

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 476: Stolbergstraße / Piusallee

Während der Offenlegung wurden zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 476 folgende Anregungen vorgetragen:

1. Die Deutsche Bahn AG -DB Service Immobilien GmbH- weist darauf hin, dass der Planbereich mit Immissionen aus dem benachbarten Eisenbahnbetrieb (Schall, Erschütterungen und evtl. elektromagnetischen Einwirkungen) vorbelastet ist und Einzelheiten ggf. im Bauantragsverfahren zu regeln sind.

Stellungnahme

Schallschutz

Die Immissionen durch die Bahnlinien sind in einem Schallschutzgutachten ermittelt und untersucht worden. Die Ergebnisse berühren die Inhalte und Festsetzungen des VEP, die gemäß Gutachten ermittelten Lärmpegelbereiche sind in den Bebauungsplan aufgenommen. Die an der Bebauung westlich der Planstraße festgesetzten Lärmpegelbereiche III sichern einen ausreichenden Lärmschutz vor vollständiger Errichtung der Bauriegel entlang der Bahnlinie. Der Ausbaustandard kann gemäß Textlicher Festsetzungen Ziffer 1.7 auf Lärmpegelbereich II reduziert werden. Aus diesen Gründen sollten die besonderen schallschutztechnischen Vorkehrungen für die Bebauung westlich der Planstraße festgesetzt und die textliche Festsetzung Nr. 1.7 ergänzt werden. (Beschlussvorschläge 1.1.1 und 1.1.2)

Elektromagnetische Einwirkungen

Im Bereich des Plangebiets handelt es sich bei dem tangierenden Bahngleiskörper um eine mehrgleisige Strecke mit Regeloberleitungen und außenliegenden 15 kV Speiseleitungen. Bei einer unter Spannung stehenden Oberleitung (bei der DB 15 kV) baut sich gegenüber Schiene bzw. Erdreich ein **elektrisches Feld** auf. Unmittelbar unter der Oberleitung kann es bis zu 2 kV/m betragen, nimmt aber annähernd quadratisch mit der Entfernung ab. Durch Hindernisse wird das Feld in seiner Ausbreitung verzerrt, durch Bauwerke, gleichgültig welcher Bauart tritt erfahrungsgemäß eine beträchtliche Abschirmung auf. Unter diesen Gesichtspunkten kann das elektrische Feld in jeder Hinsicht vernachlässigt werden.

Sobald ein Oberleitungssystem stromdurchflossen ist, entsteht konzentrisch um diese Leitungskonfiguration ein **magnetisches Wechselfeld** mit Netzfrequenz (bei der DB mit 16,7 Hz). Es ist linear stromabhängig und folgt somit in gleichem Maße den bahntypisch starken, kurzzeitigen Stromschwankungen im Oberleitungsnetz.

Ein Vergleich mit den von der WHO (Weltgesundheitsorganisation) bzw. EU-Rat empfohlenen sowie in der 26. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (26. BImSchV) festgelegten Grenzwerten zeigt, dass selbst unmittelbar unter der Oberleitung – auch auf stark frequentierten Strecken – die Grenzwerte eingehalten werden. Durch die quadratische entfernungsabhängige Abnahme sind in der Nachbarschaft einer elektrifizierten Strecke die magnetischen Felder (selbst die kurzzeitigen, betriebsbedingten Spitzenwerte) schon so stark abgesunken, dass sie selbst für schutzbedürftige Personengruppen (z.B. Träger von Herzschrittmachern) keine Beeinträchtigung darstellen.

Nach dem aktuellen medizinisch/wissenschaftlichen Erkenntnisstand ist eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch magnetische Felder der am Standort entstehenden Größenordnung nicht zu befürchten. Auch Mindestabstände zu elektrifizierten Bahnstrecken sind danach nicht erforderlich.

Eine Ergänzung des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich. (Beschlussvorschlag 1.2.1)

Erschütterungen

Aufgrund der Nähe des Plangebiets zum angrenzenden Bahnbetrieb sind **Erschütterungen** zwar nach erkennbarer Situation vor Ort und in vergleichbaren Fällen im Stadtgebiet nicht erkennbar, sie sind aber auch nicht generell auszuschließen. Deshalb soll im Plan unter „3.6 Hinweise“ formuliert werden, dass bei der Ausführung der Hochbauten mögliche Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb in Abhängigkeit vom Baugrund nach dem Stand der Technik zu berücksichtigen sind. (Prüfung im Bauantragsverfahren). (Beschlussvorschlag 1.1.3)

2. In mehreren Eingabe mit über 60 Unterschriften wird zur verkehrlichen Situation ausgeführt:

- Durch die Errichtung der Häuser werde eine stärkere Verkehrsbelastung sowohl auf der Stolbergstraße, welche als 30 km/h-Zone ausgewiesen ist, als auch auf der Straße Auf der Horst entstehen. Ebenso würde sich das Verkehrsaufkommen der Brüderstraße erhöhen, die von der Stolbergstraße eine Zufahrt zur Warendorfer Straße ermöglicht sowie in der Gereonstraße in Richtung Stolbergstraße. Es wird dabei ein Schlüssel von 1,5 PKW pro Eigenheim zu Grunde gelegt.

