 dB(A) tags/nachts prognostiziert. Die zugehörigen Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 / 54 dB(A) werden somit um 4 dB(A) unterschritten, die Immissionsgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts jedoch um 1 dB(A) überschritten. Aus dieser Überschreitung von aufgerundet 1 dB(A) im 2. OG der Südfassade des Gebäudes ergibt sich ein Anspruch auf Lärmvorsorge i.S.d. 16. BImSchV für diesen Immissionsort.

Die höchsten Lärmpegel an einer planungsrechtlich festgesetzten WA-Nutzung wurden im ursprünglichen Gutachten mit 57/ 45 dB(A) am Petersdamm 3 prognostiziert. Die Lärmpegel liegen damit zwar über den Orientierungswerten der DIN 18005 von 55 dB(A)tags, jedoch auch um 2 bzw. 4 dB(A) unterhalb der Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59/ 49 dB(A). Die prognostizierten Pegelzunahmen durch die planbedingten Mehrverkehre liegen weit unter 1 dB(A) und sind damit nicht erheblich.

Auf Basis der in der Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Hinweise, Bedenken und Anregungen aus der Öffentlichkeit ist vom Ingenieurbüro nts eine ergänzende lärmtechnische Stellungnahme verfasst worden, in der u. a. zusätzlich auch die Außenwohnbereiche (z. B. Terrassen, Gartenlauben etc.) der nördlich angrenzenden Wohngebäude untersucht worden sind. Darüber hinaus erfolgte eine Anpassung des Immissionsortes 06.01 (Petersdamm 2/ 2a), sodass die im Bebauungsplan Nr. 509 „Wolbeck - Am Steintor / Petersheide / Petersdamm“ festgesetzte Baugrenze sowie das zwischenzeitlich neu errichtete Wohngebäude berücksichtigt werden. Im Ergebnis wird dargelegt, dass die Immissionsgrenzwerte von Mischgebieten und allgemeinen Wohngebieten weitestgehend eingehalten werden. Dies ist auch dann der Fall, wenn sich die Anzahl der im verkehrstechnischen Entwurf vorgesehenen Stellplätze sowie der damit verbundene Mehrverkehr verdoppeln würden. Ein ggfs. künftig aufkommender Hol- und Bringverkehr ist aus lärmtechnischer Sicht ebenso wenig kritisch, da die maßgebliche Lärmquelle der Bahnverkehr darstellt. Lediglich an dem Immissionsort an der Hiltruper Straße 21 zeigen sich zusätzlich zu den Überschreitungen an der Fassade auch für den Außenwohnbereich des 2. Obergeschosses (Balkone) Überschreitungen der Grenzwerte in der Betrachtung als Allgemeines Wohngebiet um

3 dB(A) im relevanten Tagzeitraum. Daher werden auch hier Anspruchsvoraussetzungen ausgelöst.

Aus der Zusammenschau der Ergebnisse aus dem Immissionsgutachten und der ergänzenden schalltechnischen Stellungnahme folgt insofern ein Anspruch auf Lärmvorsorge i.S.d. 16. BImSchV für das Gebäude Hiltruper Str. 21. Gemäß dem Grundsatz „aktiver vor passiver Schallschutz“ ist geprüft worden, ob im vorliegenden Fall ein aktiver Schallschutz verhältnismäßig umgesetzt werden kann. Als aktive Schallschutzmaßnahme würde grundsätzlich lediglich die Errichtung einer Lärmschutzwand infrage kommen. Da nur ein Gebäude eine Anspruchsvoraussetzung aufweist, wäre aufgrund der zu realisierenden Höhe und der erforderlichen Überstandslängen des Schallschirms aktiver Schallschutz aus städtebaulichen, wirtschaftlichen und aus Gründen der Flächenverfügbarkeit nicht verhältnismäßig. Aus diesem Grund erfolgt eine passive Lärmvorsorge.

Insgesamt bestehen unter Beachtung des Anspruchs auf passive Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV an der Hiltruper Str. 21 aus immissionsschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Errichtung des neuen WLE-Haltepunktes „Wolbeck“.

8 Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gem. § 2 a BauGB

8.1 Rahmen der Umweltprüfung

Der Umweltbericht ist auf Basis einer Umweltprüfung gemäß der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a des Baugesetzbuches erstellt worden. Der Maßstab für die Bewertung der Umweltauswirkungen sind die im Baugesetzbuch sowie in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes.

Als Datengrundlage für den Umweltbericht dienen das Umweltkataster Münster sowie verschiedene Fachbeiträge und Gutachten, auf die im jeweiligen Kapitel Bezug genommen wird. Diese Quellen sind im Folgenden aufgelistet:

LANUV (2021): Fachinformationssystem Klimaanpassung im Internet: http://www.klimaanpassung-karte.nrw.de/?feld=urbane%20R%C3%A4ume&param=Klimaanalyse

Nts (2023): Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 629 Wolbeck – Hiltruper Straße / Neuer WLE-Haltepunkt „Wolbeck“. Bericht Nr. 0222 0065-1.

PlanU GbR Landschafts- und Umweltplanung (2021): Artenschutzprüfung (Stufe II): Anlage der Haltestellen der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH (WLE) zwischen Münster und Sendenhorst

Stadt Münster, Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit (2023): FFH-Verträglichkeitsvorprüfung zum Bebauungsplan Nr. 629 Wolbeck – Hiltruper Str. / Neuer WLE-Haltepunkt

Umweltdaten Münster 2014/2015 https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/vo0050.php?__kvonr=2004041141

Umweltkataster der Stadt Münster im Internet: (http://www.muenster.de/verkehr_umwelt.html / Umweltkataster

Der Untersuchungsraum wurde jeweils so weit gefasst, wie Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter zu erwarten sind, d. h. diese reichen auch über den eigentlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 629 hinaus.

