Stand: 13.08.1996

Anlage 3.3
zur Vorlage an den
Rat Nr. 621/96 Bau.

B e g r ü n d u n g

zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 2: Gievenbeck - Nünningweg/Gievenbecker Reihe/Ramertsweg

1. Vorgeschichte

Der vorliegende Vorhaben- und Erschließungsplan dient der Ausweisung von zusätzlichem Wohnbauland gemäß den Darstellungen des Flächennutzungsplanes.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 1993 ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt. Am 2. Juli 1993 hat das Preisgericht den 1. Preis an Prof. Sieverts mit der Empfehlung vergeben, diesen Entwurf der weiteren Bearbeitung zugrundezulegen. Das Ergebnis des Wettbewerbs wurde in einer Dokumentation zusammengefaßt und dem Ausschuß für Stadtplanung, Stadtentwicklung und Wohnen zusammen mit dem städtebaulichen Entwurf des Preisträgers zunächst in nichtöffentlicher Sitzung vorgestellt.

Im Frühjahr 1994 erklärte sich die Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen GmbH (LEG) bereit, die gesamte, als Entwicklungsmaßnahme nach dem Baugesetzbuch (BauGB) vorgesehene Maßnahme im Rahmen eines Vorhaben- und Erschließungsplanes gemäß § 7 Maßnahmengesetz zum Baugesetzbuch (BauGB-MaßnG) zu übernehmen und durchzuführen. Infolgedessen ging die weitere Verantwortung für die Durchführung der Planung an die LEG über. Da der Südteil des Plangebietes in seiner vorgesehenen Nutzung von der Stadt noch nicht abschließend konkretisiert wurde, beschränkt sich die weitere Ausarbeitung zunächst auf den Nordteil und Bereiche des zentralen Grünzuges. Dieser Teil der Entwurfskonzeption wurde sodann von der Stadt Münster in Zusammenarbeit mit dem Preisträger überarbeitet. Die LEG übernahm den von Stadt und Preisträger erarbeiteten Entwurf und beauftragte das Staatliche Bauamt Dortmund mit der technischen Ausarbeitung der Erschließungsplanung.

Auf dieser Grundlage zeichnete das Büro des Preisträgers in enger Abstimmung mit LEG, Stadt und Staatlichem Bauamt die „Rechtsfassung“ des Vorhaben- und Erschließungsplanes in weitestgehender Anlehnung an die Planzeichenverordnung und die Festsetzungen eines Bebauungsplanes nach Baugesetzbuch und der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen (BauO NW).

Im Zuge des weiteren Planungsverfahrens hat die LEG interessierten Bürgerinnen und Bürgern in ihrem münsterischen Büro vom 06.06. bis 08.06.1995 Gelegenheit zur Information und Erörterung der Planinhalte gegeben.

Die öffentliche Auslegung des Entwurfes des Vorhaben- und Erschließungsplanes erfolgte nach Beschluß des Rates der Stadt Münster am 05.07.1995 vom 11.08. bis 11.09.1995 beim Vermessungs- und Katasteramt der Stadt Münster.

...

2. Beabsichtigte Qualitätskontrolle der Planung und Realisierung

Die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen im privaten Raum sind zugunsten einer größeren Gestaltungsfreiheit auf ein Minimum beschränkt worden. Diese Minimierung ist unter folgenden, von der LEG an anderer Stelle (Bocholt) schon erfolgreich durchgeführten Verfahrensbedingungen zu verantworten:

Die LEG nutzt ihre Position als Zwischenerwerber des Baulandes, um über die nach BauGB und BauO NW erforderlichen Verfahren hinaus eine laufende Qualitätskontrolle auszuüben. Jeder Bauinteressent erhält vor Erarbeitung eines Bebauungsentwurfes eine Option auf das ihn interessierende Grundstück.

Der endgültige Zuschlag eines Grundstücks an einen Bauinteressenten erfolgt erst nach Billigung seines Bauentwurfes durch ein hierzu bestelltes Gutachter-Gremium (Städtebauliche Oberleitung). Das Gutachter-Gremium wird durch Vertreter der Bauverwaltung der Stadt Münster und der LEG besetzt. Es ist beabsichtigt, im Bedarfsfall weitere Fachämter und -leute in die Entscheidungsfindung einzubeziehen. Der gebilligte Entwurf wird zusammen mit einer schriftlichen Qualitätsvereinbarung Bestandteil des Kaufvertrages.

Das Gutachter-Gremium beabsichtigt, auf Bewerber dahingehend einzuwirken, daß Entwurfsalternativen untersucht werden und sich die vorgelegten Entwürfe hinsichtlich der städtebaulichen und architektonischen Gestaltung harmonisch in den Gesamtkontext des neuen Wohngebietes einfügen bzw. im Sinne der im Gestaltungshandbuch dargestellten Leitlinie für die Ausprägung der einzelnen Quartiere optimiert werden. Treten mehrere Interessenten für gleiche Grundstücke auf, wird die Durchführung offener oder beschränkter Konkurrenzverfahren angeregt.

Grundlage für die Gespräche zwischen Bauinteressenten und Gutachter-Gremium (Städtebauliche Oberleitung) ist ein Gestaltungshandbuch, in dem Qualitätsansprüche und qualitätssichernde Verfahren beschrieben sind. Die LEG strebt an, auf bestimmten Gebieten innovationsfördernde Experimente zu initiieren und zu fördern, z. B. auf den Gebieten der Ökologie, der Gestaltung, der Selbsthilfe und insbesondere beim Einsatz alternativer Energieträger (passive und aktive Solarenergienutzung).

Unter diesen qualitätssichernden Bedingungen können die textlichen Festsetzungen auf jene Merkmale beschränkt werden, die eine städtebauliche Grundordnung sicherstellen - Art der Nutzung, GFZ, GRZ, Geschoßzahl, maximale Bautiefe, Festsetzung von Tiefgaragen - und auf jene Merkmale, die den städtebaulichen Zusammenhang sichern - Baugrenzen entlang des öffentlichen Raumes, Festsetzungen von Pflanzgeboten, Festsetzung von Hauszugangsseiten -. Viele weitere gestalterische Festsetzungen gemäß § 86 BauO NW können unterbleiben, weil sie im Zuge der Entwurfsplanung auf der Grundlage des Gestaltungshandbuches im Dialog zwischen Architekt und Gutachter-Gremium und damit unter der maßgeblichen Mitwirkung der Stadt Münster entwickelt werden.

