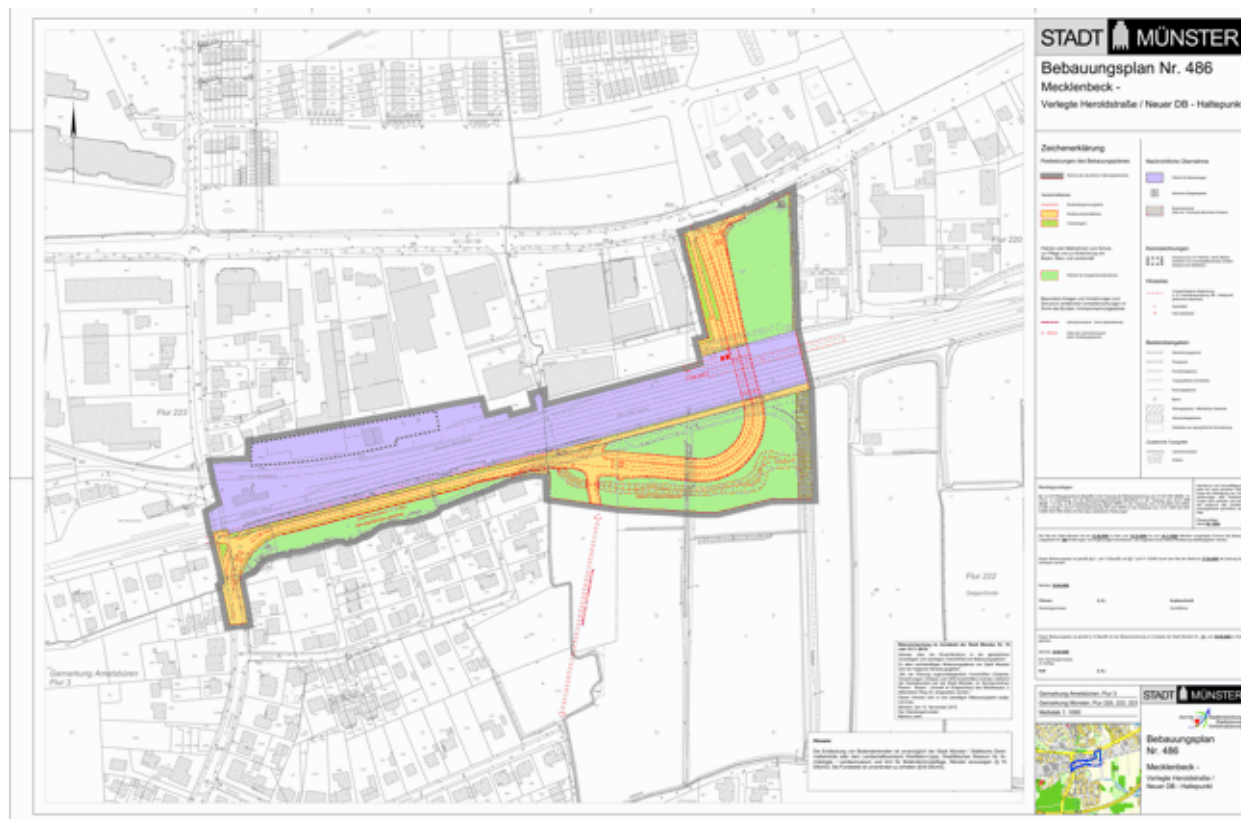


Zusammenfassende Erklärung

zum Bebauungsplan Nr. 486: Mecklenbeck - Verlegte Heroldstraße / Neuer DB-Haltepunkt



1. Verfahrensablauf

Erstvorstellung des Projektes im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (ASSVW)	17.02.2000
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (Bürgeranhörung)	23.08.2000
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	02.07.-19.08.2002
Beschluss des Rates zur Aufstellung des Bebauungsplans	14.07.2004
Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses im Amtsblatt	23.07.2004
Kenntnisnahme des Planentwurfs durch den ASSVW	21.09.2006
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	06.10.2006
Bekanntmachung der Offenlegung im Amtsblatt	06.10.2006
Offenlegung des Planentwurfs	16.10.-16.11.2006
Beschluss des Rates über die Stellungnahmen und Satzungsbeschluss	27.08.2008
In Kraft getreten durch Bekanntmachung im Amtsblatt	05.09.2008

2. Planungsziele

Die Heroldstraße kreuzt in Mecklenbeck sowohl die stark belastete Eisenbahnstrecke Münster-Recklinghausen als auch die parallel verlaufende Strecke Münster-Coesfeld. Da beide Schranken häufig nacheinander geschlossen sind, ergeben sich für den Verkehr auf der Heroldstraße relativ lange Wartezeiten von bis zu 7,5 Stunden täglich. Seit den früheren 1960er Jahren gibt es Planungsansätze zur Beseitigung des Bahnüberganges.

