

Bebauungsplan Nr. 470: Hiltrup - verlängerte Hansestraße/Amelsbürener Straße

Während der öffentlichen Auslegung des Entwurfes des Bebauungsplanes Nr. 470 wurden folgende Anregungen vorgetragen:

1. Der **Landesbetrieb Straßenbau NRW** teilt mit, dass keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Bebauungsplan vorgetragen werden. Der Landesbetrieb bittet darum, für den im Zuge der L 885 geplanten Kreisverkehrsplatzes frühzeitig die Ausführungsplanung zu erstellen und mit dem Landesbetrieb abzustimmen. Die aus den abgestimmten Planunterlagen resultierende Straßengebietsgrenze ist in den Bebauungsplan einzutragen und festzusetzen. Auf der Grundlage der abgestimmten Planunterlagen ist rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Landesbetrieb eine Verwaltungsvereinbarung zu schließen.

Der Landesbetrieb weist darauf hin, dass im Hinblick auf eine Umstufung des Straßenzuges Glasuritstraße – (verlängerte) Hansestraße zur Landesstraße der Kreisverkehrsplatz Hansestraße/Meesenstiege/Am Dornbusch ebenfalls mit einem Durchmesser von 40 m angelegt werden sollte.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die vom Landesbetrieb vorgeschlagene Vorgehensweise zur Festlegung der Straßengebietsgrenze hätte zur Folge, dass zunächst die Straßenausbauplanung erstellt werden müsste, die dann Grundlage des Bebauungsplanes werden müsste. Dieses würde zu einer zeitlichen Verzögerung im Bebauungsplanverfahren führen. Der verkehrstechnische Entwurf für die Verlängerung der Hansestraße weist aufgrund der digitalen Planbearbeitung einen hohen Genauigkeitsgrad aus. Zudem haben zum Kreisverkehrsplatz an der L 885 mehrfach Detailabstimmungen mit dem Landesbetrieb stattgefunden. Aus diesem Grunde stimmten Vertreter des Landesbetriebs in einem Abstimmungsgespräch am 11.01.2006 zu, dass die Straßengebietsgrenze im Rahmen der noch abzuschließenden Verwaltungsvereinbarung zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt wird.

Die Verwaltung geht davon aus, dass analog des heutigen Verlaufs der L 885 die Ortsdurchfahrtsgrenze künftig vor dem Knotenpunkt mit der Meesenstiege festgesetzt wird. Somit liegt der geplante Kreisverkehrsplatz auch bei einer Aufstufung des Straßenzuges Glasuritstraße – (verlängerte) Hansestraße in der Baulast der Stadt Münster und kann damit auch entsprechend dem Standard für Kreisverkehrsplätze innerhalb bebauter Gebiete ausgebaut werden. Der geplante Kreisverkehrsplatz entspricht mit einem Durchmesser von 35 m den Gestaltungsmerkmalen und Abmessungen eines kleinen Kreisverkehrsplatzes innerhalb bebauter Gebiete. Der Kreisverkehrsplatz ist in dieser Größe von allen Fahrzeugen befahrbar und entspricht den geforderten verkehrlichen Anforderungen. Der geplante Durchmesser des Kreisverkehrsplatzes steht einer Aufstufung des Straßenzuges Glasuritstraße – (verlängerte) Hansestraße zur Landstraße nicht entgegen.

Eine Beschlussfassung zur Festlegung der Straßengebietsgrenze erübrigt sich. Der Anregung bezüglich der Vergrößerung des Durchmessers des Kreisverkehrsplatzes auf 40 m sollte nicht gefolgt werden. (Beschlussvorschlag 1.2.1)