Dieses Vorgehen ist auch deswegen zu empfehlen, weil die Realisierung der Planung aufgrund ihres Umfanges sich über mehrere Jahre erstrecken wird und erfahrungsgemäß zu enge gestalterische Festsetzungen mit fortschreitenden Jahren immer weniger durchsetzbar werden, da sich die Auffassungen zur architektonischen Gestaltung wandeln.

3. Lage des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich im Westen des Stadtteils Gievenbeck und schließt dort unmittelbar an die vorhandene aufgelockerte Bebauung an. Das Plangebiet umfaßt zusammen mit Teilen des übergeordneten Grünzuges ca. 50 ha.

Der überwiegende Teil des Plangebietes ist derzeit eine landwirtschaftlich genutzte Fläche, stark geprägt durch ökologisch und gestalterisch wertvolle große Hecken und Baumgruppen. Einzelne kleinere Flächen am Rande sind wegen der Gefahr von Bergsenkungen infolge untertägigem Bergbau nur unter besonderen baulichen Vorkehrungen und Sicherungsmaßnahmen bebaubar (Grube Berta I im Nordwesten, im Bereich der Hofstelle Jankord, überwiegend südlich des Ramertsweges gelegen; Grube Berta II im Süden des Plangebietes, im westlichen Bereich der Gievenbecker Reihe).

Das Gelände weist nur geringe Höhenunterschiede auf.

Innerhalb des Plangebietes liegen folgende Grundstücke:

Gemarkung Münster,

Flur 41, Flurstück: 17;

Flur 44, Flurstücke: 3 - 9, 11, 12,
Teile der Flurstücke 10, 13 und 14;

Flur 45, Flurstücke: 50, 378,
Teile der Flurstücke 395 und 437;

Flur 46, Flurstücke: 9, 11, 32, 35 - 37, 77, 79, 82,
Teile der Flurstücke 45 und 78;

Flur 47, Teil des Flurstücks 108;

Flur 49, Teil des Flurstücks 29.

Die Grenzen des Geltungsbereiches der Satzung sind durch eine gestrichelte Linie im Vorhaben- und Erschließungsplan bezeichnet.

4. Planungsrecht

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Münster ist das Plangebiet als Wohnbaufläche, Hauptverkehrsstraße und als Grünfläche dargestellt. Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist somit in Anlehnung an den Bebauungsplan gemäß § 8 (2) Satz 1 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt und lehnt sich auch in seiner Darstellung an die Konventionen eines Bebauungsplanes an.

5. Ziele und Zwecke des Vorhaben- und Erschließungsplanes

Aufgrund der großen Nachfrage nach Wohnraum soll der Plan möglichst kurzfristig die Grundlage für die Errichtung von neuen Wohnungen sein. Mit der Realisierung der Erschließung soll noch 1996 begonnen werden. Diese Zielsetzung gründet sich auf das „Handlungsprogramm Wohnen“ der Stadt Münster und findet in der Absichtserklärung des Rates zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ihre Bestätigung. Diese Absichtserklärung ist nach wie vor gültig. Die Stadt Münster kann das Entwicklungsmaßnahmerecht jedoch nur dann anwenden, wenn es zur zügigen Verwirklichung ihrer städtebaulichen Ziele erforderlich ist, und diese Ziele mit anderen Mitteln des Städtebaurechts nicht erreicht werden können. Da die LEG sich bereit erklärt hat für den Entwicklungsbereich Gievenbeck-Südwest als eigenwirtschaftlicher Vorhabenträger unter Anwendung einer Satzung zum Vorhaben- und Erschließungsplan gemäß § 7 BauGB-

MaßnG tätig zu werden, kann bei der erfolgreichen Durchführung die instrumentelle Anwendung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme vermieden werden.

Die gesamte Maßnahme dient der Bedarfsdeckung im „Sockel“ und nicht in der „Spitze“ des Wohnungsangebotes.

Der Wohnungsbedarf in Münster wird keineswegs durch die realisierten bzw. in Realisierung befindlichen Wohngebiete gedeckt, obwohl sich der Wohnungsmarkt in einzelnen Segmenten in Münster im Laufe der letzten Monate spürbar entspannt hat. Wohnungssuchende sind nicht mehr gezwungen, jeden geforderten Preis zu zahlen, sondern können ihre Wohnungswahl eher auf der Grundlage eines Vergleichs des Preis-/Leistungsverhältnisses verschiedener Angebote treffen. Nicht mehr jede Qualität ist problemlos vermietbar. Dies sind jedoch keine Krisenerscheinungen oder Beweise dafür, daß keine weiteren Baugebiete erforderlich sind, sondern Anzeichen eines Prozesses zur Normalisierung des Wohnungsmarktes. Um jedoch diese erfreuliche Entwicklung aufrecht erhalten zu können, ist eine kontinuierliche jährliche Bauleistung erforderlich, die mit der dynamischen Bedarfsentwicklung Schritt hält und das Entstehen neuer Engpässe auf dem Wohnungsmarkt verhindert. Dabei kommt dem Bau von preiswerten Geschoßwohnungen in guter Qualität, wie es mit Hilfe des Vorhaben- und Erschließungsplanes angestrebt wird, eine Schlüsselfunktion zu.

Maßgebend für die Ermittlung des Wohnungsbedarfes ist die Haushaltsentwicklung, die von der Haushaltsgrößenstruktur und der Einwohnerzahl abhängt. Daraus abgeleitet ergibt sich die Notwendigkeit einer jährlichen Bauleistung von 1.500 bis 2.000 Wohneinheiten in den kommenden Jahren, um den Wohnungsbedarf, bestehend aus Defizitabbau und Neubedarf, zu decken. Es ist beabsichtigt, durch eine verstärkte Bereitstellung preiswerten und verfügbaren Baulandes die Voraussetzungen für die Fortsetzung der Bautätigkeit zu schaffen und eine Verstetigung der Bautätigkeit, orientiert an der Bedarfsentwicklung zu begünstigen. Der Vorhaben- und Erschließungsplan, der Planungsrecht für die Errichtung von ca. 1.600 Wohneinheiten schafft und deren Realisierung sich über mehrere Jahre erstrecken wird, ist in diese Strategie eingebunden und in bezug auf seinen Umfang und seine Struktur zur Aufrechterhaltung eines bedarfsgerechten Wohnungsangebotes in Münster unverzichtbar.