8.2 Kurzdarstellung der Planung

Mit dem Bebauungsplan Nr. 629 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Busanbindung und die Infrastruktur des WLE-Haltepunktes „Wolbeck“ geschaffen werden. Geplant sind mehrere Stellplatzangebote für PKW und Fahrräder sowie eine Verbindung zwischen der „Hiltruper Straße“ und der Straße „Am Steintor“ für Busse.

Gemäß den Planungszielen wird im Bebauungsplan Nr. 629 überwiegend öffentliche Verkehrsfläche sowie angrenzend zur nördlichen Bestandsbebauung öffentliche Grünläche festgesetzt, um einen Übergang zu den privaten Gartenbereichen zu schaffen.

8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

Von den Umweltschutzzielen in Fachgesetzen und –plänen sind für den vorliegenden Bebauungsplan neben den Umweltschutzzielen im Baugesetzbuch im Wesentlichen folgende relevant und zu berücksichtigen (in der jeweils aktuellen Fassung):

Schutzgut	**Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes**
Menschen und menschliche Gesundheit	▪ Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ▪ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19, Hrsg: Forschungsges. für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) - Oktober 2019 ▪ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) ▪ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)
Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	▪ Bundesnaturschutzgesetz i. V. m. FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) im Hinblick auf streng geschützte Arten sowie Eingriffsregelung i. V. m. den Regelungen des BauGB ▪ Leitfaden zur Durchführung von FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen in Nordrhein-Westfalen (MUNLV NRW 2002)
Fläche und Boden	▪ Bundes-/ Landesbodenschutzgesetz
Wasser	▪ Wasserhaushaltsgesetz, Landeswassergesetz NRW (Niederschlagswasserbeseitigung)
Klima / Luft	▪ Klimaanpassungsgesetz NRW
Landschaft	▪ Bundesnaturschutzgesetz (Eingriffsregelung i. V. m. den Regelungen des BauGB)
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	▪ Denkmalschutzgesetz NRW

Tabelle 1: 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.

Regionalplan

Das Plangebiet ist im Regionalplan Münsterland als allgemeiner Siedlungsbereich ausgewiesen. Der Schienenweg mit Haltepunkt ist dargestellt.

Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) stellt das Plangebiet als Fläche für Bahnanlagen sowie den Haltepunkt dar.

Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst zum größten Teil Flächen, die Bestandteile der Bahnhofsanlagen MS-Wolbeck waren. Die Um- bzw. Wiedernutzung dieser Flächen entspricht den Vorgaben des § 1a Absatz 2 BauGB, mit Grund und Boden sparsam umzugehen.

Folgen des Klimawandels

Zu den Folgen des Klimawandels gemäß § 1a Absatz 5 BauGB und wie diesen Folgen begegnet werden soll, erfolgen Ausführungen unter dem Punkt 8.4.5 Klima/Luft.

Schutzausweisungen und Vorgaben des Umwelt- und Naturschutzes

Schutzausweisungen liegen im Plangebiet nicht vor. Das nächstgelegene FFH- und Naturschutzgebiet „Wolbecker Tiergarten“ liegt östlich außerhalb des Plangebietes in weniger Entfernung als 300 m Luftlinie (s. Punkt 8.4.2).

Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt im Innenbereich und damit nicht innerhalb eines Landschaftsplangebietes.

Grünordnung Münster

Die Grünordnung stellt Siedlungsbereich sowie eine Grünverbindung entlang der Bahntrasse dar.

Sonstige Schutzwürdigkeiten

Die Gleisanlagen südlich außerhalb des Plangebietes sind als schutzwürdiger Biotop der Stadtbiotopkartierung Münster verzeichnet.

8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose

Es erfolgt eine schutzgutbezogene Beschreibung und Bewertung des Umweltzustands in der Bestandssituation sowie eine Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung. In dieser Auswirkungsprognose werden bei dem jeweiligen Schutzgut soweit relevant die Maßnahmen zur Vermeidung und Verhinderung sowie zur Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen genannt. Schwierigkeiten traten bei der Zusammenstellung der Angaben nicht auf.

8.4.1 Menschen und menschliche Gesundheit

Bestandssituation der Umwelt

Das Plangebiet umfasst zum größten Teil Flächen, die Bestandteile der Bahnhofsanlagen Wolbeck waren. Die Flächen wurden in der Vergangenheit als Holzlagerplatz und werden aktuell informell zum Parken sowie als Lagerfläche genutzt. Nördlich und östlich angrenzend befinden sich die Wohn- und Mischbebauung zwischen der Hiltruper Straße und der Straße Am Steintor sowie der ehemalige Bahnhof Wolbeck, der als Jugendzentrum genutzt wird.

Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung / Maßnahmen

Mit dem Bebauungsplan Nr. 629 werden die Voraussetzungen für die Infrastruktur und die Busanbindung des Haltepunktes geschaffen, d.h. es werden PKW- und Fahrradabstellmöglichkeiten sowie eine direkte Busanbindung und damit ein attraktiver Haltepunkt geschaffen.