2. Die **Stadtwerke Münster** teilen mit, dass sich in der verlassenen Straßenfläche der Hansestraße zwischen Fuggerstraße und Meesenstiege sowie in einem Teil der nördlich angrenzenden städtischen Ausgleichsfläche dringend benötigte Gas- und Wasserversorgungsleitungen sowie Stromkabel und deren Anlagen befinden. Diese Versorgungsleitungen und Anlagen liegen zum Teil in der zu rekultivierenden Straßenfläche und sollen aus betriebswirtschaftlichen Gründen erhalten bleiben. Die Stadtwerke bitten deshalb um Ausweisung von Leitungsrechten für die betroffenen Bereiche. Ferner weisen die Stadtwerke darauf hin, dass eine Überbauung oder eine Überpflanzung mit Bäumen und tief wurzelnden Sträucher mit einem Abstand kleiner als 2,50 Meter zu den Versorgungsleitungen, gemessen von der Stammachse zur Außenhaut der nächstgelegenen Versorgungsleitung, grundsätzlich unzulässig ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

In der zur Rede stehenden verlassenen Straßenfläche Hansestraße befinden sich neben den Versorgungsleitungen der Stadtwerke auch Kanalleitungen der Stadt Münster, die aus betriebswirtschaftlichen Gründen ebenfalls in der vorhandenen Lage erhalten bleiben sollen. Aus diesem Grunde wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes des Bebauungsplanes entschieden, die Fläche nicht einer gewerblichen Nutzung zuzuführen sondern als Ausgleichsfläche zu nutzen. Die Fläche soll in städtischem Eigentum verbleiben. Somit ist eine Ausweisung sowohl für die städtischen Versorgungsleitungen als auch für die Versorgungsleitungen der Stadtwerke entbehrlich. Die von den Stadtwerken geforderten Abstände der Bepflanzung von den Versorgungsleitungen werden bei der Gestaltung der Fläche beachtet.

Der Anregung bezüglich der Ausweisung von Leitungsrechten in der verlassenen Straßenfläche der Hansestraße sollte nicht gefolgt werden. (Beschlussvorschlag 1.2.2)

3. Die **RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH** verweist auf ihre Stellungnahme vom 11.05.2004 und gibt an, dass diese weiterhin Gültigkeit hat. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Gründungsarbeiten für die Lärmschutzwand im Bereich des Hochspannungsmastes im Detail mit der RWE abzustimmen sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange von der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH mit Schreiben vom 11.05.2004 abgegebene Stellungnahme wurde im Bebauungsplan in vollem Umfang berücksichtigt. Die Detailabstimmung der Gründungsarbeiten der Lärmschutzwand im Bereich des Hochspannungsmastes ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Sie erfolgt im Rahmen der Umsetzung der Straßenbaumaßnahme. Ein Beschluss erübrigt sich.

4. Der **Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen (Forstamt Münster)** verweist auf seine Stellungnahme vom 28.04.2004, die im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange abgegeben wurde. Damit wurde für den Eingriff in die Waldfläche die doppelte Ersatzaufforstung gefordert. Da diese Forderung des Forstamtes nicht berücksichtigt worden sei, bestünden weiterhin Bedenken gegen den Bebauungsplan. Obwohl auf Seite 9 der Begründung zum Bebauungsplan auf die doppelte Ersatzflächenaufforstung hingewiesen wurde, sei kartenmäßig und größenmäßig die Lage der Ersatzaufforstung nicht erkennbar. Auch sei nicht erwähnt, wann die Ersatzaufforstung durchgeführt und abgeschlossen wird. Ferner wird darauf hingewiesen, dass ein mit Wertpunkten ausgewiesener Gesamtkompensationsbedarf nicht die forstbehördliche Forderung erfülle, dass die doppelte Ersatzaufforstungsfläche zu erbringen und dem Forstamt nachzuweisen sei.