Das Projekt Münster-Gievenbeck ist zur Wohnungsbedarfsdeckung in Münster notwendig. Dies deckt sich auch mit den zahlreichen Anfragen, die bei dem Vorhabenträger sowohl für den Geschoßwohnungsbau als auch für die Einfamilienhausbebauung eingegangen sind. Ein Gutachten zur Ermittlung der Bedarfssituation in Bezug auf Gievenbeck-Südwest ist daher entbehrlich.

Ziel ist ein differenziertes Wohnungsgemenge für alle Bevölkerungsgruppen.

Im Plangebiet können in Größe, Zuschnitt und Lage unterschiedliche Grundstücke, sowohl für den Eigenheimbau in Form von Einzel-, Doppelhäusern und Hausgruppen, als auch den III- bis IV-geschossigen Mehrfamilienhausbau angeboten werden.

Dabei soll ein Teil als sozialer Mietwohnungsbau ohne Tiefgarage im ersten Förderungsweg errichtet werde.

Im Vorhaben- und Erschließungsplan ist bewußt auf eine Ausweisung von Flächen verzichtet worden, auf denen gemäß § 9 (1) Nr. 7 BauGB ganz oder teilweise nur Wohngebäude, die mit Mitteln des sozialen Wohnungsbaus gefördert werden, errichtet werden können, um bei der Realisierung des Wohngebietes auf die Bedarfssituation flexibel reagieren zu können.

Zur Versorgung mit Gemeinbedarfseinrichtungen sind eine zusätzliche Grundschule mit ergänzenden Sporteinrichtungen sowie vier Kindergärten eingeplant; dazu noch verschiedenen kirchliche Einrichtungen und ein Bürgerhaus.

Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs wird im wesentlichen von bestehenden Läden im Stadtteil Gievenbeck übernommen werden.

Ein kleinteiliges, zusätzliches Angebot wird im Zentrum des Plangebietes innerhalb der allgemeinen Wohngebiete an der Hauptsammelstraße ermöglicht.

6. Grundzüge der Planung

Die städtebauliche Konzeption strebt die Schaffung einer ortsbezogenen, einprägsamen Siedlungsform an:

– Die bestehende, aufgelockerte Bebauung wird durch I- bis II-geschossige Hausgruppen von Einzel-. Doppel- und Reihenhäusern ergänzt und abgerundet.

– Der maximale IV- bis V-geschossige Geschoßwohnungsbau einschließlich Staffelgeschoß ist in der Mitte des Plangebietes beidseitig der Hauptsammelstraße in Gruppen angeordnet, er formt zusammen mit den bestehenden Hecken und neuen Baumreihen entlang den Erschließungsstraßen jeweils eigene Räume.

– Der Übergang zur Landschaft und zur bestehenden Gruppe großer Einfamilienhäuser in großen Gärten bzw. zum Grünraum wird wiederum durch Hausgruppen von Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern gebildet.

– Grundschule, Festplatz, Kirche, Trafostation der Stadtwerke, Pumpstation des städtischen Tiefbauamtes, Fernwärmestation, Läden und Kindergarten bilden entlang der Hauptsammelstraße eine Kette von Einrichtungen mit öffentlichem Charakter.

– Die unterschiedlichen Bereiche des neuen Stadtteils werden durch den im Prinzip einheitlich gestalteten Straßen- und Platzraum städtebaulich zusammengehalten. Die gestalterisch bestimmenden Straßenbäume sollen so frühzeitig wie möglich gepflanzt werden.

7. Verkehrserschließung

7.1 Pkw- Verkehr

Das neue Wohngebiet wird im wesentlichen durch eine Haupterschließungsstraße, die Gronowskistraße, die auch stadtteilverbindenden Charakter hat, mit dem übergeordneten Straßennetz verbunden. Bereits der Flächennutzungsplan sieht eine Verlängerung der Gronowskistraße in südlicher Richtung vor. Die einzelnen Wohngruppen werden von hier aus durch ein Netz von Erschließungsstraßen und als Stichstraßen angelegte Anliegerwege erschlossen. Durch die teilweise Ausweisung privater Wegeflächen anstelle von öffentlichen Verkehrsflächen können diese Flächen bei der Berechnung von Grund- und Geschoßflächenzahlen angerechnet werden. Hierdurch wird eine höhere bauliche Nutzung ermöglicht und dem Gebot eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden entsprochen.

Im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Münster ist die Haupterschließungsstraße vom Nünningweg bis zur Roxeler Straße dargestellt. Innerhalb des vorliegenden Vorhaben- und Erschließungsplans wird zunächst die Verkehrsfläche der Haupterschließungsstraße vom Nünningweg bis zur südlichen Grenze des Geltungsbereichs planungsrechtlich gesichert. Es ist beabsichtigt, für u. a. die Fortführung der Haupterschließungsstraße von der südlichen Plangrenze bis zur Roxeler Straße durch eine weitere Satzung zum Vorhaben- und Erschließungsplan für den Südteil Planungsrecht zu schaffen. Das Verfahren wird voraussichtlich noch 1996 eingeleitet.

...

Neben der Haupterschließungsstraße ist innerhalb des Plangebietes ein differenziertes Netz von Neben- und Wohnstraßen vorgesehen, das Anschluß an den Nünningweg, den Ramertsweg, den Ahausweg und die Gievenbecker Reihe erhält.

Im Rahmen der Aufstellung des Vorhaben- und Erschließungsplans ist vom Stadtplanungsamt Münster eine Verkehrsuntersuchung erarbeitet worden, in der die zukünftige Verkehrsentwicklung unter Inanspruchnahme eines computergestützten Simulationsmodells ermittelt wurde, wobei dieses Modell alle notwendigen Strukturdaten, das Verkehrsverhalten der Münsteraner Bevölkerung wie auch das gesamtstädtische Hauptstraßenverkehrsnetz beinhaltet.

Bei der Verkehrsuntersuchung sind die konkreten Planungen des Nordteils sowie die Strukturgrößen für den südlichen Bereich einschließlich der Anbindung an die Roxeler Straße eingeflossen.

In einer zusätzlichen Berechnung wurde das Verkehrsaufkommen und deren Verteilung, das ohne die Entwicklung des Südteils und ohne Anbindung an die Roxeler Straße verursacht wird, ermittelt.