Lärm

Im Rahmen eines Schalltechnischen Gutachtens zum Bebauungsplan Nr. 629 (nts, 2023) wurden die von dem Haltepunkt in der Nachbarschaft verursachten Verkehrsgeräusche gutachterlich untersucht. Beurteilungsgrundlage ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Die Verkehrsgeräusche werden verursacht durch den Schienenverkehr auf der WLE-Bahnstrecke sowie durch Pkw- und Busverkehr auf den Verkehrsflächen und der Pkw-Stellplatzanlage (P&R-Stellplätze und Car-Sharing-Stellplätze) innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans.

Die Ergebnisse der Untersuchungen zu den Geräuschimmissionen durch den Personennahverkehr auf der WLE-Bahnstrecke sowie durch die Fahr- und Parkgeräusche von Bussen und Pkw auf dem Gelände des geplanten Haltepunktes in Wolbeck zeigen, dass die an den einzelnen Immissionsorten geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV grundsätzlich an allen betrachteten Immissionsorten eingehalten bzw. unterschritten werden. Um aufgrund der nicht eindeutig identifizierbaren Art der baulichen Nutzung in dem durch einen Bebauungsplan nicht überplanten Bereich mögliche Schutzansprüche in jedem Falle zu gewährleisten, erfolgte ergänzend zu der Betrachtung als Mischgebiet eine Betrachtung des Bereichs als Allgemeines Wohngebiet mit niedrigeren Immissionsgrenzwerten. Auch in dieser Betrachtung werden die Immissionsgrenzwerte mit Ausnahme des Gebäudes an der Hiltruper Straße 21 eingehalten. Die Immissionsgrenzwerte werden hier tags und nachts um je 1 dB im 2. OG an der Südfassade überschritten sowie um 1 dB im 1. OG und um 3 dB im 2. OG im Außenwohnbereich (Balkone). Aus diesem Grund folgt ein Anspruch auf Lärmvorsoge gem. 16. BImSchV. Darüber hinaus sind in dem hier betrachteten Bereich nach den Bewertungsmaßstäben der 16. BImSchV keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu erwarten. Es besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge über das benannte Gebäude hinaus.

Zur Abwicklung des Busverkehrs zwischen der „Hiltruper Straße“ und der Straße „Am Steintor“ soll die Sackgasse „Am Steintor“ zwischen dem ehemaligen Bahnhof und der Straße „Am Steintor“ im Osten des Plangebiets für den Busverkehr geöffnet werden. Die Funktionsänderung der Sackgasse zu einer Durchgangsstraße für den Busverkehr wird als anerkannte Ausnahme von der bautechnischen Betrachtungsweise der 16. BImSchV betrachtet. In diesem Sonderfall einer Funktionsänderung von Sackgassen kann auch ohne eine unmittelbare bauliche Änderung Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge für einen baulich nicht geänderten Streckenbereich vorgesehen werden.

Die Berechnungsergebnisse nach der 16. BImSchV zeigen, dass sich je nach Lage des jeweiligen Immissionsortes der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche deutlich erhöhen kann - auch über 3 dB(A). Die erhöhten Beurteilungspegel für den Planungsfall liegen allerdings unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Die Kriterien nach § 1 Absatz 2 der 16. BImSchV für eine wesentliche Änderung einer Straße werden daher nicht erfüllt. Die Erhöhung der Beurteilungspegel bedarf allerdings einer planerischen Abwägung.

Aufgrund der Reaktivierung des Personennahverkehrs auf der WLE-Bahnstrecke sowie durch die Fahr- und Parkgeräusche von Bussen und Pkw auf dem Gelände des geplanten Haltepunktes sind in dem hier betrachteten Immissionsbereich nach den Bewertungsmaßstäben der 16. BImSchV keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu erwarten. Die Kriterien für eine wesentliche Änderung werden daher auch hier nicht erfüllt. Somit entsteht durch die Öffnung der Sackgasse „Am Steintor“ für den Busverkehr nach den Bewertungsmaßstäben der 16. BImSchV kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Weitere Informationen können dem Schalltechnischen Gutachten (nts, 2023) entnommen werden.

Während der Bauphase ist mit Störungen (z. B. durch Lärm, Licht, etc.) durch Baufahrzeuge und-maschinen zu rechnen. Als Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahme ist eine zügige und gebündelte Abwicklung der Bauaktivitäten anzustreben.

Weitere Aspekte, die für den Menschen relevant sind, wie z.B. Landschaft / Ortsbild und Kulturgüter werden in den zugehörigen Kapiteln thematisiert.

8.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt

Derzeitige Umweltsituation

Bestandskartierung nach Biotoptypen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst zum größten Teil Flächen, die Bestandteile der Bahnhofsanlagen MS-Wolbeck waren. Diese Bereiche wurden bis Anfang der 2000er Jahre jahrzehntelang als Sammelstelle für Holz aus den Wäldern im Süden von Münster genutzt. Seit ca. 2008 wurde diese Nutzung aufgegeben, so dass sich die Flächen in Teilen durch Sukzessionsentwicklung begrünt haben.