Stellungnahme der Verwaltung:

Am 22.11.2005 wurde die Problematik der Inanspruchnahme der Waldfläche und der Ersatzaufforstung im Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung gemeinsam mit dem Amt für Grünfläche und Umweltschutz und dem Forstamt erörtert. Danach ist festzustellen, dass sich die Inanspruchnahme der Waldfläche für die Straßenverlängerung auf ca. 0,4 ha beläuft. Das Forstamt stimmt einer Ersatzaufforstung im Amelsbüren an der Thierstraße und auf dem Flurstück 305 im Geltungsbereich des Bebauungsplanes zu. Insgesamt werden als Ersatz ca. 0,65 ha aufgeforstet. Das Forstamt teilt mit Schreiben vom 01.12.2005 mit, dass mit diesem Ergebnis die forstbehördlichen Bedenken ausgeräumt sind.

Da mit dem o. g. Ergebnis das Forstamt hinter seiner ursprünglichen Forderung nach einer doppelten Ersatzaufforstung zurückbleibt, wird die Begründung zum Bebauungsplan den neuen Gegebenheiten angepasst. Ein Beschluss erübrigt sich.

5. Die **Rechtsanwälte Harnischmacher, Löer und Wensing** teilen mit, dass sie die rechtlichen Interessen von Anliegern der Straße Sternkamp, vertreten. Sie lehnen die Straßentrasse in der geplanten Linienführung ab und erachten diese gegenüber den Bewohnern der Straße Sternkamp als rechtswidrig, da sie nicht die Interessen an gesunden Wohnverhältnissen berücksichtigt. Eine Verwirklichung der Planungsalternative IV wäre nach Auffassung der Einwender für die Bewohner wesentlich verträglicher. Im Einzelnen wird zu folgenden Themenbereichen Stellung genommen:

Verkehrsprognose

Nach Ansicht der Eingeber wurde die verkehrliche Entwicklung unrichtig eingeschätzt. Durch den beabsichtigten Lückenschluss zwischen Hansestraße und Amelsbürener Straße wird eine südliche Umfahrungsstraße für Hiltrup geschaffen, die in Verbindung mit dem geplanten Autobahnanschluss im Bereich Amelsbüren Verkehre anziehen wird, die diesen Bereich derzeit nicht nutzen. Dies wird zu einer erheblichen Mehrbelastung des Schwerverkehrs führen, der die geplante Straße insbesondere auch nachts benutzen wird. Die Eingeber weisen darauf hin, dass sie insbesondere nicht erkennen können, dass der geplante Autobahnanschluss in der Verkehrsprognose Berücksichtigung gefunden hat. Deshalb wird die prognostizierte Verkehrsstärke als zu gering erachtet.

Umweltverträglichkeit

Nach Ansicht der Eingeber ist die Trassenwahl ausschließlich unter Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte erfolgt. Dabei wird auf das Kapitel 8.6 der Begründung zum Bebauungsplan verwiesen. Die Interessen der im Trassenbereich lebenden Menschen seien unberücksichtigt geblieben. Die Eingeber halten das Argument, die geplante Trasse habe die geringsten ökologischen Auswirkungen, für unrichtig. Eine Trasseführung südlich des Waldes würde nach deren Ansicht ebenfalls nicht zu einem Verbrauch des Waldes führen.

Lärmschutzgutachten

Aufgrund der fehlerhaften Verkehrsprognose sind nach Ansicht der Eingeber auch die daraus resultierenden Lärmwerte zu niedrig. Die Eingeber gehen davon aus, dass die zulässigen Werte der TA-Lärm zur Tag- und Nachtzeit tatsächlich überschritten werden. Eine Überschreitung könnte durch die Trassenvarianten III bzw. IV vermieden werden.

Die Eingeber baten nach Ablauf der Offenlegungsfrist mit gesondertem Schreiben die Verwaltung um Übersendung des Lärmschutzgutachtens. Dieses wurde den Eingebern zur Verfügung gestellt. In einem weiteren Schreiben teilten die Eingeber dann mit, dass sie ihrerseits das Gutachten durch einen Sachverständigen hätten prüfen lassen. Dieser habe darauf hingewiesen, dass bei der schalltechnischen Berechnung

auf die Lkw-Anteile der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS 90) zurückgegriffen worden sei. Die Einggeber halten es jedoch für erforderlich projektbezogene Lkw-Anteile zugrunde zu legen, um auch bei möglicherweise höheren Lkw-Anteilen einen ausreichenden Schallschutz zu gewährleisten.

Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass in dem von der Stadt Münster eingeholten Schallgutachten Höhenwerte pauschal angenommen worden seien. Die Einggeber halten es für erforderlich, dass für die Bemessung der Schallschutzmaßnahmen exakte Immissionshöhen zu berücksichtigen.

Verschattung

Die Einggeber bezeichnen die beabsichtigte Errichtung eines 3,40 m hohen Lärmschutzwalles als Rücksichtslos insbesondere gegenüber deren Mandanten Apel, Sternkamp 29. Dieses wird damit begründet, dass der Lärmschutzwall an der Südseite der Grundstücke errichtet werden soll und somit, insbesondere während der Wintermonate, mit einer erheblichen Verschattung der Grundstücke zu rechnen ist.

Als Ergebnis der Ausführungen wird die weiter entfernt liegende Trasse IV bevorzugt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zum Thema Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognose für die Verlängerung der Hansestraße basiert auf dem Ergebnis der „Verkehrsuntersuchung Autobahnanschluss Münster-Hiltrup, Belastungsermittlung und Auswirkungsanalyse“ der Ingenieurgruppe IVV-Aachen vom Mai 2000.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Rahmen der Beantragung des Autobahnanschlusses zur Vorlage beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen speziell zum Nachweis der Fernstraßenrelevanz des Autobahnanschlusses erstellt. Die Aussage der Einggeber, es sei nicht erkennbar, dass der Autobahnanschluss in der Prognose berücksichtigt wurde, ist somit völlig unhaltbar und auch nicht nachvollziehbar, zumal das Verkehrsgutachten auch Bestandteil der Offenlegung war.

Zum Thema Umweltverträglichkeit

Die Aussage, die Trassenwahl habe ausschließlich unter ökologischen Gesichtspunkten stattgefunden und die Interessen der Menschen unberücksichtigt gelassen, ist unzutreffend. Die Wahl einer Variante beruht auf den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) der Landschaftsarchitekten Brinkschmidt und Kortmeier aus dem Jahre 1993. Die Umweltverträglichkeitsstudie liegt den Eingebnern vor. In der UVS wurden die Belange von Natur und Umwelt, einschließlich des Menschen, detailliert erhoben. Dabei spiegelt sich das Schutzgut Mensch insbesondere in der Bewertung der Wohn- und Erholungsfunktion wider. Auch auf den Seiten 15 -16 der Begründung zum Bebauungsplan ist hierauf detailliert eingegangen. Die Präferenzierung einer Variante ergibt sich aber schließlich aus der gutachterlichen Abwägung aller Belange und den Möglichkeiten geeigneter Schutzmaßnahmen, wie hier des Lärmschutzwalles, der in der geplanten Dimensionierung die Bewohner des Sternkamps vor schädlichen Beeinträchtigungen schützen kann. Die Entscheidung für die bevorzugte Variante I ist somit nicht zu beanstanden.

Zum Thema Lärmschutzgutachten

Die Beurteilung des Straßenverkehrslärms beim Neu- und Ausbau von Straßen erfolgt auf der Grundlage der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Für die städtebauliche Planung gelten daneben die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005. Die von den Eingebnern genannte TA-Lärm gilt für die Beurteilung von Gewerbelärm und ist zur Beurteilung des Verkehrslärms nicht anzuwenden.