Die Ergebnisse der Berechnung zeigen, daß bei beiden Prognosefällen das vorhandene Straßennetz durch die Entwicklung Gievenbeck-Südwest zusätzliches Verkehrsaufkommen aufzunehmen hat, wobei die Verkehrszunahme auf den einzelnen Straßen entsprechend differiert. Dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen kann jedoch nicht ausschließlich den Strukturentwicklungen in Gievenbeck-Südwest zugeschrieben werden, da auch Kfz-Verkehre durch weitere Strukturentwicklungen (z. B. Roxel) ausgelöst werden.

Gegenüber der Berechnung des Verkehrsaufkommens und der Verteilung aus dem Nord- und Südteil ergibt sich bei der Realisierung nur des Nordteils ein erhöhtes Verkehrsaufkommen insbesondere auf der Gievenbecker Reihe und dem südlichen Ramertsweg, während andere Straßen, wie der nördliche Rüschhausweg, die Dieckmannstraße und die Roxeler Straße weniger Kfz- Aufkommen aufzunehmen hätten.

Mit der Errichtung von neuen Wohngebieten ist zwangsläufig auch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen verbunden, das nicht aus dem vorhandenen Straßennetz herausgehalten werden kann. Da in Münster jedoch nach wie vor ein dringender Wohnbedarf zu verzeichnen ist, kann auf die Entwicklung des Gebietes Gievenbeck-Südwest nicht verzichtet werden.

Durch die Planung von mehreren Anbindungen an das vorhandene Straßennetz wird eine Verteilung des Kfz-Aufkommens erreicht. Ein umfangreiches straßenunabhängiges Rad- und Fußwegenetz mit Anschluß an die umgebenden Wegeverbindungen sowie ÖPNV-Anbindung und die Infrastruktureinrichtungen innerhalb des Gebietes dienen zur Reduzierung der notwendigen Kfz-Fahrten. Darüber hinaus ist das vorhandene Straßennetz geeignet, auch ohne eine Anbindung an die Roxeler Straße und ohne Aus- oder Umbauten der vorhandenen Verkehrswege das zusätzliche Verkehrsaufkommen aufzunehmen.

Da das Satzungsverfahren für den Südteil jedoch voraussichtlich noch 1996 eingeleitet wird, ist mit einer planungsrechtlichen Sicherung der Haupterschließungsstraße bis zur Roxeler Straße entsprechend den Darstellungen des Flächennutzungsplanes vor Bezug der ersten Wohneinheiten zu rechnen.

Über die Dieckmannstraße kann der Baustellenverkehr geführt werden. Um aber während der Bauphase des Nordteils die anliegenden Wohngebiete durch Baustellenfahrzeuge möglichst wenig zu belasten, ist vorgesehen, in Abhängigkeit der Verfügbarkeit der notwendigen Grundstücke und der Zustimmung des Landesstraßenbauamtes eine Anbindung an die Roxeler Straße mit Hilfe einer Baustraße auf der Grundlage des § 35 (2) BauGB vor Rechtskraft der Satzung für den Südteil zu errichten.

7.2 Fußgänger- und Radverkehr

Das neue Wohngebiet ist durch zügige Fuß- und Radwegeverbindungen erschlossen, die fast vollständig vom Pkw-Verkehr getrennt verlaufen und zum übergeordneten Radwegenetz der Stadt Münster gehören.

Von fast allen Geschoßwohnungen aus sowie von zahlreichen Einfamilienhaus-Wohngruppen können insbesondere Kinder die Fuß- und Radwege sowie die Spielplätze und Kindergärten ohne Querung von Fahrstraßen erreichen.

Dort, wo keine getrennten Fuß- und Radwege vorgesehen sind, handelt es sich um untergeordnete Erschließungsstraßen mit sehr wenig Pkw-Verkehr.

Mit diesen Maßnahmen wird die konsequente Politik der Stadt Münster in bezug auf die bewußte Förderung des Fuß- und Radwegeverkehrs fortgesetzt und der Verzicht auf die Benutzung des privaten Pkw's gefördert. Diese Grundhaltung ist trotz der damit erhöhten Bedarfe an öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen weiter beizubehalten und gerade bei der Entwicklung neuer Stadterweiterungen umzusetzen.

7.3 Ruhender Verkehr

Die öffentlichen Stellplätze sind in der Regel entlang der Straßen - in Gruppen getrennt durch Bäume - ausgewiesen.

Für den öffentlich geförderten Wohnungsbau sind auch die privaten Stellplätze oberirdisch ausgewiesen, weil dort Tiefgaragen im Grundsatz nicht gefördert werden. Entsprechend der Stellplatz-Satzung zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 2 sind diese vorwiegend im öffentlichen Straßenraum herzustellen; eine Zuordnung zu einzelnen Wohneinheiten erfolgt nicht.

Für den übrigen Geschoßwohnungsbau sind die privaten Pkw-Stellplätze hauptsächlich in Tiefgaragen nachgewiesen, soweit sie nicht auf den im Plan dargestellten Privatstraßen untergebracht werden können.

In den Einfamilienhausgebieten sind die erforderlichen privaten Pkw-Stellplätze grundsätzlich auf den Privatgrundstücken untergebracht.

In den allgemeinen Wohngebieten dürfen grundsätzlich nur die notwendigen Stellplätze angelegt werden. Dies ist in der Regel ein Stellplatz pro Wohneinheit; hinzu kommt ein Anteil von 20 % für Besucher, der im öffentlichen Straßenraum nachzuweisen ist. Die Anzahl der Stellplätze für sonstige Nutzungen ist anhand der im Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen aufgeführten Stellplatz-Richtlinie zu ermitteln, wobei der z. T. erhebliche Anteil der Besucherstellplätze auf den privaten Grundstücken vorzuhalten ist.

Ausnahmen zur Errichtung zusätzlicher Stellplätze sind nach Maßgabe der textlichen Festsetzungen Nr. 11.3 bei nachgewiesenem Bedarf möglich. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten kann - insbesondere zur Förderung besonderer Wohnformen oder autoarmer Wohnquartiere - von den üblichen Richtzahlen abgewichen werden. Sofern erforderlich, soll die Stellplatzsatzung entsprechend geändert werden.