Für die Bestandserfassung wurde 2022 eine Kartierung nach Biotop-/ Nutzungstypen durchgeführt. Demnach wird der überwiegende Teil des Plangebiets von einer ruderalen Brachfläche vorwiegend mit Grasbewuchs eingenommen. Der anstehende Boden ist stark anthropogen überprägt, da er erheblich mit Bahnschotter vermischt ist. Die zur Hiltruper Straße orientierten Bereiche werden noch temporär als Lager- bzw. Pkw-Stellflächen genutzt und sind von verdichtetem Schotter ohne Bewuchs geprägt. Der östliche Teil des geplanten Geltungsbereichs, unmittelbar angrenzend an das alte ehemalige Bahnhofsgebäude, kennzeichnet sich durch vollversiegelte Flächen. Nördlich hiervon befindet sich ein bis zu rd. 2 m hoher Böschungsbereich an dessen Oberkante der Geltungsbereich des Bebauungsplans endet. Die Böschung ist mit mittelalten Hainbuchen sowie strauchartigen Ziergehölzen im Unterwuchs bestockt. Westlich an diesen Böschungsbereich anschließend hat sich ein dichtes, aus standortheimischen Straucharten bestehendes Gebüsch sukzessiv entwickelt. Etwas abseits hiervon hat sich eine Weide mittleren Alters als Einzelbaum, vermutlich ebenfalls durch Sukzession etabliert. Der Stammdurchmesser, gemessen in 1 m Höhe, beträgt rd. 40 cm.

Im Winter 22/23 wurde auf der Grundlage des Planfeststellungsverfahrens zur Reaktivierung der WLE-Trasse sowohl das Gebüsch als auch der Einzelbaum beseitigt. Diese Flächen sind für die Baustelleneinrichtung bzw. als temporäre Lagerflächen für Baumaterialien vorgesehen. Nach Beendigung der Baumaßnahmen soll gemäß Maßnahmenplan des Landschaftspflegerischen Begleitplans der Ursprungszustand wiederhergestellt werden.

Landschaftsökologische Bestandbewertung

Die landschaftsökologische Bewertung des Bestandes wurde auf der Grundlage des städtischen Bewertungsverfahrens zur Ermittlung von Eingriffen im Stadtgebiet durchgeführt. Aufgrund der Vorgabe des oben beschriebenen Sachverhalts wurden bei der landschaftsökologischen Bestandsbewertung die 2022 kartierten Biotopstrukturen bewertet.

Demnach erzielen der Gehölzbestand aus Hainbuchen auf der Böschung, die einzeln stehende Baumweide sowie das vorhandene Gebüsch mittlere Biotopwertigkeiten. Die sonstigen innerhalb des Geltungsbereichs vorhandenen Biotoptypen mit dem größten Flächenanteil verfügen aufgrund der starken Überprägung nur über relativ geringe Biotopwertigkeiten.

Für das rd. 0,3 ha große Plangebiet wurden im Rahmen der landschaftsökologischen Bewertung insgesamt 8.067 Werteinheiten ermittelt. Dies entspricht einer durchschnittlichen Wertstufe aller Biotoptypen von 2,63. Dieser relativ niedrige Wert ist Ausdruck der überwiegend sehr geringen Biotopqualitäten im Geltungsbereich des Bebauungsplans. 289 m² des Plangebiets (9,41 %) sind im Bestand vollständig versiegelt.

Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung / Maßnahmen

Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft / Ortsbild

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 629 werden hauptsächlich bislang intensiv genutzte Flächen und solche, deren Nutzungsaufgabe einige Zeit zurückliegt, überplant. Bezogen auf die Gesamtfläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind nur in untergeordnetem Maße Biotopstrukturen mittlerer Wertigkeit, wie das Gebüsch, der Einzelbaum sowie ein Teil des Hainbuchenbestandes auf der Böschung von der Maßnahme betroffen.

Die Eingriffe werden in erster Linie durch die vorgesehene Neuversiegelung bislang offenporiger Flächen hervorgerufen; diese beträgt 2.228 m² bzw. 72,57 %.

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wurden historisch gesehen intensiv als Bahnhofsgelände / Lager genutzt. Die inzwischen in Teilen eingestellte Nutzung hat im Hinblick auf das Ortsbild keine wesentliche Änderung mit sich gebracht. Insofern geht mit dem Umbau des Bereichs zu Verkehrsflächen mit randlicher Eingrünung (Öffentliches Grün) keine gravierende Veränderung des Ortsbildes einher. Lediglich im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes bringt der Verlust eines Teils der vorhandenen Hainbuchen geringe Veränderungen mit sich, indem das Bahnhofsgebäude im nordwestlichen Bereich freigestellt wird. Diese sind jedoch als unbedeutend zu beurteilen.

Maßnahmen zur Eingriffsminderung / -minimierung

Der Bebauungsplan sieht eine räumliche Aufteilung des Geltungsbereichs in Öffentliche Verkehrsflächen und Öffentliche Grünflächen vor. Die Verortung der Öffentlichen Verkehrsflächen ist zum Gleiskörper orientiert, während der wesentliche Teil der Öffentlichen Grünflächen sich nördlich an die Verkehrsflächen anschließt. Durch diese Zonierung können die visuellen Beeinträchtigungen durch den öffentlichen Verkehr, in Verbindung mit einer Bepflanzung der Grünflächen auf die nördlich angrenzenden Privatgrundstücke abgemildert werden. Die Ausweisung von Öffentlichen Grünflächen minimiert darüber hinaus auch die Neuversiegelung auf das notwendige Maß.

Landschaftsökologische Bewertung des Bebauungsplanentwurfs

Die landschaftsökologische Bewertung der beabsichtigten planrechtlichen Festsetzungen berücksichtigt bereits die vorstehende Maßnahme zur Eingriffsminimierung /-minderung. Demnach wird für die Planung eine landschaftsökologische Wertigkeit von 4.856 Werteinheiten erzielt. Dies entspricht einer durchschnittlichen Wertstufe von 1,58.

