

Zusammenfassende Erklärung

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



1. Verfahrensablauf

Erstvorstellung des Projektes im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (ASSVW)	13.05.2004
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (Bürgeranhörung)	30.06.2004
Beschluss des Rates zur Aufstellung des Bebauungsplans	14.07.2004
Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses im Amtsblatt	23.07.2004
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	01.12.2008
Kenntnisnahme des Planentwurfs durch den ASSVW	05.02.2009
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	13.02.2009
Bekanntmachung der Offenlegung im Amtsblatt	13.02.2009
Offenlegung des Planentwurfs	24.02.-24.03.2009
Beschluss des Rates über die Stellungnahmen und Satzungsbeschluss	24.06.2009
In Kraft getreten durch Bekanntmachung im Amtsblatt	03.07.2009

2. Planungsziele

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

Verkehrserhebungen haben ergeben, dass über 50 % des Gesamtverkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt Roxels durch Fremdverkehr verursacht werden. Aus diesem Grund hat der Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 14.07.2004 beschlossen, für den Bereich zwischen Havixbecker Straße und Roxeler Straße im Stadtteil Roxel einen Bebauungsplan zur Festsetzung einer Verkehrsfläche (Nordumgehung Roxel) aufzustellen.

3. Berücksichtigung der Umweltbelange

Die im Umweltbericht zusammengefassten Ergebnisse der Umweltprüfung greifen unter anderem auf die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS: KROBBACH 1995 / LANDSCHAFT + SIEDLUNG 1998), den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, WWK-Umweltplanung 2007) und das lärmtechnische Gutachten (Ingenieurgesellschaft nts mbH 2009) zurück.

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

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

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

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

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

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

Mit dem Bau dieser Umfahrungsstraße kann das Gesamtverkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt auf circa 6.000 Kfz/24 h (Prognose 2020) reduziert werden. Die Lärmbelastung im Orts-

kern sowie die starke Trennwirkung durch das hohe Verkehrsaufkommen können deutlich gemindert werden.

4. Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit fand am 30.06.2004 statt. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte im Dezember 2008. Die Äußerungen während dieser Beteiligungen wurden soweit wie möglich in der Planung berücksichtigt.

Während der Offenlegung wurden zahlreiche Stellungnahmen abgegeben die zu keiner Änderung der Planzeichnung führten. Abgesehen davon, dass die Stadt 2 Betrieben als Ausgleich für die Flächenverluste durch die Umgehungsstraße beim Erwerb von Ersatzflächen behilflich sein will, wurde den übrigen Stellungnahmen nicht gefolgt. Dies lag zum Teil daran, dass die vorgebrachten Eingaben durch Untersuchungen oder gesetzlichen Bestimmungen widerlegt werden konnten. Zum anderen betrafen sie auch Punkte, die nicht Gegenstand des Bebauungsplans sind.

5. Geprüfte anderweitige Planungsmöglichkeiten

Auf der Grundlage einer Raumempfindlichkeitsuntersuchung wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) eine nördliche Umfahrung Roxels empfohlen. Im detaillierten Variantenvergleich der UVS wurden fünf Varianten untersucht.

Die eigentliche Differenzierung der Varianten bezieht sich mit Ausnahme der Variante 4 auf den westlich der Havixbecker Str. gelegenen Teilabschnitt und somit nicht auf den vorliegenden Bebauungsplanbereich. Östlich der Havixbecker Straße sind die Varianten 2, 3 und 3a deckungsgleich und die Variante 1 verschwenkt nur im Anschlussbereich mit der Havixbecker Str. leicht nach Norden. Die Variante 1 kommt dabei insgesamt der im Bebauungsplan festgelegten Trassenvariante am nächsten. Die in der UVS favorisierte ortsnahe Variante 4 ist durch die zwischenzeitlich im FNP dargestellten Wohnbauflächen im Norden und Westen von Roxel sowie durch den Bebauungsplan Nr. 488 obsolet.

Die schlechteste Bewertung der Variante 1 in der UVS beruht auf starken Eingriffen in Natur und Landschaft, die sich erst im weiteren Trassenverlauf ergäben, wenn die Weiterführung analog der Linienfindung aus der UVS erfolgen würde. Dies ist im zwischenzeitlichen fortgeschriebenen Flächennutzungsplan jedoch nicht vorgesehen. Die „FNP-Trasse“ schwenkt vielmehr von der Havixbecker Straße kommend in etwa in den Verlauf der Variante 2 ein, die in der UVS als zweitgünstigste Variante herausgestellt wurde.

Andere Varianten kommen grundsätzlich nicht in Betracht, da sie entweder außerhalb des in der UVS ermittelten konfliktarmen Korridors liegen oder aus baulichen bzw. verkehrlichen Zwängen nicht realisierbar sind. Eine innerörtliche Ausbauvariante wird nach Durchführung einer städtebaulichen Bewertung nicht in Betracht gezogen, da eine Aufweitung der Verkehrsflächen im Ortskern von Roxel nicht möglich ist.

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

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

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