Diese Festlegungen dienen insbesondere der Sicherung der Freiflächen in den einzelnen Quartiersbereichen und unterstützen den Anspruch an ein hochwertiges Stadtbild. Nur durch einen möglichst geringen Versiegelungsgrad der Freiflächen und die Freihaltung der Hauszwischenräume von Stellplatzanlagen für Pkw's kann das zusammenhängende „grüne Netz" aufgebaut werden, ein Tatbestand, der insbesondere in bezug auf das spätere Erschienungsbild der Stadterweiterung von größter Bedeutung ist. Gegenüber dem „subjektiven Nachteil", daß nicht jeder Bewohner über einen „eigenen Stellplatz" verfügen kann, tritt nach Abwägung aller Belange das allgemeine Interesse an einem durchgrünten, attraktiven Wohngebiet mit hohen Nutzungsqualitäten der wohnungsnahen Freiräume in den Vordergrund. Darüber hinaus sichert der Nachweis der Stellplätze im öffentlichen

...

Straßenraum eine nicht zu vernachlässigende Flächen- und Kostenersparnis bei der Erschließung der Baufelder.

7.4 Öffentlicher Verkehr

Es ist vorgesehen, eine städtische Buslinie auf der Hauptsammelstraße zu führen, die drei Haltepunkte je Fahrtrichtung bedient.

8. Flächen für den Gemeinbedarf

8.1 Grundschule

Wie schon bei den Zielen und Zwecken erwähnt, benötigt das neue Wohngebiet bei Vollausbau eine neue Grundschule. Diese ist an der Hauptsammelstraße im Südosten des Plangebietes, am großen neuen Grünzug vorgesehen, damit bis zur bedarfsgerechten Realisierung keine „Lücke“ in neu entstandene Siedlungsgefüge entsteht. Die ergänzenden Sportanlagen sollen dem Grünzug zugeordnet werden.

8.2 Kirchliche Einrichtungen

Das gleiche gilt für die gegenüber an einem kleinen Platz vorgesehene kirchliche Einrichtung einer der Landeskirchen, während die freikirchliche Einrichtung der Christengemeinschaft mit kleinerem Grundstück stärker in die Wohnbebauung integriert ist.

8.3 Kindergärten

Die vier neuen Kindergärten werden als in das Siedlungsgefüge integrierte Einrichtungen realisiert. Für den neuen Kindergarten an der Hauptsammelstraße ist eine zusätzliche Wohnnutzung der oberen Geschosse vorgesehen. Einerseits können so die knappen Baugrundstücke doppelt genutzt werden, andererseits ist hier auch die städtebauliche Raumkante erforderlich, die mit einem I- bis II-geschossigen Kindergarten nicht erzielt werden kann.

Mit Bereitstellung der vier Kindergartenstandorte können die in den neuen Wohngebieten entstehenden Bedürfnisse flexibel und vollständig gedeckt werden.

8.4 Spielbereiche

Das vom Pkw-Straßennetz weitgehend unabhängige, von den Geschoßwohnungen aus mit höchstens je einer Querung einer untergeordneten Straße erreichbare Fuß- und Radwegenetz bildet zusammen mit den Hecken und der offenen Landschaft ein großes zusammenhängendes, das gesamte neue Wohngebiet durchdringendes Wegenetz, das gefahrlos von allen Kindern und Jugendlichen benutzt werden kann. Selbstverständlich erhält jede Baugruppe einen unmittelbar zugeordneten Kleinkinderspielbereich.

Die Versorgung mit öffentlichen Kinderspielplätzen wird durch zwei geplante Kinderspielplätze - B/C-Bereich - und einen Kinderspielplatz - A-Bereich - innerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplanes sichergestellt. Eine optimale Versorgung mit gleichzeitiger Abdeckung des zur Zeit bestehenden Kinderspielplatzdefizits wird mit Erstellung des südlichen Teils der Entwicklungsmaßnahme Gievenbeck-Südwest durch einen Kinderspielplatz - A-Bereich - innerhalb des Grünzuges erreicht.

Es handelt sich um einen Spielplatz der Kategorie A für Kinder und Jugendliche im Alter von 12-17 Jahren, auf dem auch beispielsweise ein Bolzplatz mit den damit

verbundenen Geräuschimmissionen untergebracht wird. Der Spielplatz ist gut erreichbar. Daher ist eine Integration des Spielplatzes in das Wohngebiet mit einer allseitigen Wohnbebauung nicht geboten.

Der Ramertsweg erhält eine reine Anliegerfunktion ohne Durchgangsverkehr. Das Abknicken der Verkehrsfläche im Bereich des Spielplatzes führt zusätzlich zu einer Geschwin-

digkeitsreduzierung, so daß Kinder und Jugendliche im Alter von 12-17 Jahren den Ramertsweg zur Erreichung des Spielplatzes gefahrlos queren können, zumal die Erschließungswege aus dem Wohngebiet oberhalb bzw. unterhalb des Kurvenbereiches auf den Ramertsweg münden und damit im Kurvenbereich selbst keine fußläufige Querung erfolgen wird.

8.5 Geschäftsflächen

Für die Einzelhandelsflächen bzw. Geschäftsflächen sollten baulich, in bezug auf Geschoßhöhe und Stützenfreiheit, vorbereitete Geschoßflächen im Erdgeschoß bzw. den Obergeschossen der Bauten entlang der Hauptsammelstraße vorgehalten werden. Bis zu einem Bedarf sollten diese Flächen für Wohnungen zwischengenutzt werden können.

9. Stadttechnische Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des neuen Wohngebietes mit Strom und Wasser sowie die Entwässerung sind neu herzustellen. Der Plan setzt in der Mitte des Plangebietes eine Trafostation, ein Abwasserpumpwerk und einen Entsorgungsstützpunkt fest.

Es ist vorgesehen, das gesamte Plangebiet über ein Fernwärmenetz zu versorgen, das unter der Ausnutzung einer Kraft-Wärme-Kopplung gespeist wird.

Die Fernwärmeversorgung ist durch einen zwischen LEG und Stadtwerken abgeschlossenen Vertrag sichergestellt.

Im Rahmen der Kaufverträge wird die Anschlußverpflichtung an das Fernwärmenetz an die Bauherren weitergegeben.