Kompensation des Eingriffs / Eingriffs-/Ausgleichsbilanz

Der Abgleich der landschaftsökologischen Qualitäten zwischen Bestands- und Planungssituation führt unter Berücksichtigung der eingriffsminimierenden Maßnahmen zu einem Defizit von 3.211 Werteinheiten. Dies entspricht einem durchschnittlichen landschaftsökologischen Wertstufenverlust im Plangebiet von 1,05 Wertstufen.

Aufgrund der Tatsache, dass innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans keine Kompensationsflächen zur Verfügung stehen, muss der Ausgleich an anderer Stelle im Stadtgebiet nachgewiesen werden. Dieser Nachweis erfolgt durch Zuordnung von zwei Flächen aus dem städtischen Kompensationsflächenpool (Komkat-Nrn.: 00007 und 26021) mit einer Gesamtgröße von 2.907 m².

Fläche 1 – Uferrandstreifen an der Aa – Komkat 00007:

Der Uferrandstreifen liegt unmittelbar außerhalb des Stadtgebietes im Bereich des nördlichen Aa-Ufers westlich der Gimbter Straße (Gem. Gimbte, Flur 4, Nr. 33 – siehe Lageplan) und ist Teil eines insgesamt 10 m breiten und rd. 430 m langen Abschnitts, der sich an den Böschungsverlauf der Aa anschließt. Im Rahmen der Flächenextensivierung ist hier eine Grünlandbrache mit Hochstauden entwickelt worden.

Auf der Fläche in der Größenordnung von 1.826 m² werden 1.881 Werteinheiten an ökologischer Wertsteigerung generiert.

Fläche 2 – Im B-Plan 585 Südwestlich Nordkirchenweg – Komkat 26021:

Die für den B-Plan Nr. 629 vorgesehene Kompensationsfläche (Gem. Hiltrup, Flur 1, Nr. 538 - siehe Lageplan) ist im Bebauungsplan Nr. 585 als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ ohne zugewiesenes Kompensationserfordernis festgesetzt und im Flächenpool für Kompensationsmaßnahmen unter der Nummer 26021 mit einer Größe von 1.081 m² erfasst. Auf dieser und den benachbarten Kompensationsflächen werden verschiedene landschaftspflegerische Maßnahmen realisiert. Bezogen auf die Kompensationsfläche Nr. 26021 erzielen diese Maßnahmen eine landschaftsökologische Wertsteigerung von 1.330 Werteinheiten.

Aus den wertsteigernden Maßnahmen auf den zwei vorstehenden Kompensationsflächen ergibt sich eine Aufwertung von insgesamt 3.211 Werteinheiten. Im Abgleich mit dem Kompensationsdefizit aus der Eingriffsbilanzierung von ebenfalls 3.211 Werteinheiten ergibt sich somit ein ausgeglichenes Verhältnis. Der Eingriff ist damit vollständig kompensiert (Kompensationsquote 100 %). Die Bereitstellung weiterer Ausgleichsflächen ist nicht erforderlich.

Kosten der Kompensationsmaßnahmen

Die Kosten für die erstmalige Herstellung, die einjährige Fertigstellungspflege und zweijährige Entwicklungspflege auf der Kompensationsfläche Nr. 26021 betragen rd. 6.500,- €. Die Kompensationsfläche 00007 kann kostenneutral zugeordnet werden.

Für die dauerhafte Unterhaltung der Kompensationsflächen über einen Zeitraum von 20 Jahren sind rd. 2.600,- € zu veranschlagen.



Abbildung 2: Lage der Ausgleichsflächen

Artenschutzprüfung (ASP)

Im Rahmen der Artenschutzprüfung (planU, 2021) erfolgte im Jahr 2021 eine Erfassung der Höhlenbäume, Brutvögel, Fledermäuse und Reptilien. Die Erfassung erfolgte für die insgesamt fünf geplanten Haltepunkte der WLE in Münster.

Höhlenbäume: Im Untersuchungsgebiet zum vorliegenden Bebauungsplan Nr. 629 wurde ein Höhlenbaum erfasst, der jedoch außerhalb der Plangebietsgrenzen liegt.

Avifauna: In den einzelnen Untersuchungsgebieten zu den fünf Haltepunkten und in deren direkter Umgebung konnten 30 verschiedene Vogelarten nachgewiesen werden. Darunter sind drei sogenannte „planungsrelevante“ Vogelarten (Mäusebussard, Turmfalke, Mehlschwalbe), bei denen aber keine Betroffenheit vorliegt, da nur „überfliegend“ oder „Nahrungsgast“. Diese drei Arten wurden auch nicht im Bereich des Haltepunktes Wolbeck festgestellt. Die sonstigen nachgewiesenen Vogelarten sind weit verbreitet.

Bei Eingriffen in den Gehölzbestand bzw. bei der Baufeldfreimachung sind zeitliche Vorgaben zu beachten:

- Gehölzarbeiten nur innerhalb des Zeitraum von 01.10. – 28./29.02. eines Jahres
- Ausnahmen nur nach Freigabe durch einen Sachverständigen.

Fledermäuse: In den einzelnen Untersuchungsgebieten zu den fünf Haltepunkten und in deren direkter Umgebung wurden die vier Fledermausarten Großer Abendsegler, Rauhautfledermaus, Zwergfledermaus und Breitflügelfledermaus festgestellt. Darüber hinaus konnten zwei Arten nicht sicher nachgewiesen werden: Kleiner Abendsegler und Zweifarbfledermaus. Alle Fledermausarten gehören zu den planungsrelevanten Arten. Bei keiner Art gab es aktuell einen Quartiernachweis in den einzelnen Untersuchungsgebieten.