Nicht nur durch das geplante Baugebiet und das kürzlich fertiggestellte Appartement-Haus Stolbergstraße 4, sondern zusätzlich durch zwei weitere Geschosswohnungsbauten am südlichen Rand der Stolbergstraße werde das Verkehrsaufkommen erhöht. Zudem werde die Stolbergstraße schon durch die neue und die zu erwartende Straßenrandbebauung stark belastet.

Es wird eine Gefährdung von Grundschülern auf dem Schulweg befürchtet.

- Des weiteren befürchtet der Eingabe bei ca. insgesamt 100 neuen Wohneinheiten eine deutliche Verschlechterung der Parkplatzsituation für die Anwohner an der Stolbergstraße und Auf der Horst. Durch den Ersatz der z. Zt. im Plangebiet bestehenden Stellplatzanlage mit ca. 100 Einstellplätzen durch neue 54 Einstellplätze wird am Wohnheim die Parkplatzsituation im Umfeld des Plangebietes dahingehend verschlechtert, dass dort nach Parkplätzen gesucht wird.
- Die Anwohner der betroffenen Straßen müssten Verkehrsbelastungen tragen, die aus einer hinteren Bebauung der Piusallee herrühren. Deshalb sei es näherliegend, das neue Baugebiet von der Piusallee aus zu erschließen. Es wird angeregt, die privat genutzte Anbindung an das Plangebiet für die Zu- und Abfahrt aus dem Baugebiet in die Piusallee zu öffnen. Ein Abkürzungsverkehr von der Piusallee durch das Plangebiet zur Stolbergstraße sei allein durch die schmale Fahrbahngasse nicht gegeben.

Es wird auch vorgeschlagen, den Verkehr des Plangebietes zu teilen, indem in der Mitte eine Sperre auf der Straße errichtet wird, so dass der Verkehr zur einen Hälfte über die Stolbergstraße und zur anderen Hälfte über die Piusallee fließen kann. Die zusätzliche Belastung für das Schwesternwohnheim wird als gering angesehen.

Weiterhin wird angeregt, nur eine Ausfahrtmöglichkeit aus dem Plangebiet in die Piusallee zu schaffen. Hierdurch soll ein Rückstau von Einfahrern in das Plangebiet vermieden werden. Eine Ein- und Ausfahrt soll nur für die Benutzer des neuen Parkplatzes an dem Schwesternwohnheim möglich sein. Die Einfahrt in das Plangebiet könnte durch entsprechende Verkehrszeichen verboten werden. Weiterhin ließe sich eine Schranke errichten, die nur von den Bewohnern des Plangebietes benutzt wird.

Stellungnahme

- Die Stolbergstraße, die innerhalb einer Tempo-30-Zone liegt, dient nicht nur der Erschließung der unmittelbar angrenzenden Bebauung. Die Stolbergstraße nimmt als Verbindungsstraße Verkehr von der Piusallee zum östlich angrenzenden Wohnquartier sowie von der Straße Auf der Horst auf, an der als größerer Verkehrserzeuger das Verwaltungsgebäude der Kassenärztlichen Vereinigung Westfalen Lippe liegt. Sowohl an nördli-

cher wie auch an südlicher Seite der Stolbergstraße befinden sich neben der Wohnnutzung auch Büro- und Verwaltungsgebäude. Bisher war auch das Gebäude Stolbergstraße 4, welches zu Wohnzwecken umgebaut worden ist, gewerblich genutzt. Beim Charakter des Wohnbereichs handelt es sich also nicht um reine Wohnnutzung sondern um ein Allgemeines Wohngebiet im Sinne der Baunutzungsverordnung.

Das Plangebiet des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes liegt sowohl hinter der Straßenrandbebauung der Piusallee als auch der Stolbergstraße. Die Verkehrsanbindung richtet sich unter Berücksichtigung aller einzelnen Belange nach funktional sinnvollen bzw. notwendigen Erwägungen.