Das Niederschlagswasser wird nur teilweise unmittelbar in die öffentliche Kanalisation eingeleitet. Soweit wie möglich wird das Regenwasser in Entwässerungsanlagen (Mulden, Rigolen) zurückgehalten. Der öffentlichen Regenwasserkanalisation werden offene Regenrückhaltebecken nachgeschaltet, in denen der Abfluß auf den natürlichen Regenwasserabfluß gedrosselt wird. Die vorhandenen Bodeneigenschaften lassen nur eine eingeschränkte Versickerung des Niederschlagswassers zu.

In der Planzeichnung sind die Entwässerungsanlagen nach Trägerschaft, Verantwortlichkeit und Funktion unterschieden.

10. Umweltschutz und Altlasten

Das Plangebiet ist keinen wesentlichen, beeinträchtigenden Immissionen ausgesetzt. Über Altlastenverdachtsflächen ist nichts bekannt. Die ehemaligen Gruben Berta I und Berta II sind in der Planung berücksichtigt. Für die Bebauung der arrondierenden Grundstücke sind die Empfehlungen und Hinweise aus den Bodengutachten zu berücksichtigen.

Die Planung minimiert mit geeigneten Festsetzungen die Versiegelung des Bodens; auf das umweltfreundliche Ziel der gedrosselten Abgabe des Regenwassers wurde schon hingewiesen.

Die beabsichtigte Grundwasserentnahme muß prinzipiell bei der Unteren Wasserbehörde der Stadt Münster angezeigt werden, die die Unbedenklichkeit bestätigen muß.

Die ökologisch, gestalterisch wertvollen großen Hecken sind zu erhalten und in die Planung als raumbildende Landschaftselemente integriert.

Zusätzlich legt der Vorhaben- und Erschließungsplan umfangreichere Pflanzgebote fest, so daß insgesamt der Baumbestand erheblich vermehrt wird.

Hierzu wird auch das neu ausgewiesene Dauerkleingartengebiet beitragen, in dem zwei Standorte für Vereinshäuser ausgewiesen sind.

...

Die Festsetzung der privaten Pflanzgebote für Bäume mit Standort und Baumart kommt dem Anspruch an die Grüngestaltung, die Gliederung und die stadtökologische Aufwertung der Straßenräume nach. Sie sichert darüber hinaus die Harmonie mit den geplanten öffentlichen Baumpflanzungen. Insbesondere in den Wohnstraßen tragen sie zur Identifikation mit dem engeren Wohnumfeld bei und sichern ein Mindestmaß an wirksamem Grün.

11. Eingriffsregelungen und Grünordnungsplan

Eine strukturwirksame, städtebauliche Grünplanung, die Abwicklung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen mit weitgehender Minimierung des Eingriffs durch Erhaltung der wertvollen Landschaftselemente und die Berücksichtigung stadt- und landschaftsökologischer Erfordernisse wurde durch die begleitende Erarbeitung eines Grünordnungsplanes erzielt.

Im Rahmen der Grünordnungsplanung erfolgte ein bedarfsgerechter Nachweis der erforderlichen Spiel-, Kleingarten-, Sport- und öffentlichen Grünflächen in landschaftsplanerischem Zusammenhang. Da der Vorhaben- und Erschließungsplan Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 8 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ermöglicht, wurde die Abwicklung der Eingriffsregelung hinsichtlich der Ermittlung des Eingriffsumfanges und des erforderlichen Kompensationsbedarfes sowie der Durchführung von Kompensationsmaßnahmen im Grünordnungsplan vollzogen.

Aus dem bewertenden Vergleich der ökologischen Qualität zwischen der Bestandssituation einerseits und der Planung des Vorhaben- und Erschließungsplanes andererseits wurde auf der Basis des Bewertungsverfahrens zur Bewertung von Eingriffen im Stadtgebiet von Münster ein Kompensationsbedarf von 26,6 ha ermittelt.

Hierbei sind eingriffsminimierende Maßnahmen innerhalb des Plangebietes (vgl. Punkt 10) bereits berücksichtigt. Die darüber hinaus erforderlichen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen werden außerhalb der Grenzen des Vorhaben- und Erschließungsplanes vorgesehen, um einerseits das potentielle Bauland nicht zu verringern und um eine angemessene städtebauliche Dichte erreichen zu können und um andererseits eine wirkungsvolle Kompensation in zusammenhängenden Landschaftsräumen erzielen zu können. Die Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen außerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplanes erfolgen auf zusammenhängenden Flächen in einer Gesamtgröße von 23,9 ha in der Gemarkung Roxel.

Die Ausgleichs- und Ersatzflächen in der Gemarkung Roxel umfassen im einzelnen die folgenden Flurstücke:

Gemarkung Roxel, Flur 31, Flurstücke 42, 45 - 49 und Teile des Flurstücks 60.

In Gegenüberstellung der Flächen für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen in einer Größe von 23,9 ha mit dem ermittelten Kompensationsbedarf in einer Größe von 26,6 ha ergibt sich bei Realisierung der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen eine Kompensationsquote von 89,1 % für Eingriffe aufgrund des Vorhaben- und Erschließungsplanes. Damit wird ein hoher Kompensationsgrad erreicht. Die Ersatzmaßnahmen werden dort in Form von Grünlandneueinsaat mit extensiver Weidenutzung, Aufforstung, Anlegen eines Waldsaumes und sonstiger extensiver Krautfluren und Sukzessionsflächen realisiert.

Unter Abwägung des eigentlichen Planungsziels - Bereitstellung von Wohnbauland für breite Bevölkerungsschichten aufgrund dringenden Wohnbedarfs - mit den unvermeidlichen Eingriffen in Natur und Landschaft ist den Belangen des Wohnens bzw. der Befriedigung eines Grundbedürfnisses für breite Bevölkerungsschichten unter sozialen und wirtschaftlichen Aspekten der Vorrang einzuräumen. In Anbetracht dieser Prioritäten sind die Belange von Natur und Landschaft bei Erreichung eines Kompensationsgrades von rd. 89 % hinreichend berücksichtigt.

...

Die Durchführung der Maßnahme wird im Rahmen des Durchführungsvertrages zwischen der LEG und der Stadt Münster geregelt. Mit Ausnahme des Flurstücks 60 erfolgt dabei die langfristige Sicherung über den Eintrag einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch.