Mit dem nun vorliegenden Bebauungsplan Nr. 486 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Verlegung der Heroldstraße und Unterführung unter den vorhandenen Bahngleisen geschaffen. Die Planung dient zudem der verkehrlichen Erschließung eines neuen DB-Haltepunktes Mecklenbeck sowie einer im Flächennutzungsplan südlich der Bahnlinie dargestellten Wohnbaufläche, die östlich des vorhandenen Wohngebietes Ripenhorst / Hafkhorst liegt.

3. Berücksichtigung der Umweltbelange

Der auf Basis einer Umweltprüfung erstellte Umweltbericht stützt sich unter anderem auch auf die Ergebnisse folgender Gutachten und Beiträge:

- Umweltverträglichkeitsstudie (WWK Warendorf, 1998),
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (WWK, Warendorf 2006),
- Schalltechnische Untersuchung (Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge Sitz Münster GmbH, 2003),
- Beschreibung der Bohrprofile (Dr. Muntzos & Partner, 2006),
- Vorlage Nr. 179/99: Beseitigung des plangleichen Bahnüberganges an der Heroldstraße und Bau eines DB-Haltepunktes Mecklenbeck, hier: Varianten-Entscheidung und weitere Planung (1999).

Wesentliche umweltbezogene Daten entstammen dem Umweltkataster der Stadt Münster.

Im Bereich der verlegten Heroldstraße sind zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohner erforderlich. Südlich der geplanten Verschwenkung der Heroldstraße nach Osten ist aktiver Schallschutz in Form einer 2,50 m hohen Lärmschutzwand realisierbar. Diese ist im Bebauungsplan festgesetzt. Im Ausbaubereich der bestehenden Trasse sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, die außerhalb des Planverfahrens zwischen der Stadt Münster als Vorhabenträgerin und den jeweiligen Eigentümern zu regeln sind. Nördlich der Bahnlinie treten durch den entfallenden Durchgangsverkehr Entlastungen der Lärmsituation auf. Als Monitoringmaßnahme erfolgt die Auswertung der Verkehrserhebungen, die im Abstand von 5 Jahren an der Heroldstraße in Höhe des Waldweges durchgeführt werden, um ggf. Maßnahmen treffen zu können.

Zur Eindämmung des Schienenverkehrslärms wurde im Jahr 2005 von Seiten der Deutschen Bahn eine Lärmschutzwand südlich entlang der Bahngleise errichtet.

Durch die Verlegung der Heroldstraße und die damit verbundene Bodenversiegelung ergeben sich Eingriffe in die Schutzgüter von Natur und Landschaft. Die vorhandenen Biotope bzw. Landschaftselemente im Bereich der neuen Trasse gehen verloren. Es handelt sich um Kleingehölze, Wirtschaftsgrünland etc. sowie den Getterbach, der planungsbedingt verlegt und in 2 Abschnitten von insgesamt 56 m verrohrt werden muss. Die Naherholungsfunktion des Raumes wird durch visuelle und akustische Beeinträchtigungen unattraktiver.

Zur Kompensation dieser Eingriffe in die Schutzgüter werden im Plangebiet Ausgleichsflächen festgesetzt, auf denen Gehölzpflanzungen, die naturnahe Gestaltung des Getterbaches, Exten-

sivierungsmaßnahmen etc. vorgesehen sind. Eine weitere Ausgleichsfläche befindet sich außerhalb des Plangebietes östlich des Gievenbaches südlich der Roxeler Straße. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung sowie der Nachweis der Kompensation ausführlich dokumentiert.

4. Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit fand am 23.08.2000 statt. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde vom 02.07.2002 bis zum 19.08.2002 durchgeführt. Die Äußerungen während dieser Beteiligungen wurden soweit möglich in der Planung berücksichtigt.

Während der Offenlegung des Bebauungsplanes vom 16.10. bis zum 16.11.2006 wurden zahlreiche Stellungnahmen abgegeben.

Daraufhin wurde der Bebauungsplan in sofern geändert, als dass in die Planzeichnung außerhalb des Geltungsbereichs eine geplante Geh- und Radwegverbindung dargestellt wird. Diese verläuft vom östlichen Bereich des südlich der Bahnlinie gelegenen Wohngebietes in nördliche Richtung zur geplanten Heroldstraße.