Der ca. 135 m lange Teilabschnitt der Stolbergstraße bis zur Piusallee sowie der dortige Einmündungsbereich sind so breit trassiert, dass der durch das Baugebiet verursachte Erschließungsverkehr problemlos aufgenommen werden kann. Bei einer Fahrbahnbreite von ca. 9,50 m (und beidseitigen Bürgersteigen von ca. 2,50 m auf der südlichen und ca. 3,00 m auf der nördlichen Seite) verbleibt selbst bei beidseitigem Längsparken eine Fahrgasse von ca. 5,50 m Breite, die auch für Begegnungsverkehre ausreichend ist. Der Einmündungsbereich der Stolbergstraße in die Piusallee ermöglicht im Gegensatz zu einer (schmaleren) Zufahrt in Höhe Piusallee 14 übersichtliche Abbiegevorgänge.

Abkürzungsverkehre aus und in Richtung der Warendorfer Straße sind wegen verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Gereonstraße, der Einbahnregelungen von Gereon- und Brüderstraße sowie unattraktiver Linksabbiegevorgänge in die Warendorfer Straße wie bisher untergeordnet.

Ein sicherer Schulweg für Grundschüler ist in der Stolbergstraße in ausreichender Breite durch die beidseitig vorhandenen Gehwege gewährleistet. Des weiteren sieht die Planung an der Einmündung der Planstraße in die Stolbergstraße eine Hervorhebung der Zufahrt vor, so dass einerseits Fußgänger auf die Zufahrt aufmerksam gemacht werden, die Autofahrer andererseits zu langsamem Fahren animiert werden.

Eine unzumutbare Beeinträchtigung der Anwohner durch zusätzlichen Verkehr auf den angrenzenden Straßen ist nicht zu erkennen. Dieser Anregung sollte daher nicht entsprochen werden. (Beschlussvorschlag 1.2.2)

- Im Bereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind für insgesamt ca. 43 Wohneinheiten ca. 60 mögliche private Stellplätze, unter Berücksichtigung eines großzügig bemessenen Überhangs, ausgewiesen. Zudem sind insgesamt 13 Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum vorgesehen. Damit ergibt sich insgesamt eine Anzahl von ca. 70 Stellplätzen im Plangebiet, die ein entsprechendes Verkehrsaufkommen verursachen können. Damit ist in ausreichender Anzahl die nach Landesbauordnung geforderte Anzahl der notwendigen Stellplätze sowie der Parkplatzbedarf für Besucher eingehalten bzw. mehr als ausreichend abgedeckt. Das neue Baugebiet wird die Parkplatzsituation im Umfeld somit nicht belasten. Die erzeugte Stellplatznachfrage ist durch das Vorhaben mehr als zufriedenstellend gelöst.

Für die Einzelbauvorhaben an der Stolbergstraße ist bzw. wird der Stellplatznachweis im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens auf den Baugrundstücken (Tiefgaragen) erbracht und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Mit der Baugenehmigung der Stadt Münster vom 30.09.2004 zwecks Errichtung von 79 Stellplätzen auf dem Grundstück der Piusallee 14 ist der vollständige Ersatz der baurechtlich notwendigen Stellplätze für das Schwesternwohnheim, das Schwimmbad sowie weiterer auf das Grundstück eingetragener Baulasten nachgewiesen. Es besteht die Verpflichtung, die Ersatzstellplätze vor Beseitigung der vorhandenen Stellplatzanlage herzustellen.

Somit ist eine Zunahme von Parkdruck im Umfeld des Plangebiets nicht gegeben. Dieser Anregung sollte daher nicht gefolgt werden. (Beschlussvorschlag 1.2.3)

- Die private Grundstückszufahrt Piusallee 14 erschließt die in der Anzahl gleich gebliebenen Parkplätze des Schwesternwohnheimes. Die Verlagerung der vorhandenen Parkplatzanlage wurde von der Stadt Münster bereits genehmigt und wird parallel zur Erschließung des Plangebietes neu errichtet. Zusätzlich ein- und ausfahrende Verkehre aus dem Plangebiet in den fließenden Verkehr der Piusallee sind abzulehnen, weil in unmittelbarer Nähe des Einmündungsbereiches der Stolbergstraße ein verkehrlicher Konfliktpunkt entstehen würde. Die Fahrbahnbreite der Piusallee ist relativ schmal, auf der gegenüberliegenden westlichen Seite bestehen Parkbuchsen in Senkrechtaufstellung (Gefahrenpunkt rückstoßender Verkehr), auf der östlichen Seite sind Längsparker eingerichtet, welche zudem in Verbindung mit dem Radweg und einem Gehweg die Einsichtnahme in die Straße beeinträchtigen. Die großzügig ausgebaute Einmündung der Stolbergstraße in die Piusallee ist unter dem vorhandenen verkehrlichen Gesichtspunkten in der Lage, zusätzliche Verkehre unproblematisch aufzunehmen und zu verkraften.