12. Bindungen, Freiheiten und Spielräume für Neues in der städtebaulichen Gestaltung

Wie schon unter „Beabsichtigte Qualitätskontrolle der Planung und Realisierung“ ausgeführt, besteht eine besondere „Kunst“ in der Planung und Realisierung darin, dieses mit über 1.600 Wohnungen sehr große und in der Realisierung über mehrere Jahre laufende Neubaugebiet gestalterisch so zu steuern, daß der städtebaulich-räumliche Zusammenhalt immer stärker erlebbar wird, ohne die Freiheit der architektonischen Gestaltung über Gebühr einzuschränken.

Die besonders schöne landschaftliche Lage und Ausstattung mit Hecken und Bäumen verpflichtet darüber hinaus, an dieser Stelle eine möglichst vorbildliche Stadterweiterung entstehen zu lassen, mit einzelnen innovativen Ansätzen, die auch etwas Neues anstreben.

Auf das Prinzip, die planerischen Bindungen auf die Eingrenzung der wirtschaftlichen Ausnutzung und auf den übergeordneten, städtebaulich-räumlichen Zusammenhang zu begrenzen und die architektonische Ausformung einem Dialog zwischen Baubewerber und Städtebaulicher Oberleitung zu überlassen, wurde unter Punkt 2 - „Beabsichtigte Qualitätskontrolle“ schon hingewiesen.

Bei der Steuerung von Ausführungsplanung und Realisierung sind folgende Ziele zu beachten:

Anpassungs- und Entwicklungsoffenheit

Es gibt im Prinzip mehrere Möglichkeiten, das neue Wohngebiet auf Dauer anpassungsfähig zu halten:

– Durch die Bildung sinnvoller Bauabschnitte und die gezielte Entwicklung kompakter Quartiersbausteine kann die Qualitätssicherung über den mehrere Jahre laufenden Realisierungsprozeß fortgeschrieben werden.

– Kommt es in Folge der abschnittsweisen, sich über mehrere Jahre hinziehenden Realisierungsphase zu offenen Baufeldern in einzelnen Quartiersbereichen, so sind diese „Nischen“ nicht negativ zu bewerten. Die städtebauliche Kunst besteht in der geschickten Einfügung einer derartigen Restfläche, so daß sie nicht als „Loch“ im städtebaulichen Gefüge empfunden wird.

– Das planmäßige Zulassen von provisorischen Zwischennutzungen auf offenen Flächen kann diese „Nischen“ einer sinnvollen Nutzung zuführen (z. B. Rasenspielflächen, Festwiese) und die normale Entwicklungsdynamik der Stadtteilerweiterung unterstützen.

– Die Entwicklung und Förderung von Baustrukturen, besonders in den zentralen Bereichen der neuen Stadterweiterung, die ohne konstruktive Eingriffe eine größere Bandbreite unterschiedlicher Nutzungen zulassen. Dies gilt insbesondere für die Ausbildung der Erdgeschosse, aber auch für einen Teil der Obergeschosse, die sich z. B. von Wohnungen in Büros und umgekehrt verwandeln lassen sollten.

Alle Maßnahmen sind nicht umsonst zu haben, sondern kosten Vorleistungen bzw. verkürzte Abschreibungen, sind aber im Prinzip für das langfristige Gedeihen der neuen Stadterweiterung unverzichtbar.

...

Identität und Verantwortung durch Maßstäblichkeit und Mitwirkung

Die emotionale Bindung, und damit das Verantwortungsgefühl der neuen Bewohner für ihr neues Wohngebiet von Anfang an, kann auf verschiedenen Wegen unterstützt werden; am wirkungsvollsten durch die Bildung vielfältiger, kleingestückelter Eigentumsformen bzw. eigentumsähnlicher Verfügungsformen.

Der Städtebau kann das Entstehen von Verantwortung unterstützen bzw. durch folgende Maßnahme fördern:

– Bildung von Parzellen unterschiedlichen Zuschnitts

– Anlage von überschaubaren Wohngruppen, die sich auch für die Form der Genossenschaft bzw. der Bauherren-Gemeinschaft eignen, die eigene Bauleistungen einbringen will

– die stadträumliche Ausbildung überschaubarer Quartiersstrukturen und damit die „Adressenbildung“ in der Stadterweiterung

– die Förderung von Nachbarschaften durch charakteristische, städtebauliche und architektonische Ausprägung

– ein umfangreiches und qualitativ hochwertiges Angebot an öffentlichen Einrichtungen bei gleichzeitig guter Erreichbarkeit

– eine effiziente und attraktive Wegevernetzung

Vielfalt an Strukturelementen; Ausgewogenheit in Gestaltung und Eigentum

Gegen die bei früheren Großsiedlungen beklagte architektonische Monotonie, die z. T. durch einheitliche großformatige Vorfertigungstechniken, z. T. durch zu große einheitliche Träger- und Verwaltungsstrukturen verursacht war, sind ebenso wie gegen das gegenwärtig zu beobachtende gestalterische Chaos bei Neubaugebieten ausgewogene Gestaltungsstrategien zu setzen, die gestalterische Vielfalt innerhalb eines erlebbaren städtebaulichen Zusammenhangs ermöglichen. Im Rahmen eines gut gestalteten öffentlichen Raumes sind architektonisch unterschiedliche, aber jeweils gestalterisch einheitliche Baugruppen zu entwickeln.

In einzelnen Bereichen können auch kleinteilige Parzellen für je unterschiedliche Bauherren und Architekten ausgewiesen werden.

Ein Leitbild für Farbe und Material für bestimmte städtebaulich herausragende und im Gefüge des neuen Wohngebietes gestalterisch und funktional wichtige Bereiche ist zu entwickeln.

Einfügung des neuen Wohngebietes in den Naturhaushalt und in die Landschaft

Über die Rückhaltung des Regenwassers und über die Erhaltung der Hecken hinaus sollten mit den einzelnen Bauherren Qualitätsvereinbarungen in bezug auf das zu verwendende Baumaterial, die Energieeinsparung sowie die Kompostierung getroffen werden. Eine Regenwassernutzung für Brauchwasserzwecke kann eingebaut werden (Diese Anlagen werden von der Stadt Münster bezuschußt).

Zuordnung von Wohnen und Arbeiten in unterschiedlichen Formen der Nutzungsmischung

Die anfangs rein wohnungsorientierte Nachfrage am Stadtrand erlaubt es nicht, von Anfang an auch Arbeitsstätten zu realisieren. Es ist aber eine Frage der Zeit, wann sich Arbeitsstätten ansiedeln.