Die nach der Offenlegung modifizierte Darstellung des Haltepunktes ist nachrichtlich im Bebauungsplan dargestellt und stellt keine Festsetzung dar.

Den meisten Stellungnahmen wurde nicht gefolgt und somit hatten diese keine Auswirkungen auf den Plan. Teilweise waren sie nicht Gegenstand der Planung oder sie sind erst in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen.

Mit der Veröffentlichung des Satzungsbeschlusses im Amtsblatt der Stadt Münster traten der Bebauungsplan Nr. 342: Mecklenbeck – Weseler Straße / Autobahnzubringer sowie der Durchführungsplan Nr. 44: Am Getterbach soweit sie vom Bebauungsplan Nr. 486 überlagert werden, teilweise außer Kraft.

5. Geprüfte anderweitige Planungsmöglichkeiten

In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurden neben der Nullvariante insgesamt drei Ausbau- mit zwei Untervarianten untersucht. Auf Basis einer Gesamtbewertung beschloss der Planungsausschuss am 01.06.1999 dass auf der Grundlage der Variante II B das Bebauungsverfahren eingeleitet werden soll. In diese Gesamtbewertung waren neben den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie die verkehrliche und die städtebauliche Beurteilung, die Kosten sowie Aspekte der Realisierung / Umsetzbarkeit einbezogen worden.

Bei der Variante I wird die Heroldstraße nach Osten parallel zur heutigen Trasse verschwenkt. Sie unterquert mit 6 % Gefälle die Bahnstrecken ca. 20 m östlich der vorhandenen Bahnübergänge. Der Ausbau würde mittels eines offenen Troges bei einer Troglänge von 230 m erfolgen.

Bei der Variante II und den Untervarianten II A und II B wird die Heroldstraße aus Richtung Süden unmittelbar vor dem vorhandenen Bahnübergang in einem Bogen nach Osten verschwenkt und über den südlich parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Weg geführt, um nach ca. 300 m in einem Bogen nach Süden und anschließend wieder nach Norden gelenkt zu werden, um den Gleiskörper rund 450 m östlich der heutigen Bahnübergänge rechtwinklig zu unterqueren. Nach Unterquerung der Bahn führt die Trasse geradlinig nach Norden und trifft auf die Weseler Straße. Bei der Variante II B ist südlich der Bahn ein kleinerer Radius in der Linienführung der Heroldstraße vorgesehen. Dadurch fällt die Flächeninanspruchnahme im Bereich der geplanten Wohnbaufläche östlich der vorhandenen Wohnbebauung geringer aus. Die Variante II verursacht im Ergebnis der UVS die stärksten negativen Wirkungen, wobei vorrangig die den Naturhaushalt und das Landschaftsbild kennzeichnenden Schutzgüter betroffen sind. Die Variante II B wird geringfügig besser beurteilt als die Varianten II und II A.

Die Variante III sieht vor, die Heroldstraße auf der heutigen Trasse mit einem Gefälle von 6 % unter den Bahnstrecken zu unterführen. Bei dieser Variante können beide schienengleichen Bahnübergänge beseitigt werden. Während der gesamten Bauzeit kann die Heroldstraße nicht befahren werden. Die Variante III bringt gemäß UVS bei den Ausbauvarianten insgesamt die geringsten Beeinträchtigungen mit sich, der Verkehr müsste aber über eine längere Zeit großräumig umgeleitet werden.

Die Nullvariante bedeutet die Beibehaltung der gegenwärtigen Trasse der Heroldstraße mit beschränkten Bahnübergängen und den damit verbundenen Wartezeiten für Verkehrsteilnehmer, Stauwirkungen etc. Die Flächeninanspruchnahme und Verlagerung der Verkehrsströme gemäß der vorliegenden Bebauungsplanung sowie die Entlastungswirkungen aufgrund des entfallenden Durchgangsverkehrs nördlich der Bahn kämen nicht zum Tragen.

Sofern im Falle der Nullvariante die Wohnbaufläche östlich Hafkhorst realisiert werden sollte, müsste die Erschließung voraussichtlich über das vorhandene Wohngebiet erfolgen. Dies würde eine höhere Verkehrsbelastung für die Bewohner bedeuten, deren Folgewirkungen im Rahmen der Planungen näher zu betrachten wären.

Im Ergebnis der UVS sind für die Schutzgüter keine bis gering positive Veränderungen (aufgrund Rückgang der Kfz-Zahlen sowie der Emissionen pro gefahrenem Kilometer) gegenüber der Ist-Situation zu erwarten. Im Vergleich mit den anderen Alternativen wird die Nullvariante in der UVS am günstigsten bewertet.