Als Basis für die schalltechnischen Untersuchungen für den Gewerbe- und Industriepark Münster-Amelsbüren wurden durch die Ingenieurgruppe IVV-Aachen im Juni 2000 ergänzende verkehrliche Grundlagen erarbeitet. Für die verlängerte Hansestraße wurde dabei ein Lkw-Anteil von ~ 8 % an der Kfz-Tagesbelastung für das Jahr 2015 prognostiziert. Die die schalltechnischen Berechnungen eingeflossenen maßgebenden Lkw-Anteile nach Tabelle 3 der RLS-90 betragen für Landstraßen 20 % am Tag und 10 % in der Nacht. Diese Werte sind ungünstiger als die von den Eingebnern geforderten projektbezogenen Lkw-Anteile. Die Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens liegen somit zu Gunsten der betroffenen Anlieger auf der „sicheren Seite“.

Da das Gelände im Bereich der geplanten Straße relativ eben ist und die Topographie keine großen Geländesprünge aufweist wird die geplante Straße etwa in Höhe des derzeitigen Geländeniveaus verlaufen zumal die Anfangs- und Endhöhe durch die vorhandene Amelsbürener Straße und die vorhandene Meesenstiege vorgegeben sind. Die Bemessung der Höhe des Lärmschutzwalles erfolgte auf der Grundlage des verkehrstechnischen Entwurfes dem allerdings bereits eine Gradientenplanung zugrunde lag. Entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) wurde bei den Berechnungen pauschal die Geschosshöhe mit 2,80 m angenommen. Diese ist im Regelfall bei Wohngebäuden vorhanden. Im Rahmen der Aufstellung der Straßenausbauplanung wird auch die Höhe der Immissionspunkthöhen exakt erfasst. Damit wird im Sinne der Eingebner sichergestellt, dass der Lärmschutzwall in seiner Höhe ausreichend dimensioniert ist.

Zum Thema Verschattung

Die Verschattung des Grundstücks Sternkamp 29 wurde anhand der Sonnenstände für verschiedene Jahreszeiten (21. März, 21. Juni, 21. Sept. und 21. Dez.) überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass durch den geplanten Lärmschutzwall keine zusätzliche Verschattung des Grundstücks eintritt (s. Anlage Schnitt). Die Verschattung des Grundstücks Sternkamp 29 wird bei flach stehender Sonne (21. Dez.) ausschließlich bestimmt durch den angrenzenden Wald. Das vorgebrachte Argument der Rücksichtslosigkeit ist somit hinfällig.

Der Anregung, anstelle der gewählten Trasse I die weiter südlich liegende Trasse IV zu wählen, sollte nicht gefolgt werden. (Beschlussvorschlag 1.2.3)

Der Anregung, anstelle pauschaler Höhenannahmen exakte Immissionspunkthöhen zu verwenden, wird im Rahmen der Erstellung der Straßenausbauplanung gefolgt. (Beschlussvorschlag 1.1)

6. **Ein Eingebner** regt an, auf die geplante Verlängerung der Hansestraße, insbesondere auf den geplanten Ausbau der Kreisverkehre, zu verzichten. Stattdessen soll die vorhandene Kreuzung Amelsbürener Straße/Meesenstiege durch einen Kreisverkehr ersetzt werden. Ferner wird angeregt einen kombinierten Geh- und Radweg vom Einkaufszentrum westlich der Meesenstiege bis zum angeregten Kreisverkehr auszubauen und auf der nördlichen Seite der Amelsbürener Straße bis zur Hörde-mannstraße fortzuführen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Hauptplanungsziel der Verlängerung der Hansestraße ist, mit dem Lückenschluss zwischen Meesenstiege und Amelsbürener Straße eine durchgehende südliche Umfahungsstraße für Hiltrup als Alternative zum Straßenzug Amelsbürener Straße – Marktallee zu schaffen. Dieses Planungsziel wird durch eine Umgestaltung der Kreuzung Amelsbürener Straße/Meesenstiege in einen Kreisverkehrsplatz nicht erreicht. Ein Ausbau von gemeinsamen Geh- und Radwegen an der Meesenstiege und an der Amelsbürener Straße ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes Nr. 470. Hierfür ist ein gesondertes Verfahren durchzuführen.

Den Bedenken sollte nicht gefolgt werden. (Beschlussvorschläge 1.2.4 und 1.2.5)