Im Bereich des geplanten Haltepunktes Wolbeck wurde die Zwergfledermaus über Detektorkontakte nachgewiesen.

Für Eingriffe in den Gehölzbestand gilt:

- Da es zu einem Eingriff in den Baumbestand (Hainbuchen auf der Böschung im Bereich des ehem. Bahnhofgebäudes) und ggf. Entfernung von potentiellen Baumhöhlenquartieren kommt, sind weitere Vermeidungsmaßnahmen und ggf. Ausgleichsmaßnahmen notwendig. Diese bestehen in einer vorherigen Ein- bzw. Ausflug- und Baumhöhlenkontrolle auf Besatz und ggf. Entwertung des Quartierpotenzials.
- Die Gehölzbeseitigung hat daher unter ökologischer Baubegleitung zu erfolgen.
- Falls ein Fledermausbesatz festgestellt werden sollte, ist die Umsetzung von CEF-Maßnahmen (Aufhängen von entsprechenden Ersatzquartieren) notwendig.

Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

Zur Minimierung der Lichtemissionen sind folgende Vorgaben zu berücksichtigen:

- Möglichst geringe Aufstellhöhen der Lichtquellen an den Straßenzügen zur Verringerung großräumiger Anlockeffekte
- Verwendung geschlossener Lampenkörper (kein Hitzetod von Insekten) mit gerichteter Anstrahlung der betreffenden Bereiche (Lichtbündelung)
- Keine Verwendung von Kugelleuchten oder nur zum Teil abgeschirmter Leuchten
- Keine Beleuchtung angrenzender Flächen
- Verwendung von insekten- und fledermausfreundlichen Leuchtmitteln (mit einer Hauptintensität des Spektralbereiches über 500 nm bzw. maximalen UV-Licht-Anteil von 0,02 %, bspw. LED-Leuchten mit einem geeigneten insektenfreundlichen Farbton in Warmweiß, Gelblich, Orange, Amber, Farbtemperatur CCT von < 3000 K).

Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

Reptilien: Es wurden keine Reptilien in den Untersuchungsgebieten nachgewiesen.

Unter der Vorgabe, dass die im Rahmen der Artenschutzprüfung genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen umgesetzt werden, treten nach gutachterlicher Einschätzung die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht ein.

Weitere Informationen können der Artenschutzprüfung entnommen werden.

FFH-Verträglichkeits-Vorprüfung

Das Bebauungsplangebiet liegt in einer Entfernung von rund 2 60 m westlich des FFH-Gebietes Wolbecker Tiergarten (DE-4012-301). Damit kommt die Regelfallvermutung gemäß VV-Habitatschutz, wonach bei Einhaltung eines Mindestabstands von 300 m zu Natura-2000-Gebieten keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind, nicht zum Tragen. Eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung (FFH-VvP) ist erforderlich.

Im FFH-Gebiet kommen folgende Lebensraumtypen mit ihren charakteristischen Arten vor:

- Hainsimsen-Buchenwald mit Schwarzspecht und Feuersalamander
- Stieleichen-Hainbuchenwald mit Mittelspecht, Bechsteinfledermaus und Feuersalamander
- Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit dem Mittelspecht.

Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie werden im Standarddatenbogen des FFH-Gebietes nicht genannt. Prioritäre Arten sind nicht vertreten. Entsprechend sind auch in den Erhaltungszielen keine Arten des Anhangs II der FFH-RL genannt.

Damit sind in der FFH-Vorprüfung die genannten drei Lebensraumtypen mit ihren charakteristischen Arten zu betrachten.

Durch die Planung kommt es zu keiner Flächeninanspruchnahme im FFH-Gebiet. Es finden keine Arbeiten im FFH-Gebiet statt.

Zwischen dem Plangebiet und dem FFH-Gebiet liegt die vorhandene Wohnbebauung „Am Wigbold“ und „Juffernkamp“, die in ihrem Bestand eine abschirmende Funktion übernimmt. Aufgrund der Entfernung des Plangebietes zum Wolbecker Tiergarten sowie der dazwischenliegenden Wohnbebauung ist nicht mit relevanten Lärm- oder Lichtimmissionen o.ä. im FFH-Gebiet zu rechnen. Es ist nicht von einer Beeinträchtigung der Lebensraumtypen und ihrer charakteristischen Arten auszugehen.

Ergebnis der auf dieser Grundlage erarbeiteten FFH-Vorprüfung ist, dass aufgrund

- der Art des Vorhabens
- des gegenwärtigen Zustands des Gebietes insgesamt und im potentiellen Einwirkungsbereich
- der Verbreitung von FFH-Lebensraumtypen sowie
- der vorhabenspezifischen potentiellen Wirkungen und Wirkreichweiten

insgesamt Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebietes DE-4012-301 „Wolbecker Tiergarten“ durch das Vorhaben ausgeschlossen werden können.

Diese Wertung gilt auch bei Berücksichtigung anderer Pläne und Projekte.

Zusammengefasst ist festzuhalten, dass das Vorhaben auch ohne vertiefende Prüfung im Rahmen einer FFH-Verträglichkeits-Vorprüfung als verträglich im Sinne des § 34 BNatSchG zu bezeichnen ist.

Weitere Informationen können der FFH-VvP entnommen werden.