Man muß darauf vertrauen, daß mit der Zeit die Qualität des neuen Standortes zusammen mit dem herangewachsenen Arbeitsmarkt und die wachsende Kaufkraft gewerbliche Investoren und Unternehmer unterschiedlicher Art anlocken wird.

Weil es eine Frage der Zeit ist, wann sich Arbeitsstätten ansiedeln, sollten in jedem Fall Flächen, Anbau- und Umnutzungsmöglichkeiten vorgesehen werden.

Dies ist insbesondere auch notwendig für diejenigen Gruppen der Bewohner, die auf eigene Initiative wohnungsnahe Beschäftigungsmöglichkeiten aufbauen wollen. Hierzu sollten auch Wohnungen geeignet sein, aber auch die Möglichkeit bestehen, eigene emissionsarme Werkstätten etc. zu errichten.

Fuß- und Radwege als strukturbestimmende Elemente, Förderung eines eingeschränkten Umgangs mit dem Pkw

Zusätzlich zu dem optimierten Fuß- und Radwegenetz, das dazu beiträgt, den Pkw für kurze Strecken nicht zu benutzen, sollte zumindest für eine Baugruppe das „autofreie Wohnen“ angeboten werden. Hierzu eignen sich insbesondere die kleinen, überschaubaren Baugruppen im westlichen und nördlichen Bereich des Plangebietes am Ramertsweg.

13. Immissionen

Im Rahmen einer lärmtechnischen Untersuchung wurde die Lärmsituation, ausgehend von der BAB A 1 und dem geplanten Verkehrsnetz innerhalb des Plangebietes, der Sportanlage am Jugendheim in Gievenbeck und der Oxford- Kaserne auf das Plangebiet ermittelt.

Bei der Oxford- Kaserne ist unterschieden worden nach Schießanlagenlärm und Kraftfahrzeuggeräuschen, die durch die vorhandenen Kettenfahrzeuge, Lkw’s, Pkw’s und Gabelstapler unter Berücksichtigung der angegebenen Bewegungshäufigkeit als auch der Wartungsabläufe verursacht werden.

Auf der Grundlage der „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ sind Flugbewegungen von Hubschraubern nur zu berücksichtigen, wenn die Gesamtzahl von 360 jährlich überschritten wird. Da der vorhandene Hubschrauberlandeplatz auf der Oxford- Kaserne mit 36 Flugbewegungen eine erhebliche Unterschreitung der angegebenen Gesamtzahl aufweist, ist er nicht in die Immissionsberechnung eingeflossen.

Sowohl von der Sportanlage als auch von der Oxford- Kaserne gehen keine Lärmimmissionen aus, die eine Überschreitung der maßgebenden Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ für den Beurteilungszeitraum tags von 55 dB(A) für ein allgemeines Wohngebiet feststellen lassen. Belastungen innerhalb des Beurteilungszeitraumes nachts sind durch die Sportanlage und Kaserne nicht zu erwarten.

Für die Verkehrslärmimmissionen, die durch die BAB A 1 verursacht werden, wurde die Situation ohne und mit aktivem Lärmschutz im Zuge des sechsspurigen Vollausbaus der Autobahn untersucht. Dabei wurde festgestellt, daß die Einhaltung der maßgebenden Orientierungswerte für den Beurteilungszeitraum tags auch ohne die Berücksichtigung der aktiven Lärmschutzanlagen gewährleistet ist.

Die Orientierungswerte für den Beurteilungszeitraum nachts von 45 dB(A) für ein allgemeines Wohngebiet werden ohne aktiven Lärmschutz im westlichen Teil des Plangebietes um bis zu 4 dB(A) und bei der Berücksichtigung des aktiven Lärmschutzes um bis zu 2 dB(A) überschritten, wobei erst Pegelminderungen von 3 dB(A) durch das menschliche Gehör wahrgenommen werden können.

Um die Orientierungswerte für den Beurteilungszeitraum nachts einhalten zu können, wäre es erforderlich, die im Zuge des sechsspurigen Vollausbaus verbleibende Lücke in der aktiven Lärmschutzanlage zwischen Kilometer 273+200 und Kilometer 273+860 zu

...

schließen. Da die Autobahn in diesem Abschnitt in ausgeprägter Dammlage verläuft, müßte auf ca. 200 m Länge die 4,00 m hohe Lärmschutzwand weitergeführt werden und danach zum 7,00 m hohen Lärmschutzwall übergehen.

Der Aufwand für den ca. 660 m langen Lückenschluß stünde in keinem Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, da nur eine geringe Überschreitung des Orientierungswertes festgestellt wurde. Daher wird vom Gutachter der Verzicht des Lückenschlusses empfohlen.

Die geringfügige Überschreitung von 2 dB(A) wird kompensiert durch die Anforderung der Wärmeschutzverordnung an die Bauausführung, womit der Lärmpegelbereich II erreicht wird.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen, die über die vom Straßenbaulastträger im Rahmen des sechsspurigen Vollausbaus geplanten Maßnahmen hinausgehen, sind daher zur Sicherung von gesunden Wohnverhältnissen im Plangebiet nicht notwendig. Zur Zeit wird jedoch geprüft, ob der Bodenaushub aus dem Plangebiet zur Errichtung eines Walls an der Autobahn dienen kann, um lange Transportwege zu vermeiden.

Darüber hinaus sind die Lärmemissionen, die durch das prognostizierte Verkehrsaufkommen innerhalb des Plangebietes entstehen, untersucht worden. Hier wurde eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 an der ersten Gebäudeseite beidseitig der Gronowskistraße sowie an einem Baufeld am Nünningweg festgestellt, wobei ein maximaler Beurteilungspegel von 64 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts zu erwarten ist.

Da aufgrund der zahlreichen Zufahrten, Zugänge und Einfahrten sowie auch aus städtebaulichen Gründen aktiver Lärmschutz nicht sinnvoll ist, sind im Vorhaben- und Erschließungsplan die entsprechenden Lärmpegelbereiche, ergänzt durch die textlichen Festsetzungen Nr. 20.1 bis 20.3, ausgewiesen worden.

Diese Begründung dient gemäß § 7 BauGB-MaßnG als Anlage zu dem durch den Rat der Stadt Münster am 26.02.1997 als Satzung beschlossenen Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 2: Gievenbeck - Nünningweg/Gievenbecker Reihe/Ramertsweg

Münster, **08.04.97**

M. Tüns (L.S.)

Marion Tüns
Oberbürgermeisterin