Eine Einbahnregelung unter Trennung des zu- und ausfahrenden Verkehrs des Plangebiets über Piusallee und Stolbergstraße impliziert, wie der Eingebere mit seinen nachfolgend vorgeschlagenen Regelungsalternativen selbst zum Ausdruck bringt, erhebliche Kontroll-, Organisations- bzw. technische Wartungsfragen, die einerseits schwerlich durchzusetzen und außerdem in Bezug auf die Größe des Plangebiets mit ca. 43 Wohneinheiten sowie auf die vorne ausgeführte Charakterisierung der Stolbergstraße völlig unangemessen sind. Bezüglich der auch gewünschten Einbahnregelung sei zudem darauf hingewiesen, dass damit (im Prinzip) zusätzlich die Hälfte des Verkehrs des Schwesternwohnheims durch das Baugebiet und über die Stolbergstraße fahren würde.

Den Anregungen sollte aus den vorstehenden Gründen nicht gefolgt werden. (Beschlussvorschläge 1.2.4)

3. Ein Eingebere regt an, dass die Lücken zwischen den Reihenhausböcken entlang der östlichen Randbebauung an der Bahnlinie mit Schallschutzwänden aus Glas bis zur Traufhöhe mit Ausnahme jeweils eines Personendurchgangs geschlossen werden.
Zur Begründung führt der Eingebere an, dass das erstellte Lärmgutachten seines Erachtens den gesetzlichen Vorgaben entspreche, es sei aber nicht zukunftsorientiert angesichts der europäischen Richtlinie 2002/49/EG. Nach dieser sei damit zu rechnen, dass die entsprechenden Berechnungsverfahren europaweit vereinheitlicht werden und mit Auflagen zur Erstellung von Aktionsplänen zur Lärminderung dem Lärmschutz höheres Gewicht beigemessen werde. In dem Zusammenhang gibt er zu bedenken, dass die zukünftigen Bewohner des Gebietes nicht durch den Beurteilungspegel als Mittelwert sondern durch Einzelereignisse, z.B. den täglichen Schwerlast-Güterzug nachts zwischen 2 und 3 Uhr gestört würden.

Stellungnahme

Im Zuge des Aufstellungsverfahrens wurde für das Plangebiet ein Lärmschutzgutachten nach den geltenden Rechtsvorschriften erstellt. Inhalt ist, Konfliktpunkte durch Lärmeinwirkung und Lösungspotenziale aufzuzeigen. Zur Ermittlung der Beurteilungspegel und der Lärmpegelbereiche wurde gemäß der Richtlinie Schall 03 die zulässigen Streckengeschwindigkeiten nach Angabe der DB angesetzt. Es wurden nicht die tatsächlich in diesem Streckenabschnitt geringeren Geschwindigkeiten berücksichtigt.

Weitere Grundlage zur Ermittlung der im Bebauungsplan festzusetzenden Lärmpegelbereiche ist der Runderlass des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 11.07.1988, Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau, DIN 18005 – Teil 1, Ausgabe 1987. Die Ermittlung der erforderlichen Luftschalldämmung der Außenbauteile und damit auch der Fenster erfolgt nach der DIN 4109, Schallschutz im Hochbau, Ausgabe November 1989. Entsprechende Festsetzungen trifft der Bebauungsplan in zeichnerischer und textlicher Form.

Die europäische Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungsärmrichtlinie) ist noch nicht in deutsches Recht eingebunden.

Der Vorschlag, die Lücken zwischen den Reihenhausböcken entlang der Bahnlinie mit Schallschutzwänden aus Glas zu schließen, stellt eine zusätzliche Lärmschutzmaßnahme dar, welche auf Grund des vorliegenden Ergebnisses des Schallgutachtens aber nicht notwendig ist.

Aus den vorgenannten Gründen sollte der Anregung nicht gefolgt werden. (Beschlussvorschlag 1.2.5)

4. Der Vorhabenträger wünscht, die überbaubaren Flächen der Baufelder westlich der öffentlichen Verkehrsfläche jeweils geringfügig zu erweitern.

Stellungnahme

Einer Änderung stehen keine städtebaulichen und stadtgestalterischen Belange entgegen. Die Erweiterung des nordwestlichen Baufeldes reduziert die Vorgartenfläche um 1 m, die nachbarliche Zustimmung zur gewünschten Änderung liegt vor. Mit den sonstigen Erweiterungen der Baufelder, jeweils angrenzend an öffentliche Flächen bzw. mit GFL-Recht belegte Wegefläche, reduzieren sich dort die seitlichen Grenzabstände von 3,00 m auf 2,50 m. Hiergegen bestehen keine Bedenken, sofern die seitlichen Abstände durch offene Stellplätze genutzt werden

Den Anregungen sollte daher entsprochen werden. (Beschlussvorschlag 1.1.4)