8.4.3 Fläche und Boden

Derzeitige Umweltsituation

Das Plangebiet ist gekennzeichnet durch Schotter- und Brachflächen. Der anstehende Boden ist gemäß Umweltkataster Münster ein Braunerde-Pseudogley. Schutzwürdige Böden finden sich nicht im Plangebiet. Die Flächen sind zwar befestigt und durch Befahrung verdichtet, aber weisen im Bestand nur eine relativ geringe Versiegelung von rund 8 % der Fläche auf.

Das Plangebiet wird im städtischen Altlasten-/-Verdachtsflächenkataster nicht als Altlasten-/Verdachtsflächen geführt.

Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung / Maßnahmen

Die Flächenversiegelung nimmt durch die Anlage der öffentlichen Straßenverkehrsflächen deutlich auf rund 82 % der Gesamtfläche zu. Da es sich jedoch um eine Wieder- bzw. Umnutzung einer Bahnseitenfläche handelt, entspricht die Planung dem Gebot, mit Grund und Boden sparsam umzugehen.

Zu Bodendenkmälern s. Punkt 8.4.7 (Kulturgüter).

8.4.4 Wasser

Derzeitige Umweltsituation

Fließ- oder Stillgewässer befinden sich nicht im Plangebiet. Das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines Wasserschutzgebietes.

Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung / Maßnahmen

Durch die zusätzliche Versiegelung und Bebauung wird die Grundwasserneubildungsrate gesenkt. Es sind jedoch weder grundwasserabhängige Biotope, noch ein Wasserschutzgebiet o.ä. betroffen, so dass die Erheblichkeit als gering einzustufen ist.

8.4.5 Klima / Luft

Derzeitige Umweltsituation

Das Plangebiet weist gemäß Umweltkataster keine besondere Klimafunktion auf. Zur Ermittlung der lokalen Klimafunktion bzw. –belastung des Plangebietes und seiner Umgebung wurde die Klimaanalysekarte des Fachinformationssystems Klimaanpassung des LANUV im Internet ausgewertet: demnach herrscht im Plangebiet und der Umgebung im Sommer tagsüber eine starke thermische Belastung, nachts ist eine mäßige Überwärmung festzustellen.

Die weinigen Bäume und Gehölze im Plangebiet sowie angrenzend daran dienen als Frischluftproduzenten, indem sie Aerosole und Kohlendioxid binden und Sauerstoff produzieren.

Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung / Maßnahmen

Aufgrund der Zunahme der Versiegelung wird die thermische Belastung im Plangebiet im Sommer zunehmen. Als Maßnahme zur Minderung dieses Effektes dient die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche im Norden des Plangebietes.

Weitere Begrünungsmaßnahmen, die den Auswirkungen der Versiegelung entgegenwirken können, sollen im weiteren Verfahren umgesetzt werden. Hierzu gehören z. B. die Anpflanzungen von Laubbäumen als Schattenspender im Bereich der Parkplätze sowie die Begrünung der Fahrradboxen etc.

Klimawandel

Als Treibhausgase werden gasförmige Stoffe in der Luft bezeichnet, die zum globalen Treibhauseffekt beitragen und sowohl einen natürlichen als auch einen durch den Menschen verursachten Ursprung haben können. Im Plangebiet sind bauzeitlich durch die Baumaschinen, LKW etc. sowie betriebsbedingt durch den PKW- und Busverkehr Treibhausgasemissionen zu erwarten.

Grundsätzlich handelt es sich bei der Planung des Haltepunktes Wolbeck um einen Baustein im Rahmen der Planung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs, der u.a. der Reduzierung von Treibhausgasemissionen dienen soll.

8.4.6 Landschaft / Ortsbild

Derzeitige Umweltsituation

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wurden historisch gesehen intensiv als Bahnhofsgelände / Lager genutzt. Die inzwischen in Teilen eingestellte Nutzung hat im Hinblick auf das Ortsbild keine wesentliche Änderung mit sich gebracht.

Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung / Maßnahmen

Auf Basis des beschriebenen Ausgangszustandes geht mit dem Umbau des Bereichs zu Verkehrsflächen mit randlicher Eingrünung (Öffentliches Grün) keine gravierende Veränderung des Ortsbildes einher. Lediglich im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes bringt der Verlust eines Teils der vorhandenen Hainbuchen geringe Veränderungen mit sich, indem das Bahnhofsgebäude im nordwestlichen Bereich freigestellt wird. Diese sind jedoch als unbedeutend zu beurteilen. Mit der Neustrukturierung und Gestaltung der Fläche sowie Begrünungsmaßnahmen, die im weiteren Verfahren festgelegt werden, ist im Hinblick auf das Ortsbild ein Aufwertungspotential für die Fläche verbunden.

8.4.7 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Derzeitige Umweltsituation

Im Plangebiet befinden sich keine Baudenkmäler. Bodendenkmäler sind nicht bekannt. Angrenzend an das Plangebiet befindet sich das ehemalige Bahnhofsgebäude, das als Jugendzentrum genutzt wird.

Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung / Maßnahmen

Das Gebäude des ehemaligen Bahnhofs Wolbeck befindet sich außerhalb der Plangebietsgrenzen und wird nicht überplant.

Den Umgang mit Bodendenkmälern und das Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern regelt das Denkmalschutzgesetz NRW. Der Bebauungsplan enthält einen Hinweis, für den Fall der Entdeckung neuer Bodendenkmäler.

8.4.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen werden indirekt über die beschriebenen Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst und dort beschrieben.

8.4.9 Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

Die Berechnungsergebnisse des Schalltechnischen Gutachtens (nts, 2023) nach der 16. BImSchV zeigen, dass sich je nach Lage des jeweiligen Immissionsortes der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche deutlich erhöhen kann - auch über 3 dB(A). Die erhöhten Beurteilungspegel für den Planungsfall liegen allerdings unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Die Kriterien nach § 1 Absatz 2 der 16. BImSchV für eine wesentliche Änderung einer Straße werden daher nicht erfüllt. Die Erhöhung der Beurteilungspegel bedarf allerdings einer planerischen Abwägung.

Unter Umsetzung der naturschutzfachlich erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen sowie der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen des Artenschutzes sind diesbezüglich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

8.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die geplanten Infrastruktureinrichtungen des Haltepunktes sowie im Wesentlichen die geplante Busverbindung zwischen der „Hiltruper Straße“ und der Straße „Am Steintor“ nicht realisiert. Damit wäre der Haltepunkt nicht optimal angebunden und ausgestattet.

8.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Standort des Haltepunktes wurde im Rahmen der Planfeststellung zur WLE-Reaktivierung festlegt. Da es sich bereits um den ehemaligen Bahnhofsbereich Wolbecks handelt, bietet sich eine Wiedernutzung des Standortes an.

8.7 Überwachung (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB sind die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, zu überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen (s. Punkt 8.4.2) unterliegen der Überwachung des Amtes für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit der Stadt Münster.

Die Stadt Münster erfasst im Rahmen der von ihr erhobenen Umweltdaten Münster kontinuierlich die Entwicklung wesentlicher Schutzgüter im Stadtgebiet. Mittels geeigneter Indikatoren kann die Entwicklung mit Blick auf die vom Rat beschlossenen Umweltstandards nachvollzogen werden.

Die Umweltdaten Münster dienen damit in Münster einem gesamtstädtischen Monitoring der Umweltentwicklungen.

8.8 Zusammenfassung

Gemäß den Planungszielen wird im Bebauungsplan Nr. 629 überwiegend öffentliche Verkehrsfläche sowie angrenzend zur nördlichen Bestandsbebauung öffentliche Grünfläche festgesetzt, um einen Übergang zu den privaten Gartenbereichen zu schaffen. Geplant sind mehrere Stellplatzangebote für PKW und Fahrräder sowie eine Verbindung zwischen der „Hiltruper Straße“ und der Straße „Am Steintor“ für Busse. Zur Abwicklung des Busverkehrs zwischen der „Hiltruper Straße“ und der Straße „Am Steintor“ soll die Sackgasse „Am Steintor“ zwischen dem ehemaligen Bahnhof und der Straße „Am Steintor“ im Osten des Plangebiets für den Busverkehr geöffnet werden.

Die Berechnungsergebnisse des Schalltechnischen Gutachtens (nts, 2023) nach der 16. BImSchV zeigen, dass sich je nach Lage des jeweiligen Immissionsortes der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche deutlich erhöhen kann - auch über 3 dB(A). Die erhöhten Beurteilungspegel für den Planungsfall liegen allerdings unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Die Kriterien nach § 1 Absatz 2 der 16. BImSchV für eine wesentliche Änderung einer Straße werden daher nicht erfüllt. Die Erhöhung der Beurteilungspegel bedarf allerdings einer planerischen Abwägung.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung erfolgte eine Beurteilung der Verkehrsgeräusch-immissionen sowohl anhand der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete als auch nach denen für Mischgebiete. Da die Immissionsgrenzwerte tagsüber für Allgemeine Wohngebiete auf den Balkonen im 1. und 2. Obergeschoss vor der Südfassade des Gebäudes Hiltruper Straße 21 überschritten werden, werden im Sinne der planerischen Lärmvorsorge die Grenzwerte für Allgemeine Wohngebiete als maßgeblich betrachtet. Daraus ergibt sich hier ein Anspruch auf finanzielle Entschädigung für aktiven Schallschutz. Die Höhe der Ausgleichszahlung ist noch zu ermitteln.

Aufgrund der zusätzlichen Versiegelung wurde im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung ein Kompensationsbedarf ermittelt, der auf zwei städtischen Flächen des Kompensationsflächenpools außerhalb des Bebauungsplans Nr. 629 gedeckt wird. Der Eingriff ist damit vollständig kompensiert. Auf Basis des Artenschutzgutachtens ergeben sich Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zum Schutz der Vögel und Fledermäuse. Im Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsvorprüfung ist nicht von einer Beeinträchtigung der Lebensraumtypen und der charakteristischen Arten des Wolbecker Tiergartens auszugehen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst zum größten Teil Flächen, die Bestandteile der Bahnhofsanlagen MS-Wolbeck waren. Die Um- bzw. Wiedernutzung dieser Flächen entspricht den Vorgaben des § 1a Absatz 2 BauGB, mit Grund und Boden sparsam umzugehen.

9 Flächenbilanz

Geltungsbereich	3.070 m² (100 %)
Öffentliche Verkehrsfläche	2.517 m² (82 %)
Öffentliche Grünfläche	553 m² (18%)

Tabelle 2: Flächenbilanz

10 Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen

Die Verwirklichung des Bebauungsplans erfolgt in zeitlicher Abstimmung mit der WLE im Zusammenhang mit der baulichen Umsetzung der Inhalte des Planfeststellungsverfahrens.

Diese Begründung dient gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch als Anlage zu dem vom Rat der Stadt Münster am **11.11.2024** als Satzung beschlossenen Bebauungsplan Nr. 629: Wolbeck - Hiltruper Straße / Neuer WLE-Haltepunkt "Wolbeck"

Münster, den **12.12.2024**

Markus Lewe (L.S.)
Oberbürgermeister